



Ontwerp bestemmingsplannen N307 Roggebot 8091

Toelichting

Gemeente Dronten en gemeente Kampen

11 maart 2020

Project N307 Roggebot
Opdrachtgever Provincie Flevoland en Provincie Overijssel

Document Toelichting ontwerp bestemmingsplannen
Status Definitief 02
Datum 11 maart 2020
Referentie 105106/20-003.899

Projectcode 105106
Projectleider mr. P.A. Faber
Projectdirecteur ing. A.J.P. Helder

Auteur(s) mevrouw J.B. Oegema MSc
Gecontroleerd door mr. P.A. Faber
Goedgekeurd door mr. P.A. Faber

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	8
1.3.1	Gemeente Dronten	8
1.3.2	Gemeente Kampen	9
1.4	Voorliggend bestemmingsplan	10
1.5	Procedurele aspecten	12
1.5.1	(ontwerp) Plan in Hoofdlijnen	12
1.5.2	Projectplannen Waterwet	12
1.5.3	Actualisatie Milieueffectrapport 2013	13
1.6	Leeswijzer	13
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	14
2.1	Huidige situatie	14
2.2	Planbeschrijving	15
2.2.1	Planbeschrijving Flevolandse zijde	15
2.2.2	Planbeschrijving Overijsselse zijde	18
3	BELEIDSKADER	21
3.1	Inleiding	21
3.2	Rijksbeleid	21
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	21
3.2.2	Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport	22
3.2.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	23
3.2.4	Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier	24
3.2.5	Deltaprogramma 2019	25
3.2.6	Nationaal Waterplan 2016-2021	25
3.3	Provinciaal beleid	26
3.3.1	Beleid Provincie Flevoland	26
3.3.2	Beleid Provincie Overijssel	31
3.4	Regionaal beleid	34
3.4.1	Waterbeheerplan het waterschap Zuiderzeeland 2016-2021	34

3.4.2	Waterbeheerplan het waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) 2016-2021	35
3.5	Gemeentelijk beleid	36
3.5.1	Gemeente Dronten	36
3.5.2	Gemeente Kampen	38
4	OMGEVINGSASPECTEN	40
4.1	Inleiding	40
4.2	Verkeer	40
4.2.1	Huidige situatie	40
4.2.2	Nieuwe situatie	41
4.2.3	Wegverkeer	41
4.2.4	Fietsverkeer	42
4.2.5	Openbaar vervoer	42
4.2.6	Scheepvaartverkeer	43
4.2.7	Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen	43
4.2.8	Verkeersveiligheid	44
4.2.9	Robuustheid verkeersnetwerk	44
4.2.10	Parkeren	45
4.3	Geluid	46
4.3.1	Toetsingskader	46
4.3.2	Resultaten akoestisch onderzoek	47
4.3.3	Conclusie	48
4.4	Luchtkwaliteit	49
4.4.1	Wet milieubeheer	49
4.4.2	Toetsingskader	49
4.4.3	Resultaten	50
4.4.4	Conclusie	51
4.5	Externe veiligheid	51
4.5.1	Toetsingskader	52
4.5.2	Beoordeling externe veiligheid	54
4.5.3	Conclusie	56
4.6	Natuur	56
4.6.1	Natura 2000	56
4.6.2	Natuurnetwerk Nederland (NNN) en weidevogelleefgebieden	62
4.6.3	Soorten	69
4.6.4	Houtopstanden	75
4.7	Water	76
4.7.1	Waterkwaliteit	76
4.7.2	Waterkwantiteit	80
4.7.3	Geohydrologie	81
4.8	Bodem	82
4.8.1	Toetsingskader	82
4.8.2	Resultaten onderzoeken	82
4.8.3	Conclusie	85

4.9	Scheepvaart	85
4.10	Archeologie	86
4.10.1	Toetsingskader	86
4.10.2	Archeologisch bureauonderzoek	86
4.10.3	Resultaten bureauonderzoek	86
4.10.4	Vervolgstappen: nader onderzoek	87
4.10.5	Conclusie	88
4.11	Landschap en cultuurhistorie	88
4.11.1	Toetsingskader	88
4.11.2	Landschappelijke inpassing	90
4.11.3	Conclusie	92
4.12	Kabels en leidingen	92
4.12.1	Toetsingskader en conclusie	93
4.13	Niet-Gesprongen Explosieven (NGE)	93
4.13.1	Toetsingskader	93
4.13.2	Onderzoek en conclusie	93
4.14	Milieueffectrapportage	93
4.15	Uitvoeringsparagraaf	95
4.15.1	Werkzaamheden in uitvoeringsfase	95
4.15.2	Beperking van hinder voor weg- en scheepvaartverkeer tijdens uitvoeringsfase	96
4.15.3	Geluidhinder tijdens de uitvoeringsfase	97
4.15.4	Trillinghinder tijdens de uitvoeringsfase	97
5	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	99
5.1	Algemeen	99
5.1.1	Wat is een bestemmingsplan?	99
5.1.2	Hoofdstukopbouw van de regels	99
5.1.3	Planregels gemeente Dronten	100
5.1.4	Planregels gemeente Kampen	102
6	UITVOERBAARHEID	106
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	106
6.2	Economische uitvoerbaarheid	106
6.2.1	Grondverwerving	107
7	PROCEDURE	108
7.1	Ontwerpfase	108
7.2	Vaststelling en beroep	108
	Laatste pagina	108

Bijlage(n)

I	Reactienota OiH N307 Roggebot-Kampen
II	Ontwerp-Projectplan Waterwet verwijdering Roggebotsluis
III	Concept Ontwerp-Projectplan Waterwet Dijkvakken N11 en N11A en Uitwateringskanaal
IV	Projectplan Waterwet Drontermeerdijk
V	Actualisatie MER N307-Roggebotsluis
VI	Effectrapport waterkwaliteit
VII	Planning en wijze van verwijdering en bouw
VIII	Input verkeersparagraaf
IX	Akoestisch onderzoek N307 Roggebotsluis
X	Negatieve effecten tijdens bouw en verwijdering van de Roggebotsluis
XI	Luchtkwaliteit weginfrastructuur aanpassing N307
XII	Passende Beoordeling
XIII	Toetsing NNN en weidevogels N307 Roggebot-Kampen
XIV	Toetsing beschermde soorten N307 Roggebot
XV	Toetsing Houtopstanden
XVI	Notitie Watertoets N307
XVII	Effecten op binnendijkse waterhuishouding
XVIII	Indicatief bodemonderzoek N307 Roggebot te Kampen
XIX	Verkennd waterbodemonderzoek N307 Roggebotsluis te Kampen
XX	Aanvullend bodem- en waterbodemonderzoek PFAS rondom sluiscomplex Roggebot
XXI	Onderzoek van Waterrecreatie Advies (scheepvaart)
XXII	Een bureauonderzoek en prospectieplan voor veldonderzoek
XXIII	Samenhangende Landschapsvisie IJsseldelta Zuid Fase 2
XXIV	Beeldkwaliteitsplan
XXV	Kaart Kabels en Leidingen GO CONNECT IT
XXVI	Historisch vooronderzoek NGE
XXVII	Nota van beantwoording zienswijzen

INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Tussen Dronten en Kampen werken de provincies Flevoland en Overijssel, in samenwerking met het Rijk, aan het project N30-7 Roggebot. 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 (Rijkswaterstaat);
- 2 versterking van de Drontermeerdijk (het waterschap Zuiderzeeland);
- 3 verwijdering van de Roggebotsluis, aanpassing van de oeververbinding (brug) en reconstructie van de N307 (de provincie Flevoland, samen met de provincie Overijssel en Rijkswaterstaat)¹;
- 4 invulling van het recreatiegebied Roggebot (de provincie Overijssel).

Tussen Dronten en Kampen werken de provincies Flevoland en Overijssel, in samenwerking met het Rijk, aan het project N30-7 Roggebot. Het project N307 Roggebot bestaat op hoofdlijnen uit 2 onderdelen:

- het vernieuwen van een deel van de N307 alsmede brug tussen Flevoland en Overijssel;
- het verwijderen van de Roggebotsluis.

Het vernieuwen van de N307 is een onderdeel van de verbetering van de belangrijke wegverbinding tussen Almar 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.

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

Voorliggende bestemmingsplannen zien op het aanpassen van de N307 vanaf de N50 tot voorbij de Roggebotsluis. In paragraaf 1.4 wordt nader ingegaan op voorliggende bestemmingsplannen. In paragraaf 2.2 wordt het plan nader beschreven.

1.2 Ligging plangebied

De N307 vormt een belangrijke verbinding tussen oost en west Nederland. De herinrichting van de N307 is voorzien voor het deel van het tracé op het grondgebied van de gemeente Dronten (de provincie Flevoland) en het grondgebied de gemeente Kampen (de provincie Overijssel). Het plangebied begint aan de oostzijde

¹ In de scope van het MER 2013 was een zeer beperkte aanpassing van de N307 voorzien (een nieuwe brug met een grotere doorvaarthoogte), inmiddels is besloten om de aanleg van de nieuwe oeververbinding te combineren met de reconstructie van de N307 tot aan de N50.

bij de N50. Vanaf hier loopt de N307 in westelijke richting door agrarisch gebied. Halverwege het plangebied ligt de Roggebotsluis. Deze sluis verbindt het Drontermeer met het Vossemeer. Aan de Drontense kant omvat het plangebied het gebied van de huidige N307 en het gebied ten zuiden daarvan. Ter hoogte van de volkstuinjes sluit de weg aan op de huidige N307.

In verband met de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van het de N307 zijn het onderliggend wegennet en de versterking van de Drontermeerdijk meegenomen in de begrenzing van het plan. De onderstaande afbeelding geeft de begrenzing van het plangebied weer (afbeelding 1.1).

Afbeelding 1.1 Begrenzing plangebied



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De huidige juridisch-planologische regeling van Desbetreffende gronden is neergelegd in de onderstaande bestemmingsplannen, die door het bestemmingsplan N307 Roggebot geheel of gedeeltelijk komen te vervallen (zie ook paragraaf 1.4).

1.3.1 Gemeente Dronten

Bestemmingsplan Randmeerzone (gemeente Dronten):

Vastgesteld: 24 november 2011

Inwerking getreden: 23 augustus 2013

Partiële herziening bestemmingsplan Randmeerzone (8067) (gemeente Dronten):

Vastgesteld: 28 juni 2018

Inwerking getreden: 20 september 2018

Paraplubestemmingsplan bijzondere woonvormen gemeente Dronten:

Vastgesteld: 16 februari 2017

Inwerking getreden: 14 april 2017

IJsseldelta Zuid Dronten (8090)*:

Vastgesteld: 19 december 2013

Inwerking getreden: 11 februari 2015

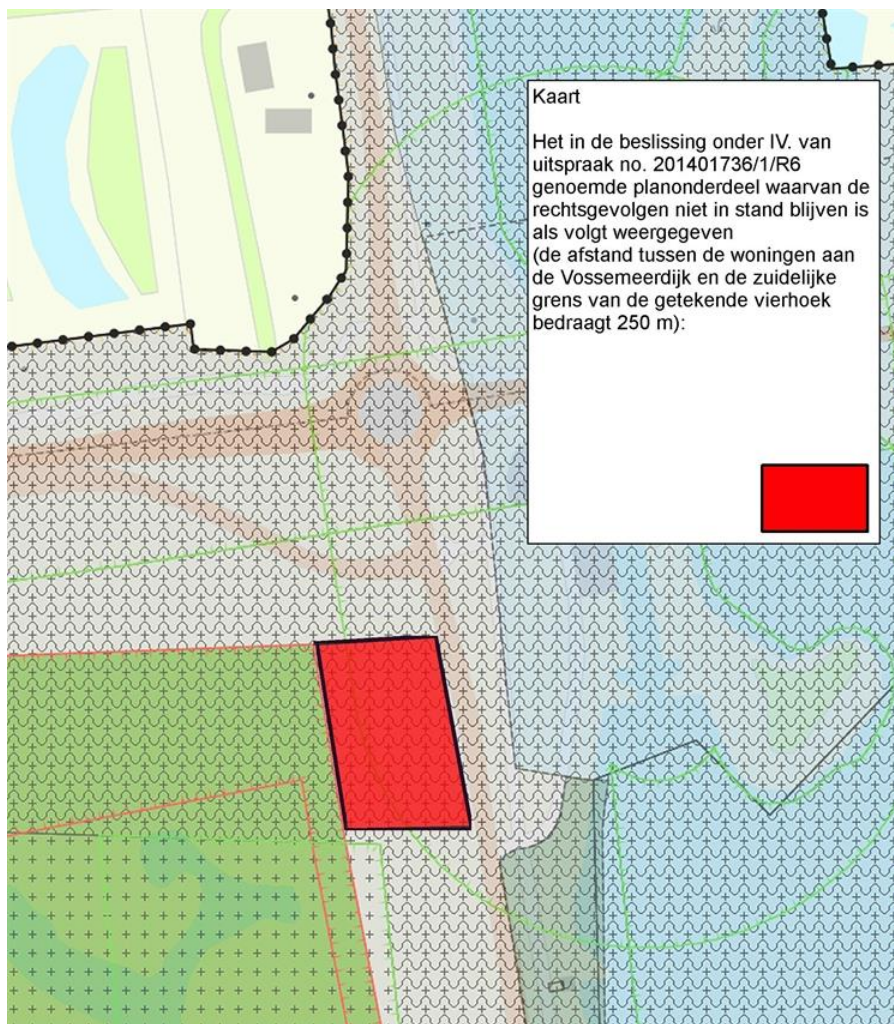
Bestemmingsplan Dronten – Vossemeerdijk (bungalowpark/AZC-locatie) (9120):

Vastgesteld: 27 mei 2010

Inwerking getreden: 22 juli 2010

* Door de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:345) is een deel van het bestemmingsplan IJsseldelta-Zuid Dronten (8090) vernietigd. Hierdoor geldt ter plaatse het bestemmingsplan Randmeerzone (8060) nog. De vernietiging ging over de gronden met de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer' ten westen van het bestaande tracé van de Drontermeerdijk waarbij de weg binnen een afstand van 250 m tot de woningen ligt. Zie afbeelding 1.2 de kaart behorend bij de uitspraak van de Raad van State. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft mede tot doel deze vernietiging te herstellen.

Afbeelding 1.2 Kaart behorend bij de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 februari 2015



1.3.2 Gemeente Kampen

Bestemmingsplan IJsseldelta Zuid (Kampen)

Vastgesteld: 12 december 2013

In werking getreden: 7 maart 2014

Buitengebied 2014

Vastgesteld: 6 maart 2014

In werking getreden: 7 mei 2014

Buitengebied 2014, vierde herziening Flevoweg 72

Vastgesteld: 14 december 2017

In werking getreden: 22 februari 2018

Buitengebied 2014, vijfde herziening

Vastgesteld: 14 september 2017

In werking getreden: 24 november 2017

1.4 Voorliggend bestemmingsplan

De herinrichting van de N307 en verwijdering Roggebotsluis passen niet (volledig) binnen de vigerende bestemmingsplannen, zoals benoemd in paragraaf 1.3. Dit bestemmingsplan maakt de herinrichting van de N307 en de bouw van de nieuwe brug mogelijk¹. Het onderliggend wegennet wordt uitgebreid en opnieuw aangesloten op de N307. Watergangen worden ingepast en bij de volkstuinvereniging in Dronten is een nieuw parkeerterrein voorzien.

Het plan voor de herinrichting van de N307 wordt integraal als 1 plan uitgevoerd. Echter het plangebied ligt, zoals gezegd, in twee gemeenten: Dronten en Kampen. De grens tussen beide gemeenten ligt ten oosten van de Roggebotsluis, ter hoogte van de Flevoweg en de Reeveeweg (zie afbeelding 1.3) Voor de uitvoering van de N307 Roggebot is voor beide gemeenten een bestemmingsplan nodig.

Afbeelding 1.3 Grens gemeente Kampen en gemeente Dronten



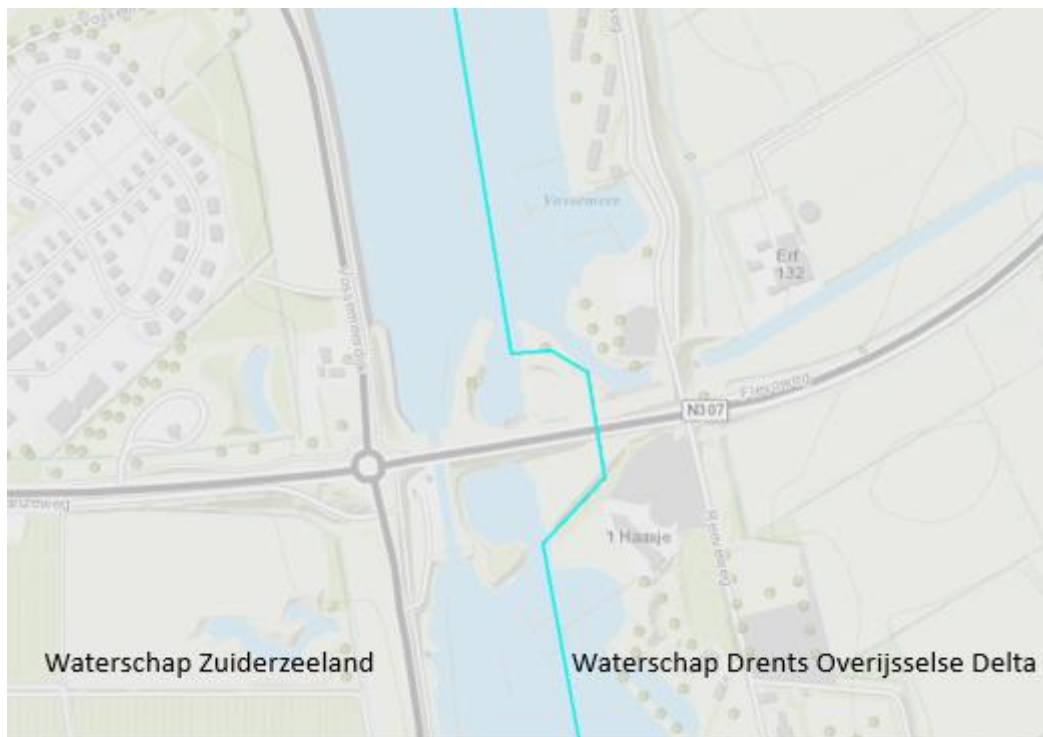
Voor deze 2 bestemmingsplannen is 1 toelichting geschreven, waarbij telkens in afzonderlijke sub paragrafen wordt ingegaan op het beleid dat vigerend is voor de gemeente Dronten en het beleid dat vigerend is voor de gemeente Kampen. Aangezien het plan provinciegrensoverschrijdend (zie afbeelding 1.4) is en ook de grenzen van de waterschappen worden overschreden (zie afbeelding 1.5), komen in hoofdstuk 3 tevens de door deze overheden gestelde beleidskaders aan bod. Voor beide gemeenten zijn wel afzonderlijke planregels en verbeeldingen opgesteld.

¹ De verwijdering van de Roggebotsluis wordt mogelijk gemaakt door het Projectplan Waterwet Verwijderen Roggebotsluis.

Afbeelding 1.4 Grens Provincie Flevoland en Provincie Overijssel



Afbeelding 1.5 Grens het waterschap Zuiderzeeland en het waterschap Drents Overijsselse Delta



Uitgangspunt: uitgaan van mogelijkheden in de vigerende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan Randmeerzone (gemeente Dronten), het bestemmingsplan IJsseldelta Zuid Dronten (8090) en het Bestemmingsplan IJsseldelta Zuid Kampen maken de verbreding van de N307 al voor een deel mogelijk. Daarom is ervoor gekozen om bij het opstellen van dit bestemmingsplan de mogelijkheden in de al bestaande bestemmingsplannen als uitgangspunt te nemen.

1.5 Procedurele aspecten

1.5.1 (ontwerp) Plan in Hoofdlijnen

Voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure van de ontwerp bestemmingsplannen is door de provincie Overijssel en de provincie Flevoland een (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen opgesteld. Het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen bestaat uit een beschrijving van het voorontwerp, een kostenraming van de voorkeursoplossing en een beschrijving van de effecten van het plan op verkeer en de omgeving. Van 15 oktober tot en met 26 november 2018 heeft het Ontwerpplan in Hoofdlijnen N307 Roggebot-Kampen ter inzage gelegen (hierna: het OiH). Naar aanleiding van deze terinzagelegging zijn 16 zienswijzen ingediend. Hier is kennis van genomen en dit heeft geleid tot enkele aanpassingen van het referentieontwerp. In bijlage I is de reactie op deze zienswijzen opgenomen. Na het verwerken van de reacties en de aanpassingen op het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is het Plan in Hoofdlijnen in februari 2019 vastgesteld. Hiermee heeft een ieder alvast kennis kunnen nemen van het referentieontwerp voor de N307 Roggebot - Kampen. Het Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot-Kampen (PiH) is te raadplegen via: <https://www.overijssel.nl/thema's/verkeer-wegen/wegenprojecten/alle-wegenprojecten/n307-roggebot-kampen/>.

1.5.2 Projectplannen Waterwet

In het projectgebied gaan onder meer werkzaamheden plaatsvinden aan primaire waterkeringen. Hiervoor zijn 2 ontwerp-Projectplannen Waterwet opgesteld:

- Ontwerp-Projectplan Waterwet voor de verwijdering van de Roggebotsluis (bijlage II);
- Ontwerp-Projectplan Waterwet voor de aanpassing en aansluiting van dijkvakken N11 en N11A en het Uitwateringskanaal. Deze aanpassing en aansluiting zijn nodig, omdat er door de verwijdering van het Roggebotcomplex een opening in de primaire waterkering (dijk) ontstaat en vanwege aanpassingen aan de N307 (bijlage III).

Hieronder is de inhoud van deze projectplannen Waterwet kort toegelicht. Daarna komt project Drontermeerdijk (waterveiligheid) dat raakvlakken heeft met het project N307 Roggebot aan bod. Hiervoor is - een derde - separaat Projectplan Waterwet opgesteld dat na een procedure in de zomer van 2019 is vastgesteld.

Projectplan Waterwet Verwijdering Roggebotsluis

De doelstelling van het programma IJsseldelta (Fase 1 en 2) is om in extreme omstandigheden het hoogwater van de IJssel sneller af te voeren via het Drontermeer en het Vossemeer naar het IJsselmeer. Daarvoor wordt een aantal maatregelen genomen om de regio te beschermen tegen hoogwater. De verwijdering van de Roggebotsluis is 1 van deze maatregelen. De functie van de Roggebotsluis wordt na de realisatie overgenomen door de nieuwe Reevesluis. De Reevesluis ligt ten zuiden van de Roggebotsluis.

Het bevoegd gezag voor de vaststelling van het ontwerp-Projectplan Waterwet is de Minister van Infrastructuur & Waterstaat. Daarnaast moet het projectplan goedgekeurd worden door de provincie Flevoland voor zover het verwijderen van de Roggebotsluis betreft.

Projectplan Waterwet Waterveiligheidsopgave Dijkvakken N11 en N11A en Uitwateringskanaal

Ook voor de dijkvakken N11 en N11A en het uitwateringskanaal is een ontwerp-Projectplan Waterwet opgesteld. Deze dijkvakken en het uitwateringskanaal liggen aan de Overijsselse kant van het Drontermeer. Het gaat hier om de aanpassing en de aansluiting van de dijkvakken N11 en N11A op het al eerder versterkte deel van de waterkering. Deze dijkvakken verbinden de huidige kering aan de noordoostkant van de brug met de nieuwe dijk van het Reevediep. Dijkvak N11 en N11A moeten nog worden gerealiseerd; op dijkvak N10 wordt aangesloten. Het huidige uitwateringskanaal wordt vanwege de aanpassingen aan de N307 vanaf de Machinekolk tot aan het Vossemeer verlegd in noordwestelijke richting. De oever aan de noordzijde langs het uitwateringskanaal wordt natuurvriendelijk ingericht. Voorliggende bestemmingsplannen hebben betrekking op het grondgebied van de dijkvakken N11 en N11A en het uitwateringskanaal. Voor deze dijken en het uitwateringskanaal is bovendien een apart Ontwerp-Projectplan

Waterwet opgesteld (zie bijlage III). De dijkvakken en het uitwateringskanaal komen in beheer bij het waterschap Drents Overijsselse Delta (WDO Delta). Voorliggend bestemmingsplannen, het MER (Milieueffectrapportage), de vergunningen in het kader van de Wet natuurbescherming en de 2 voorgenoemde Ontwerp-Projectplannen Waterwet doorlopen een gecoördineerde procedure. Dit houdt in dat de verschillende plannen gelijktijdig ter inzage worden gelegd, gelijktijdig de besluitvorming en gelijktijdig de beroepsfase in gaan. Een nadere toelichting van de te doorlopen procedure vindt u in hoofdstuk 7.

Projectplan Waterwet Drontermeerdijk

Ten behoeve van de versterking van de Drontermeerdijk is een Projectplan Waterwet opgesteld. Dit Projectplan Waterwet is op 17 juli 2019 vastgesteld. De Drontermeerdijk is een zogenoemd raakvlakproject voor voorliggende bestemmingsplannen. Een deel van het project N307 Roggebot wordt uitgevoerd op gronden waar ook het project Drontermeerdijk wordt gerealiseerd. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat opbouw en profiel van het deel van de dijk dat binnen het plangebied N307 Roggebot valt, wordt vormgegeven overeenkomstig het Projectplan Waterwet Drontermeerdijk. (zie bijlage IV).

1.5.3 Actualisatie Milieueffectrapport 2013

Voor het vaststellen van de voorliggende bestemmingsplannen is een 'Actualisatie MER' opgesteld (bijlage V). Deze actualisatie van het milieueffectrapport bevat de milieu-informatie die nodig is voor de besluitvorming. De 'Actualisatie MER' brengt de milieueffecten van de verwijdering van de Roggebotsluis, de aanpassing van de oeververbinding en de reconstructie van de N307 nader in beeld. In deze notitie wordt ook aandacht besteed aan de (tijdelijke) effecten van de aanleg van het project. De resultaten van 'Actualisatie MER' zijn beschreven in paragraaf 4.14.

Deze actualisatie van het milieueffectrapport is een aanvulling op en actualisatie van een eerder uitgevoerde analyse voor het programma 'Ruimte voor de Rivier IJsseldelta'. De eerdere analyse bestond uit:

- het MER uit 2009, opgesteld voor de alternatiefkeuze voor het hele programma;
- de aanvulling 'Deelrapport 19, aanvulling MER planstudie IJsseldelta-Zuid' uit 2013, met diverse onderliggende onderzoeken welke bij het betreffende MER zijn bijgevoegd.

Het MER 2013 bestaat daarmee uit de MER 2009 en de aanvulling daarop met de onderliggende bijlagen.

Het MER 2013 functioneerde als plan-MER bij de planologische procedures voor Fase 1 en 2 van IJsseldelta-Zuid en als project-MER voor de vergunningen in Fase 1 van IJsseldelta Zuid. Om de haalbaarheid en vergunbaarheid te borgen van de besluiten die over beide fasen gaan, is in het MER 2013 een analyse uitgevoerd naar de effecten van de projecten uit Fase 2 van IJsseldelta Zuid, op basis van de toenmalige ontwerpinzichten en milieusituatie. Daarbij is vooral aandacht besteed aan effecten tijdens de gebruiksfase.

1.6 Leeswijzer

Deze toelichting bij de ontwerp bestemmingsplannen N307 Roggebot bestaat uit 7 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie in het plangebied en het project N307 Roggebot beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven dat van toepassing is op het plangebied. Hoofdstuk 4 onderbouwt de effecten van het plan op de omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 worden de planregels nader toegelicht. Vervolgens wordt hoofdstuk 6 en 7 ingegaan op de uitvoerbaarheid en bestemmingsplanprocedure.

BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Huidige situatie

De herinrichting van de N307 is voorzien voor het deel van het tracé dat bij het AZC in de gemeente Dronten begint tot aan de N50 in de gemeente Kampen. De maximumsnelheid is hier op dit moment 80 km/uur. Aan de Drontense kant van het tracé voert de weg door bosrijk buitengebied dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Aan de zuidkant van de N307 loopt een parallelweg en hier ligt een volkstuinencomplex. Ten noorden van de N307 ligt restaurant/snackbar Roggebothouse. Hierachter liggen het AZC en enkele woningen.

Even ten oosten van Roggebothouse ligt een rotonde in de N307 waar met name in de spits vaak files ontstaan. De N307 sluit hier aan op de Vossemeerdijk en de Drontermeerdijk. Ten oosten van deze rotonde ligt de Roggebotsluis. Deze sluis vormt de verbinding tussen het Vossemeer met het Drontermeer voor de beroepsscheepvaart en de recreatievaart. Beide meren zijn Natura 2000-gebieden.

Aan de Overijsselse kant van de N307 voert de weg in oostelijke richting naar Kampen. Aan de oostzijde van de brug ligt de Reeveweg. Aan de Reeveweg ligt het poppodium de Music Club Kampen, de kanovereniging Skonevaarder en het recreatieterrein Roggebot. Verspreid langs de N307 liggen aan de Overijsselse kant enkele woningen. Het uitwateringskanaal ligt ter hoogte van de Reeveweg aan de noordkant van de N307. Verderop kruist het uitwateringskanaal de N307 met een duiker. Tot aan Kampen ligt het uitwateringskanaal aan de zuidkant van de N307. De N307 ontsluit tevens de Multi sportterrein Schansdijk en agrarische bedrijven in Kampen.

In afbeelding 2.1 is de huidige situatie in het plangebied weergegeven. Aan de linkerkant van het water gaat de N307 richting Dronten en aan de rechterkant van het water gaat de N307 richting Kampen.

Afbeelding 2.1 Huidige situatie



2.2 Planbeschrijving

In het project N307 Roggebot worden de N307 en de omliggende wegen vanaf het AZC en het volkstuinencomplex in de gemeente Dronten tot aan de N50 bij Kampen, opnieuw ingericht. Er komen gescheiden parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen. Op het traject worden op enkele plekken hoogteverschillen gecreëerd om een ongelijkvloerse overgang of oversteek van kruisend verkeer mogelijk te maken. Ten zuiden van de ongelijkvloerse overgang ligt de N306. De N306 wordt met op- en afritten aangesloten op de N307. De N306 loopt van de Roggebotsluis naar het zuidwesten van de provincie Flevoland.

Daarnaast wordt de Roggebotsluis verwijderd en wordt een nieuwe brug gerealiseerd. Het verkeer kruist het water via deze nieuwe brug. Op deze brug hebben het autoverkeer, het landbouw- en bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers elk een eigen rijbaan. De vaarweg door de Randmeren is onderdeel van een Staande Mast Route. De nieuwe brug kan open, maar schepen tot 7 m hoogte kunnen gewoon onder de brug doorvaren. Onderdeel van de nieuwe brug is een klepbrug, waardoor ook schepen die hoger zijn dan 7 m zijn (meestal recreatieve vaartuigen met een staande mast) hun weg gemakkelijk kunnen vervolgen.

Door de verwijdering van de Roggebotsluis kan water vrij doorstromen van het Vossemeer naar het Drontermeer. De doorstroomopening tussen beide meren wordt ook verbreed. Hierdoor ontstaat nieuwe natuur die aantrekkelijk is voor flora, fauna en recreanten.

2.2.1 Planbeschrijving Flevolandse zijde

Afbeelding 2.2 geeft een impressie van de situatie na realisatie van het project N307 Roggebot.

Afbeelding 2.2 Impressie van de situatie na 2022, nog zonder begroeiing



Op afbeelding 2.3 is het ontwerp aan de Flevolandse zijde te zien. De omgeving van de wegen is voor de overzichtelijkheid groen gemaakt en er zijn nog geen beplanting, verkeersborden en dergelijke ingetekend.

Afbeelding 2.3 Impressie Flevolandse zijde N307



Op afbeelding 2.3 is links het AZC te zien en onderin het volkstuincomplex. In tegenstelling tot de Overijsselse kant van de weg, waar de maximumsnelheid op de hoofdrijbaan wordt verhoogd van 80 km/uur naar 100 km/uur, blijft de maximumsnelheid aan de Flevolandse kant voorlopig 80 km/u.

Doorgaand snelverkeer van Dronten naar Kampen rijdt straks ongehinderd over de brug. Verkeer met een lokale bestemming in Flevoland neemt hier de afslag, bijvoorbeeld naar het AZC, het volkstuinencomplex, of naar huis aan de Vossemeerdijk. Zo is ook de N306 richting Elburg te bereiken.

Het verkeer dat een lokale bestemming in Overijssel heeft, neemt de afslag vóór de brug. Via de rotonde rijdt men dan de brug op over de rijbaan voor lokaal verkeer. Zo komt men uit op de parallelweg aan de zuidkant, waar een viaduct ligt om de N307 over te steken en via die parallelweg een adres aan de noordkant van de N307 te bereiken. Op afbeelding 2.3 is dit goed te zien.

Aan de noordkant van de N307 komt een ovonde (een ovale rotonde) voor het verkeer van de afrit vanuit de richting Kampen en het verkeer dat naar de oprit richting Dronten wil. Het langzaam verkeer van en naar Dronten maakt gebruik van de parallelweg van de N307, langs het volkstuinencomplex.

Parkeerterrein Volkstuinvereniging

Het parkeerterrein bij de Volkstuinvereniging moet worden verplaatst voor de aanleg van de op- en afritten van de N307. In de plaats daarvan komt er een nieuw parkeerterrein aan de westkant van de volkstuinen. In overleg met de eigenaar (Staatbosbeheer) en de gebruikers wordt het ontwerp daarvan verder uitgewerkt.

Roggebothouse

Restaurant/cafetaria Roggebothouse wordt in het kader van de N307 aangekocht en afgebroken. Zo kan de lus voor de op- en afrit aan de noordkant van de N307 ruimer worden vormgegeven. Een ruimere bocht maakt deze beter berijdbaar voor het verkeer.

Fietspad

Fietsers in Flevoland kunnen zowel aan de noord- als de zuidkant van de N307 gebruikmaken van een fietspad/parallelweg. Zij kunnen de oprit naar de brug vanuit elke richting bereiken. Vlak achter de rotonde aan de zuidkant is een dubbele rode 'slinger' te zien in afbeelding 2.3. Om de helling niet te steil te maken en te zorgen voor een acceptabel stijgingspercentage voor fietsers richting de brug, wordt hier met 2 bochten een vloeiend stijgend fietspad gemaakt.

De oversteek van het randmeer

Afbeelding 2.4 geeft de brug over het randmeer met gescheiden rijbanen voor het snelverkeer, een parallelweg voor het lokaal verkeer en een fietspad weer. Rechtsonder is Music Club Kampen te zien, linksboven de woningen aan de Vossemeerdijk. Op deze afbeelding is ook te zien dat de N306 Elburg-Ketelhaven onder de N307 kruist, ongeveer op de plek waar nu nog een rotonde ligt. Parallel aan de N306 ligt een fietspad.

Afbeelding 2.4 Impressie van de oversteek



Verkeer dat vanaf de Vossemeerdijk komt en naar Dronten wil, slaat via een nieuwe T-splitsing rechtsaf om via een rotonde oprit naar de N307 te nemen. Verkeer dat naar Kampen wil, draait linksaf en gaat eerst onder de N307 door om vervolgens rechtsaf, via de rotonde, de oprit richting Kampen te nemen en de brug op te draaien.

De brug

Ten zuiden van het huidige sluiscomplex met de huidige brug, ligt straks een bredere en hogere brug. Deze brug overspant het water over een afstand van ongeveer 100 m. Deze overspanning is nodig om de doorstroombeniging ook bij hoog water vanaf de IJssel groot genoeg te laten zijn. Alle soorten verkeer maken straks gebruik van dezelfde brug, maar wel (veilig) van elkaar gescheiden op een eigen rijbaan.

Aan de Vossemeerkant van de brug ligt de rijbaan voor het doorgaande verkeer (2 x 1 rijstrook). Daarnaast ligt een rijbaan voor het langzaam verkeer en voor verkeer met bestemmingen direct rondom de N307. Het fietspad ligt aan de kant van het Drontermeerzijde.

De brug krijgt een beweegbaar gedeelte. Door de doorvaarthoogte ter plaatse van het wegdek van 7 m kan de meeste beroepsvaart er ongehinderd onderdoor varen. Alleen voor hogere schepen moet de brug worden geopend. De brugbediening zal op afstand gebeuren.

2.2.2 Planbeschrijving Overijsselse zijde

In de onderstaande afbeelding 2.5 is weergegeven hoe de N307, aan de kant van Overijssel, verder loopt naar de N50.

Afbeelding 2.5 Impressie Overijsselse zijde N307



Na realisatie van het project N307 Roggebot is de maximumsnelheid aan de Overijsselse kant 100 km/uur.

Aan de noordkant van de N307 ligt een uitwateringskanaal. Dit kanaal gaat nu nog enkele honderden meters verderop onder de N307 door. De nieuwe onderdoorgang van het kanaal komt ter hoogte van de Buitendijksweg. De nieuwe parallelweg komt ook uit op de Buitendijksweg. Ook de Reeveweg wordt via deze parallelweg ontsloten. Voor de ontsluiting van de recreatieve functies wordt een nieuwe toegangsweg aangelegd die aansluit op de parallelweg.

Aan de uiterste oostkant blijft de bestaande parallelweg van de N307 tussen de Zwartendijk en het gemaal Kampen intact, inclusief de aansluiting op het kruispunt met de N50.

Alle lokale bestemmingen aan de noordkant van de N307 zijn vanuit de richting Kampen via de noordelijke parallelweg bereikbaar. Fietzers die de brug over zijn gereden via het fietspad, maken even verderop een stuk gebruik van de parallelweg. Ter hoogte van de plek waar de parallelweg overgaat in de Buitendijksweg begint een nieuw fietspad.

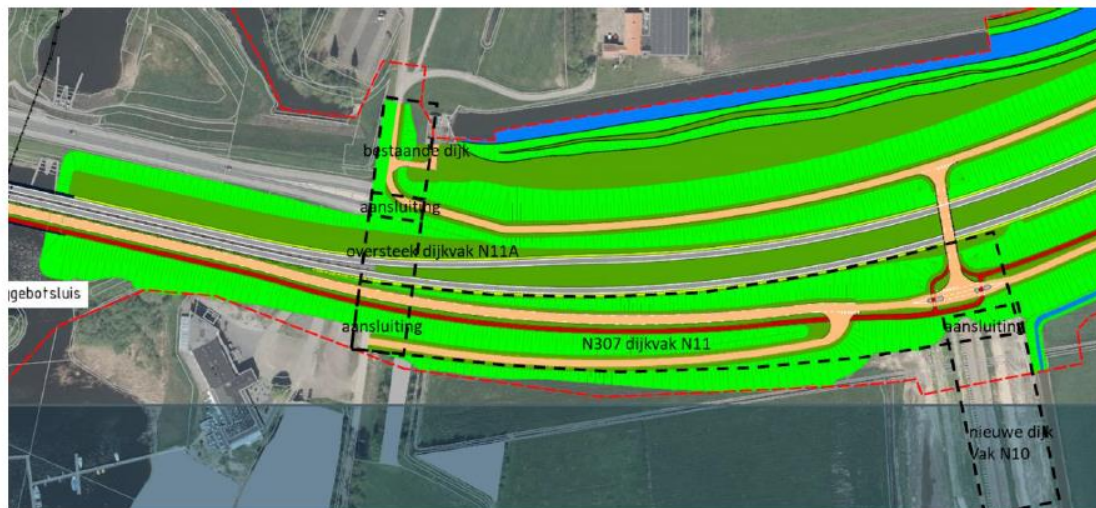
Uitwateringskanaal

De N307 kruist het uitwateringskanaal Overijssel. Voor de aanpassingen aan de N307 wordt het uitwateringskanaal vanaf de Machinekolk tot aan het Vossemeer verlegd. Het kanaal kruist de N307 met een duiker onder de weg. De oever aan de noordzijde langs het uitwateringskanaal wordt natuurvriendelijk ingericht.

Waterveiligheidsopgave dijkvakken N11 en N11A

Op dit moment fungeert de Roggebotsluis als een primaire waterkering voor het achterland. Voordat de Roggebotsluis kan worden verwijderd moeten de dijkvakken N11 en N11A worden versterkt. Deze dijken verbinden de huidige kering aan de noordoostkant van de brug met de nieuwe dijk van het Reevediep. De dijkvakken N11 en N11A moeten nog worden gerealiseerd en op dijkvak N10 worden aangesloten. Afbeelding 2.6 geeft de ligging van de dijkvakken N11 en N11A weer. De dijkvakken worden aangegeven met behulp van de zwarte stippellijn.

