



STARTNOTITIE

Milieu-effectrapportage Tweede Industriehaven Kampen

Gemeente Kampen

MEI 1998

STARTNOTITIE

Milieu-effectrapportage Tweede Industriehaven Kampen

Gemeente Kampen

Opdrachtgever: gemeente Kampen
Onderzoek: Haskoning b.v.
Projectmanagement: RADIX v.o.f.
mei 1998

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	1
1.1 Aanleiding voor de startnotitie	1
1.2 Doel van de startnotitie	3
1.3 Voorgenomen activiteit in hoofdlijnen	3
1.4 Opzet van de startnotitie	5
2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
2.1 Beleidskader	6
2.2 Behoeft en doelgroepen	9
2.3 Probleemstelling	13
2.4 Doel van de voorgenomen activiteit	13
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT	14
3.1 Locatiekeuze	14
3.2 Huidige situatie plangebied en omgeving	15
3.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten	17
3.4 Fasering	19
3.5 Alternatieven	19
4. VERKENNING VAN DE MILIEU-EFFECTEN	25
4.1 Milieu-aspecten	25
4.2 Beschrijving van mogelijke effecten	25
5. BESLUITVORMING EN PROCEDURE	30
5.1 Reeds genomen besluiten	30
5.2 Nog te nemen besluiten	30
5.3 Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage	31
5.4 Procedure en planproces	33

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de startnotitie

De gemeente Kampen heeft het voornemen om een nieuwe industriehaven met omliggend industrieterrein te ontwikkelen ten noorden van de bestaande Haatlandhaven. Het gaat om een terrein van 50 hectare, dat wordt begrensd door het terrein van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, het industrieterrein rondom de bestaande haven, het tracé van een hoogspanningsleiding en de IJssel. De ligging van de nieuwe haven is aangegeven in figuur 1.1.

De aanleg van de nieuwe industriehaven is van grote betekenis voor de gemeente Kampen en de omliggende regio. Kampen ligt op korte afstand van het stedelijk knooppunt Zwolle. Op basis van het rijksbeleid moet Zwolle streven naar versterking van haar profiel en vergroting van de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor (inter)nationaal georiënteerde bedrijvigheid. De stad heeft echter geen geschikte locaties voor nat bedrijventerrein en ook voor zware industrie is voorlopig geen geschikte locatie voorhanden. Volgens het beleid van de provincie Overijssel kan Kampen voor Zwolle een opvangfunctie vervullen voor watergebonden bedrijvigheid en zware industrie. Met de bestaande Haatlandhaven beschikt Kampen over een goede industriehaven met een open verbinding naar de IJssel. De voorraad uitgeefbaar nat industrieterrein is echter uitgeput. De ontwikkeling van nieuw terrein is dan ook noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de provinciale taakstelling voor Kampen en aan de toenemende vraag naar industrieterrein aan diep vaarwater.

Ter realisering van de industriehaven zal de gemeente Kampen de in de Wet milieubeheer vastgelegde procedure van de *milieu-effectrapportage (m.e.r.)* doorlopen. In het Besluit Milieu-effectrapportage 1994 is aangegeven welke activiteiten moeten worden aangemerkt als "m.e.r.-plichtig". Eén van dergelijke activiteiten is de aanleg en inrichting van een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer. Aangezien de nieuwe haven bevaarbaar moet worden gemaakt voor schepen met een laadvermogen tot 6.000 ton is de voorgenomen activiteit m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.-procedure is erop gericht om een goed beeld te krijgen van de verwachte milieu-effecten die optreden door het realiseren van de voorgenomen activiteit. De procedure dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan dat de aanleg en inrichting van de haven mogelijk moet maken. De vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Kampen wordt in de m.e.r.-procedure dan ook opgevat als het 'm.e.r.-plichtige besluit'.

In de m.e.r.-procedure heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Kampen de rol van *initiatiefnemer* en treedt de gemeenteraad van Kampen op als het *bevoegd gezag*. Door de initiatiefnemer worden twee rapporten opgesteld, te weten een *startnotitie* en als vervolg daarop

een *milieu-effectrapport (MER)*. In het laatstgenoemde document zullen de voorgenomen aanleg en inrichting van de industriehaven worden beoordeeld op hun milieu-effecten. Ook zal hierin worden aangegeven op welke wijze de haven het meest milieuvriendelijk kan worden ingericht en gebruikt.

Het voorliggende rapport is de startnotitie. Door het uitbrengen van de startnotitie is de m.e.r.-procedure formeel van start gegaan.



Figuur 1.1 Ligging plangebied tweede industriehaven Kampen.

1.2 Doel van de startnotitie

De startnotitie heeft tot doel informatie te verschaffen over achtergronden, aard, omvang en voorgenomen inrichting van de industriehaven en een eerste verkenning uit te voeren naar mogelijke milieu-effecten. Bovendien geeft de initiatiefnemer in de startnotitie aan welke alternatieven in het MER zullen worden onderzocht. De informatie in de startnotitie is bestemd voor alle betrokkenen bij de voorgenomen activiteit zoals de bevolking, het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) en de voorgeschreven wettelijke adviseurs. Door de startnotitie te publiceren, worden insprekers en adviseurs in de gelegenheid gesteld om kennis in te winnen over de voorgenomen activiteit en zich uit te spreken over de gewenste inhoud van het op te stellen MER. Op de rol van alle betrokkenen bij de m.e.r.-procedure wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5.

Op grond van deze startnotitie stelt de Commissie m.e.r. een advies op voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In dit advies adviseert de Commissie m.e.r. aan het bevoegd gezag welke milieu-aspecten op welke manier in het MER moeten worden onderzocht. Mede op basis van dit advies, de reacties en wensen uit de inspraak en de adviezen van de wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag uiteindelijk de definitieve richtlijnen vast voor de inhoud van het op te stellen MER. Vervolgens kan het milieu-effectonderzoek starten. De uitkomst van dit onderzoek dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan dat moet worden opgesteld.

1.3 Voorgenomen activiteit in hoofdlijnen

De voorgenomen activiteit betreft de ontwikkeling van een nieuwe haven met omliggend industrieterrein aan de IJssel. Het terrein wordt gekoppeld aan het bestaande industrieterrein Haatlandhaven en vormt in feite een logische uitbreiding hiervan. Het industrieterrein Haatlandhaven begrenst het plangebied in het zuidoosten. In het (zuid-)westen wordt het gebied begrensd door een hoogspanningsleiding, in het noorden door de IJssel en in het oosten door een rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het plangebied beslaat een bruto-oppervlakte van circa 50 hectare. Nagenoeg het hele industrieterrein is direct over het water bereikbaar en kan dan ook worden aangeduid als 'nat' terrein. Slechts een klein deel zal worden ingericht als 'droog' terrein. In totaal zal ongeveer 35 hectare uitgeefbaar zijn.

RADIX v.o.f. (1997) heeft een lijst opgesteld van bedrijvigheid die zich zou kunnen vestigen aan de nieuwe haven (zie tabel 1.2).

Het gaat om bedrijven uit de milieucategorieën 3, 4, 5 en 6¹. Met de keuze voor deze milieucategorieën worden ruime vestigingsmogelijkheden geboden aan vele uiteenlopende bedrijfsactiviteiten. Bedrijven uit de milieucategorieën

¹ De indeling in milieucategorieën is afkomstig uit de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG, juli 1992).

3 en 4 zijn bedrijven uit de middelzware industriesectoren. De categorieën 5 en 6 bevatten bedrijven uit de zware industrie. In tabel 1.3 wordt een overzicht gegeven van de verschillende milieucategorieën.

SBI-code	Omschrijving bedrijvigheid	Milieucategorie	Indicatieve
20, 21	Voedings- en genotmiddelenindustrie	4-5	500-1.000 meter
25	Houtindustrie	3-4	200-300 meter
31	Kunststofverwerkende industrie	3-5	500-1.000 meter
32	Bouwmaterialenindustrie	3-5	500-1.000 meter
33	(Basis)metaalindustrie	4-6	1.500 meter
34	Metaal(producten)industrie	3-5	500-1.000 meter
37,4	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven	3-5	500-1.000 meter
51	Grond-, water-, wegenbedrijven	3	100 meter
61,1	Groothandel agrarische producten	2-4	200-300 meter
61,4	Oliehandel	3	100 meter
74,2	Overslagbedrijven	3-5	500-1.000 meter
98,2	Reststoffenindustrie	3-6	1.500 meter

Tabel 1.2 Overzicht van bedrijvigheid die zich kan vestigen aan de nieuwe haven.
Bron: RADIX v.o.f., 2^e industriehaven Kampen, beslisdocument definitiefase deel 1, A: uitgevoerde studies, Amsterdam, 1997.

Categorie	Afstanden	Omschrijving
1	0 - 10 meter	Toelaatbaar tussen of onmiddellijk naast woningen.
2	30 meter	Toelaatbaar in wijk- of buurtcentra.
3	50 - 100 meter	Toelaatbaar aan de rand van woonwijken.
4	200 - 300 meter	Gescheiden van woonwijken door groenstroken of water.
5	500 - 1000 meter	Behoorlijk ver verwijderd van woongebieden.
6	1500 meter	Uitsluitend op grote afstand van woongebieden.

Tabel 1.3 Overzicht van milieucategorieën volgens de indeling van de VNG.

De ligging van het plangebied ten opzichte van aaneengesloten woongebieden geeft vooralsnog geen aanleiding om beperkingen op te leggen aan de toe te laten bedrijvigheid op het nieuwe industrieterrein. Uit het milieu-effectonderzoek zal moeten blijken of de vestiging van deze bedrijfspcategorieën ook daadwerkelijk mogelijk is. Het gaat hierbij met name om de woonbebouwing die op korte afstand van het gebied ligt.

Voor de ontsluiting over water bestaan twee mogelijkheden. Er kan een nieuwe havenmond rechtstreeks op de IJssel worden gerealiseerd. De tweede mogelijkheid is het realiseren van een doorverbinding via de bestaande Haatlandhaven. De nieuwe haven zal in elk geval geschikt worden gemaakt voor de kleine handelsvaart met kruiplijncoasters en voor twee-baks duwstelen van 6.000 ton (CEMT-klasse Vb). Door Rijkswaterstaat is onder voorwaarden toegezegd dat de vaargeul in de IJssel zal worden verdiept tot de

daarvoor benodigde diepte van 4.65 meter -NAP.

