



ruimte voor de rivier

ijsseldelta

Nota van Beantwoording Versterking Drontermeerdijk

12 juni 2019, versie 1.8

Inhoud

1. Aanleiding	4
Programma IJsseldelta-Zuid & project Drontermeerdijk.....	4
2. Toelichting procedure.....	4
Procedure.....	4
Provinciale coördinatie	5
Nota van beantwoording.....	5
Vervolg & beroep.....	5
3. Zienswijze(n) & beantwoording	6
Ingediende zienswijzen	6
4. Ambtshalve wijzigingen	52

1. Aanleiding

Programma IJsseldelta-Zuid & project Drontermeerdijk

In het kader van de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid worden er in de regio Kampen-Dronten maatregelen genomen om de waterveiligheid te verbeteren en om een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Om in de toekomst bij extreme omstandigheden het hoogwater van de IJssel veilig buiten de polder te houden en richting het IJsselmeer te leiden, moet onder meer de Drontermeerdijk worden versterkt. De werkzaamheden vinden plaats over een afstand van circa 3 kilometer vanaf de Roggebotsluis/N307 in de richting van Elburg. De Drontermeerdijk wordt binnendijks versterkt. De dijk wordt verhoogd met ruim 2,5 meter boven de hoogte van de huidige dijk. De kruin (bovenzijde) van de dijk is na de versterking circa 10 meter landinwaarts verplaatst. De Provincialeweg (N306) wordt op de kruin van de dijk aangelegd.

2. Toelichting procedure

Procedure

Om de Drontermeerdijk te versterken zijn er verschillende besluiten van verschillende bevoegde gezagen nodig. In dat kader hebben er in de periode van donderdag 14 februari 2019 tot en met woensdag 20 maart 2019 een aantal ontwerpbesluiten ter inzage gelegen. Dat zijn:

- Een ontwerp-projectplan op grond van de Waterwet, vastgesteld door het dagelijks bestuur van het Waterschap Zuiderzeeland.
- Een ontwerp vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, verleend door het college van gedeputeerde staten van de provincie Flevoland.
- Een omgevingsvergunning (binnenplanse) afwijking van het bestemmingsplan op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dronten.

Provinciale coördinatie

De voorgenoemde besluiten die benodigd zijn voor de realisatie van de versterking van de Drontermeerdijk worden op basis van de provinciale coördinatieregeling voorbereid (art. 3.33 Wet ruimtelijke ordening). Dit houdt in dat de ontwerpen van de besluiten die nodig zijn voor de versterking van de Drontermeerdijk gezamenlijk zijn voorbereid, gezamenlijk ter inzage hebben gelegen en ook in het vervolg van de procedure worden gebundeld. Omdat de werkzaamheden plaatsvinden in de provincie Flevoland, draagt het college van gedeputeerde staten van Flevoland zorg voor deze coördinatie.

Nota van beantwoording

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

Vervolg & beroep

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

Tegelijkertijd met het bekendmaken van de definitieve besluiten wordt iedere indiener van een zienswijze geïnformeerd hoe het bevoegd gezag met de zienswijze is omgegaan. Wanneer de indiener niet tevreden is met de manier waarop de zienswijze is meegewogen in het definitieve besluit kan diegene in beroep gaan. Alleen een belanghebbende die over het ontwerpbesluit een zienswijze naar voor heeft gebracht, kan tegen het besluit beroep instellen (bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) tenzij hem geen verwijt kan worden gemaakt van het niet naar voren brengen van een zienswijze.

3. Zienswijze(n) & beantwoording

Ingediende zienswijzen

Er zijn zienswijzen ingediend door zes verschillende partijen, namelijk:

1. Fietsersbond, afdeling Flevoland
2. Trip Advocaten & Notarissen namens Strandpaviljoen At Sea
3. Stichting Opwekking
4. Gemeente Dronten
5. Gemeenten Elburg en Oldebroek
6. Gemeente Kampen

De ingediende zienswijzen bestaan uit meerdere individueel verschillende aspecten die een aparte beantwoording behoeven. Daarom zijn de zienswijzen opgeknipt in deelvragen met een aparte nummering (bijv. 1.1, 1.2, etc.). De onderstaande tabel geeft in volgorde van binnenkomst een antwoord op elke ingebrachte zienswijze: (1) een samenvatting van de zienswijze, (2) het antwoord/de reactie van het bevoegd gezag (het Waterschap Zuiderzeeland, de provincie Flevoland of de gemeente Dronten) en (3) of de zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het projectplan en/of vergunning en wat die wijziging inhoudt.

Fietsersbond, afdeling Flevoland			
#	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing(en) in besluit
1.1	<i>In het ontwerp-Projectplan is niet duidelijk gemaakt hoe hoog het risico is dat het fietspad langs de Drontermeerdijk de kans loopt te overstromen bij een hoogwater op de IJssel c.q. het Reevediep en welke delen dan mogelijk niet meer beschikbaar zijn voor fietsverkeer. Uiteraard pleiten wij voor een minimaal risico voor deze belangrijke fietsroute. Mocht een dergelijke situatie zich toch voordoen dan zijn wij geïnteresseerd welke maatregelen de wegbeheerder voorziet om de fietsroute van Roggebot naar Elburg dan in stand te houden en daarbij de veiligheid en comfort van fietsers te waarborgen.</i>	<p>Het Projectplan Versterking Drontermeerdijk beschrijft de versterking die ervoor zorgt dat in de eindsituatie zonder Roggebotsluis de Drontermeerdijk haar achterland beschermt overeenkomstig de wettelijke norm. De gevolgen van hogere waterstanden bij het verwijderen van de Roggebotsluis voor het buitendijkse fietspad door het Voorland worden in Projectplan Amoveren Roggebotsluis afgewogen.</p> <p>Het project Versterking Drontermeerdijk maakt daarom ook geen aanpassingen aan het fietspad door het Voorland.</p>	<i>Geen</i>
1.2	<i>Wij ondersteunen het voornemen om tijdens de werkzaamheden, waarbij de rijbaan van de N306 voor de duur van een jaar wordt afgesloten, het autoverkeer om te leiden via de N309, N305 en N307, en niet via de lokale erftoegangswegen. Dit zal leiden tot een toename van het kruisend autoverkeer bij de fietsoversteken op deze wegen. Hoewel wij geen significante knelpunten zien voor het fietsverkeer, adviseren we om met waarschuwborden zowel het fiets- als autoverkeer bij deze kruisingen extra alert te</i>	<p>De intensiteit van kruisend autoverkeer neemt inderdaad toe indien de rijbaan van de N306 wordt afgesloten.</p> <p>Met u verwacht Waterschap Zuiderzeeland dat dit niet tot significante knelpunten voor fietsers leidt. Veel van de oversteken zijn voorzien van stoplichten of andere voorzieningen zoals middenbermen waar fietsers gefaseerd kunnen oversteken.</p> <p>Om de bereikbaarheid van bestemmingen zo goed mogelijk te borgen, mogelijke hinder door</p>	<i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer naar verwachting maximaal een jaar afgesloten." In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306</i>

	<p><i>maken op de tijdelijk toegenomen verkeersintensiteit.</i></p>	<p>extra verkeer over de omleidingsroute te beperken en sluijverkeer zo veel mogelijk te voorkomen is in het Projectplan opgenomen dat de N306 niet meer dan 200 dagen gedurende de totale uitvoeringsperiode en alleen van 1 oktober tot en met 31 maart niet beschikbaar mag zijn voor verkeer.</p> <p>De extra intensiteit over de omleidingsroute betreft dus een beperkte periode buiten het recreatieseizoen.</p> <p>Indien de praktijk zou uitwijzen dat de verkeerssituatie voor fietsers duidelijk verslechtert dan worden maatregelen zoals waarschuwingsborden genomen.</p>	<p><i>is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart." Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i></p>
1.3	<p><i>Tijdens de werkzaamheden wordt het (brom)fietspad langs de N306 voor de duur van een jaar afgesloten voor het (brom)fietsverkeer. Fietsers worden dan omgeleid via het Revebos. Wij wijzen er op dat de kwaliteit van de fietspaden in het Revebos op diverse plekken ondermaats is. De breedte van het fietspad is onvoldoende om grotere aantallen fietsers elkaar te laten passeren en bovendien is op veel plekken de breedte beperkt geworden door overgroeïend gras. Met name bij boswerkzaamheden zijn de paden besmeurd en glad door modder. Het rapport geeft al aan dat de kwaliteit van de fietspaden matig is en dat als mitigerende maatregel voor de langere omrijroutes de kwaliteit van het wegdek zou</i></p>	<p>De geschetste situatie klopt. Mede daarom kiest Waterschap Zuiderzeeland ervoor om niet het pad door het Revebos te gebruiken, maar de huidige fietsroute langs de dijk gedurende de gehele uitvoeringsperiode open te houden.</p>	<p><i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "Fietsers kunnen tijdens de werkzaamheden gebruik maken van het bestaande fietspad of indien daaraan werkzaamheden plaatsvinden, via een alternatief, het fietspad door het bos en over de Waningeweg (zie ook Hoofdstuk 9, paragraaf 9.3)"</i></p>

	<p><i>kunnen worden verbeterd. Wij zien aan deze suggestie graag gevolg gegeven worden en adviseren met klem om voorafgaande aan de afsluiting van het fietspad N306 in overleg met de beheerder Staatsbosbeheer de fietspaden een groot onderhoud te geven en tijdens de afsluiting blijvend zorg te dragen voor een schoon en veilig wegdek. Met name na boswerkzaamheden is extra controle en handhaving nodig.</i></p>		<p><i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: " Fietsers kunnen tijdens de werkzaamheden gebruik blijven maken van het bestaande fietspad langs de N306." Een vergelijkbare wijzigingen is opgenomen op p.56.</i></p>
1.4	<p><i>De omleidingsroute voor fietsers door het Revebos gaat vanaf de Stobbenweg via het fietspad naast de onverharde Waningeweg, dan via de verharde Waningeweg zonder fietspad over de spoortunnel en vervolgens over een fietspad naar de Hanzeweg. Het betreft hier een niet verplicht fietspad, verboden voor bromfietsers. Het fietspad is vrij smal, heeft diverse scherpe bochten en is ook niet geschikt voor bromfietsers. Deze vormen een veiligheidsrisico voor passerende fietsers. Wij adviseren om vanaf de spoortunnel voor bromfietsers een alternatieve omleidingsroute in te richten via de Waningeweg en de Reveweg naar de Hanzeweg. De Waningeweg is hier weer onverhard en van slechte kwaliteit. Dit project vormt een prima gelegenheid voor het realiseren van een verhard (brom)fietspad langs de Waningeweg.</i></p>	<p>Het Waterschap Zuiderzeeland vindt het onverharde en smalle deel van de Waningeweg ongeschikt voor combinatie van huidige bestemmingsverkeer en omgeleid fietsverkeer. Dit is één van de redenen dat het tracé van huidige fietspad langs de N306 beschikbaar blijft (zie onze reactie onder 1.3).</p> <p>De Waningeweg wordt in de huidige situatie ook gebruikt door fietsers en voor bestemmingsverkeer (vooral aanwonenden). Het uitgangspunt is om de Waningeweg tijdens de uitvoering van de dijkversterking beschikbaar te houden voor fietsers, bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Het Waterschap Zuiderzeeland is daarbij voornemens het onverharde deel te verharden en daartoe een overeenkomst met Staatsbosbeheer (SBB) te sluiten.</p>	<p><i>Zie zienswijze 1.3</i></p>

1.5	<p><i>Tijdens de afsluiting van het fietspad voor fietsverkeer, kan dit fietspad langs de N306 ten zuiden van het projectgebied worden gebruikt voor bestemmingsverkeer, zowel autoverkeer als fietsers, naar de haventjes. Het gezamenlijk gebruik van beide typen verkeersdeelnemers op een fietspad is in principe onveilig en ongewenst. Wij adviseren om naast het fietspad stelconplaten of anderszins aan te leggen voor het autoverkeer en daarbij het fietspad te blijven reserveren voor de fietsers.</i></p>	<p>Het fietspad wordt, zoals bij de beantwoording van zienswijze 1.3 is aangegeven, niet afgesloten voor fietsverkeer. De situatie voor de passantenhaventjes Smient en Meerkoet verandert daarmee niet. Deze blijven net als nu voor onderhoud via het fietspad bereikbaar. Voor de bereikbaarheid van de WSV Roggebot kan het zijn dat gemotoriseerd bestemmingsverkeer sporadisch en waar nodig onder begeleiding gebruik maakt van het fietspad. Gebruik door gemotoriseerd bestemmingsverkeer is voor de WSV Roggebot alleen mogelijk in overleg met de projectorganisatie.</p>	<p><i>Zie zienswijze 1.3</i></p>
1.6	<p><i>Gelet op bovenstaand punt, indien om welke reden dan ook, al dan niet legaal, toch gemotoriseerd verkeer gebruik zal gaan maken van het fietspad, wijzen wij er op dat het fietspad zeer waarschijnlijk niet is ontworpen voor gemotoriseerd (mogelijk zwaar werk)verkeer. Na afloop van het project kan reparatie van het wegdek of zelfs de fundering van het fietspad noodzakelijk blijken te zijn.</i></p>	<p>Zwaar werkverkeer is niet voorzien over het fietspad, alleen bestemmingsverkeer van en naar de WSV Roggebot. De verwachting is dat het fietspad het sporadische bestemmingsverkeer kan dragen. Daarnaast komt dat bestemmingsverkeer via het fietspad dat wordt vernieuwd. Mocht er desondanks schade optreden dan wordt dit hersteld.</p>	<p><i>Geen</i></p>
1.7	<p><i>In het gebied tussen de zuidelijke plangrens en de Stobbenweg wordt (tijdens het werk aan het fietspad in het buitentalud) op dit deel of in de omgeving van het Bedieningsgebouw van de Drontermeertunnel een tijdelijke fietsverbinding gerealiseerd. Wij adviseren om dit fietspad in vergelijkbare kwaliteit uit te voeren als het</i></p>	<p>Zoals bij de beantwoording van zienswijze 1.3 is aangegeven blijft het fietspad langs de N306 beschikbaar. Een tijdelijke fietsverbinding is dan niet meer nodig.</p>	<p><i>Zie zienswijze 1.3</i></p>