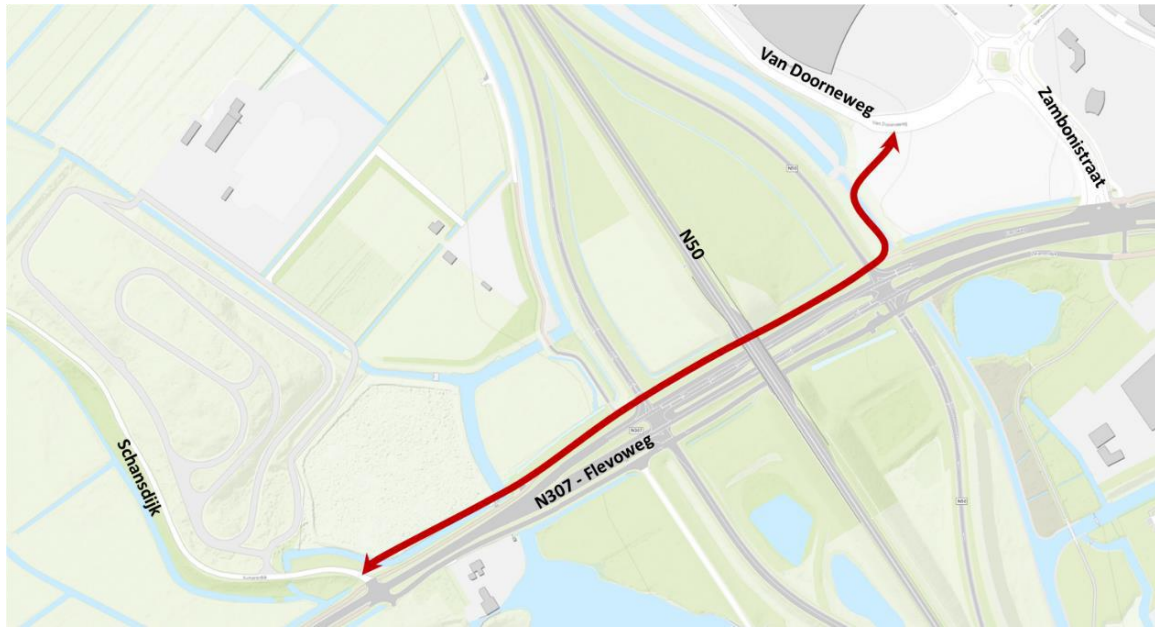
Afbeelding 2.6 Ligging waterkering dijkvakken N11 en N11A



Samenhang met Ontsluitingsweg Multisportterrein Schansdijk

Voorliggend plan hangt samen met de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg voor het Multisportterrein Schansdijk. De nieuwe ontsluitingsweg voor het Multisportterrein Schansdijk in Kampen wordt op korte termijn planologisch geregeld via een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). De nieuwe ontsluitingsweg Schansdijk zorgt voor een veilige bereikbaarheid van het Multisportterrein Schansdijk en de overige bestemmingen aan de Schansdijk. De ontwerpen van beide projecten zijn op elkaar afgestemd. Afbeelding 2.6 geeft een indicatie van de ligging van het tracé Ontsluitingsweg Schansdijk.

Afbeelding 2.6 Indicatie ligging tracé Ontsluitingsweg Schansdijk



3

BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

In deze paragraaf is het beleidskader dat van toepassing is op het plangebied beschreven. Het plangebied ligt, zoals aangegeven in hoofdstuk 1, op het grondgebied van 2 gemeenten (Dronten en Kampen), 2 provincies (Flevoland en Overijssel), 2 het waterschappen (Zuiderzeeland en WDO Delta) en Rijkswaterstaat.

In de onderstaande tabel is per betrokken overheid aangegeven in welke paragrafen de diverse beleidskaders zijn beschreven.

Tabel 3.1 Overzicht beleid

	Grondgebied gemeente Dronten	Grondgebied gemeente Kampen
Provinciaal beleid	paragraaf 3.3.1	paragraaf 3.3.2
Regionaal beleid (beleid het waterschap)	paragraaf 3.4.1 t/m 3.4.3	paragraaf 3.4.4
Gemeentelijk beleid	paragraaf 3.5.1	paragraaf 3.5.2

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028 met een doorkijk naar 2040. In de structuurvisie wordt ingestoken op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk hanteert hierbij een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve betrokkenheid van het Rijk. De Rijksoverheid brengt de ruimtelijke ordening hiermee zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat en laat meer over aan gemeenten en provincies. Verder staat de gebruiker centraal in het SVIR. Daarom kiest het Rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028) heeft het Rijk 3 doelen gekozen:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.

Ook is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde kunnen zijn. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van deze nationale belangen.

Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat

Samen met Decentrale overheden wil het Rijk werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. De regionale en nationale mobiliteitssystemen hangen nauw met elkaar samen en een goede aansluiting tussen deze verschillende systemen is van belang. Decentrale overheden zijn hierbij verantwoordelijk voor het regionaal mobiliteitssysteem.

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn

Het waarborgen van een leefbare en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven. Een van de punten daarin is de waterveiligheid: Nederland moet worden beschermd tegen overstromingen. In relatie daarmee is Nationaal Belang 9 relevant: 'ruimte voor waterveiligheid, duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling'.

Relatie met het project N307 Roggebot

De N307 van Lelystad naar Kampen is onderdeel van een belangrijke oost-west verbinding in Nederland: van Alkmaar via de dijk Enkhuizen-Lelystad naar Zwolle. De reconstructie van de N307 tussen Roggebot en de N50 bij Kampen draagt bij aan een betere bereikbaarheid op het traject Alkmaar-Zwolle. De huidige weg maakt plaats voor een infrastructuur met gescheiden banen voor langzaam en snel verkeer.

Daarnaast voorzien voorliggende bestemmingsplannen in ingrepen die de waterveiligheid verbeteren. Deze worden uitgevoerd in het kader van het programma IJsseldelta. In dat programma zorgen verschillende maatregelen ervoor dat het water meer ruimte krijgt en de regio rond Kampen straks goed beschermd is tegen hoog water van de IJssel. Het programma kent 2 fasen. Fase 1 is vrijwel afgerond en bestaat uit een zomerbedverlaging van de IJssel en de aanleg van het Reevediep (een bypass). In Fase 2 wordt de Roggebotsluis verwijderd en wordt de doorgang voor het water verbreed¹. Ook komt er een nieuwe beweegbare brug over het randmeer met een grotere doorvaarthoogte. Met deze ingrepen draagt het project N307 Roggebot bij aan de waterveiligheid van de regio en de versterking van de infrastructuur over de weg en over het water.

Tot slot maakt ook de versterking van de dijkvakken gelegen aan de Overijsselse kant van het Drontermeer (dijkvakken N11 en N11A) deel uit van voorliggende bestemmingsplannen. Deze dijkvakken moeten worden versterkt als gevolg van het wegvallen van de Roggebotsluis als primaire kering.

3.2.2 Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport

In het Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) zijn projecten en programma's opgenomen waarmee wordt gewerkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Jaarlijks publiceert het Rijk een overzicht van alle ruimtelijke projecten en programma's. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. Het programma IJsseldelta (Kampen) is voor het eerst opgenomen in het MIRT van 2013. Dit programma omvat de aanleg van een hoogwatergeul ten zuiden van Kampen (Reevediep) en een zomerbedverlaging in de IJssel rond Zwolle om te kunnen voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (zie paragraaf 3.2.4). In dit programma wordt een integrale aanpak gehanteerd van de waterveiligheids- en ruimtelijke opgaven, met nieuwe natuur, versterking van de toeristisch recreatieve infrastructuur en kansen voor een specifiek woonmilieu, ter versterking van de concurrentiepositie van Zwolle-Kampen netwerkstad. Ook is versterking van de agrarische structuur 1 van de doelen.

¹ In Fase 2 van het programma IJsseldelta worden naast de N307 Roggebot nog drie projecten uitgevoerd die moeten bijdragen aan de verbetering van de waterveiligheid in de regio rond Kampen: de bouw van de Reevesluis ten zuiden van het Reevediep, de versterking van de Drontermeerdijk en de verbetering van de waterveiligheid van de recreatieterreinen aan het Drontermeer.

Inmiddels is het project Ruimte voor de Rivier vrijwel afgerond. Het Reevediep is begin 2019 geopend en de zomerbedverlaging is gerealiseerd. In MIRT 2019 staat dat het Ruimte voor de Rivierproject IJsseldelta Fase 1 een vervolg krijgt in het project 'IJsseldelta Fase 2 regionale percelen'. Om het Reevediep volwaardig te laten functioneren, moet namelijk nog een aantal kunstwerken worden aangepast of aangelegd.

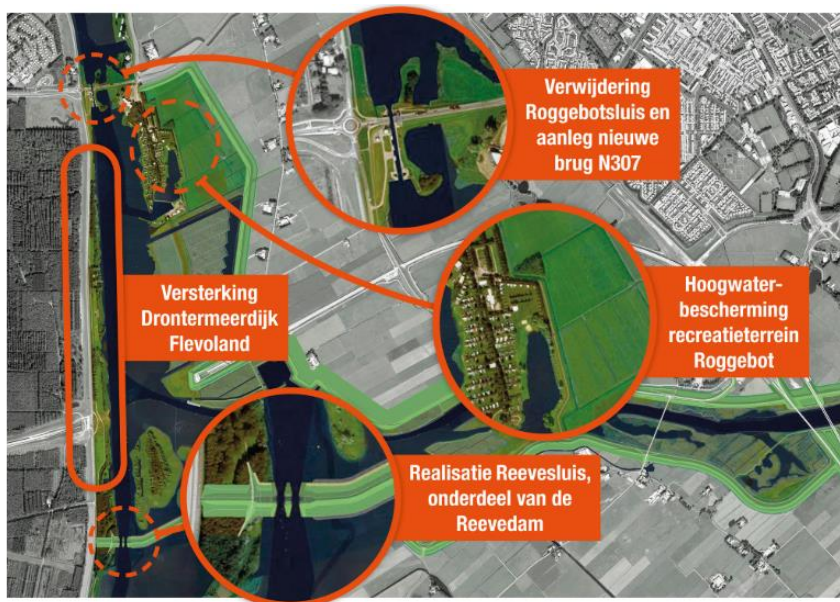
Fase 2 omvat de volgende werkzaamheden:

- versterking van de Drontermeerdijk (door het waterschap Zuiderzeeland);
- bouw van de Reevesluis in de Reevedam (door Rijkswaterstaat);
- bouw van een nieuwe brug in de N307 in combinatie met de verwijdering van de Roggebotsluis en Roggebotkering (door de provincie Flevoland);
- de recreatieterreinen (de provincie Overijssel).

Vanuit efficiency-overwegingen worden deze werkzaamheden gecombineerd met de vernieuwing van de N307 tussen Roggebot en de N50 bij Kampen.

In afbeelding 3.1 is de ligging van de in Fase 2 voorziene werkzaamheden weergegeven.

Afbeelding 3.1 Ligging voorgenomen werkzaamheden IJsseldelta Fase 2 regionale percelen



Relatie met het project Roggebot

De voorliggende bestemmingsplannen voorzien in de planologische inpassing van de bouw van de nieuwe brug in de N307 in combinatie met de verwijdering van de Roggebotsluis en de Roggebotkering. Hiermee zijn deze bestemmingsplannen in overeenstemming met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro voorziet in de ruimtelijke borging van het nationaal ruimtelijk beleid uit de SVIR. Daarnaast stelt het Barro kaders voor de ruimtelijke besluitvorming op lokaal niveau. Concreet betekent dit dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan zij de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren. De algemene regels zorgen ervoor dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

De volgende nationale ruimtelijke belangen staan in het Barro benoemd: Rijkswaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Relatie met het project Roggebot

De nationale ruimtelijke belangen, die van toepassing zijn op de N307 Roggebot zijn: Rijkswaarwegen, Natuurnetwerk Nederland en Primaire Waterkeringen.

Rijkswaarwegen

Het Drontermeer en Vossemeer maken deel uit van het IJsselmeer, die in het beheer bij het rijk is. Het Drontermeer en Vossemeer maken deel uit van een Rijkswaarweg¹. Op grond van het Barro geldt een vrijwaringszone rond rijkswaarwegen. De breedte hiervan hangt af van de vaarwegklasse (CEMT-klasse) die er kan varen. De nieuwe oeververbinding over het Drontermeer biedt alle beroepsvaart (CEMT-klasse IV) een ongestoorde en veilige passage. De breedte van de vrijwaringszone bedraagt 25 m aan weerszijden² van de rijkswaarweg³. De wijzigingen in de begrenzing van de vaarweg worden aangepast in de legger naar aanleiding van het goedgekeurde Projectplan Waterwet.

Het ontwerp van de vaarweg is gebaseerd op de Richtlijnen Vaarwegen 2017. Het ontwerp van de vaarweg is getoetst door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden. Het ontwerp voldoet aan Vaarwegklasse IV. Dit betekent dat er rekening is gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart in breedte, hoogte en diepte, de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart, het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten, de toegankelijkheid van de rijkswaarweg voor hulpdiensten en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijkswaarweg. In paragraaf 4.9 wordt hier nader op ingegaan.

Natuurnetwerk Nederland

In het Barro is opgenomen dat bij provinciale verordening gebieden worden aangewezen die het Natuurnetwerk Nederland vormen, samen met de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. In de provinciale verordening worden regels opgesteld ter bescherming van deze gebieden. Delen van het plangebied zijn aangewezen als Natuur Netwerk Nederland (NNN). In par. 4.6.2 worden de effecten op het NNN beoordeeld.⁴

Primaire waterkering

Aan de Flevolandse kant van het project ligt de primaire waterkering de Drontermeerdijk. Ingevolge het Barro kan voor gronden waar een primaire waterkering of beschermingszone ligt, een bestemmingsplan worden vastgesteld die wijzigingen bevat ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Dit kan indien er door de wijziging geen belemmeringen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering. Het voornemen en de effecten op de primaire waterkering worden getoetst in paragraaf 4.7.2.

3.2.4 Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier

In 2007 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier in werking getreden. In deze PKB is besloten tot uitvoering van een basispakket van maatregelen om de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen op het vereiste niveau te brengen en tegelijkertijd een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied.

¹ Artikel 3.1 Waterbesluit jo. bijlage II Waterbesluit.

² Gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijkswaarweg zoals opgenomen in de legger.

³ Artikel 2.1.2 jo. 2.1.1 Barro.

⁴ Titel 2.10 Barro.

In de IJssel bij Kampen voorziet de PKB in een zomerbedverlaging gecombineerd met een hoogwatergeul (Reevediep). Fase 1 is vrijwel afgerond en bestaat uit een zomerbedverlaging van de IJssel en de aanleg van het Reevediep (een bypass). In de tweede fase staan de verwijdering van de Roggebotsluis, de bouw van een nieuwe brug en de Reevesluis op het programma. Ook is voorzien in de versterking van de Drontermeerdijk (Flevoland) en de hoogwaterbescherming van de recreatieterreinen aan het Drontermeer. Na afronding van het hele programma kan bij hoog water ongeveer een kwart van het IJsselwater via de bypass van het Reevediep worden afgevoerd. Dit leidt tot een waterstanddaling op de IJssel van ruim 50 cm bij Zwolle tot 1 m ten zuiden van Kampen¹.

Relatie met het project Roggebot

Voorliggende bestemmingsplannen voorzien in de planologische inpassing van de bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering. Hiermee wordt bijgedragen aan het realiseren van de waterveiligheidsdoelstellingen van de PKB.

3.2.5 Deltaprogramma 2019

Het doel van het Deltaprogramma is Nederland nu en in de toekomst te beschermen tegen overstromingen, zorgen voor voldoende zoetwater en de inrichting van het land klimaatbestendig maken. Onderdeel van het Deltaprogramma is het Deltaplan Waterveiligheid. Hierin zijn de voortgang, programmering, planning en fasering van de projecten voor waterveiligheid beschreven.

Relatie met het project Roggebot

Het programma IJsseldelta is genoemd in het Deltaplan. Naar verwachting zijn alle maatregelen in 2022 klaar en vindt de eindoplevering plaats in 2023.

Om de uitvoering van IJsseldelta Fase 2 te versnellen hebben het Rijk, de provincies Overijssel en Flevoland en het waterschap Zuiderzeeland op 14 december 2016 een bestuursovereenkomst getekend. De planning is dat in 2022 alle maatregelen gereed zijn, inclusief de verwijdering van de Roggebotsluis.

De financiering van het Deltaprogramma is geregeld via het Deltafonds. Met dat fonds wordt de uitvoering van het Deltaprogramma betaald. Ook IJsseldelta Fase 2 wordt gefinancierd via het Deltafonds. In de Voorjaarsnota van 2017 is een reservering gemaakt voor de planuitwerking².

3.2.6 Nationaal Waterplan 2016-2021

In het Nationaal Waterplan (NWP) zijn de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en het daarbij horende ruimtelijk beleid opgenomen. Op grond van de Waterwet is het NWP voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk, dat verantwoordelijk is voor het hoofdwatersysteem in Nederland. Het Rijk legt onder andere strategische doelen voor het waterbeheer vast in het NWP. Om deze doelen te bereiken neemt Rijkswaterstaat in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer, waarbij het NWP kaderstellend is. Andere overheden worden gevraagd het NWP te vertalen in hun eigen beleidsplannen.

In het NWP is onder meer het beleid ten aanzien van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit vastgelegd. Daarnaast is een gebiedsgerichte uitwerking opgenomen voor de grote wateren.

In relatie tot waterkwaliteit is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van belang. Deze richtlijn heeft tot doel de algemene bescherming en verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewateren, van de grondwaterkwantiteit en de specifieke bescherming en verbetering van beschermde gebieden, met als

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/12/14/ruimte-voor-de-rivier-ijsseldelta-gereed-in-2022>, laatst bezocht op 4 november 2019.

² Deltafonds 2017, TK 2017-2018, 34 775 J, nr. 2.

drijfveer het duurzaam gebruik van water. In het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water zijn stroomgebiedbeheerplannen vastgesteld voor de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Vanuit de KRW zijn maatregelen getroffen om de kwaliteit van de oppervlaktewateren te verbeteren. Doel is om uiterlijk in 2027 de ecologische en chemische KRW-doelstellingen te halen.

In het IJsselmeergebied zal een samenhangend pakket maatregelen het watersysteem robuuster maken. Door het nemen van ecologische maatregelen wordt de draagkracht van het ecosysteem vergroot. Daarnaast is in het IJsselmeer een op 1 juli 2018 een flexibel peilbeheer geïntroduceerd voor de zomerperiode, waardoor de strategische zoetwaterfunctie van het IJsselmeergebied wordt versterkt.

Relatie met het project Roggebot

In het kader van de KRW zijn de effecten van het project in kaart gebracht. Zoals beschreven in paragraaf 4.7.1 (Waterkwaliteit) doen zich in de gebruiksfase geen negatieve effecten voor. In de aanlegfase zijn effecten op fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit niet uit te sluiten. Deze effecten zijn echter tijdelijk van aard en spelen vooral op lokaal niveau. Door het lokale karakter is ook in de aanlegfase geen significant negatief effect op watersysteemniveau te verwachten. Het vaststellen van de bestemmingsplannen heeft dus geen negatieve effecten voor het behalen van de KRW-doelstellingen.

Door de verwijdering van de Roggebotsluis komt het Drontermeer in open verbinding te staan met het IJsselmeer. Hierdoor krijgt ook het Drontermeer te maken met een flexibel peilbeheer in de zomerperiode. De effecten van de peilwijziging zijn meegenomen in de Effectstudie Waterkwaliteit - N307 Roggebot-Kampen (bijlage VI).

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Beleid Provincie Flevoland

Omgevingsvisie FlevolandStraks

De Omgevingsvisie FlevolandStraks (vastgesteld op 8 november 2017) geeft de visie van de provincie Flevoland op de periode tot 2030 en verder. De visie geeft een inzicht in de kansen en opgaven voor Flevoland en in de ambities die de provincie heeft voor de toekomst. In de omgevingsvisie worden drie kernopgaven voor de provincie Flevoland benoemd:

- 1 het Verhaal van Flevoland (fysieke leefomgeving);
- 2 Krachtige Samenleving (sociaaleconomische omgeving);
- 3 ruimte voor Initiatief (bestuurlijke omgeving).

Deze drie opgaven vormen de kern voor alle ontwikkelingen waar de provincie Flevoland bij betrokken is. In de omgevingsvisie staan naast de drie kernopgaven ook vier strategische opgaven benoemd:

- 1 Duurzame Energie;
- 2 Regionale Kracht;
- 3 Circulaire Economie;
- 4 Landbouw: Meerdere Smaken.

Een van de ambities van de provincie die bij de strategische opgave 'regionale kracht' hoort, is het realiseren van goede infrastructurele verbindingen met de bovenregionale netwerken. Van belang is het blijven ontwikkelen van deze netwerken -nieuw en bestaand- met partners. De ontwikkeling met de regio Zwolle wordt hierbij genoemd.

Relatie met het project Roggebot

De vernieuwing van de N307 tussen Roggebot en de N50 bij Kampen draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Flevoland. Hierbij wordt de verbinding gezocht met de gemeente Kampen. De voorliggende bestemmingsplannen zijn in lijn met de Omgevingsvisie FlevolandStraks.

Omgevingsverordening Flevoland

De omgevingsverordening Flevoland is op 15 maart 2019 in werking getreden¹. De Omgevingsverordening Flevoland bevat provinciale regelgeving voor de fysieke leefomgeving. In de Omgevingsverordening Flevoland worden regels gegeven voor het plangebied die betrekking hebben op de verschillende thema's. Tabel 3.2 geeft een overzicht van de artikelen uit de Omgevingsverordening Flevoland die betrekking hebben op het plan. Ook wordt in de tabel aangegeven wat de relatie tussen de bepalingen in de artikelen en het project N307 Roggebot is.

Tabel 3.2 Relevante artikelen uit de Omgevingsverordening Flevoland

Artikel	Omschrijving	Relatie met het project N307 Roggebot
1.3	Dit artikel schrijft voor dat het opsporen en winnen van schaliegas en schalieolie alleen is toegestaan als uit onderzoek onomstotelijk blijkt dat de provinciale belangen hiermee niet worden geschaad.	Het opsporen van schaliegas is geen onderdeel van dit plan.
2.8 en 2.9	Deze artikelen gaan in op het aspect 'wind'. Het projectgebied is aangewezen als 'binnen een windgebied - projectgebieden' en 'binnen een windgebied - buiten projectgebieden' voor windmolens. Voor het deel van het plangebied dat is aangewezen als 'binnen een windgebied - projectgebieden' geldt dat een bestemmingsplan voorziet in de sanering van alle windmolens binnen een projectgebied conform dat projectplan, binnen 2 jaar na goedkeuring door gedeputeerde staten van een projectplan. Voor het deel van het plangebied dat is aangewezen als 'binnen een windgebied - buiten projectgebieden' geldt dat een bestemmingsplan voorziet in een regeling die tegengaat dat er buiten de projectgebieden nieuwe windmolens worden gerealiseerd of dat bestaande windmolens worden opgeschaald.	Het saneren of plaatsen van een of meerdere windturbines wordt niet mogelijk gemaakt door onderhavige bestemmingsplannen. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
3.3	Dit artikel schrijft voor dat het verboden is om zonder ontheffing een of meerdere borden te plaatsen, te doen plaatsen, geplaatst te houden, aan te brengen, te doen aanbrengen of aangebracht te houden op een onroerende zaak.	Er worden in het kader van dit bestemmingsplan geen (reclame)borden geplaatst. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
4.4	Dit artikel schrijft regels voor die betrekking hebben op het watersysteem. Deze bepalingen gaan onder andere in op verslaglegging over de waterstaatkundige toestand van de regionale waterkeringen en oppervlaktewaterlichamen, de legger voor waterstaatswerken en de projectprocedure voor waterstaatswerken en de toezending van projectplannen voor primaire waterkeringen.	In paragraaf 4.7 van deze toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het watersysteem en wordt gemotiveerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor onderhavig plan. Verder gaan het Projectplan Waterwet Amoveren Roggebotsluis, het Projectplan Waterwet Drontermereidijk en het Projectplan Waterwet N11 en N11A en Uitwateringskanaal op de wijziging van waterstaatswerken en waterkeringen. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
7.4	Dit artikel gaat over Natuurnetwerk Nederland (NNN). Artikel 7.4 lid 1 schrijft voor dat Provinciale staten de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland of de wezenlijke kenmerken en waarden kunnen wijzigen: a ten behoeve van andere activiteiten dan mogelijk gemaakt op grond van artikel 7.5 eerste lid, sub b indien: i een ingreep onvermijdelijk blijkt, ii er geen sprake is van een groot openbaar belang; iii er geen reële alternatieven zijn, en; iv de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.	In paragraaf 4.6.2 van deze toelichting wordt ingegaan op de gevolgen van dit plan op Natuurnetwerk Nederland. Als gevolg van het planvoornemen is in Flevoland sprake van oppervlakteverlies van NNN, toename van de barrièrewerking en tijdelijke verstoring. Daarom worden een aantal mitigerende en compenserende maatregelen uitgevoerd, zodat aan de regels over het NNN wordt voldaan en per saldo sprake is van een versterking van de

¹ Sindsdien zijn er beleidsstukken vastgesteld, waarmee wijzigingen in het beleid zijn doorgevoerd. Dit betreffen wijzigingen tot en met 7 oktober 2019.

Artikel	Omschrijving	Relatie met het project N307 Roggebot
		oppervlakte, kwaliteit en samenhang van het NNN. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
10	Dit artikel gaat over het aanvragen, vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling.	Het aanvragen, vaststellen of wijzigen van het luchthavenbesluit is geen onderdeel van onderhavig plan. De bepalingen zoals opgenomen in artikel 10 van de omgevingsverordening Flevoland zijn niet relevant voor onderhavige bestemmingsplannen. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
11	Dit artikel is van toepassing op openbare vaarwegen binnen Flevoland en gaat in op het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van luchtverontreiniging, zodat een goede luchtkwaliteit wordt bereikt voor de bescherming van de volksgezondheid. Het is de vervoerder en de schipper verboden binnen de openbare vaarwegen in Flevoland vanaf een binnenschip een ladingtank te ontgassen met restladingdampen van: - a benzeen (UN-nummer 1114); - b ruwe aardolie met meer dan 10 % benzeen (UN-nummer 1267); - c aardoliedestillaten N.E.G. met meer dan 10 % benzeen of aardolieproducten N.E.G met meer dan 10 % benzeen (UN 1268); - d brandstof voor straalvliegtuigen met meer dan 10 % benzeen (UN 1863); - e brandbare vloeistoffen, N.E.G. met meer dan 10 % benzeen (UN 1993), of; - f koolwaterstoffen, vloeibaar met meer dan 10 % benzeen (UN 3295).	Dit plan gaat niet in op het wel dan niet laten ontgassen van een ladingtank vanaf een binnenschip op openbare vaarwegen. De bepalingen zoals opgenomen in artikel 11 van de omgevingsverordening zijn niet relevant voor onderhavige bestemmingsplannen. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
13	Dit artikel schrijft regels voor ten aanzien van bodemsanering in aanvulling op de Wet bodembescherming. Onverminderd het bepaalde in artikel 39, eerste lid van de Wet bodembescherming bevat een saneringsplan, indien wordt gekozen voor een functiegerichte sanering in plaats van een multifunctionele sanering, in ieder geval een motivering voor de functiegerichte sanering in relatie tot de saneringsdoelstelling en de omgeving van de te saneren bodem.	In paragraaf 4.8 wordt ingegaan op het aspect bodem. In deze paragraaf wordt de kwaliteit van de bodem beschreven en wordt gemotiveerd dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor onderhavig plan. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
15	Dit artikel geeft regels over het doelmatig en veilig gebruik van openbare (vaar)wegen en de bescherming van landschappelijke, ecologische of andere natuurwetenschappelijke waarden voor het gebied waarin de (vaar)weg is gelegen. Artikel 15.6.1 schrijft voor dat het verboden is gebruik te maken van een openbare weg of vaarweg, anders dan waartoe deze bestemd is door daarin, daarop, daaronder of daarboven werken te maken of te behouden, vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsten of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen of op een andere wijze handelingen te verrichten. De regels gelden op grond van artikel 15.6.2 niet voor handelingen in opdracht van gedeputeerde staten van de provincie Flevoland.	Voorgenomen plan is vrijgesteld van de regels die zijn vastgelegd in de omgevingsverordening over het gebruik maken van een openbare weg of vaarweg vrijgesteld van vergunningplicht, omdat voorgenomen ontwikkeling uitgevoerd wordt in opdracht van de Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.

Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Op 15 maart 2019 is het Omgevingsprogramma Provincie Flevoland in werking getreden¹. In dit programma is het bestaande beleid van de provincie op het gebied van de fysieke leefomgeving omgezet naar 1 (digitaal beschikbaar) programma. Provinciale beleidskeuzes zijn hierin compact beschreven en de onderlinge samenhang tussen verschillende beleidsterreinen is gewaarborgd. Het Omgevingsprogramma is zelfbindend voor de provincie.

¹ Sindsdien zijn er beleidsstukken vastgesteld, waarmee wijzigingen in het beleid zijn doorgevoerd. Dit betreffen wijzigingen tot en met 1 augustus 2019.

Aardkundig waardevol gebied

Aardkundige waarden zijn onderdeel van de bodemkwaliteit en vormen als het ware het archief van de opbouw van de Flevolandse ondergrond. Het bestaat uit sporen van vroegere landschappen, zoals oude geelsystemen in rivierduinen, zeldzame veenresten en bijzondere oude bodems.

Het plangebied ligt gedeeltelijk in aardkundig waardevol gebied, zoals aangeven op de kaart 'aardkundig waardevolle gebieden' bij het Omgevingsprogramma. Afbeelding 3.2 geeft een uitsnede van de kaart 'aardkundig waardevolle gebieden'.

Afbeelding 3.2 Uitsnede kaart 'aardkundig waardevolle gebieden' Omgevingsprogramma Flevoland



Op deze kaart zijn sterlocaties aangeven waar de waarden het hoogst zijn vanwege de gaafheid, de zeldzaamheid en de combinatie van archeologische en landschappelijke waarden. De bescherming van de aardkundige waarden is verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Duurzaam Gebruik van de Flevolandse Ondergrond. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet aandacht worden besteed aan aardkundig waardevolle gebieden. In paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op aardkundig waardevolle gebieden.

Primaire waterkering

Flevoland wil de dijken veilig houden en in de toekomst versterken. Het Omgevingsprogramma geeft aan dat de beheerder van de primaire waterkering een projectplan moet opstellen dat moet worden goedgekeurd door de provincie. Bij deze goedkeuring toetst de provincie het plan aan de wettelijke eisen en het algemeen belang. Het Projectplan Waterwet voor de verwijdering van de Roggebotsluis wordt daarom, voor zover deze betrekking heeft op de primaire waterkering, ter goedkeuring voorgelegd aan de provincie Flevoland.

Natuur

De provincie is op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) verantwoordelijk voor de bescherming en instandhouding van de (internationale) natuurwaarden in de provincie. De Natura 2000-gebieden en het NNN in de provincie vormen het fundament van het natuurbeleid. Deze gebieden zijn beschermd en vormen een robuust, samenhangend netwerk van natuurgebieden met voldoende ruimte voor soorten en waarden die karakteristiek zijn voor de Flevolandse natuur.

Ongeveer de helft van Flevoland is aangewezen als speciale beschermingszone onder de Europese Vogelrichtlijn en maakt deel uit van het internationale natuurnetwerk Natura 2000. De provincie Flevoland heeft als bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van de Wnb beheerplannen opgesteld voor de Natura 2000-gebieden. Hierin is beschreven wat de natuurdoelen zijn en welke maatregelen daarvoor

moeten worden getroffen. Het natuurbeheerplan is een van de afwegingskaders voor de vergunningverlening.

De Natura 2000-gebieden die in de buurt van het plangebied liggen zijn het IJsselmeergebied, bestaande uit onder meer het Ketelmeer & Vossemeer en de Veluwerandmeren. Daarnaast zijn NNN-gebieden aangewezen ten noorden en ten zuiden van het plangebied. Het NNN is een robuust landelijk samenhangend netwerk van natuurgebieden, dat voldoende (leef)ruimte biedt voor soorten en waarden, karakteristiek voor de Nederlandse natuur. Ook moet het NNN beleefbaar zijn voor mensen en bijdragen aan het maatschappelijk welzijn.

De natuurwetgeving hanteert binnen het NNN een 'nee, tenzij'-regime: nieuwe activiteiten zijn hier niet toegestaan, tenzij kan worden aangetoond dat de wezenlijke kenmerken en waarden daarvan geen schade ondervinden. De provincie Flevoland gaat zoveel mogelijk uit van een 'ja, mits', of een 'ja, want'-benadering. De provincie maakt hiervoor gebruik van een systeem van saldobenadering en principes van natuur inclusief ontwerpen. Uitgangspunt daarbij is dat maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen zo worden vormgegeven dat deze elkaar versterken in plaats van belemmeren. Dit is nader uitgewerkt in de Spelregels EHS.

Geluid rond provinciale wegen

Het Flevolandse geluidsbeleid is erop gericht de huidige relatief gunstige situatie te behouden. De provincie gaat er vanuit dat gemeenten terughoudend zijn in het toestaan van een hogere geluidsbelasting op de gevels van woningen. Bij het maken van stedenbouwkundige ontwerpen voor nieuwbouwlocaties moeten de kansen worden benut om overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde te voorkomen. Door de afstand tussen de weg en de woningen kan de geluidsbelasting op woningen worden beperkt. Als dit door de toenemende mobiliteit niet meer mogelijk is, kan de provincie, als dat effectief en kosteneffectief is, maatregelen treffen om bij de inpassing van een weg rekening te houden met de ligging in haar omgeving. Het beleid is uitgewerkt in het Actieplan geluid dat eind 2018 is vastgesteld.

Mobiliteit

De provincie Flevoland ziet mobiliteit als een beleidsterrein waarop volop innovatie plaatsvindt en vindt het belangrijk dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen uit verschillende vervoermiddelen. De provincie wil de Flevolandse infrastructuur opschalen en wil daarbij zorgen voor een verdere verkorting van onder andere de reistijden op het traject van Dronten naar Kampen. Dit moet leiden tot een betere bereikbaarheid en een versterking van de economische ontwikkelkansen van Flevoland. Hier hangt mee samen dat de files op een aantal Rijkswegen een aandachtspunt voor de provincie Flevoland zijn. Binnen het mobiliteitsbeleid ligt het accent op betrouwbaarheid. Deze is vooral op drukke wegen in het geding. Brugopeningen zorgen voor onvoorspelbare vertraging van het wegverkeer, zeker als in het vaarseizoen bruggen geregeld openstaan. Het oplossen van conflictpunten, onder andere op de N307 en het treffen van aanvullende maatregelen, om de doorstroming te verbeteren worden genoemd om de reistijd te verkorten.

Relatie met het project Roggebot

De gevolgen van de bestemmingsplannen voor het aardkundig waardevol gebied in Flevoland zijn in beeld gebracht in paragraaf 4.11.2. De gevolgen van de vaststelling van de bestemmingsplannen voor Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden zijn beschreven in de paragrafen 4.6.1 en 4.6.2. In paragraaf 4.3 van de toelichting zijn de gevolgen van het plan op het aspect geluid en de te nemen geluidbeperkende maatregelen beschreven. In de bestemmingsplannen wordt voor de mobiliteit voldaan aan het beleid van de provincie Flevoland. De vernieuwing van de N307 leidt tot een vermindering van de reistijd op het traject Dronten-Kampen. De uitwerking daarvan is te vinden in paragraaf 4.2.

Natuurbeheerplan Flevoland

Het Natuurbeheerplan Flevoland (2019) beschrijft de beleidsdoelen en subsidiemogelijkheden voor het beheer van natuurgebieden, landschapselementen en voor agrarisch natuurbeheer, inclusief groenblauwe diensten in de provincie.

Relatie met het project Roggebot

Bijlage 1 bij het Natuurbeheerplan geeft de globale ligging van de natuurgebieden in Flevoland weer. Het plangebied ligt in de NNN-gebieden Reve-Abbert en Roggebotzand. Daarnaast ligt het plangebied zoals eerder beschreven in de buurt van het Natura 2000-gebied IJsselmeergebied, bestaande uit onder meer het Ketelmeer & Vossemeer en de Veluwerandmeren.

In paragraaf 4.6.1 en 4.6.2 zijn de effecten beschreven van de bestemmingsplannen voor de natuurgebieden die rond het plangebied liggen.

3.3.2 Beleid Provincie Overijssel

Actualisatie Omgevingsvisie Overijssel 2017/2018

De Omgevingsvisie van de provincie Overijssel is een belangrijk beleidskader voor de gewenste ontwikkeling. In de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel is ruimtelijke kwaliteit gedefinieerd als: 'datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is'. Hierbij is expliciet aangegeven dat ruimtelijke kwaliteit geen luxe is, maar een maatschappelijke noodzaak en dat het hier voornamelijk gaat om wat 'goed' is; functioneel, mooi en toekomstbestendig. De provincie Overijssel heeft drie kwaliteitsambities voor duurzaamheid en zeven kwaliteitsambities voor ruimtelijke kwaliteit geformuleerd.

Duurzame kwaliteitsambitie 1: Een klimaatbestendig Overijssel

Dit houdt onder meer in: de bescherming tegen overstromingen en, ook in perioden van droogte, voldoende en schoon (drink)water. Samen met het Rijk, gemeenten, het waterschappen, veiligheidsregio's, ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden werkt de provincie aan klimaatopgaven. Daarbij wordt de verbinding gezocht met andere (regionale) opgaven en ambities zoals natuurontwikkeling, recreatie en bereikbaarheid.

Ruimtelijke kwaliteitsambitie 1: Natuur als ruggengraat

Inzet van de provincie is het ontwikkelen van een vitaal en samenhangend stelsel van gebieden met een hoge natuur- en waterkwaliteit als ruggengraat van Overijssel. Het NNN wordt daarbij gezien als een integrale opgave: het gaat niet alleen om het bevorderen van de biodiversiteit, maar ook om het verantwoord benutten van ons natuurlijk kapitaal en het bevorderen van de ruimtelijke continuïteit, de toegankelijkheid en de beleving van de natuur. Gestreefd wordt naar grote aaneengesloten en verbonden gebieden. Integratie van de natuuropgave in een bredere gebiedsopgave biedt de mogelijkheid om de natuur een duidelijk gezicht te geven.

Ruimtelijke kwaliteitsambitie 2: Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel

De provincie Overijssel wil de zichtbaarheid, de toegankelijkheid, de beleving en de ruimtelijke continuïteit van het watersysteem van brongebieden, beken, weteringen, rivieren en meren in Overijssel verbeteren. Veel waterlopen (beken, weteringen, aanvoerkanalen) moeten in de komende periode zowel kwantitatief (vergroting van het bergend vermogen) als kwalitatief (schoon water) worden aangepast en heringericht. Hierbij wordt de verbinding gezocht met recreatie en natuur.

Ruimtelijke kwaliteitsambitie 3: Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen

Inzet is het behouden en waar mogelijk herstellen van de diversiteit aan agrarische cultuurlandschappen in Overijssel. In dit agrarisch structuurlandschap vormen wegen, bebouwingslinten en een web van verspreid liggende boerderijen met onderlinge verbindingslijnen de dragende structuren in het landschap. De provincie Overijssel heeft de ambitie om deze nieuwe initiatieven zorgvuldig in te passen en aan te laten sluiten op de dragende structuren van het gebied.

Ruimtelijke kwaliteitsambitie 6: Het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken

De hoofdstructuur van het verkeers- en vervoersnetwerk (de hoofdinfrastructuur) is in Overijssel zo gekozen, dat deze de basis is voor de ontwikkelingsdynamiek (bundeling van stedelijke functies) en de relatieve 'luwte' (extensieve vormen van grondgebruik) respecteert. Dit draagt zowel bij aan de bereikbaarheidsambitie van

de provincie, als aan de ambities voor veiligheid en gezondheid. De provincie stuurt eerder op herstructurering van het bestaande netwerk, dan dat er wordt gekozen voor uitbreiding.

