

Aan:  
Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel  
Coördinator Procedures IJsseldelta-Zuid  
De heer M. Tonkes  
p.a. Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE

Betreft: Inspraakreactie ontwerpbestemmingsplan Reeve/ IJsseldelta-Zuid

Kampen, 10 juli 2013

Geacht heer Tonkes,

Graag maakt de Vereniging voor Natuurstudie en –bescherming IJsseldelta, hierna Natuurvereniging IJsseldelta, gebruik van de door u aangegeven mogelijkheid haar zienswijze te geven op het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan Reeve/ IJsseldelta-Zuid. Met deze zienswijze reageren wij tevens op de ter visie gelegde ontwerpvergunningen die hiervoor inzake de Natuurbeschermingswet 1998 zijn verstrekt door resp. de provincies Overijssel en Flevoland en de Minister van Economische Zaken, én op de ontwerpontheffing van de Flora- en faunawet.

In deze zienswijze gaan wij nader in op de volgende onderwerpen:

1. Het tijdens de planvorming doorlopen proces is onoverzichtelijk;
2. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond
3. De effecten van het plan zijn niet op toereikende wijze in kaart gebracht
4. De plannen voor natuurcompensatie leiden er niet toe dat de schade aan natuurwaarden door het plan in voldoende mate worden gecompenseerd.

## **1. Proces**

In dit deel van onze zienswijze gaan we nader in op het proces dat is doorlopen tot het ter visie leggen van dit ontwerpbestemmingsplan. We constateren dat het proces onoverzichtelijk is en op onderdelen telkens weer andere plannen laat zien voor hetzelfde gebied. De rol van de burger in die plannen is ondanks de grote gevolgen ervan beperkt gebleven tot alleen de volgens de wet verplichte inspraakprocedures.

### **Onoverzichtelijke besluitvorming**

Het nu in procedure gebrachte ontwerpbestemmingsplan is bepaald niet het enige plan dat voor hetzelfde gebied ter visie is gelegd. We constateren dat in de diverse plannen geregeld verschillen zijn tussen de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt: met name is er sprake van uiteenlopende aantallen te bouwen woningen. De diverse plannen en hun onderlinge verschillen maken dat de procedure alleen voor een terzake kundige en dan alleen nog met de nodige moeite zijn te volgen. Zonder uitpuittend te willen zijn noemen we de volgende plannen en afspraken die de laatste jaren voor dit gebied al dan niet in procedure zijn gebracht:

- Masterplan IJsseldelta zuid. Tot 2030 zal Kampen vier- tot zesduizend woningen bouwen voor de eigen bevolking (blz. 5).
- Streekplanherziening. Op basis van veel te hoog geraamde bevolkingscijfers wordt in paragraaf 4.5.2.2.1 van de "Partiële herziening" (en in de PlanMER) berekend dat Kampen in 2020 voor eigen behoefte 3.550 woningen nodig zal hebben (en in 2030 4.900). Daar moeten nog 800 (en tot 2030 1.100) woningen bij komen om te voldoen aan de door Netwerkstad Zwolle-Kampen gemaakte afspraken om Kampen een contingent van 1100 woningen te laten bouwen voor Zwolle.
- Structuurplan Kampen Zuid-West. Het plan-MER en het Structuurplan (op blz. 31-32) komen uit op een totaal van 4.000 te bouwen woningen voor het jaar 2020 en 6.000 voor het jaar 2030.
- Structuurvisie gemeente Kampen. De bestaande plannen voor woningbouw in de gemeente Kampen voorzien volgens de structuurvisie (p. 22) ongeveer 3.300 woningen.
- Dit (ontwerp) bestemmingsplan maakt melding van 1.100 woningen voor de regionale opgave en nog eens 200 voor de 'eigen woningopgave'.

Uit het voorgaande blijkt al dat de aantallen in hetzelfde gebied te bouwen woningen sterk uiteen lopen.

**Conclusie:** voor hetzelfde gebied zijn talrijke plannen en afspraken gemaakt. De in de plannen genoemde aantallen te bouwen woningen blijken telkens en soms sterk van elkaar te verschillen.

### **Drie Natuurbeschermingswetvergunningen**

Er zijn wel drie vergunningen die allemaal een stuk van het geheel vergunnen. Dat maakt het er niet overzichtelijker op. Van de passende beoordeling ontvingen we ook al drie verschillende versies, zonder duidelijke toelichting. Zelfs degenen die er serieus werk van maken te reageren wordt het dus niet makkelijk gemaakt... In elk geval moeten die vergunningen de zaken in samenhang beschouwen; de effecten van de in een vergunning niet opgenomen planonderdelen moeten wel worden betrokken bij de beoordeling (cumulatie). We hebben de indruk dat dat niet zo goed is gedaan. Al die planonderdelen hangen met elkaar samen; zo zou er geen blauwe bypass komen zonder woningbouw (en accepteert men dus kennelijk de verstoring die daarvan het gevolg is).

### ***Milieueffectrapportage***

De milieueffectrapportage is nog altijd niet afgerond. De commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar *voorlopige* toetsingsadvies van de *concept* milieueffectrapportage aan dat vooral het onderwerp van de waterveiligheid in het MER nog onvoldoende in beeld is gebracht. Wij maken daaruit op dat de gevolgen voor Kampen groter kunnen zijn dan nu voorgesteld. En dat betekent weer in onze ogen dat aanvullende maatregelen noodzakelijk kunnen blijken te zijn. Maatregelen met naar alle waarschijnlijkheid gevolgen voor beschermde natuurwaarden, die nu nog niet zijn vergund in de zin van Natuurbeschermingswet 1998 en/of Flora- en faunawet. Uit de drie in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 verleende vergunningen blijkt dat zulke extra maatregelen niet zijn vergund.

### ***Uitvoering al gestart voordat procedure is afgerond***

Heel opmerkelijk aan het proces is dat de uitvoering feitelijk al is gestart voordat de bestemmingsplanprocedure is afgerond en de vergunningen zijn verstrekt. Daarmee wordt in elk geval bij ons (en naar wij veronderstellen bij velen) de indruk gewekt dat wat de burgers en belanghebbenden ook gaan vinden/ schrijven het plan zonder wezenlijke veranderingen doorgaat. Wij vinden dat daarmee sprake is van minachting van het besluitvormingsproces. Zo maar een voorbeeld is de camping bij de Roggebotsluis, die door de gemeente/ Kampereiland Vastgoed NV aan de provincie Overijssel is verkocht. Of de publicatie van de aanbesteding van de aanleg van het rietmoeras op Tendersnet op 10 juli 2013.

### ***Gevolgen van wijzigingsbevoegdheden?***

Het valt ons op dat het College van B&W van Kampen in het bestemmingsplan een relatief ruime wijzigingsbevoegdheid krijgt, bijvoorbeeld om de agrarische bestemming op sommige plaatsen om te zetten in 'wonen'. Wij gaan ervan uit dat ook de effecten van gewijzigde bestemmingen zijn onderzocht maar kunnen uit de stukken niet afleiden of dit ook daadwerkelijk is gebeurd.

## **2. Nut, noodzaak en risico's**

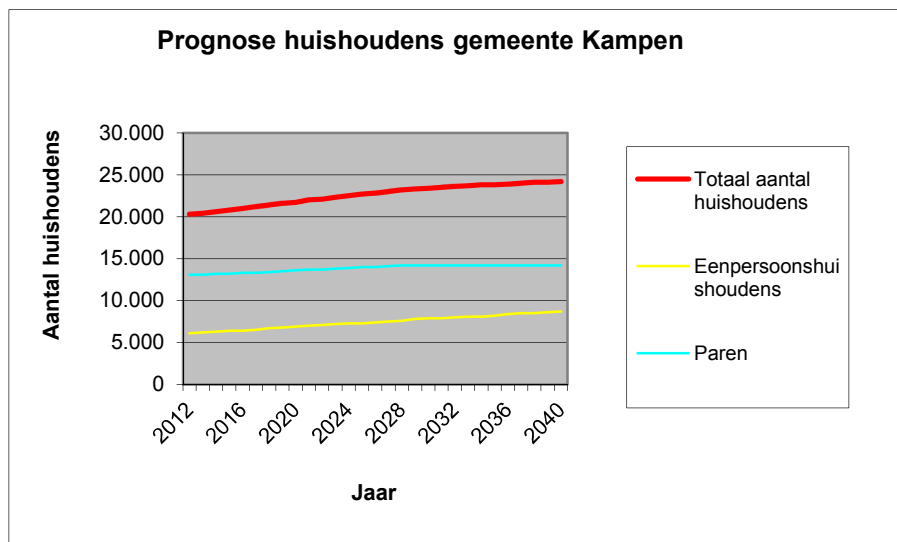
In dit deel van onze zienswijze gaan we nader in op de woningbouwplannen. We constateren dat de gemeente Kampen (veel) te veel woningen wenst te bouwen, van het verkeerde type en op de verkeerde locatie. Er is geen noodzaak om te bouwen in het gebied westelijk van de Zwartendijk. Ook zijn de mogelijkheden om de vermeende woningopgave in bijvoorbeeld Dronten te realiseren nooit onderzocht. Behalve woningbouw maakt dit bestemmingsplan ook een forse uitbreiding van het aantal ligplaatsen mogelijk, namelijk bij de woningen in Reeve en daarnaast nabij de Roggebotsluis. Ook de noodzaak hiervan is niet aangetoond.