	<i>bestaande fietspad, niet in de vorm van losse rijplaten of halfverharding.</i>		
1.8	<i>De bosschage langs het fietspad heeft een belangrijke bijdrage in de aantrekkelijkheid van de fietsroute, gelet op beleving van de omgeving, beperking van de invloed van wind en verblinding door tegemoetkomend autoverkeer. In het rapport is aangegeven dat mogelijk bosschage moet worden verwijderd maar is herstel daarvan niet vermeld. Wij adviseren om indien tijdens de werkzaamheden bosschage wordt verwijderd, dit nadien opnieuw aan te planten.</i>	Bomen en bosschages moeten binnen circa 7,5 meter van de teen van de dijk worden verwijderd om een voldoende sterke erosiebestendige grasmat te realiseren ter bescherming van de dijk. Daarom wordt deze beplanting niet opnieuw aangeplant.	<i>Geen</i>
1.9	<i>De dijken langs Flevoland blijven voor en na de dijkophoging rechte stukken over grote afstand. Om de aantrekkelijkheid voor fietsers te vergroten adviseren wij om het fietspad niet exact deze rechte lijn te laten volgen maar licht meanderend aan te leggen.</i>	Het tracé van het fietspad verandert niet door de uitvoering van de versterking (zie voor motivering ook de beantwoording van zienswijze 1.1).	<i>Geen</i>
1.10	<i>De fietsoversteek bij de kruising Stobbenweg met Drontermeerdijk N306 maakt deel uit van het fietsnetwerk van de gemeente Dronten. Volgens richtlijn CROW 230 zouden fietsers een kruising van een gebiedsontsluitingsweg met solitaire fietspaden, zoals de N306, moeten kunnen oversteken via een midden geleider van minimaal 2,50 m ('oversteekeiland'). In de huidige situatie is hier niet in voorzien. De kruising is wel uitgevoerd als licht verhoogd verkeersplateau, echter ligt de aanvang daarvan te dicht op de fietsoversteek waardoor</i>	Waterschap Zuiderzeeland heeft met de wegbeheerder de wenselijkheid van de door Inspreker genoemde voorzieningen ten behoeve van een veiligere oversteek besproken. De wegbeheerder is van mening dat een dergelijk 'oversteekeiland' niet noodzakelijk is. Technisch gezien gaat het hier om een T-splitsing en niet om een kruising. De toerit naar de Reevesluis is geen doorgaande weg maar een uitrit. Er is geen CROW richtlijn die een 'oversteekeiland' in deze situatie voorschrijft.	<i>Geen</i>

	<p><i>autoverkeer onvoldoende tijdig opmerkzaam wordt gemaakt op overstekende fietsers en hun snelheid aan te passen. Tevens ontbreken belijning op de rijbaan en waarschuwborden om aan te geven dat er een fietsoversteek aanwezig is. De nieuwe fietsroute naar het Reevediep zal leiden tot toenemend fietsverkeer. Wij stellen vast dat gezien de hoge snelheden van het autoverkeer, dan zeker een veiliger oversteek nodig is, dat de nieuw aan te leggen oversteek daar deels in voorziet maar dat de aanvullende maatregelen wenselijk zijn. Daarom adviseren wij om de nieuwe kruising minimaal conform richtlijn CROW 230 in te richten, met de genoemde aanvullende maatregelen.</i></p>	<p>Om een 'oversteekeland' te realiseren moet bovendien de dijk ter plekke worden verbreed. Er is onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de dijk ter plekke van deze splitsing te verbreden. Omdat ter plekke ook de aansluiting van de Stobbenweg en de Reevedam worden gerealiseerd is die ruimte er niet. Vanwege de in het projectplan opgenomen ruimtelijke uitgangspunten zoals een vloeiende lijn van de dijk blijkt dit niet inpasbaar.</p>	
1.11	<p><i>Het fietspad Drontermeerdijk N306 maakt deel uit van een voorrangsweg en van het fietsnetwerk van de gemeente Dronten. De toerit naar het Reevesluis-complex, over dit fietspad, loopt dood en moet worden beschouwd als een uitrit. Wij adviseren om de doorgaande fietsers op dit fietspad in de voorrang te houden op het afslaand autoverkeer. Het autoverkeer zou middels waarschuwborden en belijning opmerkzaam moeten worden gemaakt op kruisend fietsverkeer met de kruising uitgevoerd als uitritconstructie.</i></p>	<p>Door uitvoering van de versterking Drontermeerdijk ontstaat er zonder voorrang geen onveilige situatie.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland steunt de suggestie om op deze plek voorrang voor fietsers te verlenen en bespreekt het onderwerp met de wegbeheerder, gemeente Dronten. De wegbeheerder moet hierover beslissen.</p>	Geen
1.12	<p><i>Wij adviseren om de boogstraal van de beide bochten op de Stobbenweg in de aanloop naar de kruising met de Drontermeerdijk voldoende groot te maken, minimaal 5 meter. Met de</i></p>	<p>De boogstraal van beide bochten voldoen in het ontwerp aan de respectievelijk genoemde boogstralen van 5 en 10 meter.</p>	Geen

	<i>boogstraal van de verst gelegen tweede bocht bij voorkeur richting de 10 meter. Dit om te voorkomen dat fietsers zich op de weghelpt van tegemoetkomende (auto)verkeer begeven.</i>		
Trip Advocaten & Notarissen namens Strandpaviljoen At Sea			
2.1	<i>Ten aanzien van het projectplan Waterwet: At Sea zich ervan bewust dat het exploiteren van een restaurant aan een dijk met zich mee kan brengen dat eventueel noodzakelijke werkzaamheden aan de dijk voor (lichte) belemmeringen kunnen zorgen. De belemmeringen die At Sea volgens het ontwerp-projectplan Waterwet van het waterschap Zuiderzeeland mag verwachten door de versterking van de Drontermeerdijk, zijn echter buiten proportie. Voor een restaurant dat afhankelijk is van de beschikbaarheid van de N306 is het funest indien de N306 voor een dergelijke lange termijn wordt afgesloten. At Sea is dan ook van mening dat het projectplan zoals dat nu is omschreven, niet vastgesteld kan worden.</i>	<p>Waterschap Zuiderzeeland hecht veel waarde aan een goede bereikbaarheid van At Sea en andere bestemmingen in de omgeving van de Drontermeerdijk. Daarom is, zoals ook al in het Ontwerp-Projectplan was aangegeven, nader onderzocht of de duur dat de N306 niet beschikbaar is kan worden teruggebracht en wat daarvoor dan de beste periode is.</p> <p>Met At Sea heeft het waterschap meerdere gesprekken gevoerd om te onderzoeken hoe het Project zorgvuldig kan omgaan met de belangen van At Sea.</p> <p>Onder meer om de bereikbaarheid van At Sea tijdens de versterkingsmaatregelen zo goed mogelijk te borgen is in het Projectplan opgenomen dat de N306 niet meer dan 200 dagen gedurende de totale uitvoeringsperiode en alleen in de periode 1 oktober tot en met 31 maart niet beschikbaar mag zijn voor verkeer. Verwezen wordt naar hoofdstuk 10 van het Projectplan.</p> <p>De afsluiting vindt dus plaats buiten het voor At Sea drukke seizoen. Hiermee is zoveel als</p>	<i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer naar verwachting maximaal een jaar afgesloten." In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306 is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart." Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i>

		<p>redelijkerwijs mogelijk aan de belangen van At Sea tegemoet gekomen.</p> <p>Ten overvloede wijzen wij erop dat in hoofdstuk 7 van de Waterwet een schadevergoedingsplicht is opgenomen waarbij ontegenzeggelijk aanwezige financiële belangen van At Sea aan de orde kunnen komen. Wij verwijzen u naar paragraaf 11.6 Regelingen voorschadevergoeding op pagina 68 van het Projectplan.</p>	
2.2	<p><i>Ten aanzien van het projectplan Waterwet: In het ontwerp-projectplan Waterwet staat aangegeven dat tijdens de werkzaamheden aan de Drontermeerdijk de bestaande N306 over een lengte van circa 3 kilometer wordt verwijderd en de N306 daarom naar verwachting maximaal een jaar geheel afgesloten wordt voor doorgaand verkeer. Volgens At Sea kan het restaurant een afsluiting van een jaar financieel niet dragen. Een faillissement lijkt in dat geval niet uitgesloten. At Sea wenst dan ook dat het plan voorziet in de mogelijkheid om de N306 slechts voor een half jaar af te sluiten in de winterperiode.</i></p>	<p>Zie de reactie onder 2.1.</p> <p>Ook in het contract met de aannemer wordt de eis gesteld dat de N306 niet meer dan 200 dagen niet beschikbaar mag zijn voor verkeer en alleen in de periode 1 oktober tot en met 31 maart.</p> <p>Tevens daagt Waterschap Zuiderzeeland de aannemers die zich tijdens de aanbesteding inschrijven uit om de maximale 200 dagen dat de N306 niet beschikbaar is verder terug te dringen.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland voorziet daarmee in de wens van At Sea.</p>	Zie zienswijze 2.1
2.3	<p><i>Ten aanzien van het projectplan Waterwet: Het stoort At Sea dat in het ontwerp-projectplan slechts een aantal alternatieven voor de bereikbaarheid tijdens de tijdelijke afsluiting zijn</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland deelt de mening van At Sea niet. Mogelijke alternatieve (omrij-) routes zijn zorgvuldig beschouwd, waaronder het alternatief dat At Sea noemt. Het resultaat</p>	Geen

<p><i>overwogen. Geconcludeerd wordt dat deze alternatieven geen veilige en uitvoerbare alternatieven zijn en daarom alleen een omleiding over de N-wegen tot de mogelijkheden behoort. Eén van de mogelijkheden die is onderzocht, maar niet wenselijk is bevonden, is dat de weg op bepaalde tijden voor autoverkeer beschikbaar wordt gesteld. Bijvoorbeeld op het moment dat het werk aan de dijk stil ligt, namelijk tussen 17:00 uur en 09:00 uur en in de weekenden. Dit zijn tijden waarop het restaurant juist open is. Een reden waarom dit niet wenselijk wordt geacht is omdat de kosten van deze optie tot een verhoging van 5 tot 10% van de totale uitvoeringskosten leiden. Deze besparing op de uitvoeringskosten zou volgens At Sea niet leidend mogen zijn voor de vraag of dit alternatief wenselijk is. Een besparing op de uitvoeringskosten voor het waterschap zorgt namelijk voor een naar verwachting groter omzetverlies van At Sea.</i></p> <p><i>Volgens At Sea dient het waterschap er alles aan te doen om de schade die zij zal lijden, te beperken. Daarom dient het waterschap in het definitieve projectplan alle mogelijke alternatieven voor een optimale bereikbaarheid van At Sea in kaart te brengen en zorgvuldig te analyseren. Hierbij mogen hogere uitvoeringskosten niet een doorslaggevende rol</i></p>	<p>van deze afweging is opgenomen in het Ontwerp-Projectplan op p.60.</p> <p>Gezamenlijk met At Sea zijn de alternatieven nogmaals beschouwd en is gezamenlijk nagegaan of er nog alternatieven ontbraken. At Sea heeft toen geen andere alternatieven aangedragen en wordt nu ook niet concreet in de zienswijze.</p> <p>Uiteindelijk zijn er vijf alternatieven afgewogen en gescoord op de criteria extra rijtijd, uitvoerbaarheid, duur afsluiting, vergunbaarheid, toestemming wegbeheerder, veiligheid, hinder omgeving en kosten.</p> <p>Uit deze afweging werd geconcludeerd dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen van de alternatieven beter scoort dan de omleiding over de N-structuur; - het belang van At Sea het meest is gediend met een zo kort mogelijke afsluiting van de N306 buiten het recreatie seizoen. <p>Deze conclusie is in lijn met hetgeen in het Ontwerp-Projectplan is opgenomen.</p> <p>Verwezen wordt verder naar de reactie onder 2.1. De gevolgen van de versterkingswerkzaamheden voor At Sea zijn tot een aanvaardbaar niveau beperkt. Tijdens de periode van afsluiting blijft At Sea bereikbaar, alleen zullen bezoekers uit noordelijke richting moeten omrijden. Voor eventuele schade die hieruit voortvloeit voor At Sea kan zij een</p>	
---	--	--