Ruimtelijke kwaliteit

Overijssel wil de gewenste ruimtelijke kwaliteit bereiken door nieuwe initiatieven in de fysieke leefomgeving te verbinden met de bestaande kwaliteiten van de provincie. Het is de ambitie van de provincie dat elk project bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Hiervoor is een Catalogus Gebiedskenmerken opgesteld die onderdeel is van de Provinciale Verordening. Zo heeft Overijssel een krachtig beleidsinstrument in handen om te sturen op ruimtelijke kwaliteit. De Omgevingsvisie en de bijbehorende Catalogus bieden handvatten voor de vraag hoe een ruimtelijk initiatief kan worden ingepast in het landschap. De gebiedskenmerken spelen bij het beantwoorden van deze vraag een belangrijke rol. Onder gebiedskenmerken verstaat de provincie: de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en de kwaliteit van dat gebied of gebiedstype. Voor alle gebiedstypen in Overijssel is in de Catalogus Gebiedskenmerken beschreven welke kwaliteiten en kenmerken van provinciaal belang zijn en daarom behouden, versterkt of ontwikkeld moeten worden.

Mobiliteit

In het Koersdocument en Meerjarenprogramma Auto is het mobiliteitsbeleid uitgewerkt. Hierin is de reconstructie van de N307 genoemd:

‘Ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, voor zowel personen, als vrachtverkeer werken wij het voorkeursalternatief voor de N307 uit, om te komen tot een veilige, regionale stroomweg 100 km/uur’.

De uitwerking bestaat uit:

- a. de aanleg van een 2 x 1 stroomweg 100 km/uur tussen Kampen (N50) en aansluiting N306/N307.*
- b. de aanleg van een parallelstructuur aan weerszijden op dit gedeelte.*
- c. de aanleg van een ongelijkvloerse kruising nabij de Reeveeweg/Flevoweg.*

Primaire waterkeringen

De provincie Overijssel werkt samen met het Rijk, de waterschappen, gemeenten en veiligheidsregio's aan de bescherming tegen overstromingen. De belangrijkste pijler van het waterveiligheidsbeleid is dijkversterking: de primaire keringen moeten op orde zijn of worden gebracht, zodat ze in 2050 voldoen aan de normen die het Rijk stelt. De provincie heeft een rol als verbetering of verlegging van primaire keringen aan de orde is. De provincie keurt de projectplannen goed en heeft – in verband met de mogelijke ruimtelijke implicaties en inpassing – een coördinerende rol in de projectbesluitvorming. Goedkeuring van de projectplannen kan alleen worden onthouden als het plan in strijd is met het recht of het algemeen belang. Het Projectplan Waterwet WDO Delta voor de waterveiligheidsopgave N11 en N11A en het Uitwateringskanaal wordt ter goedkeuring aangeboden aan de provincie.

Natuur (algemeen)

De natuurambitie van de provincie Overijssel is als volgt geformuleerd: ‘Een gezonde en aantrekkelijke natuur voor mensen, dieren en planten; een natuur die beleefd en gebruikt kan worden, kan profiteren van en bijdragen aan (economische) ontwikkelingen en rijk is aan plant- en diersoorten (biodiversiteit).’ Daarbij staat centraal de natuur dicht bij de mensen te brengen en een verbinding te leggen tussen natuur en economie. Er worden goede condities geboden voor de realisatie van het NNN. Daarnaast is toegelicht hoe invulling wordt gegeven aan de Wet natuurbescherming voor de bescherming van plant- en diersoorten.

NNN

In de provincie Overijssel zijn 2 Nationale Parken en een groot deel van de Natura 2000-gebieden in Overijssel aangewezen als NNN-gebied. Realisatie en bescherming van het NNN is belangrijk voor het behoud en de ontwikkeling van plant- en diersoorten. Het ruimtelijk beleid is dan ook gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Voor initiatieven die niet passen binnen de doelstelling van het NNN is geen ruimte, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang waar niet op een andere manier aan kan worden voldaan (het ‘nee, tenzij’-principe).

Weidevogelleefgebieden

Door de provincie Overijssel zijn weidevogelleefgebieden aangewezen. Deze leefgebieden zijn gekozen op basis van het voorkomen van bepaalde weidevogelsoorten en de kansrijkheid voor beheer. De provincie Overijssel zet in op een efficiënt en effectief agrarisch natuurbeheer en werkt daarvoor nauw samen met beheerders van natuurterreinen en het waterschappen. Het agrarisch gebied grenzend aan de N307 (in de gemeente Kampen, zowel ten noorden als ten zuiden van de weg) is aangewezen als een open grasland met voornamelijk weidevogelbeheer. Het gebied is daarvoor aangewezen vanwege de aanwezigheid van waardevolle planten en dieren die om bescherming en beheer vragen. Hierbij richt de provincie zich met name op de soorten die onder de bescherming van de Europese vogel- en habitatrichtlijnen vallen en de zogenoemde 'rode-lijst'-soorten.

Externe veiligheid

Om de risico's voor mens en milieu bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beperken, heeft de provincie een provinciaal routenetwerk aangewezen. Dit routenetwerk is afgestemd op het landelijke Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Langs het routenetwerk worden nieuwe kwetsbare functies (denk aan rampencoördinatiecentra, ziekenhuizen en energiecentrales) geweerd, als dit leidt tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de weg als onderdeel van het routenetwerk. De voorliggende bestemmingsplannen maken geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk. Gelet hierop is het plan in lijn met het provinciaal beleid voor externe veiligheid.

Relatie met het project Roggebot

In de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel komt diverse aspecten aan bod. Deze aspecten zijn getoetst in hoofdstuk 4. Mobiliteit komt aan bod in de paragraaf 4.2. Externe veiligheid is nader uitgewerkt in paragraaf 4.5. De effecten van de bestemmingsplannen op NNN, Weidevogelleefgebieden en beschermde soorten staan beschreven in paragraaf 4.6. Voor het aspect Ruimtelijke Kwaliteit wordt verwezen naar de paragraaf 4.11.

Omgevingsverordening Overijssel

Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt geborgd in de Omgevingsverordening Overijssel 2017 (geactualiseerd in 2018/2019). Er wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het realiseren van belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. De Omgevingsverordening voorziet dus niet in nieuw beleid. Tabel 3.3 geeft een overzicht van de omgevingsverordening Overijssel 2018/2019 die betrekking hebben op voorgenomen ontwikkeling. Ook wordt in de tabel aangegeven wat de relatie is tussen de bepalingen in de artikelen en het project N307 Roggebot.

Tabel 3.3 Relevante artikelen uit de Omgevingsverordening Overijssel

Artikel	Omschrijving	Relatie tot het project N307 Roggebot
2.1.5	Dit artikel schrijft voor dat in de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die de bestemmingsplannen mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. Hierbij moet worden gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief uit de Omgevingsvisie.	In paragraaf 4.11 van deze toelichting wordt ingegaan op het onderwerp ruimtelijke kwaliteit en het ontwikkelingsperspectief uit de Omgevingsvisie. In deze paragraaf wordt gemotiveerd dat het aspect landschap en cultuurhistorie voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staat. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
2.7	In titel 2.7 zijn bepalingen over het NNN vastgelegd. In lid 4 van artikel 2.7.3 is vastgelegd dat bestemmingsplannen die betrekking hebben NNN-gebieden geen bestemmingen aanwijzen of regels stellen die activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of	Er is geen sprake van effecten op het Overijsselse deel van de NNN, omdat het bestemmingsplan geen NNN-gebieden in Overijssel raakt. Ook kent het NNN-beleid van de provincie Overijssel geen externe werking. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.

Artikel	Omschrijving	Relatie tot het project N307 Roggebot
	van de samenhang tussen die gebieden. Het gaat hier in ieder geval om het behoud van areaal, kwaliteit en de samenhang tussen betrokken gebieden. De gemeenteraad is bevoegd om bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarbij ingrepen in de NNN plaatsvinden, af te wijken van het beschermingsregime als compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen moeten dan worden vastgelegd in een compensatieplan.	
2.11.2	Dit artikel schrijft voor dat in de toelichting bij bestemmingsplannen wordt aangegeven hoe bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.	Paragraaf 4.11. van deze toelichting gaat in op de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en hoe hier rekening mee wordt gehouden. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
2.18.4	Dit artikel schrijft voor dat in de toelichting op bestemmingsplannen, die geheel of gedeeltelijk in het invloedsgebied liggen van een of meerdere wegen van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen, wordt aangegeven hoe bij de planontwikkeling rekening is gehouden met het uitgangspunt dat de provinciale samenhang en de continuïteit van dit routenetwerk wordt geborgd.	In paragraaf 4.6 is het plan getoetst aan de bepalingen van de Omgevingsverordening met betrekking tot het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen. In deze paragraaf wordt motiveert dat het aspect 'externe veiligheid' geen belemmering vormt voor onderhavige bestemmingsplannen. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.
2.19.3	Dit artikel schrijft voor dat in de toelichting op bestemmingsplannen voor nieuwe, grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen met zich meebrengen of die effecten hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, wordt aangegeven hoe rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden gerealiseerd in de buurt van aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofdfietsverbindingen en multimodale verkeers- en vervoersknooppunten.	Ten aanzien van de effecten van de vernieuwing van de N307 op de verkeersafwikkeling geldt dat de verkeersafwikkeling verbeterd door de aanpassingen. Het scheiden van snel- en langzaam verkeer door middel van de parallelrijbanen en de aanleg van de rotonde en ovonde zorgen ervoor dat het verkeer beter doorstroomt en de verkeersveiligheid verbetert, zie ook paragraaf 4.2. Het plan voldoet daarmee aan deze bepaling.

Natuurbeheerplan Overijssel

In het Natuurbeheerplan Overijssel 2019 worden de beleidsdoelen en de subsidiemogelijkheden voor de ontwikkeling en het beheer van natuurgebieden, agrarische natuur en landschapselementen in de provincie beschreven. Dit natuurbeheerplan stelt kaders voor de uitvoering van het natuur- en landschapsbeheer. Het geeft aan welke natuur waar aanwezig is en welke beheerdoelen hiervoor gelden.

Relatie met het project Roggebot

De provincie Overijssel heeft de directe omgeving van de N307 aangewezen als leefgebied 'open grasland met weidevogelbeheer'. Het provinciale beleid stelt dat schade aan weidevogelgebied bij gebiedsontwikkeling moet worden gecompenseerd. Nadere uitwerking van de effecten van de voorliggende bestemmingsplannen weidevogelleefgebieden gebieden zijn beschreven in paragraaf 4.7.2.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Waterbeheerplan het waterschap Zuiderzeeland 2016-2021

Wettelijke taak

Het is de wettelijke taak van de het waterschappen om ervoor te zorgen dat de primaire waterkeringen aan de veiligheidseisen voldoen en te zorgen voor preventief onderhoud. Hiervoor maakt het waterschap

gebruik van diverse instrumenten, zoals een legger waarin is omschreven waaraan primaire keringen moeten voldoen wat betreft ligging, vorm, afmeting en constructie, beheerplannen, handhaving en vergunningverlening. Daarnaast is inspectie en monitoring van de kering nodig.

De wettelijke taken van het waterschap Zuiderzeeland zijn het zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, voor een goed functionerend regionaal watersysteem en voor het zuiveren van afvalwater. Het Waterbeheerplan Zuiderzeeland bevat lange termijn doelen (tot 2050) en doelen en maatregelen voor de periode 2016-2021. De doelen en maatregelen hebben betrekking op de kerntaken (waterveiligheid, voldoende water en schoon water) en het thema 'water en ruimte'. Het waterschap werkt aan ruimtelijke oplossingen die hand in hand gaan met het waarborgen van de waterveiligheid. Keringen worden geïnspecteerd, onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd en er wordt gezorgd dat de keringen voldoen aan de (wettelijke/provinciale) veiligheidsnormen.

Waterschap Zuiderzeeland is terughoudend met het toelaten van activiteiten op of in de buurt van primaire waterkeringen. Zuiderzeeland beoordeelt of activiteiten verenigbaar zijn met het belang van waterveiligheid. Wat wel en niet mag staat in de Keur, de Legger en in de beleidsregels van het waterschap, waaronder 'Bouwen nabij primaire keringen'.

Daarnaast heeft Zuiderzeeland het beheer over diverse oppervlaktewateren, waaronder de sloten langs de N307. Het waterschap stelt zich tot doel dat alle oppervlaktewateren in het beheergebied voldoen aan de nationale en Europese normen voor chemische waterkwaliteit en aan de regionale doelen voor fysisch-chemische parameters.

Waterkader het waterschap Zuiderzeeland

In het Waterkader van het waterschap Zuiderzeeland is uitgewerkt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen een watertoets moet worden doorlopen en aan welke vereisten daarbij moet worden voldaan. Ook de N307 is een Watertoets opgesteld (zie paragraaf 4.7).

Beleidsregel Compensatie toename verharding en versnelde afvoer

Volgens de 'Beleidsregel Compensatie toename verharding en versnelde afvoer' van het waterschap Zuiderzeeland mag de toename van de versnelde waterafvoer door nieuw aan te leggen verharding of aanpassing van het watersysteem vanuit waterkwantiteitsoogpunt niet worden afgewenteld op het bestaande watersysteem. Nadelige effecten moeten worden gecompenseerd met extra waterberging. In paragraaf 4.7 wordt ingegaan op deze compensatieopgaven als gevolg van de vernieuwing van de N307 Roggebot.

Relatie met het project Roggebot

het waterschap Zuiderzeeland is beheerder van de primaire waterkering de Drontermeerdijk. De Drontermeerdijk wordt in 2021-2022 versterkt in het kader van waterveiligheid. Hiervoor is in 2019 een Projectplan Waterwet vastgesteld. Na afronding van de versterking van de Drontermeerdijk wordt de N307 vernieuwd. De nieuwe N307 kruist de N306 ongelijkvloers. Daarnaast wordt een nieuwe aansluiting van de N307 op de N306/Drontermeerdijk gemaakt. Met het oog op een efficiënte realisatie van beide projecten worden voor de realisatie afspraken gemaakt tussen de provincie Flevoland en het waterschap Zuiderzeeland. Daarmee worden dubbele werkzaamheden voorkomen. Zie voor meer informatie paragraaf 4.8.1.

3.4.2 Waterbeheerplan het waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) 2016-2021

Ook WDODelta heeft, als het waterschap, wettelijk vastgelegde taken om te zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, voor een goed functionerend regionaal watersysteem en voor het zuiveren van afvalwater. In het Waterbeheerplan beschrijft WDODelta het beleid daarvoor in de periode 2016-2021. In het Waterbeheerplan laat WDODelta zien welke ontwikkelingen van belang zijn voor het waterbeheer en hoe de samenwerking met partners er uit moet gaan zien. Ook worden hierin de maatregelen voorgesteld die in

een later stadium, bij het vaststellen van de (meerjaren)begroting, worden uitgewerkt in concrete projecten en activiteiten.

Veilig water

Een van de hoofddoelen van WDOdelta is de bescherming tegen overstromingen en het werken aan waterveiligheid. Om het risico op overstroming te beperken, mogen er geen activiteiten of ruimtelijke ontwikkelingen op of bij een waterkering plaatsvinden die ten koste gaan van het functioneren van de waterkering. Voor de instandhouding van waterkeringen en kunstwerken hanteert WDOdelta beschermingszones (A en B) en een 'profiel van vrije ruimte'. Binnen deze zones gelden beperkingen voor het uitvoeren van werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen. Hiermee worden de keringen beschermd tegen activiteiten die de keringen kunnen verzwakken. Als er geen sprake is van een onaanvaardbare toename van het risico, kan een vergunning worden aangevraagd, waarin de voorwaarden voor activiteiten of ruimtelijke ontwikkelingen worden vastgelegd.

Primaire keringen moeten voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen en goed worden onderhouden en beheerd. WDOdelta hanteert hiervoor de strategie van de 'meerlaagse veiligheid'. Deze bestaat uit drie lagen. Laag 1 houdt in dat de kans op een overstroming klein wordt gehouden met waterkeringen of een ruim rivierbed. Laag 2 ziet toe op een duurzame ruimtelijke inrichting om de effecten van overstromingen en wateroverlast te beperken. Laag 3 richt zich op een degelijke crisisbeheersing in geval van overstromingen.

Schoon water

Om een gezond en schoon watersysteem te realiseren, werkt WDOdelta aan een goede ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater. De opgaven voor waterkwaliteit en -kwantiteit worden in samenhang bekeken en waar mogelijk gecombineerd met andere projecten. Om te zorgen voor een goede ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater worden maatregelen genomen, zoals een meer natuurlijke inrichting van waterlopen, een natuurlijker peilbeheer, het natuurvriendelijk inrichten van de oevers of het veranderen van het profiel van de waterloop, bijvoorbeeld door deze dieper of juist ondieper te maken, te verbreden of juist te versmallen.

Relatie met het project Roggebot

Door de verwijdering van de Roggebotsluis verdwijnt ook een primaire kering. Deze moet vervangen worden door een nieuwe primaire kering aan de Overijsselse kant: de N11 en de N11A. Deze nieuwe dijken moet aansluiten op kering N10. WDOdelta is de beheerder van de keringen in de dijkvakken N11 en de N11A. Om de nieuwe dijken te kunnen realiseren is een Ontwerp Projectplan Waterwet opgesteld (zie bijlage III) dat tegelijk met deze bestemmingsplannen wordt vastgesteld.

Het uitwateringskanaal aan ten noorden van de N307 is in beheer bij WDOdelta. Voor de vernieuwing van de N307 moet het uitwateringskanaal gedeeltelijk worden verlegd. Deze verlegging is ook onderdeel van het projectplan Waterwet, net als de aanleg van een natuurvriendelijke oever aan de zuidkant van het uitwateringskanaal. Zie voor een nadere uitwerking paragraaf 4.8.1 van deze toelichting.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Gemeente Dronten

Structuurvisie Dronten 2030

De structuurvisie Dronten 2030 is een ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Deze beschrijft de huidige en gewenste waarden en kwaliteiten en kijkt vooruit naar 2030. De structuurvisie heeft als doel om de verschillende belangen, bijvoorbeeld tussen landschap, kernen en gemeenschap zorgvuldig af te wegen en hieruit een integrale richting te bepalen voor de periode tot 2030. De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities van de gemeente Dronten weer aan de hand van de thema's landbouw, landschap en erfgoed, recreatie en toerisme en infrastructuur en verkeer.

Natuurlijk-recreatieve zone aan de Randmeren

Het plangebied valt onder 'de natuurlijk-recreatieve zone aan de Randmeren'. Dit gebied heeft een belangrijke recreatieve waarde voor heel Nederland en zelfs daarbuiten. De Randmeren zijn natuurgebieden van Europees belang, terwijl binnendijs een bijna aaneengesloten ecologische zone aanwezig is tussen Ketelhaven en het Harderbos.

De hele Randmeerzone is van belang voor zowel recreatie als natuur, maar er is wel een verschil tussen het intensief voor recreatie gebruikte zuidelijk deel (de zogenaamde Flevoboulevard langs het Veluwemeer) en het meer op rust en natuur gerichte deel ten noorden daarvan (het Revebos, de Abbert en het Roggebotzand). In het noordelijk deel (waar het plangebied onderdeel van is) is de recreatie meer gericht op wandelen, fietsen, paardrijden en extensieve verblijfsrecreatie. Deze zonering is het uitgangspunt voor toekomstige ontwikkelingen: nieuwe initiatieven voor intensieve vormen van recreatie worden geconcentreerd rondom de Flevoboulevard, terwijl in het noordelijk deel van de Randmeerzone alleen meer extensieve functies (zoals nieuwe landgoederen) een plek kunnen krijgen.

Knelpunt Roggebotsluis

In de Structuurvisie Dronten wordt de Roggebotsluis genoemd als knelpunt: de doorstroming is hier onvoldoende. De komst van de bypass van de IJssel bij Kampen en de bijbehorende dijkverzwaring en aanpassing van de Roggebotsluis, in combinatie met de gewenste verbreding op termijn van de N307 naar 2 x 2 rijstroken met een scheiding van snel- en langzaam verkeer, levert een kans op om het bestaande knelpunt aan te pakken.

Klimaatadaptatie

De structuurvisie beschrijft de ambitie om Dronten tot een klimaat neutrale gemeente te ontwikkelen. Klimaatadaptatie is hier een belangrijk onderdeel van. Hierbij wordt specifiek de peilverhoging van het IJsselmeergebied genoemd. Aangegeven is dat mogelijk in de toekomst de IJsselmeerdijk, de Ketelmeerdijk en de Vossemeerdijk versterkt moeten worden in verband met deze peilverhoging. Daarnaast beschrijft de structuurvisie dat de realisatie van het Reevediep het noodzakelijk maakt om de dijken langs het Drontermeer ter hoogte van de Roggebotbrug te versterken.

Relatie met de het project Roggebot

De vernieuwing van de N307 Roggebot biedt een oplossing voor het knelpunt bij de Roggebotsluis. Het project N307 Roggebot voorziet in de vernieuwing van de N307 en de bouw van een nieuwe brug over de Randmeren. Doordat de brug wordt verhoogd tot 7 m kunnen kleinere schepen ongehinderd passeren en hoeft de brug minder vaak open. De huidige rotonde verdwijnt en er wordt een parallelstructuur met op- en afritten aangelegd. Het plan voorziet in de aanleg van een weg met 2 x 1 rijstrook. Het project N307 Roggebot past binnen de Structuurvisie Dronten 2030.

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.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2017-2027

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) heeft de gemeente Dronten het verkeersbeleid vastgelegd. Dit beleid heeft verschillende speerpunten, waaronder versterking van het fietsnetwerk en reconstructie van de N307. Het GVVP besteedt aandacht aan het oplossen van het knelpunt bij de Roggebotsluis en het realiseren van een goede doorstroming voor het verkeer. Aandachtspunten voor het fietsnetwerk zijn de aanleg van nieuwe, betere fietsverbindingen en het ontwikkelen van een fietsvriendelijke infrastructuur. Het GVVP stelt een aantal inrichtingseisen aan het fietsnetwerk, namelijk dat deze herkenbaar is en kwalitatief hoogwaardig: een vlakke verharding, bij kruispunten een rode kleur, waar mogelijk voorrang bij het oversteken, ruime boogstralen en voldoende breed voor twee fietsers om naast elkaar te fietsen.

Relatie met het project Roggebot

De vernieuwing van de N307 staat in het GVVP. Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de gemeente Dronten. De vernieuwing van de N307 voorziet ook in de verbetering van het fietsnetwerk in

Dronten, doordat kruisingen ongelijkvloers worden aangelegd. De effecten voor het fietsverkeer zijn uitgewerkt in paragraaf 4.2.

3.5.2 Gemeente Kampen

Structuurvisie Kampen 2030

De Structuurvisie Kampen bevat de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid van de gemeente. Hierin is aangegeven hoe de gemeente het ruimtelijk beleid de komende jaren wil uitvoeren. De structuurvisie is een richtinggevend en integraal document voor de ruimtelijke ontwikkeling van de hele gemeente. Het beschrijft de gewenste waarden en kwaliteiten van de landschappen, de kleine kernen en de stad en kijkt daarbij vooruit naar 2030.

Relatie met het project Roggebot

Het verbeteren van de bereikbaarheid en de positionering van Kampen in de regio en Nederland is één van de belangrijkste ambities in de structuurvisie. Specifiek wordt hierin het verbreden en opwaarderen van de N50 en de N307 genoemd. De N50 en N307 zijn de belangrijkste toegangsroutes naar de gemeente Kampen. De provincies Flevoland en Overijssel zijn voornemens om een 2 x 1 rijstrook te realiseren tussen Dronten en Kampen. De doorstroming bij de Roggebotsluis wordt verbeterd door het aanleggen van een parallelstructuur voor bestemmingsverkeer, landbouwverkeer en fietsverkeer en ongelijkvloerse kruisingen. De nu voorliggende bestemmingsplannen sluiten daarmee aan bij de Structuurvisie Kampen 2030.

Beeldkwaliteitsplan IJsseldelta-Zuid

Op 20 januari 2015 is het Beeldkwaliteitsplan IJsseldelta-Zuid vastgesteld door de gemeenteraad van Kampen. Het Beeldkwaliteitsplan is onderdeel van de 'ruimtelijke kwaliteit' binnen het programma IJsseldelta. Dit plan geeft richting aan de beeldkwaliteit van het hele IJsseldelta-programma en aan de projecten die daarbinnen worden uitgevoerd.

Relatie met het project Roggebot

Het verwijderen van de Roggebotsluis, in combinatie met een nieuwe brug in de N307 is opgenomen in de Samenhangende landschapsvisie die is opgesteld voor IJsseldelta Fase 2. De samenhangende landschapsvisie is uitgewerkt in beeldkwaliteitsplannen. Voor elk van de 4 deelprojecten van IJsseldelta Fase 2 is of wordt een apart beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan voor de N307 wordt vastgesteld door de gemeenteraden van Kampen en Dronten.

Erfgoedverordening en Archeologische verwachtingen- en waardenkaart

De Erfgoedverordening van de gemeente Kampen uit 2011 sluit aan bij het vergunningensysteem van de Wabo. De verordening geeft ook beleidsregels voor archeologie. Gelijktijdig met de Erfgoedverordening 2011 is de Archeologische verwachtingen- en waardenkaart vastgesteld. Deze kaart geeft aan waar de archeologische verwachtingsgebieden en de bekende archeologische vindplaatsen in de gemeente liggen. De Erfgoedverordening geeft per verwachting of waarde het oppervlak en de diepte aan van een geplande bodemingreep waarvoor een onderzoek en een vergunning verplicht is.

Op grond van de Archeologische verwachtingen- en waardenkaart zijn de archeologische waarden in het plangebied geïnventariseerd. De gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde en de archeologische monumenten (op grond van de Archeologische monumentenkaart) zijn op de verbeelding horend bij deze bestemmingsplannen voorzien van een archeologische dubbelbestemming met een planologische regeling. Deze regeling houdt in dat voor bepaalde bodemversturende ingrepen vooraf onderzoek moet worden gedaan en dat de resultaten daarvan aan het bevoegd gezag (de gemeente) moet worden gemeld. Zo worden de archeologische waarden in het gebied beschermd.

Relatie met het project Roggebot

In paragraaf 4.10 en 4.11 wordt ingegaan op de aspecten archeologie en cultuurhistorie voor deze bestemmingsplannen. Hierbij wordt aangetoond dat de bestemmingsplannen de bestaande archeologische

(verwachtings)waarden beschermt en de cultuurhistorische waarden versterkt. Hiermee voldoen voorliggende bestemmingsplannen aan het gemeentelijk beleid voor deze aspecten.

Beleidsnota Externe Veiligheid Kampen

In 2013 is de Beleidsnota Externe Veiligheid, Kampen IJsselsterk veilig, vast gesteld door de gemeenteraad van Kampen. De gemeente wil burgers een veilige leefomgeving bieden. Kampen heeft een extern veiligheidsbeleid geformuleerd om duidelijk te maken welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico's moet worden omgegaan. Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente vindt plaats over weg, spoor, water en buisleiding. De gemeente heeft in 2017 een route voor het wegvervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Ook zijn ontheffingsroutes bepaald.

Relatie met het project Roggebot

In 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders het Besluit routing gevaarlijke stoffen gemeente Kampen vastgesteld. Besloten is om de N307 aan te wijzen als route voor vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen. Deze bestemmingsplannen zijn in lijn met de Beleidsnota Externe Veiligheid, Kampen IJsselsterk veilig. In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid. In paragraaf 4.5 wordt gemotiveerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor voorliggende ontwerp bestemmingsplannen.

Ontheffingenbeleid geluid Kampen (Geluidnota)

In 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders het Ontheffingenbeleid geluid gemeente Kampen (Geluidnota) vastgesteld. Hierin zijn de spelregels vastgelegd hoe Kampen omgaat met de beleidsvrijheid die de gemeente heeft op grond van de Wet geluidhinder: de mogelijkheid om (naar boven) af te wijken van de wettelijke voorkeursgrenswaarden bij het bouwen op geluidsbelaste locaties, of bij de aanleg of reconstructie van wegen in de buurt van woningen. Voor wegen is het gemeentelijke beleid uitgewerkt in punt 4 'Nieuwe aanleg en wijziging van wegen' van de Geluidnota. Deze nota gaat over het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen (zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en aanleg en reconstructie van nieuwe wegen). Als er sprake is van een (nieuwe) aanleg van een weg schrijft de Wet geluidhinder voor dat ontheffing verleend kan worden tot de in de Wet genoemde maxima mits een zorgvuldige afweging en motivatie heeft plaats gevonden. Eerst moet gecontroleerd worden of de activiteit MER-plichtig is. Na een uiteindelijke tracékeuze (waar de geluidaspecten mede een rol in hebben gespeeld) kan, indien nodig, voor bestaande gevoelige functies een hogere waarde worden verleend echter niet eerder dan nadat een zorgvuldige afweging en motivering van bron- en overdrachtsmaatregelen heeft plaatsgevonden.

Relatie met het project Roggebot

In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op het aspect geluid in relatie tot voorliggende bestemmingsplannen. In paragraaf 4.3 wordt gemotiveerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor voorliggende ontwerp bestemmingsplannen.

4

OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de volgende relevante omgevingsaspecten aan bod: verkeer, geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, water, bodem, scheepvaart, archeologie, landschap en cultuurhistorie, kabels en leidingen, niet-gesprongen explosieven (NGE) en tot slot de resultaten van de milieueffectrapportage. Hierbij worden de randvoorwaarden en beperkingen, die voortkomen uit het bestaande (vigerende) beleid, en wet- en regelgeving en vanuit een goede ruimtelijke ordening, per aspect besproken.

4.2 Verkeer

Het verkeer in het plangebied betreft voornamelijk wegverkeer (auto's, vrachtwagens, openbaar vervoer en langzaam rijdend (landbouw)verkeer) en scheepvaartverkeer (zowel recreatie- als beroepsvaart). Ook is er langzaam verkeer, waaronder fietsers, aanwezig in het plangebied. In onderhavige paragraaf wordt nader ingegaan op de huidige verkeerssituatie en de toekomstige verkeerssituatie.

4.2.1 Huidige situatie

De N307 is een belangrijke wegverbinding tussen Lelystad en Kampen. Op het deel van de N307 tussen de N306 (Drontermeerdijk) en Kampen staat het verkeer steeds vaker vast. Het bestaande wegennet kan de huidige verkeersintensiteit niet verwerken.

Door de hoeveelheid verkeer op de rotonde N307/N306 en de verkeersbewegingen die op de rotonde worden gemaakt, ontstaan tijdens de spits op meerdere takken van de rotonde files. De files bij de rotonde N307/N306 leiden regelmatig tot kop-staartongevallen op de N307 en N306. Daarnaast wordt de lengte en duur van de files vergroot doordat de brug van de Roggebotsluis tijdens de spitsuren moet worden geopend voor de scheepvaart. Het wegverkeer kan dan tijdelijk niet verder. Ook de aanwezigheid van langzaam rijdend en overstekend (landbouw)verkeer zorgt voor files (de zogenaamde pelotonvorming) en onveilige verkeerssituaties door het snelheidsverschil met het overige wegverkeer. Dit zorgt ook voor een slechtere afwikkelingscapaciteit en doorstroming op de N307. Ten slotte zorgen de aanwezige erf- en gelijkvloerse aansluitingen regelmatig voor veiligheidsproblemen bij het oprijden en oversteken van de N307.

In de toekomst zal de verkeersintensiteit op de N307 toenemen. Zonder infrastructurele aanpassingen blijven de knelpunten met de doorstroming en verkeersveiligheid bestaan en nemen deze naar verwachting verder toe.

Tabel 4.1 geeft de ontwikkeling van de verkeersgroei op de N307 tussen 2012 en 2017 weer.

Tabel 4.1 Overzicht ontwikkeling verkeersintensiteit (motorvoertuigen/etmaal) 2012-2017 N307 Roggebot (bron: verkeerstellingen Provincie Flevoland/Overijssel)

Wegvak	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N307; N306 - Drontermeerdijk (N306)	12.200	12.500	12.700	13.500	14.800	14.600
N307; Grens Flevoland/Overijssel – N50	17.000	16.500	17.000	17.500	18.500	19.500

4.2.2 Nieuwe situatie

De N307 wordt opgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg naar een regionale stroomweg met 2 x 1 rijstroken. Op het Overijsselse deel (provinciegrens - N50) geldt straks een maximumsnelheid van 100 km/u. Op het Flevolandse deel (Dronten - provinciegrens) geldt straks een maximumsnelheid van 80 km/u. De categorisering tot regionale stroomweg betekent dat de hoofdrijbaan van de N307 niet meer toegankelijk is voor langzaam rijdend (landbouw)verkeer. Voor bestemmings- en langzaam rijdend (landbouw)verkeer wordt een parallelweg gerealiseerd. De parallelweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u. Alle landbouwbedrijven en -gebieden zijn bereikbaar via deze parallelweg.

Doordat de Reeveeweg, 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. Door de geregelde aansluitingen komt er een gegarandeerde mogelijkheid om het hoofdwegennet op te komen.

4.2.3 Wegverkeer

De vernieuwing van de N307 met een parallelweg en de bouw van een nieuwe, hogere brug zorgt ervoor dat doorgaand verkeer op de N307 onbelemmerd kan doorrijden. Ook hoeft de hogere brug over het Drontermeer minder vaak en minder lang te worden geopend, wat goed is voor de doorstroming op de N307.

Op lokaal niveau leidt realisatie van de vernieuwing van de weg tot een betere afwikkeling van het verkeer op de aansluiting N307/N306. Het verkeer kan straks vlotter en veiliger wisselen van wegnummer en doorgaand verkeer op de N307 wordt niet meer gehinderd door verkeer van en naar de N306.

Op regionaal niveau leidt realisatie van de vernieuwing van de N307 tot een bundeling van verkeer op de N307 voor de relatie Lelystad – Zwolle en het achterliggende gebied. Door de verbetering van de doorstroming op de N307, wordt de N307 een aantrekkelijkere route voor oost-westverkeer tussen Lelystad en Zwolle dan overige oost-westverbindingen. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit af op onder meer de N309 (route Lelystad-Dronten-Elburg) en de N352 (route Swifterbant).

Effecten op reistijdnorm

In de 'Mobiliteitsvisie Flevoland 2030' heeft de provincie Flevoland een goede bereikbaarheid als voorwaarde genoemd voor het goed kunnen functioneren van de samenleving. Een goede bereikbaarheid wordt door de provincie Flevoland gekoppeld aan een betrouwbare reistijdnorm voor de auto van 1,25 (voor een gemiddelde werkdag op jaarbasis). Dit betekent dat de reistijd met de auto van deur tot deur op een gemiddelde werkdag, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125 % van de normale reistijd. De reistijdnorm wordt berekend tussen de Flevolandse kernen. Voor de huidige situatie is de reistijdnorm bepaald op het traject tussen Lelystad en de provinciegrens bij de Roggebotsluis (via de N302 en N307). Daarmee is de reistijdnorm niet berekend tussen 2 kernen, maar wel over een voldoende lang traject.

In de situatie zonder wegaanpassing is de reistijdnorm tussen Lelystad en de Roggebotsluis in de ochtend- en avondspits tussen de 1,00 en 1,65. De provinciale reistijdnorm wordt daarmee gedeeltelijk overschreden.

Het project N307 Roggebot lost de belangrijkste knelpunten in de verkeersdoorstroming op de N307 tussen Dronten en Kampen op. Daarmee zorgt de realisatie van de plannen voor een verbetering van de reistijdnorm. De verwachting is dat met de realisatie van het referentieontwerp op het Flevolandse deel (Lelystad – Dronten – provinciegrens) de reistijdnorm van 1,25 straks wordt gehaald.

Ondanks het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de verkeersdoorstroming blijft het hele traject van de N307 (Lelystad – Kampen) de reistijdnorm onder druk staan door de afwikkelingsproblematiek bij de aansluiting N307/N50 (Overijssel). Deze problematiek wordt aangepakt op het moment dat de capaciteitsuitbreiding op de N50 Kampen – Kampen-Zuid plaatsvindt. In het kader van deze capaciteitsuitbreiding wordt ook de aansluiting N307/N50 aangepakt. Hiermee zal ook de doorstroming op deze aansluiting verbeteren, waarmee ook een verbetering van de reistijdnorm op het traject N307 Lelystad – Kampen wordt bereikt.

4.2.4 Fietsverkeer

Flevoland

In Flevoland wordt aan de noord- en zuidzijde van de aansluiting N307/N306 een nieuwe fietsstructuur gecreëerd. Aan de zuidkant van de N307 sluit de fietsstructuur aan op de bestaande parallelweg tussen Dronten en Roggebot en op de vrijliggende fietsstructuur langs de N306. De vrijliggende fietsstructuur wordt doorgezet in Overijssel. De verbinding met de fietsstructuur langs de N306 loopt via het doorgetrokken bestaande fietspad in het buitentalud van de dijk, onder de nieuwe oeververbinding/N307 door. Op de brug, aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan van de N307 en de parallelweg voor langzaam rijdend (landbouw)verkeer komt een nieuw fietspad.

Aan de noordzijde van de N307 sluit de fietsstructuur aan op het bestaande vrijliggende fietspad langs de N307 en de Vossemeerdijk. Fietsverkeer vanaf de Vossemeerdijk richting Dronten krijgt te maken met extra reistijd. Dit omdat zij eerst onder de aansluiting N307/N306 worden doorgeleid om vervolgens terug te worden geleid naar de ovonde. In verband met de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om een directe fietsverbinding tussen de Vossemeerdijk en het fietspad ten noorden van de N307 richting Dronten te realiseren. Fietsverkeer vanaf het AZC-terrein richting Dronten kan via een doorsteek ten oosten van het plangebied het vrijliggende fietspad langs de N307 bereiken.

De reisafstand voor fietsverkeer op het traject AZC - Kampen neemt toe. Fietzers moeten eerst onder de N307 door om de fietsverbinding naar Kampen te bereiken. Deze verbinding ligt in de nieuwe situatie namelijk aan de zuidzijde van de N307.

Overijssel

In Overijssel wordt het fietsverkeer aan de noord- en zuidkant van de afgewikkeld via een parallelstructuur naast de hoofdrijbaan. Aan de noordkant wordt fietsverkeer afgewikkeld via een parallelweg voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. De parallelweg wordt bereikt via de ongelijkvloerse oversteek over de N307, ten oosten van de Music Club Kampen. Aan de zuidkant van de N307 wordt fietsverkeer afgewikkeld via een vrijliggend fietspad parallel aan de N307. Deze parallelweg is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer waardoor fietsverkeer over de gehele lengte en beschikt over een eigen infrastructuur.

De reisafstand voor fietsers neemt op het traject AZC - Kampen iets toe. Fietzers moeten eerst onder de N307 door om de fietsverbinding naar Kampen te bereiken. Deze verbinding ligt in de nieuwe situatie namelijk aan de zuidkant van de N307.

4.2.5 Openbaar vervoer

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.

4.2.6 Scheepvaartverkeer

De realisatie van de nieuwe oeververbinding over het Drontermeer biedt alle beroepsvaart (CEMT klasse IV) een ongestoorde en veilige passage. De passage vindt plaats onder het vaste deel van de brug, is geschikt voor tweerichtingsverkeer en is ook geschikt voor recreatievaart met een beperkte doorvaarthoogte (maximaal 7 m). Voor schepen met een benodigde doorvaarthoogte van meer dan 7 m wordt de brug voorzien van een beweegbaar deel van de brug (geschikt voor eenrichtingsverkeer). Bij het beweegbare deel van de brug worden aan beide zijden wachtplaatsen voor de beroepsvaart en recreatievaart gerealiseerd.

4.2.7 Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen

Een verbetering van de doorstroming op de N307 betekent ook een verbetering van de bereikbaarheid voor de bestemmingen en (recreatieve) voorzieningen in dit gebied. Het opheffen van de directe wegaansluitingen op de N307 leidt wel tot een verandering van de huidige routes van en naar lokale bestemmingen en een (beperkte) toename van de reistijd en/of afstand.

Alle bestemmingen en voorzieningen blijven bereikbaar via de bestaande parallelwegen in Flevoland en nieuwe parallelwegen in Overijssel. De parallelwegen in Overijssel zijn alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer naar de aanliggende percelen en bestemmingen, ontsluiting van landbouwverkeer en voor het fiets- en landbouwverkeer.

