

Aan de gemeenteraad van Kampen
Postbus 5009
8260 GA Kampen.

Kampen, 5 augustus 2008

Betreft: Zienswijze ontwerpstructuurplan op hoofdlijnen Kampen Zuid West

Geacht college,

Met deze brief reageren wij op het ontwerpstructuurplan op hoofdlijnen Kampen Zuid West, hierna ontwerpstructuurplan, dat door de gemeente Kampen ter visie is gelegd. Wij zijn het -op hoofdlijnen- oneens met de noodzaak voor en invulling van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied ten westen van de N50 die (mede) door dit ontwerpstructuurplan mogelijk worden gemaakt, met name de plannen voor woningbouw en de uitbreiding van de jachthaven. Dit mede in het licht van de grote waarden van dit gebied voor onder meer natuur en landschap. Verder hebben we een aantal opmerkingen c.q. wensen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen die (mede) door het ontwerpstructuurplan mogelijk worden gemaakt. In onze reactie gaan we in op een aantal aspecten van de ontwikkelingen die door het ontwerpstructuurplan in beginsel mogelijk worden gemaakt, te weten:

Nut en noodzaak:

- De noodzaak van woningbouw;
- Alternatieve woningbouwlocaties Dronten of Noordoostpolder
- Tweede Zuiderzeehaven
- 125 ligplaatsen erbij in jachthaven in het voorkeursalternatief

Waarde van het gebied van het ontwerpstructuurplan

- De waarde van het open gebied;
- Effecten op beschermde gebieden;
- Effecten op beschermde soorten;

Invulling van enkele van de mogelijk gemaakte ontwikkelingen:

- N23 parallel met de Hanzelijn;
- Kruising randmeren door N23/ Roggebotsluis;
- Groene corridor Zwartendijk;
- Groene bypass.

Procedurele aspecten:

- MMA is niet werkelijk het MMA

Wij verzoeken u daarom het ontwerpstructuurplan dat ter visie is gelegd niet in deze vorm goed te keuren.

Tervisielegging tijdens de zomervakantie

Naast deze inhoudelijke opmerkingen willen wij graag ook een opmerking van procedurele aard maken. Het ontwerpstructuurplan werd door de gemeente zes weken ter visie gelegd bij publicatie in weekblad de Brug van 24 juni 2008. Dat is 4 dagen voor de start van de zomervakantie van het voortgezet onderwijs, die in 2008 volgens het advies van het Ministerie van OC&W in deze regio begon op 28 juni 2008 en eindigt op 17 augustus 2008, 5 dagen na het verstrijken van de inzagertermijn.

Wij vinden het onjuist en niet getuigen van goed bestuur dat de gemeente een belangrijk plan als dit juist in de zomervakantie ter visie legt en het daarmee haar inwoners erg lastig maakt inhoudelijk op het plan te reageren. Dit is bovendien in strijd met de toezegging die door de portefeuillehouder dhr. Boerman hieromtrent werd gedaan aan de klankbordgroep die de nieuwe structuurvisie begeleidt.

De noodzaak van woningbouw

We signaleren dat er sprake is van een voortdurende afname van de geprognosticeerde groei van het bevolkingsaantal in de gemeente Kampen. De meest recente gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Ruimtelijk Planbureau laten voor 2025 een groei van het aantal huishoudens zien tot 22.300, een stijging dus met 2.300 ten opzichte van het referentiejaar 2008, toen de gemeente Kampen volgens het CBS in totaal 20.000 huishoudens telde. Bij de prognose van de huishoudensgrootte houdt het CBS dus zowel rekening met vestiging en vertrek als met geboorte en sterfte én met de gevolgen van gezinsverdunding. Een betrouwbare maat dus voor de woningbehoefte. De cijfers geven aan dat in 2025 gezorgd moet worden voor een groei van de woningvoorraad van 2.300 woningen (vergeleken met 2008). Omdat cijfers als deze (net als elke andere toekomstvoorspelling) een zekere onnauwkeurigheid hebben lijkt ons het hanteren van een onzekerheidsmarge van 10 % redelijk. Daarvoor gecorrigeerd bedraagt de woningbouwopgave dus 2.530 woningen.