### ***De gemeente Kampen bouwt veel te veel woningen***

Uit diverse stukken blijkt dat in de gemeente Kampen –ook in de huidige crisistijd– nog altijd veel te veel woningen worden gebouwd. De woningen zijn overwegend groot, vallen althans in de dure categorie. Te constateren valt dat juist in deze categorie in de gemeente sprake is van een toenemende en relatief grote leegstand. Hoewel het aantal inwoners van de gemeente Kampen nog toeneemt en dat ook de komende 15 jaar nog zal doen betreft de toename uitsluitend de hogere leeftijdscategorieën, m.n. eenpersoonshuishoudens. Deze categorie heeft vooral behoefte aan woonruimte op kleine afstand van voorzieningen, bij voorkeur in of

dicht bij het centrum van de stad. We constateren dan ook dat in de gemeente Kampen niet alleen te veel, maar ook te groot en op de verkeerde plek gebouwd wordt. Desgewenst kunnen wij dit aspect uitgebreid aan u toelichten.

De onderstaande figuur toont de geprognosticeerde bevolkingsontwikkeling in de gemeente Kampen tot 2030. Bron van de informatie is het Centraal Bureau voor de Statistiek, die zowel de aantallen inwoners op 1 januari van elk kalenderjaar publiceert als ook prognoses doet voor de verwachte bevolkingsontwikkeling.



*Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 12 oktober 2011*

Uit de figuur en de achterliggende cijfers blijkt het volgende:

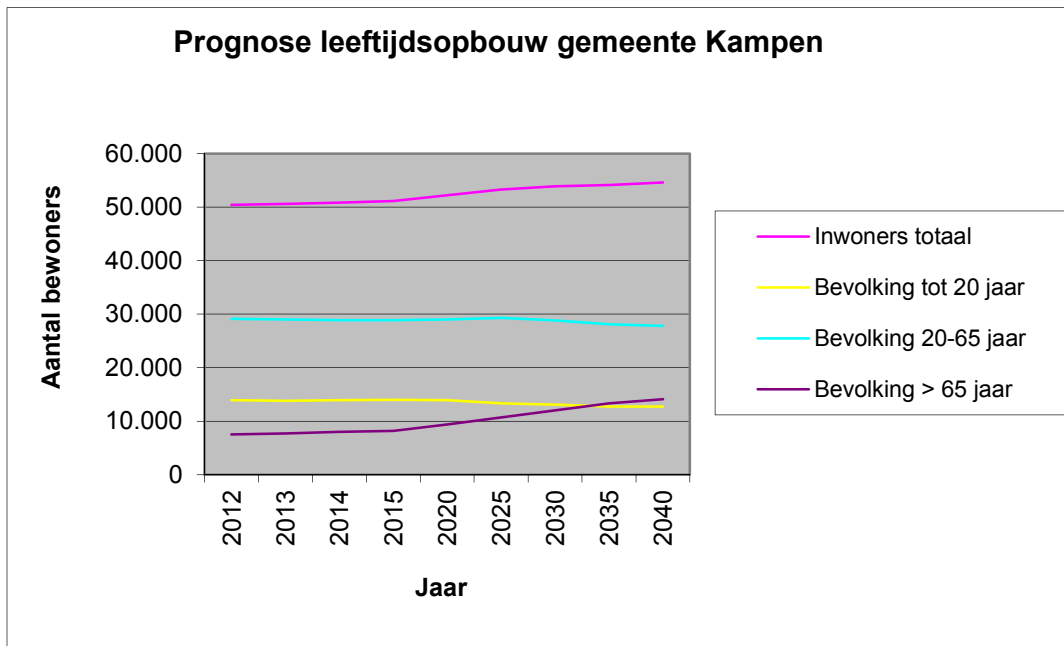
- Het aantal huishoudens in de gemeente Kampen groeit volgens de prognose mee met het aantal inwoners, tot 23.400 in 2030.
- Per jaar is de gemiddelde groei van aantal huishoudens tot 2030 bijna 175.
- In de periode **tot 2030 neemt vooral de hoeveelheid eenpersoonshuishoudens toe**, namelijk met 1.800 tot 7.900. Die toename zet ook na 2030 door tot 8.700 in 2040.
- Het aantal 'paren' (2 en meerpersoonshuishoudens) neemt tot 2030 toe met 1.100, om daarna stabiel te blijven.
- **Na 2030 neemt de groei van het aantal huishoudens (sterk) af**; tussen 2030 en 2040 neemt het aantal volgens de prognose met 800 toe, gemiddeld dus een toename van 80 per jaar

Het is niet aannemelijk dat de ontwikkeling van het inwonertal in de komende 20 jaar een duidelijk andere tendens zal laten zien. Eerder zal het zo zijn dat de bevolkingsgroei, net als elders in den lande, zal stagneren of ten hoogste licht zal groeien. De in de gemeente nog beschikbare woningbouwlocaties zijn veruit toereikend om zelfs een lichte groei te kunnen opvangen.

**Conclusie:** Aangezien de bestaande woningbouwlocaties (op inbreidingslocaties) in ruime mate toereikend zijn voor de woningbehoefte van de gemeente Kampen is er zeker nu geen enkele reden voor ontwikkeling van de woningbouwlocatie die door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

### **De gemeente Kampen bouwt het verkeerde type woningen**

Nederland vergrijst. Ook in Kampen betekent dat dat er gemiddeld steeds meer mensen in hogere leeftijdsklassen komen. Het Centraal Bureau voor de statistiek maakt ook leeftijdsprognoses per gemeente. Wanneer we de toename van het aantal inwoners en huishoudens nader bekijken en uitsplitsen per leeftijdsklasse, dan valt op dat de toename in de gemeente Kampen uitsluitend voor rekening komt voor de leeftijdscategorie boven 65 jaar.



*Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 12 oktober 2011*

Uit de figuur en de achterliggende cijfers blijkt het volgende:

- Het aantal jongeren in de leeftijdsklasse tot 20 jaar daalt van 13.900 nu tot 13.100 in 2030 en 12.700 in 2040
- Het aantal inwoners in de leeftijdsklasse 20-65 jaar bedraagt in 2012 29.100 en blijft tot 2030 ongeveer constant (28.800 mensen in 2030), om daarna te dalen 27.800 in 2040
- Het aantal inwoners van 65 jaar en ouder neemt toe van 7.500 in 2012 tot 12.000 in 2030 en 14.100 in 2040.

De ontwikkeling van het type woningen dat mensen met toenemende leeftijd bewonen wordt wel aangeduid met het begrip 'wooncarrière'. De wooncarrière volgt de ontwikkelingen in een mensenleven, d.w.z. achtereenvolgens het uitwonend worden, samenwonen/ trouwen (gezin zonder kinderen), gezin met 1 of meer inwonende kinderen, gezin zonder inwonende kinderen en tot slot alleenstaande ouderen. Bij elk 'stadium' hoort een best passende woning die logischerwijze het grootst is in de periode dat sprake is van inwonende kinderen. Op hogere leeftijd, d.w.z. vanaf het moment dat kinderen het ouderlijk huis hebben verlaten, heeft de gemiddelde Nederlander geen behoefte meer aan een grotere woning.

