

Partiële herziening Omgevingsplan Flevoland 2006: aanpassing vanwege IJsseldelta Zuid en N23

De paragraaf 4.1.6 Stedelijke profielen, blz. 87-88 onder het kopje Dronten wordt aangepast.

De huidige tekst luidt:

Dronten

Met de realisatie van de Hanzelijn en de N23 ligt Dronten in het midden van de West-Oost as, die tot een sterkere relatie met de netwerkstad Zwolle-Kampen zal leiden. Voorlopig heeft Dronten met de uitbreidingslocatie De Gilden en het centrum- en stationsgebied voldoende ruimte om door te groeien naar ruim 55.000 inwoners in 2030. Ook voor de langere termijn is met Dronten-Oost voldoende uitbreidingsruimte beschikbaar. Ten zuiden van de Dronterweg is een gebied beschikbaar waar extensieve bebouwing met recreatief uitloopgebied gecombineerd kan worden, maar ook hogere dichtheden zijn mogelijk in combinatie met een aanvullend recreatief uitloopgebied elders. De verdeling van woningen over Dronten, Swifterbant en Biddinghuizen beschouwt de provincie als een gemeentelijke aangelegenheid. Ketelhaven wordt gekenmerkt door een grote mate van permanente bewoning en wordt daardoor aange-merkt als (kleine) woonkern. De verdere ontwikkeling van Ketelhaven dient vooral binnendijks en ook in recreatief opzicht plaats te vinden. Buitendijks ligt vooral een opgave voor uitbreiding en kwalitatieve verbetering van watersportgebonden activiteiten. Het deel Lelystad-Dronten van de N23 wordt voor 2015 aangelegd. In een later stadium zal het tracé in Dronten worden bepaald. Voor het deel tussen Dronten en Roggebotsluis zullen parallelwegen worden aangelegd ten behoeve van het langzame verkeer. Na 2015 wordt uitbouw van de huidige Hanzeweg voorzien als onderdeel van de N23. Voor de oeververbinding bij Roggebot wordt uitgegaan van een aquaduct, waarvoor een rijksbijdrage nodig is. Voor het traject Roggebot-Kampen is opwaardering van de Flevoweg door de provincie Overijssel nodig. De ingebruikname van de Hanzelijn in 2012 betekent tegelijk de pening van een treinstation in Dronten. De provincie zal een groter aanbod hoger onderwijs stimuleren, hetgeen voor Dronten inhoudt de verbreding van het groene onderwijs naar een 'groenblauw' kenniscluster in samenhang met hbo-ontwikkeling in Lelystad.

De zin op blz 88: “Voor de oeververbinding bij Roggebot wordt uitgegaan van een aquaduct, waarvoor een rijksbijdrage nodig is.”

wordt vervangen door: “Voor de nieuwe oeververbinding bij Roggebot is een rijksbijdrage nodig.”

Na de zin “De provincie zal een groter aanbod hoger onderwijs stimuleren, hetgeen voor Dronten inhoudt de verbreding van het groene onderwijs naar een 'groenblauw' kenniscluster in samenhang met hbo-ontwikkeling in Lelystad.”

wordt een nieuwe alinea toegevoegd:

“IJsseldelta-Zuid

Nabij Kampen wordt een hoogwatervoorziening getroffen in de vorm van een bypass. De aanleg van een bypass heeft gevolgen voor verstedelijking, infrastructuur en natuurontwikkeling rondom Kampen. Voor Flevoland en Dronten gaat het om het volgende:

- Wijzigingen in de primaire waterkering: De primaire waterkering bij Roggebotsluis komt te vervallen. Er komt een nieuwe primaire waterkering bij het eiland Reve in de vorm van een sluis. Bij Roggebot komt een hoogwaterkering.

- N23: Een opwaardering van de N307 van 1x2 naar een N23 met 2x2 rijstroken wordt mogelijk. Het tracé volgt tussen Dronten en de provinciegrens het huidige tracé van de N307. Deze opwaardering vindt na 2015 plaats. Voor de oeververbinding bij Roggebot wordt uitgegaan van een brug of tunnel.

- natuur: De doorsnijding van de EHS ter hoogte van Roggebot blijft bestaan. Er komt bij het eiland een nieuwe doorsnijding van de EHS in de vorm van een sluis met recreatieve fietsverbinding.