De bestaande plannen voor woningbouw in de gemeente Kampen voorzien in bijna 2.050 woningen, waarbij voor de Hanzewijk rekening is gehouden met een afname van het aantal woningen met 100 en nog geen rekening is gehouden met verspreide relatief kleine woningbouwplannen als die in Wilsum, Zalk en Kamperzeedijk. Het getal van 2.050 is daarmee een onderschatting van de werkelijke situatie, wat ook in het plan-mer wordt aangegeven: op bladzijde 40 wordt gesproken over toevoegingen van 3.100 woningen. Wanneer veiligheidshalve wordt uitgegaan van de lage schatting van 2.050 resteert dus een opgave van ongeveer 480 woningen. Deze opgave kan gemakkelijk gerealiseerd worden op inbreidingslocaties, zoals ook blijkt uit het inbreidingsalternatief dat door bureau Kuiper-Compagnons is onderzocht. Ook wanneer voor recreatie en natuur belangrijke binnenstedelijke locaties worden gespaard.

Er is, samenvattend, tot 2025 geen enkele behoefte aan ontwikkeling van nieuwe uitbreidingslocaties als die westelijk van de N50. En ook na 2025 kan zonodig nog vele jaren in de woningbehoefte worden voorzien op inbreidingslocaties.

Alternatieve woningbouwlocatie Dronten of Noordoostpolder

De commissie voor de milieueffectrapportage stelt in haar advies voor het plan-mer van 12 juli 2007 dat behalve naar alternatieven in de netwerkstad Kampen – Zwolle óók moet worden gekeken naar alternatieven 'in de regio'. Letterlijk beveelt de commissie in haar advies (blz. 6) aan "de mogelijke woningbouwlocaties in de regio

en netwerkstad Kampen-Zwolle en de (milieu)argumenten voor woningbouw in het plangebied” te onderzoeken.

Daaronder verstaat de commissie uiteraard de alternatieven buiten het gebied van de netwerkstad, dus *buiten* de gemeenten Zwolle en Kampen. Een blik op de kaart leert dat hiermee alternatieven in de gemeenten Dronten en Noordoostpolder worden bedoeld. Een suggestie die wij van harte ondersteunen.

We signaleren dat het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage **niet** is gevolgd. Het Masterplan voor het project IJsseldelta zuid is óók onderschreven door de Gemeenteraad van Dronten. Desondanks is het alternatief ‘woningbouw in Dronten’, in het theoretische geval dat woningbouw op niet-inbreidingslocaties noodzakelijk zou zijn, in het plan-mer erg gemakkelijk (blz. 28) weggeschreven. Er zou immers voor gekozen kunnen worden een betere aansluiting te zoeken met de Flevolandse woningmarkt. Die aansluiting bestaat al, zoals ook even eerder in hetzelfde rapport wordt gesignaleerd, en zou moeten en ook kunnen worden versterkt.

Door een meer creatieve opstelling zou het gebied westelijk van de N50 gemakkelijk kunnen worden gespaard. Het gebied heeft een belangrijke relatie met het beschermde randmeergebied en is tevens van grote landschappelijke (openheid, diverse doorbraakkolken), recreatieve (diverse recreatieve fietsroutes vanuit Kampen), archeologische (oude zeekering Zuiderzee bv.) en cultuurhistorische betekenis (oorspronkelijke verkavelingspatronen, oude boerderijen en diverse zeer oude dijken).

Woningbouw op deze locatie leidt tot verlies van (het grootste deel van) deze waarden. En dat terwijl nut en noodzaak van de woningbouwplannen dus nog niet goed zijn aangetoond.

Tweede Zuiderzeehaven

In de pers is geregeld aandacht voor de vermeende grote behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Zo zou het bedrijventerrein N50 snel ‘vollopen’ en zou een belangrijk deel van het bedrijventerrein rond de nieuwe Zuiderzeehaven ook al zijn verkocht. Nieuwe bedrijvigheid, zeker wanneer deze arbeidsintensief is en ook werkgelegenheid voor hoger opgeleiden met zich meebrengt, is uiteraard gunstig voor de Kamper economie. Alleen is in dezelfde krantenartikelen te lezen dat de belangstelling vooral komt van bedrijven die nu elders in Kampen zijn gevestigd. Door een verhuizing naar het bedrijventerrein aan de N50 zal dit terrein dus snel vol raken maar ontstaan elders in de gemeente verlaten terreinen. Deze terreinen moeten naar onze mening eerst worden benut vooraleer een eventuele nieuwe Zuiderzeehaven aan de andere zijde van de N50 wordt overwogen.