Voor de ontsluiting over de weg zal de industriehaven worden aangesloten op de Rijksweg 50 die zal worden doorgetrokken vanaf Kampen naar Emmeloord. Rijkswaterstaat heeft te kennen gegeven dat de door de gemeente Kampen gewenste rechtstreekse aansluiting nabij de brug over de IJssel niet mogelijk is. De ontsluiting zal daarom in zuidelijke richting plaatsvinden via de Haatlandhaven, Constructieweg, Nijverheidsstraat en Flevoweg, die aansluit op de rijksweg 50. De dimensionering van de genoemde wegen zal waar nodig worden aangepast.

1.4 Opzet van de startnotitie

Na dit inleidende hoofdstuk zal in hoofdstuk 2 van deze startnotitie nader worden ingegaan op de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit. Hierbij wordt aangegeven in welke behoeften wordt voorzien en wat met de ontwikkeling van de industriehaven wordt beoogd.

Hoofdstuk 3 geeft vervolgens meer informatie over de voorgenomen activiteit, zoals de locatiekeuze, het plangebied en randvoorwaarden en uitgangspunten voor de planvorming. Daarbij wordt ook kort ingegaan op de mogelijke alternatieven die in het MER aan de orde zullen komen.

Hoofdstuk 4 bevat een verkenning van de milieu-effecten die bij de inrichting en het gebruik van de industriehaven kunnen optreden. Uitgangspunt voor de beschrijving van deze effecten vormen de milieu-aspecten die in het MER in beschouwing moeten worden genomen.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een overzicht gegeven van de reeds genomen en de nog te nemen besluiten met betrekking tot de voorgenomen activiteit. *Tevens wordt in dit hoofdstuk inzicht gegeven in het te volgen planproces en in wie de betrokkenen bij dit proces zijn.*

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit. Hieraan ligt een bepaald beleid ten grondslag. Daarom wordt in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk eerst aandacht besteed aan het beleid van de betrokken overheden. Achtereenvolgens worden het rijksbeleid en het provinciale en gemeentelijke beleid samengevat. Paragraaf 2.2 geeft vervolgens inzicht in de gemeentelijke en regionale voorraad van en behoefte aan nat industrieterrein. Tevens komen in deze paragraaf de typen bedrijven aan bod die zich naar verwachting aan de aan te leggen industriehaven zullen vestigen. In paragraaf 2.3 is de probleemstelling geformuleerd en het hoofdstuk eindigt met de weergave van het doel van de activiteit.

2.1 Beleidskader

Deze paragraaf bevat een eerste globale schets van het beleidskader waarin de voorgenomen activiteit moet worden geplaatst. Het is van belang om na te gaan in hoeverre de realisatie van de industriehaven en de hierbij mogelijk optredende milieu-effecten passen binnen de normen en criteria die in het huidige beleid van de overheid worden nagestreefd.

Er is onderscheid gemaakt naar beleid op gemeentelijk niveau, beleid op provinciaal niveau en het beleid van de rijksoverheid. Voor elk niveau worden de belangrijkste beleidsnota's genoemd en worden enkele hiervan nader toegelicht. In het MER zullen deze nota's - voor zover relevant - uitgebreider aan de orde komen.

Europees/Rijksniveau

- Europees Ruimtelijk Orderingsperspectief (E.R.O.P.) (1997);
- Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinac, 1997);
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) (1993);
- Nota Milieu en Economie (1997);
- Nota Ruimte voor Regio's (1995);
- Nota Ruimte voor Economische Activiteit (1994);
- Samen werken aan bereikbaarheid (1996);
- Transport in balans (1996);
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) (1991);
- Nationaal Milieubeleidsplan 2 en 3 (NMP 2, 1993; NMP 3, 1998);
- Nota Landschap (1992);
- Structuurschema Groene Ruimte (1992);
- Natuurbeleidsplan (1990);
- Structuurnota landbouw (1990);
- Vierde Nota over de Waterhuishouding (1997);

Eén van de hoofddoelstellingen van het Europees en rijksbeleid is om het goederenvervoer per spoor en over water te verbeteren (zie onder andere de nota's E.R.O.P., Milieu en Economie, Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans). Hierdoor worden capaciteitsproblemen op de weg tegengegaan. Tevens zijn deze modaliteiten milieuvriendelijker dan wegtransport. Kampen ligt gunstig aan diep vaarwater. De IJssel en het IJsselmeer maken deel uit van het hoofdvaarwegennet (zie SVV II). Dit net verbindt de voor goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland en is geschikt voor ten minste klasse IV-scheepvaart (vanaf 1.350 ton). In de nota Transport in Balans krijgt de stimulering van de binnenvaart en de zogenaamde 'short sea shipping' expliciet aandacht. Het regionaal overslagcentrum (ROC) in Kampen wordt genoemd als één van de projecten die in aanmerking komen voor steun. Het ROC richt zich op het multimodale vervoer.

In de Vinac pleit het rijk voor de realisatie en het gebruik van zogenoemde multimodale locaties: locaties die door minimaal twee modaliteiten worden ontsloten. Zij denkt dat dit een bijdrage kan leveren aan een andere modal split in het goederenvervoer. "Nieuwe locaties met een zogenaamd C-profiel dienen (...) waar mogelijk en afhankelijk van het soort bedrijven multimodaal ontsloten te zijn. Voor de locatie van deze terreinen geldt het bundelingsprincipe van deze PKB. Deze bedrijfsterreinen worden verder bij voorkeur gesitueerd bij terminals die vanuit ruimtelijk oogpunt goed liggen voor verdere uitgroei en die goed via de weg ontsloten zijn" (Vinac 1997, p.17).

In het SVV II en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) wordt gestreefd naar terugdringing van het woon-werkverkeer, naar goed bereikbare locaties voor bedrijven met verschillende profielen en naar stimulering van milieuvriendelijke vervoerswijzen.

Naast deze drie taakstellende nota's kunnen op rijksniveau twee nota's worden genoemd die meer zijn gericht op het flankerend en voorwaardenschepend beleid. Deze recente nota's zijn Ruimte voor Regio's en Ruimte voor Economische Activiteit. In deze nota's wordt gepleit voor respectievelijk een economische groei die wordt gestimuleerd vanuit de regio en het ontwikkelen van kwantitatief en kwalitatief voldoende fysieke ruimte voor economische ontwikkeling. Het kwantitatieve element houdt in dat er voldoende goed gesitueerde en bereikbare bedrijventerreinen beschikbaar moeten zijn. Kwalitatieve elementen zijn representativiteit en een goed woon- en leefmilieu. In Ruimte voor Economische Activiteit wordt gesteld dat met name meer ruimte moet worden gereserveerd voor de transport- en distributiesector en voor zware en hoogwaardige industriële activiteiten.

Provinciaal niveau

- Streekplan West-Overijssel (1993)
- Ruimte voor bedrijvigheid, Provinciale bedrijventerreinenvisie Overijssel (1997)
- Beleidsplan natuur en landschap Overijssel 1992-1998 (1992)
- Waterhuishoudingsplan Overijssel (1991)
- Provinciaal realisatieplan verkeer en vervoer (PRVV) Overijssel (1995)
- Milieubeleidsplan Overijssel 1995-2003 (1995)

De provincie Overijssel stelt in haar ruimtelijk beleid dat voor de versterking van de knooppuntfunctie van Zwolle samenwerking tussen Zwolle en haar regio noodzakelijk is en blijft. Hierbij neemt samenwerking tussen Zwolle en Kampen een bijzondere positie in. Aan Kampen is in het streekplan (1993) een complementaire functie toegekend ten opzichte van Zwolle voor het opvangen van zware, extensieve en watergebonden industrie. In Zwolle is hiervoor geen ruimte, terwijl Kampen aan diep vaarwater ligt en bovendien voldoende bedrijventerrein beschikbaar heeft of kan hebben. In het streekplan wordt opgemerkt dat het huidige bedrijventerrein Haatlanden voldoende mogelijkheden biedt voor het huisvesten van bedrijvigheid. Een eventuele uitbreiding van bedrijventerrein zal bij voorkeur gesitueerd dienen te worden aansluitend aan dit bedrijventerrein. Hierbij moet worden opgemerkt dat het streekplan dateert uit 1993 en de situatie inmiddels is gewijzigd: het huidige bedrijventerrein Haatlanden biedt nu onvoldoende mogelijkheden voor het huisvesten van bedrijvigheid.

Voor het economisch beleid van de provincie Overijssel is de nota Ruimte voor bedrijvigheid (1997) van belang. In deze nota geeft de provincie aan dat zij bij de planning van nieuwe bedrijventerreinen, met name in de categorieën Zwaar en Transport & Distributie, bij de locatiekeuze naast een optimale ontsluiting via de weg een (toekomstige) ligging aan spoor en/of vaarwater nastreeft. De provincie ziet, gezien de ligging van Kampen, kansen om de stad te profileren als een belangrijke havenstad van Overijssel. De gemeente voorziet in dit verband in een regionale behoefte. Zij koppelt daaraan de ontwikkeling van nat industrieterrein. In de nota Ruimte voor bedrijvigheid is ten noorden van de Haatlandhaven een zogenaamde 'prioritaire locatie' aangegeven voor de ontwikkeling van tenminste 30 hectare voor zware bedrijvigheid. De provincie zal zich waar mogelijk inspannen voor de verbetering van de vaargeul naar Kornwerderzand en verbetering van de sluizen, zodat de bereikbaarheid van Kampen over water geoptimaliseerd wordt.

Het provinciale verkeer- en vervoerbeleid is erop gericht de groei van het wegvervoer te verminderen en het gebruik van minder milieubelastende vormen van personen- en goederenvervoer te beperken. Daarom geeft de provincie prioriteit aan de ontwikkeling van op milieuvriendelijk vervoer gerichte locaties en de ontsluiting van die locaties (zie PRVV, 1995).

