



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## N307 Roggebot Kampen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

14 augustus 2020 / projectnummer: 3457



# 1 Advies in het kort

De provincies Flevoland en Overijssel willen, samen met het Rijk en het Waterschap Drents-Overijsselse Delta, het project 'N307 Roggebot' uitvoeren. De Roggebotsluis in het Drontermeer wordt verwijderd, de vaargeul verdiept en een gedeelte van de N307, tot en met de aansluiting op de N50, inclusief de brug bij Roggebot, vernieuwd. Deze maatregelen zijn onderdeel van het project IJsseldelta-Zuid. Voor het 'deelproject N307 Roggebot' is een actualisatie opgesteld van het oorspronkelijke milieueffectrapport (MER) voor het project IJsseldelta-Zuid uit 2013.<sup>1</sup> De provincie Flevoland heeft, mede namens de provincie Overijssel en de gemeentes Dronten en Kampen, de Commissie gevraagd te adviseren over de actualisatie van het MER (verder 'MER'). In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het (geactualiseerde) MER.

## **Wat blijkt uit het MER?**

Het MER beschrijft de wijzigingen van het deelproject N307 Roggebot ten opzichte van de oorspronkelijke plannen voor het project IJsseldelta-Zuid uit 2008 en 2013, waaronder de vernieuwing van en snelheidsverhoging op een deel van de N307 en verdieping van de vaargeul. De effecten van deze wijzigingen zijn beschreven en vergeleken met de eerdere effectbeoordeling uit 2013. Hieruit blijkt dat de effecten op het (grond)water, landschap en cultuurhistorie en geluidhinder negatiever zijn dan eerder beschreven. Hiervoor beschrijft het MER aanvullende maatregelen, zoals monitoring van het grondwater, geluidreducerend asfalt en aanvullend archeologisch onderzoek. In de realisatiefase is sprake van tijdelijke negatieve effecten op natuur, geluidhinder, recreatie en lichtverstoring. Ook hiervoor beschrijft het rapport aanvullende maatregelen en voorwaarden voor de uitvoering.

## **Wat is het advies van de Commissie?**

Het MER is goed leesbaar. Het gaat gedetailleerd in op veel onderdelen van het project, de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke plannen en de effecten daarvan.

De Commissie is van oordeel dat in het MER op twee onderdelen essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over dit deelproject:

- Het doel en de verkeerseffecten van de aanpassingen aan de N307 Roggebot zijn in het MER onvoldoende inzichtelijk.
- De effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen beschermde natuurgebieden zijn mogelijk onderschat.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas te besluiten over de bestemmingsplannen en vergunningen.

---

<sup>1</sup> De Actualisatie MER N307 Roggebot (2020), het Plan-MER IJsseldelta-Zuid (2008) en het Aanvullend MER IJsseldelta-Zuid (2013), hebben ter visie gelegen samen met de ontwerp-bestemmingsplannen N307 Roggebot van de gemeentes Dronten en Kampen, het ontwerp-projectplan Waterwet Verwijdering Roggebotsluis, het ontwerp-projectplan Waterwet Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal en ontwerp-vergunningen Wet natuurbescherming. Het MER is daarnaast opgesteld voor de besluitvorming over ontgrondingsvergunningen van de Provincies Flevoland en Overijssel. De ontwerpbesluiten daarover hebben niet gelijktijdig ter visie gelegen.

Het geactualiseerde MER bevat geen samenvatting en verwijst regelmatig naar de eerdere milieueffectrapporten uit 2008 en 2013. Daardoor is het moeilijk om goed overzicht te krijgen van het deelproject N307 Roggebot, de wijzigingen ten opzichte van de eerdere plannen en de redenen voor deze wijzigingen. Daar komt bij dat de effecten van het deelproject in de overzichtstabellen zijn afgezet tegen de effecten die in 2013 zijn bepaald en niet tegen de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Dit maakt wel de relatieve effecten inzichtelijk, maar niet de absolute effecten in relatie tot de referentiesituatie. De Commissie adviseert om voor de besluitvorming en het informeren van belanghebbenden een samenvatting van het MER op te stellen en daarin ook de referentiesituatie eenduidig te beschrijven.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