Zo’n ‘sprong over de N50’ zou temeer desastreuze gevolgen hebben voor de bijzondere natuurwaarden in dat gebied, omdat die locatie ingeklemd ligt tussen Natura 2000 gebieden en het natuurontwikkelingsgebied de Ketelpolder. Een eventuele ontwikkeling van een bedrijventerrein aan die zijde van de N50 zou grote gevolgen hebben voor de al aanwezige en potentieel nog te ontwikkelen natuurwaarden in al die gebieden.

125 ligplaatsen erbij in jachthaven in het voorkeursalternatief

De uitbreiding van de jachthaven met liefst 125 extra ligplaatsen is een van de meer opmerkelijke onderdelen van het ontwerpstructuurplan. De behoefte aan extra ligplaatsen is nooit eerder gesignaleerd en afwijkend op het eerder vastgestelde Integrale Inrichtingsplan Veluwerandmeren IIVR. Hierin is immers slechts sprake van

realisatie van overdraagvoorzieningen voor kano's en van verdieping van het water in de omgeving van de Roggebotsluis.

Des te opmerkelijker is het feit dat deze zeer forse uitbreiding is gesitueerd op de plaats waar de breedte van de randmeren minimaal is. De extra verstoring door jachten zal daardoor een grote barrière opwerpen voor (dier)soorten die willen migreren van het gebied ten zuiden naar het gebied ten noorden van de jachthaven (v.v.). Te denken valt vooral aan broedvogels als Grote karekiet, Roerdomp, Purperreiger en Snor; sommige van deze soorten komen nu nog zowel ten noorden als ten zuiden van de jachthaven tot broeden, wat ook blijkt uit de instandhoudingdoelstellingen in de Natura 2000 gebieden.

Dat effecten te verwachten zijn wordt overigens erkend in de natuurtoets van DHV, die als bijlage 16 bij het plan-mer is gevoegd (blz. 10).

De waarde van het open gebied

Het gebied van de polder Dronthen en omgeving heeft een belangrijke relatie met het beschermde randmeergebied en is tevens van grote landschappelijke (openheid, diverse doorbraakkolken), recreatieve (diverse recreatieve fietsroutes vanuit Kampen), archeologische (oude zeekering Zuiderzee bv.) en cultuurhistorische betekenis (oorspronkelijke verkavelingspatronen, oude boerderijen en diverse zeer oude dijken).

Woningbouw, de uitbreiding van de jachthaven en andere ontwikkelingen in dit gebied leiden tot het verlies van (het grootste deel van) deze waarden. En dat terwijl nut en noodzaak van veel van de plannen niet goed zijn aangetoond.

Effecten op beschermde gebieden

De waarden van het gebied zijn groot en uitvoerig onderzocht, zoals ook blijkt uit de rapportages van resp. DHV en Altenburg & Wymenga. De grote waarde blijkt mede daaruit dat realisatie van de plannen zal leiden tot significante effecten op de waarde van het gebied van de Veluwerandmeren voor Roerdomp en Grote karekiet. Met beide soorten, geplaatst op de 'rode lijst' van bedreigde soorten vogels, gaat het in Nederland erg slecht. Zonder gerichte maatregelen dreigt vooral de Grote karekiet binnen 10 jaar uit dit gebied, samen met Ketelmeer, Vossenmeer en Zwarte Meer een van de belangrijkste kerngebieden in Nederland, te verdwijnen. Niet voor niets heeft het Ministerie van LNV aan deze soort dan ook een 'Sense of Urgency' toegekend. Wij roepen u daarom op nog eens kritisch naar de plannen te kijken en daarbij met name te letten op minimaliseren van de effecten op deze beide soorten broedvogels.

Behalve effecten op beide soorten broedvogels leidt volgens de natuurtoets ook de afname van voedselgebied van de Kleine zwaan mogelijk tot significante effecten op deze soort. Zo meldt blz. 34 van de natuurtoets "Voor de Kleine Zwaan is het nog onzeker of het geconstateerde effect significant is." Met nadruk willen we hier aangeven dat onzekerheid over effecten, zeker sinds het zogenaamde Kokkelvisserijarrest, *per definitie* betekent dat het effect significant genoemd moet worden. De Advocaat Generaal van het Europese Hof van Justitie (mevr. Kokott) geeft immers aan dat **op voorhand en met zekerheid** moet worden **uitgesloten** dat de instandhoudingdoelstellingen worden geschaad. Het rapport doet dit niet, althans niet voor de Kleine zwaan.

