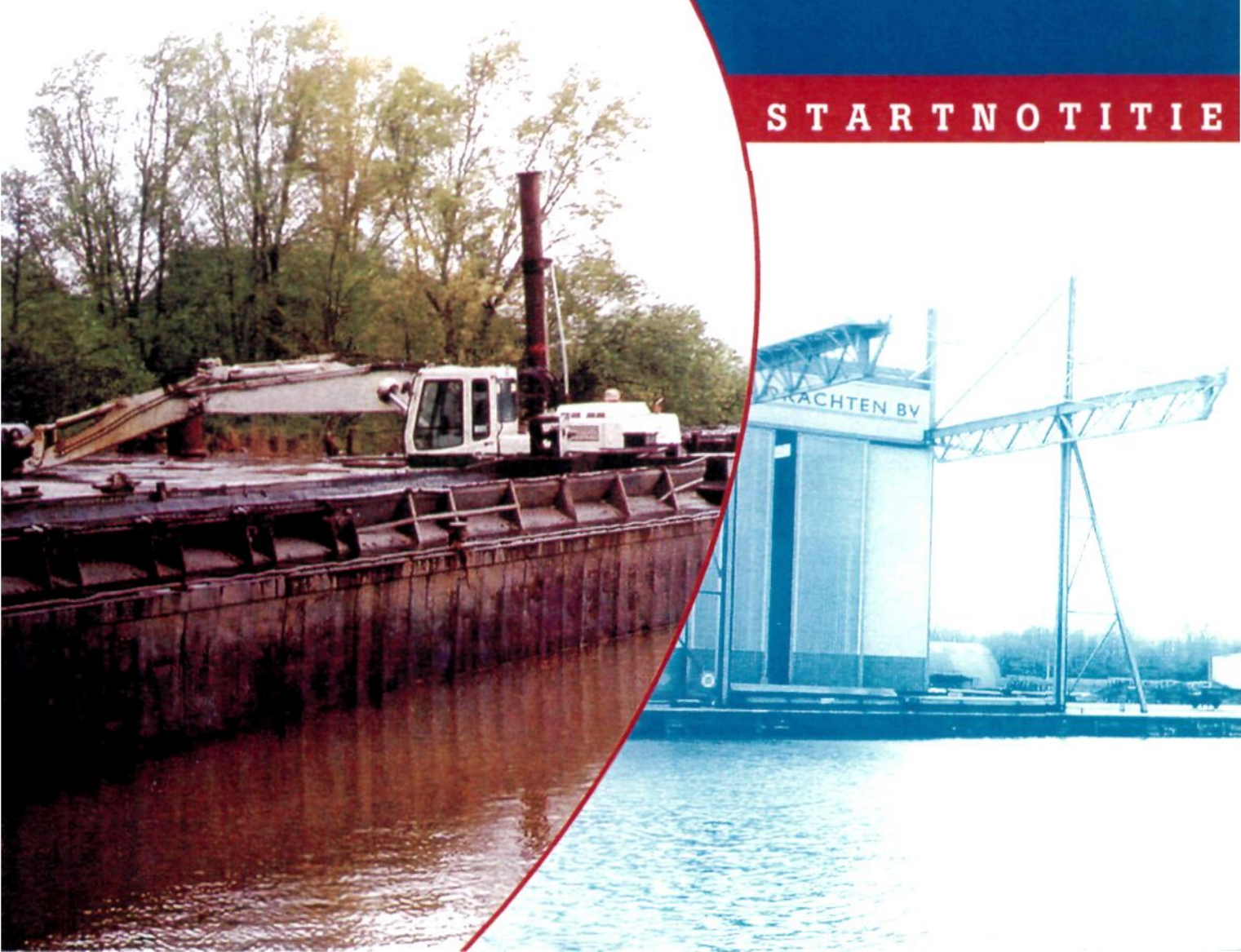


Milieu-effectrapportage insteekhaven bedrijventerrein

"De Haven Noord-West"

in Drachten

STARTNOTITIE



Startnotitie milieueffectrapportage insteekhaven bedrijventerrein 'De Haven Noord-West' in Drachten (gemeente Smallingerland)

projectnr. 19677-116722

revisie 01
18 juni 2002

Opdrachtgever

Gemeente Smallingerland
Afdeling Ontwikkeling
Postbus 10.000
9200 HA DRACHTEN

Datum vrijgave

18 juni 2002

beschrijving revisie 01

Definitief (rev. 01 van 4 juni 2002 ongewijzigd)

goedkeuring

E. v.d. Heijden *EH*

vrijgave

E. Koomen *EH*

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en Doel	2
1.1.1	<i>Aanleiding</i>	2
1.1.2	<i>Doel</i>	2
1.2	Milieueffectrapportage	3
1.2.1	<i>M.e.r. plicht</i>	3
1.2.2	<i>Doelstelling van de milieueffectrapportage</i>	3
1.3	Startnotitie	4
1.3.1	<i>Algemeen</i>	4
1.3.2	<i>Inspraak op de startnotitie</i>	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Beleidskader en besluitvorming	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Gemeentelijk beleid	6
3	Locatiekeuze, voornemen, alternatieven en varianten	8
3.1	Locatiekeuze	8
3.2	Het voornemen	8
3.2.1	<i>Insteekhaven</i>	8
3.2.2	<i>Vaarweg naar insteekhaven</i>	9
3.3	Alternatieven en varianten	9
4	Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	10
4.1	Abiotisch milieu	10
4.2	Biotisch milieu	10
4.3	Landschap	11
4.4	Geluid	11
4.5	Scheepvaart	11
5	Te verwachten milieueffecten	12
5.1	Abiotisch milieu	13
5.2	Biotisch milieu	13
5.3	Landschap	13
5.4	Geluid	14
5.5	Scheepvaart	14
6	Procedures	15
6.1	M.e.r. en bestemmingsplan	15
	Literatuur	16
	Bijlagen:	17
	Gewenste situatie beroeps vaarwegen Fryslân in 2015 volgens PVV	
	Overzichtskaart	
	Situatiekaart	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en Doel

1.1.1 Aanleiding

Ten noordwesten van Drachten (gemeente Smallingerland, provincie Fryslân) ligt het 300 ha omvattende bedrijventerrein 'De Haven', dat dateert uit de jaren 60. Momenteel zijn op het bedrijventerrein circa 440 ondernemingen gehuisvest. In 1996 zijn door de gemeente Smallingerland en ondernemers knelpunten gesignaleerd in het functioneren van het bedrijventerrein. Om deze knelpunten op te lossen is in 1997 in een 'Operationeel Plan Bedrijventerrein De Haven' een pakket aan technische, juridische en financiële maatregelen geformuleerd waarmee het 'verouderingsproces' van het bedrijventerrein kon worden gestopt (Grontmij & Weusthuis, 1997). Eén van deze maatregelen betrof het opzetten van ontwikkelingsprojecten voor het creëren van nieuwe bedrijventerreinen. In het 'Operationeel Plan' werd verder geconstateerd dat de voorraad 'nat' bedrijventerrein in de omgeving van Drachten zou moeten worden vergroot, gezien de verwachting dat de vraag naar 'nat' bedrijventerrein de komende jaren sterk zou stijgen. Zonder uitbreidingsmaatregelen zou volgens het 'Operationeel Plan' in de gemeente Smallingerland in de toekomst een tekort aan bedrijventerrein aan groot vaarwater ontstaan.