De bypass heeft significant negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebieden. Hiervoor geldt een compensatieverplichting die wordt ingevuld met de ontwikkeling van nieuwe natuur op Overijssels grondgebied. De opwaardering van de N307 gaat ten koste van een binnendijks deel van de EHS, waarvoor een compensatieverplichting geldt. De compensatieverplichting moet zijn ingevuld als de opwaardering van de N307 daadwerkelijk gaat plaatsvinden.“

Toelichting partiële herziening Omgevingsplan Flevoland 2006: aanpassing vanwege IJsseldelta Zuid en N23

Inleiding

De provincie Overijssel is een integrale gebiedsontwikkeling voor de IJsseldelta-Zuid gestart voor de stedelijke ontwikkeling van Kampen in combinatie met hoogwaterbescherming (hoogwatergeul tussen de IJssel en het Drontermeer).

Aanleiding voor het project is het feit dat de afvoer van de IJssel moet worden verhoogd. In het kader van de Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier is als maatregel zomerbedverdieping aangegeven. Echter, al rond 2015 zal deze maatregel ontoereikend zijn. Daarom wil de provincie Overijssel komen tot een concreet begrensde hoogwatergeul. Daarmee ontstaat ook ruimte voor o.a. woningbouw in het gebied ten westen van Kampen.

Op 18 januari 2007 is o.a. door de provincie Flevoland een intentieovereenkomst voor de Integrale gebiedsontwikkeling en samenwerking IJsseldelta Zuid ondertekend.

Met de intentie-overeenkomst is medewerking aan het project toegezegd. Daarin is verder een aantal randvoorwaarden aangegeven die betrekking hebben op natuurontwikkeling, recreatie, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en de verkeerssituatie bij Roggebotsluis en de N23.

Voor het project IJsseldelta Zuid en het vastleggen van het tracé van de toekomstige N23 op Flevolands grondgebied moeten de volgende plannen worden opgesteld:

- partiële herziening streekplan Overijssel 2000+ (bevoegd gezag: PS Overijssel)
- partiële herziening Omgevingsplan Flevoland 2006 (bevoegd gezag: PS Flevoland)

Vervolgens gaat het om het opstellen van bestemmingsplannen en een dijkverleggingsplan.

De voorgenomen plannen hebben invloed op de natuur, waaronder het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en het Natura 2000-gebied Ketelmeer en Vossemeer. De minister van LNV is in de planfase van de IJsseldelta Zuid bevoegd gezag ten aanzien van beoordeling van de effecten op de natuur van de Natura 2000 gebieden. In de vervolgstadia kan de provincie Flevoland het bevoegd gezag zijn voor de beoordeling van de effecten op deze Natura 2000-gebieden. Voorts heeft de provincie Flevoland verantwoordelijkheid voor de realisatie en het behoud van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Voor diverse uitvoeringswerkzaamheden zullen vergunningen ingevolge de Nb-wet (bevoegd gezag GS Flevoland) en de Flora&Fauna-wet (bevoegd gezag: deels GS/PS Overijssel en deels GS Flevoland) aangevraagd dienen te worden.

Voor de plannen is een plan-MER opgesteld. Daarbij is een voorkeursalternatief geformuleerd.

Het voorkeursalternatief voorziet naast een hoogwatergeul en woningbouw bij Kampen onder meer in het realiseren van een nieuwe oeververbinding bij Roggebot, het vervangen van de sluis bij Roggebot door een hoogwaterkering, het realiseren van een sluis bij het eiland Reve met een recreatieve fietsverbinding, het verhogen en verleggen van dijken, het wijzigen van de afmetingen van het Drontermeer en Vossemeer en nieuwe natuurontwikkeling.

Onderdeel van het plan-MER is een passende beoordeling voor het in beeld brengen van de effecten op de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden.