*Figuur 1: Projectgebied N307 Roggebot-Kampen (bron: actualisatie MER)*

#### **Achtergrond IJsseldelta-Zuid**

Het voornemen maakt onderdeel uit van het project IJsseldelta-Zuid. Het project IJsseldelta-Zuid is onderdeel van het programma Ruimte voor de Rivier en heeft als voornaamste doel de verbetering van de waterveiligheid in de omgeving Kampen. Dit heeft onder andere geleid tot verlaging van het zomerbed van de IJssel en de realisatie van een 'bypass' via het Drontermeer. Ook zijn de dijken langs het Drontermeer versterkt en wordt een nieuwe sluis - de Reevesluis - aangelegd. Voor het project IJsseldelta-Zuid zijn verschillende besluiten genomen en is op meerdere momenten een milieueffectrapportage doorlopen. Het plan-MER voor het project IJsseldelta-Zuid is in 2008 gepubliceerd. In 2013 is een aanvullend MER gepubliceerd, nadat de uitgangspunten voor het project ingrijpend waren gewijzigd en besloten is tot de realisatie van de bypass. Het grootste deel van het project IJsseldelta-Zuid is inmiddels uitgevoerd.

#### **Deelproject N307 Roggebot-Kampen**

De verwijdering van de Roggebotsluis en de aanpassing van de N307 wordt gezien als het 'sluitstuk' van het project IJsseldelta-Zuid. Doel van deze maatregelen is een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart in het Drontermeer en verbetering van de bereikbaarheid voor wegverkeer via de N307. Hiervoor zijn nog verschillende besluiten nodig, waaronder:

- aanpassing van de bestemmingsplannen van de gemeente Dronten en Kampen;
- goedkeuring van het projectplan Waterwet voor de verwijdering van de sluis en aanpassing van de waterkering (dijkvak N11 en N11A) door de provincies Flevoland en Overijssel;
- verlening van een ontgrondingsvergunning door de provincies Flevoland en Overijssel.

Voor deze besluiten wordt de m.e.r.-procedure doorlopen vanwege de activiteiten ontgraving (categorie C16.1), wijziging van de primaire waterkering (categorie D3.2) en aanpassing van een vaarweg

(categorie D3.1). Ook moet een passende beoordeling worden uitgevoerd met het oog op mogelijke gevolgen voor beschermde natuurgebieden. De actualisatie van het MER voor IJsseldelta-Zuid, dat samen met het Aanvullend MER uit 2013 en het MER uit 2008 ter inzage is gelegd, voorziet hierin. De provincie Flevoland treedt op als coördinerend bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure.

#### **Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Gedeputeerde Staten van Flevoland, Gedeputeerde Staten van Overijssel en de gemeenteraden van Dronten en Kampen – besluit over de verschillende benodigde besluiten.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3457](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak. Eerdere adviezen van de Commissie over het project IJsseldelta-Zuid zijn te vinden door projectnummers 1929 (plan-MER IJsseldelta-Zuid) en 2113 (Aanvullend MER IJsseldelta-Zuid) in te voeren.

## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe. Aan dit oordeel koppelt zij aanbevelingen. Sommige van die aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader en andere niet. Als deze in een kader staan dan is het uitvoeren ervan volgens de Commissie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het besluit over de bestemmingsplannen.<sup>2</sup> Aanbevelingen die niet in een kader staan zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming — nu en in de toekomst — te verbeteren.

### 2.1 Deelproject N307 Roggebot binnen project IJsseldelta-Zuid

Het deelproject N307 Roggebot is onderdeel van ‘fase 2 van het project IJsseldelta-Zuid’. Het project IJsseldelta-Zuid kent een lange doorlooptijd en omvat een groot aantal deelprojecten en deelbesluiten. Gedurende de plan- en besluitvorming is op verschillende momenten een MER of een actualisatie van een MER opgesteld.<sup>3</sup>

De actualisatie MER bevat geen zelfstandig leesbare samenvatting en verwijst regelmatig naar de eerdere milieueffectrapporten uit 2008 en 2013 en andere documenten (zoals het Plan in Hoofdlijnen en het ontwerp-bestemmingsplan N307 Roggebot zelf). Daardoor is het moeilijk om goed overzicht te krijgen van het gehele project IJsseldelta-Zuid, het deelproject N307 Roggebot daarbinnen, de wijzigingen ten opzichte van de eerdere plannen en de redenen voor deze wijzigingen.

<sup>2</sup> De tekortkomingen hebben geen betrekking op de besluitvorming over de projectplannen Waterwet en de ontgrondingsvergunning.

<sup>3</sup> Plan-MER IJsseldelta-Zuid en de aanvulling daarop (2008), Aanvullend MER IJsseldelta-Zuid (2013), Plan-/project-MER Zomerbedverlaging Beneden IJssel (2013), Actualisatie MER Reevesluis (2017), Actualisatie MER Drontermeerdijk (2018), Actualisatie MER N307 Roggebot (2020).