In het Waterhuishoudingsplan (1991) worden aan het plangebied en aan de directe omgeving geen bijzondere functies toegekend. Er vindt geen drinkwaterwinning plaats. Op de plankaart 'Aandachtsgebieden natuurgerichte waterhuishouding' wordt het gebied aangemerkt als weinig kwetsbaar met verspreide natuurwaarden. Volgens de beleidskaart van het Beleidsplan natuur en landschap (1992) heeft het agrarisch cultuurlandschap in de omgeving van Kampen beperkte tot veel natuur- en landschapswaarden. Het open landschap heeft zowel aardkundige als cultuurhistorische waarden. De uiterwaarden rond de IJssel behoren tot de kern- en natuurontwikkelingsgebieden van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Het aan de overzijde van de IJssel gelegen Kampereiland - Zwarte Meer is in het Milieubeleidsplan aangeduid als milieubeschermingsgebied.

Gemeentelijk niveau

In de *Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Kampen* (1995) schetst de gemeente Kampen de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. De basis voor de ontwikkelingen wordt gevormd door de grote infrastructurele projecten die de komende jaren worden voorzien: het doortrekken van rijksweg 50, de aanleg van de Hanzespoorlijn en in de verre toekomst wellicht de realisering van rijksweg 23. Hierbij staat het tracé van de rijksweg 50 voor de gemeente niet meer ter discussie. De besluitvorming hierover is afgerond en met de aanleg zal in 1998 worden gestart. Het gedeelte vanaf de Flevoweg in noordelijke richting zal naar verwachting in 2001 zijn voltooid.

Mede gezien deze infrastructurele projecten en de ligging aan de IJssel ziet de gemeente de noordzijde van de bestaande Haatlandhaven als logische uitbreidingsrichting voor bedrijfsterrein: "Direct aansluitend aan de noordzijde van het bedrijfsterrein Haatland zal een 'nat' bedrijfsterrein worden ontwikkeld, terwijl aan de westzijde van Haatland tussen het bestaande bedrijfsterrein en het geprojecteerde tracé van rijksweg 50 een lange smalle strook als 'droog' bedrijfsterrein zal worden ontwikkeld".

De gemeente heeft in haar ruimtelijke ontwikkelingsvisie nabij het nieuwe (natte en droge) bedrijfsterrein overigens nog een aparte aansluiting in gedachten op de rijksweg 50. Inmiddels is echter bekend geworden dat deze aansluiting niet haalbaar is. De tweede industriehaven zal dan ook alleen worden ontsloten via de Flevoweg op de rijksweg 50.

Conclusie

Uit de bovenstaande beschrijving blijkt dat de voorgenomen activiteit past binnen het beleidskader van de verschillende betrokken overheden. Binnen Kampen moet de behoefte aan natte (zwarte) bedrijvigheid vanuit de regio worden opgevangen. De ontwikkeling van een industriehaven sluit bovendien uitstekend aan bij het rijks- en provinciaal beleid om het vervoer over water te stimuleren. De beoogde locatie voor de industriehaven kent daarnaast, buiten de ecologische functie die aan de uiterwaarden van de IJssel is toegekend, geen bijzondere natuur- en/of cultuurwaarden en er zijn in het beleid geen ruimteclaims voorzien, die op voorhand strijdig zijn met de ontwikkeling van een industrieterrein. Alleen het gemeentelijke uitgangspunt dat het bedrijfsterrein een rechtstreekse aansluiting moet krijgen op de rijksweg 50 is door de rijksoverheid niet gehonoreerd.

2.2 Behoeft en doelgroepen

Kampen is van oudsher een havenstad en wil die rol ook in de toekomst blijven vervullen. Door haar ligging aan de IJssel en de nabijheid van het IJsselmeer -die beide deel uitmaken van het hoofdvaarwegennet (zie SVV II)- is Kampen niet alleen een belangrijk attractiepunt voor de recreatievaart,

maar is zij ook belangrijk voor de aanvoer en overslag van goederen. Kampen is de enige gemeente in de regio met een industrieterrein dat bereikbaar is via het hoofdvaarwegennet.

Kampen beschikt met de bestaande Haatlandhaven over een goede industrie haven met een open verbinding naar de IJssel. De voorraad uitgeefbaar nat industrieterrein in Kampen is evenwel uitgeput, terwijl de vraag naar industrieterrein aan diep vaarwater toeneemt. Voor deze ontwikkeling zijn verschillende verklarende factoren aan te geven.

In algemene zin neemt - onder invloed van het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer en milieu - het transport over water toe. Specifiek voor Kampen geldt dat de voortgaande stijging van het vervoer over water en van de daarbij behorende bedrijfsvestigingen ook optreedt door het onlangs gevestigde Regionaal Overslag Centrum (ROC) aan de Haatlandhaven.

Daarnaast dient gewezen te worden op de belangrijke rol die Kampen in het streekplan West-Overijssel krijgt toebedeeld. Er wordt in dit plan geconstateerd dat in het stedelijk knooppunt Zwolle geen geschikte locaties voor nat bedrijventerrein meer beschikbaar zijn. Er wordt daarbij van uitgegaan dat voor het opvangen van watergebonden bedrijvigheid een taakverdeling met de gemeente Kampen zal worden opgezet. Door deze opvangfunctie voor de gemeente Zwolle moet de gemeente Kampen ook in toenemende mate een regionale functie vervullen voor de opvang van watergebonden bedrijvigheid.

De concurrentiepositie van Kampen in de regio is daarbij gunstig. Er zijn in de regio geen concurrenten voor tonnages boven 2.000 ton, noch voor de kleine handelsvaart. Ter versterking van de economische positie van de regio Noordwest-Overijssel in het algemeen en van Kampen in het bijzonder is het gelet op bovengenoemde ontwikkelingen dan ook van belang om over een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod nat bedrijventerrein te kunnen beschikken.

Tegen deze achtergrond heeft de gemeente Kampen sinds 1994 een aantal onderzoeken laten uitvoeren, gericht op de mogelijkheden van uitbreiding van de havencapaciteit en nat bedrijventerrein.

In 1994 heeft HASKONING² een financieel-economisch haalbaarheids- onderzoek uitgevoerd, waarin enkele technische varianten voor de havenaanleg zijn doorgerekend. Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat het realiseren van de tweede industriehaven zonder subsidies heel moeilijk zal zijn.

Uit marktonderzoeken van RADIX v.o.f. (1994³ en 1997⁴) blijkt een grote behoefte te bestaan aan uitbreiding van nat industrieterrein voor bedrijven in Kampen. Kampen kan voor een grote groep - vooral ruimte extensieve - bedrijven een interessante locatie bieden, die na verdieping van de vaargeul in de IJssel en de doortrekking van de rijksweg 50 een optimale ontsluiting

² Inrichting en exploitatie industriehaven Kampen; Haalbaarheidsonderzoek, HASKONING, maart 1994.

³ Marktonderzoek uitbreiding nat industrieterrein gemeente Kampen, RADIX, februari 1994.

⁴ Bedrijventerreinenvisie, deel 1: Te ontwikkelen terreinen 1997 - 2017, RADIX, augustus 1997.

biedt. Door deze projecten en door de aanleg van de Hanzespoorlijn zal de concurrentiepositie van de gemeente zich sterk kunnen verbeteren.

De raming van de vraag naar nat bedrijventerrein in Kampen is weergegeven in tabel 2.1. Hierin is onderscheid gemaakt in een geëxtrapoleerde vraag, een geïdentificeerde vraag en een additionele vraag. De geëxtrapoleerde vraag is gebaseerd op het uitgiftetempo van bedrijfsterrein in het verleden, waarbij rekening is gehouden met de benodigde planologische voorraad (= de standaard voorraad die in principe in Kampen altijd beschikbaar moet zijn om in te kunnen spelen op fluctuaties in de vraag). De geïdentificeerde vraag is de potentieel in de markt aanwezige vraag naar nat bedrijventerrein indien dit in ruime mate in Kampen voorradig zou zijn. De omvang van deze vraag is in 1994 vastgesteld met behulp van een enquête onder relevante bedrijven in Kampen en in de regio. De additionele vraag tenslotte heeft betrekking op de *extra* vraag die kan worden verwacht van de voorgenomen verbeteringen van infrastructuur rond Kampen. Voor nat bedrijfsterrein gaat het hierbij met name om de doortrekking van de rijksweg 50 Zwolle-Kampen-Emmeloord en de verdieping van de vaarweg door het Ketelmeer en van de IJssel tot Kampen.

Uit tabel 2.1 blijkt dat de vraag naar *nat industrieterrein* in Kampen voor de periode 1996-2015 wordt geraamd op 84 hectare bruto. Op korte termijn (t/m 1998) bedraagt de geraamde behoefte 21 hectare en op langere termijn (tot 2015) nog eens 63 hectare (RADIX, 1994). De behoefte aan *droog industrieterrein* in de periode 1997-2017 wordt voor Kampen en IJsselmuiden samen geraamd op 144 hectare bruto (RADIX, 1997).

Periode	Geëxtrapoleerde vraag	Geïdentificeerde vraag	Additionele vraag	Totale vraag
1994-1998	8	8	5	21
1999-2015	30	16	17	63
Totaal	38	24	22	84

Tabel 2.1 Raming vraag naar nat industrieterrein in Kampen, in hectare.
Bron: Marktonderzoek uitbreiding nat industrieterrein gemeente Kampen, RADIX, 1994

Het belangrijkste aanbod aan bestaande industriegebieden in de gemeente Kampen is geconcentreerd ten noordwesten van de kern. Direct aansluitend aan de kern ligt het terrein Greente, met een oppervlakte van ruim 140 hectare. Grenzend hieraan ligt het terrein de Haatlanden waarvan het droge gedeelte circa 55 hectare beslaat. De Haatlandhaven is het natte deel van het terrein de Haatlanden en beslaat ongeveer 36 hectare. Twee kleinere terreinen in Kampen zijn de IJsseldijk en Noordweg van respectievelijk 3,5 en 5,5 hectare. De gemiddelde uitgifte in Kampen bedroeg over de jaren 1990 tot en met 1996 ruim 2,5 hectare per jaar. Na een inzinking in 1994 en 1995 zat het uitgiftetempo in 1996 weer op hetzelfde niveau als voor 1994. Met een uitgifte van ongeveer 8,5 ha netto was 1997 een topjaar.