In het voorgaande is aangetoond dat de Kamper bevolking en die in Zwolle alleen nog groeien in de leeftijdscategorie ouder dan 65 jaar. Na deze leeftijd is geen

sprake meer van alleen inwonende kinderen. Dat leidt tot de conclusie dat de behoefte aan grotere woningen dan die in de bestaande woningvoorraad zal gaan afnemen.

Het bestemmingsplan voor IJsseldelta-Zuid/ Reeve maakt de bouw van (onder meer) grotere woningen mogelijk dan die in de bestaande woningvoorraad. Gelet op de bevolkingsontwikkeling van de gemeenten Kampen én Zwolle zal de behoefte hieraan eerder afnemen dan toenemen. Ook wanneer een grotere regio wordt beschouwd is deze conclusie op zijn plaats. Het risico op onverkoopbaarheid van de te bouwen grotere woningen is dan ook groot. Aangezien het financiële risico hiervan voor rekening is van (de inwoners van) de gemeente Kampen is bouw van grotere woningen in dit gebied alleen al vanuit deze overweging op dit moment onverantwoord.

**Conclusie:** de behoefte aan grotere woningen dan die op dit moment deel uitmaken van de woningvoorraad zal de komende jaren eerder afnemen dan toenemen, wat het risico op onverkoopbaarheid vergroot.

### ***De gemeente Kampen bouwt woningen op de verkeerde plaats***

Op 28 mei 2009 stelde de gemeenteraad van de gemeente Kampen de Structuurvisie 2030 vast. In dit document wordt aangegeven welke ontwikkelingen de gemeente Kampen de komende 20 jaar noodzakelijk acht en op welke plaats en in welke vorm die ontwikkelingen een plaats zouden moeten krijgen.

In de Structuurvisie 2030 onderbouwt de gemeente de beschikbaarheid van zogeheten 'inbreidingslocaties' voor woningbouw. We lezen op blz. 51 in het document dat bij realisatie van woningbouw "stap 1 is: "Inbreiden en afbouwen" - het aantal woningen dat hierbij wordt genoemd is "3300 nieuwe woningen". De kaart op blz. 56 toont de lokaties.

Op inbreidingslocaties en andere bestaande bouwlocaties zijn in de periode 2003-2012 door de Gemeenteraad plannen goedgekeurd voor ruim 3.700 woningen. Zie bijlage 1 voor een onderbouwing van deze plannen. Uit het voorgaande bleek al dat in Kampen tot 2030 behoefte is aan maximaal ongeveer 1.100 woningen voor huishoudens die uit meer dan 1 persoon bestaan. Dat aantal wordt dus al (ruimschoots) gehaald door uitsluitend te bouwen op de al in ontwikkeling zijnde locaties.

Gelet op de in de Structuurvisie afgesproken volgorde (keuze voor allereerst 'inbreiden en afbouwen' voordat besloten wordt tot uitbreiding), het toereikend zijn van de inbreidingslocaties en het ontbreken van onderbouwing van woningbouw op een nieuwe uitbreidingslocatie concluderen we dat er nu geen noodzaak bestaat tot woningbouw in het gebied westelijk van de N50.

**Conclusie:** de reeds bestaande en nog geplande woningbouw waarvan plannen al door de Gemeenteraad zijn geaccordeerd volstaat (meer dan) volledig voor het opvangen van de woningbehoefte tot 2030. Aan een nieuwe uitbreidingslocatie is, met andere woorden, met zekerheid geen behoefte.

### ***Bij de gemeentegrens houden de mogelijkheden niet op***

En wat nu wanneer de inbreidingslocaties tóch niet voldoende soelaas bieden? Wie wil groeien moet over zijn grenzen heen durven kijken. Tijdens het Structuurvisieproces werd deze opmerking gemaakt door de heer Balothra en wij onderschrijven die graag. Als er al in het buitengebied gebouwd zou moeten worden, en de noodzaak daarvoor is volgens onze vereniging zeker nog niet aangetoond, dan kies je als bestuurder voor de minst kwetsbare locatie. Die hoeft zeker niet per sé

binnen de grenzen van onze gemeente te liggen. Gezien de gevoeligheid van het gebied westelijk van de N50, met zeer hoge cultuurhistorische en recreatieve waarden en belangrijke natuurwaarden, is er alle reden om een locatieonderzoek niet tot locaties in de gemeente te beperken, zoals nu wel gebeurt.

Door de Hanzelijn is de reisafstand Kampen – Dronten van station naar station ongeveer 7 minuten. De bestaande busverbinding Kampen – Ens (geen snelbus) legt die afstand af in ongeveer 13 minuten. Kleine reisafstanden. In beide plaatsen kan zonder grote schade aan bijzondere waarden worden gebouwd, opnieuw alleen áls daarvoor de noodzaak aanwezig is. In de Noordoostpolder is de grond momenteel bovendien goedkoop en in ruime mate beschikbaar. We roepen de gemeenteraad op om serieus de mogelijkheden te onderzoeken om te bouwen in de Noordoostpolder (Ens) of in Oostelijk Flevoland (Dronten). Uiteraard in nauw overleg met de Flevolandse gemeenten, en alleen wanneer de noodzaak daartoe aanwezig is.

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 zeevering 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.

**Conclusie:** Zelfs in het hypothetische geval dat de in Kampen beschikbare inbreidingslocaties niet zouden volstaan zou de gemeente voor de woningbouwopgave het gebied westelijk van de N50 niet nodig hebben. Ook in de gemeenten Dronten en Noordoostpolder zijn hiervoor mogelijkheden.

### ***125 ligplaatsen erbij in de jachthaven bij de Roggebotsluis***

De uitbreiding van de jachthaven met liefst 125 extra ligplaatsen is een van de andere opmerkelijke onderdelen van dit plan. De behoefte aan extra ligplaatsen is nooit eerder gesignaleerd en afwijkend van het eerder (in 2001) vastgestelde Integrale Inrichtingsplan Veluwerandmeren IIVR. Hierin is immers slechts sprake van realisatie van overdraagvoorzieningen voor kano's, een 'aalgoot' en van verdieping van het water in de omgeving van de Roggebotsluis. De gemeente Kampen is destijds nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het plan. Het is erg onwaarschijnlijk dat sinds de totstandkoming van het IIVR, aan de realisatie waarvan overigens nog altijd wordt gewerkt (zie [www.iivr.nl](http://www.iivr.nl)), de behoefte aan extra ligplaatsen op deze locatie zo sterk is toegenomen dat er nu een zo forse uitbreiding nodig zou zijn.

Des te opmerkelijker is het feit dat deze zeer forse uitbreiding is gesitueerd op de plaats waar de breedte van de randmeren in dit gebied 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. De beperking van de migratiemogelijkheden voor de genoemde en andere soorten maakt dat de samenhang van het Natura 2000- netwerk wordt geschaad.

En dan is er de naar onze overtuiging wel erg onwaarschijnlijke mededeling dat de vaarrecreatie in het Vossemeer volgens een uitgevoerd onderzoek ondanks de zeer forse toename van het aantal aanlegplaatsen (Roggebotsluis én bypassgebied) tóch niet zou toenemen. Monitoring zou ertoe kunnen leiden dat er een recreatievrije zone in het Vossemeer komt. Maar hoe men dat dan zou willen regelen blijft onduidelijk.

**Conclusie:** er is geen enkele behoefte aan uitbreiding van de ligplaatsen in dit kwetsbare gebied, deze is althans in de stukken niet aangetoond. De uitbreiding op deze plaats, waar het Natura 2000- gebied Veluwerandmeren heel smal is, vergroot de kans op effecten van daarvoor gevoelige broedvogels, waaronder Grote karekiet, Roerdomp, Purperreiger en Snor.

### **Groene bypass**

Natuurvereniging IJsseldelta heeft altijd gesteld dat, als er een bypass zou moeten komen, de voorkeur zou uitgaan naar een groene. Dit om te voorkomen wat er nu gebeurt, namelijk dat woningbouw noodzakelijk is om de blauwe, bevaarbare ambitie te verwezenlijken. De meerkosten daarvan leiden daarmee tot een grote aantasting van het open poldergebied.

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'.

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).

