

project - **ijsseldelta** -

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid



Definitieve, vastgestelde versie

September 2007

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid

Definitieve, vastgestelde versie

September 2007

Inhoud

1	Een plan-MER voor de partiële provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid	
1.1	Aanleiding.....	p.5
1.2	Het plan-MER en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid.....	p.5
1.3	Rol van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid.....	p.6
1.4	Leeswijzer.....	p.6
1.5	Nadere informatie.....	p.6
2	Plan-MER-plicht en -procedure	
2.1	Plan-m.e.r.-plicht.....	p.7
2.2	Plan-m.e.r.-procedure.....	p.7
3	Beleidskader	
3.1	Het Masterplan Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid.....	p.9
3.2	De partiële planherzieningen Overijssel 2000+ en Flevoland 2006.....	p.9
3.3	Plangebied en studiegebied.....	p.11
3.4	Relatie met ander beleid.....	p.13
3.5	Te nemen vervolgbesluiten.....	p.15
4	In plan-MER te beschouwen alternatieven	
4.1	Referentiesituatie en nulalternatief.....	p.17
4.2	Onderbouwing locatie bypass.....	p.17
4.3	Varianten voor de N23.....	p.18
4.4	Varianten voor de woningbouw.....	p.18
4.5	Varianten voor de invulling van de bypass.....	p.18
4.6	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.....	p.19
5	De milieubeoordeling: reikwijdte en detailniveau	
5.1	Criteria met betrekking tot doelbereik.....	p.21
5.2	Criteria met betrekking tot milieueffecten.....	p.21
5.3	Leemtes in kennis.....	p.24
6	Inhoud van het plan-MER	p.25

1 Een plan-MER voor de partiële provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid

1.1 Aanleiding

Project IJsseldelta behelst een integrale gebiedsontwikkeling voor het stedelijk netwerk Zwolle - Kampen. IJsseldelta bestaat uit twee deelprojecten: IJsseldelta-Noord met als doel de versterking van het Nationaal Landschap IJsseldelta en IJsseldelta-Zuid met als doel integrale stedelijke ontwikkeling van Kampen in combinatie met hoogwaterbescherming.

Voor IJsseldelta-Zuid is een masterplan opgesteld. Dit 'Masterplan Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta Zuid' is najaar 2006 door de gemeenteraden van Kampen, Zwolle, Oldebroek en Dronten, Provinciale Staten van Overijssel en het algemeen bestuur van Waterschap Groot Salland vastgesteld.

Belangrijk onderdeel van het masterplan is de aanleg van een bypass tussen de IJssel en het Drontermeer en de daarmee samenhangende kansen voor de woningbouwontwikkeling ten zuiden en ten westen van Kampen.

Een bypass is nodig om de verwachte hogere afvoeren van de IJssel in de toekomst veilig te kunnen verwerken. In het basispakket van de PKB Ruimte voor de Rivier is daartoe de maatregel zomerbedverdieping opgenomen. Voor de lange termijn opgave van de hoogwaterafvoer (na 2015) zal zomerbedverdieping niet toereikend zijn. Daarom is in de PKB voor een ruim gebied ten zuiden en westen van Kampen een planologische reservering opgenomen voor een nader te begrenzen bypass. De regio heeft met het masterplan de intentie vastgelegd om nu al te komen tot een concreet begrensde bypass als oplossing voor de hoogwaterafvoer en als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling en daarbij af te zien van de maatregel zomerbedverdieping.

Om die intentie tijdig, dat wil zeggen uiterlijk in 2015, te kunnen realiseren dient de ruime - planologische reservering te worden vervangen door een definitief begrensde bypass ten zuiden van Kampen. Daarmee ontstaat ook de ruimte voor onder andere woningbouw in het gebied ten westen van de bebouwde kom van Kampen. Voorwaarde daarvoor is dat eerst het streekplan wordt herzien en dat vervolgens een bestemmingsplan en een dijkverleggingsplan worden opgesteld.

De integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid wordt meegenomen in de integrale herziening van het Streekplan Overijssel 2000+, die eind 2009 is voorzien. Omdat de voorbereiding van de realisering van de bypass veel inspanning in korte tijd vraagt, wordt de ruimtelijke reservering van de bypass en de woningbouw ten westen van Kampen al eerder dan eind 2009 vastgelegd in een partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+.

De gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid maakt het ook nodig dat het Omgevingsplan Flevoland 2006 wordt herzien. Dit omdat deze ontwikkeling de Ecologische Hoofdstructuur van Flevoland beïnvloedt en doorsnijdt met infrastructuur. Even ten zuiden van het eiland Reve in het huidige Drontermeer zal een nieuwe schutsluis gerealiseerd worden en in de directe omgeving van de huidige Roggebotsluis is een stormvloedkering voorzien. De Roggebotsluis zal hiermee komen te vervallen en de bestaande oeververbinding van de N307 zal eveneens moeten worden aangepast. Dat houdt in dat een nieuwe locatie voor de oeververbinding globaal moet worden bepaald. Hiermee komt ook het tracé tussen oeververbinding en Dronten vast te liggen. Dat houdt in dat nu ook het tracé voor het Flevolandse deel van de toekomstige N23 moet worden vastgelegd.

1.2 Het plan-MER en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid

Op grond van artikel 7.2 en 7.2a van de Wet milieubeheer en het Besluit tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 moet ten behoeve van de besluitvorming over de partiële planherzieningen in Overijssel en Flevoland een plan-MER worden opgesteld. Dit omdat de partiële planherzieningen het kader scheppen voor een aantal m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten (zie hoofdstuk 2). Bovendien zijn deze activiteiten voorzien in of in de nabijheid van Natura 2000-gebieden en kunnen significante effecten niet op voorhand worden uitgesloten.

Het opstellen van het plan-MER is geen doel op zich, maar dient ertoe om het milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming door de provincies Overijssel en Flevoland over de partiële planherzieningen.

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid geven de beide provincies informatie over de reikwijdte en de aanpak van de milieueffectbeoordeling van de beide partiële planherzieningen, waarvan het plan-MER het resultaat zal zijn.

1.3 Rol van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid

Voor de plan-m.e.r.-procedure zijn de provincies Overijssel en Flevoland beide bevoegd gezag. Provincie Overijssel zal in deze procedure een coördinerende rol spelen.

De provincies hebben de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid gebruikt als gespreksdocument voor het raadplegen van bestuursorganen die bij de voorbereiding van de partiële planherzieningen betrokken zijn. De volgende partijen zijn bestuurlijk geraadpleegd:

- gemeente Kampen;
- gemeente Zwolle;
- gemeente Oldebroek;
- gemeente Dronten;
- Rijkswaterstaat IJsselmeergebied en Oost-Nederland;
- Ministerie van LNV;
- Staatsbosbeheer;
- Ministerie van VROM;
- Ministerie van OCW (Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten);
- Waterschap Groot Salland;
- Waterschap Zuiderzeeland;
- Waterschap Veluwe;
- provincie Gelderland.

Naast voornoemde partijen is de Klankbordgroep IJsseldelta-Zuid en de bewoners in en aan de rand van het gebied geconsulteerd. De concept-Notitie heeft gedurende vier weken ter inzage gelegen. Verder is de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. Aan de hand van de adviezen, reacties en zienswijzen is de concept-Notitie op onderdelen aangepast. De provincies Overijssel en Flevoland hebben de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid voor het plan-MER in september 2007 vastgesteld.

1.4 Leeswijzer

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiële Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid geeft informatie over verschillende aspecten van het op te stellen plan-MER.

Indien u meer informatie wilt over de plan-m.e.r.-plicht en -procedure raadpleegt u hoofdstuk 2. Wilt u meer weten over de beleidsmatige context van de partiële planherzieningen, dan vindt u deze informatie in hoofdstuk 3.

Informatie over de alternatieven die in het plan-MER worden beschouwd, is te vinden in hoofdstuk 4. Als u wilt weten welke milieuaspecten in het plan-MER worden beschouwd en op welke manier dat gebeurt, dan kunt u dit terugvinden in hoofdstuk 5. Ten slotte geeft hoofdstuk 6 een voorstel voor de inhoudsopgave van het op te stellen plan-MER.

1.5 Nadere informatie

Voor nadere informatie over deze notitie en de procedure voor de partiële herziening van de provinciale plannen kunt u terecht bij:

dhr. A. Otten, provincie Overijssel, tel 038 - 499 81 08.

Zie verder ook onze website www.ijsseldelta.info voor informatie over het project IJsseldelta en de te downloaden versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau IJsseldelta-Zuid.