De laatste natte kavel is in 1996 verkocht aan het Regionaal Overslag Centrum. Hoewel de vraag naar bedrijfsterrein in Kampen groot is, zijn er sindsdien geen natte kavels meer direct uitgeefbaar. De laatste bouwrijpe droge kavels worden 1998 uitgegeven. Om in de vraag naar specifiek nat terrein te voorzien, zal de tweede industriehaven worden ontwikkeld. Om in de vraag naar droog terrein te voorzien bestaan vergevorderde plannen om 'Haatland VII' te ontwikkelen; een nieuw bedrijventerrein met een uitgeefbaar terreinoppervlak van bijna 38 hectare gelegen tussen het bestaande terrein de Haatlanden en de (in de toekomst) doorgetrokken rijksweg 50. De uitgifte van het terrein moet in 1999 beginnen. Een overzicht van de totale oppervlakte aan bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen in Kampen is weergegeven in tabel 2.2.

Naam terrein	Bereikbaarheids-profiel	Type	Totale opp. (in ha netto)	Nog uit te geven kavels (in ha netto)
Bestaande terreinen				
Greente	C	Regulier, droog	140	0
Haatlanden	C	Regulier, droog	55	0
Haatlandhaven	C	Regulier, nat	36	0
IJsseldijk en Noordweg	C	Regulier, droog	9	0
Terreinen in ontwikkeling				
Tweede industriehaven	C	Regulier, nat	35	35
Haatland VII	C	Regulier, droog	38	38

Tabel 2.2 Totale oppervlakte en nog uitgeefbaar droog en nat bedrijfsterrein op bestaande en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen in Kampen.

Bron: Bedrijventerreinenvisie, deel 1: Te ontwikkelen terreinen, RADIX, 1997.

In de omliggende regio is het aanbod aan nat bedrijventerrein beperkt tot enkele hectaren. Zo is van het nieuwe bedrijventerrein bij Zwartsluis 2 hectare aan vaarwater gelegen. In het verder weg gelegen Hardenberg was in 1996 ook nog ongeveer 2 hectare nat terrein uitgeefbaar. In de meeste gemeenten is de voorraad nat bedrijventerrein echter volledig benut. Het geringe aanbod in de regio hangt voor een deel samen met de beperkte bereikbaarheid over water. Alleen Hasselt is bereikbaar met schepen van 2.000 ton. Ook het in Drenthe gelegen Meppel is bereikbaar met schepen van 2.000 ton. Hier is recentelijk een nat bedrijventerrein in ontwikkeling gebracht met een omvang van ongeveer 30 hectare.

Het type bedrijvigheid dat zich op de tweede industriehaven in Kampen zal vestigen is vergelijkbaar met de bedrijvigheid die zich op de bestaande Haatlandhaven heeft gevestigd. De beoogde bedrijven zijn voor hun werkzaamheden sterk afhankelijk van aanvoer van goederen per schip, terwijl de afvoer

hoofdzakelijk plaatsvindt per as (over de weg). Het gaat op de bestaande Haatlandhaven onder andere om groothandels in hout, betoncentrales, een scheepswerf, een veevoederhandel, een recyclingbedrijf en een Regionaal Overslagcentrum (zie voor doelgroepen tabel 1.2).

2.3 Probleemstelling

Uit het voorgaande kan de volgende probleemstelling worden afgeleid:

Aan Kampen is in het provinciale beleid een complementaire functie toegekend ten opzichte van Zwolle. Kampen moet ruimte bieden voor zware, extensieve en watergebonden industrie. De verbetering van de vaarverbinding IJsselmeer- Ketelmeer-IJssel versterkt de unieke ligging aan en bereikbaarheid van Kampen over diep vaarwater (tot 6.000 ton).

Omdat de voorraad nat industrieterrein is uitgeput en gezien de verwachte ontwikkelingen in de vraag als gevolg van bovengenoemde factoren, is op dit moment onvoldoende bedrijfsterrein aanwezig om in de vraag tot 2015 te kunnen voorzien. Met de ontwikkeling van de tweede industriehaven in Kampen kan voorlopig in de vraag naar nat industrieterrein worden voorzien.

2.4 Doel van de voorgenomen activiteit

Het doel van de voorgenomen activiteit is het ontwikkelen van een nieuwe industriehaven met omliggend industrieterrein, in aansluiting op de bestaande Haatlandhaven. Deze hoofddoelstelling valt uiteen in een tweetal subdoelstellingen:

- Het voorzien in de toenemende vraag naar (nat-)bedrijfsterrein in de regio Zwolle - Kampen, waarmee tevens de regionale werkgelegenheidsfunctie van Kampen wordt versterkt.
- Het zorgdragen voor een zo goed mogelijke ruimtelijke, landschappelijke en milieuhygiënische inpassing in de omgeving van de bedrijven rond de industriehaven.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT

Na de formulering van de probleemstelling en het doel in hoofdstuk 2, wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de voorgenomen activiteit. Het gaat kortweg om inzicht in het hoe, wat, waar en wanneer van de industriehaven. In paragraaf 3.1 wordt onderbouwd waarom de industriehaven ten noorden van de bestaande Haatlandhaven is gelokaliseerd. Vervolgens komt aan de orde wat de huidige functie van het plangebied is en hoe de directe omgeving er uitziet. Paragraaf 3.3 bevat de randvoorwaarden en uitgangspunten die, mede gezien het vigerende overheidsbeleid, aan de voorgenomen activiteit kunnen worden gesteld. Op de fasering (het 'wanneer') wordt kort ingegaan in paragraaf 3.4. Tot slot zijn in paragraaf 3.5 de alternatieven beschreven die in het MER in beschouwing worden genomen.

3.1 Locatiekeuze

Over de keuze om een nieuwe industriehaven te ontwikkelen direct ten noorden van de Haatlandhaven bestaat al geruime tijd overeenstemming. In het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Kampen (1971) wordt reeds de mogelijkheid opengelaten voor industriële ontwikkeling: "Door de (toekomstige) rijksweg 50 wordt een terrein van het overige agrarische gebied afgesneden, begrensd door de IJssel en de vigerende uitbreidingsplannen, dat in principe voor een industriële bestemming geschikt is. De bestemming industrie is thans gelegd tot aan de Haatlanderdijk. Over de bestemming van het gebied ten noorden van de Haatlanderdijk kan pas worden beslist als een uitspraak bekend is over de vorm van de kruising van rijksweg 50 en de IJssel en de waterstaatkundige werken die daarbij nodig zijn". In het streekplan West-Overijssel (1993) en in de ruimtelijke ontwikkelingsvisie (1995) leggen de provincie Overijssel respectievelijk de gemeente Kampen de locatiekeuze voor de nieuwe industriehaven vast. De argumenten voor ontwikkeling van een nieuwe industriehaven ten noordwesten van en in aansluiting op de Haatlandhaven kunnen worden samengevat in de volgende drie hoofdargumenten:

- *Goede inpasbaarheid in ruimtelijke structuur van Kampen*

De ruimtelijke structuur van Kampen kenmerkt zich door een duidelijke scheiding van het wonen en werken: alle grote bedrijventerreinen liggen ten noordwesten van het centrum en het overgrote deel van de woongebieden ligt ten westen en zuiden van het centrum. De ontwikkeling van de nieuwe industriehaven sluit goed aan bij deze ruimtelijke structuur en vormt in feite een logische uitbreiding van de Haatlandhaven. Door de aansluiting op een bestaand bedrijventerrein en de scheiding ten opzichte van woongebieden kunnen de effecten op het woonmilieu in de meeste woongebieden al op voorhand worden beperkt.

- *Goede ontsluiting en voldoende ruimte*

De locatie is uitstekend bereikbaar over het water. De IJssel en het IJsselmeer maken deel uit van het hoofdvaarwegennet. De vaargeul vanaf het IJsselmeer zal tot Kampen worden uitgediept. Daardoor verruimt de toegankelijkheid van de vaarroute Amsterdam-IJsselmeer.

Een goede aansluiting op het hoofdwegennet vormt één van de belangrijkste voorwaarden voor de vestiging van bedrijven uit de beoogde sectoren. De bedrijven krijgen hun goederen aangevoerd per schip, maar maken voor de afvoer hoofdzakelijk gebruik van wegvervoer. Door een aansluiting van de industriehaven op de rijksweg 50 wordt ook een goede aansluiting op het landelijke wegennet gegarandeerd. Met het doortrekken van de rijksweg 50 van Kampen tot Emmeloord zal in 1998 worden aangevangen.

Naast een goede bereikbaarheid vormt ook voldoende ruimte een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Met de ontwikkeling van de tweede industriehaven kan voorlopig in de behoefte aan nat industrieterrein worden voorzien.

- *Meest kwetsbare gebieden worden vermeden*

Met het benutten van de locatie ten noordwesten van de Haatlandhaven worden de meest kwetsbare gebieden in en rond Kampen ontzien. Hiervoor is al gewezen op het beschermen van de kwaliteit van het woonmilieu door aan te sluiten bij de aanwezige scheiding tussen grootschalige werk- en woongebieden in Kampen. Ook uit landschappelijk oogpunt gaat echter de voorkeur uit naar de locatie ten noordwesten van de Haatlandhaven. Dit gebied is landschappelijk gezien minder interessant door de aanwezigheid van een hoogspanningsleiding en een rioolwaterzuivering. Met de komst van de rijksweg 50 zal de landschappelijke waarde nog verder afnemen. Verder komen op de locatie geen gebieden voor met bijzondere ecologische waarden. Zo is de locatie in het streekplan van de provincie Overijssel niet opgenomen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Wel maken de aan de rand gelegen uiterwaarden deel uit van de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur. Hier zal bij de inrichting van de industriehaven rekening mee moeten worden gehouden.

3.2 Huidige situatie plangebied en omgeving

Het plangebied wordt begrensd door een hoogspanningsleiding aan de (zuid)westzijde, de IJssel aan de noordzijde, een rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de oostzijde en de Haatlandhaven aan de zuidzijde.

Het ongeveer 50 hectare omvattende terrein bestaat uit de Haatlanderdijk en het lager gelegen agrarisch gebied dat aan weerszijden van deze dijk ligt.