	<p><i>spelen. At Sea is van mening dat er meer alternatieven mogelijk zijn dan dat er nu onderzocht zijn.</i></p>	<p>beroep doen op nadeelcompensatie. Van Waterschap Zuiderzeeland kan niet worden gevegd dat zij hoge extra kosten maakt door de aannemer nog verder te beperken in de dagen dat aan de dijk wordt gewerkt.</p>	
2.4	<p><u><i>Ten aanzien van het projectplan Waterwet: Een ander bezwaar van At Sea tegen het huidige ontwerp-projectplan Waterwet is het feit dat in het plan wordt aangegeven dat de aannemer bepaalt hoe de fasering van de dijkversterking eruit gaat zien. Dit blijkt onder meer uit het volgende citaat uit het ontwerp-projectplan Waterwet:</i></u></p> <p><i>"De duur (zo kort mogelijk) en de periode (lieft niet in de zomer, tiet hoogseizoen) waarin de N306 tijdelijk niet beschikbaar is, zijn een belangrijk criterium in de aanbesteding van de realisatie van de dijkversterking en de uiteindelijke keuzes van de uitvoerend aannemer. Daarmee wil Waterschap Zuiderzeeland zorgvuldig omgaan met de beperking van hinder en bereikbaar, wat in het belang is van onder andere Restaurant At Sea."</i></p> <p><i>At Sea is van mening dat het waterschap het niet van de onderhandelingen met de aannemer mag laten afhangen wat de duur en de periode is van een tijdelijke afsluiting van de N306. Het waterschap dient zelf de touwtjes in handen te houden. Des te meer, omdat bestuursorganen</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland begrijpt de behoefte aan zoveel mogelijk duidelijkheid over de niet beschikbaarheid van de N306 en geeft deze ook aan waar dat mogelijk is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door in het Projectplan de duur van de afsluiting van de N306 ten behoeve van de versterking van de Drontermeerdijk tot maximaal 200 dagen in te perken en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart overeenkomstig de wens van At Sea. - Door van de te selecteren aannemer om een robuuste planning te verlangen die aan het begin van de uitvoering aan belanghebbenden verder duidelijkheid geeft over wanneer de N306 niet beschikbaar is. 	Zie zienswijze 2.1

gebonden zijn aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Concreet houdt dit in dat At Sea in het definitieve projectplan Waterwet terug wil lezen wat de duur en de periode is van de tijdelijke afsluiting van de N306.

Dat At Sea duidelijkheid wenst over de duur en de periode van de tijdelijke afsluiting van de N306 heeft ook te maken met het feit dat At Sea schade lijdt door de onduidelijkheid die reeds heerst over de afsluiting. At Sea is een gewilde locatie voor het organiseren van huwelijken, recepties en andere feestelijkheden. Dit soort aangelegenheden worden vaak lange tijd van te voren geboekt bij At Sea. Het is niet alleen de verwachting dat de onduidelijkheid over een tijdelijke afsluiting van de N306 leidt tot een terugloop van deze boekingen, het heeft daar reeds mee te kampen. De onzekerheid over een eventuele afsluiting van de N306, de duur en het tijdstip zorgen ervoor dat boekingen voor huwelijken, recepties en andere feesten nu al teruglopen. Het is dus van groot belang dat zo snel mogelijk duidelijkheid komt. Dat het plan wel rept over een tijdelijke afsluiting van de N306 van maximaal één jaar, maar verder alles in het ongewis laat, is een gebrek aan het ontwerp-projectplan Waterwet. At Sea wenst dan ook in het definitieve plan duidelijkheid.

2.5	<p><u>Ten aanzien van het projectplan Waterwet:</u> Een projectplan dient op een zorgvuldige belangenafweging te zijn gebaseerd. At Sea is van mening dat het ontwerp-projectplan niet is gebaseerd op een zorgvuldige belangenafweging. De belangafweging dient in het definitieve besluit goed en concreet te zijn gemotiveerd.</p>	<p>Niet duidelijk is waar At Sea op doelt. Wij nemen aan dat At Sea nogmaals wil verwijzen naar het voorgaande.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is van mening dat het Ontwerp-Projectplan is gebaseerd op een en als zodanig weergegeven zorgvuldige belangenafweging. Hierbij zijn de nadelige gevolgen van het project (met inachtneming van de voorzieningen die worden getroffen om deze gevolgen ongedaan te maken) afgewogen tegen de doelstelling van het project. Verwezen wordt naar hoofdstuk 10 van het Projectplan.</p> <p>Ten overvloede wijzen wij erop dat in hoofdstuk 7 van de Waterwet een schadevergoedingsplicht is opgenomen waarbij ontegenzeggelijk aanwezige financiële belangen van At Sea aan de orde kunnen komen.</p>	Geen
2.6	<p><u>Ten aanzien van het projectplan Waterwet:</u> Zoals ook in het ontwerp-projectplan staat aangegeven, zal het tijdelijk afsluiten van de N306 ertoe leiden dat het aantal bezoekers van At Sea in die periode daalt en het restaurant minder omzet draait. Het is dan ook vanzelfsprekend dat voor At Sea een goede bereikbaarheid van het restaurant van groot belang is. Het huidige ontwerp-projectplan Waterwet voorziet niet, althans, geeft geen duidelijkheid over de vraag of een goede bereikbaarheid voor At Sea gewaarborgd blijft.</p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland is zich terdege bewust van en houdt rekening met de belangen van At Sea, zoals verwoord in de antwoorden op 2.1 tot en met 2.4.</p>	Geen

	<p><i>Gezien het feit dat het onduidelijk is of At Sea bereikbaar kan blijven en de bezoekersaantallen niet of nauwelijks terug zullen lopen, kan niet gesteld worden dat in het ontwerpprojectplan sprake is van een zorgvuldige belangenafweging van de betrokken belangen. Hiervoor is noodzakelijk dat meerdere alternatieven worden onderzocht en nauwkeurig wordt gemotiveerd of bepaalde alternatieven niet een te zware last leggen op belanghebbenden. Daarnaast is het noodzakelijk dat het waterschap duidelijkheid schept over de duur en de periode van de tijdelijke afsluiting van de N306. At Sea is van mening dat het waterschap dit niet kan laten afhangen van de onderhandelingen met de aannemer.</i></p>		
2.7	<p><u>Ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning:</u> Voor de afwijking van het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van artikel 2.12, eerste lid, onder a, van de Wabo. Dit artikel bepaalt het volgende:</p> <p>"Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c Wabo, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:</p>	<p>Het klopt dat het college bij de besluitvorming over de vergunningaanvraag zoals hier aan de orde beleidsruimte heeft. Daarbij heeft het college de keuze om deze bevoegdheid tot afwijking van het bestemmingsplan al dan niet te gebruiken.</p> <p>De vergunningaanvraag voor de binnenplanse afwijking is naast de toetsing aan de afwijkingsbepaling ook getoetst aan een goede ruimtelijke ordening. In 2013 is gekozen voor een integrale binnenwaartse dijkversterking vanuit het oogpunt van ecologie, landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke inpassing. Het</p>	<p><i>In reactie op de zienswijze is in de definitieve vergunning een nadere motivering opgenomen waaruit blijkt dat het Project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast is verduidelijkt op welke manier de belangenafweging heeft plaatsgevonden.</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> - a. Indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening: - 1. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking." <p><i>Zoals uit artikel 2.12, eerste lid, van de Wabo blijkt, is de eerste voorwaarde voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor een activiteit die strijdig is met het bestemmingsplan, dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het enkele feit dat een afwijking van het bestemmingsplan volgens de afwijkingsbepaling in het bestemmingsplan is toegestaan, betekent nog niet dat niet gemotiveerd hoeft te worden waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening in het concrete geval. Doordat een motivering ontbreekt over de goede ruimtelijke ordening, is het voor At Sea niet mogelijk om na te gaan of de goede ruimtelijke ordening zich in dit geval niet verzet tegen het verlenen van de omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan.</i></p>	<p>vigerende bestemmingsplan IJsseldelta-Zuid Dronten (2013) is hierop toegesneden. De afwijking van het dwarsprofiel, waar de omgevingsvergunning op ziet, is een verdere uitwerking van dit ontwerp uit 2013. Het college heeft deze afwijking ook getoetst aan de ruimtelijk relevante aspecten waaronder natuur en landschap, cultuurhistorie, archeologie en verkeer) en geoordeeld dat de aangevraagde activiteit (dijkversterking) niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.</p>	
2.8	<p><u>Ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning:</u> Een ander gebrek aan de ontwerp-omgevingsvergunning dat met het voorgaande samenhangt, is dat niet wordt gemotiveerd waarom van de afwijkingsbepaling</p>	<p>De belangenafweging waar u op doelt is reeds gemaakt bij de totstandkoming van in het bestemmingsplan IJsseldelta. Er is geen sprake van veranderende omstandigheden die kunnen leiden tot een andere afweging. Het college is</p>	Geen

	<p><i>uit het bestemmingsplan gebruik wordt gemaakt. Enkel het volgende wordt in de ontwerp-omgevingsvergunning aangegeven: "Dat hiermee de benodigde afwijking op grond van artikel 2:12:1.a.1 van de Wabo verleend kan worden, omdat: de afwijking past in de afwijkingsbepaling die in artikel 12.4 van het bestemmingsplan IJsseldelta-Zuid (nr. 8090) is opgenomen." Zoals het college in het bovenstaande al aangeeft, kan de benodigde afwijking op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, van de Wabo verleend worden. Een verplichting is dit echter niet. Voor de verlening van de omgevingsvergunning dient zo gezien een belangenafweging te worden gemaakt, die door het college nu niet is gemaakt, althans niet inzichtelijk is voor At Sea</i></p>	<p>van mening dat de nadelige gevolgen van het besluit (tijdelijke hinder/verminderde bereikbaarheid) niet onevenredig zijn in verhouding met de tot het besluit te dienen doelen (waterveiligheid).</p>	
2.9	<p><u>Ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning:</u> <i>Het waterschap Zuiderzeeland heeft als indiener van de aanvraag omgevingsvergunning een toelichting gegeven over de noodzaak van het verlenen van de omgevingsvergunning. De noodzakelijkheid van de omgevingsvergunning is volgens het waterschap:</i></p> <p><i>"aangezien de voorgenomen werkzaamheden noodzakelijk zijn om de Drontermeerdijk zodanig te versterken zodat in 2022 bij extreme omstandigheden het hoogwater van de IJssel</i></p>	<p>Het nut, de noodzaak en de urgentie van de dijkversterking zijn uiteengezet in het Ontwerp-Projectplan Waterwet en de daaraan ten grondslag liggende rapporten. Duidelijk is dat de Drontermeerdijk niet meer voldoet aan de huidige normen van de Waterwet. Als aanvulling is de conclusie van de uitgevoerde toetsing van de huidige dijk toegevoegd: de dijk voldoet niet op verschillende faalmechanismen waaronder hoogte en stabiliteit.</p> <p>Voor een omgevingsvergunning als bedoeld in art. 2.1 eerste lid onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is het toetsingskader</p>	<p><i>In Projectplan is op p.9 toegevoegd: 'Op dit moment voldoet de Drontermeerdijk niet. De dijk is afgekeurd op hoogte en macrostabiliteit.'</i></p>

	<p><i>veilig buiten de polder wordt gehouden en geleid naar het IJsselmeer via het Reevediep."</i></p> <p><i>Voor At Sea is het van groot belang dat vastgesteld wordt waaruit blijkt dat het verhogen van de dijk voor 2022 daadwerkelijk noodzakelijk is, gezien de langdurige mindere bereikbaarheid van het restaurant tijdens de ophoging van de dijk. Bij de ontwerp-omgevingsvergunning is geen rapport ingebracht waaruit blijkt dat het noodzakelijk is om de dijk op te hogen, om in 2022 bij extreme omstandigheden het hoogwater van de IJssel veilig buiten de polder te houden. At Sea zou graag zien op welke rapporten het waterschap de bovenstaande noodzakelijkheid voor de dijkverhoging baseert. Daarnaast is At Sea van oordeel dat het college bij de verlening van de omgevingsvergunning inzicht moet geven in de manier waarop de conclusies van deze (eventueel bestaande) rapporten een rol hebben gespeeld bij de besluitvorming omtrent de vergunningverlening. Zoals aangegeven is het voor At Sea namelijk van groot belang of de vergunningverlening daadwerkelijk noodzakelijk is.</i></p>	<p>vastgelegd in artikel 2.12. Dat toetsingskader beperkt zich tot een goede ruimtelijke onderbouwing. De vraag of de dijkversterking noodzakelijk is, behoeft het college niet bij de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning te betrekken.</p>	
2.10	<p><i><u>Ten aanzien van het ontwerp-omgevingsvergunning:</u></i> <i>Naast het feit dat het waterschap Zuiderzeeland enerzijds de aanvrager is van de omgevingsvergunning, is het anderzijds de partij</i></p>	<p>Ingevolge artikel 12.5 Bestemmingsplan is aan het verlenen van een omgevingsvergunning ter afwijking van het bepaalde in 12.4.2 (het profiel) de voorwaarde gekoppeld dat dit pas</p>	Geen