Het plan-MER

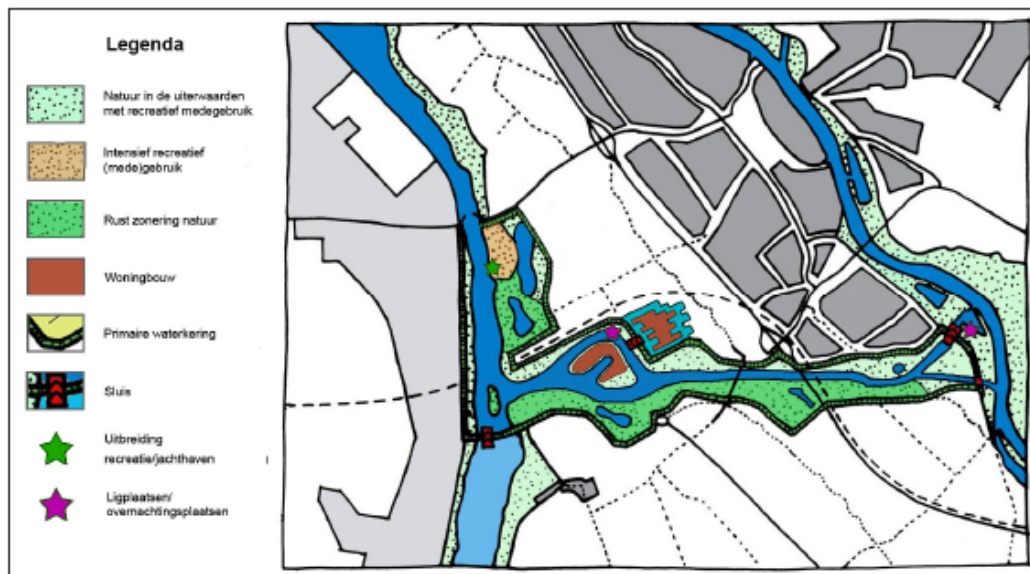
Uit het plan-MER is een meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) naar voren gekomen. Dit MMA is de basis voor het opgestelde Voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is het alternatief dat wordt vastgelegd in de partiële streekplanherziening van het Streekplan 2000+ van provincie Overijssel en in de partiële planherziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006 van de provincie Flevoland. Het voorkeursalternatief wordt later in een vervolgstadium verder in detail uitgewerkt in een besluit-MER, waterkeringsplan en bestemmingsplan(nen).

Het voorkeursalternatief bestaat uit elementen van de alternatieven zoals die zijn beschreven in het MER. Deze alternatieven zijn gebaseerd op een aantal integrale gebiedsontwikkelingsalternatieven. Deze voorzien in de bypass, woningbouw, waterkeringen, jachthaven, recreatie- en natuurontwikkeling. Daaraan toegevoegd is de voorkeur voor de N23. Dit betekent dat de effecten van (elementen van) het voorkeursalternatief in het MER zijn terug te vinden of zijn af te leiden van die alternatieven.

Afbeelding 37 Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief



Afbeelding 38 Voorkeursalternatief



Relaties van de voorgenomen plannen met het Omgevingsplan Flevoland 2006

De plannen voor IJsseldelta Zuid moeten nog worden verankerd in het provinciale (ruimtelijke) beleid.

In het Omgevingsplan is een voorkeurstracé voor de N23 opgenomen dat langs de huidige N307 loopt. In het kader van de plannen voor IJsseldelta Zuid is het tracé wederom beschouwd.

Voor medewerking aan de plannen is een partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006 nodig omdat een aantal essentiële elementen in het geding zijn.

De volgende essentiële onderdelen van het Omgevingsplan Flevoland 2006 in het geding:

- punt 5: Infrastructuur wordt zo gebundeld dat versnippering van ruimtelijke eenheden wordt voorkomen en geen omvangrijke barrières in stedelijke en ecologisch waardevolle gebieden ontstaan.
- punt 10: Doel van de EHS is de realisatie van een robuust, samenhangend netwerk van natuurgebieden dat voldoende (leef-)ruimte biedt voor soorten en waarden die karakteristiek zijn voor de Flevolandse Natuur. "..."

Daarnaast is er een relatie met de essentiële elementen genoemd onder:

- punt 13: Cultuurhistorische kernkwaliteiten en het landschappelijke casco behouden en deze inzetten als ruimtelijke kwaliteit ter versterking van nieuwe ontwikkelingen.
- punt 14: De landelijke routestructuren van het Basis Recreatie Toervaart Net (BRTN) worden gewaarborgd.

Hierna wordt ingegaan op de het tracé voor de N23 en de relaties van de voorgenomen plannen met de voornoemde essentiële elementen (natuur, landschap, BRTN).