Foto 1. De Haatlanderdijk binnen het plangebied



Foto 2. Zicht vanaf de Haatlanderdijk op de bestaande Haatlandhaven

Aan de noordrand van het plangebied loopt de IJsseldijk. Langs de Haatlanderdijk liggen twee boerderijen, beide op een terp. Aan de oostelijke grens van het plangebied ligt een gebouw met trainingsveld van de politiehondenvereniging en een clubhuis en veld van de modelvliegclubvereniging. De afstand tot de dichtstbijzijnde aaneengesloten bebouwing bedraagt circa 2 kilometer. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich enkele boerderijen.

In het plangebied en de directe omgeving zijn geen bijzondere natuur- of landschappelijke waarden aanwezig, behalve in de uiterwaarden. In het vigerende bestemmingsplan wordt gewezen op de grote geomorfologische betekenis van het aan de overzijde van de IJssel gelegen Noorddiep. Deze enige overgebleven grote IJsselmonding ligt tegenover de Haatlandhaven. Het gebied behoeft volgens het bestemmingsplan bescherming tegen "verontrusting, vernieling van de oevers en hun vegetatie, (...), vervuiling, demping, egalisatie en nivellering". Het Noorddiep maakt deel uit van het Kampereiland - Zwarte Meer, dat in provinciale plannen is aangeduid als een milieubeschermingsgebied. Het gebied is landschappelijk waardevol en is belangrijk voor weidevogels. Een deel van het gebied heeft een functie als stiltegebied. Het Ketelmeer waarvan is aangetoond dat het internationale vogelkundige betekenis heeft, ligt op circa 2 kilometer van het plangebied.

3.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Op de inrichting van de industriehaven zijn verschillende factoren van invloed. Deze hangen bijvoorbeeld samen met de ontsluiting van het gebied (zowel over het water als over de weg), de aanwezige (woon)bebouwing en infrastructuur en de natuurwaarden van het gebied. Al deze factoren kunnen worden onderverdeeld in "randvoorwaarden" en "uitgangspunten".

De randvoorwaarden hebben betrekking op de "harde" onderdelen van de inrichting, die niet kunnen worden veranderd. Deze vloeien onder meer voort uit het beleid van hogere overheden of uit wettelijke eisen. De uitgangspunten bieden daarentegen enige speelruimte om de inrichting en het gebruik van de industriehaven - bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van alternatieven in het MER - aan te passen.

Randvoorwaarden:

- Het in figuur 1.1 aangegeven terrein is de enige locatie in Kampen die voor realisatie van de industriehaven in aanmerking komt. Voor de motivering van de keuze voor deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.1;
- De industriehaven is in principe bedoeld voor bedrijven die behoren tot de milieucategorieën 3, 4, 5 en 6 van de 'Lijst van Bedrijfstypen' van de VNG. Uit het MER zal moeten blijken of de vestiging van bedrijven uit milieucategorie 6 uit milieu-oogpunt mogelijk is;
- De haven moet bereikbaar zijn voor de kleine handelsvaart met kruiplijn-

coasters en voor twee-baks duwstellen met een gewicht tot 6.000 ton (CEMT-klasse Vb). De diepte van de haven moet in alle opties op -5,00 meter N.A.P. worden gebracht. Ten aanzien van de havenmonding (bijvoorbeeld de breedte) gelden de CEMT-richtlijnen;

- De waterkerende functie van de IJsseldijk moet, ook bij een eventuele tracéverlegging, behouden blijven. De waterkering moet op deltahoogte liggen. Voor Kampen is de ontwerphoogte NAP+ 3,15 meter. De kruinhoogte wordt dan $\text{NAP} + 3,15 + 0,05 + 0,50$ meter (waakhoogte) = $\text{NAP} + 3,70$ meter⁵;
- De hoogteligging van de tweede industriehaven wordt zodanig dat een tenminste gelijke overstromingsfrequentie wordt gerealiseerd als voor de bestaande Haatlandhaven. Hierbij moet rekening worden gehouden met de keersluis bij Ramspol, die momenteel in aanleg is. Op basis van een voorlopige berekening betekent dit:
 - * aan de oevers NAP+ 1,50 meter;
 - * de weg rondom het terrein NAP+ 2,00 meter;
 - * de waterkering NAP+ 4,25 meter, zodat na zetting de deltahoogte NAP+ 3,70 meter zal bedragen.
- Er zijn twee opties voor de verbinding van de haven met de IJssel: via een nieuw te graven havenmond direct op de IJssel of via de bestaande Haatlandhaven. In het kader van het MER zal apart onderzoek worden uitgevoerd naar beide opties, met name in verband met de mogelijke aanslibbingsproblemen die een nieuwe havenmond kan veroorzaken;
- De inrichting van de industriehaven is zodanig dat het netto uitgeefbaar oppervlak van het terrein minimaal 30 hectare bedraagt. De verkaveling dient daarbij zo efficiënt mogelijk te zijn.

Uitgangspunten:

- De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein zal zoveel mogelijk worden afgestemd op de toekomstige regionale infrastructuur (het toekomstige tracé van rijksweg 50);
- Eventuele aanleg van groenvoorzieningen zal zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande groenstructuren en -waarden in de omgeving van het bedrijventerrein;
- Bij de zonering van het terrein wordt zo goed mogelijk aangesloten bij de ruimtelijke structuur van het gebied: de lichtere bedrijfsactiviteiten bevinden zich in de randen. Door middel van zonering van bedrijfsactiviteiten wordt getracht de eventuele hinder in de omgeving zoveel mogelijk te beperken;
- Als oeverbescherming is voorlopig gekozen voor een stalen damwand. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal worden nagegaan in hoeverre alternatieve vormen van oeverbescherming (natuurlijke taluds, lichtere oeverbescherming) zullen worden toegepast;
- Vervuild hemelwater (van straten en kavels) en het afvalwater van bedrij-

⁵ Informatie van Waterschap IJsseldelta op 23/03/1994.

ven worden afzonderlijk via een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel afgevoerd. Dit betekent dat naast het van de bedrijven afkomstige afvalwater ook het regenwater dat op verharde oppervlakken terecht komt, zoals wegen, parkeerterreinen en daken, via het rioleringsstelsel wordt afgevoerd. Wel wordt er hierbij vanuit gegaan, dat het regenwater dat op daken terecht komt voor 30% à 50% rechtstreeks zal worden geloosd op het binnen of buiten het industrieterrein aanwezige oppervlaktewater.

Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten en op basis van de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek is een globale inrichtingsschets gemaakt van de industriehaven met omliggend industrieterrein. Deze is weergegeven in figuur 3.1.

3.4 Fasering

De aanleg en inrichting van de industriehaven zullen naar verwachting starten medio 2000. Gezien de omvang van het plangebied zal het terrein in één of twee fasen in ontwikkeling worden gebracht. In de eerste fase zal (een deel van) de haven worden gegraven. Het aantal fasen zal uiteindelijk afhankelijk zijn van de ontwikkeling in de vraag. Bij een aanleg in twee fasen zal ook de haven in twee fasen worden gegraven.

3.5 Alternatieven

Volgens de wettelijke regeling van de milieu-effectrapportage moet elk MER, naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit, een beschrijving te bevatten van alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing kunnen worden genomen. De alternatieven zullen in dit MER géén betrekking hebben op alternatieve locaties voor de industriehaven. Voor de onderbouwing van de locatiekeuze wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze startnotitie. De alternatieven hebben betrekking op de inrichting van de locatie, die groten-deels wordt bepaald door de wijze waarop de haven wordt aangesloten op de IJssel.

In het MER zullen in elk geval de volgende alternatieven in beschouwing worden genomen, waarvan de milieu-effecten zullen worden vergeleken:

- *nul-alternatief (referentiesituatie);*
- *varianten voor de aanleg en inrichting en het gebruik en beheer van de industriehaven;*
- *meest milieuvriendelijk alternatief.*

Het zogenaamde *nul-alternatief* schetst de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt, dus als de industriehaven niet wordt aangelegd. Als referentiekader voor de alternatieven zullen hiertoe de milieu-effecten van voortzetting van het huidige gebruik van het plangebied en de omgeving, inclusief autonome ontwikkelingen, in het MER worden beschreven. De autonome ontwikkelingen hebben onder andere betrekking op mogelijke

trends in de landbouw (strengere milieu-eisen, vrijkomen landbouwgronden en dergelijke) en op de reservering van ruimte voor bedrijfsactiviteiten, woonvoorzieningen en infrastructuur in de gemeente Kampen.

Aangezien de locatie bepaald is, zullen mogelijke *varianten op de voorgenoemen activiteit* vooral gezocht moeten worden op het gebied van de aanleg en inrichting en het gebruik en beheer van de industriehaven.

Bepalend voor de inrichting van het terrein is de wijze waarop de *haven* wordt aangelegd. In beginsel bestaan er twee mogelijkheden: een haven die rechtstreeks in verbinding staat met de IJssel, of een haven die via de bestaande Haatlandhaven is verbonden met de IJssel. Van beide varianten zullen in het MER de milieu-effecten worden onderzocht.

Bij de eerste variant wordt een volledig nieuwe haven westelijk van de Haatlandhaven aangelegd met een eigen haveningang vanaf de IJssel. De hoogwaterkering loopt om de haven heen en de haventerreinen liggen buitendijks. Uit eerder onderzoek is gebleken dat bij een nieuwe havenmond mogelijk aanzienlijke aanslibbingsproblemen kunnen optreden. In het kader van het MER zal apart onderzoek worden uitgevoerd naar deze problematiek. Bij de tweede variant vormt de nieuwe haven een uitbreiding van de Haatlandhaven.

De huidige haveningang zal worden gebruikt door middel van aanleg van een nieuwe zijtak in westelijke richting. Ook bij deze variant loopt de toekomstige hoogwaterkering om de beide havens heen, waardoor de haventerreinen buitendijks liggen.

Voor beide varianten zullen tevens de mogelijkheden en effecten worden onderzocht van verschillende typen oeverbeschoeiing. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen de aanleg van een stalen damwand rondom de hele haven en, waar mogelijk, de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers.