**Conclusie:** een groene bypass heeft naar de mening van onze natuurvereniging de voorkeur wanneer althans aangetoond is dat er op korte termijn een bypass zou moeten komen, wat naar onze mening nog altijd niet is gebeurd. De redenen daarvoor zijn dat voor deze variant woningbouw in het gebied westelijk van de N50 niet noodzakelijk is en omdat de aansluiting op de IJssel en de randmeren minder ingrijpend zou hoeven te veranderen. Een groene bypass zou natuurvriendelijk ingericht moeten worden.

### **Tunnel Roggebotsluis.**

Uit de passende beoordeling maken we op dat het de bedoeling is dat de kruising van de N307 met het Drontermeer/ Vossemeer na de vervanging van de Roggebotsluis zal worden vormgegeven als een brug. Door de voorziene toename van de recreatievaart (nota bene deels ook onderdeel van dit plan) zal de tijd waarin de brug ter plaatse is geopend toenemen. Langere wachttijden voor zowel gemotoriseerd als scheepvaartverkeer zijn daarvan het gevolg. De randmeren maken óók deel uit van het Natura 2000- gebied Veluwerandmeren (Drontermeer) en Ketelmeer en Vossemeer. Juist op de verbinding tussen beide gebieden ligt de huidige Roggebotsluis. Een toename van wachtende scheepvaart en gemotoriseerd verkeer maakt dat de verbinding tussen de beide Natura 2000- gebieden voor de voor verstoring gevoelige soorten als Grote karekiet, Roerdomp, Snor en Purperreiger zal worden bemoeilijkt. Dit zijn deels soorten met een (zeer) ongunstige staat van instandhouding, waarvoor dus dringend herstelmaatregelen noodzakelijk zijn.



Het is in de ogen van de vereniging eenvoudig mogelijk dit knelpunt op te lossen door een ondergrondse kruising van de randmeren te realiseren, in de vorm van een korte tunnel dus, naar het voorbeeld van de nabijgelegen Hanzelijn. 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.

**Conclusie:** een kruising van de N307 met de randmeren in de vorm van een tunnel heeft de grote voorkeur van onze vereniging omdat daardoor de verbinding tussen de twee Natura 2000- gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer en Vossemeer sterk wordt verbeterd.

### ***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. Deze grote waarde is mede aanleiding geweest voor Provinciale Staten van de provincie Overijssel het gebied de status van een zogenaamde 'respectzone' te geven.

We vinden het opvallend dat ondanks dat in de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesproken over 'respect voor de historische kwaliteit van het landschap' tóch voor het bebouwen van het gebied wordt gekozen.

De respectzone komt in onze ogen niet goed uit de verf wanneer de diverse ontwikkelingen in het ontwerpbestemmingsplan worden gerealiseerd. Met name denken we dan aan het voorgenomen Congrescentrum in het smalle gebied tussen N50 en de Zwartendijk. Een ontwikkeling overigens waarvan in de Structuurvisie 2030 nog geen sprake was, waarvan de beoogde opbrengsten cruciaal zijn voor de 'sluitende' grondexploitatie en waarvan tegelijkertijd hoogst twijfelachtig is of hiervoor voldoende belangstelling zal zijn. Gelet op de belangrijke waarden van de dijk en de omgeving ervan pleiten we hierbij voor het door middel van het bestemmingsplan 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 uiteindelijk 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.

**Conclusie:** de Zwartendijk heeft door een besluit van Provinciale Staten van de provincie Overijssel de status 'respectzone' gekregen. Natuurvereniging IJsseldelta ziet de respectzone graag uitgewerkt als een strook van 200 meter ter weerszijden van de Zwartendijk, waar nieuwe bebouwing niet wordt toegestaan maar juist de nadruk ligt op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde.

### ***Waterveiligheid van Kampen is in het geding***

Is de woningbouw dus op korte en middellange termijn met zekerheid niet en ook op de lange termijn naar alle waarschijnlijkheid niet nodig, eenzelfde overweging geldt de aanleg van de bypass zelf. De aanleg van de bypass werd in de PKB Ruimte voor

de Rivier een 'lange termijn maatregel' genoemd, bedoeld om effect te hebben wanneer in de periode na 2050 (!) de afvoer van de IJssel door klimaatverandering zou toenemen.

In dezelfde periode wordt een aanzienlijke zeespiegelrijzing verwacht, waardoor de afvoer van het IJsselmeer bemoeilijkt wordt. Niet voor niets werd door de toenmalige commissie Veerman een aanzienlijke stijging van het IJsselmeerpeil voorgesteld om lozen van IJsselmeerwater onder vrij verval mogelijk te laten blijven. Een stijging van het IJsselmeerpeil, voorzien dus op de langere termijn, vergroot in feite het randmeergebied doordat de stroming in de IJssel verder stroomopwaarts tot stilstand komt. De bypass als voorziening om de rivier in zulke gevallen meer capaciteit te geven houdt dan op effectief te zijn.

De gevolgen van de aanleg van de bypass voor de waterveiligheid van de inwoners van de stad Kampen zijn globaal onderzocht. Door de bypass ontstaat een open verbinding tussen de IJssel en de randmeren. Daardoor komt de stad als het ware op een eiland te liggen, omsloten door bypass, Drontermeer, Vossemeer en IJssel. Alleen enkele bruggen (Roggebotsluis, Eilandbrug, Stadsbrug, Molenbrug, Kamperstraatweg, N50 en Nieuwendijk) zijn de verbindingen tussen het eiland Kampen en het omringende gebied. Dit zijn tevens de verbindingen waarover tijdens een onverhoopte calamiteit de nu ruim 50.000 inwoners moeten worden geëvacueerd, zo dat niet per boot of door de lucht kan plaatsvinden.

Nog afgezien daarvan moet worden bedacht dat in een situatie met zowel hoge IJsselafvoeren als opwaaiing in het IJsselmeer (en als gevolg daarvan verhoogde waterstanden in o.a. Ketelmeer) de afvoer van het IJsselwater in het gedrang komt. Dit is ook het geval wanneer een bypass wordt aangelegd, aangezien in dat geval een gedeelte van het water daarlangs zal worden afgevoerd.

Maar waar naar toe? De enige route die dan open staat is de route door de randmeren, juist omdat in dit scenario het peil van het Ketelmeer sterk is verhoogd door opwaaiing. En concrete plannen voor verzwaring van de dijken langs de randmeren worden vooralsnog niet voorbereid. Sterker: gedacht wordt daarentegen aan een kering ten zuiden van de aantakking van de bypass aan het Drontermeer. Daardoor zal het water als het ware in noordelijke richting worden gedwongen, waar het door de dan hoge waterstanden ook niet naar toe kan.

De enige weg die dan nog openstaat is natuurlijk omhoog. Het waterpeil stijgt en dat zal mogelijk kunnen leiden tot een dijkdoorbraak, met alle gevolgen voor de inwoners van de stad Kampen van dien.

**Conclusie:** de waterveiligheid bij Kampen wordt door het bypassplan verkleind.

### 3. Effecten

In dit deel van onze zienswijze gaan we nader in op de bepaling van de effecten van de diverse ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door het ontwerpbestemmingsplan. We constateren dat de effecten van het plan niet op toereikende wijze in kaart zijn gebracht en groter zijn dan in het plan wordt aangegeven.

In deze zienswijze willen wij ons allereerst graag aansluiten bij de door de KNNV afdeling Noordwest Veluwe en de Vogelbeschermingswacht Noord-Veluwe al ingebrachte argumenten. Wilt u zo vriendelijk zijn deze ook in onze zienswijze als "herhaald en ingelast" te beschouwen? Naast de in die zienswijze ingebrachte argumenten hebben wij de volgende commentaarpunten:

### **Effecten op beschermde soorten zijn onderschat**

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.

De ontwikkelingen, onder meer een blauwe bypass met woningbouw (deels buitendijks) leiden 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.

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.

Ook in landschappelijk opzicht zijn de gevolgen groot. 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 zeevering 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 zoals ook eerder al gesteld niet goed zijn aangetoond.

De ontheffing van de Flora- en faunawet is, zo lezen we, verleend met als reden de volksgezondheid of openbare veiligheid. Voor wat betreft de bypass zal dit mogelijk het geval zijn, maar inzake de woonwijk Reeve geldt zeker geen groot openbaar belang, zoals elders in deze brief naar wij hopen afdoende is aangetoond. Naar onze mening wordt in de ontheffing voor de schade die de woonwijk Reeve aanricht aan beschermde soorten oneigenlijk gebruik gemaakt van het belang 'volksgezondheid of openbare veiligheid'.