Het Multisportterrein Schansdijk (Overijssel) wordt ontsloten via een nieuwe parallelweg tussen de Schansdijk en de Van Doorneweg in Kampen. Het verkeer moet straks via de aansluiting N307/Zambonistraat naar de parallelweg rijden. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een (beperkte) toename van de reisafstand.

Bereikbaarheid voor hulpdiensten

Flevoland

Hulpdiensten bereiken aan de Flevolandse kant het onderliggend wegennet bij 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. Wel betekent de nieuwe aansluiting N307/N306 een (beperkte) toename van de reisafstand voor de hulpdiensten. Deze toename heeft echter geen invloed op de reistijd. De gewijzigde vormgeving van de aansluiting N306/N307 levert namelijk een substantiële reistijds winst op die opweegt tegen de beperkte toename van de reisafstand.

Overijssel

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.

4.2.8 Verkeersveiligheid

De oorzaken van de ongevallen die in de huidige situatie voorkomen zullen straks verminderen of verdwijnen:

- kop-staartongevallen: door de ongelijkvloerse aansluiting N307/N306 kan het verkeer op de N307 onbelemmerd doorrijden. Hierdoor wordt de kans op kop-staartongevallen, als gevolg van filevorming, verminderd;
- flankongevallen (ongevallen van opzij): door de parallelwegen wordt overstekend en oprijdend verkeer vanaf de zijwegen voorkomen. De kans op flankongevallen wordt hierdoor geminimaliseerd;
- pelotonvorming (vorming van rijen/files) en onveilig inhaalgedrag: langzaam rijdend landbouwverkeer rijdt straks via de parallelwegen. Daardoor zijn er geen verkeersonveilige situaties door pelotonvorming en is er geen onveilig inhaalgedrag als gevolg van de aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N307 meer.

Het ontwerp sluit aan bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dat leidt tot de volgende (aanvullende) verbeteringen van de verkeersveiligheid:

- het verkeer op de N307 rijdt op twee van elkaar gescheiden rijstroken. De rijbaanscheiding bestaat uit een brede middenberm. Op de nieuwe brug komt een rijbaanscheiding (bijvoorbeeld een vangrail) tussen beide rijstroken. Hierdoor wordt de kans op frontale ongevallen geminimaliseerd;
- de toe- en afritten van de N307 naar de N306/Vossemeerdijk voldoen aan minimale lengtes uit de CROW-richtlijnen. Het in- en uitvoegend verkeer op de hoofdrijbaan van de N307 kan daardoor goed op snelheid komen of voldoende afremmen;
- de rotonde en de ovonde voor de aansluiting van de N307 op het onderliggende wegennet zorgen voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling. Rotondes en ovondes hebben minder conflictpunten en kleinere snelheidsverschillen dan voorrangskruispunten. Voor fietsers en voetgangers worden bij de rotonde en ovonde veilige oversteekmogelijkheden gerealiseerd;
- de bushaltes liggen straks niet meer langs de doorgaande rijbaan van de N307, maar elders in het plangebied, zodat passagiers veilig in en uit kunnen stappen.

4.2.9 Robuustheid verkeersnetwerk

De robuustheid van het verkeersnetwerk is afhankelijk van de hoeveelheid extra verkeer dat, bovenop de verwachte verkeersintensiteit, nog kan worden verwerkt, voordat problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan. De robuustheid wordt uitgedrukt in de I/C-waarde: dat is de verhouding tussen de *intensiteit* op en de *capaciteit* van een wegvak. De I/C-waarden worden weergegeven op een schaal van 0,0 - 1,0 waarbij een score 1,0 betekent dat de maximale capaciteit van de weg wordt benut. Een I/C-waarde boven de 0,8 duidt op (kans op) congestie/files. De I/C-waarden voor de vernieuwing van de N307 zijn berekend met het verkeersmodel Kampen 2018.

N307

Uit berekeningen met het verkeersmodel Kampen blijkt dat het Overijsselse deel van de N307 in 2030 de maximale capaciteit/verkeersintensiteit nadert. Dit geldt specifiek voor het Overijsselse deel van de N307. Op dit wegvak is na uitvoering van de vernieuwing van de N307 sprake van I/C-waarden tussen de 0,90 en 0,96 in de ochtend- (op de noordbaan) en de avondspits (op de zuidbaan). Dit wordt verklaard door de verkeersaantrekkende werking die de vernieuwing van de N307 heeft. Daarmee verdwijnen de belangrijkste knelpunten in de doorstroming tussen Dronten en Kampen. Tussen Lelystad en Zwolle is de N307 voor veel verkeer de voorkeursroute. Het verbeteren van de doorstroming op deze route leidt tot een afname van verkeer op alternatieve routes en tot een toename op de N307. Daarnaast is het zo dat de capaciteit van de weg, ondanks de infrastructurele maatregelen, slechts beperkt toeneemt, de rijbaan blijft immers bestaan uit 2 x 1 rijstroken.

N307/N306

De aansluiting van de N307 op de N306 verloopt straks via een enkelstrooks rotonde en ovonde en twee voorrangskruisingen:

- de maximale capaciteit van een rotonde is afhankelijk van de samenstelling van het verkeer en de verkeersbewegingen op een rotonde. De enkelstrooks rotonde en ovonde hebben een maximale capaciteit van 20.000 - 25.000 voertuigen per 24 uur. Met een maximale intensiteit van circa 5.000 voertuigen per 24 uur van de rotonde en ovonde biedt de vormgeving van de vernieuwde N307 voldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Deze vormgeving biedt ook voldoende restcapaciteit om een verdere toename van verkeer op te vangen zonder dat afwikkelingsknelpunten ontstaan;
- voorrangskruisingen hebben een lagere capaciteit dan rotondes. De vormgeving van beide kruisingen biedt voldoende capaciteit om het verkeersaanbod op de vernieuwde N307 te verwerken. Beide kruisingen hebben een overcapaciteit van circa 50 % en zijn daarmee voldoende robuust om een verdere toename van het verkeer op te vangen.

N307/N50

De verkeersafwikkeling op dit kruispunt wordt vooral beïnvloed door de doorstroming op de N50 tussen Kampen-Noord en Kampen-Zuid. Dit deel van de N50 wordt in 2022-2023 omgebouwd tot 2 x 2 rijstroken. Hierdoor verbetert ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt N307/N50. De aansluiting van de N50 met de N307 is geen onderdeel van dit project.

4.2.10 Parkeren

Sinds 1 juli 2018 moet in een bestemmingsplan een parkeerregeling zijn opgenomen. Dit betekent dat alle bestemmingsplannen een planregeling moeten hebben die zorgt voor 'voldoende parkeergelegenheid'.

Dronten

De gemeente Dronten heeft in de Nota Parkeernormen Dronten 2016 beschreven hoe bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeervraag moet worden bepaald. In de nota staat voorgeschreven dat bij het opstellen van bestemmingsplannen in de regels (juridisch bindend) wordt verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente.

Met dit plan worden geen bouwwerken gerealiseerd waarmee een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht. Wel ligt in het westelijk deel van het projectgebied, direct ten zuiden van de N307, het parkeerterrein van het volkstuintencomplex. Dit terrein bestaat uit 25-30 parkeerplaatsen die door de vernieuwing van de N307 vervallen. Om dit te compenseren wordt een nieuw parkeerterrein met eenzelfde aantal parkeerplaatsen aangelegd.

Kampen

De gemeente Kampen heeft parkeernormen opgenomen in het bestemmingsplan 'Parkeren parapluplan' (2019). Het parapluplan heeft betrekking op alle bestemmingsplannen in de gemeente Kampen, waarin nog geen parkeernormen waren opgenomen. In het parapluplan is een dynamische verwijzing opgenomen naar de Nota parkeernormen gemeente Kampen. In deze nota is beschreven hoe bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeervraag moet worden bepaald, welke parkeereisen worden gesteld aan ontwikkelingen in Kampen en onder welke voorwaarden een vrijstelling kan worden verleend als niet wordt voldaan aan de parkeereisen.

De Music Club Kampen, direct ten zuidoosten van de Roggebotsluis, heeft een parkeerterrein voor circa 240 auto's. Door de vernieuwing van de N307 verdwijnt een deel van dit terrein. Het parkeerterrein moet daarom worden aangepast. Uitgangspunt is dat een gelijkwaardig aantal parkeerplekken wordt gerealiseerd. In overleg met betrokkenen wordt de compensatie van de vervallen parkeerplaatsen gerealiseerd.

4.3 Geluid

In deze paragraaf worden de effecten van het ontwerp voor de geluidssituatie beschouwd. Beoordeeld moet worden of er na de vernieuwing van de N307 nog wordt voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder en of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening.

4.3.1 Toetsingskader

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn, in het belang van de bescherming van het milieu en de volksgezondheid, regels vastgesteld om geluidhinder te voorkomen of te beperken. De Wgh is van toepassing bij de aanleg of wijziging van wegen (geen 30 km-wegen of woonerven), spoorwegen (geen hoofdspoorwegen) en gezoneerde bedrijventerreinen.

Wegen met een maximum snelheid hoger dan 30 km/uur, die geen woonerf zijn, hebben een geluidszone. Als een bestemmingsplan betrekking heeft op wegen met een geluidszone, dan moet er akoestisch onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten/bestemmingen.

In dit geval is er sprake van een wijziging van de indeling/inrichting van een bestaande weg (grotendeels 80 km/uur). Dit valt dus onder de Wgh. Als een weg wordt gewijzigd, kan de hoeveelheid geluid toenemen. Om geluidsgevoelige bestemmingen (denk aan woningen) te beschermen moet in dergelijke situaties, op grond van de Wgh, worden getoetst of er sprake is van een 'reconstructie' van een weg.

Volgens artikel 1 van de Wgh is er sprake van 'reconstructie' als aan de volgende 2 voorwaarden wordt voldaan:

- er moet sprake zijn van een fysieke wijziging aan of op de weg;
- door de wijziging(en) en de verwachte groei van het verkeer in de eerste 10 jaar na de wijziging(en) neemt de geluidsbelasting toe met 2 dB of meer op de bestaande geluidsgevoelige objecten.

Dit betekent dus dat uit het akoestisch onderzoek moet blijken, of de geluidsbelasting toeneemt met meer dan 2 dB door de vernieuwing van de N307. Als dat het geval is, moet er namelijk onderzoek worden gedaan naar geluidsreducerende maatregelen om toenemende geluidshinder op gevoelige bestemmingen te beperken/te voorkomen.

Bij de beoordeling of er sprake is van een reconstructie van de weg (dus het beoordelen van de toename in dB), moet worden uitgegaan van een startpunt. Of er sprake is van reconstructie wordt per geluidsgevoelig object bepaald. Welke geluidsbelasting hierbij moet worden gehanteerd als startpunt is afhankelijk van drie factoren:

- de heersende geluidsbelasting op de gevoelige bestemming (in het jaar voor de uitvoering van de reconstructie);
- de voorkeursgrenswaarde van de gevoelige bestemming; en
- of er in het verleden een hogere waarde is vastgesteld.

Dit startpunt moet worden afgezet tegen de toekomstige situatie (meestal 10 jaar na wijziging van de weg) en het onderzoek waaruit de toename van de geluidshinder in dB blijkt. Is deze toename 2 dB of meer, dan is er sprake van een significante toename en is er dus sprake van een reconstructie. Dan zal onderzoek gedaan moeten worden naar geluidsreducerende maatregelen. Is er geen sprake van een toename van 2 dB of meer, dan is er geen sprake van een reconstructie en hoeft er geen vervolgonderzoek op grond van de Wgh te worden uitgevoerd.

Hogere waarde procedure

Het basisbeschermingsniveau van de Wgh is 48 dB. Het bevoegd gezag kan een hogere geluidsbelasting toestaan door een hogere waarde procedure te doorlopen. In beginsel geldt hierbij dat de verhoging niet meer mag zijn dan 5 dB. Daarnaast is de verhoging slechts mogelijk tot een maximaal toelaatbare waarde. Deze maximaal toelaatbare waarde is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de ligging van het geluidsgevoelige object. Hiervoor moet worden voldaan aan de voorwaarden behorend bij de procedure.

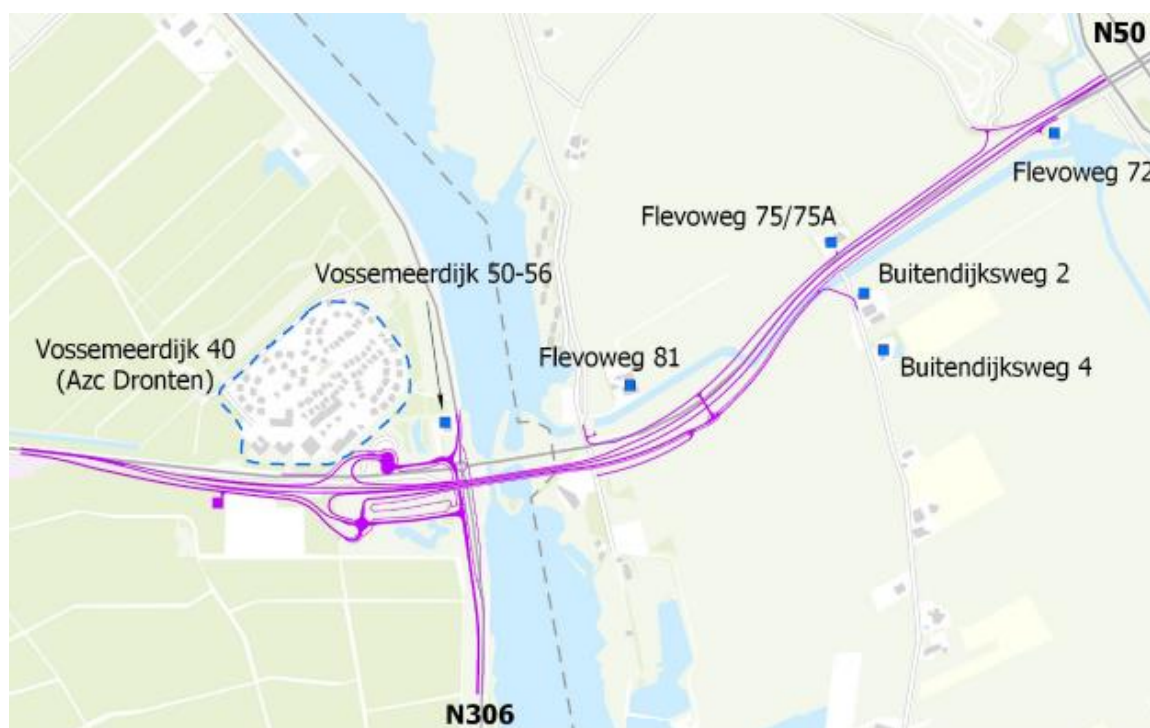
De procedure tot vaststellen van hogere waarde is altijd gekoppeld aan een ander besluit, in dit geval aan het vaststellen van het bestemmingsplan. Op grond van artikel 110a lid 7 Wgh is de provincie bevoegd gezag voor het vaststellen van een hogere waarde bij de reconstructie van een weg die in beheer is bij de provincie.

4.3.2 Resultaten akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek zijn geluidsberekeningen uitgevoerd volgens artikel 3.2 Rmg 2012 voor de te wijzigen wegen, zowel voor de bestaande situatie (jaartal 2019) als voor het jaar van de planhorizon (10 jaar na vaststelling bestemmingsplannen). Elk geluidsgevoelig object binnen de geluidszone van de weg is meegenomen in de geluidsberekeningen. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage IX.

Per weg (N306, N307 en de Vossemeerdijk) is onderzocht of er sprake is van een reconstructie. Als er sprake is van een reconstructie wordt onderzocht of geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen en voor welke geluidsgevoelige objecten een hogere waarde moet worden vastgesteld. In afbeelding 4.1 is met blauwe aanduidingen aangegeven waar zich langs de weg geluidsgevoelige objecten bevinden.

Afbeelding 4.1 Geluidsgevoelige objecten in plangebied



Om significant negatieve effecten van geluidsbelasting op natuurwaarden in de randmeren (Natura 2000-gebieden) te voorkomen, wordt een dunne deklaag type A toegepast over een lengte van 1.700 m (zie ook bijlage XII).

In de onderstaande alinea's zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek beschreven.

N306

Binnen de geluidszone van de N306 bevinden zich 2 woningen, Vossemeerdijk 54 en 56. De wijziging van de N306 leidt bij geen enkele woning tot een toename van meer dan 2 dB. Er is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. De geluidsbelasting neemt toe tot maximaal 47 dB. De geluidsbelasting blijft hiermee onder de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB. Op grond van de Wgh hoeven geen geluidmaatregelen getroffen te worden bij de wijziging van de N306.

N307

Binnen de geluidzone bevinden zich 2 woningen aan de Buitendijksweg, 4 woningen aan de Flevoweg en 76 woningen en een school aan de Vossemeerdijk. De school en 72 woningen aan de Vossemeerdijk bevinden zich op het terrein van AZC Dronten.

Bij 6 woningen op het terrein van AZC Dronten is sprake van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Bij deze 6 woningen aan de Vossemeerdijk wordt de bestaande overschrijding van de grenswaarde teruggebracht tot aan de grenswaarde of lager als gevolg van het aanbrengen van het dunne deklaag type A. Dit wegdek wordt toegepast om de geluidbelasting op de N2000-gebieden niet te laten toenemen.

Bij de woningen Buitendijksweg 2 en 4, Flevoweg 72 is, ondanks het toepassen van de geluidreducerende maatregel ter bescherming van natuurwaarden, nog steeds sprake van een toename van maximaal 2,7 dB en blijft daarmee sprake van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van een overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidbelasting (in dit geval 68 dB). De maximaal toelaatbare toename van de geluidbelasting (5 dB) wordt eveneens niet overschreden. Bij de school aan de Vossemeerdijk 40C en de overige woningen in het gebied wordt de wettelijke grenswaarde niet overschreden.

Vossemeerdijk

Binnen de geluidszone van de Vossemeerdijk liggen 17 woningen. 13 van de 17 woningen liggen op het terrein van het AZC Dronten. De wijziging van de Vossemeerdijk leidt bij geen enkele woning tot een reconstructie in de zin van de Wgh. De geluidsbelasting neemt toe met maximaal 0,6 dB tot maximaal 51 dB. De Wet geluidhinder stelt derhalve geen aanvullende eisen aan de wijziging van de Vossemeerdijk.

Geluidbeperkende maatregelen

Om de geluidbelasting in de nabijgelegen natuurgebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) niet te laten toenemen wordt op de N307 een dunne deklaag type A over een lengte van 1.700 m toegepast. Dit is als geluidbeperkend maatregel meegenomen in het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

Door deze dunne deklaag A te verlengen tot 150 m voor de kruising met de toe- en afritten van de N50, tot een lengte van in totaal 3.100 m, kunnen ook de overschrijdingen bij de overige woningen worden weggenomen. Deze maatregel is akoestisch financieel doelmatig en is in lijn met het geluidbeleid van de provincie Overijssel. De Wet geluidhinder stelt dan geen aanvullende eisen aan de wijziging van de N307. Op basis van het Actieplan geluid van de provincie Overijssel moet de aanleg van de dunne deklaag type A worden meegenomen als mogelijke geluid reducerende maatregel.

4.3.3 Conclusie

Er is sprake van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder als de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen toeneemt met meer dan 2 dB ten opzichte van de bestaande situatie. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijzigingen aan de N306 en Vossemeerdijk niet leiden tot een reconstructie. Als gevolg van de wijzigingen aan de N307 is er wel sprake van reconstructie voor 9 woningen.

Om de geluidbelasting in de nabijgelegen natuurgebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) niet te laten toenemen, wordt over een lengte van 1.700 m een dunne deklaag type A toegepast. Bij 6 woningen aan de Vossemeerdijk wordt daarmee de overschrijding van de grenswaarde teruggebracht tot aan de grenswaarde of lager.

Deze dunne deklaag A wordt verlengd tot 150 m voorbij de kruising met de toe- en afritten van de N50, tot een lengte van in totaal 3.100 m. Hiermee worden de overschrijdingen bij de overige woningen weggenomen. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen aan de wijziging van de N307.

Concluderend is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Het aspect geluid is geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplannen.

4.4 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf worden de effecten van het plan voor de luchtkwaliteit behandeld. Beoordeeld moet worden of wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit en of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In bijlage XI is het luchtkwaliteitsonderzoek opgenomen.

4.4.1 Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer (Wm) titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd) geeft grenswaarden voor de concentratie van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden getoetst of de ontwikkeling niet tot gevolg heeft dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarde liggen zowel voor NO₂ als PM₁₀ op een jaargemiddelde van 40 microgram/m³. Voor PM_{2,5} ligt deze grenswaarde op een jaargemiddelde van 25 microgram/m³.

4.4.2 Toetsingskader

Om te kunnen beoordelen of de grenswaarden uit de Wm worden overschreden, wordt gekeken naar de achtergrondconcentraties (wat zijn de concentraties zonder de ontwikkeling) en de verwachte bijdrage van het project (hoeveel komt er qua concentraties bij door uitvoering van het plan).

Een inventariserend onderzoek geeft een overzicht van de bestaande luchtkwaliteit en de gevolgen daarvoor van de geplande ontwikkeling. Aan de hand van dit onderzoek moet worden afgewogen of een nader, meer uitgebreid onderzoek nodig is. De Wm geeft aan dat in sommige situaties alleen een inventariserend onderzoek nodig is. Het gaat hierbij om projecten uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of om 'niet in betekende mate'-projecten uit in de Regeling Niet in betekende mate (NIBM).

Op basis van het aantal motorvoertuigbewegingen, het percentage vrachtverkeer en het verwachte realisatiejaar van het project, kan via de zogeheten NIBM-tool worden vastgesteld of er sprake is van een relevante invloed op de luchtkwaliteit. Als de concentratietoename beperkt is tot maximaal 3 % van de grenswaarden, dan draagt een project NIBM bij. Hiermee wordt bedoeld 3 % van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ of PM₁₀. Een feitelijk toename van 1,2 µg/m³ is dus toelaatbaar. Aan het op deze manier beoordelen van een project worden wel voorwaarden gesteld. Uitgangspunt is dat er wordt gerekend met de maximale verkeerstoename. In het kader van voorliggende ontwerp bestemmingsplannen is de luchtkwaliteit in beeld gebracht met behulp van de NSL-Monitoringstool en de NIBM-tool.

4.4.3 Resultaten

De maximale concentraties in het gebied rond de N307 Roggebot liggen zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Dit blijkt uit NSL-Monitoringstool (versie 2018). De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 3 km rond het plangebied, voor een drietal zichtjaren in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 4.4 Maximale concentratiewaarden binnen 3 km rond het plangebied, inclusief achtergrondconcentratie en wegbijdrage

Zichtjaar	NO ₂			PM ₁₀			PM _{2.5}		
	Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 25 µg/m ³		
	Concen- tratie	Achter- grond	Weg- bijdrage	Concen- tratie	Achter- grond	Weg- bijdrage	Concen- tratie	Achter- grond	Weg- bijdrage
2017	19,1	13,2	6,2	16,2	15,8	0,4	9,9	9,8	0,1
2020	15,8	10,7	5,1	16,6	16,3	0,3	9,6	9,6	0,0
2030	10,0	7,5	2,5	14,3	14,1	0,2	7,7	7,6	0,1

In de plansituatie wordt de N307 een regionale stroomweg. Op het Overijsselse gedeelte (vanaf de N50 tot de nieuwe brug/oeververbinding/provinciegrens) wordt de snelheid ook 100 km/u op de N307. Op het deel in Flevoland (vanaf de provinciegrens tot einde studiegebied) wordt de snelheid 80 km/u. Om het maximale effect van deze snelheidsverhoging te bepalen is aan de hand van de emissiefactoren¹ horend bij deze snelheden de toename in emissie bepaald. Deze factor is vervolgens toegepast op de concentratiebijdrage van de weg (wegbijdrage) om tot een worst-case² inschatting te komen, zie tabel 4.5.

Tabel 4.5 Factor bij toename snelheid 80 naar 100 km/u, op basis van emissiefactoren maart 2018

Component	Factor bij toename snelheid 80 naar 100 km/u	Opmerking
NO ₂	1,14	(2014, worst case)
PM ₁₀	1,06	(2014, worst case)
PM _{2.5}	1,11	(2014, worst case)

De totale maximale concentratie bijdrage is de bijdrage door de toename van het verkeer (berekend met de NIBM-tool) plus de toename door de snelheidsverhoging op het Overijsselse deel van de vernieuwde N307. In onderstaande tabel zijn deze bijdrages samen met de totale concentratie bijdrage weergegeven. De totale maximale concentratiebijdrage van de plansituatie is bepaald voor het zichtjaar 2020 (jaar op of na het tijdstip van ingang).

¹ Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen, 15 maart 2018, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2018/03/15/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2018>.

² Deze inschatting is worst-case, omdat de NO₂ concentratie afhankelijk is van de aanwezigheid van ozon (O₃) voor de omzetting van NO naar NO₂. Bij een hogere NO_x concentratie wordt hierdoor een relatief lagere NO₂ concentratie verkregen.

Tabel 4.6 Totale maximale concentratie bijdrage plansituatie en worst-case concentratie als som van hoogste concentraties in het studiegebied met de maximale totale planbijdrage

Zichtjaar	NO ₂			PM ₁₀			PM _{2,5}		
	Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 25 µg/m ³		
	Resultaat NIBM-tool	Snelheid 80 → 100	Totale plan-bijdrage	Resultaat NIBM-tool	Snelheid 80 → 100	Totale plan-bijdrage	Resultaat NIBM-tool	Snelheid 80 → 100	Totale plan-bijdrage
2020	10,9	0,7	11,6	1,7	0,0	0,8	1,7	0,0	1,8

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de weginfrastructuur aanpassing samen met de maximumsnelheidswijziging niet zullen leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

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 verkeersaantrekkende 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.

4.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid gaat over het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Er zijn 2 bronnen van gevaarlijke stoffen: stationaire (vaste) bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt en dergelijke) en mobiele (bewegende) bronnen (route gevaarlijke stoffen). Bij externe veiligheid maken wij onderscheid in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico (uitgedrukt in kans per jaar) dat 1 persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Deze overlijdenskans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen (10⁻⁶/jaar). Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het PR van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het PR wordt veelal met PR-contouren op een topografische kaart inzichtelijk gemaakt.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) gaat over de impact, als gevolg van een incident bij een risicovolle activiteit, met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Het GR definieert de cumulatieve kans per jaar dat een groep personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van het incident waarbij zij zich bevinden in het invloedgebied van het incident. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een FN-curve, waarin de kans (F) van optreden is uitgezet

tegen de groepsgrootte (N) van de slachtoffers als gevolg van een incident bij een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door het plaatsgebonden risico en de populatie in de het invloedgebied (aantal en verdeling van aanwezige personen). Bij het GR is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel is, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers.

4.5.1 Toetsingskader

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden gedaan naar de gevolgen van de uitvoering van het plan op de externe veiligheid. Voor de N307 heeft dit onderzoek plaatsgevonden omdat over deze weg gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit vervoer kan invloed hebben op de externe veiligheidssituatie in de directe omgeving. Daarbij gaat het vooral om de veiligheidssituatie van de naast de weg aanwezige bestaande, of toekomstige bebouwing.

Basisnet

Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het Basisnet bestaat uit een aantal Rijksroutes (snelwegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en de veiligheid van mensen die wonen en werken langs de route.

Het Basisnet stelt grenzen aan het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen en beperkingen aan de ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg uit het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De Basisnetroutes en deze zogenoemde 'risicoplafonds' voor het PR en GR zijn vastgelegd in de Regeling Basisnet. Een risicoplafond (uitgedrukt in meters) is de maximale afstand waarbinnen een bepaald risico op mag treden.

Omgevingsverordening Overijssel 2017

In de Omgevingsverordening Overijssel 2017 zijn voor wegen die onderdeel zijn van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen een aantal verplichtingen opgenomen. De N307 in het plangebied maakt onderdeel uit van dit routenetwerk. In het licht van deze verordening is van belang dat het project N307 Roggebot- Kampen:

- 1 geen verandering beoogt van de provinciale samenhang en continuïteit van dit routenetwerk (toets art. 2.18.4, lid 1 Omgevingsverordening);
- 2 niet voorziet in de aanleg, bouw of vestiging van kwetsbare en of beperkt kwetsbare objecten in het invloedsgebied van een weg als onderdeel van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen (toets art. 2.18.4, lid 2 Omgevingsverordening).

Omgevingsverordening Flevoland

De provincie Flevoland heeft geen wegen expliciet aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent in de praktijk dat op alle provinciale wegen vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan.

Transport gevaarlijke stoffen over water

De vaarweg tussen het Drontermeer en het Vossemeer is niet opgenomen in bijlage III (tabel Basisnet water) en betreft derhalve geen basisnetroute voor het transport van gevaarlijke stoffen over water.

Bepaling plaatsgebonden risico

In de Regeling Basisnet zijn de basisnetafstanden voor de weg, het spoor en het water vastgelegd, waaronder ook het plaatsgebonden risico. Een PR-plafond is in de Regeling Basisnet omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10⁻⁶ per jaar is. Voor het bepalen van het PR gelden de volgende normen:

- kwetsbare objecten: grenswaarde PR 10⁻⁶;

- beperkt kwetsbare objecten: richtwaarde PR 10^{-6} .

De grenswaarde moet altijd in acht worden genomen; het bevoegd gezag mag niet van deze grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat hiervan uitsluitend bij zwaarwegende belangen (zoals economisch belang) mag worden afgeweken. Wanneer door een wijziging aan de vervoerskant bestaande kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} -contour komen te liggen, is de saneringsregeling Basisnet van toepassing. Eigenaren hebben daarbij recht op aankoop, maar geen plicht tot verkoop.

Plasbrandaandachtsgebied

In de regel ligt de risicocontour (PR 10^{-6}) op de weg zelf, maar binnen een zone van 30 m van de rand van de weg moet in ieder geval rekening gehouden worden met de gevolgen van een calamiteit met brandbare gevaarlijke stoffen (plasbrandaandachtsgebied). De Omgevingsverordening 2017 Overijssel bepaalt voor wegen die zijn aangewezen in het provinciale routenetwerk transport gevaarlijke stoffen dat binnen deze zone niet zondermeer nieuwe bebouwing mag worden opgericht. Er kunnen zwaarwegende redenen zijn om nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in een plasbrandaandachtsgebied te realiseren. In dat geval worden voor die objecten conform het Bouwbesluit 2012 extra eisen gesteld.

De voorschriften geven de personen in een bouwwerk voldoende tijd om veilig te vluchten en bieden de brandweer en hulpverleningsdiensten voldoende tijd om adequaat op te treden. Het gaat dan specifiek om de ontruiming van gebouwen die aangemerkt zijn als kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI).

Bepaling groepsrisico

de verantwoording van het GR. Conform art. 2.18.4, lid 4 van de Omgevingsverordening Overijssel in de toelichting op het bestemmingsplan worden ingegaan op het GR en de dichtheid van personen in het invloedsgebied. In art. 2.18.4 lid 5 Omgevingsverordening is vastgelegd dat lid 4 buiten toepassing kan blijven als:

- het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10 % toeneemt;
- de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

In het project N307 Roggebot wordt de weg niet verbreed. Wel wordt de weg verschoven: de as van de weg verschuift maximaal 50 m. Omdat de weg dus een andere ligging krijgt, moet worden beoordeeld of binnen 50 m van het nieuwe tracé (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn waardoor het groepsrisico kan veranderen. Als hier sprake van is, moet de toename van het GR worden verantwoord. In een dergelijke verantwoording wordt ingegaan op de maatregelen die genomen (kunnen) worden om het risico te verlagen, de expliciete en transparante bestuurlijke afweging van de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de restrisico's, de zelfredzaamheid van aanwezigen en de rampenbestrijding. De 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' geeft handvatten voor de GR-verantwoording. Als onderdeel van de GR-verantwoording is het verplicht gebruik te maken van het advies van de veiligheidsregio.

Voor PR-plafonds en GR-plafonds geldt een zogeheten Basisnetafstand. Dit wil zeggen dat de ligging van deze risicoplafonds op een bepaalde afstand in meters vanaf een volgens het Basisnet geldend referentiepunt is. Bij Rijkswegen ligt het referentiepunt meestal op het midden van de middenberm van de aanwezige weg, maar in sommige gevallen ligt dit punt op een andere plek. Als door het vaststellen van een bestemmingsplan het referentiepunt verandert, dan moeten de gevolgen daarvan worden onderzocht volgens de Beleidsregels-EV. Dit omdat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten dan binnen de Basisnetafstand kunnen komen te liggen.

Provinciaal Basisnet

De N307 is, op grond van de Omgevingsverordening Overijssel 2017, onderdeel van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen. Dit routenetwerk is afgestemd op het landelijke Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Voor de N307 zijn in het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen geen transportintensiteiten opgenomen.

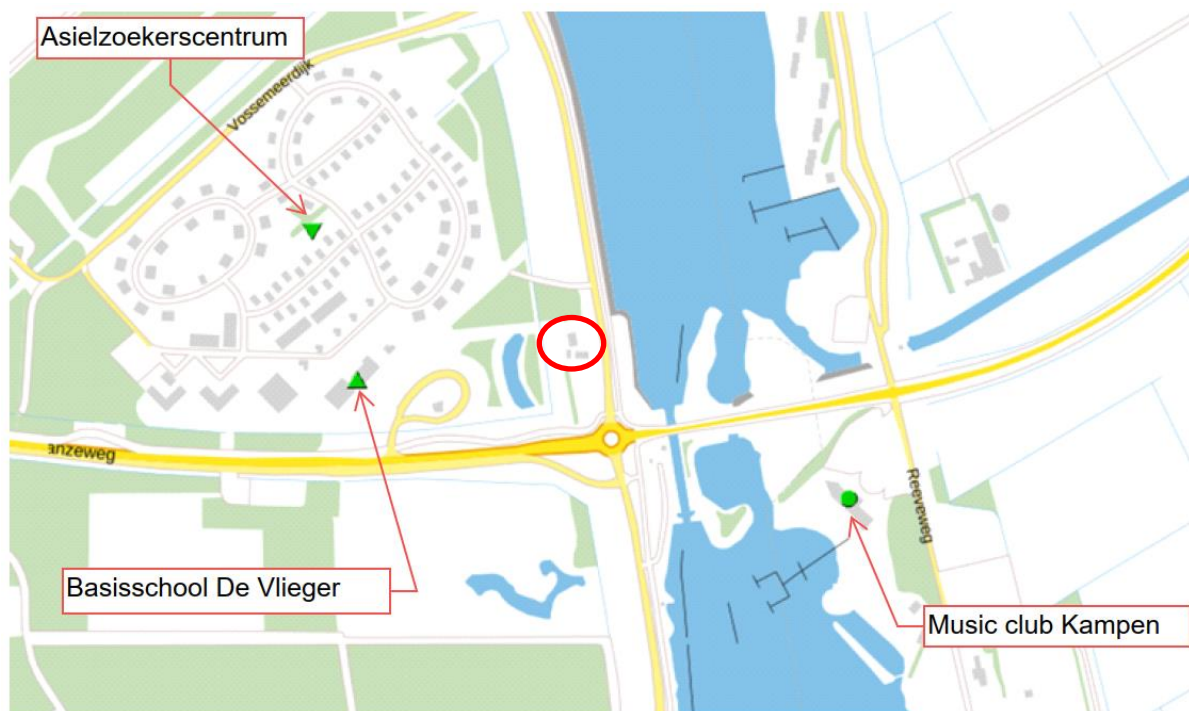
4.5.2 Beoordeling externe veiligheid

In het kader van de vaststelling van de bestemmingsplannen is in beeld gebracht welke (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen in het plangebied aanwezig zijn. Voor deze inventarisatie is gebruik gemaakt van de Risicokaart Nederland (laatst geraadpleegd op 31 oktober 2019).

Aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten

Op basis van de inventarisatie wordt vastgesteld dat in het plangebied zich geen kwetsbare objecten bevinden. Zie afbeelding 4.2 waarin de groene driehoekjes kwetsbare objecten weergeven en het groene rondje een beperkt kwetsbaar object.

Afbeelding 4.2 Inventarisatie (beperkt) kwetsbare objecten



Net buiten het plangebied bevinden zich een aantal kwetsbare objecten. Aan de kant van Flevoland zijn dit een onderwijsinstelling en woningen op het terrein van het AZC en 4 woningen ten noorden van de N307: Vossemeerdijk 50, 52, 54 en 56 (rood omcirkeld in afbeelding 4.2). Aan de Overijsselse kant van de N307 bevindt zich een aantal verspreid liggende woningen in of net buiten het plangebied. Deze woningen zijn op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) beoordeeld als beperkt kwetsbare objecten vanwege de dichtheidsdefinitie (minder dan 2 woningen per ha).¹ Ter hoogte van de Reeveweg is de Music club Kampen gelegen. Deze is aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. De Roggebotsluis is zelf geen kwetsbaar object. Rond het sluiscomplex liggen verschillende recreatieve functies. Geen daarvan is aangemerkt als een kwetsbaar object.

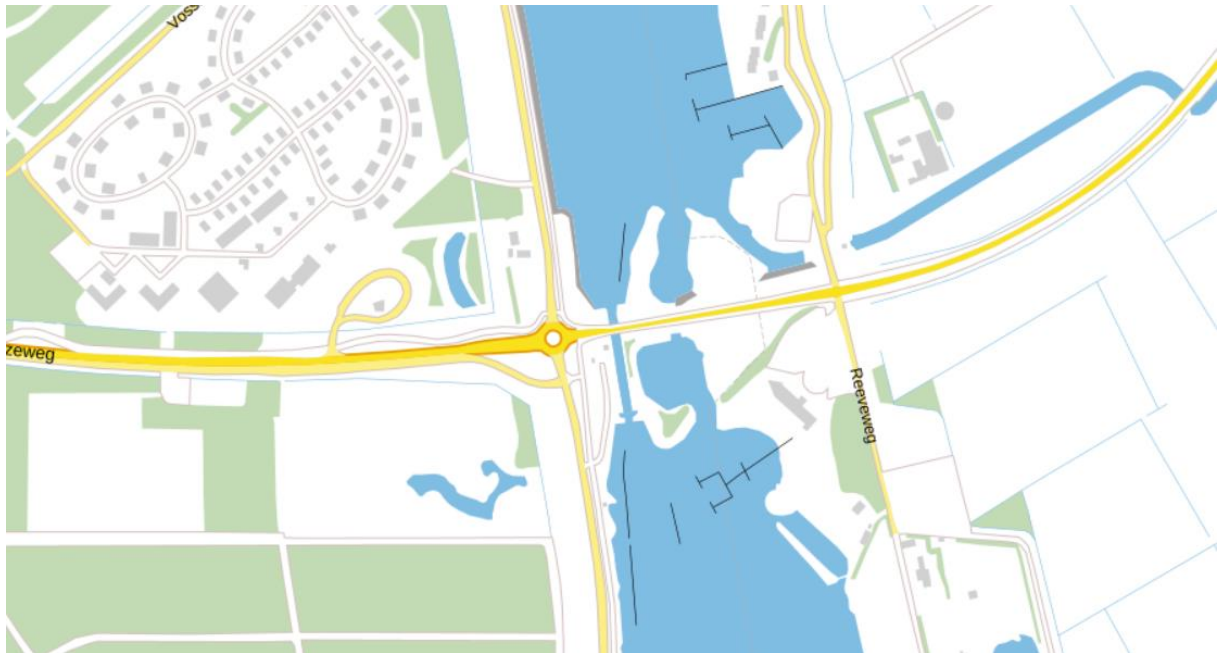
Risicobronnen

Het project voegt geen risicobronnen toe. De vernieuwing van de weg zal niet leiden tot een toename van transportintensiteiten van transport met gevaarlijke stoffen. Dit omdat de weg functioneel niet wijzigt waardoor de aanpassing van de weg geen verandering in de transportroutes, herkomst en bestemming van gevaarlijke transporten veroorzaakt.

¹ Artikel 1, lid b onder a 1 van het Bevi: verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen, woonschepen of woonwagens per ha worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar object.

In de omgeving van het plangebied zijn geen andere risicobronnen (zoals inrichtingen) aanwezig die van invloed zijn op de bestemmingsplannen, zie afbeelding 4.3.