1.1.2 Doel

De gemeente Smallingerland heeft daarom in 1998 besloten om het noordwestelijk gedeelte van het reeds bestaande bedrijventerrein 'De Haven' uit te breiden met een 'nat' bedrijventerrein van geringe omvang, genaamd De Haven 'Noord-West'. Hiertoe zal in het plangebied een insteekhaven worden gegraven met een lengte van ongeveer 400 meter en een breedte van ongeveer 75 meter. Rondom de nieuwe insteekhaven wordt een gebied ingericht voor havengebonden bedrijven, bijvoorbeeld bedrijven voor de overslag van bulkgoederen (zie voor een uitgebreide uitwerking van het voornemen hoofdstuk 3).

De nieuwe haven zal gelegen zijn aan reeds bestaand vaarwater, namelijk 'Het Nieuwe Kanaal' (zie overzichtskaart in de bijlage van dit rapport). De insteekhaven zal gebruikt worden voor binnenvaartschepen tot en met CEMT-klasse Va¹. Voor het creëren van de toegang en het uitdiepen van een deel van de vaarweg zal gebruik worden gemaakt van reeds bestaande zandwinning waardoor de effecten op de omgeving beperkt zullen zijn. Met de aanleg van het 'natte' bedrijventerrein worden nieuwe kansen gecreëerd voor de landelijk gepropageerde 'modal shift'; dat is de ombuiging van het transport van goederen over land naar het transport over water.

1. Binnenvaartschepen zijn conform Europese afspraken (CEMT, 1992) ingedeeld in verschillende CEMT-klassen (Conférence Européenne des Ministres des Transport), naar gelang lengte, breedte, diepgang en laadvermogen. Een schip behorend tot de CEMT Va-klasse heeft een laadvermogen dat varieert van 1500 tot 3000 ton en een lengte van 95- 110 meter. Klasse IV schepen hebben een laadvermogen variërend van 1000-1500 ton. Het laadvermogen is belangrijk bij de beoordeling of de aanleg van een civiele haven al of niet m.e.r. plichtig is (zie § 1.2.1).

Daarnaast voorziet het 'natte' bedrijventerrein in de wens van de gemeente om zoveel mogelijk diversiteit te creëren in het type bedrijventerreinen (zie hoofdstuk 2 voor een verdere beleidsmatige onderbouwing van het voornemen).

1.2 Milieueffectrapportage

1.2.1 M.e.r. plicht

Het voornemen wordt aangemerkt als '*de aanleg van een haven voor civiel gebruik voor de binnenscheepvaart*' en '*aanleg van een waterweg*', zoals aangegeven in de C lijst (respectievelijk activiteit 4b en 3.1) van het besluit milieueffectrapportage 1994 (VROM 1999). De besluitvorming in het kader van het bestemmingsplan (in dit geval een zogenaamde artikel 19 WRO-procedure) inzake de voorgenomen realisatie van de insteekhaven en de waterweg is voor de betreffende gevallen m.e.r. plichtig aangezien de drempelwaarden voor beide activiteiten worden overschreden:

1. de geplande haven zal begaanbaar zijn voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer;
2. de aan te leggen waterweg (naar de haven toe) kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer.

1.2.2 Doelstelling van de milieueffectrapportage

De centrale doelstelling van milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke gevolgen voor het milieu. In een milieueffectrapport (MER) wordt ingegaan op de te verwachten milieueffecten bij een bepaalde activiteit.

Bij de milieueffectrapportage zijn verschillende partijen betrokken. Dit betreft:

- *Initiatiefnemer*: de particulier of de overheidsorganisatie die een activiteit wil ondernemen. Deze moet het MER (laten) opstellen. In onderhavig geval is de initiatiefnemer de gemeente Smallingerland.

Initiatiefnemer:

Gemeente Smallingerland

Afdeling Ontwikkeling

Postbus 10.000

9200 HA DRACHTEN

contactpersoon: de heer ir. J.T. Hoeksema, tel. 0512-581260

- *Bevoegd Gezag*: één of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Het bevoegd gezag geeft in de m.e.r.-procedure richtlijnen voor de inhoud van het MER en beoordeelt de inhoud bij ontvangst. In onderhavig geval is het bevoegd gezag de raad van de gemeente Smallingerland.

- *Commissie voor de milieueffectrapportage*: dit is een onafhankelijke commissie. Deze commissie stelt uit haar leden een werkgroep samen, die het Bevoegd Gezag adviseert over de richtlijnen (het 'advies voor richtlijnen') en later over de volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).
- *Insprekers*: insprekers zijn personen of organisaties die op bepaalde momenten in de m.e.r. procedure (zie hoofdstuk 6) hun mening over de inhoud van het MER en over de juistheid of volledigheid kenbaar maken. Het is voor iedereen mogelijk om als inspreker te reageren op en mee te denken in de m.e.r.-procedure op het moment van verschijnen van de startnotitie en het moment van bekendmaking van het MER.

1.3 Startnotitie

1.3.1 Algemeen

De m.e.r procedure is gestart met het uitbrengen van de voorliggende startnotitie. Naast deze functie als officiële start van de procedure dient de startnotitie tevens voor het verstrekken van informatie over het voornemen en de te verwachten effecten.

Naar aanleiding van de startnotitie worden door het bevoegd gezag richtlijnen opgesteld voor de inhoud van het MER. Hierbij zal onder andere gebruik worden gemaakt van het 'advies voor richtlijnen' van de commissie voor de milieueffectrapportage en van adviezen en reacties uit de inspraak. Alle belanghebbenden en betrokkenen kunnen reageren op deze startnotitie en daarmee invloed uitoefenen op de zaken die in het MER aan de orde moeten komen.

1.3.2 Inspraak op de startnotitie

Iedereen is in de gelegenheid in te spreken op de startnotitie. Dit dient te geschieden binnen de wettelijk gestelde termijn van 4 weken. Schriftelijke reacties kunnen binnen 4 weken na publicatie van de startnotitie worden gestuurd aan:

Gemeente Smallerland
Afdeling Ontwikkeling
t.a.v. de heer ir. J.T. Hoeksema
Postbus 10.000
9200 HA DRACHTEN

1.4 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het beleidskader en de besluitvorming die ten grondslag liggen aan het voornemen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het voornemen beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling van het milieu behandeld, terwijl in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de te verwachten milieueffecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 een toelichting gegeven op de verdere procedures.

2 Beleidskader en besluitvorming

2.1 Rijksbeleid

Transport in balans (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996)

In het beleidsrapport 'Transport in Balans' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996) wordt verwacht dat de groei van het goederenvervoer in de periode 1994-2015 zal toenemen met 45%. Om een deel van deze groei te kunnen opvangen moet de rol van de binnenvaart verder worden gestimuleerd. De landelijke overheid heeft toegezegd de groei van de binnenvaart te ondersteunen door stimuleringsmaatregelen te nemen op het gebied van containervervoer en gebundelde ladingenstromen. De aanleg van de insteekhaven sluit goed aan op het landelijk beleid.

Nationaal verkeer- en vervoersplan 2001-2002 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001)

In het 'Nationaal Verkeer- en Vervoerplan 2001-2002' wordt de nadruk gelegd op de aansluiting van Noord-Nederland op (inter) nationale vervoersassen. Hierbij gaat het volgens het rapport ook om aanpassing van vaarwegen teneinde de vaarweg-infrastructuur te verbeteren.

2.2 Provinciaal beleid

Intensivering Binnenvaart Noord Nederland (Provincies Fryslân, Groningen en Drenthe, 1994)

In het rapport 'Intensivering Binnenvaart Noord Nederland' uit 1994, geven de drie noordelijke provincies hun visie op de door hen beoogde verschuiving van transport over de weg naar transport over water ('modal shift'). Het uiteindelijk doel van de drie provincies is om het jaarlijks transport van goederen over water tot 2010 met 6,5 miljoen ton te laten stijgen. Dit streefcijfer kan worden bereikt door zo veel mogelijk nieuwe bedrijven die bulkgoederen verwerken in 'natte' bedrijventerreinen te vestigen. Dit impliceert dat op diverse niveaus de ontwikkeling van 'natte' bedrijventerreinen moet worden gestimuleerd.