	<p><i>die een advies dient te geven over de binnenplanse afwijking van de bestemming. Het waterschap Zuiderzeeland heeft bij het verlenen van de ontwerp-omgevingsvergunning twee petten op die volgens At Sea onverenigbaar zijn met elkaar. At Sea zijn van mening dat een derde onafhankelijke partij die niet betrokken is bij de vergunningaanvraag-verlening het advies zou moeten geven omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning voor een binnenplanse afwijking ten behoeve van het project Drontermeerdijk. De derde partij kan dan bijvoorbeeld onafhankelijk beoordelen of de dijkverhoging wel echt noodzakelijk is. Dat een onafhankelijke beoordeling niet aan de orde is geweest blijkt des te meer uit het feit dat in het document 'advies Drontermeerdijk' exact dezelfde reden wordt gegeven voor het positief adviseren omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning als bij de toelichting van het verzoek tot verlening is gegeven, namelijk dat de voorgenomen werkzaamheden noodzakelijk zijn om in 2022 bij extreme omstandigheden het hoogwater van de IJssel veilig buiten de polder te houden en te geleiden naar het IJsselmeer via het Reevediep.</i></p>	<p>kan nadat advies is gevraagd aan de beheerder van de waterkering.</p> <p>Uit de toelichting bij dit artikel blijkt dat de planwetgever nadrukkelijk de taakverdeling tussen de planwetgever en de beheerder, en de daaraan ten grondslag liggende wettelijke gronden. Om de beheerder in staat te stellen te reageren op initiatieven op de waterkering wordt hem om advies gevraagd. De planwetgever heeft dan ook niet beoogd om een onafhankelijk advies te vragen maar om een methode te hanteren waarbij een koppeling wordt gelegd tussen de twee bevoegde overheden vanuit Wet ruimtelijke ordening en Waterwet.</p>	
2.11	<p><i>Ten aanzien van de vergunning <u>Wet natuurbescherming</u>: Voor het project 'Versterking Drontermeerdijk' is een passende beoordeling opgesteld, aangezien niet uitgesloten kan worden dat het project</i></p>	<p>Indiener stelt een passage uit de Passende beoordeling aan de orde die zo uit de context gehaald tot onduidelijkheid zou kunnen leiden. In de Passende beoordeling was als eindconclusie reeds beschreven dat <u>alleen</u> de</p>	<p><i>Ter verduidelijking zijn in de Passende beoordeling de teksten in hoofdstuk 4 bij het habitattype</i></p>

<p><i>significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Volgens artikel 2.8, derde lid, van de Wnb moet uit de passende beoordeling de zekerheid worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, voordat een vergunning verleend kan worden.</i></p> <p><i>Wat opvalt aan de passende beoordeling die is opgesteld en ingediend bij de aanvraag voor de Wnb-vergunning, is dat ten aanzien van de habitattypen in de Veluwerandmeren het volgende wordt vermeld:</i></p> <p><i>"De werkzaamheden vinden geheel buiten het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren plaats. Effect van het ophogen van de Drontermeerdijk op de aanwezige kanswierwateren en meren met krabbenscheer en fonteinkruiden zijn om die reden niet te verwachten.</i></p> <p><i>De kwalificatie 'niet te verwachten' is, zoals hiervoor aangegeven, niet voldoende om een Wnb-vergunning te verlenen voor een project. De passende beoordeling moet namelijk met zekerheid uitsluiten dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, in dit geval het behoud van de kanswierwateren en meren met krabbenscheer en fonteinkruiden. Die zekerheid blijkt niet uit de passende beoordeling. Ook ten aanzien van de effecten op de kleine modderkruiper, de rivierdonderpad en de meervleermuis wordt</i></p>	<p>grote karekiet een (significant) negatief effect kan ondervinden indien niet aan de beschreven uitvoeringsvoorwaarden en mitigerende maatregelen kan worden voldaan.</p> <p>Er is met zekerheid geen effect op de instandhoudingsdoelen voor deze habitattypen en soorten. Dit betekent dat geen ADC toets hoeft te worden doorlopen.</p>	<p><i>kranswierwateren en meren met krabbenscheer en fonteinkruiden en de soorten kleine modderkruiper, rivierdonderpad en meervleermuis aangescherpt.</i></p> <p><i>Deze aanpassing in de Passende beoordeling is overgenomen in de definitieve vergunning Wet natuurbescherming.</i></p>
---	--	--

	<p>aangegeven dat negatieve effecten op deze soorten niet zijn te verwachten. Uitgesloten wordt dit echter niet.</p> <p>Als de zekerheid niet bestaat dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, dan kan alleen een vergunning worden afgegeven als voldaan is aan de ADC-toets, zo blijkt uit artikel 2.8, vierde lid van de Wnb. Die toets is echter niet doorlopen.</p>		
2.12	<p><u>Ten aanzien van de vergunning Wet natuurbescherming</u>: Primair verzoekt At Sea het college om vast te stellen dat niet met zekerheid kan worden vastgesteld dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten en dat voor het verlenen van de vergunning eerst de ADC-toets doorlopen dient te worden.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 2.11, een ADC-toets is niet aan de orde daar door het (waar nodig) nemen van mitigerende maatregelen, significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied met zekerheid zijn uitgesloten.</p>	Geen
2.13	<p><u>Ten aanzien van de vergunning Wet natuurbescherming</u>: Subsidiair verzoekt At Sea het college nauwkeurig te formuleren waaruit blijkt dat met zekerheid uitgesloten kan worden dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aangetast zullen worden.</p>	<p>De dijk wordt landinwaarts verbreed en verhoogd. De werkzaamheden vinden geheel buiten de beschermde rietoevers plaats. Bij het realiseren van een (tijdelijke) aanmeervoorziening in het geval bouwmaterialen per schip worden aangevoerd, bestaat de mogelijkheid dat er lokaal in het water gewerkt wordt. De natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied zijn hierbij niet in het geding.</p>	Geen
Stichting Opwekking			
3.1	<p>In het verkeersonderzoek Drontermeerdijk (Antea, 2019) is uitgegaan van één</p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland herkent uw zorg met betrekking tot (mogelijk) sluipverkeer over de</p>	<p>In ontwerp projectplan Waterwet stond op</p>

<p><i>omleidingsroute. Deze route is wellicht gekozen vanuit het gegeven dat conform de CROW-richtlijnen in tijdelijke verkeerssituaties omleidingen worden gefaciliteerd over minimaal wegen van dezelfde categorie. Het is volgens ons echter een wensbeeld om één omleidingsroute voor te stellen. Dit sluit niet aan bij de wijze waarop verkeer in de praktijk een routekeuze maakt. In het document wordt niet beschreven op welke wijze gewaarborgd wordt dat alle verkeer van die ene omleidingsroute gebruik gaat maken en bijvoorbeeld niet gaat sluisen over de Oudebosweg en de Hondweg. Navigatiesystemen houden geen rekening met de voorgestelde omleidingsroute en sturen verkeer over de kortst of snelst mogelijke route, in dit geval dus mogelijk via de Oudebosweg en Hondweg, die daarvoor niet geschikt zijn.</i></p> <p><i>Als organisator van het evenement zijn wij van mening dat het weren van sluisverkeer een verantwoordelijkheid is van de partij die de Drontermeerdijk afsluit en dat wij als organisator van het evenement daarom niet op deze effecten kunnen worden aangesproken, mochten deze effecten zich voordoen. Kunt u aangeven welke maatregelen tegen het sluisverkeer op beide hiervoor genoemde wegen genomen gaan worden?</i></p>	<p>Hondweg, Oudebosweg en andere gemeentelijke wegen. Daarom zijn wij in overleg met de desbetreffende wegbeheerders en handhaving om tot maatregelen te komen die sluisverkeer over de Hondweg en Oudebosweg voorkomen dan wel beperken. De uitkomst hiervan zal worden gedeeld met Stichting Opwekking.</p> <p>Om de bereikbaarheid van bestemmingen zo goed mogelijk te borgen, mogelijke hinder door extra verkeer over de omleidingsroute te beperken en sluisverkeer zo veel mogelijk te voorkomen is in het Projectplan opgenomen dat de N306 gedurende de totale uitvoeringsperiode niet meer dan 200 dagen en alleen van 1 oktober tot en met 31 maart niet beschikbaar mag zijn voor verkeer.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland houdt rekening met de data van uw evenement in mei en juni. De N306 is op en rond uw evenement beschikbaar voor verkeer.</p>	<p><i>pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer naar verwachting maximaal een jaar afgesloten."</i></p> <p><i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306 is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart."</i></p> <p><i>Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i></p>
--	--	--

<p>3.2</p>	<p><i>Voor het verkeersonderzoek is gebruikt gemaakt van een (statisch?) verkeersmodel. In de beschrijving van het verkeersonderzoek ontbreekt de toelichting op welke wijze dit model is gebruikt in het verkeersonderzoek. Is het model enkel gebruikt voor het bepalen van verkeersintensiteiten? Of is het model gebruikt voor het simuleren van de verkeerseffecten van de afsluiting van de Drontermeerdijk?</i></p>	<p>Het statische verkeersmodel Lelystad is gebruikt als basis voor het inzichtelijk maken van de verkeerintensiteiten op de wegvakken en verkeersstromen op de kruispunten. De verkeersintensiteiten in het verkeersmodel zijn geactualiseerd en aangevuld met recente telgegevens, zoals van vaste meetpunten in het wegdek en uitgevoerde verkeerstellingen door gemeente Dronten.</p> <p>Het verkeersmodel is gebruikt om de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de N306 in kaart te brengen. Op basis daarvan is door verkeerskundigen een inschatting gemaakt van de verkeersverdeling ten tijde van de stremming van de N306.</p> <p>Voor het bepalen van de capaciteit is uitgegaan dat op reguliere werkdagen 5200 motorvoertuigen (mvt) zijnde 100% van het verkeer van de N306 over de N-structuur rijdt. De verwachting van verkeersdeskundigen is dat bij de afsluiting van de N306 65% van het verkeer (3380 mvt) over de N-structuur rijdt, 20% (1040 mvt) over de A28 en 15% (780 mvt) een route binnendoor kiest. Naar verwachting leiden deze aantallen voertuigen niet tot problematische situaties. Onderstaand figuur laat deze verdeling zien.</p>	<p><i>In paragraaf 10.3 van het Projectplan is opgenomen:</i></p> <p><i>"Voor het bepalen van de capaciteit is uitgegaan dat op reguliere werkdagen 5200 motorvoertuigen (mvt) zijnde 100% van het verkeer van de N306 over de N-structuur rijdt. De verwachting van verkeersdeskundigen is dat bij de afsluiting van de N306 65% van het verkeer (3380 mvt) over de N-structuur rijdt, 20% (1040 mvt) over de A28 en 15% (780 mvt) een route binnendoor kiest. Naar verwachting leiden deze aantallen voertuigen niet tot problematische situaties. Figuur 27 laat deze verdeling zien.</i></p>
------------	--	---	--