2 Plan-m.e.r.-plicht en -procedure

2.1 Plan-m.e.r.-plicht

Het is verplicht om voorafgaand aan besluiten door een overheid over bepaalde plannen een plan-m.e.r.-procedure uit te voeren. Het gaat daarbij om plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige effecten voor het milieu. Meer concreet geldt de plan-m.e.r.-plicht ingeval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen:

- die het kader vormen voor toekomstige besluit-m.e.r.(beoordelingsplichtige) besluiten, of;
- waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet.

De partiële planherzieningen van de provincies Overijssel en Flevoland zijn plan-m.e.r.-plichtig, omdat deze als wettelijk verplicht plan (art 4a WRO) het kader vormen voor toekomstige besluiten over de volgende m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten:

- De inrichting van het landelijk gebied. Omdat sprake is van een beoogde functieverandering van meer dan 250 ha geldt voor deze activiteit een m.e.r.-plicht;
- De bouw van woningen. Omdat sprake is van de beoogde bouw van meer dan 2000 woningen buiten de bebouwde kom in de planperiode 2008-2018 geldt voor deze activiteit een m.e.r.-plicht;
- De aanleg van een primaire waterkering. Omdat de planherzieningen ruimte reserveren voor nieuwe waterkeringen langs de bypass geldt voor deze activiteit een m.e.r.-plicht;
- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven. Omdat in de partiële planherzieningen ruimte wordt gereserveerd voor in totaal meer dan 100 ligplaatsen geldt voor deze activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht;
- De wijziging of uitbreiding van een zee- of deltadijk of een rivierdijk. Omdat de dijken langs het Vossemeer en het Drontemeer worden aangepast (onder meer door middel van aanpassing aan kunstwerken) geldt voor deze activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht;
- De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, voor zover dit het tracé voor de toekomstige autoweg N23 met 2 x 2 banen tussen de gemeenten Dronten en Kampen betreft.

Mogelijk is er ook sprake van plan-m.e.r.-plicht omdat de partiële planherzieningen het kader kunnen vormen voor de activiteit 'winning van oppervlaktedelfstoffen'. Dit is het geval wanneer grond, die bij de aanleg van de bypass vrijkomt, wordt gebruikt bij woningbouw of aanleg van dijken en er bovendien sprake is van een winplaats van tenminste 100 ha.

De m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten vinden plaats in een gebied dat op grond van de bijlage horend bij het Besluit Milieueffectrapportage als 'gevoelig gebied' moet worden aangemerkt. Om die reden mag ook voor deze activiteiten van een m.e.r.-plicht worden uitgegaan.

Nagenoeg alle bovengenoemde activiteiten zijn voorzien in of in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden 'Veluwevloedmeren', 'Ketelmeer en Vossemeer' en 'Uiterwaarden IJssel'. Ten behoeve van het masterplan IJsseldelta-Zuid is in 2006 een vrijwillige milieubeoordeling uitgevoerd. Daaruit is naar voren gekomen, dat significante effecten op deze gebieden niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Er zal dus voor de partiële planherzieningen een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Ook om die reden is het dus verplicht een plan-MER op te stellen. De passende beoordeling maakt deel uit van het plan-MER.

2.2 Plan-m.e.r.-procedure

De plan-m.e.r.-procedure staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming over de partiële planherzieningen. Het plan-MER is dan ook op verschillende manieren gekoppeld aan de procedure van de partiële streekplanherzieningen:

- de ontwerp-partiële planherzieningen en het plan-MER worden gelijktijdig ter inzage gelegd;
- in de definitieve partiële planherzieningen dient te worden gemotiveerd wat er met de uitkomsten van het plan-MER in het plan is gebeurd.

De plan-m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

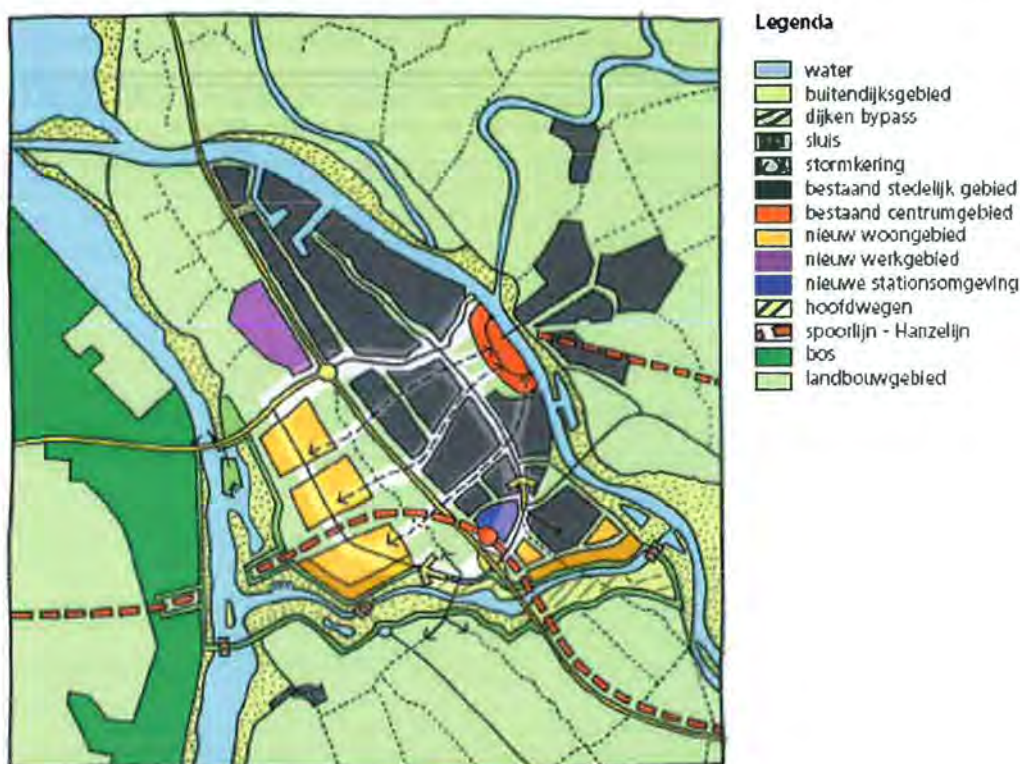
1. Openbare kennisgeving: het voornemen om een plan op te stellen en hiervoor een plan-m.e.r.-procedure te doorlopen moet op een geschikte wijze openbaar worden aangekondigd. Hierbij dient te worden aangegeven:
 - welke stukken waar en wanneer ter inzage worden gelegd;
 - wie op welke wijze en binnen welke termijn de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen naar voren te brengen;
 - of de Commissie m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen (daarbij dient expliciet te worden aangegeven of de redenen voor verplichte advisering door de Commissie m.e.r. van toepassing zijn);
2. Raadplegen partijen die met de uitvoering van het plan te maken kunnen krijgen over de reikwijdte en detailniveau van het plan-MER. Ten behoeve van deze raadpleging is deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Partiele Provinciale planherzieningen IJsseldelta-Zuid opgesteld;
3. Opstellen van het plan-MER, conform de bepaalde reikwijdte en het bepaalde detailniveau. Dit leidt tot een afzonderlijk rapport of tot een herkenbaar deel in de toelichting bij het betreffende ontwerpplan. Aan het plan-MER zijn inhoudelijke voorwaarden verbonden. Deze komen in paragraaf 2.3 aan bod;
4. Gezamenlijk ter inzage leggen van het plan-MER en de ontwerp-partiele planherzieningen. Tijdens de terinzagelegging toetst de Commissie m.e.r. het plan-MER;
5. De provincies zijn verplicht in de partiele planherzieningen te motiveren hoe met de resultaten van het plan-MER, de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. is omgegaan;
6. Conform de procedure voor de planherzieningen worden de definitieve partiele planherzieningen bekend gemaakt;
7. De daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het plan dienen in kaart te worden gebracht. In het plan-MER dient te worden aangegeven welke elementen van het plan voor evaluatie in aanmerking komen.

3 Beleidskader

3.1 Het Masterplan veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid

In de zuidelijke IJsseldelta staan de komende tijd tal van ontwikkelingen op stapel. De Hanzelijn wordt aangelegd, er wordt gewerkt aan een bypass voor de IJssel als alternatief voor zomerbedverdieping en voor de versterking van het Nederlandse wegennet worden de N307 en de N50 opgewaardeerd. Bovendien wil de gemeente Kampen juist in dit gebied de regionale woningbouwopgave realiseren, omdat dit in de noordelijke IJsseldelta niet wenselijk is: hier gelden de beperkingen van het nationaal landschap. Deze ontwikkelingen kunnen een belangrijke impuls geven aan de economische ontwikkeling, de recreatie en de natuur in de regio mits zij in onderlinge samenhang tot stand komen. Het Masterplan IJsseldelta-Zuid wil de kansen grijpen die zich nu voordoen om deze impulsen te realiseren.