In de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van deze nota, wordt aangegeven dat er voor de provincie Fryslân in het gebied Drachten/Leeuwarden sprake is van de grootste potentie aan transportstromen over water. Het huidige voornemen sluit hier dus goed op aan.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (Provincie Fryslân, 1999)

Volgens het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan ligt het plangebied in een regio met potentie voor het uitbouwen van goederenvervoer over water en/of voor een regionaal overslagcentrum (ROC) voor de binnenvaart.

De vaarroute van Drachten naar Leeuwarden wordt als een belangrijke beroepsvaarweg beschouwd die geschikt is voor schepen van de CEMT-klasse IV (laadvermogen 1000-1500 ton).

Het Provinciaal verkeer- en vervoerplan heeft de bedoeling om voor 2015 de vaarweg geschikt te maken voor CEMT-klasse Va schepen (laadvermogen 1500-3000 ton; zie kaart met beroepsvaarwegen in de bijlage van dit rapport). Door middel van een insteekhaven, geschikt voor klasse Va schepen, kan aan dit beleid goed invulling worden gegeven. Gedeputeerde Staten heeft echter recentelijk besloten om voorlopig geen 'upgrading' uit te voeren voor de vaarweg van Prinses Margrietkanaal naar Drachten.

Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland (Provincie Fryslân, 2001)

In deze nota gaat het naast hoogwaardig openbaar vervoer vooral over 'modal-shift', het vervangen van goederentransport over de weg door goederentransport over water en spoor. De aanpassingen van vaarwegen om de vaarweginfrastructuur te verbeteren speelt een belangrijke rol in het rapport. De 'upgrading' van de vaarweg Drachten-Leeuwarden tot CEMT-klasse Va wordt hierin afhankelijk gesteld van de ontwikkelingen van het watergebonden vervoer over deze zijtak. Drachten kan dus een belangrijke rol spelen in het vervoer over water. Dit belang wordt afhankelijk gesteld van de ontwikkelingen die zich in Drachten zullen voordoen. Hiermee is het beleid dat in deze nota wordt geformuleerd meer volgend dan sturend.

Ruimte voor Werk (Provincie Fryslân 2001)

In deze nota presenteert de provincie Fryslân haar beleid ten aanzien van de ontwikkeling en verdeling van nieuwe bedrijventerreinen in de Provincie. Hierbij ligt de nadruk op o.a. de A7 zone, d.i. de zone tussen Sneek, Heerenveen en Drachten. Er wordt ingezet op een toename van de capaciteit voor transport en distributie en toename voor de mogelijkheden voor maritieme overslag (en hiermee een toename van de binnenvaartoverslag). Ook hier kan dus worden geconcludeerd dat de insteekhaven goed invulling kan geven aan dit beleid.

Streekplan Fryslân 1994

In het streekplan Fryslân 1994 geeft de provincie haar visie op de ontwikkeling van de ruimtelijke inrichting in het algemeen en het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen in het bijzonder. Uitgangspunt is dat nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden aangelegd in alle ontwikkelingsgebieden en regionale centra. Voor Drachten wordt de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein gezien in samenhang met het reeds bestaande bedrijventerrein 'De Haven'.

Verder geeft het streekplan aan dat het plangebied gelegen is in de Blauwe Zone, globaal gelegen tussen Leeuwarden, Burgum, Drachten en Akkrum. Gestreefd wordt om in dit gebied de ecologische hoofdstructuur te versterken met de ontwikkeling van 1000 ha nieuw natuur- en beheersgebied.

2.3 Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan Industriegebied 'De Haven'; vastgesteld op 03-08-76. Laatste en 4^e wijziging op 06-11-01 (Gemeente Smallingerland, 1976)

Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein 'De Haven' is op 3 augustus 1976 door de raad van de gemeente Smallingerland vastgesteld. Het plangebied waar het 'natte' bedrijventerrein zal worden ingericht heeft de bestemming BI, wat staat voor industriële bedrijven.

Gezien het feit dat het voornemen bestaat uit de realisatie van een insteekhaven wil de gemeente een art. 19 WRO-procedure starten voor de aanleg van de haven, de groenstrook aan het 'Nieuwe Kanaal' en de aanleg van de diverse noodzakelijke infrastructurele- en nutsvoorzieningen.

Met de 4^e herziening van het bestemmingsplan in 2001 wordt beoogd een systeem van interne milieuzonering aan te brengen. Hierbij wordt conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (VNG, 1999) vastgesteld welke categorie bedrijven op welke locatie is toegestaan. Het terrein waar het 'natte' bedrijventerrein is gepland, is geschikt bevonden voor de locatie van bedrijven van categorie 4 en 5a (zie situatiekaart in de bijlage).

Bestemmingsplan buitengebied (nog niet vastgesteld) (Gemeente Smallingerland, 2002)

In het nog niet vastgestelde bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Smallingerland wordt de vaarverbinding tussen Drachten en het Prinses Margrietkanaal via de Ee en de Hoodamsloot beschouwd als de meest belangrijke waterweg. De overige vaarten hebben met name een recreatieve-toeristische functie. Hieronder valt ook de Opeindervaart en in het verlengde hiervan Het Nieuwe Kanaal. De vaarweg van Drachten naar het Prinses Margrietkanaal is aangegeven als klasse IV vaarweg. De Opeindervaart/Nieuwe Kanaal is aangegeven als klasse 00 vaarweg. De gemeente Smallingerland probeert recreatief vaarverkeer te bevorderen. Daarbij wordt uit het oogpunt van veiligheid de scheiding van beroeps- en recreatievaart nagestreefd.

3 Locatiekeuze, voornemen, alternatieven en varianten

3.1 Locatiekeuze

De locatie van de insteekhaven is gesitueerd in het noordwestelijk deel van het bestaande industrieterrein 'De Haven', gelegen in het noordwestelijk deel van Drachten (gemeente Smallerland, Provincie Fryslân). De ligging van de locatie is weergegeven op de overzichtskaart in de bijlage van dit rapport.

De locatie van de insteekhaven binnen de gemeentegrens is vastgelegd door de volgende randvoorwaarden:

- de aanwezigheid van het reeds bestaande industrieterrein 'De Haven', waardoor voor de ontsluiting van het 'natte' bedrijventerrein gebruik gemaakt kan worden van reeds bestaande infrastructuur;
- de ligging aan commercieel vaarwater. Hierbij wordt bedoeld op de meest belangrijke waterweg tussen Drachten en het Prinses Margrietkanaal. Deze vaarverbinding wordt op dit ogenblik reeds gebruikt door schepen van CEMT-klasse IV, maar zal zo mogelijk in de toekomst geschikt gemaakt worden voor CEMT-klasse Va schepen (Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 1999).

Mogelijk alternatieve locaties die gelegen zijn nabij het huidige bedrijventerrein 'De Haven' en commercieel vaarwater zijn reeds gereserveerd voor andere doeleinden. Hierbij moet in het bijzonder worden gedacht aan het gebied pal ten westen van de huidige betonfabriek. Dit gebied wordt door de huidige betonfabriek in de toekomst gebruikt om richting het westen uit te breiden en is derhalve niet beschikbaar als alternatieve locatie voor de insteekhaven.

3.2 Het voornemen

3.2.1 Insteekhaven

Op de situatiekaart in de bijlage is het globale ontwerp van de insteekhaven opgenomen, met daarop aangegeven de wegen- en waterstructuur in het plangebied. Het betreft hier een ontwerp op hoofdlijnen, dat wil zeggen dat op detailniveau nog aanpassingen kunnen worden aangebracht. In het MER zal hier nader aandacht aan worden besteed.