Afbeelding 4.3 Inventarisatie risicobronnen



Beoordeling plaatsgebonden risico en groepsrisico

Plaatsgebonden risico (PR)

Onder de Basisnetafstand wordt het PR-plafond verstaan. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van de N307 is 0 m en is daarom geen knelpunt voor omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

In het kader van het plasbrandaandachtsgebied worden geen knelpunten voorzien omdat geen van de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten liggen binnen 30 m van de rand van de weg (afstand tussen rand weg en de Music Club bedraagt 42 m). Daarnaast worden binnen de bestemmingsplannen geen nieuwe beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten mogelijk gemaakt waardoor er in de toekomst niet wordt verwacht dat beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten worden gebouwd binnen de 30 m grens.

Groepsrisico (GR)

De as van de rijbaan op de nieuwe brug ligt maximaal 50 m meer naar het zuiden dan in de huidige situatie. De as van de aansluitende weggedeelten blijft vrijwel gelijk. Voor het GR betekent dit dat de toekomstige situatie voor aansluitende weggedeelten (vrijwel) gelijk is aan de huidige situatie. Ten oosten van de Roggebotsluis zijn enkele verspreid liggende woningen aanwezig. Deze woningen worden op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen beschouwd als beperkt kwetsbare objecten¹. Eén van de beperkt kwetsbare objecten ligt binnen het invloedsgebied van de N307. In de huidige situatie ligt dit object ook binnen het invloedsgebied van de bestaande weg. Er is dus geen sprake van het toevoegen van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten.

Voor het gedeelte van de N307 nabij de Roggebotsluis geldt dat de weg circa 50 m naar het zuiden verschuift. In de huidige situatie ligt het AZC binnen een afstand van 50 m van de N307. De wijzigingen aan

¹ Bevi, d.d. 27 mei 2004, artikel 1, lid b onder a 1, <https://wetten.overheid.nl/BWBR0016767/2016-01-01>.

Verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen, woonschepen of woonwagens per ha worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar object.

de N307 leiden ertoe dat de N307 verder van de kwetsbare objecten in het AZC komt te liggen. Dit zorgt er voor dat de GR-curve lager begint omdat er minder mensen zijn met een hoge kans.

Aan de zuidkant verschuift de N307 tot binnen 50 m van de Music Club Kampen, een recreatieve bestemming (gemeten vanaf de as van de weg). Hierdoor neemt het groepsrisico mogelijk licht toe doordat de GR-curve hoger begint omdat er meer mensen zijn met een hogere kans. Doordat de kans op ongevallen niet toeneemt en het aantal potentiële aanwezigen binnen het invloedsgebied niet significant toeneemt (en ook niet zal toenemen in de toekomst doordat hiervoor geen ruimte is in de bestemmingsplannen), wordt kwalitatief vastgesteld dat het groepsrisico met niet meer dan 10 % zal toenemen en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

4.5.3 Conclusie

Omdat de weg functioneel niet wijzigt zal de ontwikkeling niet leiden tot een significante toename van transportintensiteiten van transport met gevaarlijke stoffen. Daarnaast leiden de aanpassingen niet tot nieuwe routes voor transport van gevaarlijke stoffen naar omliggende infrastructuur of tot verandering van herkomst en bestemming van transport van gevaarlijke stoffen.

In het kader van de dichtheid van personen worden binnen de bestemmingsplannen geen nieuwe beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten mogelijk gemaakt waardoor er in de toekomst geen verandering van de dichtheid van personen te verwachten is.

Plaatsgebonden risico

De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van de N307 betreft 0 m. Geconcludeerd wordt dat deze geen knelpunt vormt voor de omliggende (beperkt) kwetsbare objecten. Binnen het plasbrandaandachtsgebied (binnen 30 m gemeten vanaf de rand van de weg) zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten voorzien.

Groepsrisico

Doordat het groepsrisico met niet meer dan 10 procent zal toenemen en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, wordt voldaan aan art. 2.18.4 lid 5 sub b van de Omgevingsverordening Overijssel 2017 is art. 2.18.4 lid 4 van eerder genoemde verordening niet van toepassing.

Op basis van de analyse van het PR en het GR vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de realisatie van voorliggende bestemmingsplannen.

4.6 Natuur

In deze paragraaf wordt ingegaan in op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het ontwerp vanuit de natuur. Voor natuur ligt de focus op de volgende onderwerpen:

- 1 Natura 2000-gebieden (bescherming via de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming);
- 2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en weidevogels, bescherming op grond van provinciale regelgeving);
- 3 soortenbescherming (bescherming via de Wet natuurbescherming, aspect soortenbescherming);
- 4 houtopstanden (bescherming via de Wet natuurbescherming, voorheen de Boswet).

4.6.1 Natura 2000

In de buurt van het plangebied liggen de twee Natura 2000-gebieden: Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossemeer. Afbeelding 4.4 geeft de ligging van de 2 Natura-2000 gebieden weer. Natura 2000-gebieden zijn onder de Vogel- en Habitatrichtlijn 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 als deze effecten de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen.

Afbeelding 4.4 Natura 2000-gebieden in de buurt van het plangebied



Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het project op de Natura 2000-gebieden met een Passende Beoordeling (bijlage XII). De effecten van het project op de Natura 2000-gebieden kunnen worden opgesplitst in effecten van de aanlegfase en effecten van de gebruiksfase. Vervolgens kunnen de effecten worden opgesplitst in directe en indirecte effecten. Hieronder worden de directe en indirecte effecten van het project tijdens de aanleg- en de gebruiksfase beschreven.

Aanlegfase, directe effecten

- verstoring door trillingen, door het plaatsen van damwanden en fundering;
- verstoring door geluid, door inzet van zwaar materieel bij bouw en sloop;
- verstoring door licht;
- verstoring door extra scheepvaart voor het aanvoeren van materiaal;
- optische verstoring, onder andere door menselijke aanwezigheid;
- vertroebeling van het water.

Aanlegfase, indirecte effecten

Depositie van stikstof¹ op voor verzuring/vermesting gevoelige habitattypen en leefgebieden door:

- inzet van zwaar materieel;
- toename van het aantal vrachtwagenbewegingen;
- extra scheepvaart.

Gebruiksfase, directe effecten

- peilverandering in het noordelijk Drontermeer;
- verstoring door geluid en licht door het gebruik van de N307;
- optische verstoring, onder andere door menselijke aanwezigheid;

¹ Depositie van stikstof is het neerslaan van stikstof in de bodem en zorgt voor verzuring.

- extra verkeersslachtoffers zijn niet te verwachten.

Gebruiksfase, indirecte effecten

- depositie van stikstof op voor verzuring/vermesting gevoelige habitattypen en leefgebieden door gebruik van de N307.

Tabel 4.7 en tabel 4.8 geven een compleet overzicht van de habitattypen en kwalificerende soorten die in het plangebied aanwezig zijn en van de impact van de verwachte effecten tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase voor het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en het Natura 2000-gebied Ketelmeer & Vossemeer.

Tabel 4.7 Effecten in de aanlegfase en de gebruiksfase op Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en hoe die kunnen worden beperkt

Soort	Effecten aanlegfase	Effecten gebruiksfase
Vogelrichtlijnsoorten: Broedvogels		
Grote karekiet	Door gebruik te maken van geluids- en trillingsarme aanlegmethoden en voor de meest versturende activiteiten zoals sloop en heien te werken buiten de kwetsbare periode voor grote karekiet (begin april tot eind augustus) worden negatieve effecten van het verwijderen van de Roggebotsluis en bijbehorende voorzieningen voor de scheepvaart en van het lossen van zand vanaf schepen voorkomen. Effect is uitgesloten.	Het broedhabitat (stromingsriet) kan een effect ondervinden van de peilwijziging. Er zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk om een significant negatief effect te voorkomen. Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.
Roerdomp	Geen effect.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.
Vogelrichtlijnsoorten: Niet-broedvogels		
Diverse watervogels	Door gebruik te maken van geluids- en trillingsarme aanlegmethoden en eventueel een slibscherm worden significant negatieve effecten voorkomen omdat er voldoende alternatief rust- en foerageergebied in de directe omgeving voorhanden is. Voor lichtverstoring geldt hetzelfde als is beschreven bij de meervleermuis.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten. Voor lichtverstoring geldt hetzelfde als is beschreven bij de meervleermuis.
Habitattypen		
H3140 – Kranswierwateren, H3150 – Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	Door gebruik te maken van een slibscherm worden negatieve effecten in de vorm van vertroebeling voorkomen. Effect is uitgesloten.	Geen effect.
Habitatsoorten		
Kleine modderkruiper	Geen effect.	Geen effect.

Soort	Effecten aanlegfase	Effecten gebruiksfase
Rivierdonderpad	Geen effect.	Geen effect.
Meervleermuis	Geen effect, omdat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij daglicht wordt gewerkt. Indien toch verlichting nodig is, dan wordt in een concreet werkplan aangegeven hoe rekening wordt gehouden met het voorkomen van verstoring van vleermuizen. Effect is uitgesloten.	Door de wegverlichting op de brug zo te ontwerpen dat deze geen toename van lichtuitstraling naar het water veroorzaakt of door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke lichtkleuren, worden negatieve effecten voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.

Tabel 4.8 Effecten in de aanlegfase en de gebruiksfase op Natura 2000-gebied Ketelmeer & Vossemeer en hoe die kunnen worden beperkt

Soort	Effecten aanlegfase	Effecten gebruiksfase
Vogelrichtlijnsoorten: Broedvogels		
Grote karekiet	Door gebruik te maken van geluids- en trillingsarme methoden en voor de meest versturende activiteiten zoals sloop en heien te werken buiten de kwetsbare periode voor grote karekiet (begin april tot eind augustus) worden negatieve effecten van het verwijderen van de Roggebotsluis en bijbehorende voorzieningen voor de scheepvaart en van het lossen van zand vanaf schepen voorkomen. Effect is uitgesloten.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.
Roerdomp	Geen effect.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.
Porseleinhoen	Geen effect.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten.
Vogelrichtlijnsoorten: Niet-broedvogels		
Diverse watervogels	Door gebruik te maken van geluids- en trillingsarme methoden en eventueel een slibscherm worden significant negatieve effecten voorkomen omdat er voldoende alternatief rust- en foerageergebied in de directe omgeving voorhanden is.	Door gebruik te maken van bronmaatregelen voor geluid (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt) kan een toename van geluidsuitstraling naar het Natura 2000-gebied (op open water en rietoevers) worden voorkomen. Significant negatief effect is in dat geval uitgesloten. De toekomstige situatie is zelfs licht gunstiger door afname van de geluidsbelasting door de weg en het verdwijnen van de barrièrewerking door het huidige sluiscomplex.

Mitigerende maatregelen

Om significant negatieve effecten te voorkomen zullen in een aantal gevallen mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om daarmee tot een vergunbare situatie (op grond van de Wnb) te komen. De mitigerende maatregelen in tabel 4.9 richten zich op het voorkomen van significante effecten op kwalificerende soorten door het project N307 Roggebot. De maatregelen zijn omschreven in de Passende beoordeling (bijlage XII) en worden vastgelegd in de Wet natuurbeschermingsvergunning.

Tabel 4.9 Mitigerende maatregelen voor Natura 2000-gebieden

Kwalificerende soort	Maatregel	Beschrijving	Periode	Locatie
Grote karekiet	Zie nadere toelichting onder tabel.	Zie nadere toelichting onder deze tabel.	Gebruiksfase	Noordelijk Drontermeer
Broed- en niet-broedvogels	Gebruik geluids- en trillingsarme methoden in de aanlegfase.	Uit te werken door aannemer.	Aanlegfase	Gehele werkgebied in de buurt van Natura 2000-gebieden
H3140 – Kranswierwateren, H3150 – Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	Voorkomen van vertroebeling.	Aanhoudende/grootschalige vertroebeling dient te worden voorkomen, bijvoorbeeld door het zo nodig plaatsen van slibschermen bij werkzaamheden in het water.		Veluwerandmeren
Vleermuizen	Concreet werkplan opstellen in verband met verstoring door verlichting.	Omdat hoofdzakelijk of geheel bij daglicht wordt gewerkt vormt verlichting vermoedelijk geen probleem. Indien toch verlichting nodig is, dan dient in een concreet werkplan te worden aangegeven hoe rekening wordt gehouden met het voorkomen van verstoring van vleermuizen (bijvoorbeeld aangepaste armaturen, en/of amberkleurig licht.	Aanlegfase	N307
Broed- en niet-broedvogels	Bronmaatregelen geluid in de gebruiksfase.	Naar verwachting levert geluidsarm asfalt een voldoende reductie van de geluidsniveaus op, om ten opzichte van de huidige situatie geen toename te veroorzaken. Deze maatregel kan desgewenst worden vervangen door andere maatregelen met eenzelfde geluidsreducerend effect, zoals het verlagen van de maximumsnelheid met 20 km/h.	Gebruiksfase	N307
Meervleermuis	Aangepaste verlichting in de gebruiksfase N307.	Aangepaste lichtsterkte/armaturen/ lichtkleur.	Gebruiksfase	N307 (met name op en aan de brug)

Mitigeren effecten peildaling

De peildaling door het verwijderen van de Roggebotsluis heeft een zeer beperkt effect op bestaand stromingsriet dat zich onder meer door uitgroei richting het diepere water eenvoudig kan aanpassen aan het nieuwe peilregime. Toch kan een significant effect optreden als vraat door ganzen plaatsvindt waardoor de uitgroei van het riet zodanig beperkt wordt dat het areaal als broedhabitat voor grote karekiet geschikt riet afneemt. In de Passende beoordeling zijn daarom mitigerende maatregelen uitgewerkt in de vorm van beschermende maatregelen tegen ganzenvraat. Dit zijn bewezen effectieve maatregelen waarmee een negatief effect op het leefgebied van deze beschermde vogelsoort geheel kan worden voorkomen.

Om ervoor te zorgen dat de aanpassing van de rietvegetaties aan het nieuwe peilregime niet wordt gefrustreerd is het daarom essentieel dat de waterrietoevers worden beschermd tegen verbossing en tegen ganzenvraat. Daarom zijn de volgende mitigerende maatregelen noodzakelijk:

- met name langs de westoever van het Drontermeer en langs de westzijde van Reeve-eiland dient herstel en bescherming van de waterrietoevers te worden geborgd door deze minimaal 5 jaar met behulp van rasters te beschermen tegen ganzenvraat. Uit monitoring blijkt intussen dat het gebruik van rasters maatwerk vraagt, maar bij de juiste toepassing zeer succesvol is (Haven & Van der Winden, 2019). Op basis van monitoring kan waar nodig tussentijds worden bijgestuurd en kan na 5 jaar worden overwogen om de maatregel geheel of gedeeltelijk af te bouwen of juist in het kader van regulier beheer voort te zetten;
- om verdere (snelle) successie van de rietoevers tegen te gaan zal een overmaat aan bomen en struiken aan de landzijde van rietkragen dienen te worden verwijderd. Ook hier betreft het de westoever van het Drontermeer en de westzijde van Reeve-eiland. Omdat enig struweel gunstig is voor de kwaliteit als foerageergebied dient de maatregel met zorg en bij voorkeur kleinschalig en gefaseerd te worden uitgevoerd en geen volledige kaalslag plaats te vinden.

Met deze mitigerende maatregelen is er geen twijfel dat negatieve effecten op het broedareaal van grote karekiet door het slopen van de Roggebotsluis geheel kunnen worden voorkomen. Het is wenselijk dat zo snel mogelijk (ideaaliter in 2020, direct na het broedseizoen) wordt gestart met deze maatregelen. De snelheid waarmee de maatregel kan worden afgebouwd is sterk afhankelijk van de feitelijke ontwikkeling en vraagt dus monitoring en ecologisch maatwerk. Daarbij is ook van belang dat de oevers habitat vormen voor soorten als otter, bever en broedende watervogels. Het is daarom ongewenst om rasters onnodig lang of op te grote schaal toe te passen, omdat dit negatieve consequenties kan hebben voor de genoemde soorten.

Er zijn tevens kansen voor verbetering van het leefgebied van grote karekiet, die in het kader van projecten zoals IJsseldelta-Zuid kunnen worden geconcretiseerd. Kansen voor verbetering bestaan uit:

- 1 in de voorlanden langs de oostoever worden bloemrijk grasland en poelen aangelegd die de foerageermogelijkheden voor onder meer grote karekiet verder verbeteren;
- 2 door het verwijderen van de Roggebotsluis en het creëren van een ruime waterverbinding tussen Drontermeer en Vossemeer ontstaan mogelijkheden voor nieuwe (dynamische) rietoevers ter weerszijden van de opening onder de nieuwe brug door. Naar verwachting ontstaat hierdoor op termijn nieuw leefgebied voor onder meer grote karekiet en wordt ook migratie tussen beide randmeren beter mogelijk;
- 3 het pleksgewijs plaggen of ondiep afgraven van sterk verland riet aan de landzijde van rietkragen kan de breedte van waterrietgordels vergroten. Deze maatregel is nog niet geagendeerd, maar is te overwegen als additionele maatregel. De vrijkomende rietplaggen kunnen worden benut bij het ontwikkelen van doorgaande rietoevers langs de nieuwe verbinding tussen Drontermeer en Vossemeer zoals beschreven bij punt 2.

Cumulatie

Voor het project geldt dat alle relevante negatieve effecten volledig worden opgevangen door mitigerende maatregelen, waardoor geen sprake is van een resterend effect. Cumulatie met andere projecten, zowel binnen de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta als daarbuiten, is daarom niet aan de orde.

Stikstofdepositie

Ten behoeve van het project N307 Roggebot zijn de stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden in beeld gebracht. Een en ander is beschreven in bovengenoemde passende beoordeling.

Het project N307 Roggebot-Kampen heeft, zowel in de realisatie- als gebruiksfase, zeer kleine toenames van stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur tot gevolg in uitsluitend het Natura 2000-gebied Rijntakken. Hoewel deels sprake is van (naderend) overbelaste situaties kan een significant gevolg van het project, zowel zelfstandig als cumulatief, worden uitgesloten.

De belangrijkste verklaring daarvoor is dat binnen het aanwezige dynamische systeemtype, waardoor in alle potentieel stikstofgevoelige situaties regelmatig inundatie met kalkrijk rivierwater plaatsvindt, de feitelijke gevoeligheid voor stikstofdepositie uit de lucht beperkt is. Daarnaast speelt voor de relevante broedvogels mee dat de effecten zich in hoofdzaak beperken tot (door verstoring of agrarisch gebruik) marginale delen van het leefgebied.

Conclusie

Uit de beoordeling van dit plan aan de vergunningscriteria, blijkt dat dit plan voldoet aan de vereisten uit de Wet natuurbescherming en is het project ten aanzien van het aspect gebiedsbescherming (Natura 2000) uitvoerbaar. Wel is een vergunning nodig, naar verwachting kan deze worden verkregen.

Met het opstellen van de passende beoordeling en het opnemen van de genoemde maatregelen wordt voldaan aan artikel 2.8 Wnb en kan het plan - gelet op artikel 2.7 Wnb - worden vastgesteld.

4.6.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en weidevogelleefgebieden

In deze paragraaf worden de relevante effecten voor de Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebieden en de door de provincies aangewezen leefgebieden voor weidevogels behandeld. Er is hierbij geen onderscheid gemaakt in aanleg- of gebruiksfase. Voor het NNN zijn alle effecten van belang die voortduren, ook nadat werkzaamheden zijn afgerond, ongeacht of deze effecten optreden in de aanleg- of gebruiksfase. In bijlage XIII is de volledige toetsing NNN opgenomen.

In afbeelding 4.5 is de ligging van het ontwerp van de N307 ten opzichte van het NNN en het weidevogelleefgebied weergegeven.

Afbeelding 4.5 Ontwerp N307 ten opzichte van NNN en weidevogelleefgebied



Toetsingskader NNN

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingzones. Binnen het NNN kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. Het NNN is planologisch beschermd via het Barro en opgenomen in de provinciale structuurvisies en provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen.

Bij een ruimtelijke ingreep in het NNN moeten de effecten op het NNN worden bepaald. De wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN vormen daarvoor de basis. Van gemeenten wordt verwacht dat zij het NNN en de planologische bescherming daarvan vastleggen in bestemmingsplannen. Dit betekent ook dat wijzigingen van het NNN, bijvoorbeeld uitbreidingen, grenscorrecties en compensatie moeten worden doorvertaald en geborgd in een actueel bestemmingsplan. De schadelijke effecten van de activiteit op de natuur moeten bovendien worden gecompenseerd. Het Rijk en de provincies hebben hiervoor samen met gemeenten en maatschappelijke organisaties, spelregels opgesteld die op provinciaal niveau zijn verankerd in beleid.

Het beschermingsregime beperkt zich in Overijssel tot het NNN zelf, maar in Flevoland is 'externe werking' ook van toepassing buiten de begrenzing van het NNN. Dit betekent dat effecten van ingrepen buiten het NNN, die kunnen leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, moeten worden getoetst. Hieronder vallen bijvoorbeeld negatieve effecten door optische verstoring, geluidsverstoring, lichtverstoring en verstoring door mechanische effecten.

Alleen aan de Flevolandse kant is er sprake van overlap tussen het NNN en het ontwerp. Daarom en omdat externe effecten op NNN in Overijssel niet worden beoordeeld, is het NNN aan de kant van Overijssel niet nader bekeken. Effecten op weidevogelgebieden zijn wel in deze toetsing opgenomen. De Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossemeer zijn in Overijssel ook in het NNN opgenomen, maar hiervoor zijn geen wezenlijke waarden en kenmerken beschreven naast de Natura 2000 waarden. Door uitvoering van het plan wordt de ecologische relatie tussen Vossemeer en Drontermeer versterkt en is dus voor het NNN sprake van een 'plus'. De kaders voor het provinciale natuurbeleid in Flevoland zijn vastgelegd in:

- de Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012;
- de Spelregels EHS 2010; hierin heeft de provincie Flevoland de voorwaarden voor natuurcompensaties en herbegrenzen uitgewerkt;
- het Natuurbeheerplan 2019; hierin heeft de provincie Flevoland de natuurdoelen uitgewerkt;
- de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN gebieden in Flevoland; in 2011 beschreven door Altenburg en Wymenga.

NNN

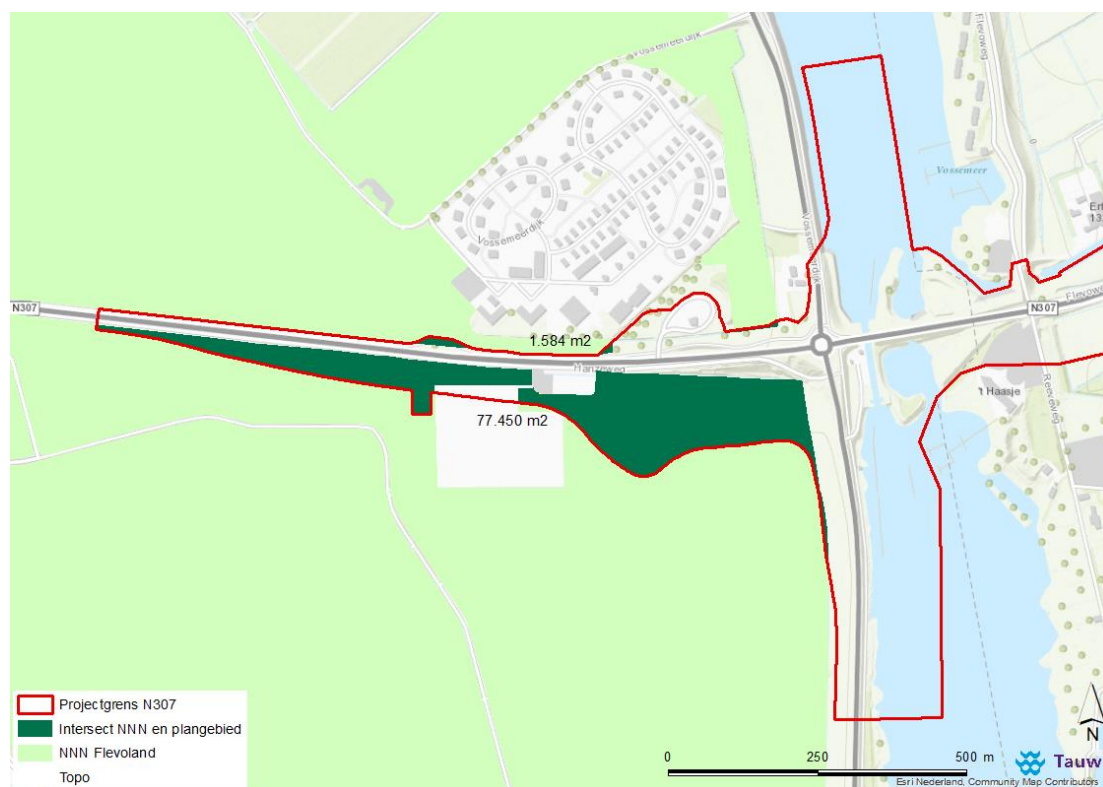
De effecten op het NNN zijn relevant voor zover het gaat om ruimtebeslag en permanente veranderingen en verstoring. Deze zaken tasten de wezenlijke waarden en kenmerken aan en zijn niet zonder meer te herstellen in de gebruiksfase. Het tijdelijke ruimtebeslag is het gevolg van de ruimte die het ontwerp inneemt (in de gebruiksfase) en de ruimte die nodig is om het ontwerp uit te voeren (in de aanlegfase). Het tijdelijke ruimtebeslag wordt gezien als permanent ruimtebeslag: omdat herstel niet zeker is, is uitgegaan van permanent verlies. Met deze achtergrond is er hier voor gekozen om geen onderscheid te maken in aanleg- en gebruiksfase. Voor het NNN zijn alle effecten meegenomen die voortduren, ook nadat werkzaamheden zijn afgerond, ongeacht of deze effecten optreden in de aanleg- of gebruiksfase.

Ruimtebeslag en verstoring door geluid, licht en beweging zorgen voor het kleiner worden van en verstoring van de rust in het NNN. Door de ontwikkeling gaat een deel van het NNN verloren. Het gaat hierbij om de beheertypen N04.02 'zoete plas', N16.01 'droog bos met productie' en N12.02 'kruiden- en faunairijk grasland'. In totaal is er een fysieke aantasting van circa 7,9 ha NNN, verspreid over 3 locaties (zie afbeelding 4.7 en 4.8 voor de specifieke locaties en oppervlakten). De grootste aantasting zal plaatsvinden ten zuiden van de N307, doordat de weg meer naar het zuiden wordt gepositioneerd. In tabel 4.10 is het verlies aan oppervlakten natuur binnen het NNN weergegeven.

Tabel 4.10 Overzicht verlies natuurwaarden binnen het NNN

Beheertype	Verlies areaal	Toelichting
N12.02 kruiden- en faunairijk grasland	-4,1 ha	Permanent verlies NNN.
N12.02 kruiden- en faunairijk grasland	-2,0 ha	Tijdelijk volledig aangetast door gebruik als gronddepot. Kan na uitvoering weer worden ingericht als NNN.
N16.01 droog bos met productie	-3,8 ha	Permanent verlies NNN.
N04.02 zoete plas	-0,1 ha	Tijdelijk volledig aangetast door gebruik als gronddepot. Kan na uitvoering weer worden ingericht als NNN.
Totaal: -10,0 ha, waarvan 7,9 ha permanent verlies oppervlakte en 2,1 ha tijdelijke aantasting		

Afbeelding 4.6 Fysieke aantasting NNN aan de zuidkant van de N307



Afbeelding 4.7 Fysieke aantasting NNN aan de zuidkant van de N307 per beheertype



Maatregelen NNN

In Overijssel valt het beoogde tracé buiten het NNN. Hier is geen sprake van een effect en dus geen mitigatie en compensatie nodig.

Gebaseerd op de toetsing blijkt dat er in Flevoland sprake is van een aantal voor het NNN negatieve effecten die als volgt kunnen worden samengevat:

- permanent oppervlakte verlies van 7,9 ha NNN;
- tijdelijk (volledig) verlies van 2,1 ha, na afronding werkzaamheden weer als vergelijkbare natuur in te richten;
- toename barrière van de N307, door vergroten van de doorsnijding, licht en geluid, met name ongunstig voor een aantal soortgroepen waarvoor de 'relaties' en samenhang tussen beide bosgebieden van belang is: de mobiele soortgroepen vogels, vleermuizen en zoogdieren;
- tijdelijke verstoring door werkzaamheden.

Om na herbegrenzen op het vereiste positieve effect voor het NNN uit te komen is het noodzakelijk een pakket van maatregelen te nemen:

- met moderne (technische) maatregelen moeten versturende invloeden van licht en geluid tot een minimum beperkt worden. Voor de reductie van geluid zal gebruik worden gemaakt van geluidsarm asfalt. Wat verlichting betreft zijn innovatieve vormen van verlichting beschikbaar die alleen de weg aanlichten en niet uitstralen. Eventueel kan ook gebruik worden gemaakt van dynamische verlichting (minder/geen licht op rustige momenten);
- door herbegrenzing en inrichtings- en beheermaatregelen zal compensatie van oppervlakte- en kwaliteitsverlies plaatsvinden. Dit is hierna uitgewerkt.

Compensatie

Compensatie van NNN zal plaatsvinden op de volgende locaties (zie afbeelding 4.8):

- 1 vrijkomende ruimte huidige weg;
- 2 voorlanden Drontermeer;
- 3 tijdelijk gronddepot.

Ad 1

Doordat de weg opschuift naar het zuiden ontstaat aan de noordzijde, ter plaatse van de huidige weg, enige ruimte voor aanleg van bos die door herbegrenzing kan worden toegevoegd aan het NNN. Dit betreft een oppervlakte van 1,2 ha.

Ad 2

De voorlanden langs de westoever van het Drontermeer grenzen aan het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren (Drontermeer) en hebben een hoge potentie voor herstel en ontwikkeling van natuurwaarden. Deze zijn actueel geen onderdeel van het NNN en kunnen door herbegrenzing worden toegevoegd als compensatie. In opdracht van de gemeente Dronten en de provincie Flevoland is intussen een inrichtingsplan uitgewerkt voor de voorlanden (Bosch & Slabbers, 2019), waaruit blijkt dat de volgende natuurtypen aanwezig zijn en/of verder kunnen worden ontwikkeld:

- bos: 4,8 ha (waarvan 4,1 ha bestaand 'oud' bos);
- bloemrijk grasland: 5,4 ha;
- poelen (x 3): 0,3 ha (open water);
- rietland (met overjarig riet, dus niet jaarlijks gemaaid): 1,5 ha (onderdeel van circa 6,0 ha rietland waarvan naar schatting 4,5 ha nu al binnen NNN/Natura 2000 ligt).

Ad 3

Het tijdelijk gronddepot gaat ten koste van bloemrijk grasland en een poel. Na afronding van het werk kan dit terrein weer als natuur worden ingericht. Bijvoorbeeld net als in de huidige situatie in de vorm van bloemrijk grasland en een nieuwe poel (respectievelijk 2,0 en 0,1 ha).

Afbeelding 4.8 Locaties compensatie NNN



Door de beschreven maatregelen is er netto sprake van een versterking van de oppervlakte, kwaliteit en samenhang van het NNN.

Conclusie

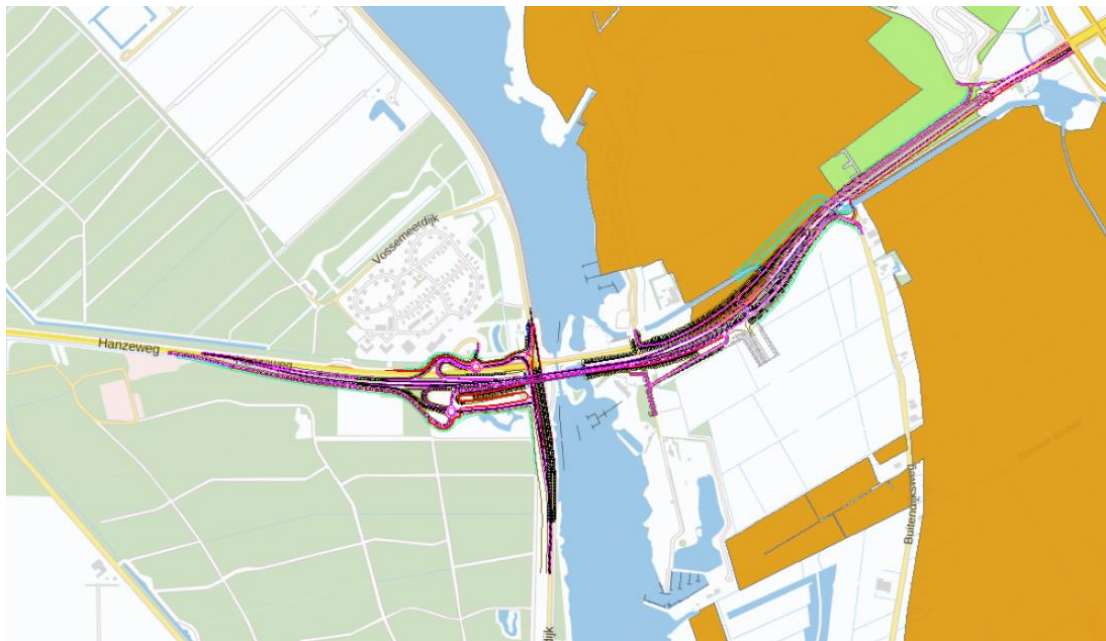
In Overijssel valt het beoogde tracé buiten het NNN. Hier is geen sprake van een effect en dus geen mitigatie en compensatie nodig.

In Flevoland is wel sprake van negatieve effecten op de NNN, onder andere door oppervlakteverlies, toename van de barrièrewerking en tijdelijke verstoring. Daarom wordt, in afstemming met betrokken overheden, een aantal mitigerende en compenserende maatregelen uitgevoerd, zodat aan de regels over het NNN wordt voldaan en per saldo sprake is van een versterking van de oppervlakte, kwaliteit en samenhang van het NNN.

Weidevogelleefgebieden

In Overijssel bevindt zich aan weerszijden van de N307 een weidevogelleefgebied van in totaal circa 250 ha. Afbeelding 4.9 geeft de ligging van het weidevogelleefgebied weer. In oranje is aangegeven waar kritische soorten voorkomen en in groen is aangegeven waar niet-kritische soorten voorkomen.

Afbeelding 4.9 Weidevogelleefgebied Overijssel (Natuurbeheerplan de provincie Overijssel, 2019)



Door het project N307 Roggebot zal er zowel kwalitatief (biodiversiteit, kenmerkendheid en zeldzaamheid) als kwantitatief verlies zijn van weidevogelleefgebied. Afbeelding 4.10 geeft de fysieke aantasting van het weidevogelleefgebied door het project N307 Roggebot weer.

Afbeelding 4.10 Fysieke aantasting van het weidevogelleefgebied door aanleg N307



Toetsingskader Weidevogelleefgebieden

De ruimtelijke taakstelling met betrekking tot bescherming van weidevogels heeft de provincie Overijssel verwoord in:

- de Omgevingsvisie Overijssel 2017;
- Natuurbeheerplan 2019.

In de omgeving van de N307 heeft de provincie Overijssel leefgebieden aangewezen voor te beschermen planten, weidevogels en dieren. De directe omgeving van de N307 heeft de provincie Overijssel aangewezen als het leefgebied 'open grasland met weidevogelbeheer'. Het provinciale beleid stelt dat bij gebiedsontwikkelingen waarbij weidevogelgebied wordt aangetast dit gecompenseerd moet worden. Hiervoor heeft de provincie Overijssel een aantal voorwaarden vastgesteld¹. De voorwaarden omvatten:

- realiseer compensatie zo dicht mogelijk bij de ingreep op voor weidevogels kansrijke plekken;
- bundel compensatieprojecten/plannen zoveel mogelijk;
- regel de compensatie duurzaam;
- de kwaliteit in het gebied blijft gelijk of wordt verhoogd;
- geef initiatiefnemers ruimte met creatieve voorstellen te komen;
- compensatie moet geregeld zijn voor de ingreep plaatsvindt;
- monitor het compensatieproject;
- financiële compensatie als sluitstuk.

Resultaten onderzoek

Uit het onderzoek 'toetsing NNN en Weidevogels' komt naar voren dat de aanpassing van de N307 effect heeft op de streefdichtheid van 2 grutto territoria en deze moeten worden gecompenseerd. Volgens het beleid van de provincie Overijssel moet compensatie plaatsvinden door kwaliteitsverbetering van al bestaande (weide)gebieden, omdat het niet mogelijk is in Nederland een vergelijkbaar gebied met dezelfde

¹ Deze voorwaarden zijn op 6 juli 2010 vastgesteld door de Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel.

oppervlakte te vinden voor compensatie. Hierbij is het aanbevolen om de compensatie aansluitend aan de compensatiegebieden voor IJsseldelta Fase 1 te realiseren.

Uit resultaten van het Provinciaal Weidevogelmeetnet in Overijssel (Heinen, 2009) blijkt dat in 1994 de gemiddelde regionale dichtheid voor de provincie Overijssel 16,6 broedparen Grutto per 100 ha was, met een regionaal hoogste dichtheid van 30,3 broedparen per 100 ha. In 2009 waren deze dichtheden echter al afgenomen tot 5,3 en 9,3 broedparen grutto per 100 ha. Ook blijkt uit monitoring dat voor de compensatie van Fase 1 de gewenste dichtheden (nog) niet worden behaald. Om die reden is het raadzaam voor de compensatie van Fase 2 uit te gaan van lagere dichtheden en meer ha per territorium. In dit geval de laagste dichtheid, waarbij de compensatieopgave neerkomt op 18,18 ha (2*9,09).

Conclusie

Uit het onderzoek 'toetsing NNN en Weidevogels' komt naar voren dat het de aanleg van de N307 effect heeft op twee grutto territoria en dat dit moet worden gecompenseerd. De provincie Overijssel werkt samen met betrokken overheden aan invulling van deze compensatieverplichting en zorgt dat daar tijdig invulling aan wordt gegeven. De compensatie voor de gidssoort grutto voldoet om ook het verlies aan leefgebied voor andere minder kritische soorten zoals Kievit volledig op te vangen.

4.6.3 Soorten

In deze paragraaf worden de effecten van het vaststellen van de bestemmingsplannen voor beschermde soorten beschreven.

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) maakt voor de soortenbescherming onderscheid in 3 beschermingsregimes: voor Vogelrichtlijnsoorten (artikel 3.1), voor Habitatrichtlijnsoorten (artikel 3.5) en voor 'andere soorten' (artikel 3.10). Voor ieder van deze regimes gelden afzonderlijke verbodsbepalingen. Deze zijn hierna nader toegelicht.

Vogelrichtlijnsoorten

Het beschermingsregime voor vogelrichtlijnsoorten geldt voor de soorten uit artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Dit zijn alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten in Europees grondgebied. Voor vogelsoorten gelden de volgende verbodsbepalingen:

- het is verboden opzettelijk vogels te doden of te vangen;
- het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten weg te nemen;
- het is verboden eieren van vogels te rapen en deze onder zich te hebben;
- het is verboden vogels opzettelijk te storen.

Voor het overtreden van deze verbodsbepalingen is een ontheffing nodig.

Habitatrichtlijnsoorten

Het beschermingsregime voor Habitatrichtlijnsoorten geldt voor in het wild levende dieren van soorten die worden genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn. De verbodsbepaling voor planten heeft betrekking op soorten (in hun natuurlijke verspreidingsgebied) uit bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern.

Voor deze soorten gelden de volgende verbodsbepalingen (artikel 3.5 Wnb):

- het is verboden dieren opzettelijk te doden of te vangen;
- het is verboden dieren opzettelijk te verstoren;
- het is verboden eieren opzettelijk te vernielen of te rapen;
- het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen;

- het is verboden planten opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Als deze verbodsbepalingen moeten worden overtreden, moet een ontheffing van de Wnb worden aangevraagd (art. 3.8 Wnb).

Andere soorten

Het beschermingsregime voor de 'andere soorten' heeft betrekking op de soorten uit bijlage A en B bij de Wnb. Hierin zijn lijsten met overige plant- en diersoorten opgenomen die buiten de Vogel- en Habitatrichtlijn om, nationaal worden beschermd.

Voor deze soorten gelden de volgende verbodsbepalingen:

- het is verboden dieren opzettelijk te doden of te vangen;
- het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen;
- het is verboden vaatplanten opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Binnen de soortenlijsten in bijlage A en B bij de Wnb, is geen onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar beschermde soorten, zoals dat onder de hiervoor geldige Flora- en faunawet het geval was. Zowel het ministerie van Economische Zaken en Klimaat als de afzonderlijke provincies zijn bevoegd om binnen deze lijsten soorten aan te wijzen waarvoor een vrijstelling geldt, of waarvoor aangepaste voorwaarden gelden in het geval van een ontheffingsaanvraag.