		<p><i>Figuur: Verdeling verkeer over de tijdelijke omleidingsroute over de N-routestructuur N307-N305-N309, over de A28 en over wegen binnendoor.</i></p>	<p><i>Figuur 27: Verdeling verkeer over de tijdelijke omleidingsroute over de N-routestructuur N307-N305-N309, over de A28 en over wegen binnendoor."</i></p>
<p>3.3</p>	<p><i>Indien het verkeersmodel is gebruikt voor het bepalen van de verkeerseffecten, vragen wij ons af wat de uitkomsten van de modelberekeningen zijn en welke handmatige aanpassingen (bijvoorbeeld knips) zijn aangebracht in het model om ervoor te zorgen dat 100% van het verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Drontermeerdijk, via die ene aangewezen omleiding gaat rijden?</i></p>	<p>Het verkeersonderzoek had als primair doel om inzichtelijk te maken hoeveel verkeer nu gebruik maakt van de N306 en in hoeverre de beoogde omleidingsroute over de N-structuur voldoende capaciteit biedt om het verkeer van de N306 Drontermeerdijk op te vangen. En waar die capaciteit niet toereikend welke maatregelen dan denkbaar zijn om voldoende capaciteit te borgen.</p> <p>Op basis daarvan is door verkeerskundigen een inschatting gemaakt van de verkeersverdeling</p>	<p><i>Zie zienswijze 3.2.</i></p>

		ten tijde van de stremming van de N306. Zie hiervoor zienswijze 3.2.	
3.4	<p><i>Indien het verkeersmodel is gebruikt voor het bepalen van de verkeerseffecten, vragen wij ons af in hoeverre verdrijving van verkeer vanaf de Drontermeerdijk plaatsvindt naar andere wegen dan de voorschreven omleidingsroute. Daarbij zijn wij specifiek geïnteresseerd in verdrijving naar de N305 (Biddingringweg) en de routes die gelegen zijn aan de andere zijde van het Veluwemeer, bijvoorbeeld de N309, N310 en A28.</i></p> <p><i>In het verkeersonderzoek is er vanuit gegaan dat de voorgestelde omleidingsroute het beste alternatief is voor 100% van het verkeer dat nu gebruik maakt van de Drontermeerdijk. Wij zijn van mening dat dit een onjuiste bewering en uitgangsstelling is. Als voorbeeld twee mogelijke routes van en naar ons evenement:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Vertrekplaats Emmeloord, bestemming Walibi Holland. Primaire route via de N50, N307, N306 (Drontermeerdijk). Alternatieve route bij afgesloten Drontermeerdijk is via de A6, N711, N305, N309 naar de N306. Dit geldt voor alle vertrekplaatsen die noordelijker gelegen zijn dan Emmeloord.</i> - <i>Vertrekplaats knooppunt Hattemerbroek, bestemming Walibi Holland. Primaire route via A28, N309 naar de N306. Deze route kent echter maar 2 minuten reistijd verschil met de route via de N50, N307 en N306. Tijdens</i> 	<p>Zie de beantwoording van de zienswijzen 3.2 en 3.3.</p> <p>De verwachting is inderdaad dat bij de afsluiting van de N306 niet 100% van het verkeer de N-structuur zal benutten. Op reguliere werkdagen (zonder evenementen op het terrein van Walibi) heeft ongeveer 10% van het verkeer op de N306 Drontermeerdijk een herkomst of bestemming in Emmeloord of ten noorden ervan. Verkeer richting Emmeloord wordt bij het volgen van de beoogde omleidingsroute ter hoogte van Dronten middels de reguliere bewegwijzering verwezen naar de route N711/A6. Op reguliere werkdagen hebben slechts enkele voertuigen op de N306 Drontermeerdijk een herkomst of bestemming nabij het knooppunt Hattemerbroek.</p> <p>Tijdens evenementen is er afhankelijk van de periode en het evenement maatwerk nodig. Daarom heeft Waterschap Zuiderzeeland onder andere met Walibi afspraken gemaakt over het tenminste 3 maanden van tevoren kenbaar maken van de afsluiting van de N306 en in overleg te treden over eventuele (extra) maatregelen. Deze effecten en maatregelen maken onderdeel uit van de documentatie die wordt opgesteld ten behoeve van de afsluiting van de N306.</p> <p>Op de door u aangegeven data van het evenement van de Stichting Opwekking is de N306 beschikbaar.</p>	<i>Zie zienswijze 3.1 en 3.2.</i>

	<p><i>evenementen is de alternatieve route via de N50 dan vrijwel ook altijd sneller in reistijd dan de primaire route (vanwege beperkte capaciteit N309), waardoor een natuurlijke verdeling tussen beide routes ontstaat. Bij een afsluiting van de Drontermeerdijk rijdt al dit verkeer via de route A28-N309, wat voor grote toename van verkeers-intensiteiten in de woonkernen 't Harde, Oostendorp en Elburg leidt. Bovenstaande laat volgens ons zien dat de verkeerseffecten van de afsluiting van de Drontermeerdijk verder gaan dan de effecten die in het verkeersonderzoek staan beschreven. We zijn van mening dat dergelijke verkeerseffecten moeten worden benoemd in de documentatie ten behoeve van de afsluiting van de Drontermeerdijk. Een specifiek hoofdstuk of paragraaf die gewijd is aan de verkeerseffecten tijdens grote evenementen op het evenemententerrein bij Walibi Holland is volgens ons een essentieel onderdeel.</i></p>		
3.5	<p><i>Op pagina 9 van het verkeersonderzoek staat beschreven dat de I/C-verhouding op kruispunt 4 uitkomt op 1.39. Om deze I/C-verhouding onder de maximaal aanvaardbare grens van 0.9 te brengen, wordt voorgesteld het linksaf slaan door verkeer vanaf de N309 richting de N305 op dit kruispunt niet toe te staan en dit verkeer te laten keren op kruispunt 3. Het effect hiervan op kruispunt 3 is vervolgens niet berekend. De I/C-verhouding op kruispunt 3 is in de avondspits</i></p>	<p>In het verkeersonderzoek wordt geconstateerd dat kruispunt 4 onvoldoende capaciteit biedt om al het verkeer van de N306 Drontermeerdijk op te vangen, de I/C-verhouding komt uit op een waarde van 1,39. Dit wordt met name veroorzaakt omdat de reguliere verkeersstroom vanaf de N309 moeilijk linksaf kan slaan in de richting Lelystad/Almere wanneer al het verkeer van de N306 Drontermeerdijk omrijdt via dit kruispunt. De wachtrij voor de kruising neemt dan teveel toe op de N309. Als mogelijke maatregel wordt voorgesteld om linksaf slaan</p>	Geen

	<p><i>met omleiding reeds 0.85, wat de aanvaardbare grens reeds nadert. Wij vragen ons af waarom de beheersmaatregel wordt voorgesteld, maar het effect van de maatregel op andere kruispunten vervolgens niet is doorgerekend?</i></p>	<p>onmogelijk te maken, zodat de I/C-verhouding van het kruispunt op de grenswaarde uitkomt. In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat de reguliere verkeersstroom omgeleid kan worden via rotonde 3. Het effect is berekend. Uit de doorberekening blijkt dat de I/C-verhouding op rotonde 3 in dat geval toeneemt van 0,85 tot 0,90. Dit is nog aanvaardbaar.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is in overleg met de wegbeheerders provincie Flevoland en gemeente Dronten om te bespreken welke beheersmaatregelen op kruispunt 4 wenselijk zijn.</p> <p>De resultaten daarvan zullen worden gedeeld met Stichting Opwekking, mits de afsluiting gedurende het evenement plaatsvindt.</p>	
3.6	<p><i>In het verkeersonderzoek wordt geen relatie gelegd met andere grootschalige werkzaamheden die in dezelfde periode worden uitgevoerd. Voor zover nu bekend starten in 2020 de werkzaamheden aan de ombouw van de N307, inclusief het kruispunt met de N306 en de ombouw van het kruispunt N302/N306 (Harderhaven). Deze werkzaamheden hebben ook een grote impact op de bereikbaarheid van het evenemententerrein en het verkeerseffect van de werkzaamheden aan de Drontermeerdijk kunnen volgens ons niet los gezien worden van deze andere grote projecten.</i></p>	<p>Meerdere grootschalige werkzaamheden aan de infrastructuur kunnen inderdaad effecten hebben op de bereikbaarheid van het evenemententerrein. Met de genoemde grootschalige werkzaamheden vindt afstemming over de fasering van de wegafsluitingen plaats.</p> <p>Tijdens uw evenement is de Drontermeerdijk beschikbaar (zie beantwoording van zienswijze 3.1).</p> <p>Tenminste maandelijks vindt afstemming plaats met het Project N307/Roggebot-Kampen. Uitgangspunt vanuit beide Projecten is dat de N306 gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen is afgesloten en alleen in de periode 1 oktober tot en met 31 maart dat</p>	<p><i>In Projectplan is op p. 63 toegevoegd: 'Daarom is er een afstemmingsoverleg gecreëerd tussen de projectorganisaties die werken aan de N306 en de N307.'</i></p>

		de N307 gedurende de werkzaamheden aan de N307 beschikbaar blijft.	
3.7	<p><i>Wij vragen ons af waarom in het verkeeronderzoek niet uitgebreider is ingegaan op de extra reistijd en reisafstand voor mensen die de omleidingsroute volgen? De stelling is juist dat de extra reistijd onder de 10 minuten blijft en maximaal 10 kilometer extra afstand bedraagt. Dit is echter een theoretische benadering, waarbij het lijkt alsof gerekend is met freeflow reistijden. Iedereen die bekend is met de verkeerssituatie op de omleidingsroute weet dat de situatie in de dalperioden anders is dan tijdens de spitsperiode, bijvoorbeeld op de N307 tussen Roggebot en Dronten. De huidige I/C-verhouding op de rotonde Flevoweg-Drontermeerdijk in de huidige situatie is daar een voorbeeld van. Welke motivatie ligt ten grondslag aan deze keuze?</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland is uitgegaan van de wens van de wegbeheerder provincie Flevoland dat de extra reistijd voor doorgaand verkeer niet meer dan 10 minuten bedraagt onder normale omstandigheden. Normale omstandigheden betreffen gemeten reistijden tijdens de spitsperiodes en midden op de dag, zonder wachtrij voor de rotonde nabij de Roggebotsluis. Uit de metingen blijkt dat de extra reistijd niet meer dan 10 minuten bedraagt. Alleen in het specifieke geval van bestemmingsverkeer voor At Sea dat vanuit noordelijke richting komt is de extra reistijd langer, namelijk 14 minuten.</p> <p>Uit de reistijdmetingen blijkt verder met name in de avondspits vertraging op te treden voor de rotonde nabij de Roggebotsluis, in de richting van Kampen. De gemeten vertraging bedroeg circa 3 minuten.</p> <p>Naar de mening van Waterschap Zuiderzeeland leidt verdere detaillering naar verschillende periodes niet tot de keuze van een ander alternatief bij het niet beschikbaar zijn van de N306.</p> <p>Voor de uitvoering van de dijkversterking start stelt de uitvoerend aannemer een verkeersplan op dat specifiek ingaat op de te nemen verkeersmaatregelen en motivering daarvan. Dit plan wordt met belanghebbenden besproken.</p>	Geen
3.8	<p><i>Op basis van de punten 3.1 tot en met 3.7, vragen we ons af waarom gekozen is voor een dermate theoretische benadering van het</i></p>	Zie ook de beantwoording van de zienswijze 3.1 t/m 3.7	Zie zienswijzen 3.1 en 3.2.

	<p><i>verkeersonderzoek, waarbij de gehele inhoud van het onderzoek gefocust is op de capaciteitsverhoudingen op één omleidingsroute en in het geheel geen aandacht is gegeven aan de overige effecten van de afsluiting? Met welk doel is dit onderzoek uitgevoerd? Het geeft ons het idee dat vanuit de projectvoorbereiding onvoldoende besef is van de verkeerseffecten van de afsluiting van de Drontermeerdijk en de gevolgen daarvan voor diverse belanghebbenden onderschat worden. Het onderzoek gaat uit van een wensbeeld (100% omleiden via voorgeschreven route) en het komt op ons over alsof in het onderzoek naar de wensbeeld toe geschreven is.</i></p>		
3.9	<p><i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 53 omschreven dat de Drontermeerdijk naar verwachting maximaal 1 jaar wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De exacte periode is nog niet bekend en is afhankelijk van de uitvoeringsfasering van de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Dit komt weinig concreet over, het geeft ons als belanghebbende geen enkele zekerheid en maakt het indienen van een zienswijze voor ons lastig. Wij zien graag dat de opdrachtgever hier concretere eisen stelt aan de aannemer die de werkzaamheden uit gaat voeren, zodat voor belanghebbenden meer inzicht en zekerheid ontstaat.</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland begrijpt de behoefte aan zoveel mogelijk duidelijkheid over de niet beschikbaarheid van de N306 en geeft deze ook aan waar dat mogelijk is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door in het Projectplan de duur van de afsluiting van de N306 ten behoeve van de versterking van de Drontermeerdijk tot maximaal 200 dagen in te perken en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart. - Door van de te selecteren aannemer om een robuuste planning te verlangen die tijdig aan belanghebbenden verder duidelijkheid geeft over wanneer de N306 niet beschikbaar is. 	<p><i>Zie zienswijze 3.1</i></p>