De insteekhaven wordt ongeveer 400 meter lang en 75 meter breed, met een diepgang van minimaal 3,5 meter. Bij de aanleg van de insteekhaven zal zo veel mogelijk worden gestreefd naar een gesloten grondbalans. Dit kan worden bereikt door op andere gedeelten van het terrein de uitkomende grond te gebruiken als ophooggrond. Overtollige grond wordt per schip of per as afgevoerd.

De schepen die in de nieuwe insteekhaven kunnen laden en lossen behoren tot de zwaarste klasse binnenschepen, dat wil zeggen tot en met CEMT-klasse Va, met een laadvermogen variërend van 1500-3000 ton. Rondom de insteekhaven zal een terrein van ongeveer 12,5 ha worden ingericht met bedrijven die gebruik maken van de insteekhaven. De infrastructuur zal rondom de insteekhaven en het bedrijventerrein worden aangelegd en op twee plaatsen aansluiten op de infrastructuur van het reeds bestaande bedrijventerrein 'De Haven'.

Ten westen van het 'natte bedrijventerrein' aan de oevers van het 'Nieuwe Kanaal' wordt randbeplanting aangebracht om het bedrijventerrein visueel af te schermen vanaf het water. Een gedeelte van de randbeplanting wordt uitgespaard waardoor er een vrije zichthoek ontstaat vanuit de haven op het andere scheepvaartverkeer in het Nieuwe Kanaal.

3.2.2 Vaarweg naar insteekhaven

Tegenover de geplande insteekhaven, aan de randen van het 'Nieuwe Kanaal', ligt de zandwinningconcessie van de firma Jansma Beheer Materieel B.V. Hier wordt reeds vanaf 1982 industriezand gewonnen. Recentelijk is een nieuwe vergunning verleend om de zandwinningactiviteiten voor de komende 10 jaar voort te zetten. Het zand wordt gezogen met behulp van een zandzuiger en met een pijpleiding naar een naastgelegen zanddepot getransporteerd. Het gewonnen zand wordt per as door afnemers afgevoerd. In de zandwinningput wordt het zand tot een diepte van 14,5 meter gewonnen, waarna de locatie wordt afgewerkt met grond en bagger tot een diepte van 10 meter. De zandwinninglocatie biedt de mogelijkheid de vaarroute naar de toekomstige insteekhaven te kunnen realiseren met een beperkte extra ontgroning. Met de firma Jansma Materieel Beheer B.V. is overleg gevoerd met als uitkomst dat het bedrijf medewerking zal verlenen bij de totstandkoming van die gedeelten van de vaarweg die vallen onder de zandwinningconcessie. In de nabije toekomst zal de medewerking in een overeenkomst worden vastgelegd. Hierbij kan worden aangenomen dat de vaarverbinding naar de insteekhaven via de zandwinning van de firma Jansma gerealiseerd kan worden. De werkzaamheden aan de waterweg betreffen het ontgraven van grond op het perceel tegenover de haveningang met als doel een doorsteek te creëren, gevolgd door het zuigen van zand teneinde deze doorgang op diepte te brengen.

3.3 Alternatieven en varianten

De voorgenomen activiteit betreft het realiseren van de insteekhaven en de waterweg daar naar toe. Wat dit betreft zijn er geen realistische alternatieven of varianten. Voor de ontwikkeling van het 'meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA) in het MER wordt gedacht aan een alternatief waarin, binnen de geldende randvoorwaarden voor het ontwerp, op onderdelen een voor het milieu maximale uitwerking is opgenomen.

Onderdelen waaraan aandacht zal worden besteed zijn:

- maatregelen voor een optimale inpassing van de insteekhaven in het landschap;
- mitigerende maatregelen tegen de verspreiding van vertroebeling in het water gedurende de aanleg van de insteekhaven en de vaarweg;
- het treffen van veiligheidsmaatregelen voor de recreatievaart met betrekking tot het in- en uitvaren van binnenvaartschepen;
- het nemen van maatregelen om geluidsoverlast te beperken bij de aanleg van de insteekhaven en de waterweg en de exploitatie van de haven.

4 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand en de milieueffecten als gevolg van autonome ontwikkeling in het MER, wordt uitgegaan van de volgende activiteiten:

Bestaande milieutoestand

Het plangebied waar de insteekhaven en het bedrijventerrein zijn gepland is op dit moment reeds grotendeels bouwrijp gemaakt. Daarnaast vinden er aan de rand van het Nieuwe Kanaal zandwinningactiviteiten plaats.

Autonome ontwikkeling

Volgens het 'Bestemmingsplan Industriegebied De Haven' uit 1976 (laatst gewijzigd 06-11-01) (Gemeente Smallingerland, 1976) is het terrein waar de insteekhaven is gepland bestemd als BI gebied, dat wil zeggen dat het plangebied in principe ingericht kan worden tot 'droog' industrieterrein. Recentelijk is in het kader van de uitbreiding van het huidige bedrijventerrein "De Haven" het terrein reeds grotendeels bouwrijp gemaakt. Bij onverhoopt niet doorgaan van de plannen voor de insteekhaven zal het plangebied alsnog worden ingericht als industrieterrein.

Gedurende autonome ontwikkeling zijn er aan de rand van het Nieuwe Kanaal activiteiten gaande voor de winning van zand, met uitzondering van de zomerperiode.

In de volgende paragrafen wordt per cluster van aspecten de huidige milieutoestand en de autonome ontwikkeling geschetst.

4.1 Abiotisch milieu

De waterkwaliteit is in het verleden beoordeeld als matig (IWACO, 1992). Door de huidige zandwinning is het water in het Nieuwe Kanaal en de zandwinningput in bepaalde tijden van het jaar in zekere mate vertroebeld. Door het aanbrengen van bezinkkisten wordt het te lozen spuiwater zo veel mogelijk van zwevende delen ontdaan.

4.2 Biotisch milieu

Het plangebied is op dit moment grotendeels bouwrijp en braakliggend. De aanwezige natuurwaarden, voor zover nog aanwezig, zullen door de inrichting van het industrieterrein uiteindelijk geheel verdwijnen.

Op enkele kilometers ten westen van het plangebied ligt de grens van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, die o.a. de gebieden 'De Alde Feanen', 'Wijde Ee' en de 'Smalle Eesterzanding' omvat. Deze gebieden zijn ook aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. Daarnaast is de 'Alde Feanen' recentelijk aangewezen als Nationaal Park in oprichting.

Op nog geen kilometer afstand ten westen van het plangebied loopt van noord naar zuid een ecologische verbindingszone (Provincie Fryslân, 1994).

Het Nieuwe Kanaal en de Opeindervaart worden in het streekplan Fryslân gekarakteriseerd als vaarverbinding en tevens als natte ecologische verbindingszone (Provincie Fryslân, 1994).

4.3 Landschap

Het terrein waar de insteekhaven is gepland kan oorspronkelijk worden beschouwd als een woudveenontginningsgebied (Gemeente Smallingerland, 2002), gekarakteriseerd door een hoge mate van openheid. Door de realisatie van het bedrijventerrein (autonome ontwikkeling) zal deze openheid grotendeels verdwijnen.

Volgens de archeologische verwachtingskaart van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) is er in het gebied een lage tot zeer lage kans op het aantreffen van archeologische resten. Volgens het bestemmingsplan buitengebied (nog niet vastgesteld) (gemeente Smallingerland, 2002) moet het gebied 'De Hornen' (het gebied gelegen tegenover de geplande monding van de insteekhaven) worden beschouwd als een terrein met archeologische betekenis. In het MER zal hierop nader worden ingegaan.