**Conclusie:** het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan heeft grote potenties voor weidevogels en grote waarde voor andere bij wet beschermde soorten.

Daarnaast is het gebied van grote landschappelijke en cultuurhistorische betekenis. De gevolgen van de ontwikkelingen moeten in samenhang worden beschouwd met de sterk negatieve trend die vooral weidevogels momenteel de laatste tientallen jaren

doormaken. In de ontheffing van de Flora- en faunawet wordt voor de schade door de woonwijk ten onrechte het belang 'volksgezondheid of openbare veiligheid gebruikt'.

### ***Plannen leiden tot significante effecten op Natura 2000- gebieden***

De waarden van het gebied zijn groot en uitvoerig onderzocht, zoals ook blijkt uit de rapportages van resp. Tauw, Oranjewoud en Altenburg & Wymenga en eerder (planmerstadium) DHV. 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, Vossemeer en Zwarte Meer een van de belangrijkste kerngebieden in Nederland, te verdwijnen. Niet voor niets heeft het Ministerie van LNV aan deze soort voor Ketelmeer & Vossemeer dan ook een 'Sense of Urgency' toegekend (zie ook richtlijnen Besluit MER p. 14). Wij roepen u daarom op nog eens kritisch naar de plannen te kijken en daarbij ook te letten op minimaliseren van de effecten op deze beide soorten broedvogels. Dit wordt ook uitdrukkelijk verwacht door de commissie voor de milieueffectrapportage (blz. 11 richtlijnen Besluit MER).

### ***Meervleermuis***

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. Ook in de passende beoordeling (bijlage 9) wordt hiervan melding gemaakt. Bebouwing van het gebied kan daardoor ook leiden tot significante effecten op de Meervleermuis, die kwalificeert in dit Natura 2000- gebied. Toch wordt dit niet gesignaleerd in de passende beoordeling (p. 166). De conclusie 'geen effect' wordt o.i. veroorzaakt door het oneigenlijke gebruik van natuurontwikkeling langs de bypass. Men had conform jurisprudentie naar onze mening echter eerst moeten aangeven dat woningbouw tot significant negatieve effecten kan leiden, daarna een zogeheten A-D-C-traject moeten doorlopen en de natuurontwikkeling als compensatie moeten beschouwen.

### ***Kleine zwaan***

Behalve de wél in de passende beoordeling genoemde effecten op twee soorten broedvogels leidt de afname van voedselgebied van de Kleine zwaan tot significante effecten. Des te opmerkelijker is dan de constatering in de passende beoordeling, namelijk dat de afname van de foerageermogelijkheden van de Kleine zwaan niet significant zou zijn. Dit omdat het foerageergebied van de kleine zwaan veel groter zou zijn. Wij missen echter de garantie dat de alternatieve foerageergebieden voor de kleine zwaan geschikt worden gemaakt/ beschermd worden. Er zal immers toch een reden moeten zijn dat die alternatieve locaties nu niet/ weinig worden gebruikt. Door de provincie Flevoland is daarnaast, o.i. terecht, aangegeven dat kleine recreatievaart in het najaar ook tot schade aan de kleine zwaan kan leiden. Dat is naar onze mening in de passende beoordeling onderschat.

Ons is daarnaast het volgende opgevallen:

- De effecten van de verbreding van de N307, de dijkversterking van de Drontermeerdijk blijven in de passende beoordeling buiten beschouwing maar

gevolgen van geluid, verkeersbewegingen en aantasting luchtkwaliteit kunnen aanzienlijk zijn. Dit mede doordat de N307 op de plek ligt waar de verbinding tussen Veluwerandmeren en Vossemeer erg smal is. Een toename van verkeer leidt zodoende tot een toename van de barrièrewerking van de weg en zo tot aantasting van het Natura 2000-netwerk. Men verwijst naar een fase 2 maar het bestemmingsplan en de bijbehorende vergunningen maken fase 1 én 2 mogelijk en de effecten van fase 2 hadden dus ook in de passende beoordeling onderzocht moeten worden.

- Bij een sluis horen ook aanlegwerken en ook een bepaalde sluislengte (zie huidige sluis). Verder is de aanloop naar een sluis breder dan de vaargeul om in- en uitvarend verkeer voldoende ruimte te geven. Dat wordt in het document nergens vermeld. Verder heeft de huidige Roggebotsluis een spuikom (oudelandzijde sluis) die men gebruikt voor het peilbeheer naast de scheepvaartsluis. Deze spuikom zal ook verplaatst moeten worden en ook dat zien we niet terug in de passende beoordeling.
- Er zullen 2 slaapplaatsen van de Kleine zwaan op het Drontermeer vervallen. De Veluwerandmeren hebben er 8 in totaal (Drontermeer 3, Veluwemeer 4, Wolderwijd 1). Kleine zwanen slapen bij voorkeur staande in erg ondiep water. Dat staande slapen is nodig om uitgebreid te kunnen poetsen. Precies waar de nieuwe sluisdam komt te lopen is een slaapplaats, wat overigens ook bekend is bij SOVON. Ook ten noorden van Reeve is een slaapplaats. Deze slaapplaats komt al in het gedrang door de IIVR plannen, de aanleg van een kanobaan en de grotere kom voor de jachthaven bij Roggebotsluis, een maatregel die deel uitmaakt van de IIVR-plannen.
- Kleine zwanen foerageren dicht bij hun slaapplaats. In grote weidegebieden is dat altijd zichtbaar. Historische foerageergebieden zijn allemaal te koppelen aan slaapplaatsen. Als nu deze 2 slaapplaatsen vervallen zal ook het foerageergebied voor de Kleine zwaan bij Kamperveen onder druk komen te staan, de vogels slapen namelijk juist op deze slaapplaatsen. 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.
- In 2008 zaten er alleen al rond het eiland de Reeve 3 broedparen van de Grote Karekiet. Dit maakt dat dit gedeelte van het gebied een zeer hoge waarde heeft voor (kwalificerende) soorten broedvogels.
- In de passende beoordeling worden de dam en de sluis voorgesteld als een dam met wat meer activiteiten door wachtende boten die kunnen aanleggen etc. (picknicken). Deze dam wordt volgens de plannen een doorgaande route voor ten minste fietsverkeer. De extra verstoringzone die daardoor ontstaat voor grondeleenden, Kleine zwaan en broedende moerasvogels in en langs het Drontermeer worden niet in de passende beoordeling genoemd.
- De passende beoordeling geeft aan dat de effecten op de Pijlstaart nihil zullen zijn omdat het zwaartepunt van de verspreiding op het Veluwemeer zou liggen. Men haalt deze gegevens uit Postema et al. 2008. Daarin is echter te lezen dat de laatste jaren juist een verschuiving richting Drontermeer plaats vindt. Postema et al. geeft op blz. 30 een staafdiagram. In 2003 zaten vrijwel alle pijlstaarten op het Drontermeer, in 2004 circa 40% en in 2005 circa 50%

van alle Veluwerandmeer pijlstaarten. Pijlstaarten worden in het gebied (Drontermeer) bijna uitsluitend gezien voor de Gelderse Sluis, juist waar de nieuwe dam vrij dicht langs komt te lopen. In tegenstelling tot dat wat hierover in de passende beoordeling wordt gesteld verwachten we dus wel effecten op de Pijlstaart. Zeker als de dam toegankelijk gaat worden voor wandelaars en fietsers.