Overigens is een groene bypass een relatief eenvoudige methode om het effect van de realisatie van de bypass op de kleine zwaan te verkleinen. Wanneer daarnaast

wordt afgezien van woningbouw en de uitbreiding van de jachthaven (zie elders deze brief over de afwezigheid van de noodzaak van woningbouw) dan denken wij dat significante effecten op in elk geval de Kleine zwaan kunnen worden voorkomen.

Overigens zijn wij ook van mening dat het aspect cumulatie in dit geval niet goed genoeg is uitgewerkt. Het is immers goed mogelijk dat individuele ontwikkelingen niet maar in cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen beschouwd wél tot significante effecten leiden. De natuurtoets meldt hierover op blz. 20: “Er kan cumulatie optreden voor wat betreft de effecten op voedselgebied voor Kleine Zwaan en Smient met ruimtelijke ontwikkelingen ten noordwesten van Kampen zoals de mogelijke uitbreiding van Zuiderzeehaven-II en de realisering van een nieuw bedrijventerrein langs de A50. Over deze ontwikkelingen heeft overigens nog geen besluitvorming plaatsgevonden, zodat deze ontwikkelingen strikt genomen niet bij de cumulatie hoeven te worden beschouwd.”

Nog afgezien van de vraag of dit laatste juist is (de Europese Unie geeft immers in publicaties met betrekking tot artikel 6 habitatrichtlijn aan dat bij analyse van cumulatieve effecten van andere ontwikkelingen alle ‘werkelijk voorgestelde projecten’ moeten worden beschouwd, dus ongeacht of de besluitvorming daarover definitief is) missen we in de beschouwing een aantal andere projecten waarover wél definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden en die mogelijk of zeker cumulatieve gevolgen zullen hebben voor onder meer de Kleine zwaan, zoals de realisatie van de Hanzelijn, de realisatie van de grote woningbouwlocatie Stadshagen en de verdere uitbreidingsplannen van de gemeente Zwolle (zie de structuurschets van die gemeente). Dit maakt dat de eventuele cumulatieve effecten in deze toets worden onderschat. Wij pleiten daarom voor een aanvulling op de toets, waarin het aspect cumulatie beter is uitgewerkt.

Omdat significante effecten worden verwacht op Roerdomp en Grote karekiet (zie ook blz. 49 van de natuurtoets) resp. niet worden uitgesloten op Kleine zwaan (blz. 50) is een vervolgtraject noodzakelijk. Net als de streekplanherziening moet ook het ontwerpstructuurplan worden goedgekeurd door het Ministerie van LNV. Omdat een groene bypass ervoor kan zorgen dat de effecten van de aanleg van de bypass op kwalificerende soorten worden geminimaliseerd resteren zodoende de effecten van woningbouw en uitbreiding van de jachthaven op de Kleine zwaan en mogelijk andere soorten. Voor het goedkeuringsbesluit van het Ministerie van LNV is het noodzakelijk de ‘dwingende redenen van groot openbaar belang’ van deze ontwikkelingen aan te geven. Zo’n uitwerking hebben wij niet in de stukken aangetroffen.

Effecten op beschermde soorten

De grote natuurwaarde van het gebied blijkt ook uit het onderzoek dat is uitgevoerd door bureau Altenburg & Wymenga. Niet alleen zijn voor de Natura 2000 gebieden kwalificerende soorten waargenomen (waaruit eens te meer blijkt hoe groot de relatie is tussen het onderzochte gebied en de Natura 2000 gebieden), ook zijn talrijke beschermde en/of bedreigde soorten planten en dieren waargenomen. In het gebied zijn tientallen territoria van minstens acht soorten weidevogels aangetroffen. Het rapport meldt ‘redelijke aantallen’ van 96 paren van de Grutto, waarvan 54 alleen in de zone van de hoogwatergeul of bypass.

Het voorkeursalternatief, dat kiest voor een blauwe bypass met woningbouw (deels buitendijks) leidt tot het sterk afnemen van de waarde voor weidevogels. Door talrijke andere ontwikkelingen is de weidevogelstand in de IJsseldelta nu al ronduit slecht te noemen; zo werd in de polder Mastenbroek in enkele tientallen jaren een afname van het aantal broedparen van weidevogels vastgesteld van meer dan 90 %. Ook in de polder Dronthen, door Altenburg & Wymenga een 'kernegebied voor weidevogels' genoemd (zie blz. 27), is volgens het rapport sprake geweest van een zeer sterke afname.