In het MER zijn per aspect de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling) en de effecten van het deelproject beschreven. In de overzichtstabellen in hoofdstuk 6 (conclusies) zijn de effecten afgezet tegen de effecten die in 2013 zijn bepaald en niet tegen de referentiesituatie. Daardoor zijn in deze tabellen alleen relatieve effecten goed inzichtelijk en zijn de absolute effecten lastig navolgbaar.

De Commissie geeft in overweging om voor de besluitvorming en het informeren van belanghebbenden een samenvatting van het geactualiseerde MER op te stellen en daarin:

- een (chronologisch) overzicht van besluiten over het project IJsseldelta-Zuid te geven;
- de scopewijzigingen voor het deelproject N307 Roggebot toe te lichten (zie ook §2.2. van dit advies);
- een tabel op te nemen waarin de effecten van het deelproject niet alleen zijn beschreven ten opzichte van de effecten uit het MER 2013, maar ook ten opzichte van de referentiesituatie.

## 2.2 Verkeer

Onderdeel van het voornemen is een aantal aanpassingen aan de provinciale weg N307. Het MER geeft aan dat eerder is besloten dat de N307 in Overijssel, tot aan de aansluiting met de N50, ontworpen wordt voor 100 km/uur. Op de brug en in Flevoland blijft 80 km/uur het uitgangspunt. Verder is een ongelijkvloerse kruising over de N306 voorzien en een hogere brug, zodat deze minder vaak geopend hoeft te worden.

Het MER (§1.1) geeft aan dat de vernieuwing van de N307 onderdeel is van de verbetering van de wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle. Het MER verwijst naar eerder uitgevoerde verkenningen en een 'plan op hoofdlijnen', maar maakt niet duidelijk welk doel voor dit deel van de N307 daaruit volgt, welke afwegingen zijn gemaakt en waarom. Voor de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle is geen m.e.r.-procedure doorlopen.

De vernieuwing van dit deel van de N307 draagt volgens het MER verder bij aan de vermindering van het aantal files bij Roggebot en een betere bereikbaarheid met name tussen Dronten en Kampen. In § 5.4.8 van het MER, het ontwerp-bestemmingsplan N307 Roggebot en een aparte bijlage<sup>4</sup> is ingegaan op de verkeerseffecten en de verkeer gerelateerde effecten van de aanpassingen (zoals geluidhinder).

De Commissie is van mening dat in het MER de volgende informatie ontbreekt:

- **Wijzigingen onvoldoende onderbouwd.** In het MER ontbreekt een onderbouwing van de voorgestelde wijzigingen aan de N307 en de genoemde aansluitingen in relatie tot het gehele verkeersnetwerk. Daardoor is bijvoorbeeld onduidelijk of de maatregelen vooral lokale knelpunten moeten oplossen, of dat deze de start vormen voor aanpassing van de gehele N307 tussen Kampen en Dronten en verder. De aanleiding voor bepaalde maatregelen, zoals het ontwerpen voor 100 km/uur in Overijssel, is daardoor niet duidelijk beschreven.
- **Doelbereik is onduidelijk.** In het MER zijn verkeersaantallen en I/C-verhoudingen<sup>5</sup> van de huidige situatie en autonome ontwikkeling opgenomen. Voor de toekomstige situatie (met de voorgenomen aanpassingen) zijn alleen de I/C-verhoudingen gepresenteerd.

<sup>4</sup> Rapport 'Input verkeersparagraaf bestemmingsplan N307 Roggebot - Kampen', bijlage VIII bij de hoofdbesluiten.

<sup>5</sup> De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg(vak).

Hieruit blijkt dat de aanpassingen tot een aanzienlijke verslechtering van de I/C-verhouding op vrijwel alle onderzochte wegvakken leidt. Dit lijkt niet goed verenigbaar met het doel van de wegaanpassing, het verbeteren van de bereikbaarheid. Als verklaring voor de verslechtering wordt de verkeer aantrekkende werking van de N307 genoemd, maar dit is niet met nadere analyses onderbouwd. Zo is onduidelijk welke rol de N307 speelt in relatie tot de N50 en de A6.

- **Effecten verkeersveiligheid onvoldoende beschreven.** Het MER stelt dat de voorgestelde aanpassingen tot verbetering van de verkeersveiligheid leiden, maar bevat geen analyse daarvan. Daardoor is onduidelijk in hoeverre en waar verkeersveiligheidsknelpunten worden opgelost.
- **Overige verkeerseffecten onvoldoende beschreven.** Het MER gaat niet in op aspecten zoals barrièrewerking voor landbouwverkeer, fietsverkeer en reistijdwinst of -verlies voor verschillende modaliteiten (autoverkeer, landbouwverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer). Eventuele positieve of negatieve effecten daarvoor zijn hierdoor niet in MER beschreven.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming:

- de aanleiding voor en het doel van de maatregelen aan de N307 te onderbouwen vanuit de functie van de N307 in het verkeersnetwerk;
- inzicht te geven in de effecten van de aanpassingen op I/C-verhoudingen, reistijden, fietsverkeer, OV en verkeersveiligheid en te beschrijven in hoeverre doelen worden bereikt;
- hierbij ook de effecten op andere wegen in de omgeving (verkeersaantrekkende werking) te betrekken.