Als er sprake is van een overtreding van verbodsbepalingen voor deze soorten is een ontheffing van de Wnb nodig. Voor dergelijke ontheffingen gelden meer ontheffingsbelangen dan bij de HR- en VR-soorten het geval is. Hiertoe behoort ook het belang van ruimtelijke inrichting en ontwikkeling (artikel 3.10 lid 2 onderdeel a Wet natuurbescherming).

Zorgplicht

Artikel 1.11 lid 1 en lid 2 van de Wnb beschrijft de zorgplicht: 'Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor in het wild levende dieren en hun directe leefomgeving. Een ieder laat handelingen na, waarvan redelijkerwijs te vermoeden is, dat ze nadelig zijn voor in het wild levende dieren. Als dat nalaten in redelijkheid niet gevegd kan worden, dienen de gevolgen van dat handelen voor die dieren zoveel mogelijk voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt te worden'. De zorgplicht geldt altijd.

Resultaten

Literatuuronderzoek

Uit algemene verspreidingsgegevens blijkt dat beschermde soorten kunnen voorkomen in en nabij het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn verspreidingsgegevens bekend van beschermde soorten uit de volgende soortgroepen: grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels (inclusief vogels met jaarrond beschermde nesten), vissen en vlinders. Er worden op basis van verspreidingsgegevens geen beschermde soorten flora, reptielen, amfibieën of overige ongewervelden (anders dan vlinders) verwacht in het plangebied.

Geïnterviewde soorten

Ten behoeve van het project N307 Roggebot is onderzoek gedaan naar beschermde soorten op grond van de Wet natuurbescherming (bijlage XIV). Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er geen beschermde soorten flora, reptielen, amfibieën of overige ongewervelden (anders dan vlinders) worden verwacht in het plangebied. Tabel 4.11 geeft een overzicht van de aanwezige soorten in de omgeving van het plangebied. In tabel 4.12 is per soortgroep beschreven of effecten voor het plan gelden en of er een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd moet worden.

Tabel 4.11 Soorten in de omgeving van het plangebied (*daadwerkelijk aangetroffen tijdens onderzoek of via de Nationale Databank Flora en Fauna)

Soortgroep	Aanwezige soorten in omgeving
Flora, reptielen en amfibieën	Niet van toepassing
Grondgebonden zoogdieren	Bever*, boommarter*, bunzing, das, egel, eekhoorn*, hermelijn, otter*, steenmarter*, waterspitsmuis*, wezel
Vleermuizen	Baardvleermuis, franjestaart, gewone dwergvleermuis*, gewone grootoorvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger*, meervleermuis*, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis*, tweekleurige vleermuis*, watervleermuis*
Vogels	Diverse algemene soorten, met name bosvogels, weidevogels, watervogels en rietvogels
Vogels jaarrond beschermd	Boomvalk, buizerd*, gierzwaluw, havik*, huismus, kerkuil, ransuil*, roek, slechtvalk, sperwer*, steenuil, wespandief
Vissen	Grote modderkruiper*, kwabaal
Vlinders	Grote weerschijnvlinder*

Tabel 4.12 Effecten op beschermde soorten

Soortgroep	Soort	Effect	Vervolgstappen
Flora, reptielen en amfibieën			
Grondgebonden zoogdieren	Eekhoorn	Geen effecten.	Geen.
	Boommarter	Effecten op nestplaatsen en leefgebied zijn niet uit te sluiten.	Ontheffing Wnb aanvragen en mitigatieplan voor deze soort opstellen.
	Kleine marterachtigen en egel	Effecten op leefgebieden zijn niet uit te sluiten.	Soortgericht onderzoek uitvoeren. Uit het soortgericht onderzoek blijkt of een ontheffing Wnb noodzakelijk is.
	Steenmarter	Geen effecten.	Geen.
	Bever	Geen verstoring, mits tijdens de uitvoering vermeden wordt dat er geschikte vestigingsplaatsen voor deze soort ontstaan.	Geen.
	Otter	Geen verstoring, mits tijdens de uitvoering vermeden wordt dat er geschikte vestigingsplaatsen voor deze soort ontstaan.	Geen.
	Waterspitsmuis	Geen effecten.	Geen.
Vleermuizen	Ruige dwergvleermuis	Er zijn effecten: er verdwijnt een paarverblijfplaats.	Ontheffing Wnb aanvragen. Mitigatie vermoedelijk niet noodzakelijk
	Gewone dwergvleermuis	Geen effecten.	Geen.
	Watervleermuis	Negatieve effecten op de vliegroue over het uitwateringskanaal zijn niet uit te sluiten als dit aspect niet wordt meegenomen in het ontwerp. Geen significante effecten op foerageergebieden en verblijfplaatsen.	Indien maatregelen genomen worden om effecten te voorkomen is geen ontheffing Wnb nodig.

Soortgroep	Soort	Effect	Vervolgstappen
Vogels jaarrond beschermd	Meervleermuis	Negatieve effecten op de vliegrouete over het uitwateringskanaal zijn niet uit te sluiten als dit aspect niet wordt meegenomen in het ontwerp.	Indien maatregelen genomen worden om effecten te voorkomen is geen ontheffing Wnb nodig.
		Geen significante effecten op foerageergebieden en verblijfplaatsen.	
	Laatvlieger	Geen effecten.	Geen.
	Vogels met jaarrond beschermde nesten categorie 1-4	Geen effecten.	Geen.
Algemene broedvogels	Vogels met jaarrond beschermde nesten categorie 5	Mogelijk negatieve effecten. In ieder geval dient er rekening gehouden te worden met broedgevallen van de ijsvogel en bonte vliegenvanger en het verwijderen (buiten het broedseizoen van de reiger en ekster) van de bomen die een broedplaats zijn voor een kolonie blauwe reigers en ekster.	Een omgevingscheck uitvoeren. Uit de omgevingscheck blijkt of een ontheffing Wnb noodzakelijk is.
		Mogelijk negatieve effecten.	Gedurende de hele uitvoeringsperiode dienen er maatregelen te worden genomen om geschikte broedplaatsen van vogels op tijd te verwijderen of broedplaatsen van vogels tijdelijk ongeschikt te maken en te houden. In geval er toch vogels broeden dient er een verstoringsvrije zone te worden aangehouden.
Vissen	Grote modderkruiper	Geen effecten.	Geen.
	Kwabaal	Geen effecten.	Geen.
Vlinders	Grote weerschijnvlinder	Mogelijk worden leefgebied en voortplantingsgebied van deze soort verstoord.	Ontheffing Wnb aanvragen.
	Sleedoornpage	Geen effecten.	Geen.

Mitigerende maatregelen

Met maatregelen kunnen effecten op beschermde soorten worden verzacht of voorkomen. Per diergroep kunnen verschillende maatregelen opgenomen worden die negatieve effecten op soorten kunnen worden voorkomen. De maatregelen worden ten behoeve van de ontheffingsaanvraag nader uitgewerkt.

Grondgebonden zoogdieren

Het kappen van de bospercelen kan mogelijk (potentieel) leefgebied en verblijfplaatsen verstoren van de boommarter, kleine marterachtigen en de egel. Door het nemen van onderstaande maatregelen kunnen negatieve effecten op de boommarter worden voorkomen en kan er natuurwinst geboekt worden:

- het te kappen deel van het leefgebied kan in het kader van de NNN compensatie vervangen worden. Tevens is het verbeteren van verbindingen tussen beide bossen voor deze soorten gunstig en verminderd de kans op aanrijdingsslachtoffers;

- de eisen die de boommarter aan het habitat stelt worden uitgewerkt en vormen ingangseisen voor het te compenseren areaal NNN. De beschikbaarheid van voedsel, verbindingen naar foerageergebieden en het type verblijfplaatsen (holtevormende bomen) zijn daarbij belangrijke onderdelen.

Er vindt nog soortgericht onderzoek plaats naar kleine marterachtigen en de egel. Wanneer uit het soortgericht onderzoek blijkt dat een ontheffingsaanvraag nodig is, dan wordt redelijkerwijs verwacht dat deze kan worden afgegeven op basis van de volgende onderdelen:

- mijden van kwetsbare periodes: de vaste voortplantingsplaatsen van bunzing, egel, hermelijn en wezel zijn extra kwetsbaar in de kraamtijd (15 maart tot 1 september). Daarnaast is de vaste rustplaats van de egel in de winter ook extra kwetsbaar tijdens de winterslaap (november tot en met maart). Wanneer wel in deze periodes gewerkt wordt, dient buiten de genoemde periodes het leefgebied ongeschikt gemaakt te worden in combinatie met verbetering van huidig of realisatie van nieuw leefgebied;
- aanpassen werkwijze: bijvoorbeeld door te weken in een richting, zodat dieren een mogelijkheid hebben om te vluchten;
- fasering van werkzaamheden: niet het gehele terrein in één keer ongeschikt maken, zodat er altijd een (beperkt) deel van geschikt leefgebied met voortplantings- en/of rustplaatsen in stand blijft tijdens de werkzaamheden;
- verbeteren huidig leefgebied: huidig habitat kan verbeterd worden door:
 - aanplanten heggen en houtwallen of groende oevers;
 - bosranden geschikter maken door een natuurlijke overgang naar andere habitattypen;
 - droge greppels aanleggen;
 - rommelhoekjes bij tuinen en erfden creëren (hiervoor is medewerking van bewoners een vereiste);
 - vergroten voedselaanbod door het realiseren van poelen, takkenrillen en 'muizenuiters';
- realiseren nieuw leefgebied: nieuw te realiseren leefgebied dient van vergelijkbare of betere kwaliteit of oppervlakte te zijn dan het leefgebied dat verloren zal gaan. Een ecologisch deskundige stelt hiervoor een inrichtings- en beheerplan op. Hierbij dient elk onderdeel van het leefgebied aandacht te krijgen, te weten wildwissels, nestplaatsen, schuilplekken, voedselgebieden, overwinteringsplek. Voorbeelden van te creëren habitatelementen zijn bij het vorige punt reeds genoemd.

Vleermuizen

Vleermuizen kunnen slachtoffer worden van verkeer en worden snel verstoord door licht. In het plangebied is essentieel foerageergebied, een essentiële vliegroute en een verblijfplaats aangetroffen namelijk: de bosschage en omliggende rietkragen in de luwe zone ten zuiden van de sluis, de routes van meer- en watervleermuis over het uitwateringskanaal en over de Roggebot en een paarverblijf van ruige dwergvleermuis in de rand van het Reve-Abbertbos. Verstoring van vleermuizen wordt voorkomen door het treffen van de volgende maatregelen:

- passages van het uitwateringskanaal met de nieuwe weg moeten donker zijn en de juiste dimensie hebben voor de meervleermuis en watervleermuis om te kunnen passeren;
- het is van belang dat de verlichting langs de weg en op de brug niet uitstraalt, zodat de watervleermuis en meervleermuis in het donker onder de nieuwe brug door kunnen vliegen;
- het is mogelijk om tijdens het werk en in Definitieve situatie negatieve effecten door licht te voorkomen door verlichting te gebruiken die sterk gericht kan worden (zonder uitstralen) en/of die minder storend is voor vleermuizen (amberkleurend licht);
- in het plangebied zijn genoeg paarverblijfplaatsen voor ruige dwergvleermuizen aanwezig, waardoor het volstaat het areaal bos terug te brengen.

Vogels met jaarrond beschermde nesten

In de omgeving van het projectgebied zijn 5 nesten van buizerds waargenomen. De nesten liggen op meer dan 75 m afstand. Negatieve effecten zijn dan ook uitgesloten. Mocht het door onvoorziene omstandigheden noodzakelijk zijn om toch buiten het projectgebied te komen dient 75 m afstand te worden gehouden tot buizerdnesten.

In en nabij het plangebied kunnen grutto, ringmus, tureluur, veldleeuwrik, wulp en zomertortel tot broeden komen. Wanneer uit de omgevingscheck blijkt dat voor de uitvoering van het voornemen een ontheffing noodzakelijk is voor deze soorten, dan kunnen de volgende maatregelen worden toegepast om negatieve effecten tot een minimum te beperken:

- ongeschikt maken van broedlocaties en potentieel broedhabitat voorafgaande aan de werkzaamheden. Voor de relevante soorten betreft dat de volgende periodes:
 - Grutto: 1 april tot 1 augustus;
 - Tureluur: 1 april tot 15 september;
 - Veldleeuwerik: 15 maart tot 1 september;
 - Wulp: 1 maart tot 15 augustus;
 - Ringmus: 15 maart tot 1 september;
 - Zomertortel: 1 mei tot 15 september;
- faseren van werkzaamheden: niet het gehele terrein in één keer ongeschikt maken, zodat er altijd een (beperkt) deel van geschikt leefgebied met voortplantings- en/of rustplaatsen in stand blijft tijdens de werkzaamheden;
- realiseren nieuw leefgebied en/of verbeteren leefgebied voor broedlocaties:
 - Weidevogels: intensieve afstemming met lokale agrariërs over behoud open landschap, beheer en bedrijfsvoering gericht op bloemrijke graslanden, en pas maaien in juni en hoog waterpeil;
 - Zomertortel: realisatie van dichte, hoge en brede (meidoorn)heggen voor nestgelegenheid, en herstel van kruidenvegetaties in het agrarische cultuurland voor realiseren foerageergebied (zogenaamde 'voedselveldjes');

Ringmussen: het plaatsen van (pre-fab) nestkasten aan gebouwen. Aanbevolen afmetingen voor een ringmussenkast is 12x12x28 centimeter en een invliegopening van 40 mm (Vogelbescherming, 2020). Leefgebied kan worden gerealiseerd of verbeterd door de aanplant van een dichte heg met inheemse struiksoorten als meidoorn, sleedoorn, Spaanse aak en liguster biedt beschutting. Ook het 'rommelig' houden van tuinen is bevorderlijk voor het leefgebied van deze soort.

Algemene broedvogels

De meest effectieve maatregelen ten gunste van algemene broedvogels is het uitvoeren van de werkzaamheden buiten het broedseizoen. Is dit onmogelijk, bijvoorbeeld doordat werken in de hoogwaterperiode niet toegestaan is, dan zijn er alternatieve methoden nodig, zoals het vooraf ongeschikt maken van habitat, (tijdelijk) afstand houden, of faseren van de werkzaamheden.

Een (periodieke) controle op nesten van broedvogels is voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk om overtreding van de wet te voorkomen. Indien een broedgeval aanwezig is, dient een verstoringvrije zone te worden aangehouden, waarbinnen gedurende periode van broeden niet wordt gewerkt. De breedte van deze zone dient door een ter zake kundige te worden bepaald.

Vlinders

Maatregelen voor de grote weerschijnvlinder betreft het verder uitwerken van habitatvoorwaarden die als ontwerp eis gelden voor het te compenseren areaal NNN. Belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn de waardplanten voor de rupsen en juiste positionering hiervan in het landschap.

Conclusie

Door treffen van mitigerende maatregelen kan de zogenaamde gunstige staat van instandhouding van soorten uit de soortgroep zoogdieren, vleermuizen, vogels en vlinders (welke zijn beschermd op grond van de Wet natuurbescherming) geborgd worden. De te nemen maatregelen moeten in meer detail worden uitgewerkt in een maatregelenplan wat samen met de verspreidingsgegevens de basis vormt voor de ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming. Dit maatregelenplan dient te voldoen aan de vereisten van de Wnb, te weten: alternatieven, wettelijk belang en concrete uitwerking van de maatregelen. De maatregelen komen deels overeen met maatregelen die nodig zijn om effecten op het NNN te compenseren en kunnen dus ingepast worden in de 'gebiedsvisie'. Het gaat om relatief gangbare en goed inpasbare maatregelen, zodat het op dit moment aannemelijk is dat een ontheffing verkregen kan worden.

Door maatregelen te nemen en een ontheffing Wet natuurbescherming aan te vragen is het project ten aanzien van het aspect soortenbescherming uitvoerbaar.

4.6.4 Houtopstanden

Het onderdeel houtopstanden in de Wet natuurbescherming (Wnb) bevat regels ter bescherming van houtopstanden, waarmee wordt bijgedragen aan de instandhouding van het Nederlandse bosareaal. Het is van toepassing op 'houtopstanden' buiten de bij het besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de 'bebouwde kom'. Het is niet toegestaan een houtopstand te vellen zonder voorafgaande melding aan Gedeputeerde Staten. De 'Verordening Wet natuurbescherming' van de provincie Overijssel en 'Verordening uitvoering Wet natuurbescherming' van de provincie Flevoland geven hier invulling aan. Ook geldt de verplichting om gevelden bomen te herplanten (herplantplicht). Binnen de bij het besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de 'bebouwde kom Houtopstanden' worden regels gesteld in de APV van gemeenten. Deze regels in de APV kunnen leiden tot een plicht tot het aanvragen van een omgevingsvergunning voor het verwijderen van houtopstanden.

Ten behoeve van de ontwerp bestemmingsplannen is een 'Notitie Houtopstanden' opgesteld (bijlage XV). Er is uitsluitend aan de Flevolandse zijde sprake van bomenkap. Het gaat hierbij om een bosareaal van 3,8 ha (zie afbeelding 4.11). Vanuit het onderdeel Houtopstanden in de Wnb (de voormalige Boswet) bestaat de verplichting het verloren bosareaal te herplanten. Daarnaast is de houtopstand aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Een deel van de benodigde compensatie (circa 1,2 ha) vindt plaats binnen het project in het terrein dat vrijkomt bij het amoveren van de oude N307. Daarmee moet dus 2,6 ha elders worden gevonden. Een deel van de benodigde compensatie wordt gecombineerd met de compensatieopgave van Deelprojecten Reevesluis en Versterking Drontermeerdijk (eveneens onderdeel van IJsseldelta-Zuid fase 1). Deze 2 deelprojecten hebben ook compensatieverplichtingen van respectievelijk circa 1,5 en circa 1 ha. Voor deze gecombineerde compensatie opgaven is 0,4 ha te realiseren binnen de uitvoering van het project 'Voorlanden Drontermeerdijk' dat wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Dronten. De rest zal elders gevonden moeten worden, waarbij de gemeente heeft aangegeven dit bij voorkeur te realiseren op het grondgebied van de gemeente Dronten.

Voor de compensatie van de houtopstanden is in afstemming met betrokken overheden een compensatieplan opgesteld en wordt een compensatieovereenkomst gesloten. Op deze wijze wordt geborgd dat compensatie van houtopstanden plaatsvindt. Het aspect houtopstanden is hiermee geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplannen.

Afbeelding 4.11 Houtopstanden ten opzichte van het ontwerp N307



4.7 Water

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan moet een watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is een procedure, waarbij de waterbeheerders in een vroeg stadium worden betrokken bij de plannen, zodat de verschillende aspecten van 'water' een goede plaats krijgen in de planvorming. In deze paragraaf beschrijven wij de effecten van het plan op deze verschillende aspecten, zoals waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterkeringen, beheer en onderhoud en het effect op de grondwaterpeilen.

In het plangebied van de N307 Roggebot liggen verschillende wateren. Rijkswaterstaat is waterstaatkundig beheerder van het Drontermeer, het Vossemeer, het Reevediep en de IJssel en de Roggebotsluis. Het waterschap Drents Overijsselse Delta is waterstaatkundig beheerder van het uitwateringskanaal en de dijkvakken N11 en N11A. Tot slot is het waterschap Zuiderzeeland waterstaatkundig beheerder van de Drontermeerdijken.

4.7.1 Waterkwaliteit

In 2013 is een effectstudie waterkwaliteit voor IJsseldelta-Zuid gedaan en een Beheerplan Waterkwaliteit¹ opgesteld. Voor het Projectplan Waterwet en de Actualisatie MER voor het verwijderen van de Roggebotsluis, de vernieuwing van de N307 en de bouw van een nieuwe brug zijn de effectstudie en het beheerplan geactualiseerd (bijlage VI). Hierin zijn de verwachte effecten van de geplande werkzaamheden op de waterkwaliteit en de aquatische ecologie van het Drontermeer, het Vossemeer en het Reevediep beschreven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. Daarnaast is er een watertoets (bijlage XVII) opgesteld. De scope van de watertoets beperkt zich tot het plangebied van de bestemmingsplannen en richt zich voor de waterkwaliteit op afstromend water van de N307.

¹ Tauw, 2013. Beheerplan Waterkwaliteit Reevediep. Kenmerk R004-1212097JDP-ygl-V03-NL. 6 mei 2013.

Aanlegfase

In de aanlegfase wordt het Roggebotsluiscomplex verwijderd. De uitvoerend aannemer heeft een zo groot mogelijke vrijheid binnen de kaders van het contract voor het ontwerp van het water, de oevers en de brug. Dit betekent dat Details van uitvoering nog niet bekend zijn. Omdat er nog geen concrete uitvoeringsmethode bekend is, wordt het worst-case scenario hier als uitgangspunt opgenomen. Er zullen randvoorwaarden voor de aannemer worden geformuleerd die de effecten op waterkwaliteit bij uitvoering minimaliseren.

Tijdens het verwijderen van de Roggebotsluis en het maken van een ruime doorstroomopening zijn de volgende effecten te verwachten:

- a tijdelijke vertroebeling door zwevend stof dat opwervelt tijdens het verwijderen van de sluisconstructie, het verdiepen en eventueel verleggen van de vaargeul en het aanleggen van de wachtplaatsen;
- b tijdelijk geluid/trilling door het verwijderen van de sluisconstructie en het heien van brugpijlers en meerpalen;
- c tijdelijke aantasting oevers en onderwaterbodem door herinrichting.

Noordelijk Drontermeer

In de aanlegfase zijn effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit niet uit te sluiten. De werkzaamheden kunnen leiden tot vertroebeling, geluidshinder en aantasting van de bestaande vegetatie op de oevers en de onderwaterbodem. Deze effecten zijn echter tijdelijk en zullen niet leiden tot permanente significant negatieve effecten op het watersysteem. De tijdelijke effecten op lokaal niveau kunnen worden verkleind door het nemen van maatregelen tijdens de aanlegfase.

Vertroebeling kan zoveel mogelijk worden voorkomen en (ruimtelijk) worden beperkt door het plaatsen van barrières om het werkvlak heen. Om de negatieve effecten van geluid te beperken, wordt buiten het paaizeizoen gewerkt en voorafgaand aan de werkzaamheden vis verwijderd uit een zone van 50 m rondom de werkzaamheden. De tijdelijke verstoring van oever- en waterplanten kan verminderd worden door delen van oevers en de onderwaterbodem zo lang mogelijk in tact te laten tijdens de werkzaamheden.

Vossemeer

In de aanlegfase zijn effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit niet uit te sluiten. De werkzaamheden kunnen leiden tot vertroebeling, geluidshinder en aantasting van de bestaande vegetatie op de oevers en de onderwaterbodem. Deze effecten zijn echter tijdelijk en zullen niet leiden tot permanente significant negatieve effecten op het watersysteem. De tijdelijke effecten op lokaal niveau kunnen worden verkleind worden door het nemen van maatregelen tijdens de aanlegfase.

Vertroebeling kan zoveel mogelijk worden voorkomen en (ruimtelijk) worden beperkt door het plaatsen van barrières om het werkvlak heen. Om de negatieve effecten van geluid te beperken, wordt buiten het paaizeizoen gewerkt en voorafgaand aan de werkzaamheden vis verwijderd uit een zone van 50 m rondom de werkzaamheden. De tijdelijke verstoring van oever- en waterplanten kan verminderd worden door delen van oevers en de onderwaterbodem zo lang mogelijk in tact te laten tijdens de werkzaamheden.

Er zijn geen significant negatieve effecten op de waterkwaliteit te verwachten van het verwijderen van de Roggebotsluis bij een normale waterafvoersituatie. Er worden positieve effecten verwacht door oeverontwikkeling en verbeterde vismigratie door de grotere doorstroomopening.

Reevediep

Tijdens de aanlegfase zijn er geen werkzaamheden die invloed hebben op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit in het Reevediep.

IJssel

Tijdens de aanlegfase zijn er geen werkzaamheden die invloed hebben op de fysisch-chemische waterkwaliteit in de IJssel.

Gebruiksfase

In de gebruiksfase is er een ruime open verbinding tussen het noordelijk Drontermeer en het Vossemeer. Door deze ruime opening bij Roggebot zal de dynamiek in het noordelijk Drontermeer vrijwel gelijk zijn aan

het Vossemeer. In het Reevediep zal deze dynamiek vervolgens enigszins uitdempen vanwege de versmalling daarvan in oostelijke richting.

In de gebruiksfase kunnen de volgende situaties voorkomen:

- normale ('dagelijkse') situatie;
- hoogwatergebeurtenis;
- doorspoelen van het Reevediep;
- opwaaiing bij noordwestenwind vanuit het Vossemeer.

Noordelijk Drontermeer

De effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit zijn in de gebruiksfase neutraal tot positief onder dagelijkse omstandigheden. Positieve effecten worden verwacht door uitbreiding van de rietoevers, de aanleg van natuurvriendelijke oevers en het verbeteren van de vismigratie. Ook bij opwaaiing door noordwestenwind zijn geen negatieve effecten te verwachten. Mogelijk is er zelfs sprake van een positief effect op de vitaliteit van de oevers in het noordelijk Drontermeer.

Een negatief effect is niet uit te sluiten bij een hoogwatergebeurtenis en bij het doorspoelen van het Reevediep. Verhoogde nutriëntenconcentraties en meer dynamiek in de waterafvoer leiden mogelijk tot een omslag van een door kranswier gedomineerd systeem naar een door fonteinkruid gedomineerd systeem. De effecten van deze vergrote dynamiek en de invloed van IJsselwater zijn al vergund in IJsseldelta Fase 1.

Negatieve effecten van opwaaiing bij noordwestenwind vanuit het Vossemeer in het noordelijk Drontermeer zijn uit te sluiten. Het toenemen van dynamiek in het noordelijk Drontermeer heeft naar verwachting een positief effect op de oevervegetatie en daarmee op het systeem functioneren.

Vossemeer

De effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit in de gebruiksfase zijn neutraal tot positief onder dagelijkse omstandigheden. Positieve effecten worden verwacht door uitbreiding van de rietoevers, de aanleg van natuurvriendelijke oevers en het verbeteren van de vismigratie. Ook bij doorspoelen van het Reevediep zijn geen negatieve effecten te verwachten. De aanvoer van extra nutriënten op het totaal aan aanwezige nutriënten is klein.

Een negatief effect is niet uit te sluiten bij een hoogwatergebeurtenis. Verhoogde nutriëntenconcentraties en meer dynamiek in waterafvoer leiden mogelijk tot een omslag van een door kranswier gedomineerd systeem naar een door fonteinkruid gedomineerd systeem. De effecten van deze vergrote dynamiek en invloed van IJsselwater is al vergund in IJsseldelta Fase 1.

Reevediep

In de normale 'dagelijkse' situatie is het ontstaan van blauwalgen en daarmee zijn effecten op de ecologische waterkwaliteit, beleving en recreatie niet uit te sluiten. Deze effecten zijn al vergund in 2013 bij IJsseldelta Fase 1. In het Beheerplan 2013 zijn maatregelen beschreven om deze effecten te minimaliseren. Ook stroomt bij opwaaiing bij noordwestenwind water vanuit de randmeren het Reevediep in. Dit leidt niet tot een negatief effect op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit in het Reevediep.

IJssel

Bij opwaaiing bij noordwestenwind stroomt water vanuit de randmeren het Reevediep in en dat loopt eens in de 5-10 jaar over in de IJssel. Dit leidt niet tot een negatief effect op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit in de IJssel, vanwege de beperkte invloed (klein debiet en betere waterkwaliteit), de lage frequentie en korte duur van de gebeurtenis. Bovendien wordt dit effect deels veroorzaakt door de gewijzigde inlaat tussen de IJssel en het Reevediep.

Afstromend wegwater

Het afstromend wegwater in het beheergebied van WDODelta mag niet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd. Het 'Besluit Lozen buiten Inrichtingen' is hierop van toepassing. Dit besluit gaat uit van het principe 'bodemlozing, tenzij'.

Het waterschap Zuiderzeeland heeft in het 'Waterkader voor ruimtelijke plannen Flevoland' haar beleid vastgelegd. Hierin is aangegeven dat hemelwater van verhardingen met een verkeersintensiteit > 1.000 vervoersbewegingen per etmaal, zoals de N307, valt onder verontreinigde hemelwaterafvoer. Verontreinigde hemelwaterafvoer mag alleen via een zuiverende voorziening worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het waterkader schrijft voor dat een zuiverende voorziening wordt gedimensioneerd volgens de Leidraad Riolering.

Rijkswaterstaat wilt, als beheerder van het Drontermeer, dat het brugwater wordt afgevoerd naar binnendijks gebied. Zo is het risico van een verontreiniging van het buitendijkse oppervlaktewater zo klein mogelijk.

Het grootste deel van het afstromend hemelwater van de N307 watert net als in de huidige situatie af naar de berm. Het water infiltreert daar en de eventuele verontreiniging blijft achter in de bovenste bodemlaag. De nieuwe N307 ligt aan de Overijsselse zijde voor een deel tussen grondwallen. Daar zal een drainage of hemelwaterrioolstelsel nodig zijn om de uitwatering van de weg (en deels de brug) te waarborgen. Deze drainage of hemelwaterriolering zal aangesloten worden op een zuiverende voorziening welke een overloop heeft naar het Uitwateringskanaal. Aan de Flevozijde zal een deel van het brugwater via riolering afgevoerd worden naar een bodeminfiltratievoorziening. Er zijn voldoende 'overhoeken' in het ontwerp waar deze voorziening ingepast kan worden.

Conclusie waterkwaliteit

In de aanlegfase zijn effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit tijdelijk en ze spelen vooral op lokaal niveau. Door het lokale karakter is er geen significant negatief effect op watersysteemniveau te verwachten.

Hoewel op lange termijn geen significant negatieve effecten worden verwacht, wordt geadviseerd om de tijdelijke en lokale effecten zo veel mogelijk te mitigeren tijdens de werkzaamheden. Dit voorkomt schade en bespoedigt het herstel in de gebruiksfase. Mogelijkheden daarvoor zijn:

- beperk vertroebeling bij het afgraven van de waterbodem door inzet van specifiek materieel of door werken 'in het droge';
- beperk verspreiding van zwevend stof door het aanbrengen van schotten om het werkvlak heen;
- beperk geluidshinder voor vissen door buiten het paaiseizoen te werken en van te voren vis te verjagen met geluiden met lagere intensiteiten;
- beperk schade aan bestaande vegetatie door delen van oevers en onderwaterbodem zo lang mogelijk intact te laten tijdens de werkzaamheden en/of afgebakende vaar- en rijroutes te gebruiken;
- monitor de effecten van de werkzaamheden door de inzet van een ecologisch toezichthouder en het bemonsteren van de waterkwaliteit (bijvoorbeeld zwevend stof, zuurstof, nutriënten).

In de gebruiksfase zijn de effecten op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit van het noordelijk Drontermeer en het Vossemeer neutraal tot positief onder dagelijkse omstandigheden. De kans dat blauwalgen zich ontwikkelen in het Reevediep onder dagelijkse omstandigheden is al vergund in IJsseldelta Fase 1.

Bij opwaaiing door noordwestenwind zijn geen negatieve effecten te verwachten in het noordelijk Drontermeer en Vossemeer. Mogelijk is er zelfs een positief effect op de vitaliteit van oevers in het noordelijk Drontermeer.

Een negatief effect op de waterkwaliteit in het noordelijk Drontermeer en het Vossemeer is niet uit te sluiten bij een hoogwatergebeurtenis en bij het doorspoelen van het Reevediep. De effecten van deze vergrote dynamiek en invloed van IJsselwater is al vergund in IJsseldelta Fase 1.

Voor zowel de Flevolandse als de Overijsselse kant geldt dat de uitwatering het afstromend wegwater conform het beleid van de waterschappen geborgd gaat worden. De afwatering van het afstromend wegwater vormt hiermee geen belemmering op de waterhuishouding.

4.7.2 Waterkwantiteit

Het onderwerp waterkwantiteit gaat over de compensatie van de te dempen watergangen en de compensatie van de versnelde afstroming van verhard oppervlak (weg en brug). In de Watertoets (bijlage XVI) is de waterbalans berekend.

De waterberging die nodig is om de toename aan verharding en de versnelde waterafvoer te compenseren, is in het beheergebied van het waterschap Drents Overijsselse Delta 80 mm. Dit is conform de richtlijnen stedelijke waterberging van WDO. In aansluiting op de 'Beleidsregel Compensatie toename verharding en versnelde afvoer' van het waterschap Zuiderzeeland mag de toename van versnelde waterafvoer door nieuwe verharding of aanpassing van het watersysteem vanuit waterkwantiteitsoogpunt niet leiden tot een afwenteling op het huidige watersysteem. De omvang van de extra waterberging die daarom nodig is, wordt berekend op basis van een bergingsnorm, die gekoppeld is aan de taludhelling van de oever en de toelaatbare peilstijging per peilvak.

De waterbalans (zie tabel 4.13) is opgesteld voor:

- het binnendijsk watersysteem aan de Flevolandse kant: uitgangspunt is dat de helft van de brug hierop afwatert;
- het binnendijsk watersysteem aan de Overijsselse zijde tot de duiker van het uitwateringskanaal, opgesplitst in:
 - het gedeelte tussen de grondwallen: uitgangspunt is dat de helft van de brug hier naar toe afwatert;
 - gedeelte buiten de grondwallen;
- het binnendijsk watersysteem aan de Overijsselse kant tussen de duiker van het uitwateringskanaal tot aan oostelijke projectgrens.

Tabel 4.13 Waterbalans

	Toename verharding	Bergingsopgave	Toename water in m ²	Balans
Binnendijsk Flevoland	17.873 m ²	894 m ²	592 m ²	-302 m ² <i>voldoet niet</i>
Binnendijsk Overijssel tot duiker uitwateringskanaal	18.696 m ²	1.496 m ³	2.381 m ²	0,63 m peilstijging <i>voldoet</i>
vanaf duiker van het uitwateringskanaal tot aan oostelijke projectgrens	- 951	geen	2.541 m ²	<i>voldoet</i>

De waterbalans (zie tabel 4.13) geeft aan dat de waterbalans aan de Flevolandse kant niet positief is. Er moet een oppervlakte van 300 m² aan waterberging worden gerealiseerd. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met het waterschap Zuiderzeeland. Er zijn meerdere mogelijkheden om binnen het project waterberging te realiseren en hiermee de waterbalans positief te maken. Met het waterschap Zuiderzeeland zijn drie opties besproken om de 300 m² aan waterberging te realiseren:

- natuurvriendelijke oevers langs het zogeheten 'kruidentuintje'¹;
- verbreding van de sloot aan de zuidkant van de N307;
- infiltreren/vasthouden van water in bermen en tussenruimtes.

Een combinatie van bovenstaande drie opties is ook mogelijk.

¹ Ten zuiden van de N307 in de gemeente Dronten ligt een perceel van Staatsbosbeheer wat ook wel het 'kruidentuintje' wordt genoemd vanwege de bijzondere flora. Dit 'kruidentuintje' ligt naast de volkstuinten in de gemeente Dronten.

Waterkeringen

In het plangebied zijn waterkeringen (meestal dijken) aanwezig. Aan de Flevolandse kant van het project ligt de primaire waterkering de Drontermeerdijk. Het waterschap Zuiderzeeland is beheerder van deze dijk. De Drontermeerdijk wordt op korte termijn versterkt in het kader van waterveiligheid. Hiervoor is in 2019 een Projectplan Waterwet vastgesteld en goedgekeurd.

Aan de Overijsselse kant van het project liggen de dijkvakken N11 en N11A. Voor deze dijkvakken is een ontwerp Projectplan Waterwet opgesteld door het waterschap Drents Overijsselse Delta. Door het wegvallen van de Roggebotsluis als primaire kering krijgen deze dijkvakken een extra waterkerende functie. Deze dijkvakken verbinden straks de huidige kering aan de noord-oostkant van de brug met de nieuwe dijk van het Reevediep. Dijkvakken N11 en N11A moeten nog worden gerealiseerd en op dijkvak N10 wordt aangesloten. Voor de dijkvakken N11 en N11A is een apart ontwerp gemaakt, dat is meegenomen in deze bestemmingsplannen.

Conclusie waterkwantiteit

Voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het watersysteem en voldoet aan het huidige beleid. Het aspect water vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.7.3 Geohydrologie

Ten behoeve van het project zijn de effecten op grondwater, de zogenoemde geohydrologische effecten, van de aanleg van de N307 en het amoveren van de Roggebotsluis onderzocht. Er is onderscheid gemaakt tussen de geohydrologische effecten als gevolg van de aanleg van de N307 (aanlegfase), het amoveren van de Roggebotsluis (aanlegfase) en de verdieping van de vaarweg (gebruiksfase). De notitie 'effecten op binnendijkse waterhuishouding' is toegevoegd als bijlage XVII.

Uit het onderzoek 'effecten op binnendijkse waterhuishouding' blijkt dat er geen geohydrologische effecten worden verwacht in relatie tot de aanleg van de N307. Bij amoveren van de Roggebotsluis in den droge kunnen grote negatieve effecten naar de omgeving niet worden uitgesloten, waarmee voor die uitvoeringsmethode een (op dit moment) niet vergunbare situatie ontstaat. Geohydrologische effecten bij de sloop van de Roggebotsluis worden niet verwacht omdat de uitvoering plaatsvindt in den natte (met knijper).

Uit de uitgevoerde geohydrologische analyse blijkt dat door de verdieping van de vaarweg effecten te verwachten zijn op de wegzijging uit het verlengde Vossemeer, en daarmee op de binnendijkse waterhuishouding aan weerszijden van het projectgebied. Ter indicatie van effecten in het watervoerend pakket mag worden uitgegaan van een invloedsgebied van circa 600 m rond de verdieping van de waterweg. De stijghoogteverhoging in het watervoerend pakket zal op basis van de analyse maximaal 40 cm bedragen en leiden tot enige toename van de gebiedsafvoer uit deze zones (ordegrootte 0,05 l/s/ha). Daarnaast kan een lokale stijging van de grondwaterstand optreden. De grondwaterstandsverhoging is daarbij afhankelijk van de intensiteit van ontwateringsmiddelen en de weerstand van Deklaag, maar zal altijd kleiner zijn dan de stijghoogteverhoging in het watervoerend pakket. Negatieve effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit zijn niet helemaal uit te sluiten op plekken waar kwel toeneemt in het beheergebied van het waterschap Zuiderzeeland.

Ongewenste vernatting en effecten op de waterkwaliteit worden tegengegaan door het treffen van mitigerende maatregelen. Om de ongewenste vernatting en de effecten op waterkwaliteit tegen te gaan kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- 1 aanleg van extra ontwateringsmiddelen op vernatte percelen;
- 2 aanpassing van het binnendijkse watersysteem zoals de aanleg van kwelsloten en/of plaatselijke verruiming van bestaande binnendijkse watergangen;
- 3 afdichting van de waterbodem in het te verdiepen deel van de vaarweg.

Tevens zal er grondwatermonitoring plaatsvinden. Door plaatsen van een grondwater meetnet worden toekomstige grondwatereffecten beoordeeld. Hiervoor worden op zes locaties peilbuizen te worden geplaatst in Deklaag en het watervoerend pakket.

Conclusie

Als gevolg van de aanleg van de N307 en het amoveren van de Roggebotsluis zijn geen negatieve geohydrologische effecten te verwachten. Door het nemen van mitigerende maatregelen bij de verdieping van de vaarweg en het slopen van de Roggebotsluis in den natte zijn bovendien geen negatieve geohydrologische effecten te verwachten.

4.8 Bodem

Bij een ruimtelijk plan moet ook inzicht worden gegeven in de bodemkwaliteit van het betreffende gebied. Hierbij is van belang om te weten of er bodemverontreiniging is de plannen onmogelijk maakt, of er daardoor gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's zijn en wat de mogelijkheden zijn om hier tijdig iets aan te doen.

Om na te gaan of de voorgenomen graafwerkzaamheden plaatsvinden in een verontreinigde bodem is historisch onderzoek nodig. Historisch onderzoek is een onderdeel van het vooronderzoek. Dat vooronderzoek is bedoeld om inzichtelijk te krijgen of de grond en/of het grondwater verdacht zijn voor de aanwezigheid van verontreiniging. De mate van verdenking van de aanwezigheid van verontreiniging bepaalt of en welk bodemonderzoek uitgevoerd moet worden.