De oorzaken hiervan zijn gecompliceerd maar te vinden in een combinatie van verlaagd polderpeil, vervoegd maaien, toename van bebouwing en in mindere mate de invloed van allerlei predatoren. Deze oorzaken zijn verantwoord in allerlei publicaties, deels over het gebied van de IJsseldelta. De territoria die in het onderzochte gebied zijn vastgesteld zijn dus niet meer dan een afspiegeling van de historische situatie in dit gebied.

Uit recente natuurontwikkelingsmaatregelen in onze regio gericht op steltlopers blijkt overigens dat door gerichte maatregelen als verhoging van de grondwaterstand en een aangepast maai-beheer de neerwaartse trend in elk geval deels kan worden gekeerd. Omdat de bypass een majeure ingreep in het landelijk gebied betekent roepen wij u op gebruik te maken van onze inzichten en opgedane ervaring met betrekking tot inrichting en beheer ten behoeve van weidevogels. Een groene bypass biedt, mits goed voorbereid en begeleid, ongekende kansen voor weidevogels.

Uit het uitgevoerde veldonderzoek blijkt verder dat het gebied grote waarde heeft voor andere diersoorten dan vogels. Ook voor vissen, met name de Kleine modderkruiper en de Bittervoorn en in mindere mate ook de Grote modderkruiper, heeft het gebied grote waarde. Daarnaast is het gebied van groot belang voor vleermuizen en voor de Waterspitsmuis, die juist in het gebied van de toekomstige bypass is aangetroffen.

Voor de Meervleermuis, die o.a. foeragerend is aangetroffen bij verschillende kolken en langs weteningen in het onderzochte gebied (zie rapport Altenburg & Wymenga blz. 50), is een relatie vastgesteld tussen het gebied van de Veluwerandmeren en het onderzochte gebied. Bebouwing van het gebied kan daardoor ook leiden tot significante effecten op de Meervleermuis, die kwalificeert in dit Natura 2000 gebied. Dit is niet gesignaleerd in het DHV-rapport, waar uitsluitend wordt vermeld (blz. 15) dat de bypass leidt tot een toename van het beschikbare foerageergebied.

Kruising randmeren door N23/ Roggebotsluis.

De beoogde N23 zou de randmeren moeten gaan kruisen ter hoogte van de bestaande Roggebotsluis. Het doorkruiste gebied is van grote waarde voor vogels, maar ook voor andere diergroepen en voor vegetatie. De waarde betreft zowel het gebied als habitat voor talrijke, vaak zeer bijzondere soorten als de ecologische corridor door en langs het randmerengebied. Het moge duidelijk zijn dat doorkruisingen door infrastructuur van dit voor natuur zo belangrijke gebied zoveel mogelijk zouden moeten weggenomen. Behalve voor natuur is het gebied uiteraard van grote betekenis als recreatieve vaarroute, onder meer als 'staande mastroute'. Om die redenen wordt de nabije Hanzelijn bijvoorbeeld door een tunnel onder het Drontermeer geleid. Een bovengrondse kruising van de N23 met de randmeren bij de bestaande Roggebotsluis is in die redenering dus inconsistent. Wij pleiten ervoor de kruising van de N23 met de randmeren vorm te geven door middel van een tunnel. Deze zou ook aan Flevolandse zijde voldoende ruimte moeten bieden voor een ecologische corridor tussen het Roggebotzand en de bossen ten zuiden van de N23, naar het voorbeeld van de Hanzelijn maar dan bij voorkeur van een meer robuust kaliber. Wij roepen u op een ondergrondse kruising van de randmeren als hierboven beschreven mogelijk te maken.

Groene corridor Zwartendijk.