Onder regie van de provincie Overijssel is het masterplan tot stand gekomen in een intensief en tot op individueel niveau uitgevoerd participatietraject. Het Ministerie van VROM wees de IJsseldelta in 2004 aan als landelijk voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie.



Figuur 1: Eindbeeld (2030) Integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid

Figuur 1 geeft het eindbeeld (2030) van de integrale gebiedsontwikkeling in het masterplan. In dit eindbeeld is op nationaal niveau een belangrijke bijdrage geleverd aan de opgave om ons land tegen hoogwater te beschermen. De versterking van de infrastructuur draagt bij aan belangrijke noord-zuid en oost-westverbindingen binnen Nederland en aan een betere bereikbaarheid van het noorden en het oosten. De bypass wordt een belangrijke schakel in de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast kan het gebied een belangrijke bijdrage leveren aan de Nederlandse inspanningen op het gebied van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water.

Op regionaal niveau biedt het masterplan perspectieven voor werkgelegenheid. De stationsgebieden van Dronten, Kampen en Zwolle bieden kansen voor gecoördineerde ontwikkeling. IJsseldelta biedt bovendien de kans om een hoogwaardig woonmilieu aan het water te ontwikkelen. De Hanzelijn en de opwaardering van N50 en N307 bieden betere verbindingen tussen Dronten, Kampen en Zwolle. Van deze integrale ontwikkeling kunnen ook zorg, midden- en kleinbedrijf, onderwijs en cultuur profiteren. Het masterplan wordt in fasen uitgevoerd. In 2013 komt de Hanzelijn in gebruik. In 2015 wordt de bypass inzetbaar. Tussen 2012 en 2030 vindt de woningbouw en de aanleg van nieuwe natuur plaats. De deelnemende partners hebben het masterplan bestuurlijk onderschreven. Op 18 januari 2007 hebben elf overheidspartijen, waaronder ook de Ministeries van VROM, V&W en LNV een intentieovereenkomst ondertekend om de realisatie van de integrale gebiedsontwikkeling, zoals vastgelegd in het Masterplan IJsseldelta-Zuid, mogelijk te maken en gezamenlijk te zoeken naar de hiervoor benodigde middelen. Daarmee gaat het project IJsseldelta-Zuid de volgende fase in. Het masterplan wordt ingebed in beide provinciale plannen en de structuurvisie van de gemeente Kampen. Ook wordt het plan in gedetailleerde plannen uitgewerkt.

3.2 Partiele streek- en omgevingsplanherzieningen Overijssel 2000+ en Flevoland 2006

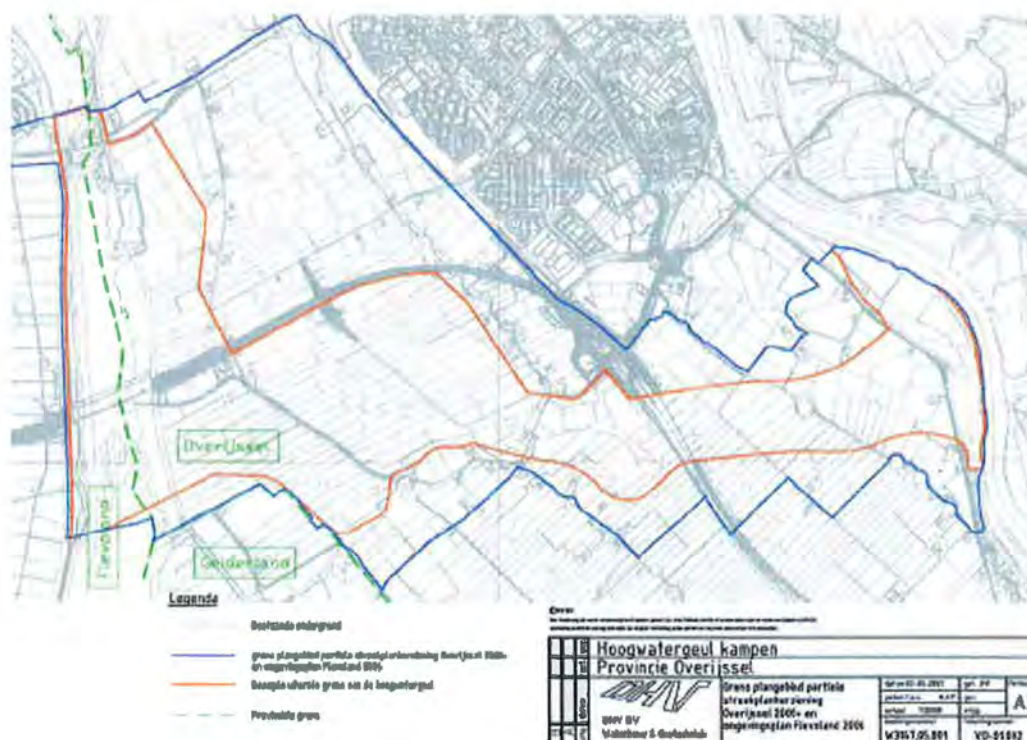
Met de partiële planherzieningen start het formele besluitvormingstraject voor het masterplan. Het vigerende Streekplan Overijssel 2000+ voorzagt al in de ombouw van de N50, de aanleg van de Hanzelijn en in woningbouw in het gebied Onderdijs. Deze ontwikkelingen worden (inclusief de ontwikkeling van de omgeving van het nieuwe station Kampen langs de Hanzelijn) ook in de partiële streekplanherziening opgenomen. Aanvullend hierop zal de partiële streekplanherziening voor het gebied Onderdijs ruimte reserveren voor een afronding van de woningbouw in dit gebied. Voor het overige worden in de partiële planherziening over deze ontwikkelingen geen verdergaande uitspraken gedaan dan in het vigerende Streekplan Overijssel 2000+. Omdat de bypass uiterlijk in 2015 moet kunnen functioneren voor overtollig IJsselwater, zal in de partiële planherzieningen ruimte worden gereserveerd voor de bypass en de daarvoor benodigde voorzieningen zoals dijken. Tussen 2008 en 2018 (de planhorizon van de partiële planherzieningen) zal naar verwachting een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave worden gerealiseerd. De hiervoor benodigde ruimte wordt eveneens in de partiële planherziening gereserveerd. De ombouw van de N307 naar autoweg N23 met 2 X 2 rijstroken is voorzien in het masterplan. In de intentieovereenkomst is overeengekomen dat een goede oplossing gevonden moet worden voor de (verkeers)situatie bij de Roggebotsluis en de N307, zodanig dat het toekomstbeeld van 2 X 2 (N23) niet onmogelijk wordt gemaakt. Uit de Strategische Milieubeoordeling voor het Omgevingsplan Flevoland 2006 is een voorkeustracé langs Roggebotsluis naar voren gekomen. Deze voorkeur is neergelegd in het Omgevingsplan. Het voorkeustracé zelf nog niet. De realisatie van de ombouw is voorzien in de periode 2015-2020.

In de partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006 worden de locaties van de oeververbinding N23 en het tracé van de N23 tussen de oeververbinding en Dronten, de stormvloedkering nabij Roggebot en de nieuwe schutsluis ten zuiden van het eiland Reve globaal vastgelegd. Het bepalen van de exacte locatie is onderwerp van het besluit-MER in de vervolgfase voor onder meer het dijkverleggingsplan.

Het in het masterplan opgenomen nieuwe bedrijventerrein ten westen van de N50 kan los van de financiering en de aanleg van de bypass tot stand komen. Bovendien dient de in het masterplan opgenomen locatie nog ruimtelijk te worden afgewogen ten opzichte van andere mogelijke locaties. Deze afweging vindt plaats in het kader van de voorbereiding van de structuurvisie van de gemeente Kampen. Om deze redenen wordt dit bedrijventerrein nu niet meegenomen in de partiële planherzieningen.

3.3 Plangebied en studiegebied

Onderstaande figuur 2 geeft een overzicht van het plangebied voor de partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+ en het Omgevingsplan Flevoland 2006 t.b.v. de realisatie van het Masterplan IJsseldelta Zuid met daarin ook de beoogde maximale grens voor de bypass.



Onderstaand kaartje (figuur 4) geeft een overzicht van het plan- en studiegebied voor de partiële herziening van het Omgevingsplan Flevoland 2006, voor zover het gaat om de tracékeuze voor de opwaardering van de N307 tussen de gemeente Dronten en de Roggebotsluis.



Figuur 4: overzicht plan- en studiegebied partiële herziening Omgevingsplan Flevoland 2006 m.b.t. tracékeuze toekomstige N23

Ten behoeve van de tracékeuze zullen in het plan-MER de effecten worden onderzocht voor de doorsnijdingen met infrastructuur van het Drontermeer en Vossemeer en het tracé voor de N23 tussen Dronten en Kampen.