## 2.3 Natuur

Het MER en achterliggende rapportages<sup>6</sup> gaan uitgebreid en gedetailleerd in op de effecten van het deelproject op natuurwaarden. Hieruit blijkt dat de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke plannen, waaronder verhoging van de snelheid op de N307 en veranderingen in het waterpeil, ook andere effecten op natuurwaarden hebben. Daarnaast zijn er tijdelijke effecten in de realisatiefase. De effecten op natuurwaarden en maatregelen om deze te voorkomen of te beperken zijn over het algemeen goed beschreven.

### Stikstofdepositie

In de Passende beoordeling zijn de effecten van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur beoordeeld aan de hand van berekeningen met AERIUS. De Passende beoordeling geeft aan dat het deelproject N307 Roggebot zowel in de realisatie- als in de gebruiksfase leidt tot zeer kleine toenames van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Dit betreft voornamelijk stroomdalgraslanden, waarbij volgens het rapport sprake is van overbelaste situaties en naderende overbelaste situaties. De

<sup>6</sup> De rapporten Toetsing beschermde soorten (Tauw, 2020), Toetsing NNN en weidevogels (Tauw, 2020) en Passende beoordeling (Tauw, 2020) zijn bijlagen bij het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Dronten. De ontwerpbeschikking Wet natuurbescherming bevat aanvullende rapportages, waaronder een integrale Passende beoordeling uit 2017, stikstofberekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase (Witteveen en Bos, 2020) en een specifiek onderzoek ten behoeve van de Grote Karekiet (Altenburg en Wymenga, 2018).

Commissie merkt daarbij op dat uit analyses van het RIVM blijkt dat de achtergronddepositie in Overijssel in de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen.<sup>7</sup>

De Passende beoordeling stelt dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de omliggende Natura 2000-gebieden uitgesloten kan worden, omdat uit de berekeningen blijkt dat de maximale toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur slechts 0,01 mol N/ha/jaar is. Beredeneerd wordt dat deze toename niet tot aantasting van het habitattype stroomdalgraslanden kan leiden vanwege natuurlijke dynamiek en regelmatige inundatie met kalkrijk rivierwater.

Het gebruikte argument op basis van kenmerkende standplaatsfactoren van stroomdalgrasland is volgens de Commissie echter niet valide, omdat daarmee impliciet de gevoeligheid van het habitattype voor stikstof wordt ontkend en daarmee de rol van de kritische depositiewaarde als criterium.<sup>8</sup> Zij is van mening dat hiervoor een beschouwing van andere maatregelen (bijvoorbeeld saldering) nodig is, rekening houdend met de ontwikkeling van het habitattype in termen van kwaliteit en areaal.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming:

- de onderbouwing waarom een toename van stikstofdepositie niet leidt tot aantasting van daarvoor gevoelige natuur aan te passen, en daarbij rekening te houden met concrete trends in de kwaliteit en het areaal van de betreffende habitattypen;
- extra stikstof reducerende maatregelen te beschrijven in het geval aantasting niet kan worden uitgesloten.

### **Effecten op Nationaal Natuur Netwerk (NNN) en weidevogelgebieden**

In de rapportage 'Toetsing NNN en weidevogels N307' zijn de huidige waarden op hoofdlijnen beschreven. Effecten op de NNN treden alleen in Flevoland op, hiervoor zijn mitigerende maatregelen beschreven.

In Overijssel zijn alleen effecten op weidevogelgebieden van belang. De rapportage geeft weinig informatie over de kwaliteit van de weidevogelgebieden en trends daarin. Dat maakt het lastig de effecten van het voornemen te beoordelen en daarmee ook de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen. De Commissie beveelt aan om bij de verdere uitwerking van mitigerende en compenserende maatregelen een nadere analyse uit te voeren van de trends in een representatief studiegebied. Betrek daarbij bijvoorbeeld de ervaringen met de reeds uitgevoerde maatregelen in het kader van het project IJsseldelta-Zuid. Een dergelijke analyse kan leiden tot een scherp beeld met welke inrichting en beheerinspanning de compensatie tot een succes kan worden.