- Zoals in de passende beoordeling wordt vermeld (blz. 79) hebben de uiterwaarden van de IJssel onder meer waarde voor de Kwartelkoning. De soort broedt al sinds jaar en dag in het gebied Scherenwelle aan de overzijde van de IJssel. Uit de waarnemingen in de nabijheid van een van de zandwinputten leiden we af dat dit deel van het plangebied kennelijk deel uitmaakt van het leefgebied van de Kwartelkoning. Het ontwerpbesluit tot aanwijzing van het Natura 2000- gebied Uiterwaarden IJssel noemt in de instandhoudingsdoelstelling van de Kwartelkoning dat de omvang van het leefgebied van de soort moet worden vergroot en de kwaliteit ervan moet worden verbeterd. In dat geval moet worden bezien in hoeverre dit plan, al dan niet in samenhang met andere projecten, een significant effect zou kunnen hebben. Wij denken daarbij vooral aan de voorgenomen verdieping van het zomerbed van de IJssel. Dit project zal leiden tot verdroging in de uiterwaarden en afname van de overstromingsfrequentie en –duur, wat belangrijke negatieve gevolgen heeft voor onder meer Kwartelkoning en kievitsbloemhooiland, maar ook op stroomdalvegetatie. Net als bij effecten op andere soorten sluit men significante effecten weer uit onder verwijzing naar de natuurontwikkeling in de bypass. Dit is echter niet juist, zoals ook elders in deze zienswijze is aangegeven (zie meervleermuis). Bovendien is de compensatie in de bypass nog niet gereed op het moment dat de effecten worden veroorzaakt. Onduidelijk is hoe men de tijdelijke effecten op de kwartelkoning wil vermijden.

**Conclusie:** de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door dit ontwerpbestemmingsplan leiden tot significante effecten op meer soorten en habitattypen dan die die in de passende beoordeling worden genoemd, waaronder op de Meervleermuis, Pijlstaart en de Kleine zwaan, maar ook op soorten als de Kwartelkoning. Beoordeeld moet verder worden in hoeverre de zomerbedverdieping tot versterking van de effecten leidt. Ook de effecten van stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase en werkzaamheden in fase 2 ontbreken in de passende beoordeling, terwijl effecten op de daarvoor gevoelige habitattypen en soorten wèl te verwachten zijn.

### **Geen rekening gehouden met uitbreidings- en verbeterdoelstellingen?**

Voor talrijke soorten en habitattypen wordt een toename van aantallen, uitbreiding van het areaal of verbetering van de kwaliteit nagestreefd. De mate waarin en de wijze waarop dat moet gaan plaatsvinden is nog onbekend maar wordt te zijner tijd uitgewerkt in de beheerplannen voor de diverse Natura 2000-gebieden. Wij kunnen in de passende beoordeling onvoldoende terugvinden op welke wijze rekening is gehouden met doelstellingen die een uitbreiding, een toename of een verbetering behelzen. Ook is onduidelijk hoe wordt omgegaan met doelstellingen die nu blijkens telgegevens nog niet worden gehaald, bijvoorbeeld soorten die een negatieve trend vertonen als de inmiddels erg zeldzame grote karekiet, de onvoorspelbare kwartelkoning en de uiterst schuwe Roerdomp.

## **Dam door het Drontermeer**

We merken op dat de dam in het Drontermeer in een kwetsbaar gedeelte is geprojecteerd, nota bene door/over een slaapplaats van kleine zwanen, door een slaapplaats van de grote Zilverreiger (hoogste telling 84 exemplaren) en door het gebied waar de hoogste aantallen grondelende eenden voorkomen (Pijlstaart, Slobeend, Krakeend). Van die grondelende soorten scoort de Slobeend onder het instandhoudingsdoel. Significante effecten zijn dus zeker niet uit te sluiten. Juist hier wordt ondiep gebied ten noordoosten van het eiland Reeve opgeofferd voor de uitstroom/vaarroute van de bypass.

Tot onze verbazing stelt de provincie Flevoland in haar reactie op onze zienswijze op de ontwerp Nbw-vergunning dat de slaapplaats van de grote zilverreigers behouden zou blijven, overigens zonder al te veel motivatie. Men stelt dat te voorkomen door zonering toe te passen, maar hoe is ons volledig onduidelijk. Dat de slaapplaats verloren zal gaan lijkt ons aannemelijk, is althans zeker niet uitgesloten. Ook om die reden is er sprake van significante effecten in de zin van de Natuurbeschermingswet 1998, zodat hiervoor naar onze mening een zogeheten A-D-C-traject doorlopen dient te worden.

## **Stikstofdepositie**

De nieuwe woonwijk zal op ruime afstand (verscheidene kilometers) van het centrum van de stad Kampen komen te liggen. Voor diverse stedelijke voorzieningen, scholen en winkels zullen de bewoners zijn aangewezen op het centrum van de stad en de bestaande wijken. Hoewel in het plan de mogelijkheden om de andere delen van de stad per fiets te bereiken niet ontbreken mag net als op andere plaatsen worden verwacht dat alleen al gelet op de afstand vooral de auto voor het transport favoriet zal zijn. En dat terwijl binnen het bestaande stedelijke gebied volgens het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan juist doorgaans de voorkeur gegeven aan de fiets. De keuze voor een nieuwbouwlocatie op ruime afstand van het centrum leidt dus tot veel extra vervoersbewegingen per auto ten opzichte van een locatie op veel kleinere afstand van het centrum. Het is opvallend dat de gevolgen daarvan (extra emissies van uitlaatgassen, waaronder stikstofoxiden, en het energieverbruik) in de passende beoordeling ontoereikend in beeld zijn gebracht. En dat terwijl in dit gebied (ook volgens de passende beoordeling) diverse voor depositie van stikstofoxiden gevoelige soorten en habitattypen zijn aangetroffen. Omdat in dit gebied de omvang van de stikstofdepositie uit andere bronnen al beduidend groter is dan toelaatbaar<sup>1</sup> kunnen wij niet anders dan concluderen dat dit tot een verdere toename zal leiden van het al bestaande overschot, en dus tot effecten op de daarvoor gevoelige habitattypen.

Gesproken wordt over een toename van de depositie van ongeveer 4 mol per hectare per jaar (stroomdalgrasland), een aanzienlijke toename dus, zeker wanneer wordt bedacht dat een toename van 0,05 mol per hectare per jaar al als vergunningplichtig wordt gezien. Opvallend genoeg worden effecten op stroomdalgrasland uitgesloten met een verwijzing naar inundatie door de IJssel (p. 206 passende beoordeling). De zomerbedverlaging die ook deel uitmaakt van dit project beoogt echter juist minder inundatie van de uiterwaarden (!) Enerzijds wordt dus een verhoging van depositie berekend maar anderzijds een afname van de buffering van mogelijke effecten door inundatie. De waarde van het nu bijzondere

---

<sup>1</sup> 'Toelaatbaar' is afgeleid uit de zogenaamde 'kritische depositiewaarden' van de voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen, met name stroomdalvegetatie en kievitbloemhooiland.

stroomdalgrasland van Scherenwelle maar ook verspreide andere locaties in de IJsseluiterwaarden dreigt daardoor af te nemen.

Onduidelijk is ook in hoeverre de stikstofdepositie tijdens de aanleg is onderzocht. Voor dit project is immers een zeer aanzienlijke hoeveelheid transportbewegingen en graafwerkzaamheden noodzakelijk. Ook de mogelijke effecten van werkzaamheden in fase 2 blijven buiten beschouwing, zo lijkt het. Voor bijvoorbeeld de N307 maakt het voorliggende ontwerpbestemmingsplan namelijk wel de verbreding mogelijk, maar de effecten ervan blijven zover wij dat kunnen beoordelen buiten beschouwing. De passende beoordeling, die immers de gevolgen van het bestemmingsplan beschrijft, hoort ook aandacht te besteden aan de effecten van de verbreding van de N307 op depositie en bijvoorbeeld ook op geluid.

En dan is er het beleidskader zoals dat tot voor kort door de provincie Overijssel werd gehanteerd. Het was bedoeld voor beoordeling van vergunningaanvragen van agrarische bedrijven maar is sinds een uitspraak van de Raad van State echter ingetrokken<sup>2</sup> en mag sindsdien niet meer worden gebruikt. Het beleidskader veronderstelde dat bij een toename van depositie kleiner dan 1 % van de kritische depositiewaarde geen sprake zou kunnen zijn van significante effecten. Bij hoge kritische depositiewaarden, zoals in de randmeren, is 1 % een zeer forse toename van de depositie. Conform het beleidskader zou dan elke vergunningaanvraag gehonoreerd worden. Nu het beleidskader niet meer wordt toegepast is onduidelijk of de conclusie dat effecten op de randmeren niet significant zijn nog altijd juist is. Wij veronderstellen van niet, ook gelet op het feit dat veel emissies van stikstofoxiden juist op of rond dat gebied plaatsvinden: tijdelijke effecten, recreatievaart, verkeer van/ naar woningbouw, N307, Drontermeerdijk e.d.