3.10	<p><i>In 2020 vindt ons evenement plaats van donderdag 28 mei tot en met maandag 1 juni en in 2021 vindt ons evenement plaats van donderdag 20 tot en met maandag 24 mei. De periode tussen die twee data is minder dan een jaar, dus is het mogelijk dat wij tweemaal te maken krijgen met een afsluiting van de Drontermeerdijk. Wij verzoeken in de planning rekening te houden met ons evenement, zodat wij slecht eenmaal hinder ondervinden van de afgesloten Drontermeerdijk. Dit mede gezien de grote verkeershinder die wij de komende jaren gaan ondervinden door werkzaamheden aan andere provinciale wegen in de omgeving (ombouw N307/N306 en ombouw N302/N306).</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland houdt rekening met de data van uw evenement. De eis aan de uitvoerend aannemer is dat de N306 beschikbaar is op en rond de door u genoemde data.</p> <p>De N306 is derhalve beschikbaar tussen 1 april en 1 oktober, dus ook voor evenementen in 2020 en 2021.</p> <p>Los van de versterking van de Drontermeerdijk kan de wegbeheerder besluiten tot maatregelen ten behoeve van uw evenement.</p>	Geen
3.11	<p><i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 53 omschreven dat de omrijdtijd onder normale verkeersomstandigheden minder dan tien minuten bedraagt. Wat wordt hier verstaan onder normale verkeersomstandigheden? Wat zijn de maatgevende momenten voor het bepalen van de verkeershinder? (zie ook opmerking onder punt 7.)</i></p>	<p>Normale verkeersomstandigheden betreffen gemeten reistijden tijdens de spitsperiodes en midden op de dag, zonder wachtrij voor de rotonde nabij de Roggebotsluis.</p> <p>Uit de reistijdmetingen blijkt met name in de avondspits vertraging op te treden voor de rotonde nabij de Roggebotsluis, in de richting van Kampen. De gemeten vertraging bedroeg circa 3 minuten.</p>	Geen
3.12	<p><i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 53 omschreven dat meerdere alternatieven als omleidingsroute zijn onderzocht, maar alleen de omleiding via de N307-N305-N309 als veilige en uitvoerbare omleiding geschikt is. Welke andere routes zijn</i></p>	<p>Om een keuze te kunnen maken naar de meest geschikte omleidingsroute heeft waterschap Zuiderzeeland bij de voorbereiding van het Projectplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De wegbeheerders gevraagd over welke wegen bij de afsluiting een de Drontermeerdijk een omleidingsroute mogelijk zou zijn. De wegbeheerders van 	<p><i>Zie zienswijze 3.1</i></p> <p><i>In het Projectplan zijn op p. 58 onder 10.3 'Weggebruiker Drontermeerdijk N306' opgenomen:</i></p>

<p><i>onderzocht? Op welke wijze wordt gewaarborgd dat verkeer, al dan niet door navigatiesystemen, via die niet veilige en uitvoerbare omleidingsroutes gaat rijden? Waarom is ervoor gekozen deze alternatieven niet specifiek te benoemen en aan te geven waarom deze niet als geschikt alternatief worden gezien? Waarom komt dit in het projectplan wel terug en niet in het verkeersonderzoek? Heeft het onderzoeksbureau de verschillende alternatieven in het verkeersonderzoek wel onderzocht of is de beschreven omleidingsroute reeds vastgesteld voordat het verkeersonderzoek werd uitgevoerd?</i></p>	<p>de gemeente Dronten en de provincie Flevoland zijn van mening dat verkeer van de N306 ook over wegen van vergelijkbare orde dient te worden omgeleid, overeenkomstig de algemeen geaccepteerde richtlijnen daarvoor. De gemeentelijke wegen die theoretisch als alternatief kunnen dienen zijn volgens de wegbeheerder daarvoor niet geschikt (te smal, passeren kan alleen via de berm). Dit leidt tot een omleiding over de N-structuur.</p> <p>2) Verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. De beschouwde alternatieven zijn: a) een tijdelijke weg voor bouwverkeer en een tijdelijke weg voor gewoon verkeer, b) een gecombineerde tijdelijke weg voor bouwverkeer en gewoon verkeer, c) route binnendoor over de Waningeweg, d) route binnendoor over de Oudebosweg en e) route over de N-structuur.</p> <p>Deze 5 alternatieven zijn gescoord op de criteria extra rijtijd, uitvoerbaarheid, duur afsluiting, vergunbaarheid, toestemming wegbeheerder, veiligheid, hinder omgeving en kosten.</p> <p>Alternatief e) route over de N-structuur komt het beste uit de multicriteria-analyse naar voren.</p> <p>Uit zowel 1) als 2) is de N-structuur als meest wenselijk naar voren gekomen. Daarom is een</p>	<p>- de verkende alternatieven - de verdeling over de N-structuur en andere routes, zoals onder zienswijze 3.2 aangegeven.</p>
---	--	--

		<p>omleiding over de N-structuur opgenomen in het Projectplan.</p> <p>Verwezen wordt naar hoofdstuk 10 van het Projectplan. Zie verder het antwoord op de zienswijze 3.1.</p>	
3.13	<p><i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 61 omschreven dat de verkeersplannen tijdig (minimaal drie maanden vooraf) worden besproken met Walibi, zodat zij hun bezoekers tijdig kunnen informeren, met name tijdens de grote evenementen. Wij willen hierin graag als partij toegevoegd worden. Wij zijn een zelfstandige partij die een verantwoordelijkheid heeft vanuit de evenementenvergunning die door de gemeente Dronten aan ons verstrekt wordt. Om onze verantwoordelijkheid op juiste manier te kunnen nemen is afstemming over de stremming van de Drontermeerdijk essentieel voor ons. Gezien het feit dat wij in de maand november in het jaar voorafgaand aan ons evenement (dus november 2019 voor ons evenement tijdens Pinksteren 2020) onze verkeersplannen moeten aanleveren bij de gemeente, zien wij graag dat de verkeersmaatregelen voor de afsluiting van de Drontermeerdijk uiterlijk begin oktober 2019 met ons zijn gecommuniceerd/afgestemd, zodat wij voldoende tijd hebben dit in ons verkeersplan te verwerken. Tevens kan dan</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland is bekend met de situatie. Eind oktober 2018 heeft u deze situatie met de Omgevingsmanager van het Project Versterking Drontermeerdijk besproken. De Stichting Opwekking is als partij voor het overleg met Walibi en anderen toegevoegd.</p> <p>De te selecteren aannemer voor de versterking van de Drontermeerdijk krijgt als eis mee dat de N306 niet meer dan 200 dagen, en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart mag worden afgesloten. Daarmee vindt de afsluiting van de Drontermeerdijk niet plaats tijdens uw evenement (zie ook de beantwoording van zienswijze 3.10).</p>	<p><i>Zie zienswijze 3.1</i></p>


	<i>gezamenlijk bepaald worden welke extra verkeersmaatregelen om tijdens de afsluiting van de Drontermeerdijk het verkeer dat van en naar het evenement reist goed te kunnen faciliteren.</i>		
3.14	<i>Ter afsluiting van deze zienswijze willen wij er graag op wijzen dat voor het instellen van dergelijke omvangrijke (tijdelijke) verkeersmaatregelen een verkeersbesluit genomen dient te worden door de wegbeheerder.</i>	In het contract met de te selecteren aannemer is opgenomen dat deze, indien nodig, zorgt dat in overleg met de wegbeheerder een verkeersbesluit wordt genomen.	Geen
Gemeente Dronten			
4.1	<i>Ten behoeve van de bereikbaarheid van de passantenhaven de Smient hebben wij in het kader van onze geformuleerde klanteisen aangegeven de bereikbaarheid van de Smient gegarandeerd te willen hebben door middel van een opstelplaats langs de N306 aan de zijde van het Drontermeer ten behoeve van een onderhoudsvoertuig van de Coöperatie Gastvrije Meren.</i>	Dat klopt. Waterschap Zuiderzeeland en gemeente Dronten hebben de diverse klanteisen uitgebreid besproken en afgewogen. Het resultaat daarvan is vastgelegd in 'Klanteisenrapportage Versterking Drontermeerdijk' van 15 februari 2019. De klanteis ten aanzien van een opstelplaats langs de N306 is zoals bij de gemeente bekend daarbij niet gehonoreerd. Een van de redenen hiervoor is dat de wegbeheerder provincie Flevoland geen parkeerplaatsen en opstelplaatsen wil aan de N306. Onderhoudsvoertuigen kunnen de passantenhavens Smient en de Meerkoet bereiken via het fietspad door het Voorland.	Geen
4.2	<i>Vanwege de verplaatsing van de aansluiting van de Stobbenweg op de N306 komt de toegang van de passantenhaven Meerkoet op die plek te vervallen. De afspraak is, dat de Meerkoet via de</i>	Het fietspad bestaat uit 3 meter brede betonplaten geschikt voor incidenteel gebruik door onderhoudsvoertuigen.	Geen

	<i>Reevedam en het aansluitende fietspad in het voorland bereikbaar zal worden gemaakt. Graag zien wij gegarandeerd, dat het fietspad vanaf de Reevedam tot aan de Meerkoet voldoende geoutilleerd zal zijn voor onderhoudsvoertuigen van de Stichting Gastvrije Meren.</i>		
4.3	<i>De locaties A en G lijken ons qua overlast voor de bewoners van de woningen aan de Vossemeerdijk minder geschikt. Bovendien vragen wij ons af of de betreffende locaties qua verkeerveiligheid wel geschikt zijn, vanwege de veelvuldige vervoersbewegingen van bewoners van het AZC naar Kampen. Dit mede gelet op de grote hoeveelheid voorziene vrachtbewegingen van en naar de voorziene aanvoerlocaties.</i>	<p>Wij delen uw mening dat locatie A vanwege de woningen aan de Vossemeerdijk minder geschikt is. In het Projectplan wordt deze ook als niet uitvoerbaar beoordeeld.</p> <p>Locatie G lijkt wel geschikt. De dichtstbijzijnde woning ligt hier op ruim 200 meter en de locatie is vanuit natuur en scheepvaart vergunbaar. Het aantal voorziene vrachtbewegingen is gering ten opzichte van de totale aantal verkeersbewegingen van 15000 voertuigen per etmaal.</p>	<i>Geen</i>
4.4	<i>Wij gaan ervan uit dat het mitigeren van het kappen van bomen en verwijderen van struweelzones langs de Drontermeerdijk ten behoeve van de noodzakelijke boomvrije zone van 7,5 meter in het voorland in overleg met de gemeente Dronten zal plaatsvinden. Wij zien in dat verband wel degelijk een rol voor Zuiderzeeland in het kader van een mogelijke herinrichting van het voorland. Het is u bekend, dat de gemeente Dronten momenteel een streefbeeld ontwikkeld voor het voorland als gevolg van de vele maatregelen die in het kader</i>	<p>De te kappen bomen in de noodzakelijke boomvrije strook van 7,5 meter worden herplant conform de daarvoor geldende regels.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is bekend met de ontwikkeling van een streefbeeld voor het Voorland en zet het overleg over de mogelijkheden van herplant van bomen aldaar graag voort met gemeente Dronten.</p>	<i>Geen</i>

	<i>van het project IJsseldelta zuid in het voorland zullen worden uitgevoerd.</i>		
4.5	<i>In het projectplan is opgenomen, dat vanwege de werkzaamheden aan de Drontermeerdijk het betreffende wegvak van de N306 gedurende 1 jaar niet in gebruik zal zijn. Wij gaan er van uit, dat de omleidingsroutes voor zowel snel- als langzaam verkeer in nauw overleg met de gemeente Dronten zullen worden bepaald. Tezamen met maatregelen om sluijverkeer op het onderliggende (gemeentelijk) wegennet te voorkomen</i>	<p>Om de bereikbaarheid van bestemmingen zo goed mogelijk te borgen, mogelijke hinder door extra verkeer over de omleidingsroute te beperken en sluijverkeer zo veel mogelijk te voorkomen is in het Projectplan opgenomen dat de N306 niet meer dan 200 dagen gedurende de totale uitvoeringsperiode en alleen van 1 oktober tot en met 31 maart niet beschikbaar mag zijn voor verkeer. Daarnaast blijft het tracé van het huidige fietspad langs de N306 en door het Voorland gedurende de Versterking Drontermeerdijk beschikbaar.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland en gemeente Dronten zijn al geruime tijd met elkaar in contact over routes, maatregelen en samenloop met aanpalende projecten aan de weginfrastructuur onder andere in een overleg met de wegbeheerders (Dronten, Kampen en Flevoland). Dit overleg wordt voortgezet.</p>	<p><i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer naar verwachting maximaal een jaar afgesloten."</i></p> <p><i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306 is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart."</i></p> <p><i>Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i></p> <p><i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "Fietsers kunnen tijdens de werkzaamheden</i></p>

			<p><i>gebruik maken van het bestaande fietspad of indien daaraan werkzaamheden plaatsvinden, via een alternatief, het fietspad door het bos en over de Waningeweg (zie ook Hoofdstuk 9, paragraaf 9.3)"</i></p> <p><i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: " Fietsers kunnen tijdens de werkzaamheden gebruik blijven maken van het bestaande fietspad langs de N306."</i></p> <p><i>Een vergelijkbare wijziging is opgenomen op p.56</i></p>
4.6	<p><i>Wij vragen nadrukkelijk aandacht voor afstemming met de aanpalende overige infrastructurele werken die in hetzelfde tijdsbestek (tot 2023) zullen worden uitgevoerd. Het gaat hier om de oeververbinding N307 en de voorgenomen verdubbeling van de N50 tussen Kampen Zuid en Kampen Noord. Graag willen wij als gemeente Dronten betrokken worden bij</i></p>	<p>Tenminste maandelijks vindt afstemming plaats met het Project N307/Roggebot-Kampen. Uitgangspunt vanuit beide Projecten is dat de N306 gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart is afgesloten en dat de N307 gedurende de werkzaamheden aan de N307 beschikbaar blijft.</p>	<p><i>Geen</i></p>