4.4 Geluid

Het industrieterrein 'De Haven' betreft een zogenaamd gezoneerd industrieterrein. De desbetreffende geluidszone (50 dB(A)) is weergegeven op de situatiekaart in de bijlage van dit rapport. Binnen de geluidszone, op korte afstand van de te realiseren vaarweg, is een woonboerderij gesitueerd. Op de kaart is ook de interne milieuzonering van het industrieterrein weergegeven. Hoe hoger de milieucategorie hoe zwaarder de maximaal toegestane soort bedrijven. Uitgangspunt is dat deze interne zonering niet wijzigt met de voorgenomen realisatie van de insteekhaven. In het MER zal hierop nader worden ingegaan. Naast het bedrijventerrein zelf wordt ook geluid geproduceerd door de zandwinningactiviteiten. Ook hierop wordt in het MER nader ingegaan.

4.5 Scheepvaart

De vaarroute tussen Drachten en het Prinses Margrietkanaal via de Ee en de Smalle Eesterzanding (zie overzichtskaart in de bijlage van dit rapport) is een belangrijke commerciële verbinding. De route is aangegeven als CEMT- klasse IV vaarweg (laadvermogen 1000-1500 ton volgens CEMT (1992)). Daarnaast is deze route ook van belang voor de recreatieve vaart; in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (Provincie Fryslân, 1999) wordt deze route voor de recreatieve vaart als alternatief voor het Prinses Margrietkanaal aangeduid.

De vaarverbinding tussen Drachten en de Leijen via het Nieuwe Kanaal en de Opeindervaart is op dit ogenblik alleen van recreatief belang.

5 Te verwachten milieueffecten

De aanleg van de insteekhaven en de waterweg, alsmede de bedrijfsvoering brengt een aantal activiteiten met zich mee die (tijdelijk) van invloed *kunnen* zijn op de aspecten abiotisch milieu (water, geohydrologie), biotisch milieu (flora- en fauna, speciale beschermingszones), landschap (landschapsbeeld, archeologie), woon- en leefmilieu (veiligheid m.b.t. recreatief vaarverkeer en geluid).

Optredende effecten zijn het gevolg van activiteiten tijdens hetzij de aanleg hetzij de gebruiksfase. Voorbeelden van deze activiteiten zijn:

Aanlegfase

- ontgravingwerkzaamheden en extra zandzuigwerkzaamheden t.b.v. de insteekhaven en vaarweg;
- transportbewegingen.

Gebruiksfase

- gebruik van de haven;
- gebruik van oppervlaktewater;
- transportbewegingen;
- eventuele calamiteiten.

De mate waarin de effecten zullen optreden t.g.v. het voornemen is onder andere afhankelijk van de huidige situatie, de wijze waarop het gebied wordt ingericht en de bedrijfsvoering. In het MER zullen de milieueffecten van het voornemen in beschouwing worden genomen. Deze effectbeschrijving heeft een meervoudig doel:

- inzicht geven in de aard, omvang en duur van de gevolgen van het milieu. Waar mogelijk worden de effecten kwantitatief beschreven. Indien dit niet mogelijk is wordt volstaan met een kwalitatieve beschrijving;
- de voorgenomen activiteit en het in beschouwing te nemen meest milieuvriendelijke alternatief onderling te vergelijken op basis van de effecten op het milieu;
- de effecten van de voorgenomen activiteit te vergelijken met de effecten als gevolg van autonome ontwikkeling en de huidige milieutoestand. Hierbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan de activiteiten in het plangebied met betrekking tot de aanleg van een industrieterrein, conform het bestemmingsplan, en het uitvoeren van zandzuigwerkzaamheden die niet in het kader van de aanleg van de vaarroute worden uitgevoerd.

In het MER zal worden aangegeven of negatieve effecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling kunnen worden beperkt door het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen.

In de volgende paragrafen wordt per cluster van aspecten ingegaan op de verwachte, meest relevante effecten. In het MER zullen deze nader worden uitgewerkt.

5.1 Abiotisch milieu

Het belangrijkste effect bij autonome ontwikkeling en de werkzaamheden t.b.v. de aanleg van de waterweg, is vertroebeling van het water van de Opeindervaart en het Nieuwe Kanaal als gevolg van de zandwinning. In het MER zal dit nader aan de orde komen. Indien de werkzaamheden kunnen leiden tot ernstige vertroebeling van het water, zullen in het MER mitigerende en/of compenserende maatregelen worden voorgesteld. Gezien de omvang en diepte van het huidige zandwingebied in vergelijking met de geringe omvang en diepte van de extra ontgronding voor de haven en vaarweg, is uitgangspunt dat de extra effecten op de geohydrologie verwaarloosbaar zijn. Daarom zal er in het MER slechts zeer beperkt aandacht aan worden geschonken.

5.2 Biotisch milieu

Gezien de geringe natuurwaarden in het gebied waar de insteekhaven wordt gerealiseerd, zijn er geen effecten te verwachten.

De Opeindervaart en het Nieuwe Kanaal behoren tot een 'natte' ecologische verbindingszone. Een mogelijke aantasting van het aquatische milieu kan ontstaan als gevolg van vertroebeling van het water door de aanleg van de waterontsluiting. Dit aspect zal in het MER verder worden uitgewerkt.

De verwachting is dat door realisering van de insteekhaven de commerciële binnenvaart op de vaarroute Drachten-Leeuwarden zal toenemen. Qua orde van grootte moet hierbij worden gedacht aan een toename van één schip per dag (één keer heen en één keer terug) op een huidige intensiteit van gemiddeld drie schepen per dag (drie heen en drie terug). De route doorsnijdt diverse natuurgebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur, de Speciale Beschermingszone van de Europese Vogelrichtlijn en het Nationale Park in oprichting 'de Alde Feanen'. In het MER zal worden nagegaan of, en zo ja in hoeverre een toename in scheepvaartverkeer de natuurwaarden in deze gebieden kan beïnvloeden.

5.3 Landschap

Realisatie van de insteekhaven zal gevolgen hebben voor het open karakter van het gebied, mede door de plaatsing van hoge kranen voor de overslag van goederen. De gevolgen voor het landschapsbeeld zullen vooral evident zijn vanuit het zichtspunt van het Nieuwe Kanaal, dat vooral in de zomermaanden frequent wordt gebruikt door de recreatieve vaart. In het MER zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de gevolgen van autonome ontwikkeling voor het landschapsbeeld en de effecten als gevolg van het aanleggen van de haven. Niet uit te sluiten is dat het gebied door realisatie van de insteekhaven een rustiger en minder vol landschapsbeeld biedt dan bij autonome ontwikkeling (het terrein wordt ingericht als bedrijventerrein zonder haven). In het MER zullen bovendien een aantal mitigerende maatregelen, bijv. aanbrengen van groenstroken, worden besproken.

Volgens het 'Bestemmingsplan Buitengebied' (nog niet vastgesteld) (Gemeente Smallingerland, 2002) kan het gebied 'De Hornen' (het gebied gelegen tegenover de monding van de geplande insteekhaven) worden beschouwd als een terrein met archeologische betekenis. Een groot deel van dit gebied is reeds in de afgelopen jaren ontgrond t.b.v. de zandwinning. Een aanvullende ontgraving van beperkte omvang zal plaatsvinden in het kader van de aanleg van de waterweg. Hoewel volgens de archeologische verwachtingskaart van de ROB de kans klein is dat in het gebied archeologische restanten worden gevonden, zal in het MER aandacht worden besteed aan het mogelijk verlies van archeologische waarden als gevolg van de aanleg van de waterweg.