De uitgevoerde berekeningen zijn daarmee kennelijk incompleet en de effecten van depositie onderschat. Nu de beoordeling van de resultaten niet meer volgens het provinciale beleidskader mag plaatsvinden is de passende beoordeling op dit punt onvolledig/ onjuist en kan hiervoor geen vergunning op grond van de Nbw worden verstrekt.

**Conclusie:** de analyse van mogelijke effecten van stikstofdepositie is incompleet. De effecten zijn onderschat.

### **Effecten aanlegfase ontoereikend in beeld gebracht**

Tijdelijke effecten (geluid, licht, luchtkwaliteit) lijken in de PB niet getoetst te zijn (zie blz. 208). Zo betekent het verleggen van de vaargeul volgens de passende beoordeling dat er gedurende 10 jaar effecten zijn op leefgebied van grote karekiet en roerdomp. Aangezien het hier om soorten gaat met een (zeer) ongunstige staat van instandhouding is onzeker of zij een zo lange periode van verslechterde omstandigheden zullen kunnen overleven. Uit de passende beoordeling wordt althans onvoldoende duidelijk dat dit (met de vereiste zekerheid) het geval zal zijn. Zo is in 2005 aan het gebied Ketelmeer & Vossemeer de sense of urgency status toegekend voor de grote karekiet, gevreesd werd (en wordt) dat de soort er voor 2015 zou kunnen verdwijnen...

Opmerkelijk is dat op blz. 208 van de passende beoordeling wordt aangegeven dat de tijdelijke effecten nog niet bekend zijn, maar dat tóch wordt gesteld dat deze niet significant zouden zijn. Onduidelijk is waarop men zich daarbij baseert.

---

<sup>2</sup> Zie evt.: <http://www.overijssel.nl/actueel/overijssels-0/overijssels/kopie-slabloon/@181744/raad-state/>



**Conclusie:** tijdelijke effecten zijn nog onbekend en kunnen dus ook niet op significantie worden beoordeeld. Dat zou echter in een passende beoordeling wel moeten.

### **Waterkwaliteit**

Door de soms open verbinding tussen delen van de randmeren met de IJssel kan de waterkwaliteit van de randmeren worden geschaad. Wij waarderen het dat hiernaar onderzoek is verricht. De resultaten daarvan stellen ons echter geenszins gerust. Duidelijk wordt dat situaties kunnen optreden waarin de waterkwaliteit van de randmeren door het IJsselwater sterk wordt verslechterd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het meest noordoostelijke deel van het Drontermeer. Verder kan bij op- en afwaaiing in de Veluwerandmeren gebiedsvreemd water vanuit de bypass de Veluwerandmeren instromen. Wij maken ons grote zorgen over de mogelijke gevolgen daarvan, ook op natuur. In het randmerengebied zijn de laatste tientallen jaren vele miljoenen geïnvesteerd om de waterkwaliteit te verbeteren. Juist nu het effect daarvan zich aftekent in de vorm van nog steeds toenemende velden van waterplantenvegetaties zou de positieve trend weer teniet gedaan kunnen worden, met alle gevolgen van dien voor de zo bijzondere avifauna.

Aangegeven wordt dat een monitoringprogramma zal worden opgezet. Dat is uiteraard een basis, maar kan als het mis gaat alleen maar bevestigen dat dat zo is. Wij missen in de Nbw-vergunning een voorschrift wat in voorkomende gevallen moet worden gedaan wanneer de waterkwaliteit onverhoopt verslechtert.

**Conclusie:** De waterkwaliteit van de randmeren is een van de kwetsbare aspecten van dit bijzondere gebied. Onze natuurvereniging maakt zich grote zorgen om de gevolgen van het project voor de waterkwaliteit. In een eventuele vergunning moet worden geregeld wat er moet worden gedaan wanneer de waterkwaliteit zou verslechteren.

### **Cumulatie**

Cumulatie met gevolgen van sommige andere plannen lijkt niet volledig te zijn onderzocht. We missen vooral de cumulatieve gevolgen van:

- de aanlegfase van de zomerbedverlaging (inclusief stikstofdepositie van vergraving)
- de gevolgen van de realisatie van de N23 naar Dronten en verder
- de aanvliegroute naar het nieuwe vliegveld Lelystad
- de realisatie van de Hanzelijn
- de Zuiderzeehaven, met plannen voor plaatsing van windmolens
- de vestiging van Cumulus aan de Schansdijk.

Al deze plannen hebben effecten in (delen van) hetzelfde gebied als IJsseldelta-Zuid.

### ***De effecten op bedreigde soorten worden onderbelicht***

Uit de diverse inventarisaties blijkt dat dit gebied behalve voor beschermde soorten en voor soorten waarvoor een 'instandhoudingsdoelstelling' is geformuleerd óók veel waarde heeft voor bedreigde soorten. Weidevogels zijn al in het voorgaande aan bod gekomen, maar ook diverse bedreigde soorten planten die niet door de Flora- en faunawet of de Natuurbeschermingswet 1998 worden beschermd komen in dit gebied voor en kunnen door de voorgenomen grote ingrepen worden geschaad. Enkele voorbeelden daarvan zijn slootvegetaties met bijzondere soorten fonteinkruiden en stroomdalvegetatie, de laatste vooral in de IJsseluiterwaarden op de plaats waar de aantakking van de bypass is voorzien. De betreffende soorten worden vermeld op de 'rode lijst', die op 4 november 2004 door de Minister van LNV is vastgesteld.

Voor Natuurvereniging IJsseldelta bepalen de bedreigde soorten, of ze nu door wetgeving worden beschermd of niet, zeker óók de natuurwaarde van het gebied.

In 1979 ondertekenden de leden van de Raad van Europa, waaronder ook Nederland, de zogeheten Conventie van Bern<sup>3</sup>. Deze Europese afspraak was daarmee in feite een voorloper van de latere Habitatrichtlijn, die in 1992 door Nederland werd ondertekend.

De Conventie van Bern verschilt op enkele punten wezenlijk van de Habitatrichtlijn. Zo stelt artikel 1 van de Conventie dat de lidstaten soorten en hun habitats moeten beschermen, maar dat daarbij de nadruk moet liggen op bedreigde en kwetsbare soorten, met inbegrip van trekkende soorten.

De in het voorgaande genoemde niet beschermde natuurwaarden zijn deels binnen (stroomdalvegetatie) en deels buiten (slootvegetaties, graslanden met veel weidevogels) de Natura 2000- gebieden te vinden. Voor zover ze binnen de Natura 2000- gebieden zijn te vinden is dat niet binnen het gedeelte daarvan dat als Habitatrichtlijngebied is begrensd<sup>4</sup>. Ook binnen de begrenzing van het Natura 2000- gebied gelden de stroomdalvegetaties *op deze locatie*, bijvoorbeeld op de stroomrug in de Onderdijkse waard, dus niet als beschermd via een van de instandhoudingsdoelstellingen. We constateren dat deze bedreigde soorten niet zijn geïnventariseerd, terwijl ze wel door de omvangrijke vergravingen verloren kunnen gaan.

Onze conclusie luidt dan ook dat het door de Conventie van Bern voorgeschreven 'behoud' van de genoemde bedreigde soorten in het plangebied niet op toereikende wijze door de Flora- en faunawet of de Natuurbeschermingswet 1998 wordt geregeld en om die reden hier rechtstreekse werking zou moeten hebben.

**Conclusie:** delen van het plangebied hebben grote waarde voor bedreigde planten- en diersoorten, met name weidevogels, slootvegetatie en stroomdalvegetatie. Bedreigde soorten worden in dit geval niet goed beschermd door de Flora- en faunawet en op deze locatie ook niet door de Natuurbeschermingswet 1998. Omdat bescherming van bedreigde soorten wél door de Conventie van Bern wordt voorgeschreven vinden wij dat ook effecten op bedreigde soorten moeten worden bepaald en dat hiervoor zonodig aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

---

<sup>3</sup> Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats d.d. 19 september 1979

<sup>4</sup> Zie deelkaart 9 behorende bij het ontwerpbesluit tot aanwijzing van het Natura 2000- gebied Uiterwaarden IJssel d.d. 30 juni 2008. Het gebied waar de bypass zou moeten aantakken op de IJssel is uitsluitend begrensd als Vogelrichtlijngebied.