Tracé N23 op Flevolands grondgebied tussen Dronten en provinciegrens

In het Omgevingsplan Flevoland 2006 is reeds de verkeersproblematiek bij de Roggebotsluis genoemd. Om het verkeersaanbod te kunnen verwerken zullen nog voor 2010 parallelwegen voor langzaam verkeer moeten worden aangelegd. Uiteindelijk zal de N23 een autoweg met 2x2 rijstroken moeten worden. De locatie en realisatie van de hoogwaterkering bij Roggebot mag de oplossing van het verkeersprobleem bij Roggebot niet in de weg staan. Dat houdt in dat de locatie van de nieuwe oeververbinding en het tracé van de N23 tussen Dronten en de provinciegrens moeten worden vastgelegd.

Voor het Omgevingsplan Flevoland 2006 is in de Strategische MilieuBeoordeling (SMB) al een aantal tracés onderzocht. Hieruit is het tracé langs de huidige N307 als voorkeurstracé naar voren gekomen. Dit tracé is echter nog niet in het Omgevingsplan vastgelegd.

In het plan-MER voor IJsseldelta Zuid en de N23 komt wederom het tracé langs de huidige N307 als voorkeurstracé naar voren. Daarom ligt het in de rede dat tracé nu vast te leggen. Ook de locatie voor de nieuwe oeververbinding in de N23 wordt globaal vastgelegd. Uit de planMER (op pagina 64) wordt duidelijk dat een gecombineerde hoogwaterkering en N23-oeververbinding niet kan in de vorm van een aquaduct. Hierdoor resteren de opties van een (lage of hoge) brug en een tunnel. Deze opties zullen in de

volgende fase van het project in de besluit-MER nader worden bepaald. In het huidige Omgevingsplan werd op pagina 88 nog gesproken over een aquaduct. De nieuwe inzichten maken tekstwijziging op dit punt noodzakelijk.

De natuuraspecten

In de plannen rond IJsseldelta-Zuid zijn drie elementen aanwezig die besluitvorming van PS vragen ten aanzien van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van de natuur. Dit zijn:

1. Aantasting EHS als gevolg van de verbreding van de N307.
2. Extra doorsnijding van de EHS/Natura 2000 gebied Veluwerandmeren en Ketelmeer en Vossemeer als gevolg van de nieuwe sluis bij het eiland Reve, de hoogwaterkering bij Roggebot en de nieuwe oeververbinding van de N307.
3. Effecten op de instandhoudingdoelen Natura 2000 gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer en Vossemeer, als gevolg van de planontwikkeling IJsseldelta-Zuid.

De effecten op de natuur van de verschillende planonderdelen van het project IJsseldelta-Zuid zijn in eerste instantie in beeld gebracht in een vrijwillige MER in de Masterplanfase. Deze MER had een focus op de effecten van de maatregelen op de Natura 2000 instandhoudingdoelen. In de fase van het opstellen van het Voorkeursalternatief is een verdiepingsslag gemaakt door het opstellen van de Plan MER, een natuurtoets (waarin opgenomen een toets in het kader van de Natuurbeschermingswet, de Flora en Faunawet en het provinciaal natuurbeleid) en is een veldonderzoek Flora en Fauna uitgevoerd in 2007 in het kader van de Flora en Faunawet.

1. Aantasting EHS als gevolg van verbreding N307

De verbreding van de N307 zal ten koste gaan van delen van de aangrenzende bossen Het Roggebotzand en Revebos. Beide zijn onderdeel van de EHS van Flevoland. Naast fysieke aantasting zal als gevolg van de verbrede weg ook een toename van verstoring (geluid, licht) in de bossen optreden. Tot slot zal de verbrede weg een grotere barrière vormen voor soorten die van het ene naar het andere bos willen migreren.

Het maatschappelijk belang van het verbreden van de weg is groot. De verstoring van de weg in de EHS en de barrièrewerking kan met de inrichting van de weg gemitigeerd worden. De aantasting van het areaal EHS kan conform het provinciaal beleid via de saldobenadering vooraf elders gecompenseerd worden.

De verbreding van de N307 op de huidige locatie wordt aanvaardbaar geacht.

Voordat de verbreding van de N307 daadwerkelijk kan worden gerealiseerd, moet de compensatie zijn zeker gesteld. Daarom moet er in het vervolgtraject eerst een compensatieplan worden opgesteld waarin de exacte compensatieopgave en de realisatie daarvan is uitgewerkt.