	<i>deze afstemming, omdat de samenloop van deze werkzaamheden cruciaal kan zijn voor de bereikbaarheid van de gemeente Dronten.</i>	Zie verder de beantwoording van zienswijze 4.5	
4.7	<i>Wij hebben kennisgenomen van de zorgen die leven bij diverse stakeholders in het gebied zoals At Sea, de Coöperatie Gastvrije Randmeren en de Watersportvereniging Roggebot. Wij hebben kennisgenomen van de zorgen en brengen deze onder de aandacht van de provincie.</i>	Waterschap Zuiderzeeland onderhoudt contact met de diverse stakeholders, waaronder de genoemde partijen. Verwezen wordt naar hoofdstuk 10 van het Projectplan.	<i>Geen</i>
Gemeenten Elburg en Oldebroek			
5.1	<i>In het verkeersonderzoek is uitgegaan van één omleidingsroute. Deze route is wellicht gekozen vanuit het gegeven dat, conform de CROW-richtlijnen, in tijdelijke verkeerssituaties omleidingen worden gefaciliteerd over minimaal wegen van dezelfde categorie. Het is volgens ons echter een wensbeeld om één omleidingsroute voor te stellen dit sluit niet aan bij de wijze waarop verkeer in de praktijk een routekeuze maakt. In het document wordt niets beschreven over de wijze waarop gewaarborgd gaat worden dat alle verkeer van die ene omleidingsroute gebruik gaat maken. Navigatiesystemen houden geen rekening met de voorgestelde omleidingsroute en sturen verkeer over de kortst of snelst mogelijke route. Onze ervaring leert daarnaast dat automobilisten vindingrijk zijn en zelf vaak bepalen welke route hun het beste uitkomt. In voorgaande situaties met afsluitingen rondom Kampen hebben we</i>	<p>Er vindt regelmatig overleg plaats tussen Waterschap Zuiderzeeland en de wegbeheerders provincie Flevoland, gemeente Dronten en gemeente Kampen. Waterschap Zuiderzeeland heeft de gemeenten Elburg en Oldebroek naar aanleiding van deze zienswijze ook voor dit overleg uitgenodigd.</p> <p>Doel van het overleg is om de mogelijke verkeerseffecten van afsluiting van de N306 Drontermeerdijk verder met elkaar in kaart te brengen en te onderzoeken welke beheersmaatregelen gewenst zijn en hoe deze op elkaar moeten worden afgestemd.</p> <p>Dit overleg kan ook een rol spelen in de afstemming met de uitvoerend aannemer en de in dat kader op te stellen fasering van de versterking van de Drontermeerdijk en van het verkeersplan.</p>	<i>In paragraaf 10.3 van het Projectplan is opgenomen: "Voor het bepalen van de capaciteit is uitgegaan dat op reguliere werkdagen 5200 motorvoertuigen (mvt) zijnde 100% van het verkeer van de N306 over de N-structuur rijdt. De verwachting van verkeersdeskundigen is dat bij de afsluiting van de N306 65% van het verkeer (3380 mvt) over de N-structuur rijdt, 20% (1040 mvt) over de A28 en 15% (780 mvt) een route binnendoor</i>

	<p><i>gemerkt dat er relatief veel verkeer de route aan de zuidkant van het Drontermeer verkiest en daarmee, daarvoor niet geschikte wegen in het buitengebied van onze gemeente, belast. Zie ook opmerking onder 5.6.</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland wordt in dat overleg of daarbuiten graag verder geïnformeerd over de effecten van 'voorgaande situaties'.</p> <p>Het verkeersmodel Lelystad is gebruikt om de herkomsten en bestemmingen in kaart te brengen. Op basis daarvan is door verkeerskundigen een inschatting gemaakt van de verwachte verkeersverdeling ten tijde van de stremming van de N306.</p> <p>Op basis van deze inschatting gaat Waterschap Zuiderzeeland ervanuit dat bij afsluiting van de N306 ongeveer 15% van het verkeer, circa 780 motorvoertuigen, rijdt via binnenwegen tussen Kampen, Elburg en omgeving. Een dergelijke intensiteit levert naar verwachting geen problemen op voor deze wegen.</p>	<p><i>kiest. Naar verwachting leiden deze aantallen voertuigen niet tot problematische situaties. Figuur 27 laat deze verdeling zien.</i></p>  <p><i>Figuur 27: Verdeling verkeer over de tijdelijke omleidingsroute over de N-routestructuur N307-N305-N309, over de A28 en over wegen binnendoor."</i></p>
5.2	<p><i>Op pagina 9 van het verkeersonderzoek staat beschreven dat de I/C-verhouding op kruispunt 4 uitkomt op 1,39. Om deze I/C-verhouding onder de maximaal aanvaardbare grens van 0.9 te brengen, wordt voorgesteld het linksaf slaan door verkeer vanaf de N309 richting de N305 op dit kruispunt niet toe te staan en dit verkeer te laten keren op kruispunt 3. Het effect hiervan op kruispunt 3 is vervolgens niet berekend. De I/C-</i></p>	<p>In het verkeersonderzoek wordt geconstateerd dat kruispunt 4 onvoldoende capaciteit biedt om al het verkeer van de N306 Drontermeerdijk op te vangen, de I/C-verhouding komt uit op een waarde van 1,39. Dit wordt met name veroorzaakt omdat de reguliere verkeersstroom vanaf de N309 moeilijk linksaf kan slaan in de richting Lelystad/Almere wanneer al het verkeer van de N306 Drontermeerdijk omrijdt via dit</p>	<p><i>Geen</i></p>

	<p><i>verhouding op kruispunt 3 is in de avondspits met omleiding reeds 0.85, wat de aanvaardbare grens reeds nadert. Wij vragen ons af waarom de beheersmaatregel wel voorgesteld, maar het effect van de maatregel op andere kruispunten vervolgens niet doorgerekend?</i></p>	<p>kruispunt. De wachtrij voor de kruising neemt dan teveel toe op de N309. Als mogelijke maatregel wordt voorgesteld om linksaf slaan onmogelijk te maken, zodat de I/C-verhouding van het kruispunt op de grenswaarde uitkomt. In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat de reguliere verkeersstroom omgeleid kan worden via rotonde 3. Het effect is berekend. Uit de doorberekening blijkt dat de I/C-verhouding op rotonde 3 in dat geval toeneemt van 0,85 tot 0,90. Dit is nog aanvaardbaar.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is in overleg met de wegbeheerders provincie Flevoland en gemeente Dronten om te bespreken welke beheersmaatregelen op kruispunt 4 wenselijk zijn.</p>	
5.3	<p><i>In het document waar het verkeersonderzoek staat beschreven, wordt geen relatie gelegd met andere grootschalige werkzaamheden die in dezelfde periode worden uitgevoerd. Voor zover nu bekend starten in 2020 de werkzaamheden aan de ombouw van de N307, inclusief het kruispunt met de N306 en de ombouw van het kruispunt N302/N306 (Harderhaven).</i></p>	<p>Meerdere grootschalige werkzaamheden aan de infrastructuur kunnen effect hebben op de bereikbaarheid. Met de genoemde grootschalige werkzaamheden vindt afstemming over de fasering van de wegafsluitingen plaats.</p> <p>Tenminste maandelijks vindt afstemming plaats met het Project N307/Roggebot-Kampen. Uitgangspunt vanuit beide Projecten is dat de N306 in totaal gedurende de werkzaamheden niet meer dan 200 dagen en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart is afgesloten en dat de N307 gedurende de werkzaamheden aan de N307 beschikbaar blijft.</p>	<p><i>In Projectplan is op p. 63 toegevoegd: 'Daarom is er een afstemmingsoverleg gecreëerd tussen de projectorganisaties die werken aan de N306 en de N307.'</i></p>

		Ook vindt afstemming plaats met Project dat de ombouw van kruispunt N302/N306 verzorgt.	
5.4	<p><i>Wij vragen ons af waarom in het verkeeronderzoek niet uitgebreider is ingegaan op de extra reistijd en reisafstand voor mensen die de omleidingsroute volgen? De stelling is juist dat de extra reistijd onder de 10 minuten blijft en maximaal 10 kilometer extra afstand bedraagt. Dit is echter een theoretische benadering, waarbij volgens ons gerekend is met freeflow reistijden. Iedereen die bekend is met de verkeerssituatie op de omleidingsroute weet dat de situatie in de dalperioden anders is dan tijdens de spitsperiode, bijvoorbeeld op de N307 tussen Roggebot en Dronten. Dit zal er naar onze verwachting toe leiden dat de routes over het oude land allemaal sneller zijn dan de officiële omleidingsroutes. Waardoor de druk op deze wegen onaanvaardbaar zal toenemen.</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland is uitgegaan van de wens van de wegbeheerder provincie Flevoland dat de extra reistijd niet meer dan 10 minuten bedraagt onder normale omstandigheden. Normale omstandigheden betreffen gemeten reistijden tijdens de spitsperiodes en midden op de dag, zonder wachtrij voor de rotonde nabij de Roggebotsluis. Uit de metingen blijkt dat de extra reistijd niet meer dan 10 minuten bedraagt.</p> <p>Uit de reistijdmetingen blijkt verder met name in de avondspits vertraging op te treden voor de rotonde nabij de Roggebotsluis, in de richting van Kampen. De gemeten vertraging bedroeg circa 3 minuten.</p> <p>Naar de mening van Waterschap Zuiderzeeland leidt verdere detaillering naar verschillende periodes niet tot de keuze van een ander alternatief bij het niet beschikbaar zijn van de N306.</p> <p>Voor de uitvoering van de dijkversterking start stelt de uitvoerend aannemer een verkeersplan op dat specifiek ingaat op de te nemen verkeersmaatregelen en motivering daarvan. Dit plan wordt met belanghebbenden besproken.</p>	Geen

		Zie verder de beantwoording van de zienswijze 5.1.	
5.5	<i>Op basis van de punten 5.1 tot en met 5.4, vragen we ons af waarom gekozen is voor een dermate theoretische benadering van het verkeersonderzoek, waarbij de gehele inhoud van het onderzoek gefocust is op de capaciteitsverhoudingen op één omleidingsroute en in het geheel geen aandacht is gegeven aan de overige effecten van de afsluiting? Met welk doel is dit onderzoek uitgevoerd? Het geeft ons het idee dat vanuit de projectvoorbereiding onvoldoende besef is van de verkeerseffecten van de afsluiting van de Drontermeerdijk op andere wegen/routes dan de officiële omleidingsroute en de gevolgen daarvan voor diverse belanghebbenden.</i>	Zie beantwoording van zienswijze 5.1 tot en met 5.4. Verwezen wordt verder naar hoofdstuk 10 van het Projectplan.	<i>Geen</i>
5.6	<i>Uit het voorgaande blijkt dat ook de gemeente Elburg en Oldebroek (als wegbeheerders van de in de praktijk gevolgde routes) belanghebbenden zijn bij dit project. Wij vragen ons af waarom wij niet als zodanig zijn (h)erkend, en niet als belanghebbenden bij het onderzoek zijn betrokken.</i>	Waterschap Zuiderzeeland (h)erkend u als belanghebbende (zie ook 5.1) en heeft u uitgenodigd deel te nemen aan het verkeersoverleg.	<i>Geen</i>
5.7	<i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 53 omschreven dat de Drontermeerdijk naar verwachting maximaal 1 jaar wordt afgesloten voor verkeer. De exacte periode is nog niet bekend en is afhankelijk van de</i>	Waterschap Zuiderzeeland begrijpt de behoefte aan zoveel mogelijk duidelijkheid over de niet beschikbaarheid van de N306 en geeft deze ook aan waar dat mogelijk is: <ul style="list-style-type: none"> - Door in het Projectplan de duur van de afsluiting van de N306 ten behoeve van 	<i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer</i>

	<p><i>uitvoeringsfasering van de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Dit komt weinig concreet over, geeft ons als belanghebbende geen enkele zekerheid en maakt het indienen van een zienswijze lastig. Wij zien graag dat de opdrachtgever hier concretere eisen stelt aan de aannemer die de werkzaamheden uit gaat voeren.</i></p>	<p>de versterking van de Drontermeerdijk tot maximaal 200 dagen in te perken en alleen in de periode van 1 oktober tot en met 31 maart.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door van de te selecteren aannemer om een robuuste planning te verlangen die tijdig aan belanghebbenden verder duidelijkheid geeft over wanneer de N306 niet beschikbaar is. 	<p><i>naar verwachting maximaal een jaar afgesloten."</i> <i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306 is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart."</i> <i>Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i></p>
5.8	<p><i>In het ontwerp projectplan Waterwet voor de versterking van de Drontermeerdijk staat op pagina 53 omschreven dat meerdere alternatieven als omleidingsroute zijn onderzocht, maar alleen de omleiding via de N307-N305-N309 als veilige en uitvoerbare omleiding geschikt is. Welke andere routes zijn onderzocht en op welke wijze wordt gewaarborgd dat verkeer, al dan niet door navigatiesystemen, via die niet veilige en uitvoerbare omleidingsroutes gaat rijden? Waarom is ervoor gekozen deze alternatieven niet specifiek te benoemen en aan te geven</i></p>	<p>Om een keuze te kunnen maken naar de meest geschikte omleidingsroute heeft waterschap Zuiderzeeland bij de voorbereiding van het Projectplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De wegbeheerders gevraagd over welke wegen bij de afsluiting een de Drontermeerdijk een omleidingsroute mogelijk zou zijn. De wegbeheerders van de gemeente Dronten en de provincie Flevoland zijn van mening dat verkeer van de N306 ook over wegen van vergelijkbare orde dient te worden omgeleid, overeenkomstig de algemeen geaccepteerde richtlijnen daarvoor. De gemeentelijke wegen die 	<p><i>In het Projectplan zijn op p. 58 onder 10.3 'Weggebruiker Drontermeerdijk N306' weergegeven:</i> <i>-de verkende alternatieven</i> <i>-alsmede de verdeling over de N-structuur en andere routes, zoals onder zienswijze 5.1 aangegeven.</i></p>