Met betrekking tot het tracé van de N23 in Flevoland wordt hier het voorkeurstracé gegeven dat op grond van de Strategische Milieu Beoordeling (SMB) voor het Omgevingsplan Flevoland 2006 naar voren is gekomen.

3.4 Relatie met ander beleid

De partiële planherzieningen hebben verschillende relaties met ander beleid. Deze worden hier kort verkend. In het plan-MER worden deze relaties verder uitgewerkt.

PKB Ruimte voor de Rivier

De bypass die de partiële planherzieningen ruimtelijk mogelijk willen maken, beoogt een integraler en duurzamer alternatief te zijn voor de maatregel zomerverdieping die in de PKB is opgenomen voor het traject Zwolle-Ketelmeer. De bypass is overigens wel opgenomen in de PKB als noodzakelijke maatregel om hogere afvoeren dan om en nabij 16.600 m³/sec bij Lobith te kunnen accommoderen. Wanneer vóór uiterlijk 1 januari 2009 met alle partijen bestuurlijk commitment is verkregen over de financiering van de bypass, kan een zogenoemd Omwisselingsbesluit genomen worden om de bypass in het basispakket op te nemen in plaats van zomerbedverdieping. Door dit Omwisselingsbesluit wordt de planologische reservering voor een toekomstige bypass ten zuiden en westen van Kampen vervangen door een definitief begrensde bypass ten zuiden van Kampen. Vervolgens moet vóór uiterlijk 1 januari 2010 de Projectbeslissing genomen zijn.

Nota Ruimte

Project IJsseldelta is een belangrijke bouwsteen voor het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen. De door de Tweede Kamer aangenomen motie Van Bochove e.a. noemt in de Nota Ruimte (2004) de IJsseldelta als stedelijk samenwerkingsverband dat in aanmerking komt voor financiële steun van het Rijk 'voor ondermeer wonen, mobiliteit, water, de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de realisatie van bovenlokale voorzieningen'. In de Nota Ruimte is IJsseldelta voorts aangemerkt als landelijk voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie.

Streekplan Overijssel 2000+

Het Streekplan Overijssel 2000+ geeft voor de IJsseldelta aan dat in en om Zwolle en Kampen het accent ligt op economische functies. Voor het overige gebied geldt een ontwikkeling op basis van natuurlijke omstandigheden. In het streekplan is ook het ruimtelijk beleid voor de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) vastgesteld. De partiële herziening van het streekplan, waarvoor het plan-MER is bedoeld, beslaat het zuidelijk deel van de IJsseldelta. Het streekplan zal in 2009 integraal worden herzien en worden vervangen door een Provinciaal Omgevingsplan.

Omgevingsplan Flevoland 2006

De provincie Flevoland heeft eind 2006 het Omgevingsplan Flevoland 2006 vastgesteld. In dit omgevingsplan zijn de vier strategische plannen streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingsplan en verkeers- en vervoersplan geïntegreerd. De beoogde partiële streekplanherziening heeft relaties met het omgevingsplan, omdat het grootste deel van het Vossemeer en het Drontermeer binnen het plangebied vallen. Het Omgevingsplan bevat onder meer uitspraken met betrekking tot het voorkeurs tracé voor de N23, de duurzame instandhouding van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en het voorkomen van doorsnijdingen van ecologisch waardevolle gebieden met infrastructuur.

Zwolle-Kampen Netwerkstad Visie 2030

De gemeenteraden van Kampen en Zwolle en Provinciale Staten van Overijssel hebben in het eerste kwartaal van 2006 de Zwolle-Kampen Netwerkstad Visie 2030 vastgesteld. In die visie is het project IJsseldelta-Zuid als één van de tien boegbeelden aangemerkt.

Strategische Visie Kampen 2030

De gemeenteraad van Kampen heeft op 30 juni 2004 de Strategische Visie Kampen 2030 vastgesteld. Hierin heeft de gemeente gekozen voor woningbouw over de Zwartendijk op basis van de volgende argumenten:

- Ontwikkeling van de stad in zuidwestelijke richting past bij de stedenbouwkundige opzet van Kampen, de afstand tot de oude binnenstad blijft ook voor dit nieuwe woongebied overbrugbaar;
- De ontwikkeling sluit aan bij een aantal grootschalige ingrepen die in de nabije toekomst opstapelen: de ontwikkeling van nieuwe werklocaties bij de N50, de opwaardering van de N50, de realisatie van de N23, de aanleg van de Hanzelijn met een nieuw station en de aanleg van de bypass van de IJssel;
- Er is in dit gebied een grote variatie aan woonmilieus mogelijk, waaronder zeer bijzondere watergebonden milieus;
- Dit gebied is op een dusdanige wijze te ontwikkelen dat een zelfstandige wijk met een goed voorzieningenniveau kan ontstaan op het gebied van bijvoorbeeld scholen, winkels en zorg.

Structuurvisie Kampen 2030

De gemeente Kampen zal ongeveer gelijktijdig met de partiële planherzieningen van de beide provincies haar ruimtelijk beleid voor het hele gemeentelijke grondgebied voor de periode tot 2030 formuleren. Voor deze structuurvisie zal naar verwachting ook een plan-MER worden opgesteld. De ontwerp-structuurvisie en het eventuele bijhorende plan-MER worden naar verwachting begin 2008 ter inzage gelegd. Er zal in de voorbereiding een nauwe afstemming plaatsvinden tussen deze partiële planherzieningen en de structuurvisie, als ook - indien aan de orde - tussen de beide plan-m.e.r.-trajecten.

Inrichtingsplan Veluwerandmeren (IIVR)

Het Inrichtingsplan Veluwerandmeren heeft als doel versterking van natuur en uitbreiding van recreatie. Het inrichtingsplan heeft als zodanig geen wettelijke status, maar met ondertekening van een convenant hebben betrokken overheden aangegeven dat ze achter het plan staan. Het convenant is een startsein voor nadere uitwerking, realisatie van in het plan opgenomen maatregelen en in enkele gevallen ook uitbreiding van bestaand beleid.

Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit IJssel

De Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit IJssel geeft een nadere uitwerking voor de IJssel van het Nationaal en Regionaal Ruimtelijk Kader zoals die voor het rivierengebied zijn opgesteld. De handreiking heeft tot doel om vanuit ruimtelijke kwaliteit ontwerpuitgangspunten te leveren voor alle ruimtelijke initiatieven die in en om de rivier worden genomen. Rijk en regio geven met deze handreiking hun gezamenlijke visie op de manier waarop nieuwe ontwikkelingen vanuit ruimtelijke kwaliteit benaderd moeten worden.

3.5 Te nemen vervolgbesluiten

Nadat de partiële planherzieningen zijn vastgesteld zullen nog verscheidene vervolgbesluiten genomen moeten worden en diverse procedures doorlopen moeten worden. De belangrijkste zijn hieronder genoemd.

Goedkeuring partiële planherzieningen ex art 19j Natuurbeschermingswet

De partiële planherzieningen moeten op grond van artikel 19j lid 1 van de Natuurbeschermingswet goedgekeurd worden door de minister van LNV. Deze goedkeuring is vereist indien gelet op instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het aangewezen gebied kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Besluit-m.e.r.-plichtige besluiten in vervolgtraject

Nadat de partiële planherzieningen zijn vastgesteld moeten verschillende vervolgbesluiten genomen worden. Verschillende van deze besluiten gaan over activiteiten die als besluit-m.e.r.-plichtig moeten worden aangemerkt (woningbouw, functiewijziging, aanleg, wijzigingen uitbreiding primaire waterkering). Op dit moment worden als de belangrijkste in het vervolgtraject te nemen besluit-m.e.r.-plichtige besluiten voorzien:

- de vaststelling door de gemeenteraad van Kampen van het bestemmingsplan voor de bypass en de woningbouw;
- de goedkeuring door GS Overijssel en GS Flevoland van het dijkverleggingsplan;
- De aanpassing van het bestemmingsplan voor de toekomstige N23 als autoweg met 2x2 rijbanen en de oplossingen voor de bypass bij Roggebot en Reve.

In het vervolg van het plantraject wordt nagegaan of ten behoeve van de vergunning voor in het plan opgenomen ontgroningen eveneens een besluit-m.e.r. dient te worden opgesteld.

Vergunningen en ontheffingen

Ten behoeve van de uitvoering van de activiteiten die met de partiële planherzieningen worden beoogd zijn voorts verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. In hoofdlijnen gaat het om de vergunningen en ontheffingen uit de onderstaande tabel. In het vervolg van het plan- en uitvoeringstraject zal dit overzicht waar nodig worden aangescherpt en verfijnd.