5.4 Geluid

In de directe omgeving is één geluidsgevoelige bestemming aanwezig, een woonboerderij gelegen op de hoek van het Nieuwe Kanaal en Legauke. In het MER zal aandacht worden besteed aan de geluidimmissie als gevolg van de aanleg van de insteekhaven en de vaarweg en de exploitatie van de haven.

5.5 Scheepvaart

Voorals in de zomermaanden wordt het Nieuwe Kanaal en de Opeindervaart gebruikt door recreatief vaarverkeer. Bij het insteken en verlaten van de haven zullen de binnenvaartschepen mogelijkwerijs de route van de recreatievaart kruisen. Dit betekent een verhoogd risico op het optreden van aanvaringen.

De vaarroute vanuit Drachten naar het Prinses Margrietkanaal, via de Smalle Eesterzanding en de Wijde Ee (zie situatiekaart in de bijlage) wordt ook gebruikt door recreatief vaarverkeer. Een toename van de beroepsvaart op deze route kan effect hebben op de veiligheid van de kleine recreatievaart. Eén en ander is afhankelijk van de verwachte toename van de beroepsvaart als gevolg van realisering van de insteekhaven bij Drachten.

In het MER zal worden voorspeld wat de toename is van de beroepsvaart in recreatief belangrijke vaarverbindingen en zullen maatregelen worden voorgesteld om de veiligheid van de recreatieve vaart zo veel mogelijk te waarborgen.

6 Procedures

6.1 M.e.r. en bestemmingsplan

De m.e.r. procedure wordt gestart op het moment dat de startnotitie door de gemeente Smallingerland in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen openbaar wordt gemaakt (art. 7.12 lid 4a Wm).

Naar aanleiding van de startnotitie kan iedereen gedurende een periode van vier weken reageren om aan te geven welke onderwerpen naar haar of zijn idee vooral moet worden onderzocht in het MER. Daarnaast worden de wettelijke adviseurs om advies gevraagd. De commissie-m.e.r. geeft binnen 9 weken na bekendmaking van de startnotitie haar advies in het 'advies voor de richtlijnen'. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de binnengekomen reacties en adviezen. Het is aan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeenteraad van Smallingerland) om de richtlijnen voor het MER vast te stellen. Deze richtlijnen vormen het programma van eisen voor het opstellen van het MER. De richtlijnen worden binnen maximaal 13 weken na bekendmaking van de startnotitie vastgesteld.

Aan de hand van de richtlijnen wordt vervolgens het MER opgesteld. Hiervoor bestaat geen wettelijk vastgestelde periode. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het opstellen van de tekst ten behoeve van de voorgenomen artikel 19 WRO procedure, waarbij wordt afgestemd op de bevindingen in het MER.

Als het MER gereed is, wordt dit aan het bevoegd gezag voorgelegd. Deze beoordeelt het MER op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen.

Na aanvaarding worden door het bevoegd gezag het MER en het verzoek voor toepassing van artikel 19 WRO gelijktijdig bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Tot 4 weken na publicatie is ieder in de gelegenheid in te spreken op het MER. In dezelfde periode brengen ook wettelijke adviseurs advies uit. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In dit advies geeft de commissie haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het MER. Vervolgens neemt de gemeente een besluit.

Literatuur

Conférence Européenne Des Ministres des Transport (1992). Résolution No 92/2 Relative a la Nouvelle Classification de Voies Navigables, CEMT/CM(92)/Final, 11, 12 Juin 1992.

Gemeente Smallingerland (1976). Bestemmingsplan 'Industrieterrein De Haven', vastgesteld 03-08-76, 4^e wijziging 06-11-01. Drachten.

Gemeente Smallingerland (2002). Bestemmingsplan Buitengebied (nog niet vastgesteld). Drachten/Leeuwarden.

Grontmij & Weusthuis (1997). Operationeel Plan Bedrijventerrein 'De Haven'.

IWACO (1992). Normstelling en beheer diepe zandwinputten, Bijlage 1 Inventarisatiegegevens zandwinputten.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1996). Transport in Balans. Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001). Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2002. Den Haag.

Ministerie van VROM (1999). Teksten en regelgeving milieu-effectrapportage. Lelystad.

Provincie Fryslân (1994). Streekplan Friesland. Leeuwarden.

Provincie Fryslân, Drenthe en Groningen (1994). Intensivering Binnenvaart Noord-Nederland.

Provincie Fryslân (1999). Provinciaal verkeer- en vervoerplan. Leeuwarden.

Provincie Fryslân (2001). Ruimte voor werk. Leeuwarden.

Provincie Fryslân (2001). Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland, Leeuwarden.

Vereniging van nederlandse gemeenten (1999). Bedrijven en milieuzonering. VNG uitgeverij, Den Haag.

Weusthuis (4 november 2001). Bedrijventerrein 'De Haven Noord-West'. Ontwikkelingsdeel Insteekhaven. Groningen.

Bijlagen:

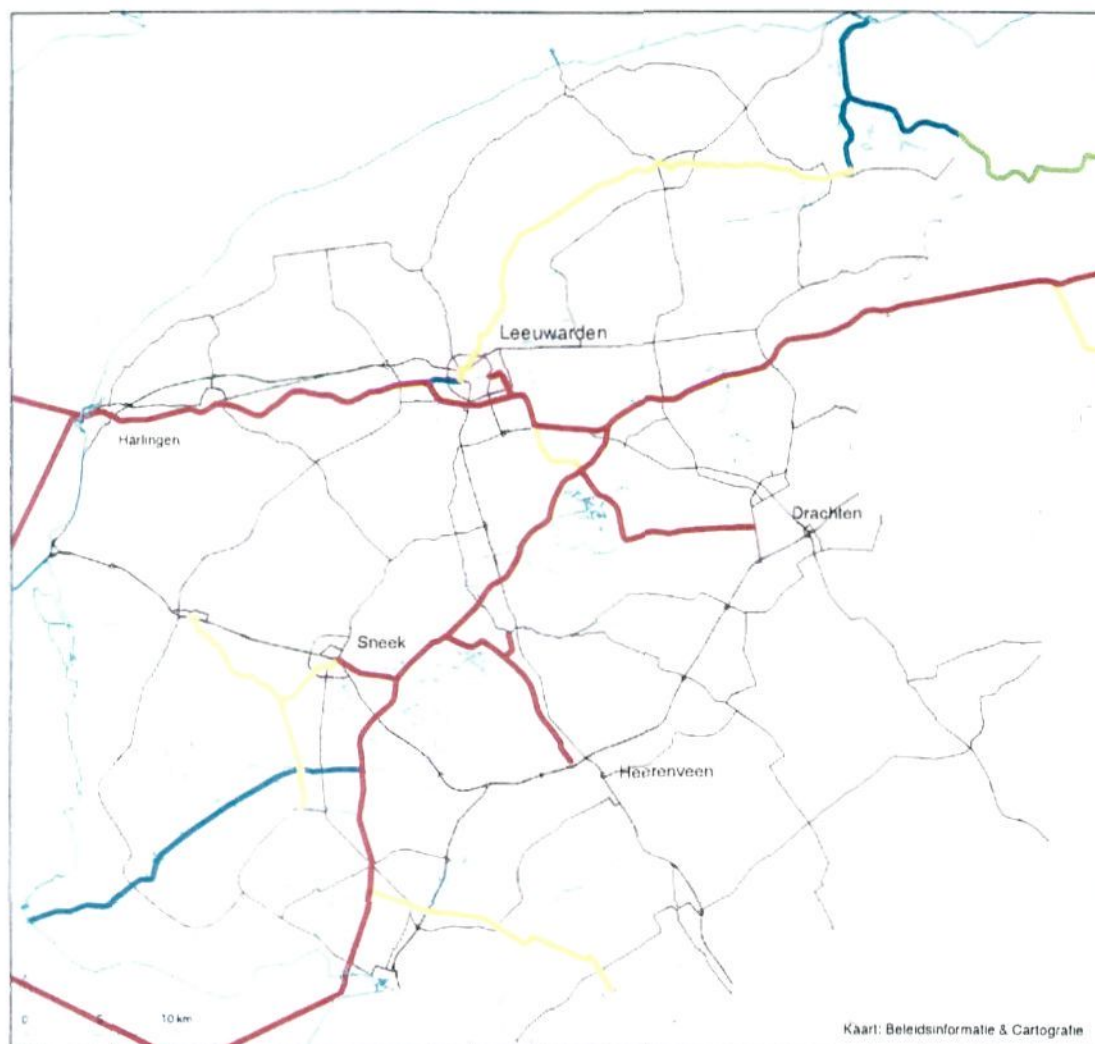
Gewenste situatie beroeps vaarwegen Fryslân 2015 volgens PVV