De Zwartendijk is zoals u weet de voormalige Zuiderzeedijk, die in het verleden op diverse plaatsen te kampen heeft gehad met doorbraken, waardoor nu langs de dijk talrijke kolken kunnen worden aangetroffen. De dijk, met diverse oorspronkelijke boerderijen, deels op terpen, heeft een zeer hoge waarde in zowel cultuurhistorisch en landschappelijk als ook archeologisch opzicht. De kolken en de gronden daaromheen hebben een grote natuurwaarde, zowel voor water- en weidevogels als voor water- en oeverplanten. Ook voor recreanten (talrijke wandelaars en fietsers, uitloopgebied van Kampen) heeft de dijk een zeer grote waarde. We pleiten om deze redenen hierbij voor het door middel van het ontwerpstructuurplan mogelijk maken van een groene corridor met de Zwartendijk als as en een breedte van ten minste 200 meter aan weerszijden van de dijk. Die corridor zou een verbinding moeten vormen tussen de IJssel ter hoogte van de Eilandbrug in het noorden en het voor weidevogels belangrijke gebied de Enk in het zuiden. Deze zone kan door een integraal inrichtingsplan van grote betekenis worden als landschapszone met de oude Zwartendijk, de doorbraakkolken en een natuurlijk ingericht gebied tussen en langs de kolken.

Groene bypass.

De bypass wordt nodig geacht om water uit de IJssel te kunnen afvoeren in extreme afvoersituaties. Alleen al om die reden moet worden afgezien van woningbouw, die daarvoor juist een barrière zou vormen.

Nog afgezien daarvan leidt een groene bypass tot minder schade aan de natuurwaarde van de Natura 2000 gebieden, bijvoorbeeld omdat geen doorgraving en een ander soort regelwerk (geen sluis bijvoorbeeld) noodzakelijk zullen zijn. De omvang van de benodigde natuurcompensatie zou bij een 'groene bypass' om die reden kleiner uitvallen dan bij een 'blauwe bypass'. We constateren dat in het planmer het alternatief van de groene bypass (B1) te gemakkelijk wordt weggeschreven. Het is ons opgevallen dat de beoordeling van de scenario's veel te negatief is waar het een groene bypass betreft. Door dit alternatief negatiever te beoordelen dan het blauwe alternatief wordt in feite 'toegewerkt naar' de conclusie dat de blauwe bypass

'dus' vanuit milieuoogpunt beter scoort. Niet alleen kan deze conclusie gelet op bovenstaande overwegingen niet juist zijn, ook zijn wij geen voorstander van het op deze wijze (die de indruk geeft van manipulatie) van beoordeling van scenario's.

Uiteraard heeft een groene bypass om deze redenen onze voorkeur, waarbij wij graag aantekenen dat de bypass in dat geval een natuurlijke inrichting zou moeten krijgen (hooilandbeheer gekoppeld aan een hoge grondwaterstand bijvoorbeeld; dit is in overeenstemming met het vroegere beheer van grote delen van het Kampense buitengebied), waarvan het grote nut voor weidevogels al meermalen is aangetoond. Bovendien kan het bestaande natuurgebied de Enk, dat onderdeel zal worden van het bypasstracé en waardevol is voor bijvoorbeeld weidevogels en van oudsher ook voor de Zwarte stern, in een groene bypass gemakkelijk worden ingepast. Een blauwe bypass zal zonder twijfel tot aantasting van de oude kolken leiden en zeker tot het verdwijnen van de Zwarte stern, een kwetsbare broedvogel. Bovendien zou de noodzakelijke compensatie van schade die een blauwe bypass veroorzaakt aan beschermde natuurwaarden daardoor groter uitvallen dan die van een groene. Wij roepen u daarom op in het ontwerpstructuurplan een bypass alleen mogelijk te maken voor zover deze een groene inrichting krijgt en dus niet wordt voorzien van een vaarroute.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is niet werkelijk het MMA

Het moge uit het bovenstaande duidelijk zijn dat het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) in dit geval niet echt het MMA is. Naar onze mening zou het Meest Milieuvriendelijke Alternatief eigenlijk een groene bypass zonder woningbouw moeten zijn, omdat de groene bypass vanuit het aspect natuur en milieu beduidend beter scoort dan een blauwe én omdat de werkelijk benodigde woningbouw gemakkelijk op inbreidingslocaties of in het uiterste geval in Dronten gerealiseerd zou kunnen worden. Wij roepen u op dit 'groene voorkeursalternatief' de uitwerking te geven die het verdient.

Wij zijn uiteraard graag bereid deze reactie nader te komen toelichten. We behouden ons als Natuurvereniging IJsseldelta verder het recht voor deze zienswijze in een later stadium aan te vullen of van een nadere toelichting te voorzien.

Wilt u zo vriendelijk zijn de correcte ontvangst van deze brief te bevestigen?

Hoogachtend,

K. van 't Oever
Voorzitter Natuurbeschermingswerkgroep

J. de Ruiter
Secretaris Natuurbeschermingswerkgroep