	<p><i>waarom deze niet als geschikt alternatief worden gezien?</i></p>	<p>theoretisch als alternatief kunnen dienen zijn volgens de wegbeheerder daarvoor niet geschikt (te smal, passeren kan alleen via de berm). Dit leidt tot een omleiding over de N-structuur.</p> <p>2) Verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. De beschouwde alternatieven zijn: a) een tijdelijke weg voor bouwverkeer en een tijdelijke weg voor gewoon verkeer, b) een gecombineerde tijdelijke weg voor bouwverkeer en gewoon verkeer, c) route binnendoor over de Waningeweg, d) route binnendoor over de Oudebosweg en e) route over de N-structuur.</p> <p>Deze 5 alternatieven zijn gescoord op de criteria extra rijtijd, uitvoerbaarheid, duur afsluiting, vergunbaarheid, toestemming wegbeheerder, veiligheid, hinder omgeving en kosten.</p> <p>Alternatief e) route over de N-structuur komt het beste uit de multicriteria-analyse naar voren.</p> <p>Uit zowel 1) als 2) is de N-structuur als meest wenselijk naar voren gekomen. Daarom is een omleiding over de N-structuur opgenomen in het Projectplan.</p>	
5.9	<p><i>Ter afsluiting van deze zienswijze willen wij er graag op wijzen dat voor het instellen van dergelijke omvangrijke (tijdelijke) verkeersmaatregelen een verkeersbesluit</i></p>	<p>Dank voor de opmerking.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is over een te nemen verkeersbesluit voor afsluiting van de N306 met de wegbeheerder in contact. De wensen van de</p>	<p><i>Geen</i></p>

	<p><i>genomen dient te worden door de wegbeheerder. Het uitvoeren van de werkzaamheden zonder geldig verkeersbesluit is illegaal, en zal naar verwachting door ons met succes kunnen worden aangevochten. In verkeersbesluiten dient te worden aangetoond dat alle betrokken belangen zijn afgewogen en dat alle mogelijke aandachtspunten expliciet zijn benoemd. Wij menen in het bovenstaande te hebben aangetoond dat dat niet het geval is. Het onderzoek voldoet niet aan deze criteria.</i></p> <p><i>Elburg en Oldebroek geven er sterk de voorkeur aan de in deze brief aangedragen aandachtspunten in goed overleg tot een oplossing te brengen. Mocht u daar echter niet voor kiezen, dan zullen wij helaas juridische stappen moeten overwegen.</i></p>	<p>wegbeheerder zoals een omleidingsroute over de N-structuur zijn opgenomen in het Projectplan.</p> <p>Zoals aangegeven betrekken wij ook graag de gemeenten Elburg en Oldebroek daarbij (zie 5.1).</p> <p>Het is aan de uitvoerend aannemer om het verkeersbesluit daadwerkelijk aan te vragen aan de hand van de exacte fasering van de werkzaamheden. Deze zijn nu nog niet bekend.</p>	
Gemeente Kampen (zienswijze niet tijdig verstuurd en daarmee niet ontvankelijk)			
6.1	<p><i>De inwoners van Kampen maken veelvuldig gebruik van de N306 op de Drontermeerdijk. In de huidige informatievoorziening worden tot op heden de inwoners van Kampen onvoldoende betrokken. De berichtgeving over de planvorming wordt niet kenbaar gemaakt in de gebruikelijke communicatiekanalen van de gemeente Kampen en maakt het daarom lastig voor onze inwoners om kennis te nemen van de plannen. Wij vragen u om de inwoners van Kampen volwaardig mee te nemen in de</i></p>	<p>Het is vanzelfsprekend dat de inwoners van Kampen volwaardig (moeten) worden meegenomen bij de besluitvorming.</p> <p>Net als in fase I van het project IJsseldelta loopt de communicatie over de hoofdbesluiten Projectplan Waterwet, vergunning Wet natuurbescherming en Omgevingsvergunning onder provinciale coördinatie. Bij de Versterking Drontermeerdijk zijn daarbij grotendeels dezelfde kanalen gebruikt als bij de eerdere besluiten.</p>	Geen

	<i>communicatie uitingen rondom dit project en de besluitvorming hieromtrent.</i>	Graag vernemen wij daarom van gemeente Kampen welke aanvullende kanalen ingezet kunnen worden.	
6.2	<p><i>Tot 2023 wordt er aan de hoofdinfrastructuur rondom Kampen gewerkt. De N50 wordt verdubbeld, de N307 wordt getransformeerd van Gebiedsontsluitingsweg naar een Stroomweg met een nieuwe langere brug over het Drontermeer en de Drontermeerdijk wordt opgehoogd en verzaamd. Om dit mogelijk te maken wordt de N306 volgens het Projectplan Waterwet circa 1 jaar afgesloten.</i></p> <p><i>De gemeente Kampen maakt zich zorgen over de bereikbaarheid en ontsluiting van de stad Kampen ten tijde van de realisatie van de verschillende projecten en op dit moment met de afsluiting van de Drontermeerdijk in het bijzonder.</i></p> <p><i>Wij constateren door de beschrijving in het Projectplan Waterwet dat er afstemming is tussen de verschillende projecten van Ruimte voor de Rivier IJsseldelta fase 2, maar dat het beperken van hinder voor de omgeving door een integrale afstemming van de werkzaamheden daar nog geen onderdeel van uit maakt.</i></p> <p><i>Daarnaast is het voorkomen van hinder als gevolg van de afsluiting van de N306 specifiek gericht op de wegen binnen de provincie</i></p>	<p>Om de bereikbaarheid van bestemmingen zo goed mogelijk te borgen, mogelijke hinder door extra verkeer over de omleidingsroute te beperken en sluiptverkeer zo veel mogelijk te voorkomen is in het Projectplan opgenomen dat de N306 niet meer dan 200 dagen gedurende de totale uitvoeringsperiode en alleen van 1 oktober tot en met 31 maart niet beschikbaar mag zijn voor verkeer.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is zich ervan bewust dat de komende jaren de in de zienswijze genoemde infrastructurele werken op de rol staan. Daarom vindt met het Project N307/Roggebot-Kampen en met Project aanpassing van de N306 bij Harderwijk regelmatig overleg plaats met het doel het borgen van de bereikbaarheid en het beperken van hinder. De wegbeheerders, waaronder gemeente Kampen, worden daarbij betrokken.</p> <p>Waterschap Zuiderzeeland is bekend met de verkeersstromen en het belang van Kampen. Daarover vindt al afstemming plaats met uw gemeente. Er wordt met gemeente Kampen onder andere onderzocht hoe de inzichten uit het verkeersmodel van Kampen kunnen worden meegenomen.</p>	<p><i>In ontwerp projectplan Waterwet stond op pagina p.36: "De weg is tijdens de werkzaamheden voor doorgaand verkeer naar verwachting maximaal een jaar afgesloten."</i></p> <p><i>In het definitieve projectplan staat op pagina p.38: "De N306 is gedurende de werkzaamheden in totaal niet meer dan 200 dagen afgesloten voor verkeer en alleen in periode 1 oktober tot en met 31 maart."</i></p> <p><i>Vergelijkbare wijzigingen op P.2, p.5, p.34, p.55, p.57, p.63 en P68.</i></p> <p><i>In Projectplan is op p. 63 toegevoegd: 'Daarom is er een afstemmingsoverleg</i></p>

<p><i>Flevoland en de gemeente Dronten en niet op de wegen van de gemeente Kampen.</i></p> <p><i>Omdat bekend mag zijn dat de gebruikers van de N306 veelvuldig afkomstig zijn uit Kampen en deze weg gebruiken als alternatieve route richting onder andere de randstad, is het aannemelijk dat verkeer vanuit Kampen dat geen gebruik kan maken van de N306 via het buitengebied van Kampen richting Elburg en verder gaat rijden. Deze wegen zijn daar niet op ingericht en wij verwachten dan ook veel schade.</i></p> <p><i>Wij vragen u om vanuit de genoemde infrastructuurprojecten gezamenlijk met de betrokken wegbeheerders én de stakeholders in de omgeving afspraken te maken over hinder voor de omgeving voor de periode vanaf nu tot circa 2023. Dit alles om de hinder voor de omgeving te beperken. Daarnaast verzoeken wij u om de wegen van de gemeente Kampen te betrekken in uw verkeersstudie en monitoring om tijdig te kunnen anticiperen mocht er schade optreden als gevolg van de afsluiting van de Drontermeerdijk.</i></p>	<p>Waterschap Zuiderzeeland stelt het op prijs dat gemeente Kampen net als de gemeenten Dronten, Elburg, Oldebroek en provincie Flevoland deelneemt aan het overleg met de verschillende wegbeheerders over mogelijke zorgen en maatregelen.</p> <p>In maart 2019 is de aanbesteding van de versterking Drontermeerdijk gestart. Deze wordt naar verwachting na de zomer afgerond. De te selecteren uitvoerend aannemer zal in een verkeersplan nadere uitwerking geven aan de te nemen verkeersmaatregelen en te verkrijgen toestemmingen. Hiervoor dient de aannemer een analyse te maken van de verschillende stakeholders, belangen en bestemmingen. Het verkeersplan wordt mede met gemeente Kampen, de lokale wegbeheerder(s) en hulpdiensten besproken.</p>	<p><i>gecreëerd tussen de projectorganisaties die werken aan de N306 en de N307.'</i></p> <p><i>In paragraaf 10.3 van het Projectplan is opgenomen:</i></p> <p><i>"Voor het bepalen van de capaciteit is uitgegaan dat op reguliere werkdagen 5200 motorvoertuigen (mvt) zijnde 100% van het verkeer van de N306 over de N-structuur rijdt. De verwachting van verkeersdeskundigen is dat bij de afsluiting van de N306 65% van het verkeer (3380 mvt) over de N-structuur rijdt, 20% (1040 mvt) over de A28 en 15% (780 mvt) een route binnendoor kiest. Naar verwachting leiden deze aantallen voertuigen niet tot problematische situaties. Figuur 27</i></p>
---	--	--

laat deze verdeling zien.



*Figuur 27: Verdeling
verkeer over de tijdelijke
omleidingsroute over de
N-routestructuur N307-
N305-N309, over de A28
en over wegen
binnendoor."*

4. Ambtshalve wijzigingen/wijziging op verzoek aanvrager

Projectplan Waterwet Versterking Drontermeerdijk

In het Ontwerp-Projectplan Waterwet Versterking Drontermeerdijk is op de pagina's 24 en 44 opgenomen dat: "Op de kruin van de waterkering wordt de provinciale weg (N306) aangelegd. De N306 verhoogt de kruin met circa 0,25 meter." Uit onderzoek door Waterschap Zuiderzeeland is gebleken dat de weg in zijn geheel dus inclusief de toplaag van asfalt van circa 0,25 meter kan fungeren als waterkering. Daarom is het nieuwe beleid dat de hele weg inclusief de toplaag van asfalt wordt meegerekend bij de aan te leggen hoogte van de dijk. In het Projectplan Waterwet is daarom nu opgenomen op de pagina's 26,35 en 46: "In de kruin van de waterkering wordt de provinciale weg (N306) aangelegd."

In het Projectplan Waterwet is ter hoogte van de Drontermeertunnel de Projectgrens aan de westzijde tot over de Waningeweg opgeschoven om meer werkruimte te hebben rond de Spoortunnel. Aan de oostzijde is om dezelfde reden een knik uit de Projectgrens gehaald en loopt de projectgrens nu in een rechte lijn door. Op de kaart van het Projectgebied is deze grens aangepast (zie kaarten: pagina 31 5.2 Het ontwerp van de waterkering van Noord naar Zuid Figuur 16; op pagina 36 6.2 Projectgebied Figuur 22 en op pagina 70 Figuur 22). In het Projectplan Waterwet is aanvullend opgenomen op pagina 36 6.2 Projectgebied "Ter hoogte van de Drontermeertunnel (circa km 2.0) maakt het gebied rond het ProRail gebouw en de Waningeweg onderdeel uit van het Projectgebied om werkruimte te hebben en (fiets)verkeer te kunnen faciliteren."

Ambtshalve zijn door het document heen tekstuele verbeteringen aangebracht.

Vergunning Wet natuurbescherming

De tekst van de vergunning is op onderdelen aangepast. Dit hangt samen met een uitspraak van de Raad van State.

Het Waterschap heeft een geluidnotitie opgesteld. Op verzoek van het Waterschap zijn voorschriften en tekst in de vergunning met betrekking tot het aspect geluid aangepast.