Vergunning/ontheffing	Ingeval van	Bevoegd gezag
Natuurbeschermingswet vergunning (ex art 19d en 19f)	Projecten die niet direct verband houden met of nodig zijn voor beheer N2000-gebieden	Ministerie van LNV (voor maatregelen en voorzieningen die nodig zijn met het oog op de ontwikkeling, werking en bescherming van de waterhuishoudkundige hoofdsystemen) GS Flevoland (voor overige maatregelen in N2000-gebieden in randmeren) GS Gelderland (voor overige maatregelen in N2000-gebied Uiterwaarden IJssel)
Ontheffing ex art 75 Flora- en faunawet	Voor werkzaamheden die gevolgen kunnen hebben voor wettelijk beschermde soorten	Minister van LNV

Vergunning op grond van Wet beheer rijkswaterstaatswerken	Voor werkzaamheden in en aan rijkswaterstaatswerken (rivieren, uiterwaarden, meren, rijkswegen en bijbehorende civieltechnische werken)	RWS-ON voor de IJssel en de N50 en RWS-IJsselmeergebied voor de randmeren
Vergunning Ontgrondingenwet	Voor ontgrondingen (graven vaargeul bypass)	GS Overijssel; RWS-IJsselmeergebied bij ontgrondingen in randmeren
Ontheffing Keur Waterschap	Bij bouwen op, aan of bij een waterkering	Waterschappen Groot Salland en Zuiderzeeland
Peilbesluit	Ingeval van peilaanpassing al dan niet tezamen met functieverandering in de bypass, in het woongebied of in de randmeren	GS Overijssel voor de bypass en het woongebied en RWS-IJsselmeergebied voor de randmeren
Goedkeuring nieuw dijkkringgebied	Door aanleg bypass ontstaat een nieuw dijkkringgebied rondom Kampen	Algemene Maatregel van Bestuur op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, gehoord de voor de betreffende dijkkringgebieden en primaire waterkeringen bevoegde colleges van gedeputeerde staten en beheerders (art. 2 lid 2 Wet op de waterkering)
Vergunning(en) in kader van de Wet bodembescherming	Voor het omgaan met schone of (licht) verontreinigde grond	GS Overijssel; RWS-ON voor de IJssel en RWS-IJsselmeergebied voor de randmeren
Vergunning in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewater	Bij iedere verontreiniging van water of aanleg van nieuwe lozingspunten	RWS-ON voor de IJssel en RWS-IJsselmeergebied voor de randmeren
Vergunningen op grond van de Wegenwet en de Wegenverkeerswet	Bij afsluiting van wegen, verkeersomleiding, tijdelijke bebording	Gemeenten Kampen en Dronten
Bouwvergunning	Voor bouw van woningen	Gemeenten Kampen en Dronten
Sloop van woningen	Voor sloop van bouwwerken	Gemeenten Kampen en Dronten
Kapmelding of –vergunning Boswet	Afhankelijk van locatie en omvang/ oppervlakte van te kappen bomen/ opstand	Een kapmelding bij het Ministerie van LNV, dan wel melding of vergunningaanvraag bij provincies Overijssel en Flevoland
Aanpassing Natuurgebiedsplan Overijssel en evt. Flevoland	In geval van verandering in de begrenzing/ invulling van de Ecologische Hoofdstructuur	GS Overijssel en evt. Flevoland

Tabel 1: Overzicht vergunningen en ontheffingen

4 In plan-MER te beschouwen alternatieven

4.1 Referentiesituatie en nulalternatief

Als vergelijkingsbasis voor de effectbeschrijving wordt in het plan-MER een referentiesituatie onderscheiden. Deze referentiesituatie gaat uit van de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. De verdieping van het zomerbed is geen onderdeel van de referentiesituatie. Evenmin wordt in de referentiesituatie voorzien in de huidige vraag naar woningen en in het oplossen van knelpunten in de infrastructuur. Uitzondering daarop vormen maatregelen en voorzieningen waarover thans formele besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze maken wel deel uit van de referentiesituatie.

De partiële planherziening van de provincie Overijssel beoogt de ruimte te reserveren voor de bypass en de stedelijke uitleg van Kampen aan de westzijde. De partiële planherziening van de provincie Flevoland beoogt de locaties globaal vast te leggen van de doorsnijdingen van de EHS met infrastructuur en het tracé voor de N23 op Flevolands grondgebied. Het nulalternatief in het plan-MER is dan ook de situatie waarin deze ontwikkelingen zich niet zullen voordoen. Concreet betekent dit, dat het nulalternatief er in hoofdlijnen als volgt uitziet:

- De hoogwateropgave voor de periode tot 2015 wordt ingevuld door middel van verdieping van het zomerbed van de IJssel in het traject Zwolle-Ketelmeer;
- Als gevolg daarvan blijven de maatregelen, nodig voor de aanleg van de bypass (graven van vaargeul, de aanleg van nieuwe dijken, aanpassing van dijken en kunstwerken langs Dronten- en Vossemeer) vooralsnog achterwege;
- Naast de inrichtingsmaatregelen voor de bypass blijven ook inrichtingsmaatregelen voor nieuwe natuur achterwege;
- De planologische reservering voor een toekomstige bypass (voorzien na 2015) blijft op het hele gebied ten westen van Kampen rusten. Dit betekent dat in dit gebied geen (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn die een toekomstige aanleg van een bypass kunnen belemmeren. Na 2015 zal deze reservering in een concrete begrenzing worden omgezet en zal tot aanleg van een bypass worden overgegaan;
- Van de bruto woningbouwproductie (tot 2030) zal één derde deel binnenstedelijk worden geaccommodeerd. Het overige deel dient door middel van uitleg te worden gerealiseerd. Deze uitleg is in het masterplan voorzien ten westen van Kampen. In het nulalternatief kan de opgave voor de uitleg niet in dit gebied worden ingevuld als gevolg van de planologische reservering voor de bypass, voorzien na 2015. Er wordt daarom in het nulalternatief uitgegaan van een andere locatie om deze opgave te accommoderen, namelijk nabij IJsselmuiden, (zie ook paragraaf 4.4);
- Omdat de woningbouwopgave op een andere locatie wordt ingevuld, zullen aan de woonomgeving gebonden recreatieve ontwikkelingen zich elders in de regio voordoen. Naar verwachting zal de in de partiële planherzieningen voorziene jachthavencapaciteit buiten het plangebied worden gerealiseerd;
- Als er geen maatregelen worden genomen voor de verkeerssituatie bij Roggebotsluis, dan loopt het verkeer bij Roggebotsluis vast. Voor het traject tussen Dronten en Roggebot worden voor 2010 parallelwegen voor langzaam verkeer aangelegd. Dit biedt alleen een oplossing voor de verkeerssituatie voor zeer korte termijn.

Het nulalternatief is dus probleemoplossend bij de huidige maatgevende afvoer en de voorziene vraag naar woningen, maar past niet binnen de intenties van het masterplan. Maar het is niet volledig uit te sluiten dat de in het nulalternatief beschreven situatie zich zal voordoen. In het plan-MER zullen de milieueffecten en de hydrologische effecten van het nulalternatief dan ook volwaardig worden verkend aan de hand van het beoordelingskader (zie hoofdstuk 5).

4.2 Onderbouwing locatie bypass

De principekeuze voor een bypass als oplossing voor hogere rivierafvoeren kan op verschillende manieren worden ingevuld. Om deze bandbreedte te verkennen zijn in 2005 zes verschillende scenario's ontworpen en op hoofdlijnen op hun (milieu-)effecten verkend. Het bleek dat één scenario een aantal sterke positieve punten (ambities voor versterking Natura 2000 en de EHS, alsmede natuurlijke peildynamiek) combineerde met relatief beperkte negatieve effecten, vergeleken met de andere scenario's. Bovendien kon dit scenario op brede maatschappelijke steun

rekenen. Dit zogeheten voorkeursscenario vormde dan ook de basis voor de invulling van de bypass in het masterplan.

Van de in 2005 onderzochte scenario's zal in het plan-MER worden verkend in hoeverre hiermee de doelen van het masterplan redelijkerwijze kunnen worden gehaald. De scenario's die aan dit criterium voldoen en die vanwege de inmiddels genomen besluiten omtrent de Hanzelijn nog steeds als realistisch zijn aan te merken zullen op hun milieueffecten worden verkend. Daarbij zal met name worden ingegaan op de mate waarin deze scenario's de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden 'Veluwerandmeren' en 'Ketelmeer en Vossemeer' beïnvloeden. Bovendien zal worden gemotiveerd welke (milieu-)overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het voorkeursscenario.