Overzichtskaart

Situatiekaart

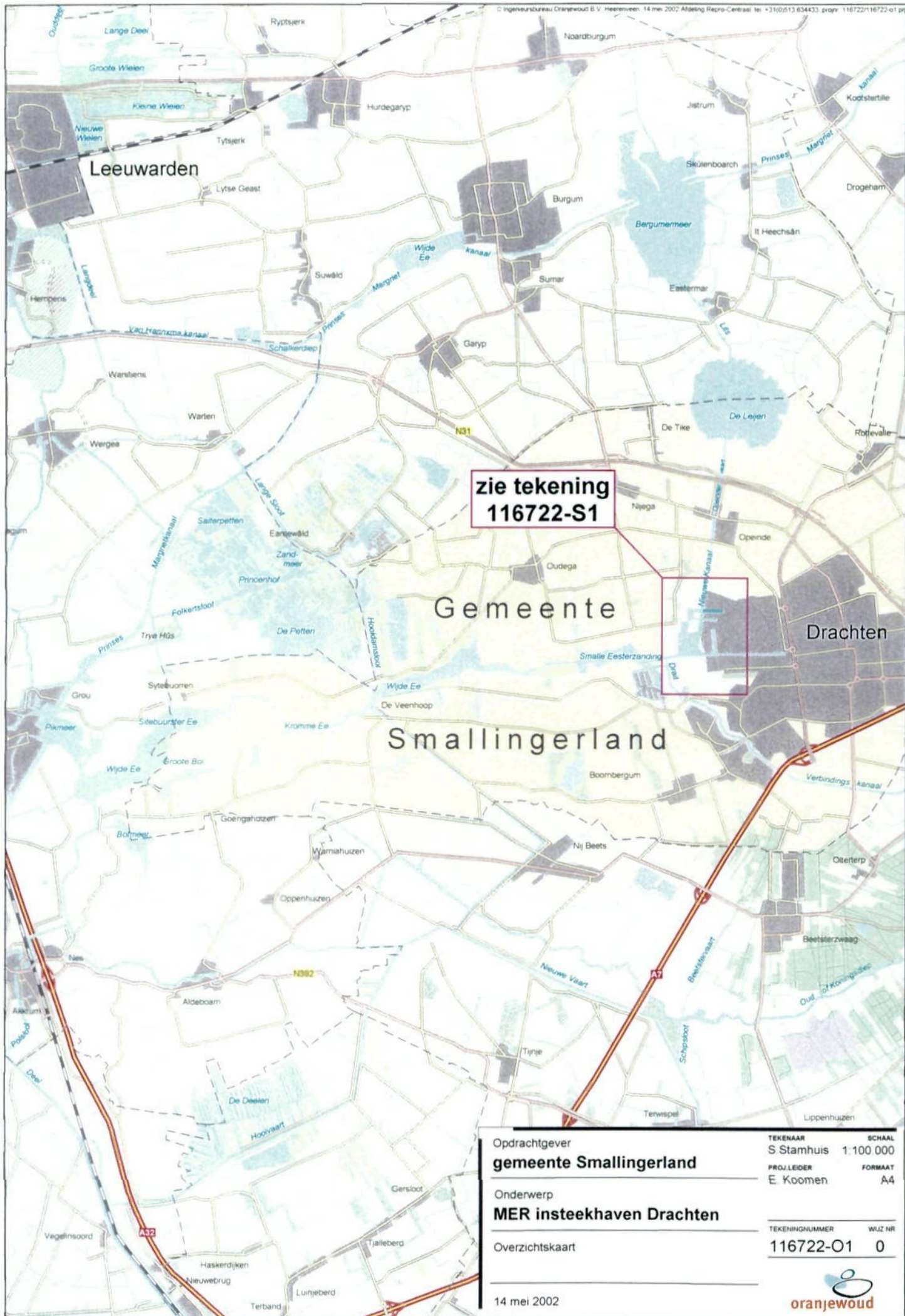
Gewenste situatie vaarwegen in de Provincie Fryslân in 2015, volgens het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (Provincie Fryslân, 1999)

Beroeps vaarwegen Fryslân in 2015



CEMT-klasse:	gem. laadverm. per klasse	lengte	breedte	diepgang (geladen)
— klasse Va	2500 ton	110 m	11,4 m	3,5 m
— klasse IV **	1550 ton	85 m	9,5 m	2,8 m
— klasse III	950 ton	67 m	8,2 m	2,5 m
— klasse II	550 ton	55 m	6,6 m	2,5 m
— klasse I	350 ton	39 m	5,1 m	2,2 m