Dit onderzoek wordt gecombineerd met het werk voor het ADC werkdocument (ADC staat voor Alternatieven, Dwingende reden van openbaar belang en Compensatie) (zie punt 3).

2. Extra doorsnijding van de EHS/Natura 2000 gebied Veluwerandmeren en Ketelmeer en Vossemeer als gevolg van de nieuwe sluis bij het eiland Reve en de nieuwe oeververbinding van de N307

Door de aanleg van de bypass zal er een nieuwe keer-, annex schutsluis gerealiseerd worden, even ten zuiden van het eiland Reve. De huidige Roggebotsluis zal komen te vervallen en ter hoogte van deze plek zal een nieuwe oeververbinding voor de N307 aangelegd worden. Bij Roggebot komt tevens een nieuwe hoogwaterkering.

Er zijn goede mogelijkheden om infrastructuur te bundelen.

Zo kan de nieuwe oeververbinding ter hoogte van de huidige Roggebotsluis gecombineerd worden met de hoogwaterkering: óf letterlijk door een gecombineerd bouwwerk, óf door de oeververbinding vlak achter de hoogwaterkering te realiseren. Gegeven de verwachte realisatie van de bypass in 2015 is een (in de Nota Mobiliteit Flevoland) geplande 2^e brug naast de huidige Roggebotsluis als tussenmaatregel overbodig.

De nieuwe sluis ten zuiden van het eiland Reve zal gecombineerd worden met een verbinding voor fietsers en voetgangers. De aanleg van de nieuwe sluis bij het eiland Reve betekent echter wel een extra doorsnijding van Veluwerandmeren.

Geconstateerd moet worden dat er wel is waar sprake is van bundeling van infrastructuur, maar dat er per saldo een extra barrière in de EHS wordt opgeworpen.

Het project IJsseldelta-Zuid is een onderdeel van de PKB Ruimte voor de Rivier. De veiligheid van een groot deel van Nederland hangt samen met de uitvoering van deze plannen. De noodzaak van de nieuwe sluis ten zuiden van het eiland Reve is daarmee evident.

De extra doorsnijdingen van de EHS en Natura 2000 gebieden zijn nodig aangezien er sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang (waarborgen veiligheid van zeer veel inwoners).

De extra doorsnijdingen van de EHS en Natura 2000 gebieden worden aanvaardbaar geacht vanwege het nationaal belang van de te nemen maatregel.

De ingrepen moeten nog nader worden uitgewerkt. Het ministerie van LNV en de Provincie Flevoland zijn voor de beoordeling van de effecten op natuur het bevoegde gezag (respectievelijk N2000 en EHS). In dat kader moet in het vervolgtraject:

- worden nagegaan welke inrichtingsvariant het minste schade doet aan bestaande natuurwaarden.
- bij de verdere uitwerking van de benodigde infrastructurele werken mitigerende maatregelen worden meegenomen die de negatieve effecten van de doorsnijdingen verzachten. Te denken valt aan een vispassage bij de nieuwe sluis en geluid en licht afscherpende voorzieningen.

3. Effect op de instandhoudingdoelen Natura 2000 gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer/Vossemeer, als gevolg van de planontwikkeling IJsseldelta-Zuid.

De minister van LNV is bevoegd gezag voor het afgeven van een vergunning op grond van artikel 19d van de natuurbeschermingswet. Door het ministerie van LNV is aangegeven dat gezien de planfase waarin het project verkeert, de passende beoordeling voldoende passend is om een vergunningaanvraag in be-

handeling te kunnen nemen. Wel is door het ministerie van LNV aangegeven dat er een zogenoemd ADC-werkdocument opgesteld dient te worden. In dit werkdocument moet worden gemotiveerd;

- Dat er geen Alternatieven zijn die minder schade aanrichten aan de beschermde natuurwaarden
- Dat er sprake is van een Dwingende reden van groot openbaar belang
- Op welke wijze negatieve effecten worden geCompenseerd.

Van meerdere ingrepen wordt er in de passende beoordeling geconcludeerd dat er significant negatieve effecten optreden. Deze conclusie is een paar keer met stelligheid getrokken. Dit heeft tot gevolg dat er een ADC-werkdocument opgesteld dient te worden. Voor projecten met een significant negatief effect is het Europees beleid dat de Minister van LNV om advies vraagt aan de Europese Commissie over het voorgenomen project en de beoogde compensatie. Het ADC-werkdocument dient hierbij als hulpmiddel bij de afweging.