## **2.4 Waterveiligheid en rivierkunde**

Het MER gaat gedetailleerd in op de aanpassingen in de waterhuishouding ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. Aangezien een groot deel van de maatregelen voor IJsseldelta-Zuid al zijn genomen of binnenkort worden uitgevoerd zijn de waterhuishoudkundige

<sup>7</sup> Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden, zie <https://man.rivm.nl>.

<sup>8</sup> Met andere woorden: bij de vaststelling van de KDW voor het habitattype stroomdalgrasland is reeds rekening gehouden met de genoemde kenmerkende standplaatsfactoren.

wijzigingen beperkt. De bypass is al gerealiseerd, de bouw van de nieuwe Reevesluis (ter vervanging van de Roggebotsluis) is gestart en de waterkeringen tussen het Reevediep en de N307 worden gedeeltelijk al verbeterd. Voor het deelproject N307 Roggebot resteert het verwijderen van de Roggebotsluis, het aanpassen van de resterende delen van de waterkering en de verdieping van de vaargeul naar NAP -5,0 meter. Deze verdieping is beperkt, aangezien de huidige diepte over het algemeen al NAP - 4,0 tot 4,5 bedraagt.

Het MER besteedt relatief veel aandacht aan de gevolgen van de voornemens voor de waterstand en morfologie van de IJssel. Een waterstandsval van 41 cm op de IJssel bij Zwolle is randvoorwaarde voor het ontwerp van de maatregelen benedenstrooms (inclusief het doorstroomprofiel na verwijdering Roggebotsluis). Het ligt daarom voor de hand dat uit het MER blijkt dat de effectbeoordeling voor het thema rivierkunde ten opzichte van de beoordeling in het MER 2013 neutraal is. Omdat de hydraulische condities (zoals het meestromen van de inlaat naar het Reevediep) aan deze waterstandsval zijn gekoppeld, zijn ook die condities niet veranderd en is het ook logisch dat de effectbeoordeling voor het thema morfologie ten opzichte van de beoordeling in het MER 2013 neutraal is. Het gebied waar, ten opzichte van de beoordeling in het MER 2013, eventueel andere effecten voor rivierkunde en morfologie zijn te verwachten als gevolg van de maatregelen gerelateerd aan de verwijdering van de Roggebotsluis ligt dan ook niet op de IJssel maar in het gebied van de maatregelen zelf.

Uit het MER blijkt dat de verdieping van de vaargeul leidt tot grotere hydrologische effecten (toename van kwel) dan het MER van 2013 beschrijft. Om die reden wordt een monitoringsplan opgesteld, zodat zo nodig maatregelen genomen kunnen worden om hinder voor de omgeving door hogere grondwaterstanden te voorkomen. De Commissie merkt op dat de verdieping er toe kan leiden dat de vaargeul periodiek gebaggerd zal moeten worden om deze op diepte te houden. Dit leidt tot overlast voor de scheepvaart en vertroebeling. In het MER is hier geen rekening mee gehouden. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming aan te geven hoe met het onderhoudsbaggerwerk en de effecten daarvan wordt omgegaan.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Wilfried ten Brinke

dr. Henk Everts

ir. Casper van der Giessen

drs. Pieter Jongejans (secretaris)

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

Ir. Ruud Westerhof

### **Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

- Aanpassing van de bestemmingsplannen van de gemeente Dronten en Kampen;
- Goedkeuring van het projectplan Waterwet voor de verwijdering van de sluis en aanpassing van de waterkering (dijkvak N11 en N11A);
- Verlening van een ontgrondingsvergunning.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D03.1 (aanpassing van een vaarweg), D03.2 (aanpassing van een waterkering) en C16.1 (ontgroning/winning van delfstoffen). Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. De actualisatie van het MER voor IJsseldelta-Zuid, dat samen met het Aanvullend MER uit 2013 en het MER uit 2008 ter inzage is gelegd, voorziet hierin.

### **Bevoegd gezag besluiten**

Gemeenteraden van Dronten en Kampen (wijziging bestemmingsplan)

Gedeputeerde Staten van Flevoland en Overijssel (goedkeuring projectplannen Waterwet en verlening ontgrondingsvergunning)

### **Initiatiefnemer besluit(en)**

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeentes Dronten en Kampen (wijziging bestemmingsplan)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (projectplan Waterwet verwijdering Roggebotsluis)

Waterschap Drents-Overijsselse Delta (projectplan wijziging waterkeringen)

### **Bevoegd gezag m.e.r.-procedure**

Provincie Flevoland (coördinerend).

**Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

**Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3457](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