4.8.1 Toetsingskader

De wettelijke kaders voor het uitvoeren van de werkzaamheden zijn de Wet bodembescherming (binnendijs) en de Waterwet (buitendijs). Hierbij ligt de scheiding op (de buitenkruinlijn van) de bestaande primaire kering. Voor de graafwerkzaamheden is binnen- en buitendijs het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. De Wet bodembescherming en de Waterwet gaan over het beschermen en het niet verslechteren van de bodemkwaliteit en het saneren van verontreiniging. Het Besluit bodemkwaliteit gaat over verantwoord grondverzet voor het vergraven, vervoeren, tijdelijk opslaan en toepassen van grond, baggerspecie en bouwstoffen.

Daarnaast is het Besluit lozen buiten inrichtingen van toepassing bij baggerwerkzaamheden in oppervlaktewateren (binnen- en buitendijs). Voor alle grondwerkzaamheden, binnen of buitendijs, geldt de zorgplicht.

Om na te gaan of op de plekken waar moet worden gegraven verontreinigde (water)bodem aanwezig is, is historisch (voor)onderzoek nodig. Historisch onderzoek is een onderdeel van het vooronderzoek conform de NEN 5725 (Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek) of NEN 5717 (Bodem - Waterbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek). Het vooronderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen in (historische) bodembedreigende activiteiten en daarmee te bepalen welke onderzoeksstrategie gevolgd moet worden.

4.8.2 Resultaten onderzoeken

Omdat er zowel binnendijs als buitendijs, op de dijk én in de watergang graafwerkzaamheden plaatsvinden, is er onderzoek uitgevoerd naar zowel de landbodem als de (droge en natte) waterbodem:

- indicatief bodemonderzoek N307 Roggebot te Kampen (bijlage XVIII);
- verkennend waterbodemonderzoek N307 Roggebotsluis te Kampen (bijlage XIX);
- aanvullend bodem- en waterbodemonderzoek PFAS rondom sluiscomplex Roggebot (bijlage XX).

Indicatief bodemonderzoek

In het kader van het project N307 Roggebot is historisch (water)bodemonderzoek (archiefonderzoek) conform NEN 5725 uitgevoerd naar de bodemkwaliteit binnen en in de nabijheid van het plangebied. Uit het vooronderzoek zijn de onderstaande verdachte locaties naar voren gekomen (zie tabel 4.14).

Tabel 4.14 Verdachte locaties voor bodemverontreiniging uit historisch bodemonderzoek

Locatie	Verdacht	Periode
voormalige Stortplaats Zwartendijk	ja, parameter minerale olie	-
voormalige Stortplaats Schansdijk deel 1	ja, huishoudelijk afval op land	1964 -1977
voormalige Stortplaats Schansdijk deel 2	ja, stortplaats op land (niet gespecificeerd)	1973 - onbekend
Flevoweg 81 te Kampen	ja, pompinstallatie	onbekend - 2003
voormalig Tankstation Roggebotsluis	ja, aflevering brandstoffen: Ondergrondse tanks voor benzine, gasolie, petroleum en bovengrondse LPG tank met vul- en ontluchtingspunten en afleverzuilen	1958 - 1968
voormalig Kamp Roggebotsluis	ja, nader onderzoek noodzakelijk	onbekend

Uit het vooronderzoek komt naar voren dat de kwaliteit ter plaatse van de verdachte locaties binnen en in de nabijheid van het projectgebied in voldoende mate inzichtelijk is gemaakt. Voor de verdachte locaties is de verwachting dat de kwaliteit van de grond geen belemmering zal vormen voor voorgenomen ontwikkeling. Uitzondering hierop zijn de wegbermen langs de N307. De kwaliteit van de grond ter plaatse van de wegbermen is nog niet voldoende onderzocht. Om te bepalen wat de verwachte milieu-hygiënische kwaliteit van de vrijkomende grond uit de wegbermen van de N307 is, is aanvullend indicatief bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd.

Ter plaatse van de wegbermen zijn in zowel de zintuiglijk schone grond als grond waarin bij mengingen met baksteen en/of asfaltpuin zijn aangetroffen, maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen. De resultaten voor wat betreft de parameters lood, PAK en minerale olie komen overeen met het uitgevoerde onderzoek ter plaatse van het voormalig benzinestation Roggebot waar ook maximaal licht verhoogde gehalten zijn gemeten aan lood, PAK, EOX en minerale olie. In het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat dergelijke gehalten als normaal te beschouwen zijn voor bermgronden.

Eventueel vrijkomende grond (uit de landbodem) binnen het projectgebied varieert tussen de klassen 'industrie' en 'niet toepasbaar'. Indien er aanleiding is tot hergebruik van grond, dient dit afgestemd te worden met het bevoegd gezag.

De verwachting op basis van het indicatief onderzoek met als onderdeel het historisch vooronderzoek ter plaatse van de wegbermen is dat de kwaliteit van de grond geen belemmering zal vormen voor de voorgenomen ontwikkelingen in het projectgebied. Dit geldt zowel voor de effecten van de ingrepen in het projectgebied, als de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkelingen.

Hiermee bestaan er - op het aspect PFAS na - op basis van de bodemkwaliteit geen belemmeringen voor deze bestemmingsplannen.

Verkennd waterbodemonderzoek

In 2019 is een indicatief waterbodemonderzoek uitgevoerd op dezelfde locatie als de onderzoeken uit 2013 en 2016. Tijdens het onderzoek van 2013 en 2016 is een groot aantal boringen gestaakt vanwege de aanwezigheid van basalt of beton horend bij de Roggebotsluis. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Zowel het slib als de vaste waterbodem zijn destijds beoordeeld als klasse A. Dit betekende destijds dat de baggerspecie kon worden verspreid op een oppervlaktewaterlichaam.

Ten behoeve van het project is een actualisatie van het verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN 5720. Deze actualisatie betreft een indicatief waterbodemonderzoek. Hierbij wordt opgemerkt dat dit indicatieve waterbodemonderzoek zich beperkt tot de sliblaag van 0-0,5 m-waterbodemonderzoek (wb). De hele waterbodemonderzoek (slib en vaste waterbodemonderzoek) is al in 2013 en 2016 onderzocht. Omdat dit onderzoek al enkele jaren geleden is uitgevoerd, is de milieu-hygiënische kwaliteit van de toplaag van de baggerspecie geactualiseerd. Met het verkennende waterbodemonderzoek is ook de milieu-hygiënische kwaliteit van de toplaag van het slib voldoende geactualiseerd. De onderzoeksresultaten zijn als weergegeven in tabel 4.15.

Tabel 4.15 Verdachte locaties uit historisch bodemonderzoek

	Vak zuid	Vak noord
monster	MM slib zuidzijde (0-0,5)	MM slib noordzijde (0-0,5)
structuur	slib (slap tot matig vast)	slib (slap tot matig vast)
zintuiglijke waarnemingen	-	-
samenstelling mengmonster	101-1 t/m 110-1	111-1 t/m 120-1
toepassen op landbodemonderzoek	klasse industrie	altijd toepasbaar
toepassen in oppervlaktewater	klasse A	altijd toepasbaar
verspreiden op aangrenzend perceel	verspreidbaar	verspreidbaar
grootschalige toepassing op landbodemonderzoek	toepasbaar in GBT	toepasbaar in GBT
grootschalige toepassing in oppervlaktewater	toepasbaar in GBT	toepasbaar in GBT

Op basis van het indicatief waterbodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de vrijkomende baggerspecie ter plaatse van vak zuid en noord volgens het toetsingskader Toepassing in oppervlaktewater is beoordeeld als klasse A (zuid) en altijd toepasbaar (noord). Dit betekent dat de baggerspecie kan worden verspreid op het aangrenzende perceel. Conform het toetsingskader Toepassing op landbodemonderzoek is het materiaal beoordeeld als klasse industrie (vak zuid) en altijd toepasbaar (vak noord). De baggerspecie van beide vakken is geschikt voor een grootschalige bodemtoepassing (landbodemonderzoek en oppervlaktewater).

Op basis van het historisch vooronderzoek, de waterbodemonderzoeken uit 2013 en 2016 en de actualisatie van de kwaliteit van de waterbodemonderzoek in 2019 mag worden verwacht dat de kwaliteit van de waterbodemonderzoek geen belemmering zal vormen voor de voorgenomen ontwikkeling in het gebied (sluiscomplex en aanpassing vaargeul). Dit geldt zowel voor de effecten van de ingrepen in het projectgebied als de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkelingen. Hiermee bestaan er op basis van de waterbodemonderzoekskwaliteit geen belemmeringen voor dit plan.

PFAS

Naar aanleiding van het Tijdelijke Handelingskader voor PFAS¹, welke is opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is aanvullend (water)bodemonderzoek uitgevoerd op basis van NEN 5740 en N5720 voor het bepalen van het gehalte aan PFAS en GenX in de grond en waterbodemonderzoek (bijlage XXI). Uit het onderzoek blijkt dat de PFAS- en GenX-gehalten voldoen aan de toepassingsnormen boven het grondwaterniveau voor locaties die niet gelegen zijn in grondwaterbeschermingsgebieden. Conform het toetsingskader toepassing op landbodemonderzoek is het materiaal beoordeeld als klasse industrie (zuid) en altijd toepasbaar (noord) en is geschikt voor toepassing in een grootschalige bodemtoepassing (landbodemonderzoek en oppervlaktewater). Eventueel vrijkomende grond kan worden afgevoerd naar een erkend verwerker of kan op dezelfde locatie en diepte worden teruggeplaatst. Indicatief kan worden geconcludeerd dat de aanwezigheid van PFAS in het vrijkomende materiaal geen belemmering is voor hergebruik en het aspect 'PFAS' hiermee geen belemmering vormt voor dit plan.

¹ Kamerbrief bij Handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 8 juli 2019.

4.8.3 Conclusie

Vanuit het aspect (water)bodem zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de voorliggende bestemmingsplannen.

4.9 Scheepvaart

In het plangebied ligt een belangrijke vaarroute voor de recreatie- en de beroepsvaart: het Drontermeer-Vossemeer. Hierin is een vaargeul aangebracht voor schepen CEMT-klasse IV. Volgens het plan worden de Roggebotsluis en de klepbrug (met een doorvaarthoogte van 4,5 m) verwijderd. Er komt een nieuwe, hogere brug (doorvaarthoogte 7 m) met onder daaronder een 100 m brede opening waar het water vrij kan doorstromen vaaropening. De doorvaarbreedte van de vaargeul wordt volgens het plan 49 m. Onder de brug is de diepte van de vaargeul in het midden minimaal 4,2 m.

De realisatie van de nieuwe brug over het Drontermeer betekent volgens onderzoek van Waterrecreatie Advies (bijlage XXI) dat in de toekomst 90 % van de scheepvaart de N307 kan passeren zonder dat de brug daarvoor moet worden geopend. De beroepsvaart kan in de nieuwe situatie in vrijwel alle gevallen onbelemmerd doorvaren. Voor de (recreatie)vaart hoger dan 7 m moet de brug nog wel worden geopend.

Met het oog op de veiligheid voor de scheepvaart op vaarwegen is in artikel 2.1.3 van het Barro beschreven aan welke onderdelen specifiek aandacht moet worden besteed:

- bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg, of op een vrijwaringszone;
- en als het bestemmingsplan een wijziging betekent ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel (= bestaande) geldende bestemmingsplan, moet rekening worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:
 - de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
 - de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
 - het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
 - de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Het ontwerp van de vaarweg is gebaseerd op de Richtlijn Vaarwegen 2017. Deze richtlijn bevat onder andere eisen voor afmetingen, diverse voorzieningen en voor de beschikbaarheid van de vaarweg. Het ontwerp van de vaarweg is getoetst/gecontroleerd door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden. Het ontwerp voldoet aan de eisen voor vaarwegklasse IV. In de gebruiksfase is er sprake van een onbelemmerde vaarroute voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart (inclusief de 'staande mast'-schepen). Voor de staande mastroute worden voor hogere vaartuigen aparte voorzieningen gerealiseerd als een beweegbare brug met vaargeul en wachtplaatsen.

Door te voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen 2017 worden belemmeringen voor onderstaande aspecten voorkomen:

- doorvaart van scheepverkeer;
- zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart: er worden behoudens de betonnen brug geen storende elementen gebouwd. Er zijn geen elementen die de aanwezige navigatieapparatuur zal belemmeren;
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten: doormiddel van eisen in het contract wordt geborgd dat de brug op afstand correct wordt bediend;
- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg en hulpdiensten: de toegankelijkheid van de vaarweg wordt vergroot door de verwijdering van de Roggebotsluis. De hulpdiensten kunnen straks onbelemmerd doorvaren. Ook tijdens de realisatiefase zal de doorvaart geborgd zijn;
- het uitvoeren van beheer en onderhoud. Voor het beheer en onderhoud in de eindsituatie is het Beheerplan IJsselmeergebied van toepassing.

Het aspect scheepvaart is geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplannen.

4.10 Archeologie

In deze paragraaf wordt ingegaan op het aspect archeologie.

4.10.1 Toetsingskader

Via de Erfgoedwet¹ (van kracht sinds per 1 juli 2016) en de onderdelen uit de Monumentenwet 1988 die van toepassing zijn gebleven, is het Verdrag van Malta doorvertaald in de Nederlandse wetgeving. Het doel van deze wetgeving is om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. De Erfgoedwet beschermt zowel het archeologisch erfgoed in de grond, als het archeologisch erfgoed onder water.

Als de verwachting is dat een gebied archeologisch waardevol is, dan moet een bureauonderzoek worden uitgevoerd. Zo krijgen wij meer inzicht in de archeologische waarde van het planbied. Dit bureauonderzoek moet zowel over de landbodem als de waterbodem gaan.

Als uit het bureauonderzoek blijkt dat de werkzaamheden worden uitgevoerd in gebieden met een hoge verwachtingswaarde voor archeologie, dan moet nader onderzoek worden uitgevoerd om archeologische resten vast te stellen en te waarderen.

4.10.2 Archeologisch bureauonderzoek

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 4.1 Landbodems, protocol 4002 Bureauonderzoek (bijlage XXII).

In het plangebied worden verschillende, al dan niet gestapelde (op elkaar liggende) landschapstypen onderscheiden, waarvoor verschillende gespecificeerde verwachtingen gelden. Het betreft het begraven pleistocene dekzandlandschap, het daarboven gelegen klei op veenlandschap met de ontginningsassen Buitendijksweg en Zwartendijk en de bodem van de voormalige Zuiderzee.

4.10.3 Resultaten bureauonderzoek

Begraven pleistoceen dekzandlandschap

In het hele plangebied bevindt zich in de ondergrond een begraven pleistoceen dekzandlandschap. Hierin worden archeologische resten uit de prehistorie verwacht. Oorspronkelijk heeft zich in het dekzandoppervlak een (podzol)bodem gevormd. Door afgraving of erosie (onder meer als gevolg van erosiegeulen) kan deze bodem plaatselijk zijn aangetast. Dit geldt in het bijzonder voor de vaargeul in het Drontermeer en bij de Roggebotsluis, die diep in het pleistocene zand is gefundeerd. De gebieden waarin echter in het dekzandoppervlak nog minimaal een B-horizont is overgebleven (dus die niet dieper dan de B-horizont zijn verspoeld/afgetopt), zijn archeologisch relevant en behouden hun archeologische verwachting. Hierin kunnen archeologische resten uit de periode vanaf het Laat-Paleolithicum tot en met de IJzertijd aanwezig zijn.

Uit het onderzoek bij de Hanzelijn blijkt dat het dekzand na de Midden-IJzertijd overgroeid raakte met veen. Daarbij moet overigens worden opgemerkt dat, naarmate de zeespiegelstijging vorderde, de mogelijkheden voor menselijke activiteiten op het dekzandoppervlak steeds meer beperkt werden tot de hogere delen van het dekzandlandschap. De oudste resten kunnen in theorie dus overal in het dekzandlandschap (voor zover

¹ Monumentenwet 1988.

intact) worden verwacht, terwijl de jongste resten uit de IJzertijd alleen in de allerhoogste delen van het dekzandlandschap kunnen worden aangetroffen. In het hele plangebied, met uitzondering van de vaargeul in het Drontermeer en bij de Roggebotsluis, zijn op intact dekzand dus mogelijk laat-prehistorische resten en steentijdresten van nederzettingen aanwezig in de onderzoeksdiepte van 5,5 m beneden maaiveld/waterbodem. Daarbij kunnen de laat-prehistorische resten zich alleen op Dekzandruggen bevinden en de steentijdresten ook op de flanken.

Klei op veenlandschap langs Buitendijksweg en Zwartendijk

Op de kruising van de N307 met de Buitendijksweg en de voormalige Zwartendijk (tegenwoordig Schandsdijk) kunnen zich resten van economie-landbouw, infrastructuur-percelering/verkaveling en/of nederzettingen bevinden. Deze resten zijn mogelijk aanwezig op de IJse Laag, Laagpakket van Walcheren en Formatie van Naaldwijk.

Buiten de ontginningsassen Buitendijksweg en Zwartendijk is de kans op het aantreffen van archeologische resten van het Laagpakket van Walcheren, IJse Laag klein. De reden hiervoor is dat hier binnen het plangebied op oude kaarten geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van cultuurhistorische objecten als boerderijen en dergelijke. Daarom is dit potentiële niveau/landschapstype voor dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Bodem van de voormalige Zuiderzee

In het Drontermeer en in het Flevolandse deel van het plangebied kunnen zich resten van economie-scheepvaart en/of economie-visvangst bevinden. Deze resten zijn mogelijk aanwezig in kleiige of zandige brakwaterafzettingen van de Zuiderzee.

4.10.4 Vervolgstappen: nader onderzoek

Op grond van het bureauonderzoek worden in het Kamper deel van het plangebied de volgende archeologische waarden verwacht:

- 1 prehistorische resten;
- 2 (post)midleleeuwse resten.

De verschillende archeologisch relevante niveaus bevinden zich binnen het gehele plangebied in de onderzoeksdiepte van 5,5 m beneden maaiveld/waterbodem. Een punt van onderzoek was of deze mogelijke resten bedreigd worden door de voorgenomen werkzaamheden. Op basis van de beschikbare informatie over de archeologische waarden in het plangebied is bepaald waar archeologisch waardevolle gebieden geraakt kunnen worden. Op alle zones met hoge verwachtingswaarde waar grondroerende werkzaamheden zullen plaatsvinden, en waarbij mogelijk de archeologische waarden verstoord worden, is nader archeologisch booronderzoek verricht.

Het doel van dit onderzoek betrof het vaststellen en waarderen van archeologische resten. Vervolgens is een selectiebesluit genomen. Volgens een dergelijk besluit bepaalt het bevoegd gezag of voor het plangebied vrijstelling van archeologisch onderzoek geldt, dan wel vervolgonderzoek moet worden ingesteld. Indien benodigd worden beheersmaatregelen getroffen om de behoudenswaardige vindplaatsen in of ex situ veilig te stellen. Behoud ex situ gebeurt door middel van proefsleuven, profielsleuven, opgravingen en archeologische begeleiding van civieltechnische werkzaamheden op relevante locaties. Al deze typen onderzoek worden uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA).

Het Voor het plangebied is een bescherming van de archeologische waarden opgenomen door een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' in de ontwerp bestemmingsplannen op te nemen. Dit betekent dat de archeologische gronden in het gehele plangebied zijn beschermd door het opnemen van een vergunningsplicht. Het uitvoeren van werken en werkzaamheden, die de ondergrond en de zich daarin bevindende archeologische relictten kunnen aantasten, zijn verboden, tenzij hiervoor een vergunning wordt gevraagd. Deze zal slechts worden verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

4.10.5 Conclusie

Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat verder archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Daarvoor moet de aard van de werkzaamheden in detail bekend zijn, zodat duidelijk is waar eventuele archeologische resten moeten worden behouden en waar verder archeologisch onderzoek niet meer nodig is. Voor het vervolgonderzoek wordt de onderzoeksstrategie vastgelegd in een Plan van Aanpak (zones 1, 2 en 3) of een Programma van Eisen (zone 4). Het betreffende document (programma van eisen) moet worden voorgelegd en goedgekeurd worden door het bevoegd gezag, in dit geval de gemeenten Dronten en Kampen. Ook de (toekomstige) opdrachtgever dient het PvE goed te keuren. Op grond van het Plan van Aanpak of Programma van Eisen zal gericht worden gezocht naar kansrijke archeologische locaties in het plangebied en zal aansluitend zo nodig een waardestellend onderzoek worden verricht.

Het is de verwachting dat voor de vaststelling van deze bestemmingsplannen een selectiebesluit genomen wordt door het bevoegd gezag en dat beheersmaatregelen getroffen worden om de behoudenswaardige vindplaatsen in of ex situ veilig te stellen. Behoud ex situ zal gebeuren door middel van proefsleuven, profielsleuven, opgravingen en archeologische begeleiding van civieltechnische werkzaamheden op relevante locaties. Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). Totdat dit besluit genomen is en de maatregelen getroffen zijn, geldt voor de (potentieel) archeologisch waardevolle gebieden een beschermend planologische regeling met archeologische dubbelbestemmingen. Hiermee is het aspect archeologie geen belemmering voor het plan.

4.11 Landschap en cultuurhistorie

In deze paragraaf wordt ingegaan op de gevolgen van het project op landschap en cultuurhistorie.

4.11.1 Toetsingskader

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bundelt wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Aan de Erfgoedwet is recent een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Bepaalde onderdelen van de wettelijke bescherming van het cultureel erfgoed verhuizen naar de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2021 in werking treedt. De vuistregel hierbij is: duiding van erfgoed in de Erfgoedwet, omgang met erfgoed in de fysieke leefomgeving in de Omgevingswet. Het beschermingsregime voor archeologische rijksmonumenten zal, net als dat voor gebouwde rijksmonumenten, straks worden opgenomen in de Omgevingswet. Voor de bepalingen en vergunningen uit de Monumentenwet die overgaan naar de Omgevingswet blijft de eerdere situatie in de Monumentenwet van kracht tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (overgangsrecht).

Provincie Flevoland

In de omgevingsvisie geeft de provincie de ontwikkelingen die op Flevoland afkomen zo goed mogelijk een plek. Dit neemt niet weg dat er in Flevoland bijzondere waarden zijn die de provincie wil beschermen. De provincie gaat het concept Flevoland Erfgoed voor de toekomst uitwerken. Er zijn op dit moment nog geen concrete waarden beschermd. De omgevingsverordening Flevoland heeft geen bepalingen vastgelegd over landschap en cultuurhistorie, anders dan dat het verboden is om zonder ontheffing een of meerdere borden te plaatsen, te doen plaatsen, geplaatst te houden, aan te brengen, te doen aanbrengen of aangebracht te houden op een onroerende zaak.

Provincie Overijssel

Artikel 2.1.5 van de Omgevingsverordening Overijssel (2017) schrijft voor dat in de toelichting op bestemmingsplannen moet worden onderbouwd dat bij de nieuwe ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. Hieronder worden de gebiedskenmerken beschreven die betrekking hebben op dit plan.

Per gebiedskenmerk heeft de provincie Overijssel in de Catalogus Gebiedskenmerken (2017) de ambitie benoemd en de manier waarop zij sturing wil geven aan nieuwe ontwikkelingen.

Natuurlijke laag (1): zeekleigebied en randmeren

De provincie Overijssel heeft de ambitie om de stoerheid en het open karakter van dit landschap te bewaren en te versterken. Langs de waterrijke randen, kwelplekken en wielen zijn er kansen voor natuurontwikkeling, als herinnering aan de herkomst van dit landschapstype. Het patroon van geulen en kreken, kreekkruggen en hogere oevers en (voormalige) overstromingsvlaktes draagt bij aan de accentuering van het patroon en de hoogteverschillen en de beleefbaarheid daarvan.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap (2): zeekleilandschap

De provincie Overijssel heeft hier de ambitie om de kwaliteit van de grote open ruimtes met de verspreide erven en het subtiele reliëf in stand te houden. Dit betekent aandacht voor de ruimtes zelf, maar ook voor de kwaliteit van de horizon. Het vergezicht is namelijk beeldbepalend. De gebieden met dit gebiedskenmerk kunnen nog aan kwaliteit winnen als het 'dynamische deltakarakter' weer meer voelbaar wordt gemaakt. Dit kan worden gedaan door bijvoorbeeld het contrast tussen binnen- en buitendijs gebied te vergroten en het krekenspatroon zichtbaarder en beleefbaarder te maken. Als ontwikkelingen plaatsvinden in het zeekleilandschap, dan moeten deze bijdragen aan het behoud en versterking van de bestaande erven, lintdorpen en voormalige Zuiderzeestadjes.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap (2): laagveenontginningen

De provincie Overijssel heeft hier de ambitie om de grote open ruimtes, het patroon van sloten met beplantingen en de vochtige bloemrijke weides met weidevogels zoveel mogelijk in stand te houden en beleefbaar te maken. Grondgebonden landbouw is de drager van deze kwaliteiten. Overijssel heeft de norm gesteld dat de karakteristieke maat en schaal van de ruimte van de laagveenontginningen in stand gehouden moet worden. Er moet onderscheid blijven tussen gebieden met grote open ruimtes en gebieden met een langgerekte kavelstructuur met beplanting. Ook mag het waterpeil niet lager zijn dan voor graslandgebruik nodig is. Als ontwikkelingen plaatsvinden in dit gebiedstype, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van het lint als karakteristieke bebouwingsstructuur. Daarnaast worden het slotenspatroon en, waar aanwezig, de houtsingels als accentuering van de ruimtelijke structuur respecteert en versterkt bij de verdere ontwikkeling van de agrarische functie.

Stedelijke laag (3)

De stedelijke laag geeft de functie van de N307 aan. Het contrast tussen luwe en dynamische gebieden moet worden versterkt door het infrastructuurnetwerk. Bij versterking van de hoofdinfrastructuur staat de bereikbaarheidskwaliteit centraal en wordt (onder andere door middel van gebiedsontwikkeling) nieuwe aansluiting gevonden op het onderliggende landschap en de koppeling gemaakt met andere gebiedsopgaven. De provincie stelt voor autowegen de ambitie dat de bereikbaarheidskwaliteit leidend is. Dit vraagt om aanpassingen aan de infrastructuur (waar mogelijk opwaardering naar 100 km/uur). Autowegen lopen in een 'soepel' tracé over en door het landschap. De doorkruiste landschappen moeten een duidelijk gezicht naar de weg. Landschappelijke verschillen worden door een nieuwe of aangepaste tracering van wegen benut in plaats van genivelleerd. Nieuwe of vernieuwende autowegen vormen een aantrekkelijke landschappelijke structuur van (water)passages, groene kamers en lanen.

Laag van de beleving (4): bakens in de tijd

De provincie Overijssel heeft de ambitie om verbindingen en verbanden te creëren tussen bestaande bakens die onderdeel zijn van een groter geheel, maar nu verloren of geïsoleerd in het landschap liggen. De provincie stuurt op het inventariseren van de bakens in tijd. Ook stuurt de provincie op het moment dat ontwikkelingen in de buurt van bakens plaatsvinden om deze te behouden, te benutten en te versterken. Het betreft hier het inundatiegebied van de IJssellinie, historische infrastructuur en verdedigingslijnes.

Laag van de beleving (4): beleving van donkerte

De provincie Overijssel ziet donkerte als een te koesteren kwaliteit. De ambitie is om de huidige 'donkere' gebieden, ten minste zo donker te houden, maar deze bij ontwikkelingen liever nog wat donkerder te maken. Er moet terughoudend worden omgegaan zijn met de verlichting van wegen. Ook vraagt de provincie om te verkennen of het mogelijk is om de lichtbronnen 's nachts uit te zetten, of anders selectiever

richten. Er moet veel aandacht zijn voor het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.

4.11.2 Landschappelijke inpassing

In deze paragraaf wordt beschreven hoe het ontwerp is ingepast in haar omgeving. Ook wordt ingegaan op monumentale objecten, landschapspatronen, -structuren en -elementen.

Samenhangende landschapsvisie

Voor het programma IJsseldelta Zuid Fase 2 is een samenhangende landschapsvisie opgesteld door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten (bijlage XXIII). De ruimtelijke kwaliteitsaspecten van de landschapsvisie komen overeen met de gedachtelijn van IJsseldelta Zuid Fase I. De basis van de landschapsvisie bestaat uit een redeneerlijn, die bepalend is voor de vormgeving, inrichting en samenhang van de verschillende van het project IJsseldelta Zuid fase II. Hierbij zijn twee leidende principes bepaald:

- oeververbinding als Poort naar Flevoland/Entree Eiland van Kampen;
- continuïteit van het natuurlijke waterlandschap.

Oeververbinding als Poort naar Flevoland/Entree Eiland van Kampen

De oeververbinding (= brug) in de N307 is, afhankelijk van de rijrichting, één van de poorten naar Flevoland of één van de entrees tot het Eiland van Kampen. De beleving van de overgang van het oude naar het nieuwe land is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp van de oeververbinding.

- 1 vanaf de brug heeft de weggebruiker maximaal zicht op het natuurlijke waterlandschap van het Drontermeer, dat de scheiding is tussen het nieuwe en het oude land;
- 2 door de aanlandingen van de brug in te passen in de karakteristieken van beide landschappen wordt het onderscheid tussen beide oevers versterkt. Aan de Flevolandse kant betekent dit dat de sfeer van de grootschalige bosschil zo veel mogelijk wordt voortgezet tot aan de weg. Aan de Overijsselse kant moet de aanlanding zorgvuldig worden ingepast in het dijken- en terpenpatroon, zodat dit helder en 'leesbaar' blijft;
- 3 de vormgeving van de brug is ingetogen, net als van de andere bruggen over de randmeren en het Reevediep. De bruggen over de randmeren die deel uitmaken van een bovenregionale verbinding, zijn allemaal uitgevoerd als een betonnen brug met een lichte vloeiende toog in het alignement (ligt gebogen in horizontale richting), dat wordt voortgezet in het aansluitende grondwerk. Een soortgelijke oplossing heeft voor de N307 ook de voorkeur, zodat de nieuwe brug herkenbaar is als lid van dezelfde familie.

Continuïteit van het natuurlijke waterlandschap

De N307 kruist het natuurlijke waterlandschap van het Drontermeer. Uitgangspunt is dat de kenmerken van het dynamische natuurlandschap zo continu mogelijk onder de brug doorlopen:

- 1 de brug als minimale visuele onderbreking van het weidse waterlandschap: een zo groot mogelijke overspanning en een transparante verschijningsvorm (onder andere een dun brugdek en smalle pijlers).
- 2 de brug voert als een autonome structuur op 'pootjes' over het waterlandschap. De natuurlijke oeverlijn, maar ook het dijktaalud van de Flevodijk, loopt ononderbroken door onder de brug;
- 3 de oeververbinding is uit 1 stuk vormgegeven: brug(gen) en landhoofden vormen één architectonisch geheel.
- 4 de brug maakt deel uit van een recreatieve staande-mast-route, ook onder de brug is daarom sprake van een aangename ruimte.

De leidende principes zijn nader uitgewerkt in ontwerpprincipes voor:

- de brug;
- de aanlanding in Overijssel (vormgeving grondlichaam brugafrit met parallelwegen aan de Overijsselse kant);
- de voorzieningen in het water (vormgeving dijkprofiel en bekleding).

In bijlage XXIII zijn voorbeelduitwerkingen opgenomen die illustreren hoe de ontwerpprincipes kunnen worden toegepast.

Beeldkwaliteitsplan

Voor de borging van de ruimtelijke kwaliteit is in vervolg op de landschapsvisie door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten een Beeldkwaliteitsplan gemaakt. Het beeldkwaliteitsplan legt de eisen voor de ruimtelijke kwaliteit vast. Op hoofdlijnen gaat het beeldkwaliteitsplan uit van twee uitgangspunten:

- 1 versterken onderscheid tussen het oude en het nieuwe land;
 - zorgvuldige inpassing van de N307 in de landschappelijke karakteristieken van het oude en het nieuwe land;
 - maximaal zicht weggebruiker op het water en omliggende landschappen;
 - brug wordt vormgegeven als familie van bovenregionale verbindingen over de randmeren;
- 2 beleving van de waterdynamiek: brug wordt ingepast als minimale onderbreking van het bypasslandschap, het water, de dijk en natuurlijke rietoevers lopen zo continu mogelijk onder de brug door.

Het Beeldkwaliteitsplan is opgenomen in bijlage XXIV.

Monumentale objecten

Monumentale objecten (gemeentelijke- en rijksmonumenten) genieten bescherming in het kader van de Erfgoedwet en erfgoedverordeningen van de beide gemeenten. In en nabij het plangebied liggen enkele rijks- en gemeentelijke monumenten. Buiten het plangebied ligt een voormalig stoomgemaal (Flevoweg 74, rijksmonument). Hier vlakbij ligt, in het plangebied, een trafohuisje uit 1929 (gemeentelijk monument, bij Flevoweg 72). De voorliggende bestemmingsplannen ontzien de in- en om het plangebied aanwezige monumentale objecten. Er is geen sprake van aantasting van de aanwezige monumentale waarden.

Verandering in landschapspatronen, -structuren en -elementen

De verkaveling rondom het plangebied aan de Overijsselse kant is van oorsprong grotendeels langwerpig, in noordoost-zuidwestelijke richting. Kenmerkend binnen de Flevolandse bosrand is de regelmatige grootte van de bosvakken. De bosrand begint ten westen van het AZC. Van oorsprong was vanaf de Roggebotsluis naar het westen bewust een strook met open ruimte, waarna het bos zich verdichtte tot aan de weg. Intussen is het deel ten noorden van de weg al enigszins verdicht met bomen. De aanpassing aan de N307 voegt zich naar de huidige ligging van de weg en blijft grotendeels binnen de kavels die al zijn doorsneden bij de aanleg van de verbinding met de Roggebotsluis. Enkele fietsopritten, het knooppunt en de wegverlegging aan Flevolandse kant sluiten niet aan bij de huidige landschapsstructuur. Door inpassingsmaatregelen (zie hieronder) te nemen, blijft de ruimtelijke kwaliteit van het gebied geborgd.

Het beeldkwaliteitsplan [2a, onder meer in paragraaf 3.6 en 3.7] geeft een aantal inpassingsmaatregelen voor landschap, waaronder:

- de Drontermeerdijk kruist de N307 autonoom. De vorm van de dijk reageert niet op de vorm van de brug en vice versa;
- het landhoofd aan de Overijsselse kant wordt vormgegeven als doosvormig landhoofd, zodat herkenbaar is wat de dijk is en wat tot de N307 behoort;
- de hoofdrijbaan daalt tussen de aardebanen van de parallelwegen: de grondlichamen van de parallelwegen moeten aan weerszijden van de hoofdrijbaan even hoog zijn en de taluds dezelfde helling, waardoor er een 'canyon' met een symmetrisch profiel ontstaat. De canyon heeft over de totale lengte dezelfde hellingshoek;
- het viaduct wordt (op verzoek van de gemeente Kampen) naar het westen verschoven om hierdoor de grondlichamen van de parallelwegen zo beperkt mogelijk te houden. In het definitieve ontwerp ligt het viaduct nu in het verlengde van de waterkering (dijkvak N10) waarop de Reeveweg is gepland;
- het knooppunt N307- N306 wordt ingericht als onderdeel van de bosschil van Flevoland. Aan de noord- en zuidzijde is sprake van een stevige bosrand die de ruimte begrensd. Langs het AZC / Recreatiecomplex wordt daartoe een dichte bossingel ontwikkeld.

Ruimtelijk-visuele kenmerken

In de huidige situatie is in het overgrote deel van het plangebied sprake van een open landschap. Dat geldt voor het plangebied zelf, maar ook voor de polders bij Kampen (open zeekeleigebied) als voor de

noordelijkere IJsseldelta. De N307 ligt vrij onopvallend in het landschap. Aan de westzijde contrasteert het open gebied met het besloten Reevebos in Flevoland. Vanaf de Roggebotsluis is er alleen een zichtlijn over het water, omdat er langs beide oevers op het land veel bomen staan. In het oostelijk deel van het plangebied is er vanaf de N307 over grote delen wel een wijds uitzicht. Dit is in lijn met de gebiedskenmerken van laagveenontginningen, zoals beschreven in de Catalogus Gebiedskenmerken (2017).

Na de realisatie gaat het viaduct (bij de kruising van de N306 met de N307) over het natuurlijke waterlandschap van het Drontermeer. De zichtlijn over het water verbetert licht, omdat je straks onder de brug door kunt kijken. Vanaf de brug is er een goed zicht over het water en de openheid aan de Overijsselse kant van de N307. Dit is in lijn met de kenmerkende gebiedskenmerken van het zeekleigebied, zeekleilandschap en randmeren, zoals beschreven in de Catalogus Gebiedskenmerken (2017).

Door de aanlanding van de N307 aan de Overijsselse kant, wordt, in combinatie met de nieuwe dijken van IJsseldelta-Zuid, de openheid van het landschap beperkt. De hoger liggende N307 wordt gecombineerd met de nieuwe dijk langs de randmeren. Deze nieuwe dijk komt aan de oostkant meer landinwaarts te liggen en sluit bij de N307 aan op de oorspronkelijke dijk. Door de aanlanding te combineren met de dijk is verdere inperking van de openheid beperkt. Echter, het gedeelte aan de oostzijde, daar waar de dijk afbuigt naar het noorden tot aan de waterlijn, is tamelijk massief vormgegeven. Dit gaat ook in tegen de landschapsvisie. Dit staat echter de uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen niet in de weg.

Kwaliteit van historisch-geografische en bouwkundige waarden

In- en om het plangebied zijn historisch-geografische en bouwkundige waarden aanwezig. Ten oosten van het studiegebied liggen drie historische dijken: de St. Nicolaasdijk, de Zwartedijk en de Schansdijk. Langs het randmeer ligt de vroegere Zuiderzeedijk, met een grote cultuurhistorische waarde. Het hele binnendijkse gebied (gemeente Kampen) behoorde bij de inundatievlakte van de IJssellinie (gebiedskenmerk zoals beschreven in Catalogus Gebiedskenmerken 2017). De Roggebotsluis zelf is ook een voorbeeld van de strijd tegen het water en heeft daarmee ook cultuurhistorische waarde.

Het uitwateringskanaal wordt door de provincie Overijssel ook gezien als cultuurhistorisch waardevol, ook al is deze rond 1960 deels verlegd bij het aanleggen van de weg naar Flevoland. De loop en herkenbaarheid van het Uitwateringskanaal wordt verstoord door de verbreding en verhoging van het totale wegtracé. Hetzelfde geldt voor de doorsnijding van de Buitenwetering, de Schansdijk, St. Nicolaasdijk en Zwartedijk. Deze aantastingen worden beperkt door de voorliggende bestemmingsplannen op basis van de samenhangende landschapsvisie (bijlage XXIII) zo goed mogelijk in te passen.

4.11.3 Conclusie

De voorliggende bestemmingsplannen leiden niet tot aantasting van monumentale waarden in het plangebied. Er is wel sprake van een inbreuk op (cultuurhistorische) landschapspatronen, -structuren en -elementen, omdat enkele fietsopritten, het knooppunt en de wegverlegging aan Flevolandse kant niet aansluiten bij de bestaande landschapsstructuur. Ook zijn er veranderingen in de ruimtelijk-visuele kenmerken doordat de openheid van het landschap deels wordt aangetast. Deze aantastingen worden beperkt door het ontwerp van de N307 Roggebot op basis van de samenhangende landschapsvisie zo goed mogelijk ruimtelijk in te passen. De aspecten 'landschap en cultuurhistorie' staan de uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen niet in de weg.

4.12 Kabels en leidingen

In deze paragraaf worden de mogelijke effecten van de uitvoering van het plan op de ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen beschreven.

4.12.1 Toetsingskader en conclusie

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen moeten worden gewaarborgd en rond dergelijke leidingen moet rekening worden gehouden met zones waarbinnen mogelijk beperkingen gelden. Onder de leidingen die planologisch relevant zijn vallen leidingen voor:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten vaste stoffen en goederen;
- aardgas Leidingen met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of een halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- hoogspanningsverbindingen.

Er zijn geen planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen binnen het plangebied die moeten worden gewaarborgd in de bestemmingsplannen (zie bijlage XXV). Het aspect kabels en leidingen vormt daarom geen belemmering voor het plan.

4.13 Niet-Gesprongen Explosieven (NGE)

In deze paragraaf worden de mogelijke effecten van de uitvoering van het plan op Niet-Gesprongen Explosieven (NGE) in de bodem beschreven.