Onderdeel van de plannen van IJsseldelta-Zuid is een aanzienlijk areaal aan nieuwe natuur. Het gaat hier vooral om waterriet dat onder invloed staat van windgestuurde waterdynamiek van het Vossemeer. Deze natuurontwikkeling levert een zeer geschikt biotoop op voor de grote karekiet en de roerdomp (beide soorten met een herstelopgave in het kader van N2000).

Er zal een ADC-werkdocument opgesteld worden met daarin een plan van aanpak voor de te realiseren compensatie.

De landschapsaspecten:

Er is nog geen landschappelijk casco vastgesteld. Dat houdt in dat bij de nadere invulling van deze onderdelen rekening gehouden zal moeten worden met de planontwikkeling voor IJsseldelta-Zuid. De primaire waterkering is in het Omgevingsplan aangemerkt als landschappelijk kernelement. In het kader van IJsseldelta Zuid worden de primaire dijken van Flevoland enkele decimeters verhoogd, de oeververbinding bij Roggebot wijzigt en er komt een extra oeververbinding nabij het eiland Reve. Deze activiteiten tasten de karakteristiek van de primaire dijken en de functie ervan in het landschap niet aan.

Behoud Basis Recreatie Tourvaart Net

De doorvaart van de randmeren blijft gewaarborgd met de schutsluis nabij het eiland Reve. Het BRTN wordt dus niet onoverkomelijk aangetast.

Conclusie

Gelet op het voorgaande zijn de plannen aanvaardbaar. Voor realisatie van de plannen moet het Omgevingsplan partieel worden herzien vanwege de extra doorsnijding van de natuurgebieden.

Uitkomsten van overleg en inspraak/zienswijzen

Voor het project IJsseldelta Zuid en N23 is een projectorganisatie ingesteld. Hierin zijn rijk, provincie, gemeenten en waterschappen vertegenwoordigd.

De provincie Flevoland, de gemeente Dronten en het waterschap Zuiderzeeland zijn in de projectorganisatie vertegenwoordigd. De projectorganisatie heeft de voorgenomen ontwikkelingen besproken en een keuze gemaakt voor de hoofdlijnen van de beoogde ontwikkelingen. Deze keuze is vertaald in onder meer de voorliggende partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland.

De procedure is gestart met een Notitie Reikwijdte en detailniveau planMER IJsseldelta Zuid en N23. De Notitie Reikwijdte en detailniveau heeft vanaf 24 mei 2007 voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Na verwerking van de inspraakreacties en adviezen is de notitie in het najaar van 2007 vastgesteld. Vervolgens is het planMER opgesteld, waarin aan de hand van het meest milieuvriendelijke alternatief een voorkeursvariant is opgesteld.

Het ontwerp voor de partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006 met bijbehorende MilieuEffectRapport (MER) zijn na instemming van de Commissie Ruimte op 28 maart 2008 bekend gemaakt en ter inzage gelegd.

Het ontwerp voor de partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006 en het bijbehorende planMER hebben van 3 april 2008 tot en met 14 mei 2008 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn bij de provincie twee zienswijzen ontvangen, van:

- Benthem & Gratama Advocaten namens hun cliënten Dondon B.V. gevestigd aan de Loolaan 20G te Apeldoorn, en de heer B.P.W. Hundepool, wonende aan de Flevoweg 85a te kampen.
- Stichting Flevo-landschap.

Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en kunnen in behandeling worden genomen.

Het planMER fungeert tevens als startnotitie voor de vervolgbesluiten. De startnota heeft nog eens apart ter inzage gelegen van 30 mei tot en met 10 juli 2008. Hierop zijn twee reacties gekomen, waaronder een reactie van het waterschap Zuiderzeeland. De andere reactie heeft geen betrekking op Flevoland. Het waterschap Zuiderzeeland wil dat bij het besluitMER de gevolgen voor Flevoland worden doorgerekend met een gedetailleerder rekenmodel. Het gaat om de effecten op grondwaterstromen, extra kwel, waterkwaliteit en daarvan afgeleid de effecten op de KRW-doelen. Verder wil het waterschap dat nagegaan wordt wat de effecten zijn van het op vaardiepte brengen van de bypass op het watersysteem.