Daarnaast is de *aard van de toe te laten bedrijfstypen* op het bedrijventerrein van groot belang voor de inrichting van het plangebied. Het bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijven die behoren tot de milieucategorieën 3, 4, 5 en 6. De milieu-effecten die optreden bij de vestiging van deze bedrijven op het bedrijventerrein zullen in het MER in beeld worden gebracht. Gezien de grote milieu-effecten van bedrijven uit categorie 6 zal in het MER een variant mét en een variant zonder bedrijven uit deze categorie in studie worden genomen.

FIGUUR 3.1



Gemeente KAMPEN



HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Regionale vestiging Steenwijk

F0161.A0

Indicatieve inrichtingsschets
2e industriehaven KAMPEN

Behoort bij rapport F0161.A0/R002

Datum	Get	Corr	
05.03.98	MJM	PAL	A4
Schaal 1:10.000			



Foto 3. Monding van de Haatlandhaven



Foto 4. De Haatlandhaven gezien vanuit het zuidoosten

Mogelijkheden voor het definiëren van inrichtingsvarianten doen zich ook voor bij de voorgestelde *indeling van het bedrijventerrein*. Hier kunnen varianten worden ontwikkeld voor de ligging van de verschillende bedrijfstypen ten opzichte van elkaar (zoneringsvarianten). Ook zijn inrichtingsvarianten denkbaar die samenhangen met het bestaande landschap, de optredende visuele hinder en de leefbaarheid binnen en buiten het plangebied. De te beïnvloeden factoren betreffen onder andere de variatie in bebouwingsdichtheden en bouwhoogten in relatie met zichtlijnen vanuit de omgeving. Daarnaast zijn inrichtingsvarianten denkbaar met betrekking tot het al dan niet beïnvloeden van de uiterwaarden (in relatie met de ligging van de haven) en met het al dan niet toestaan van de aanleg van een openbare laad- en loskade.

Aangezien de ontsluiting van het terrein over de weg in alle gevallen via de Haatlandhaven zal plaatsvinden, levert dit op het eerste gezicht geen verschillende inrichtingsvarianten op.

De varianten voor het gebruik en beheer kunnen pas definitief worden aangegeven als de beheersplannen voor de industriehaven beschikbaar zijn. Vooruitlopend op deze plannen kunnen diverse onderwerpen worden genoemd waarvoor in het MER mogelijke varianten zullen worden onderzocht, of mogelijke mitigerende maatregelen zullen worden voorgesteld. Het gaat onder meer om de scheiding van afvalstromen (aantal gescheiden systemen), de opvang en zuivering van overtollig regenwater binnen het plangebied, mede in relatie tot de keuze voor het rioleringsstelsel, en het onderhoud van verhardingen en gebouwen.

Een voorlopig overzicht van de varianten die in het MER op hun milieu-effecten zullen worden onderzocht, is weergegeven in tabel 3.2.

Onderdeel	Varianten
Aanleg en inrichting	
Ligging haven	1. haven rechtstreeks in verbinding met IJssel 2. doortrekking bestaande Haatlandhaven
Ontsluiting wegverkeer	geen varianten
Oeverbeschoeiing haven	1. stalen damwand 2. natuurvriendelijke oevers
Gebruik en beheer	
Aard van de bedrijvigheid	1. bedrijven uit milieucategorie 3 t/m 5 2. bedrijven uit milieucategorie 3 t/m 6
Situering van de bedrijvigheid	1. zonering afhankelijk van aard van de bedrijven 2. zonering afhankelijk van beperkingen omgeving
Openbare laad- en loskade	1. mogelijkheid openbare laad- en loskade 2. geen openbare laad- en loskade

Tabel 3.2 Overzicht van varianten in het milieu-effectonderzoek.

In het *meest milieuvriendelijk alternatief* worden voor de uitvoering van de voorgenomen activiteit "de best denkbare maatregelen ter bescherming van het milieu" beschreven. Voor dit alternatief zal worden gestreefd naar een optimale combinatie van een milieuvriendelijke aanleg en inrichting en een milieu-vriendelijk gebruik en beheer van de industriehaven en omliggend industrieterrein. Aangezien deze maatregelen voor een deel moeten voortvloeien uit de resultaten van het milieu-effectonderzoek kan in deze startnotitie het meest milieuvriendelijk alternatief nog niet duidelijk worden omschreven. Elementen die zeker een rol zullen spelen, zijn het vermijden van ongewenste geluid-, stank-, stof- en verkeersoverlast binnen en buiten het plangebied (onder andere door een zo optimaal mogelijke zonering) en een zo gunstig mogelijke inpassing van de industriehaven in de landschappelijke structuur. Daarnaast zullen aspecten zoals de beheersing van afvalstromen en de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater onderdeel zijn van de beschrijving van dit alternatief in het MER.

4. VERKENNING VAN DE MILIEU-EFFECTEN

In het MER zullen de voorgenomen activiteit en de alternatieven die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven, worden onderzocht op hun milieu-effecten. Aangezien de term 'milieu' een breed terrein beslaat, is een afbakening noodzakelijk. In paragraaf 4.1 zijn daarom eerst de aspecten weergegeven waarop de effect-beschrijving in het MER zich zal richten. Voor de verschillende aspecten zijn in paragraaf 4.2 vervolgens de effecten beschreven die mogelijk kunnen worden verwacht bij de realisering van de industriehaven in Kampen.

4.1 Milieu-aspecten

In Nederland worden aan de inhoud van elk milieu-effectonderzoek eisen gesteld. Deze eisen zijn afhankelijk van de m.e.r.-plichtige activiteit en het besluit waarvoor de milieu-effectrapportage moet worden opgesteld. De algemene eisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze eisen worden vervolgens voor elk project nader uitgewerkt in een advies van de Commissie m.e.r. over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Vooruitlopend op de vaststelling van deze richtlijnen door het bevoegd gezag en rekening houdend met de aard en locatie van de voorgenomen activiteit, zal de effectbeschrijving in het MER zich vooral richten op de volgende milieu-aspecten.

- *Abiotisch milieu:*
 - * geomorfologie en (water-)bodem;
 - * grondwater;
 - * oppervlaktewater;
 - * landschap, archeologie en cultuurhistorie;
 - * lucht.
- *Biotisch milieu:*
 - * flora;
 - * fauna;
 - * ecologie.
- *Leefmilieu:*
 - * ruimtelijke structuur (landbouw, verkeer, recreatie);
 - * woon- en leefmilieu (geur, geluid, trillingen, veiligheid).

4.2 Beschrijving van mogelijke effecten

Mogelijke effecten op het abiotisch milieu

Met de aanleg van de industriehaven zullen ingrepen plaatsvinden in de *bodem en geomorfologie* van het plangebied. De ingrepen hangen direct samen

met de graafwerkzaamheden voor de aanleg van de haven, de riolering en leidingen voor stroom, gas en water en met ophogingen van het plangebied ten behoeve van verhardingen (wegen, parkeerplaatsen, kavels). In het algemeen zal worden gestreefd naar een 'gesloten grondbalans'. Dit betekent dat voor de noodzakelijke ophogingen gebruik zal worden gemaakt van het bij het graven van de haven vrijkomende zand. Uit een verkennend bodemonderzoek van HASKONING (mei 1996) blijkt dat in deze grond overwegend geen verontreiniging aanwezig is.

Ingrepen als graven en ophogen zullen plaatselijk gevolgen hebben voor de textuur van de bodem en voor de zich daarin afspelende bodemprocessen. De invloed van deze ingrepen op de opbouw, structuur en kwaliteit van de bodem zal in het MER worden vastgesteld. Een extra aandachtspunt in het MER vormt daarbij de problematiek van aanslibbing in de omgeving van de nieuw te graven havenmond. In het kader van het MER zal nader onderzoek plaatsvinden naar de hoeveelheden en de kwaliteit van het slib dat binnen en buiten de haven sedimenteert. De resultaten van dit onderzoek kunnen een belangrijke rol spelen bij de uiteindelijke keuze van de ligging van de haven (zie twee inrichtingsvarianten).

Realisering van het industrieterrein kan ook gevolgen hebben voor zowel het peil als de kwaliteit van het *grond- en oppervlaktewater*. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de effecten die optreden tijdens de fase van aanleg en inrichting en de effecten die optreden tijdens de fase van gebruik en beheer.

Tijdens de aanlegfase kan het graven van de haven direct invloed hebben op het peil van het grond- en oppervlaktewater in de omgeving. De omvang van deze peilverandering is onder meer afhankelijk van de winningsmethode van het zand (droge of natte winning) en van de huidige waterhuishouding.

Na aanleg van de haven kan een permanent effect op de grondwaterstand optreden. Dit is onder andere afhankelijk van de soort oeverbescherming die in de haven wordt toegepast. Bij het gebruik van stalen damwanden zullen de effecten op de grondwaterstand relatief beperkt zijn waardoor de eventuele effecten op de grondwaterstand voornamelijk tijdens de fase van aanleg zullen optreden. Bij het gebruik van een lichtere vorm van oeverbescherming of natuurlijke taluds is de kans op het optreden van permanente effecten op de grondwaterstand groter. In het MER zal niet alleen de omvang van deze mogelijke effecten op het peil van het grond- en oppervlaktewater worden vastgesteld, maar zullen indien nodig tevens maatregelen worden voorgesteld om deze effecten zoveel mogelijk te beperken.

Het voorkómen van enige vervuiling van grond- en oppervlaktewater is een belangrijk uitgangspunt bij de aanleg van de industriehaven. De mogelijk vervuilde delen van het hemelwater (van straten en kavels) en uiteraard het afvalwater van bedrijven zullen daarom afzonderlijk via een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel worden afgevoerd. Het relatief schone deel van het hemelwater zal voor een belangrijk deel worden opgevangen in het oppervlaktewater binnen het plangebied.

Naast afvalwater en licht verontreinigd hemelwater zal de aard van de overi-

ge afvalstromen in hoofdzaak worden bepaald door de toe te laten bedrijfstypen op het industrieterrein. In de nog op te stellen beheersplannen zal worden aangegeven welke voorzieningen worden getroffen om beperking, scheiding en verantwoorde verwijdering van afval mogelijk te maken.

Realisering van het industrieterrein heeft ook effecten op de huidige *landschappelijke structuur* en relaties in het studiegebied. Een open, agrarisch gebied verandert in een gedeeltelijk bebouwd oppervlak.