Binnen de ruimtelijke contouren van het voorkeursscenario zijn nog keuzes mogelijk met betrekking tot de inrichting van de bypass. Deze komen in paragraaf 4.5 aan bod.

4.3 Varianten voor de N23

Voor het Omgevingsplan Flevoland 2006 is in de SMB een aantal alternatieve tracés verkend. Vanwege de plannen voor IJsseldelta Zuid moeten de doorsnijdingen van de EHS (globaal) worden vastgelegd. De locaties van deze doorsnijdingen bepalen het tracé van de N23 op Flevolands grondgebied tussen Dronten en de randmeren en op Overijssels grondgebied tussen de randmeren en Kampen. Daarom moet nu een keuze uit de tracés worden vastgelegd. In het plan-MER zal de SMB voor het Omgevingsplan Flevoland worden geactualiseerd. Daartoe zullen de milieueffecten van de N23 zowel in Flevoland als in Overijssel op het bij de planherzieningen passende detailniveau in beeld gebracht worden.

De plan-MER zal daarbij ook inzicht geven in de globale locatie van de oeververbinding in de N23 en in de milieurandvoorwaarden met betrekking tot de inrichting en inpassing ervan. Er zal daarbij globaal worden ingegaan op vier mogelijke typen inrichting van een oeververbinding (te weten tunnel, hoge vaste brug, lage beweegbare brug en aquaduct) en op de mogelijkheden deze typen oeververbinding te combineren met de nieuwe hoogwaterkering. Deze randvoorwaarden zullen worden verkend voor een drietal locaties (ten noorden, op huidige locatie en ten zuiden van de huidige Roggebotsluis).

4.4 Varianten voor de woningbouw

Met de partiële planherziening neemt de provincie Overijssel een eerste besluit over de reservering van ruimte voor de bovenlokale woningbouwopgave. In het plan-MER wordt de noodzaak van deze opgave onderbouwd. Bovendien wordt verkend op welke locaties (naast de beoogde locatie in het masterplan en de locatie opgenomen in het nulalternatief) deze woningbouwopgave redelijkerwijs kan worden geacommodeerd en wat daarvan de milieugevolgen zijn. Als mogelijke locaties ten westen en zuiden van Kampen zullen in ieder geval in beschouwing worden genomen:

- Het gebied Onderdijs;
- De omgeving van het nieuwe station langs de Hanzelijn;
- Polder Dronthen ten zuiden van de Hanzelijn;
- Polder Dronthen ten noorden van de Hanzelijn.

In het plan-MER zullen varianten voor de woningbouw worden verkend, waarbij de bovenlokale woningbouwopgave met verschillende dichtheden en typen woonmilieus op combinaties van bovengenoemde locaties wordt gerealiseerd.

4.5 Varianten voor de invulling van de bypass

Het voorkeursscenario voor de bypass is inmiddels op onderdelen geoptimaliseerd ten opzichte van het masterplan. De 'maatwerkoplossingen' zullen in het plan-MER op hun milieueffecten worden gecheckt. Binnen de bandbreedte van het voorkeursscenario is nog een aantal keuzen aan de orde:

- Keuze met betrekking tot de ruimtelijke en functionele invulling van de bypass. In beginsel krijgt de bypass de functies hoogwaterafvoer, natuur en (deels) recreatief medegebruik. De belangrijkste openliggende keuze is, in hoeverre het gegeven van een bypass wordt benut voor de ontwikkeling van innovatieve woonmilieus. Concreet zou dit inhouden dat de dijk van de bypass binnendijs wordt teruggelegd, waardoor ruimte ontstaat voor woningen in de bypass. Voor deze woningen dienen wel voorzieningen te worden getroffen, bijvoorbeeld door te bouwen

op terpen, waardoor de waterveiligheid tot tenminste 2100 is gegarandeerd. Beide opties (wonen binnen en wonen buiten de bypass) worden als alternatieven in het plan-MER beschouwd. Dit leidt tot de volgende alternatieven:

- Verbrede bypass ten behoeve van de bouw van circa 1.000 buitendijkse woningen op terpen; overige woningen binnendijs;
- Begrenzing bypass conform hydraulische randvoorwaarden, alle woningen binnendijs te realiseren;
- Keuze met betrekking tot de inrichting van de bypass. De inrichting van de bypass hangt met name samen met de keuze voor het watersysteem in de bypass (meer of minder toelaten van natuurlijke, door opwaaiing vanuit de randmeren en/of inundatie vanuit de IJssel veroorzaakte dynamiek in de bypass). Omdat deze keuze niet leidt tot een andere afweging van de ruimtelijke reservering voor de bypass in de partiële planherzieningen, wordt de inrichtingskeuze voor de bypass op een later tijdstip gemaakt, namelijk in het bestemmingsplan voor de bypass aan de hand van verkenning van alternatieven in het besluit-MER bij het ontwerp-bestemmingsplan. Niettemin wordt in het plan-MER wel een doorkijk gemaakt naar deze inrichtingskeuze en de mogelijke milieugevolgen ervan, omdat deze van invloed kunnen zijn op de gevolgen van het masterplan voor Natura 2000-doelen. De volgende inrichtingsprincipes worden in dat kader beschouwd:
 - Minimale vergraving van het maaiveld in de bypass (de zogeheten 'groene' bypass);
 - Maximale ruimte voor de IJssel, zodat de bypass bij regelmatig voorkomende waterstanden als rivierarm van de IJssel functioneert;
 - Maximale ruimte voor opwaalingsdynamiek vanuit de randmeren.
 Deze inrichtingsprincipes worden in het plan-MER gecombineerd tot een beperkt aantal onderscheidende varianten, die alle aan de hydraulische randvoorwaarden voldoen. Bij deze varianten zal globaal de toekomstige vegetatieontwikkeling worden verkend in relatie tot abiotische processen zoals opwaaiing en rivierstroming en de consequenties daarvan voor toekomstig beheer in relatie tot veiligheid;
- Keuze met betrekking tot een optimale afstemming van de verkeersoplossing en de benodigde maatregelen vanwege de bypass bij Roggebot.

4.6 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het is niet wettelijk verplicht om in een plan-MER een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te formuleren. In het plan-MER zal niettemin een afzonderlijk MMA worden ontwikkeld, gebaseerd op de doelen en uitgangspunten van het masterplan. Dit gebeurt om verschillende redenen:

1. In het kader van de uit te voeren passende beoordeling (zie hoofdstuk 5) kan de conclusie aan de orde zijn dat de activiteiten die door de partiële planherzieningen worden mogelijk gemaakt kunnen leiden tot significante effecten op Natura 2000-soorten of -habitats. In dat geval zal gekeken moeten worden in hoeverre alternatieven zonder deze effecten mogelijk zijn;
2. Om richting te geven aan een voor het milieu zo gunstig mogelijke inrichting is het wenselijk om in het plan-MER een doorkijk te geven naar de inrichtingsfase, om zo de ontwerpgegevens voor die fase tijdig te kunnen focussen op maximale milieuwinst en kansen voor (nieuwe) natuur.

In het plan-m.e.r.-traject zal op basis van de uitgangspunten van het voorkeursscenario een MMA worden ontwikkeld en op milieueffecten beoordeeld. In dit MMA zal onder meer worden ingegaan op:

- het tot stand brengen van een duurzaam watersysteem;
- het minimaliseren van effecten op Natura 2000-gebieden en de EHS;
- het maximaliseren van de oppervlakte en kwaliteit van nieuwe natuur;
- het mitigeren van hydrologische effecten van de bypass.

5 De milieubeoordeling: reikwijdte en detailniveau

De met de partiële planherzieningen beoogde ontwikkelingen worden op hun milieueffecten getoetst. Dit gebeurt aan de hand van twee verschillende soorten toetsingscriteria:

1. criteria die inzicht geven in de mate waarin met de partiële planherzieningen de doelen van het masterplan worden gehaald;
2. criteria die inzicht geven in de milieueffecten die als gevolg van de ontwikkelingen, voorzien in de partiële planherzieningen worden verwacht.