Hierna wordt kort ingegaan op de zienswijzen voor zover deze voor Flevoland van belang zijn. Voor een uitgebreidere omschrijving van de zienswijzen en de reactie hierop, wordt korthedshalve verwezen naar de Reactienota die is opgesteld. Voor de volledigheid zijn in de Reactienota alle ingediende zienswijzen op de ontwerp-streekplanherziening Streekplan Overijssel 2000+, de ontwerp-Omgevingsplanherziening Omgevingsplan Flevoland 2006 en de startnota opgenomen en van reactie voorzien. De twee zienswijzen die de provincie Flevoland heeft ontvangen zijn daarin opgenomen onder reactie nummer 21 en reactie nummer 30. De zienswijze van het waterschap Zuiderzeeland is daarin opgenomen onder reactie nummer 31.

De zienswijze van Benthem & Gratama Advocaten is vooral gericht op het behoud en de exploitatie van de haven gelegen aan de Flevoweg 85, ten noorden van de Roggebotsluis tussen het Drontermeer en het Vossemeer.

De zienswijze van Stichting Flevolandschap is vooral gericht op behoud en ontwikkeling van natuur bij de verdere planontwikkeling.

Het waterschap Zuiderzeeland wil dat bij het besluitMER de gevolgen voor Flevoland worden doorgerekend met een gedetailleerder rekenmodel. Het gaat om de effecten op grondwaterstromen, extra kwel, waterkwaliteit en daarvan afgeleid de effecten op de KRW-doelen. Verder wil het waterschap dat nagegaan wordt wat de effecten zijn van het op vaardiepte brengen van de bypass op het watersysteem.

Benthem & Gratama Advocaten zijn van mening dat er een inspraakprocedure voorafgaand aan de zienswijzen-fase had moeten plaatsvinden. De inspraakverordening van de provincie geeft echter juist aan dat bij een plan volstaan kan worden met de openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht. Dat houdt in dat reacties in de vorm van zienswijzen kunnen worden gegeven en dat er niet specifiek daarvoor nog een reactiemogelijkheid hoeft te worden gegeven.

Verder gevem Benthem & Gratama Advocaten ten aanzien van de haven onder meer aan dat hun cliënten benadeeld zouden worden om dat zij nu voor de schutsluis liggen, en zij in de nieuwe situatie achter de sluis komen te liggen.

Het klopt dat door het verleggen van de sluis de positie van de haven t.o.v. de sluit wijzigt. Het verplaatsen van de sluis is nodig om de ecologische waarden van het Natura 2000-gebied te beschermen. De activiteit als haven kan plaats blijven vinden. Het maatschappelijk belang dat met het verplaatsen van de sluis is gediend, gaat in dit geval boven het individuele belang van de haven.

Verder appelleren de zienswijzen van Benthem & Gratama en Stichting Flevolandschap beide vooral aan het traject dat nog volgt inzake het besluitMER en het Natuurcompensatieplan. Op grond daarvan wordt – op basis van meer gedetailleerde informatie - de uiteindelijke keuze voor soort oeververbinding, exacte locaties van infrastructuur en vorm en locatie van natuurmaatregelen gemaakt.

Bij deze partiële herziening van het Omgevingsplan gaat het alleen om de globale keuzen van met name de locaties van de oeververbinding en waterstaatkundige werken in de Veluwerandmeren en de gevolgen hiervan voor de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Gelet hierop geven de beide zienswijzen geen aanleiding de ontwerp-partiële herziening Omgevingsplan Flevoland 2006, aan te passen.

De Provinciale OmgevingsCommissie Flevoland (POCF) is om advies gevraagd over de Notitie Reikwijdte & Detailniveau. Verder heeft de POCF geadviseerd over het ontwerp van de partiële herziening van het Omgevingsplan en de daartegen ingediende zienswijzen. De POCF heeft aangegeven dat de zienswijzen geen aanleiding geven om het ontwerp van de partiële herziening te wijzigen.

De aanbevelingen van Stichting Flevolandschap voor behoud en ontwikkeling van natuurwaarden en de wens van het waterschap om de gevolgen voor de waterstromen, waterkwantiteit en waterkwaliteit in Flevoland gedetailleerder te bepalen worden onderschreven. Deze aspecten worden meegenomen bij het besluitMER dat voor het vervolgtraject wordt opgesteld.