** komt niet voor



zie tekening
116722-S1

Gemeente

Smallingerland

Drachten

Opdrachtgever
gemeente Smallingerland

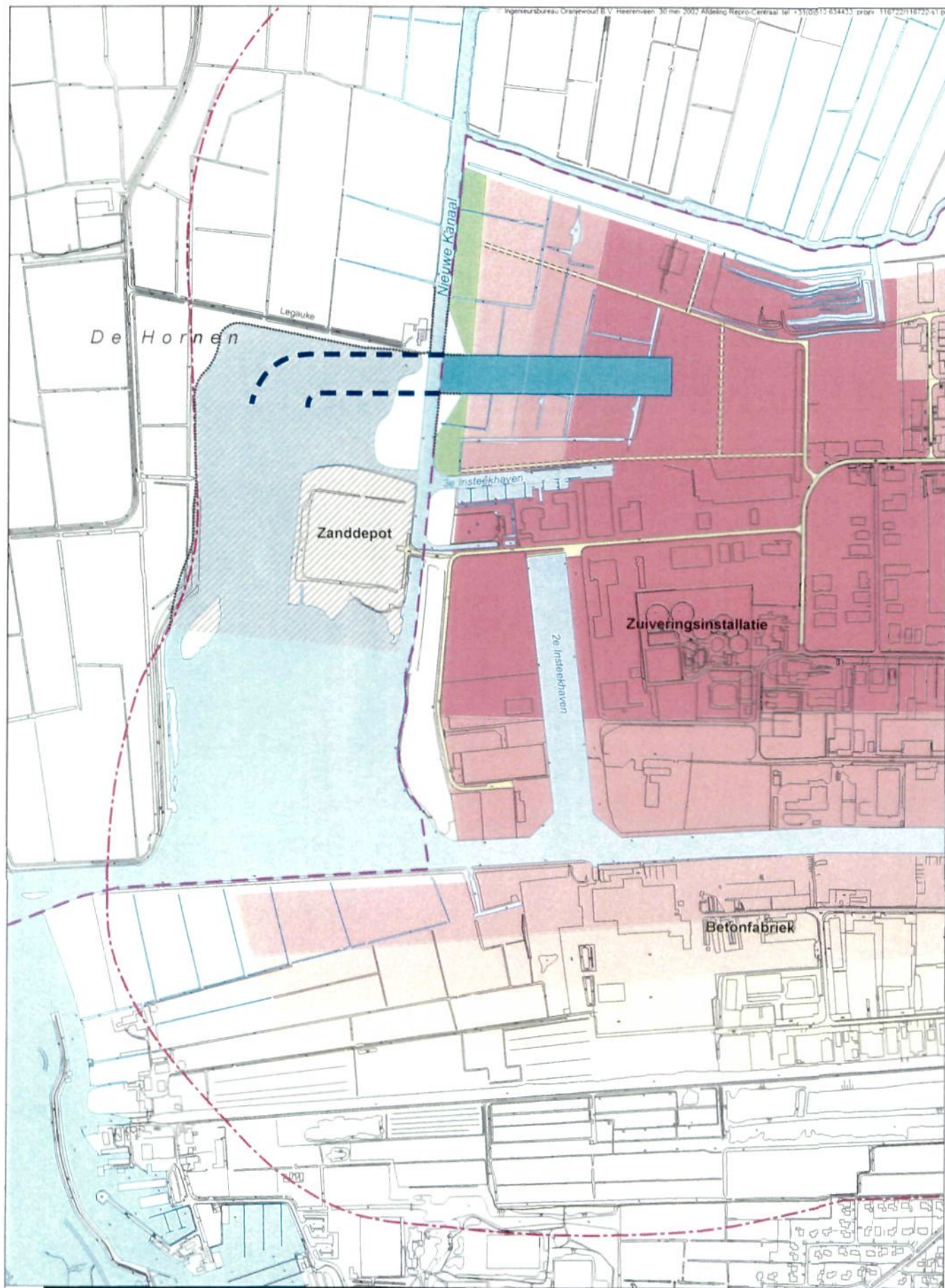
Onderwerp
MER insteekhaven Drachten

Overzichtskaart

TEKENAAR	SCHAAL
S Stamhuis	1:100.000
PROJ. LEIDER	FORMAAT
E. Koomen	A4
TEKENINGNUMMER	WUZ NR
116722-O1	0

14 mei 2002





Legenda

- grens bestemmingsplan(nen) bestaand
- geluidszone industrielaai bestaand
- te realiseren vaarweg
- te realiseren insteekhaven
- beschoeling (nader uit te werken)
- aan te brengen randbeplanting
- ontgrondingsgebied

Interne zonering bedrijventerrein, toegestane milieucategorieën

- 1, 2 en 3a
- 1 t/m 3
- 1 t/m 4a
- 1 t/m 4
- 1 t/m 5a
- 1 t/m 5

Opdrachtgever
gemeente Smallerland

Onderwerp
MER insteekhaven Drachten

Situatiekaart

3 juni 2002

TEKENAAR

K. Troost

PROJ. LEIDER

E. Koomen

TEKENINGNUMMER

116722-S1

SCHAAL

1:10.000

FORMAAT

A4

WIJZ. NR.

1

profil

Een begrip in Nederland

Met bijna tweeduizend werknemers en ruim tienduizend opdrachten per jaar is Oranjewoud één van de grootste advies- en ingenieursbureaus in Nederland. Dit jaar zijn we precies een halve eeuw actief op het brede terrein van infrastructuur, bouw, stedelijke inrichting, natuurontwikkeling, milieu, vastgoedzaken en vrijetijdsvoorzieningen. Daarbinnen bieden we als één van de weinige partijen de combinatie van idee én verwezenlijking; van ingenieurswerk en daadwerkelijke realisatie binnen één organisatie. Dat staat niet alleen garant voor haalbare plannen, maar ook voor een hoogwaardige uitvoering. Voor onze opdrachtgevers is dat een vertrouwd gevoel.

Sterk in teamwerk

Oranjewoud werkt voor en samen met overheden, bedrijven en instellingen. Van lokale tot landelijke overheid, van handel tot industrie, van midden- en kleinbedrijf tot multinational, van non-profitsector tot particulier; alle opdrachtgevers zijn belangrijk. Daarbij combineren we onze sterke eigen inbreng met respect voor de kennis en kunde van de opdrachtgever. Partnership is dan ook altijd het uitgangspunt.

Raad en daad op maat

Het dienstenpakket van Oranjewoud mag breed worden genoemd. We verzorgen binnen onze werkgebieden het gehele traject van studie, advies, ontwerp, planvoorbereiding en directievoering tot realisatie, beheer en onderhoud. Al naar gelang de wens van de opdrachtgever nemen we hierbij één specifiek gedeelte, een combinatie van meerdere onderdelen of het hele traject op ons.

Creatief en dynamisch

Het brede werkterrein en de grote verscheidenheid aan activiteiten vindt zijn weerslag in de samenstelling van ons personeelsbestand. We bieden werk aan afgestudeerden op zowel mbo, hbo als academisch niveau. Oranjewoud staat voor werken in een gevarieerde, enthousiaste omgeving met een dynamische uitstraling en volop kansen voor nieuwe uitdagingen, verantwoordelijkheden en doorgroei mogelijkheden. Eigen initiatief, flexibiliteit, creativiteit en teamwork zijn vanzelfsprekendheden binnen ons bureau.

Altijd binnen handbereik

Oranjewoud is met zes grote en een aantal kleinere vestigingen altijd binnen handbereik. Onze medewerkers staan hierdoor ook in letterlijke zin dicht bij de opdrachtgevers, waardoor wij in alle regio's slagvaardig te werk kunnen gaan. De landelijke business units zijn op vrijwel al onze regionale vestigingen vertegenwoordigd. Zo combineren we inzicht in landelijke ontwikkelingen met een diepgaande kennis van lokale omstandigheden.

Onze buitenlandse activiteiten zijn ondergebracht in Oranjewoud International B.V., met bureaus in Antwerpen, Dresden en Budapest.

www.oranjewoud.nl

Vestigingen

Hoofdkantoor

Directie, Stafdiensten,

Koningin Wilhelminaweg 11
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
Telefoon: (0513) 63 45 67
Telefax: (0513) 63 33 53

Heerenveen

Groningen, Friesland, Drenthe,
secretariaat Business unit Bouw & Vastgoed

Tolhuisweg 57
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
Telefoon: (0513) 63 45 67
Telefax: (0513) 63 33 53

Deventer

Overijssel, Gelderland,
secretariaat Business unit Stad & Ruimte

Keulenstraat 3
Postbus 321
7400 AH Deventer
Telefoon: (0570) 67 94 44
Telefax: (0570) 63 72 27

Almere

Noord-Holland, Utrecht, Flevoland,
secretariaat Business unit Object & Informatie

Wisselweg 1
Postbus 10044
1301 AA Almere-Stad
Telefoon: (036) 530 80 00
Telefax: (036) 533 81 89

Capelle aan den IJssel

Zuid-Holland, Zeeland,
secretariaat Business unit Bodem & Water

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590
3009 AN Rotterdam
Telefoon: (010) 288 45 45
Telefax: (010) 288 47 47

Oosterhout

Noord-Brabant, Limburg,
secretariaat Business unit Sport & Techniek

Beneluxweg 7
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
Telefoon: (0162) 48 70 00
Telefax: (0162) 45 11 41

Locatie Geleen

Mijnweg 3
Postbus 17
6160 AA Geleen
Telefoon: (046) 478 92 22
Telefax: (046) 478 92 00

Rijswijk

Oranjewoud Infragroep B.V.,
secretariaat Business unit Mobiliteit & Infrastructuur

Polakweg 13
Postbus 1105
2280 CC Rijswijk
Telefoon: (070) 414 31 00
Telefax (070) 414 31 99

Tevens locaties in:
Groningen, Assen, Stadskanaal, Schoonebeek, IJss en Goes