Ten behoeve van het masterplan is in het voorjaar van 2006 de 'Vrijwillige milieubeoordeling IJsseldelta-Zuid' uitgevoerd. In deze milieubeoordeling stond een - informele - toets van het masterplan aan de vereisten van de Kaderrichtlijn Water en aan natuurwetgeving en -beleid (Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur) centraal. Dit om zo tijdig de potentiële wettelijke belemmeringen voor de realisering van het masterplan in beeld te krijgen. Daarnaast ging de vrijwillige milieubeoordeling in op de mate waarin het masterplan bijdroeg aan de doelen van Kaderrichtlijn en Natura 2000. Informatie op deze onderdelen zal in het plan-MER worden opgenomen en waar nodig worden aangevuld of geactualiseerd. Richtinggevend daarvoor zijn de aanbevelingen die in de vrijwillige milieubeoordeling zijn geformuleerd ('opgaven') voor het vervolgtraject. Aan andere milieuthema's zoals landschap, het 'grijze' milieu en ruimtegebruik is in de vrijwillige milieubeoordeling geen aandacht besteed. Informatie over de milieugevolgen op deze thema's zal dan ook in dit plan-MER worden gegenereerd, op het detailniveau dat past bij de partiële planherzieningen. De milieueffecten zullen in de eerste plaats in beeld worden gebracht voor de planperiode van de partiële planherzieningen (2008-2018). Daarnaast zal een doorkijk worden gegeven naar de mogelijke milieueffecten van de ontwikkelingen op langere termijn.

Het plan-MER zal niet alleen inzicht geven in de milieueffecten, maar ook in de kosten van (zowel aanleg als beheer en onderhoud) voorzover dit voor een goede afweging van alternatieven en varianten ten behoeve de besluitvorming omtrent de partiële planherziening noodzakelijk is.

5.1 Criteria met betrekking tot doelbereik

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat het masterplan door verschillende ontwikkelingen in samenhang te faciliteren een forse impuls wil geven aan economie, natuur en recreatie. In dit plan-MER wordt dit vertaald door aan de hand van de volgende criteria (zie onderstaande tabel) inzicht te geven in de mate waarin de onderdelen van het masterplan, voorzien in de partiële planherzieningen vanuit milieuoptiek bijdragen aan een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de regio.

Thema	Criterium	Wijze van beschrijving in plan-MER
Veiligheid	Gerealiseerde waterstandsverlaging op de IJssel (in centimeters) bij maatgevende afvoer	Kwantitatief
	Beschermingsniveau van woon- en werkvoorzieningen	Kwantitatief
	Robuustheid ten opzichte van toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld zeespiegelrijzing)	Kwalitatief
Leefbaarheid	Mate waarin wordt bijgedragen aan een duurzaam vitaal platteland	Kwalitatief
	Mate waarin het plan bijdraagt aan een attractief woon-, werk- en recreatiemilieu	Kwalitatief
Watersysteem	Mate waarin wordt bijgedragen aan een duurzaam watersysteem	Kwalitatief
Natuur	Mate waarin een bijdrage wordt geleverd aan de instandhoudingsdoelen Natura 2000	Kwantitatief (oppervlakten) en kwalitatief (soorten en habitattypen)
	Mate waarin een bijdrage wordt geleverd aan de Ecologische Hoofdstructuur	Kwantitatief (oppervlakten) en kwalitatief (doeltypen en -soorten)
Ruimtelijke kwaliteit	Mate waarin het plan kansen creëert voor synergie tussen functies	Kwalitatief
	Mate waarin kansen om met bypass nieuwe elementen aan het landschap toe te voegen worden benut	Kwalitatief
	Mate waarin bijzondere nieuwe kwaliteiten tot ontwikkeling worden gebracht	Kwalitatief

Tabel 2: criteria voor doelbereik in het plan-MER

5.2 Criteria met betrekking tot milieueffecten

De milieueffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen, die met de partiële planherzieningen mogelijk worden gemaakt, en van alternatieven en scenario's genoemd in hoofdstuk 4, worden beschreven aan de hand van onderstaand beoordelingskader (tabel 3). Voor elk van de aan de orde zijnde m.e.r.- (beoordelingsplichtige) activiteiten is in de tabel aangegeven welke milieugevolgen in de plan-MER in beschouwing genomen zullen worden. De milieugevolgen zullen afzonderlijk voor de verschillende m.e.r.- (beoordelingsplichtige) activiteiten in beeld worden gebracht. Dit is met name nodig voor de beoordeling van de verschillende activiteiten in het licht van wettelijke en beleidskaders. Daarnaast zal de plan-MER ingaan op de interactie van de effecten van de verschillende activiteiten. Voor wat betreft de milieugevolgen van de verschillende in het voortraject verkende scenario's zal de nadruk liggen op de criteria die relevant zijn voor een alternatieventoets in het kader van de passende beoordeling. Dat betekent dat de scenario's vooral bekeken worden op de thema's natuur en water.

Thema en criterium	Functie- verandering	Jachthaven	Bouw van woningen	Aanleg/ wijziging/ uitbreiding primaire waterkering
Water¹				
- Peildynamiek randmeren en inundaties vanuit de IJssel	X	X	X	X
- Verandering oppervlaktewatersysteem	X		X	X
- Waterberging	X		X	
- Grondwaterstromen en -standen	X		X	X
- Oppervlaktewaterkwaliteit	X	X	X	X
- Grondwaterkwaliteit	X			
Bodem				
- Bodemprofiel en zetting	X		X	X
- Bodemkwaliteit/nalevering uit de bodem	X	X		
- Vrijkomende (verontreinigde) grond	X	X	X	X
Natuur²				
- Ruimtebeslag (verlies van leef-, broed- of voedselgebied)	X	X	X	X
- Beïnvloeding natuur door verandering waterhuishouding	X	X	X	X
- Ecologische relaties en barrièrewerking	X	X	X	X
- Verstoring door geluid of menselijke activiteit		X	X	
- Mogelijkheden voor natuurlijke inrichting	X	X	X	X
- Biodiversiteit	X	X	X	X
Landschap, archeologie, cultuurhistorie				
- Geomorfologie	X	X	X	X
- Archeologie	X	X	X	X
- Cultuurhistorische elementen en patronen	X	X	X	X
- Visueel-ruimtelijke kenmerken en structuur	X	X	X	X
- Belevingswaarde	X	X	X	X
Verkeer en vervoer				
- Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid wegen	X	X	X	X
- Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid OV	X	X	X	
- Verkeersveiligheid	X		X	
- Verkeersafwikkeling beroepsvaart				X
- Verkeerstoename tijdens de uitvoering	X		X	X
Milieu				
- Geluidbelasting oppervlakt (wonen, natuur)	X	X	X	
- Luchtkwaliteit	X		X	
- Externe veiligheid	X		X	
- Hinder bij de uitvoering	X	X	X	X
- Gezondheid	X	X	X	
Ruimtegebruik				
- Landbouw	X		X	X
- Recreatie	X	X	X	X
- Woonmilieu	X		X	
- Mogelijkheden voor combineren van functies	X		X	

Tabel 3: beoordelingskader plan-MER

1. In het plan-MER zal een verband worden gelegd met de watertoets
2. Op basis van uitkomsten op de natuurcriteria wordt aangegeven wat de effecten voor het juridisch kader betekenen: de passende beoordeling wordt uitgewerkt, alsook de toets aan het EHS-beleid en de – voor plan-m.e.r. globale – toets aan Flora- en faunawet

Water

Het plan-MER zal bij de effectbeschrijving voor het thema water zich onder meer richten op het leveren van de bouwstenen voor de aanvulling op de - in de vrijwillige milieubeoordeling uitgevoerde - toets aan de Kaderrichtlijn Water-doelen (chemische toestand, ecologische toestand), voorzover deze thans in het Kaderrichtlijn Water-planproces zijn ontwikkeld. Ten behoeve van de passende beoordeling (zie onder Natuur) zal in het plan-MER in kwantitatieve zin worden ingegaan op de processen rondom fosfaat in het (als gevolg van de aanleg van de bypass) verkleinde Drontermeer en de mogelijke oplossingen daarvoor, zoals vermindering van de fosfaatbelasting op het Drontermeer. Ook wordt in dit kader ingegaan op veranderingen in peildynamiek in de randmeren. Voorts wordt gekeken naar veranderingen in maatgevende waterstanden op de randmeren en de mogelijke gevolgen daarvan voor de hoogwaterbescherming van Flevoland en Gelderland. Ook zal het plan-MER de gevolgen van de aanleg van de bypass voor de grondwatersystemen van IJssel, Randmeren en Veluwe en de waterhuishouding in de omgeving verkennen. Dit gebeurt aan de hand van modellering van het geohydrologisch systeem.

Bodem

In het plan-MER wordt een beschrijving van de bodemopbouw van het gebied, zowel van de ondergrond als van de deklaag, opgenomen en van de verwachte veranderingen daarin. In het plan-MER zal voorts aandacht worden besteed aan de mate waarin de aanleg van een watervoerende bypass kan leiden tot het vrijkomen van stoffen uit de bodem (de vrijwillige milieubeoordeling geeft aan dat er met name risico's bestaan voor de nalevering van fosfaat, chloride en nikkel). Voorzover dit risico's kan opleveren voor de Natura 2000-gebieden zullen deze in beeld worden gebracht. Aangegeven wordt welke oplossingen deze risico's kunnen voorkomen of beperken. Voorts wordt globaal inzicht gegeven in de grondstromen die als gevolg van het plan worden verwacht.