4.13.1 Toetsingskader

Na de Tweede Wereldoorlog zijn op diverse plekken in Nederland niet-gesprongen explosieven (verder NGE genoemd) achtergebleven. Deze NGE vormen een risico op het moment dat in de buurt van deze explosieven werkzaamheden in de bodem worden uitgevoerd, zoals graven. Voorafgaand aan deze werkzaamheden moeten NGE's verwijderd worden, of wel moet de aanwezigheid van deze NGE's worden uitgesloten.

4.13.2 Onderzoek en conclusie

In verband met het verwijderen van de Roggebotsluis, het bouwen van een nieuwe brug en de vernieuwing van de N307 moeten verschillende grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd. Daarom is een historisch vooronderzoek NGE (conform de WSCS-OCE richtlijn) uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van NGE. Het historisch vooronderzoek NGE is opgenomen in bijlage XXVI. Het onderzoeksgebied betreft een straal van 200 m rond het werkgebied.

Uit het vooronderzoek zijn geen verdachte gebieden naar voren gekomen. De voorliggende bestemmingsplannen kunnen voor wat betreft het aspect NGE dan ook doorgang vinden zonder verdere maatregelen.

Het aspect 'Niet-gesprongen Explosieven' vormt geen belemmering voor onderhavige bestemmingsplannen.

4.14 Milieueffectrapportage

Voor het vaststellen van de voorliggend bestemmingsplannen is een 'Actualisatie MER' opgesteld (bijlage V). In 2013 is een milieueffectrapport opgesteld voor het gehele project IJsseldelta Fase 2. De 'Notitie Actualisatie MER' is een actualisatie van het milieueffectrapport uit 2013 en brengt de milieueffecten van de verwijdering van de Roggebotsluis, de aanpassing van de oeververbinding en de reconstructie van de N307 nader in beeld. In deze notitie is ook aandacht besteed aan de (tijdelijke) effecten van de aanleg van het project.

Uit de 'Actualisatie MER' blijkt dat het versneld uitvoeren van IJsseldelta Fase 2 een aantal voordelen oplevert: de capaciteit van het spuimiddel hoeft niet meer vergroot te worden na het gereedkomen van Fase 1, de bouw van de Reevesluis kan meteen worden afgestemd op de eindsituatie. Ook kan het inlaatwerk vanuit de IJssel met een vaste overlaat worden aangelegd.

De milieueffecten van de gebruiksfase zijn voor veel aspecten gelijk aan de effecten in het MER 2013. De eindsituatie na de versnelde uitvoering van Fase 2 is immers dezelfde als beoogd in 2013. De aanpassing van de N307 met de ongelijkvloerse aansluiting op de N306 is nu uitgewerkt in een referentieontwerp, in een Plan in Hoofdpijnen en opgenomen in de scope van het project. Een nieuwe activiteit is de vaargeul die verdiept wordt naar NAP - 5,0 m en er komt een bypass met aanlegvoorzieningen voor schepen die een doorvaarthoogte van meer dan 7 m nodig hebben.

Na de uitvoering van Fase 2 wordt voldaan aan de taakstelling voor waterstandsverlaging. De milieueffecten komen grotendeels overeen met de beschrijving in het MER 2013. Het MER 2013 omvatte wel het gehele studiegebied van IJsseldelta-Zuid, waardoor vergelijking van de effecten niet altijd goed mogelijk is. De belangrijkste verschillen in de effecten zijn:

- voor geohydrologie: door de verdieping van de vaargeul zijn de hydrologische effecten groter en zal er meer wegzijging zijn uit het verlengde Vossemeer en daarmee op de binnendijkse waterhuishouding aan weerszijden van het plangebied;
- de effectbeoordeling van de milieu-hygiënische kwaliteit van de vrijkomende grond is neutraal: geen verslechtering of verbetering van de bodemkwaliteit. De grondbalans is niet gesloten: er moet veel grond worden afgevoerd vanwege de verwijdering van de Roggebotsluis (in de verwijderingsfase) en aangevoerd vanwege de aanleg van de N307 (beschreven in de gebruiksfase). In 2013 was de grondbalans ook niet gesloten. De kwaliteit van de waterbodem is geen belemmering voor de uitvoering van de N307 Roggebot (incl. het verwijderen van het sluiscomplex en de aanpassing van de vaargeul). Dit geldt zowel voor de effecten van de ingrepen in het projectgebied, als de haalbaarheid van de voorgenoemde ontwikkelingen;
- voor ecologie:
 - soortenbescherming: Voor effecten op beschermde soorten geldt dat voor soorten uit de soortgroep zoogdieren, vleermuizen, vogels, vlinders en mogelijk vogels met jaarrond beschermde nesten negatieve effecten zijn te verwachten. Daarom zijn maatregelen nodig, waarmee de effecten zo goed als mogelijk worden voorkomen en waarmee natuurwinst wordt geboekt, en moet een ontheffing worden aangevraagd;
 - gebiedsbescherming: in de gebruiksfase is uitsluitend sprake van een effect als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Rijntakken. Het betreft een permanente toename op twee leefgebieden in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Er is een maximale toename berekend van 0,03 mol/ha/jaar. In de huidige situatie is al sprake van een overbelaste situatie. Er zijn twee vogelrichtlijnsoorten met een instandhoudingsdoel als broedvogel die gebruik maken van een of beide leefgebieden. Dit zijn kwartelkoning en watersnip. Geconcludeerd wordt, dat er geen sprake is van een significant negatief effect op het leefgebied van de kwartelkoning door de (zeer beperkte en plaatselijke) toename van stikstofdepositie. Ook voor de watersnip geldt dat er geen sprake is van een significant negatief effect op het leefgebied van de Watersnip door de (zeer beperkte en plaatselijke) toename van stikstofdepositie;
- voor landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn de effecten groter:
 - de aanpassing van de N307 heeft een negatief effect op de landschapspatronen, -structuren en -elementen doordat enkele fietsopritten, het knooppunt met N306 en de wegverlegging aan Flevolandse kant niet aansluiten bij de huidige landschapsstructuur;
 - wat betreft cultuurhistorie is er ook een negatief effect doordat de herkenbaarheid en loop van het Uitwateringskanaal wordt verstoord;
 - op archeologie heeft vooral de vernieuwing van de N307 met zijn grotere ruimtebeslag en de verdieping van de vaargeul effect, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden aangetast;
- het geluidbelast oppervlak (> 48 dB) vanwege het project N307 - Roggebot Kampen neemt toe in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen noodzaakt tot reconstructie voor 9 woningen. Dat is een negatief effect. Het is nodig om mitigerende maatregelen te nemen, omdat de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie met

meer dan 2 dB stijgt (zonder mitigerende maatregelen). De geluidsbelasting kan worden teruggebracht door een dunne deklaag type A (geluidsreducerend asfalt) toe te passen op de hoofdrijbaan van de N307 bij alle woningen waar een reconstructie nodig is. Vanuit natuurbescherming (NNN en Natura 2000) is gebleken dat een dunne deklaag type A over een lengte van 1.700 m wettelijk verplicht is, om de geluidsbelasting in de nabijgelegen natuurgebieden (Natura 2000 en NNN) niet te laten toenemen. Bij 6 woningen aan de Vossemeerdijk wordt daarmee de overschrijding van de grenswaarde teruggebracht tot aan de grenswaarde of lager. Deze dunne deklaag A wordt verlengd tot 150 m voorbij de kruising met de toe- en afritten van de N50, tot een lengte van in totaal 3.100 m. Hiermee worden de overschrijdingen bij de overige woningen weggenomen. Deze maatregel is akoestisch financieel doelmatig en is in lijn met het geluidbeleid van de provincie Overijssel. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen aan de wijziging van de N307;

- voor de gebruiksfuncties zijn er positieve effecten voor de toegankelijkheid van het gebied en voor de verblijfsrecreatie door de verbeterde ontsluiting met de parallelstructuur langs de N307. De effecten op landbouwstructuur zijn negatief, omdat de vernieuwing van de N307 en de aanleg van parallelwegen voor extra ruimtebeslag op landbouwpercelen aan de Overijsselse kant zorgt. Percelen worden daardoor doorsneden en moeten deels worden opgekocht, waardoor het areaal landbouwgrond afneemt. Naar verwachting zal ook het Noordelijk Drontermeer worden gesloten voor aal- en wolhandkrabvisserij op grond van de Beleidsregel van de Minister van Economische zaken. Hierdoor zullen (beroeps)vissers niet meer kunnen vissen op deze soorten in het Noordelijk Drontermeer.

De belangrijkste effecten in de aanlegfase zijn geluidshinder, een tijdelijke stremming voor het scheepvaartverkeer en voor schepen met een staande mast en voor de stikstofdepositie. De geluidshinder kan worden gereduceerd met tenminste 10 dB door het drukken van de damwanden in plaats van trillen en het schroeven van de fundering in plaats van heien.

4.15 Uitvoeringsparagraaf

In deze paragraaf wordt de uitvoering van het project N307 Roggebot beschreven. Allereerst worden de werkzaamheden in de uitvoeringsfase beschreven. Vervolgens wordt de hinder voor weg- en scheepvaartverkeer, geluidhinder en trillinghinder tijdens de uitvoeringsfase behandeld.

4.15.1 Werkzaamheden in uitvoeringsfase

Het project N307 Roggebot - Kampen bestaat uit een aantal onderdelen:

- verwijderen Roggebotsluis en de (klep)brug en bouwen nieuwe brug;
- verbeteren van de N307 door onder andere het verwijderen en aanbrengen van nieuw wegdek op de N307, het verleggen van de weg op enkele delen en parallelbanen aan te leggen;
- afgraven van de bestaande oevers voor de verbetering van de doorstroming.

Hiervoor zijn verschillende werkzaamheden nodig. Voor de bouwfaserings van de sloop van de Roggebotsluis en de bouw van de nieuwe brug zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het weg- en scheepvaartverkeer moet tijdens de uitvoering zo min mogelijk worden gestremd;
- te allen tijde moet de waterveiligheid zijn gewaarborgd. De sluis en de Roggebotdam zal als waterkering dus in functie moeten blijven, zolang de dijken langs het Drontermeer nog niet voldoen aan de waterstandsnormen 'buitendijks' en de Reevedam met nieuwe Reevesluis nog niet is gerealiseerd;
- de lozingsfunctie bij de Roggebot moet worden gewaarborgd zolang er nog geen open verbinding is tussen het Vossemeer en het Drontermeer.

De bouwfaserings van de sloop van de Roggebotsluis en de bouw van de nieuwe brug is opgedeeld in vijf fases. Navolgend tabel geeft de fases weer.

Tabel 4.16 Fasering sloop Roggebotsluis en bouw nieuwe brug

Fase	Omschrijving	Toelichting
1	voorbereiding	in deze fase wordt het gebied waar de brug wordt gebouwd voorbereid voor de werkzaamheden
2	bouw brug aan weerszijden van de vaarweg en aanliggende grondlichamen	in deze fase worden de landhoofden met aanliggende grondlichamen gemaakt en de brugdelen aan weerszijden van de vaarweg (inclusief het beweegbare deel van de brug)
3	afbouw vaste brug over de sluis	in deze fase wordt het vaste deel van de brug over de sluis heen gebouwd
4	in gebruikname nieuwe brug en ontgraven Roggebotdam	in deze fase wordt de nieuwe brug in gebruik genomen voor het landverkeer. Vervolgens wordt gestart met het afgraven van het aan de noordkant van de beweegbare brug gelegen weg, om zo een doorgang te kunnen maken voor de scheepvaart
5	sloop sluis en afwerking	in deze fase wordt de sluis afgesloten voor scheepvaartverkeer (het scheepvaartverkeer wordt door de het beweegbare deel van de brug geleid). Vervolgens kan worden aangevangen met de sloop van de sluis

Voor de aanleg is verder ruimte nodig voor bouw- en werkterrein. De exacte locaties van het bouw- en werkterrein zijn nog niet bekend. Uitgangspunt is dat deze terreinen bereikbaar zijn vanaf de openbare weg, of vanaf het water, waardoor er geen aparte bouwwegen nodig zijn.

Alle werkzaamheden in het kader van het project N307 Roggebot starten naar verwachting begin 2021. Het project is uiterlijk eind 2022 gereed. In bijlage VII is een nadere specificatie opgenomen van de werkzaamheden en gevolgen voor verkeer en leefomgeving per fase en de planning.

4.15.2 Beperking van hinder voor weg- en scheepvaartverkeer tijdens uitvoeringsfase

Met moderne communicatie en slimme planning van afsluitingen en omleidingen wordt de overlast tijdens de realisatie voor al het verkeer en voor de inwoners en ondernemers rondom de N307 minimaal te houden. Dit vraagt om een intensieve afstemming qua bouwverkeer, wegafsluitingen, hinder voor omwonenden en scheepvaartverkeer. In het onderzoek planning en wijze van uitvoering (Bijlage VII) is een reëel uitvoeringsscenario geschetst, waarbij geen grote omleidingen nodig zijn. Er zijn slechts lokale omleidingen voor het secundaire verkeer (auto- en vrachtverkeer en fiets- en wandelverkeer) nodig en beperkte omleiding voor het verkeer op de N306.

Ook het vaarverkeer kan in alle fases van de uitvoering nagenoeg ongestoord plaatsvinden. Ook wordt de passagetijd van de Roggebotdam ten opzichte van de huidige situatie tijdens de bouw niet groter. Er zijn drie fases tijdens de uitvoering waar wel hinder en/of stremming voor het vaarverkeer te verwachten is:

- 1 het inhangen van de brugpijlers in het vaste deel van de brug over de Roggebotsluis. Tijdens deze werkzaamheden mag niet onder het werk door worden gevaren. De te verwachten stremming is vijf werkdagen. Door de werkzaamheden 's avonds of 's nachts uit te voeren, kan de hinder worden beperkt;
- 2 het doorgraven van de Roggebotdam. Dan vaart het vaarverkeer onder het vaste deel van de brug door en is de staande mastroute gestremd. Deze hinder is te beperken (te mitigeren = letterlijk te verzachten) door deze werkzaamheden buiten het recreatievaartseizoen uit te voeren (november - februari);
- 3 tijdens de verwijdering van de Roggebotsluis moet al het vaarverkeer door het beweegbare deel van de brug varen. De open verbinding in de Roggebotdam is dan beperkt. De bestaande vaargeul heeft wel voldoende afmetingen om de scheepvaart vlot en veilig te laten passeren. Een mogelijk effect van de (tijdelijk) vernauwde opening kan zijn dat bij op- en afwaaien een verhoogde stroomsnelheid te verwachten is die het vaargedrag nadelig kan beïnvloeden. Op basis van de Richtlijn vaarwegen is

bepaald dat als een stroomsnelheid van meer dan 0,5m/s wordt verwacht, de scheepvaart hier nadelig wordt beïnvloed.

In het Projectplan Waterwet Verwijderen Roggebotsluis (bijlage II) wordt nader ingegaan op het beperken van de nadelige gevolgen van het verwijderen van de Roggebotsluis.

4.15.3 Geluidhinder tijdens de uitvoeringsfase

Tijdens de werkzaamheden kan geluidhinder optreden. Hoeveel geluidhinder op zal treden is afhankelijk van de uitvoeringswijze. Indien de uitvoeringswijze en planning bekend is moet er getoetst worden aan de geldende richt- en grenswaarden voor bouwlawaai. Indien als gevolg van de bouw en sloop de geldende richt- en grenswaarden worden overschreden dient een ontheffing op grond van artikel 8.3 Bouwbesluit 2012 aangevraagd te worden. In bijlage X wordt nader ingegaan op de geluidseffecten in de aanlegfase.

4.15.4 Trillinghinder tijdens de uitvoeringsfase

Voor de bestemmingsplannen zijn de effecten van trillingen op het plan onderzocht (zie bijlage X). Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.1), ook het aspect trillingen worden beoordeeld. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

SBR-richtlijn

De SBR-richtlijn is een 'Meet- en beoordelingsrichtlijn voor trillingen'. Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- deel A, Schade aan gebouwen;
- deel B, Hinder voor personen in gebouwen;
- deel C, Storing aan apparatuur.

De richtlijn heeft alleen betrekking op trillingen die komen van buiten het te beoordelen gebouw. Het gaat hierbij om trillingen die via funderingen en de ondergrond het gebouw bereiken. Dit is ook het beoordelingscriterium voor deel A. Het beoordelingscriterium voor deel B wordt gemeten op vloeren, omdat de hinder daar optreedt.

Beoordelen van trillingshinder

Trillingshinder wordt beoordeeld aan de hand van het gemiddelde en het maximale trillingsniveau. Voor een aantal type trillingen en een aantal gebouwfuncties zijn grens- en streefwaarden in de SBR-richtlijn opgenomen. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een wezenlijke kans op hinder.

Beoordelen van schade

Schade aan gebouwen wordt beoordeeld op basis van de grenswaarden. Overschrijding van deze waarden wordt beoordeeld als een onacceptabele kans op schade. Hierbij is niet altijd daadwerkelijk sprake van schade.

Resultaten

Schade aan gebouwen

In de SBR-richtlijn deel A zijn grenswaarden opgenomen om een verhoogde kans op schade aan gebouwen te voorkomen. Werkzaamheden die tijdens de aanlegfase trillingen kunnen opleveren zijn de bouw van kunstwerken, de aanpassing van het grondlichaam (aarden baan), inclusief de herinrichting van wegen en de verlegging van kabels en leidingen. Ook het verwijderen van de Roggebotsluis is een activiteit die trillingen kan veroorzaken.

Tijdens de verschillende fasen van de aanleg zijn er diverse werkzaamheden die trillingen kunnen veroorzaken:

- bouwverkeer: Tijdens de aanleg kan het bouwverkeer regelmatig kortdurende trillingen veroorzaken. Dit is afhankelijk van de afstand van de werkterreinen tot de plek waar de werkzaamheden beginnen (de zogenaamde maatgevende eerstelijns bouwkundige objecten);
- realisatie van de brug en de aarden baan: de handling van prefab elementen en andere bouwmaterialen door kranen kunnen kortdurende trillingen veroorzaken. Als de handling van prefab elementen en andere bouwmaterialen door kranen gecontroleerd en zorgvuldig wordt uitgevoerd, is er geen verhoogde kans op schade ten gevolge van bouwverkeer te verwachten.

Verder worden er tijdens de bouw diverse werkzaamheden uitgevoerd waarvan geen trillingsoverlast wordt verwacht:

- realisatie van de fundering van de kunstwerken: tijdens deze fase wordt geen gebruik gemaakt van technieken die (relevante) trillingen voortbrengen. Er worden hierbij alleen trillingsarme technieken ingezet, die naar verwachting geen verhoogde kans op schade geven;
- bouwverkeer op de werkterreinen: door het uitgangspunt dat werkterreinen op korte afstand van het werk worden gerealiseerd en de afstanden van het tracé tot de zgn. maatgevende eerstelijns bouwkundige objecten van 150 m, is er ook geen verhoogde kans op schade als gevolg van trillingen door bouwverkeer te verwachten.

Sinds 2012 zijn in artikel 8.4 van het Bouwbesluit specifieke voorschriften voor trillingen in de aanlegfase opgenomen. De grenswaarden in het Bouwbesluit zijn gebaseerd op het tijdelijk toestaan van een verhoogde mate van hinder voor bouw- en sloopwerkzaamheden.

Uit het onderzoek 'Negatieve effecten tijdens sloop en bouw' (bijlage X) komt naar voren dat op basis van de beschikbare informatie en de inzet van trillingsarme technieken voor de funderingen, in de aanlegfase naar verwachting wordt voldaan aan het Bouwbesluit 2012.

Samenvattend is de conclusie voor de effecten als gevolg van trillingen in de aanlegfase dat er, op basis van de beschikbare informatie en de inzet van trillingsarme technieken, naar verwachting geen sprake is van een verhoogde kans van trillingen aan gebouwen conform de SBR-richtlijn deel A. Voor wat betreft de effecten van trillingen op bebouwing wordt voldaan aan het Bouwbesluit 2012. Als niet kan worden voldaan aan artikel 8.4, dan moet er een ontheffing worden aangevraagd.

5

JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Allereerst wordt ingegaan op de algemene opzet van de planregels. Vervolgens worden de planregels van het gedeelte van het plangebied in de gemeente Dronten en het gedeelte van het plangebied in de gemeente Kampen beschreven.

5.1 Algemeen

5.1.1 Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder, et cetera) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- 1 de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren;
- 2 de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

De regels van het bestemmingsplan bevatten regels voor gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het (juridische) bindende onderdeel van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking; maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.1.2 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

- 1 inleidende regels: in dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2);
- 2 bestemmingsregels: in dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn, dan worden deze ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifieker ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de toegestane functies. Aansluitend worden afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels opgenomen. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsplanbepalingen ook in andere artikelen relevante

informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld;

- 3 algemene regels: in de laatste twee hoofdstukken zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Deze bepalingen hebben betrekking op het gehele plan. Het betreffen achtereenvolgens algemene regels, zoals een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels;
- 4 overgangs- en slotregels: in het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.1.3 Planregels gemeente Dronten

In deze paragraaf wordt artikelsgewijs een toelichting geven op de regels die horen bij het gedeelte van het plangebied in de gemeente Dronten.

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Begrippen die in de regels worden gebruikt en die uitleg behoeven, worden in dit artikel uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel bevat technische regelingen om onder andere oppervlaktes, hoogtes, dieptes en breedtes te kunnen bepalen.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn in de gemeente Dronten toegestaan wegen, fiets- en wandelpaden en parkeervoorzieningen. Gekozen is om een brede verkeersbestemming vast te leggen, waarmee ook beplanting en diverse waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals dammen, duikers en sloten binnen deze bestemming zijn toegestaan. Viaducten zijn eveneens toegestaan. Op gronden met de bestemming verkeer mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn bouwwerken, die geen gebouwen zijn toegestaan. Voor deze bouwwerken is een maximale bouwhoogte opgenomen van 10 m voor viaducten.

Funcctieaanduiding 'viaduct'

Als specifieke functieaanduiding is opgenomen dat op de plek van de aanduiding 'viaduct' een viaduct gerealiseerd mag worden. Hiermee wordt de ligging van het viaduct begrensd.

Funcctieaanduiding 'weg-wegligging'

Als specifieke functieaanduiding is opgenomen dat de weg, exclusief in en uitvoegstroken, op de plek van de aanduiding 'weg-wegligging' wordt gerealiseerd. Hiermee wordt ligging van de weg begrensd.

Artikel 4 Water

De in het plangebied aanwezige waterlopen zijn onder de bestemming 'Water' gebracht. Het gaat om water en waterstaatkundige doeleinden. Daarnaast zijn bermen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, kunstwerken en kademuren, bruggen ten behoeve van fiets- en wandelpaden, dammen en/of duikers en natuurvriendelijke oevers toegestaan binnen de bestemming 'Water'. Op de gronden met de bestemming water mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Voor deze bouwwerken is een maximale bouwhoogte opgenomen van 5 m.

Funcctieaanduiding 'Brug'

Ter plaatse van de functieaanduiding 'Brug' is de brug toegestaan voor het wegverkeer. De maximale hoogte van de brug bedraagt 16 m in verband met het realiseren van de klepbrug voor het doorlaten van recreatievaart. De maximale hoogte van het wegdek bedraagt maximaal 12 m boven NAP.

Daarnaast is een maximale breedte voor het wegdek opgenomen. Deze functieaanduiding maakt het mogelijk om de nieuwe brug te realiseren.

Funcctieaanduiding 'weg-wegligging'

Als specifieke functieaanduiding is opgenomen dat de weg, exclusief in en uitvoegstroken, op de plek van de aanduiding 'weg-wegligging' wordt gerealiseerd. Hiermee wordt ligging van de weg begrensd.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 3

De gronden waar een 'Waarde - Archeologie' op rust, zijn behalve voor de daarin voorkomende bestemmingen, ook bestemd voor de bescherming van de aanwezige, of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. De aangewezen archeologische gronden zijn beschermd met een omgevingsvergunning. Het uitvoeren van werken en werkzaamheden, die de ondergrond en de zich daarin bevindende archeologische relictten kunnen aantasten, zijn verboden, tenzij hiervoor een vergunning wordt gevraagd. Deze zal slechts worden verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

Binnen de bestemming Waarde – Archeologie 3 zijn de gronden opgenomen die zijn aangeduid op de Archeologische monumentenkaart voor bescherming. Dit zijn gebieden waar daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn. Dit gebied heeft het hoogste beschermingsniveau: bij ingrepen waarvan het plangebied groter is dan 500 m² en dieper dan 40 cm is archeologisch onderzoek nodig. Deze waarde ligt hoofdzakelijk op terpen.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

De op de kaart voor 'Water - Waterkering' aangewezen gronden zijn bestemd voor werken voor de waterkering. Deze bestemming is gelegd waterkering Roggebot met daarin de Roggebotsluis en op de primaire waterkering de Drontermeerdijk. Binnen deze bestemming is het gebruik voor verkeersdoeleinden toegestaan. Voor het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van dijken en aarden wallen, het planten van bomen en struiken, het dempen en graven van waterlopen en het verwijderen en aanbrengen van verhardingen, is een omgevingsvergunning uitvoeren van werken nodig.

Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen, aanduidingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hieronder toegelicht.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Deze regel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Daar voor een gebouw een zeker open terrein is vereist, wordt via de anti-dubbeltelregel voorkomen dat eenzelfde terrein twee keer wordt 'meegenomen' bij de beoordeling van een bouwaanvraag. Grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij een nieuwe bouwaanvraag.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt strijdig gebruik beschreven wat voor het hele plangebied (dus ongeacht de bestemming) van het bestemmingsplan geldt.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Voor geringe overschrijding van bepaalde bouwvoorschriften, alsmede voor kunstobjecten en bouwwerken van openbaar nut, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen. Dit vergroot de flexibiliteit van het plan.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel worden gebiedsaanduidingen beschreven die voorkomen in het plangebied van het bestemmingsplan, namelijk 'geluidzone-weg' en 'vrijwaringszone-dijk'.

Artikel 10.1 Gebiedsaanduiding 'geluidzone-weg'

De gebiedsaanduiding 'geluidzone – weg' is opgenomen ter bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met de geluidsbelasting van de weg. In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemmingen mogen geen nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd.

Artikel 10.2 Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'

Aan de beschermingszone van de waterkering wordt de gebiedsaanduiding vrijwaringszone – dijk toegekend. Deze wijze van bestemmen is dwingendrechtelijk voorgeschreven in artikel 2.11.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. De beschermingszone dient ter bescherming van de waterkering en ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen en activiteiten die van invloed kunnen zijn op het functioneren, de instandhouding of de bereikbaarheid van de waterkering.

Artikel 11 Profiel waterkering

In dit artikel wordt aangegeven dat burgemeester en wethouders onder voorwaarden de grenzen van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk' mogen wijzigen.

Artikel 12 Algemene procedureregels

In dit artikel wordt ingegaan op de procedure van het bestemmingsplan.

Artikel 13 Voldoende parkeergelegenheid

In dit artikel worden regels gesteld ten aanzien van voldoende parkeergelegenheid. In dit artikel is een dynamische verwijzing opgenomen naar het parkeerbeleid van de gemeente Dronten.

Artikel 14 Voorrangsregel

In dit artikel wordt ingegaan op de verhouding tussen enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen. Ook wordt ingegaan op de verhouding tussen dubbelbestemmingen onderling,

Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht bouwwerken

In dit artikel wordt strijdig gebruik beschreven wat voor het hele plangebied (dus ongeacht de bestemming) van het bestemmingsplan geldt.

Artikel 16 Overgangsrecht gebruik

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan of waarvoor een bouw- dan wel omgevingsvergunning is aangevraagd, mogen blijven bestaan, ook wanneer dit strijdig is met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd worden.

Artikel 17 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald. Deze regels worden aangehaald als: Planregels van het bestemmingsplan Dronten - N307 Roggebotcomplex (8091).

5.1.4 Planregels gemeente Kampen

In deze paragraaf wordt artikelsgewijs een toelichting geven op de regels die horen bij het gedeelte van het plangebied in de gemeente Kampen.

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Begrippen die in de regels worden gebruikt en die uitleg behoeven, worden in dit artikel uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel bevat technische regelingen om onder andere oppervlaktes, hoogtes, dieptes en breedtes te kunnen bepalen.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

Deze bestemming geldt voor onbebouwde agrarische gronden. De gronden met de bestemming agrarisch zijn bestemd voor grondgebonden agrarisch gebruik. Daarnaast zijn bijbehorende extensieve recreatie, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan op gronden met de bestemming 'agrarisch'. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming agrarisch mogen niet hoger zijn dan 2,5 m. De bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer bedragen dan 1 m.

Artikel 4 Verkeer

In de gemeente Kampen ligt de bestemming verkeer op de N307 en de omliggende parallelstructuur (ontsluitingswegen en fietspaden). Binnen de bestemming zijn kades en viaducten toegestaan. Daarnaast omvat de bestemming ook groenvoorzieningen en bermen, water, watergangen, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen. Verder zijn parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, bouwwerken, toegestaan. Ook daarbij behorende bouwwerken zijn toegestaan.

Op het Overijsselse deel van de N307 is een viaduct over de N307 voorzien ten behoeve van het bestemmingsverkeer aan weerszijden van de N307. In de bouwregels is een maximale hoogte opgenomen voor deze brug. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2,5 m bedragen.

Functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - wegligging'

Als specifieke functieaanduiding is opgenomen dat de weg, exclusief in en uitvoegstroken, op de plek van de aanduiding 'weg-wegligging' wordt gerealiseerd. Hiermee wordt ligging van de weg begrensd.

Functieaanduiding 'viaduct'

Als specifieke functieaanduiding is opgenomen dat op de plek van de aanduiding 'viaduct' een viaduct gerealiseerd mag worden. Hiermee wordt de ligging van het viaduct begrensd.

Artikel 5 Water

Deze bestemming omvat al het water dat van primair belang is voor de waterhuishouding van het gebied, waaronder het te verleggen uitwateringskanaal. Water dat voor de waterhuishouding niet van belang is, is opgenomen in de bestemmingsomschrijving van andere bestemmingen. De hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde zoals waterkeringen, oeverbeschoeiingen, duikers, meerpalen en steigers, mag niet meer dan 3,5 m bedragen. In overige gevallen mag de bouwhoogte niet meer dan 5 m bedragen.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 3

De gronden waar een 'Waarde - Archeologie 3' op rust, zijn behalve voor de daarin voorkomende bestemmingen, ook bestemd voor de bescherming van de aanwezige, of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. De aangewezen archeologische gronden zijn beschermd met een omgevingsvergunning. Het uitvoeren van werken en werkzaamheden, die de ondergrond en de zich daarin bevindende archeologische relictten kunnen aantasten, zijn verboden, tenzij hiervoor een vergunning wordt gevraagd. Deze zal slechts worden verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

Binnen de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 3 zijn de gronden opgenomen die zijn aangeduid op de Archeologische monumentenkaart voor bescherming. Dit zijn gebieden waar daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn. Dit gebied heeft het hoogste beschermingsniveau: bij ingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek nodig. Deze waarde ligt hoofdzakelijk op terpen.

Artikel 7 Waarde - Cultuurhistorie

Deze bestemming is opgenomen ter bescherming van de cultuurhistorische waarden van het landschap. De dubbelbestemming komt voor op twee locaties in het plangebied. De bestemming heeft betrekking op landschapselementen op en rond de Zwartendijk. Het gaat hier om kolken en terpen die cultuurhistorisch van belang zijn. Ter bescherming van de cultuurhistorische waarde van de genoemde landschapselementen is een omgevingsvergunning opgenomen op grond waarvan werken en werkzaamheden niet zonder meer kunnen worden uitgevoerd.

Artikel 8 Waarde - Landschap

Deze bestemming is opgenomen ter bescherming van de dijklichamen die in het plangebied liggen zoals de Zwartedijk en Schansdijk. De bescherming biedt uit de mogelijkheid om nadere eisen te stellen wanneer gebruik of bouwactiviteiten landschappelijke waarden zouden kunnen aantasten. Op voorhand zijn deze activiteiten mogelijk binnen de bestemming, maar de gemeente Kampen kan, als dat nodig is, ook actie ondernemen (vinger aan de pols). In de regels is een omgevingsvergunningplicht opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde. Het gaat hier met name om het vergraven, dempen, verbreden of verdiepen van sloten, vijvers en poelen. Dit zou namelijk tot gevolg kunnen hebben dat kenmerkende landschappelijke waarden worden aangetast.

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

Deze bestemming beschermt de primaire waterkeringen in het plangebied. Bouwwerken voor andere bestemmingen, die met deze dubbelbestemming samenvallen, mogen alleen worden gebouwd met toepassing van een afwijking, op voorwaarde dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de waterstaatsbelangen en vooraf advies is ingewonnen van de waterstaatsbeheerder.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een andere (dubbel)bestemming moeten niet alleen de belangen van deze bestemmingen worden afgewogen, maar ook de waterstaatsbelangen.

Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen, aanduidingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hieronder toegelicht.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Voor geringe overschrijding van bepaalde bouwvoorschriften, alsmede voor kunstobjecten en bouwwerken van openbaar nut, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen. Dit vergroot de flexibiliteit van het plan.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Deze regel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Daar voor een gebouw een zeker open terrein is vereist, wordt via de anti-dubbeltelregel voorkomen dat eenzelfde terrein twee keer wordt 'meegenomen' bij de beoordeling van een bouw aanvraag. Grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij een nieuwe bouw aanvraag.

Artikel 11 Algemene bouwregels

In dit artikel wordt vastgelegd dat er geen windmolens ten behoeve van energieopwekking mogen worden gebouwd in het plangebied.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt strijdig gebruik beschreven wat voor het hele plangebied (dus ongeacht de bestemming) van het bestemmingsplan geldt. In dit artikel zijn regels omtrent parkeren opgenomen (zie hieronder).

Artikel 12.2 Parkeren

Op grond van deze gebruiksregel is het gebruik of bouwen, bestaand uit de oprichting van een gebouw, de verandering van functie of de uitbreiding van bestaand gebruik, slechts toegestaan als er voorzien wordt in

voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein. Hiermee wordt geborgd dat er voldoende parkeergelegenheid en/of laden en lossen op eigen terrein is.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel worden gebiedsaanduidingen beschreven die voorkomen in het plangebied van het bestemmingsplan, namelijk 'vrijwaringszone-dijk', 'geluidzone-industrie' en 'geluidzone-weg'.

Artikel 13.1 Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'

Aan de beschermingszone van de waterkering wordt de gebiedsaanduiding vrijwaringszone – dijk toegekend. Deze wijze van bestemmen is dwingendrechtelijk voorgeschreven in artikel 2.11.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. De beschermingszones dient ter bescherming van de waterkering en ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen en activiteiten die van invloed kunnen zijn op het functioneren, de instandhouding of de bereikbaarheid van de waterkering.

Artikel 13.2 Gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie'

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' mag het aantal geluidsgevoelige functies op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan niet toenemen.

Artikel 13.3 Gebiedsaanduiding 'geluidzone - weg'

Deze aanduiding is opgenomen ten behoeve van eventuele benodigde ruimte voor uitbreiding of aanpassing van de weg. In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemmingen mogen geen nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel wordt ingegaan op de verhouding tussen enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen. Ook wordt ingegaan op de verhouding tussen dubbelbestemmingen onderling,

Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht bouwwerken

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan of waarvoor een bouw- dan wel omgevingsvergunning is aangevraagd, mogen blijven bestaan, ook wanneer dit strijdig is met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd worden.

Artikel 18 Overgangsrecht gebruik

In dit artikel wordt strijdig gebruik beschreven wat voor het hele plangebied (dus ongeacht de bestemming) van het bestemmingsplan geldt.

Artikel 19 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald. Deze regels worden aangehaald als: 'Planregels bestemmingsplan N307 - Kampen.

UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorgenomen plan voor de N307 Roggebot draagt met de vernieuwing van de N307 bij aan het realiseren van een betere en veiligere wegverbinding tussen Dronten en Kampen en met de verwijdering van de bestaande brug en sluis aan het in gang zetten van het nieuwe waterbeschermingssysteem en daarmee aan een betere bescherming van de regio Kampen tegen hoog water.

Om het draagvlak voor de ruimtelijke ingrepen te toetsen bij de omgeving is er een Ontwerpplan in Hoofdlijnen (OiH) opgesteld. Het OiH is door alle betrokken overheden gezamenlijk gepubliceerd en ter inzage gelegd in Flevoland en Overijssel. Met deze procedurestap vooruitlopend op uiteindelijke bestemmingsplanwijziging is bekeken of het Referentieontwerp voor de N307 Roggebot voldoende was om mee verder te gaan, of dat veranderingen nodig waren. Het OiH heeft eind 2017 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Na deze periode zijn alle ingediende reacties beoordeeld en is bekeken of deze leiden tot aanpassingen. Ter beantwoording van de reacties op het OiH is een reactienota opgesteld (bijlage I) en een Plan in Hoofdlijnen (PiH) vastgesteld. Met de reacties vanuit de omgeving is het plan verbeterd en de input is gebruikt bij het opstellen van de nu voorliggende ontwerp bestemmingsplannen N307 Roggebot.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente tot het verhalen van kosten bij grondexploitatie via een exploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. De toepassing voor het afdwingbare kostenverhaal richt zich op bouwplannen. Definitie van wat onder een bouwplan wordt verstaan, is opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De reconstructie van de N307 valt niet onder Definitie van een bouwplan, zodat er geen noodzaak bestaat tot het opstellen van een exploitatieplan.

Het project N307 Roggebot - Kampen maakt deel uit van het Rijksprogramma IJsseldelta dat moet leiden tot een grotere waterveiligheid in de IJsseldelta regio en het programma A tot Z, dat op termijn moet leiden tot een snellere en betere wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle.

Het project is een gecombineerde opgave van de provincies Flevoland, Overijssel en het Rijk. De provincies financieren de verbetering van de N307 aan weerszijden van het Drontermeer; het Rijk financiert de verwijdering van de huidige Roggebotsluis en brug, de bouw van een nieuwe brug en de verlegging van de vaargeul ter hoogte van de nieuwe brug.

De uitvoering van het project is belegd bij de twee provincies, met Flevoland als ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever.

De economische uitvoerbaarheid van het project is hiermee gewaarborgd.

6.2.1 Grondverwerving

Voor de uitvoering van de bestemmingsplannen is het noodzakelijk dat een aantal gronden worden verworven.

De eigendomssituatie in het gebied is als volgt:

- deel van het plangebied in de provincie Flevoland: de gronden hier zijn deels in eigendom bij de provincie Flevoland en deels bij de gemeente Dronten. Voor het overige deel dienen gronden te worden aangekocht van Staatsbosbeheer, het waterschap Zuiderzeeland en andere eigenaren;
- deel van het plangebied in de provincie Overijssel: de gronden hier zijn deels in eigendom bij de provincie Overijssel en deels bij de gemeente Kampen. Van diverse particulieren grond worden aangekocht of verkregen.

Verwerving van deze gronden geschiedt zoveel mogelijk op basis van minnelijk overleg. Indien minnelijke verwerving niet mogelijk blijkt, zal tot onteigening van de gronden worden overgegaan op basis van de Onteigeningwet. Hiervoor dient een onteigeningsprocedure te worden doorlopen.

7

PROCEDURE

7.1 Ontwerpfase

De ontwerpbestemmingsplannen liggen gedurende een periode van 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen door een ieder zienswijzen worden ingediend op de ontwerp bestemmingsplannen. De gemeente reageert op de zienswijzen in een nota van beantwoording zienswijzen, die als bijlage XXVII bij de bestemmingsplannen wordt opgenomen. Wanneer de ingediende zienswijzen daartoe aanleiding geven en/of er ambtshalve wijzigingen zijn, worden de ontwerp bestemmingsplannen aangepast.

7.2 Vaststelling en beroep

Na vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenteraad wordt het plan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Degenen die eerder een zienswijze naar voren hebben gebracht of die hiertoe redelijkerwijs niet in staat zijn geweest, kunnen in deze periode tegen het besluit tot vaststellen van de bestemmingsplannen beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tegen de wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbestemmingsplannen kan een ieder beroep instellen. Wanneer geen beroep wordt ingesteld, zijn de bestemmingsplannen na die 6 weken onherroepelijk. De bestemmingsplannen treden in werking op de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen.

Bijlage(n)

BIJLAGEN SEPARAAT BIJGEVOEGD.