Visuele relaties zullen onder invloed van de vestiging van bedrijfsgebouwen en de terreininrichting worden aangetast; bestaande zichtlijnen, vooral vanaf de Haatlanderdijk, zullen worden onderbroken.

Voor een belangrijk deel treden deze effecten nu ook al op door de ligging van de hoogspanningsleiding en het industrieterrein Haatlanden. Bovendien zal in de toekomst ten westen van het plangebied de doorgetrokken rijksweg 50 liggen. Aangezien deze weg middels een brug de IJssel moet kruisen, zal dit ook al van grote invloed zijn op de bestaande zichtlijnen.

De mate waarin cumulatie van deze effecten kan worden beperkt is sterk afhankelijk van de landschappelijke inpassing van de industriehaven. Bij de aanleg van groenvoorzieningen in of direct buiten het plangebied zal aan de vorm en oppervlakte in relatie met de reeds aanwezige groenstructuren in de omgeving dan ook extra aandacht worden besteed.

De industriehaven kan zowel in de fase van aanleg als tijdens het gebruik een verhoging veroorzaken van emissies naar de *lucht*. Gezien de afhankelijkheid van de toekomstige bedrijfsstructuur zijn de omvang van eventuele emissies naar de lucht (geur, stof en schadelijke stoffen) slechts globaal in te schatten. In het MER zal daarom op basis van vooronderstellingen over de toekomstige bedrijfsstructuur van het industrieterrein, in relatie met de daarbij horende zoneringen, een indicatie worden gegeven van de optredende milieu-belasting.

Mogelijke effecten op het biotisch milieu

Het huidige plangebied wordt vrijwel volledig gebruikt ten behoeve van de landbouw. De landbouwgronden bestaan bijna uitsluitend uit weidegebieden. De beïnvloeding van het biotisch milieu door het industrieterrein vindt in hoofdzaak op twee manieren plaats. Ten eerste door het fysieke ruimtebeslag van het terrein en van de activiteiten die daarmee samenhangen. Waardevolle vegetaties of diersoorten die zich in het plangebied bevinden, kunnen hierdoor worden bedreigd. Ten tweede vindt de beïnvloeding van het biotisch milieu plaats door verstoring van natuurwaarden in de omgeving van het plangebied. De toename van emissies en verkeersintensiteiten speelt hierbij een belangrijke rol.



Foto 5. Het open, agrarisch gebied ten zuiden van de Haatlanderdijk



Foto 6. Het open, agrarisch gebied met boerderijen

In het MER zullen in eerste instantie de aanwezige natuurwaarden van het plangebied en omgeving (bijvoorbeeld de uiterwaarden) nauwkeurig worden vastgesteld. Ook de huidige functie van het plangebied in de ecologische relaties tussen waardevolle gebieden in de omgeving (bijvoorbeeld het Kampereiland Zwarte Meer) zal worden bestudeerd. Vervolgens zullen in het MER de effecten van aanleg en gebruik van het industrieterrein op de aanwezige natuurwaarden en ecologische relaties in beeld worden gebracht.

Mogelijke effecten op het leefmilieu

De realisatie van het industrieterrein kan een negatieve invloed uitoefenen op het woon- en leefmilieu in Kampen. Zo zullen de boerderijen en overige functies die in het plangebied liggen moeten verdwijnen. Voor de resterende omwonenden en passanten kunnen effecten optreden die samenhangen met visuele hinder, trillingshinder, emissies van geluid en stank en de kans op het optreden van calamiteiten. Ten aanzien van mogelijke calamiteiten gaat het met name om de externe veiligheid in verband met de activiteiten die zullen plaatsvinden in de haven en op het bedrijventerrein en in verband met de toename van het scheepvaartverkeer op de IJssel. In het MER zal worden ingegaan op richtlijnen en maatregelen om deze negatieve effecten tot een minimum te beperken. Hierbij is het vooral van belang om vast te stellen binnen welke randvoorwaarden deze effecten mogen optreden gelet op de resterende woonbebouwing in de omgeving van het plangebied.

De industriehaven kan zowel in de fase van aanleg als tijdens het gebruik een verhoging veroorzaken van het geluidniveau. De geluideffecten kunnen betrekking hebben op industrielawaai en verkeerslawaai. Het verkeerslawaai hangt samen met de verwachte toename van de verkeersintensiteiten op het omringende wegennet. Het optredende industrielawaai is afhankelijk van de aard van de bedrijven die zich uiteindelijk ook daadwerkelijk op het industrieterrein gaan vestigen. Gezien de afhankelijkheid van de toekomstige bedrijfsstructuur is een eventuele toename van het industrielawaai slechts globaal in te schatten. In het MER zal daarom op basis van vooronderstellingen over de toekomstige bedrijfsstructuur van het industrieterrein, in relatie met de daarbij horende zoneringen, een indicatie worden gegeven van de optredende belastingen.

5. **BESLUITVORMING EN PROCEDURE**

Alvorens tot de ontwikkeling of ingebruikname van de industriehaven mag worden overgegaan, dienen eerst nog verschillende besluiten te worden genomen. Bovendien moet rekening worden gehouden met reeds genomen besluiten. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van deze besluiten. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen het m.e.r-plichtige besluit en de overige besluiten. Ook wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de instanties en personen die bij deze milieu-effectrapportage zijn betrokken. Tenslotte wordt nader ingegaan op de procedure en het planproces zelf.

5.1 **Reeds genomen besluiten**

In paragraaf 2.2 is een overzicht gegeven van het huidige beleid van het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Kampen. Uit dit beleid vloeien beperkingen of randvoorwaarden voort voor de realisering van het bedrijventerrein en het opstellen van het bestemmingsplan. In het MER zullen deze beperkingen en randvoorwaarden nader worden aangegeven.

5.2 **Nog te nemen besluiten**

Ten aanzien van de nog te nemen besluiten kan onderscheid worden gemaakt tussen de besluiten die direct van belang zijn voor de milieu-effectrapportage in combinatie met de ruimtelijke ordeningsprocedure en de overige, meer op de uitvoering gerichte besluiten.

M.e.r.-plichtige besluit

Het MER voor de industriehaven wordt opgesteld om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het bestemmingsplan. Voordat met de aanleg van de industriehaven kan worden begonnen, moet dit bestemmingsplan in principe zijn opgesteld en vastgesteld. Met het bestemmingsplan wordt de aanleg van de industriehaven planologisch mogelijk gemaakt. De vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Kampen vormt het "m.e.r.-plichtige besluit".

De procedure van de milieu-effectrapportage en de procedure van het vaststellen van het bestemmingsplan zullen op elkaar worden afgestemd. Doel van deze afstemming is de resultaten van het milieu-effectonderzoek te kunnen vertalen in het (voor)ontwerp-bestemmingsplan.

In het traject van de milieu-effectrapportage en de bestemmings- planprocedure zullen de volgende besluiten nog worden genomen:

- Vaststelling richtlijnen door de gemeenteraad van Kampen;

- Vaststelling aanvaardbaarheid MER door de gemeenteraad van Kampen;
- Vaststelling ontwerp- en definitieve bestemmingsplan door de gemeenteraad van Kampen;
- Goedkeuring bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Overige besluiten

Als de overige besluiten, die eventueel genomen moeten worden om de ontwikkeling van de industriehaven mogelijk te maken, kunnen voorlopig worden genoemd:

- Zonebesluit op grond van de Wet geluidhinder;
- Milieuvergunningen op grond van de Wet milieubeheer;
- Toestemming waterbeheerder op grond van de Wet op de Waterhuishouding;
- Lozingsvergunning op grond van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren;
- Vergunning op grond van de Grondwaterwet;
- Mogelijke onteigeningen op grond van de Onteigeningswet;
- Sloopvergunning op grond van de Woningwet;
- Bouwvergunningen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- Aanlegvergunningen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

5.3 Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage

Bij het opstellen van een MER zijn verschillende partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. Voor de voorgenomen inrichting van de haven als bedrijventerrein kunnen de volgende partijen worden onderscheiden:

Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure wordt de rol van initiatiefnemer vervuld door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Kampen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitwerking van de inrichting van de industriehaven en voor het opstellen van het MER.

Naam en adres van de initiatiefnemer:

College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Kampen

Postbus 5009

8260 GA KAMPEN

Telefoonnummer: (038) 339 29 99

Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r.-procedure wordt deze rol vervuld door de gemeenteraad van

Kampen. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste activiteiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER en het vaststellen van het bestemmingsplan. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad vooral tot taak te beoordelen of aan het milieubelang naast nadere belangen een volwaardige plaats in de besluitvorming is gegeven.

Naam en adres van het bevoegd gezag:
Gemeenteraad Kampen
Postbus 5009
8260 GA KAMPEN
Telefoonnummer: (038) 339 29 99

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieu-effectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies te vragen aan de 'wettelijke adviseurs'. Dit zijn overheidsorganen die in de besluitvormingsprocedure die voor een bepaalde activiteit geldt als adviseur zijn aangewezen, of die op grond van de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage als adviseur zijn aangewezen (artikel 7.1, lid 2 Wet milieubeheer). In het kader van deze milieu-effectrapportage zijn dit - naast de wettelijke adviseurs voor de bestemmingsplanprocedure - in ieder geval de Regionale Inspecteur voor de Milieuhygiëne van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Regionale Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij. Zij brengen advies uit over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, wanneer het MER gereed is, over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Insprekers

In de procedure van de milieu-effectrapportage zijn twee momenten voorzien, waarop een ieder gebruik kan maken van de geboden inspraakmogelijkheden. De insprekers kunnen opmerkingen maken naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie en naar aanleiding van het ter inzage gelegde MER (in combinatie met het bestemmingsplan). Bij de inspraak op de startnotitie kan een ieder voorstellen doen voor de alternatieven en de milieu-aspecten die in het MER moeten worden onderzocht. In een latere fase kunnen de insprekers opmerkingen maken over de inhoud van het MER zelf en het bijbehorende bestemmingsplan. Het bevoegd gezag zal de burgers tijdig informeren wanneer en op welke wijze van de beide inspraakmogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

5.4 Procedure en planproces

Met de bekendmaking van deze startnotitie is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) formeel van start gegaan. De m.e.r.-procedure maakt deel uit van een veel breder planproces waarin naast het onderzoek naar de milieu-effecten ook de planvorming voor de inrichting van het bedrijventerrein plaatsvindt. In dit integrale planproces kunnen in feite de volgende vier fasen worden onderscheiden (zie ook figuur 5.1):

- de voorbereidingsfase;
- de fase van onderzoek en planvorming;
- de besluitvormingsfase;
- de fase van uitvoering en evaluatie.