#### 4. Compensatie is ontoereikend

In dit deel van onze zienswijze laten we zien dat de plannen voor natuurcompensatie niet toereikend zijn om de natuurschade te compenseren van de diverse ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door dit (ontwerp) bestemmingsplan.

#### Passende beoordeling is methodisch onjuist

De uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, hierna 'de Afdeling', inzake de Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR) laat zien dat de wijze van toetsing van de effecten aan de Natuurbeschermingswet op de volgende wijze dient plaats te vinden:

- Bepaal welke activiteiten een (al dan niet significant negatief) effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen
- Bepaal welke cumulatieve gevolgen andere plannen en projecten kunnen hebben
- Concludeer welke effecten van de activiteiten (in cumulatie) significant zijn
- Bepaal de noodzakelijke omvang van mitigatie en als dat niet toereikend is compensatie

Ons is onduidelijk in hoeverre deze werkwijze in de passende beoordeling is gevolgd. Wij hebben de indruk dat de conclusie wel/niet significant is getrokken door ook de effecten van de zogeheten mitigerende maatregelen daarin te betrekken; uit het bovenstaande volgt dat dit, *als onze veronderstelling juist is*, niet correct is<sup>5</sup>.

De leesbaarheid van de passende beoordeling zou (verder) worden vergroot wanneer deze volgorde wordt gehanteerd. Het project<sup>6</sup> bestaat immers uit een brij van activiteiten, die vaak areaalverlies én verstoring met zich meebrengen. Onduidelijk is bijvoorbeeld in hoeverre (het effect van) de aanleg van natuur weer deels teniet wordt gedaan door verstoring door fietsers, wandelaars of (vooral) watersporters.

**Conclusie:** de in de passende beoordeling gebruikte methode is op methodisch onjuist en op onderdelen ontoereikend voor het bepalen van de effecten van de ontwikkelingen. Daardoor worden die effecten onderschat.

#### Rietmoeras

Het rietmoeras mag geen belemmering vormen voor de omgeving, zo lezen we. Welke gevolgen dat heeft voor de waarde van het rietmoeras en dus de waarde als compenserende maatregel kunnen wij uit de passende beoordeling niet opmaken. Het moeras wordt, vermoedelijk terecht, gezien als een positieve maatregel maar kan -als er geen sprake mag zijn van belemmering- geen volwaardige compensatie van schade zijn.

Het rietmoeras is ook compensatie in onze ogen. Men concludeert in de passende beoordeling dat er geen sprake is van significante effecten omdat er ook veel positiefs voor natuur wordt gedaan (EHS langs bypass, rietmoeras). Wat daar ook van zij, men zou eerst de zaken moeten beoordelen die negatieve gevolgen hebben voor natuur, dan moeten concluderen of er sprake is van significante effecten en pas daarna ook voor natuur positieve zaken erbij mogen betrekken. Dat is nu niet gedaan.

---

<sup>5</sup> Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 mei 2008, 200604924/1, die aangeeft dat mitigerende maatregelen niet mogen worden meegenomen bij de beoordeling van significantie van effecten

<sup>6</sup> Mogelijk is in de zin van de Natuurbeschermingswet 1998 sprake van een combinatie van projecten

**Conclusie:** het rietmoeras is een vorm van compensatie. De constatering dat het rietmoeras 'geen belemmering mag vormen' is echter niet uitgewerkt. Rietmoeras kan daardoor geen volwaardige compensatie zijn.

***Compensatie mag niet binnen de Ecologische Hoofdstructuur plaatsvinden***

Een aanzienlijk deel van de bypass (± 300 ha) is als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangemerkt, waarbij realisatie wordt bekostigd uit de voor realisatie van de EHS regulier beschikbare fondsen. De begrenzing van het gebied als Ecologische Hoofdstructuur maakt dat ervan mag worden uitgegaan dat ook zonder natuurcompensatie in dit gebied een verhoging van natuurwaarden te verwachten is. Om die reden mag compensatie daar in elk geval niet plaatsvinden, omdat dan stapeling van financiering zou plaatsvinden. Zie voor meer informatie artikel 2.7 van de Omgevingsverordening Overijssel uit 2009 en het ook door de provincie Overijssel onderschreven document 'spelregels EHS'. In onze ogen heeft dus wel aantasting van de EHS plaats (namelijk langs de IJssel en de randmeren) maar wordt deze niet afdoende gecompenseerd conform de daarvoor bestaande richtlijnen. Daardoor neemt de natuurwaarde van de EHS in Overijssel per saldo af.

**Conclusie:** De delen van het plangebied die zijn aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur mogen niet worden gezien als natuurcompensatie, omdat voor de realisatie hiervan al van andere fondsen gebruik wordt gemaakt. De provinciale (in feite landelijke) natuurcompensatieregels verhinderen stapeling van fondsen voor dit doel.

**Resumé**

Resumerend zien wij in zowel het ontwerpbestemmingsplan als de passende beoordeling nu nog zoveel tekortkomingen en ontbrekende informatie dat het naar onze mening niet mogelijk is voor het project IJsseldelta-Zuid een Nbw-vergunning te kunnen verstrekken. Om die reden had het ontwerpbestemmingsplan voor het gebied ook niet door de Gemeenteraad van de gemeente Kampen vastgesteld mogen worden.

Wij lichten ons standpunt op verzoek uiteraard graag toe. Zoals eerder aangegeven willen we te zijner tijd graag van de gelegenheid gebruik maken onze zienswijze als daar aanleiding toe is te verduidelijken.

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u nadrukkelijk geen medewerking te verlenen aan de verdere bestemmingsplanprocedure en de bijbehorende vergunningen en ontheffing niet te verstrekken. Uiteraard zijn wij graag bereid de in deze brief genoemde punten nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Mevr. K. van 't Oever, voorzitter Natuurbeschermingswerkgroep natuurvereniging IJsseldelta

J. Messelink, voorzitter Natuurvereniging IJsseldelta

Correspondentieadres:  
De Hooizolder  
Groene straat 94  
8261 VJ Kampen

***Bijlagen:***

1. Overzicht van in de periode 2003 – 2012 vastgestelde bestemmingsplannen in de gemeente Kampen

## Bijlage 1 Woningbouwplannen in de gemeente Kampen

Woningbouwlocaties	Aantal woningen	Groei 2004 - 2011	
		inwoners	huishoudens
Kampen – 'Inbreiding'	1.376		
Kampen – 'Uitbreiding'	1.630		
<b>Totaal Kampen</b>	<b>3.006</b>	<b>930</b>	<b>455</b>
IJsselmuiden – 'Inbreiding'	119		
IJsselmuiden – 'Uitbreiding'	416		
<b>Totaal IJsselmuiden</b>	<b>535</b>	<b>625</b>	<b>365</b>
Grafhorst	36	0	-10
's-Heerenbroek	12	0	10
Kampereiland	4	-	-
Kamperveen	34	-15	5
Mastenbroek	1	5	10
Wilsum	68	-110	-15
Zalk	14	-5	20
<b>Totaal dorpen gemeente Kampen</b>	<b>169</b>	<b>-125</b>	<b>20</b>
<b>Totaal gemeente Kampen</b>	<b>3.710</b>	<b>1.430</b>	<b>840</b>

De bovenstaande tabel geeft een overzicht per woonkern in de gemeente Kampen van de door de gemeenteraad in de periode 2003-2012 goedgekeurde bestemmingsplannen voor woningbouw (*exclusief* de plannen voor 1.300 woningen in woonwijk De Reeve) en de verandering van het aantal inwoners en het aantal huishoudens in de periode 2004-2011 (bronnen: in weekblad 'De Brug' gepubliceerde besluiten ten aanzien van bestemmingsplannen en gegevens over groei van het CBS). Uit de tabel en de achterliggende gegevens blijkt het volgende:

- In Kampen werden bestemmingsplannen goedgekeurd voor de bouw van in totaal iets meer dan 3.000 woningen, in IJsselmuiden 535 en in de diverse "kleine kernen" (dorpen) in totaal 169 (de meeste daarvan in Wilsum).
- Bij het bouwen ligt de nadruk op uitbreiding. In IJsselmuiden (78 % uitbreiding) is dat in sterkere mate het geval dan in Kampen (54 % uitbreiding).