Natuur

De beschrijving van de gevolgen (zowel permanente gevolgen als tijdelijke gevolgen bij de uitvoering) van de ontwikkelingen die met de partiële planherzieningen mogelijk worden gemaakt zal met name zijn gericht op de vraag in hoeverre deze gevolgen zijn te verenigen met wetgeving en beleid:

- Het uitwerken van de passende beoordeling voor de Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer/Vossemeer. Ook zal worden ingegaan op de mogelijke gevolgen voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel. De passende beoordeling zal onderdeel uitmaken van het plan-MER en is qua abstractieniveau gericht op de besluitvorming ten behoeve van de partiële planherzieningen en de goedkeuring hiervan door de minister van LNV op basis van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet. Milieugevolgen waarvoor een passende beoordeling aan de orde kan zijn, zijn onder meer:
 - De gevolgen van het verkleinen van het Drontermeer en het vergroten van het Vossemeer door zuidwaartse verplaatsing van de Roggebotsluis, in het bijzonder de gevolgen van verandering in fosfaatbalans voor kwalificerende habitats en soorten;
 - De veranderingen in de oeverlanden van Drontermeer en Vossemeer / Ketelmeer als leefgebied van kwalificerende soorten als gevolg van het aantakken van de bypass aan de randmeren;
 - De toenemende recreatieve druk en daarmee samenhangende verstoring van kwalificerende soorten en aantasting van specifieke beschermde kwaliteiten zoals rust en openheid als gevolg van onder meer het grotere aantal woningen;
 - De gevolgen van het verlies aan open grasland als gevolg van de woningbouw voor de ecologische relaties tussen slaap- en voedselgebieden van kwalificerende soorten.

Er zal ook aandacht worden gegeven aan mogelijke cumulatieve effecten. Indien blijkt dat sprake kan zijn van significante effecten, zal in het plan-MER het zogeheten ADC-traject worden doorlopen. Ook zal het plan-MER – mede aan de hand van de uitkomsten van het geohydrologisch onderzoek - ingaan op de kansen die het gebied biedt voor natuurontwikkeling en de mogelijke positieve effecten daarvan op de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden. Tenslotte zal het plan-MER ingaan op de mogelijke consequenties van de verkleining van het Drontermeer voor de aanwijzingsbesluiten en de begrenzing van de Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer / Vossemeer;

- Het leveren van bouwstenen voor de toets aan het beleid van de provincies Overijssel en Flevoland met betrekking tot de EHS en het landelijk gebied. Ook zal verkend worden in hoeverre sprake is van beïnvloeding van de EHS in Gelderland. Ook deze toets is onderdeel van het plan-MER. In de vrijwillige milieubeoordeling is aangegeven dat aantasting van weidevogelgebied en van het gebied De Enk wordt verwacht. Deze verwachting zal in het plan-MER mede aan de hand van dit voorjaar uit te voeren veldonderzoek worden getoetst en gespecificeerd. Ook zal in het

plan-MER worden verkend in hoeverre deze aantasting toelaatbaar is vanwege het ontbreken van redelijke alternatieven, de aanwezigheid van een zwaarwegend maatschappelijk belang en de beschikbaarheid van compensatie. Ook zal het plan-MER ingaan op de mogelijke positieve bijdrage aan de ontwikkeling van natuurdoeltypen zoals die in het vigerend beleid zijn vastgelegd;

- Het verkennen van de mogelijke (positieve of negatieve) gevolgen van de voornemens in de partiële planherzieningen voor de beschermde soorten in het gebied. Het dit voorjaar uit te voeren veldonderzoek zal hiervoor de bouwstenen leveren. Het plan-MER zal verkennen in hoeverre redelijkerwijs verwacht mag worden dat voorafgaand aan de uitvoering de benodigde ontheffingen ex art. 75 Flora- en faunawet zullen worden verleend. Ook zal het plan-MER ingaan op de mogelijke positieve bijdrage aan de instandhouding van beschermde soorten.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In het plan-MER zal in kwalitatieve zin een beschrijving worden gegeven van de verwachte veranderingen in het landschap ten aanzien van de geomorfologie (aardkundige waarden), het historisch gegroeide landschap (cultuurhistorie) en de huidige kenmerken en verschijningsvorm. Daarnaast zal aan de hand van archeologische verwachtingswaarden worden aangegeven waar zich bij de realisatie risico's voor aantasting van het bodemarchief kunnen voordoen. Voorzover vanuit (provinciaal) beleid kaders zijn gesteld ten aanzien van landschap, cultuurhistorie en archeologie zullen de effecten aan deze kaders worden getoetst.

Verkeer en vervoer

Het plan-MER zal aan de hand van enkele eenvoudige modelberekeningen ingaan op de verkeerstoename op de hoofdverkeersaders mede als gevolg van de voorziene woningbouw en op de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid.

Voorts zal de uitvoering van de werkzaamheden (met name grondtransport) leiden tot een toename van verkeersbewegingen over land of over water, die gedurende een aantal jaren merkbaar is. Het plan-MER zal hier in verkennende zin op ingaan.

Milieu

Het plan-MER zal ingaan op de vraag, in hoeverre de verschillende in de partiële planherzieningen opgenomen ontwikkelingen de milieuruimte in het gebied beïnvloeden. Met name zal worden ingegaan op de relatie tussen de milieucontouren van Hanzelijn en opgewaardeerde N50 en N307 in relatie tot de gewenste stedelijke ontwikkeling en de beoogde natuurontwikkeling. Waar nodig zullen daartoe enkele modelberekeningen worden uitgevoerd. Voor weg- en waterinfrastructuur wordt bezien in hoeverre inpassing van ruimtelijke functies zich verdraagt met huidige en toekomstige rol als transportas voor gevaarlijke stoffen. Voorzover de partiële planherziening gevolgen heeft voor de gezondheid van de mens, wordt dit in het plan-MER beschrijvend in beeld gebracht. Voorts zal in verkennende zin worden ingegaan op mogelijke hinder bij de uitvoering.

Ruimtegebruik

In het plan-MER wordt voor de verschillende functies beschreven welke veranderingen zich zullen voordoen als gevolg van ontwikkelingen die met de partiële planherzieningen worden mogelijk gemaakt. Met name voor de landbouw zal zich een substantieel verlies aan areaal voordoen. Het plan-MER brengt dit verlies in beeld en beschrijft op hoofdlijnen de perspectieven voor de agrarische bedrijven die in het gebied gehandhaafd worden. Ook zullen veranderingen in het recreatief gebruik als gevolg van het grotere aantal nieuwe bewoners in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ook verkend welke kansen er liggen voor combinaties van functies, zoals bijvoorbeeld recreatie en natuur. Daarmee kan richting worden gegeven aan de uitwerking van de functies op het niveau van het bestemmingsplan.

5.3 Leemtes in kennis

Aangegeven zal worden van welke milieuaspecten onvoldoende kennis aanwezig is om te kunnen besluiten over de partiële planherzieningen. Aangegeven wordt hoe ernstig dit gemis voor de besluitvorming is en wat dit betekent voor de onderzoeksinspanningen ten behoeve van op te stellen besluit-MERren ter onderbouwing van vervolgbesluiten.

6 Inhoud van het plan-MER

De inhoudelijke vereisten van het plan-MER uit de Wet milieubeheer zijn:

- Inhoud en doelstelling van het plan en de mogelijke relatie met andere plannen;
- Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen als het plan niet zou worden uitgevoerd;
- Relevante beleidsdoelstellingen en de wijze waarop hiermee in het plan rekening is gehouden;
- Beschrijving van de mogelijk belangrijke negatieve milieugevolgen van zowel het plan als van redelijke alternatieven voor het plan, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen bepaald zijn;
- Beschrijving van de mogelijke gevolgen van het plan op gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese vogel- en/of habitatrichtlijn;
- Een beschrijving van de maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken;
- Een overzicht van de leemten als gevolg van het ontbreken van kennis of informatie;
- De voorgenomen monitoringmaatregelen;
- Een voor een algemeen publiek op begrijpelijke wijze geformuleerde samenvatting.

De genoemde punten zullen allen in het plan-MER aan de orde komen.



Partners Ijsseidelta Zuid

Provincie Overijssel
Provincie Flevoland
Gemeente Kampen
Gemeente Zwolle
Gemeente Dronten
Gemeente Oldebroek
Waterschap Groot Salland
Ministerie van V&W
Ministerie van VROM
Ministerie van LNV
Staatsbosbeheer

© Project Ijsseidelta, 2007
038 - 499 81 14
info@ijsseidelta.info
www.ijsseidelta.info