Fase I: Voorbereiding

De fase van voorbereiding start met het opstellen van de voorliggende startnotitie als onderdeel van de milieu-effectrapportage. De startnotitie wordt gedurende minimaal vier weken ter inzage gelegd. Een ieder kan zijn mening geven over de startnotitie of voorstellen doen voor milieu-aspecten en alternatieven die in het milieu-effectonderzoek moeten worden meegenomen.

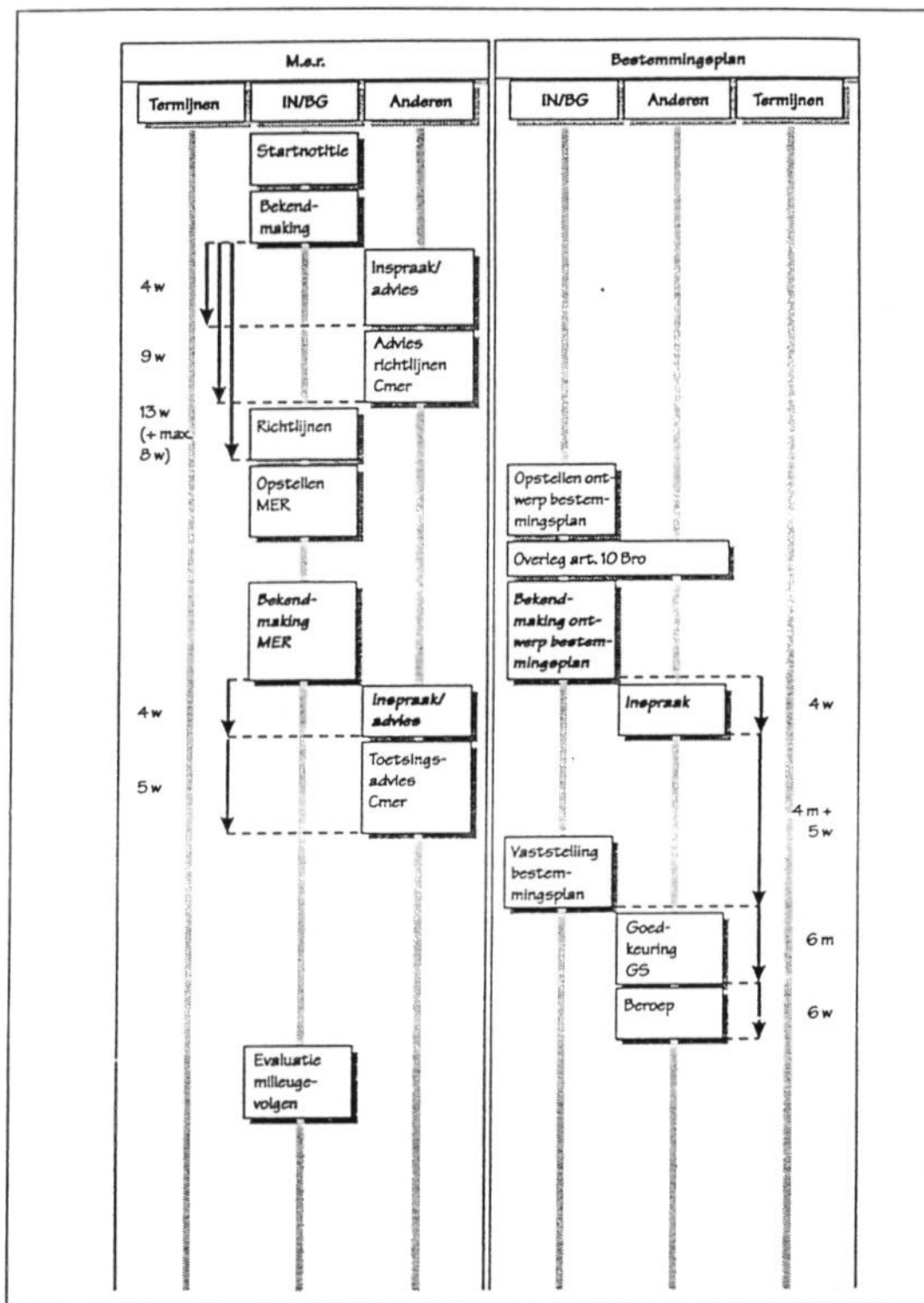
Tot uiterlijk vijf weken na de inspraaktermijn voor de startnotitie krijgen de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs de gelegenheid, op basis van de startnotitie en alle inspraakreacties, te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het MER (= richtlijnenadvies). De gemeenteraad van Kampen zal vervolgens, in haar rol als bevoegd gezag, uiterlijk vier weken na het advies van de Commissie m.e.r. (met mogelijk een verlenging van acht weken) de richtlijnen vaststellen. Hiermee wordt het onderzoekskader voor het MER definitief vastgelegd.

Fase II: Onderzoek en planvorming

In de fase van onderzoek en planvorming vindt de uitvoering van het volledige milieu-effectonderzoek plaats en wordt het (voor)ontwerp-bestemmingsplan voor de industriehaven opgesteld. Belangrijk element in deze fase vormt de vertaling van de resultaten van het milieu-effectonderzoek in het (voor)ontwerp-bestemmingsplan.

Het (voor)ontwerp-bestemmingsplan wordt vervolgens samen met het MER gedurende vier weken ter inzage gelegd. Hierbij kan ieder reageren op de beide stukken. In deze periode zal door de gemeente Kampen een hoorzitting worden georganiseerd.

De Commissie m.e.r. krijgt gelijktijdig de gelegenheid het MER op juistheid en volledigheid te toetsen aan de richtlijnen en aan de wettelijke voorschriften en hierover een advies uit te brengen aan het bevoegd gezag (= toetsingsadvies). Tijdens de periode die de Commissie m.e.r. nodig heeft, kan het verplichte vooroverleg ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan plaatsvinden.



Figuur 5.1 De te volgen procedure voor de ontwikkeling van de tweede industriehaven.

Fase III: Besluitvorming

In de fase van besluitvorming vindt de definitieve besluitvorming op gemeentelijk niveau plaats over het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen en de resultaten van het vooroverleg kunnen de laatste wijzigingen in het bestemmingsplan worden aangebracht. De fase van besluitvorming resulteert in de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Kampen. Vervolgens wordt het plan gedurende vier weken ter visie gelegd.

Fase IV: Uitvoering en evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad en de daarop volgende tervisielegging is de goedkeuring vereist van Gedeputeerde Staten van Overijssel. Nadat het besluit van Gedeputeerde Staten bekend is gemaakt, wordt het besluit ter visie gelegd. Hierbij bestaat de mogelijkheid tot het instellen van beroep tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan van kracht is, kan op basis daarvan de industriehaven worden verwezenlijkt. Bouwactiviteiten en het gebruik van gronden en gebouwen zullen worden getoetst aan het bestemmingsplan van de gemeente Kampen. De bedrijven die zich op het bedrijventerrein willen vestigen, moeten daarnaast ook voldoen aan de milieu-regelgeving, zoals die onder andere is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Dit kan bijvoorbeeld betekenen, dat - afhankelijk van de aard en de productie-omvang - ook de vestiging van een individueel bedrijf nog m.e.r.-plichtig is. In zo'n geval zal een MER gekoppeld worden aan de beslissing over het verlenen van een milieuvergunning.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Abiotisch milieu

het niet-levende milieu, zoals bodem, water en klimaat.

Alternatief

andere wijze dan de voorgenomen activiteit om (in aanvaardbare mate) tege moet te komen aan de doelstelling(en). De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd, die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. De richtlijnen geven mede richting aan dat begrip "redelijkerwijs".

Autonome ontwikkeling

de ontwikkeling die in de toekomst optreedt als er geen ingreep plaatsvindt.

Bevoegd gezag

overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer.

Biotisch milieu

het levende milieu; flora en fauna.

Ecologische hoofdstructuur

het door de overheid nagestreefde en in beleidsnota's vastgelegde landelijke netwerk van natuurgebieden en verbindingszones daartussen.

Fauna

diersoorten die in een gebied voorkomen.

Flora

plantensoorten die in een gebied voorkomen.

Geomorfologie

de vorm van het land als gevolg van geologische processen.

Initiatiefnemer

een natuurlijk persoon, dan wel privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Meest milieuvriendelijk alternatief

het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

M.e.r.

de wettelijk geregelde procedure van milieu-effectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken

van een Milieu-EffectRapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een activiteit.

M.e.r.-plicht

de verplichting tot het opstellen van een Milieu-EffectRapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit.

MER

Milieu-EffectRapport: een rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.

Modaliteit

vervoerswijze; een multimodale locatie is door minimaal twee verschillende transportmiddelen ontsloten (dus bijvoorbeeld per boot en per vrachtauto).

Plangebied

het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een der alternatieven, wordt gerealiseerd (vergelijk studiegebied).

Referentiesituatie (nulalternatief)

de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd; een combinatie van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling.

Richtlijnen

de door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

Studiegebied

het gebied waarbinnen de invloed van een activiteit voor een specifiek milieu-aspect merkbaar is.

Variant

mogelijkheid om via (een) iets andere deelactiviteit(en) de doelstelling(en) in redelijke mate te realiseren; niet als complete activiteit beschreven in het MER (want dan zou er sprake zijn van een alternatief). Wordt echter vaak als synoniem voor alternatief gebruikt.

Voorgenomen activiteit

datgene, wat volgens de startnotitie het initiatief inhoudt. Ook wel "voornemen" genoemd.

Voorkeursalternatief

datgene, wat volgens het MER en/of bijbehorend ontwerpbesluit - dus na afweging van de te verwachten milieu-effecten - de voorkeur van de initiatiefnemer heeft om de probleemstelling zo goed mogelijk op te lossen.

Zonering

de ruimtelijke verdeling van bedrijven uit verschillende milieucategorieën over een bedrijventerrein.