



Partiële herziening IJsseldelta-Zuid voor de integrale gebiedsontwikkeling

Streekplan Overijssel 2000+

oktober 2008

Partiële herziening IJsseldelta-Zuid
voor de integrale gebiedsontwikkeling

Streekplan Overijssel 2000+

Project IJsseldelta-Zuid

oktober 2008

Colofon

Datum

29 oktober 2008

Auteurs

Buskens, Gronheid en Otten

Project/kenmerk

Project IJsseldelta-Zuid

Inlichtingen bij

A.J.H. Otten

Telefoon 038 499 81 08

E-mail a.otten@overijssel.nl

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Relatie tot Streekplan Overijssel 2000+	6
1.3	Procedure	6
1.4	Gevolgde aanpak gebiedsontwikkeling	7
2	Beschrijving van relevante ontwikkelingen	9
2.1	Het masterplan 'Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid'	9
2.2	Bypass	9
2.3	Wonen	10
2.4	Natuur en landschap	11
2.5	Recreatie	12
2.6	Infrastructuur	13
3	Samenvatting planMER	14
3.1	Onderzochte alternatieven	14
3.2	Drie scenario's voor gebiedsontwikkeling	14
3.3	Belangrijkste milieugevolgen van de drie scenario's voor gebiedsontwikkeling	14
3.4	Het Meest milieuvriendelijk alternatief	15
3.5	Het Voorkeursalternatief	16
3.6	Natuurtoets van het Voorkeursalternatief	18
4	Uitvoerbaarheid	20
4.1	Financiering	20
4.2	Maatwerk voor te slopen bebouwing	20
5	Beschrijving streekplanherziening	21

Bijlagen

- IJsseldelta-Zuid, planMER partiële provinciale planherzieningen
- Natuurtoets IJsseldelta-Zuid: Natuurtoets Flora- en Faunawet en EHS (Passende beoordeling op het niveau van de streekplanherziening)
- Flora- en Faunaonderzoek IJsseldelta-Zuid

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

IJsseldelta-Zuid is één van de twee deelprojecten van het gebiedsontwikkelingsproject 'IJsseldelta'. In het najaar van 2004 is gestart met de voorbereiding. Het ministerie van VROM wees de IJsseldelta aan als landelijk voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie in de Nota Ruimte.

In IJsseldelta-Zuid spelen meerdere ontwikkelingen, zoals de hoogwaterproblematiek, de Hanzelijn, aanleg van natuur en ontwikkelen van nieuwe natuurwaarden, opwaardering van de N307 tot de N23, uitbreiding van Kampen, verbreding van de N50, versterking van de toeristische infrastructuur, verbetering leefbaarheid kleine kernen en agrarische structuurversterking. De initiatiefnemers streven naar het op elkaar afstemmen van deze ontwikkelingen, zodat er een meerwaarde ontstaat. Als hoogwatermaatregel bij Kampen is in de PKB Ruimte voor de Rivier voor de korte termijn (vooral nog) een zomerbedverlaging van de IJssel opgenomen. Voor de langetermijnopgave van de hoogwaterafvoer (na 2015) zal zomerbedverlaging 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. Bij een verdere verhoging in de toekomst van de maatgevende afvoer op de rivier zal dan alsnog een bypass aangelegd kunnen worden.

De verschillende ontwikkelingen in IJsseldelta-Zuid vormden de aanleiding om de bypass al op korte termijn te realiseren. In 2005 is daarvoor een notitie Kaderstellende keuzen met bouwstenen vastgesteld door de besturen van regionale partners. De regio heeft vervolgens in samenwerking met VROM, V&W, LNV, de gemeenten Kampen, Zwolle, Dronten en Oldebroek, waterschap Groot Salland en Staatsbosbeheer een masterplan opgesteld om nu al te komen tot een concreet begrensde bypass als klimaatbestendige oplossing voor de hoogwaterafvoer en daarmee af te zien van de zomerbedverlaging als maatregel voor de korte termijn. Bij de voorbereiding is intensief geparticipeerd door belangstellenden uit het gebied en een ingestelde klankbordgroep. Dit masterplan 'Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid' is in het najaar van 2006 door de betrokken overheden vastgesteld.

Na het masterplan is op 18 januari 2007 door alle betrokken overheden een intentieovereenkomst ondertekend. In het voorjaar van 2007 zijn maatwerkoplossingen uitgewerkt en is de definitieve ligging van het dijktracé bepaald. Het resultaat is op 7 mei 2007 gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst, die tevens de start was voor de uitwerking van het planMER dat voor deze streekplanherziening moet worden opgesteld. Eveneens heeft het kabinet juni 2007 besloten IJsseldelta op te nemen in de lijst van projecten die in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage uit het Nota Ruimte-budget.

Belangrijke met elkaar samenhangende planelementen uit het masterplan zijn de aanleg van een bypass tussen de IJssel en het Drontemeer in combinatie met woningbouw ten zuiden en ten westen van Kampen, de toevoeging van ruim 300 hectare nieuwe natuur en recreatieve voorzieningen, waaronder een recreatieve vaarverbinding tussen de IJssel en de Veluwe Randmeren, alsmede agrarische structuurversterking door kavelruil. De bij het project IJsseldelta betrokken overheden hebben met het masterplan de intentie uitgesproken om nu al te komen tot een concreet begrensde bypass. Hierdoor kan voor de periode tot 2015 worden afgezien van de maatregel zomerbedverlaging.

De PKB voorziet in de uitruilmogelijkheid van de zomerbedverlaging voor een bypass via een uiterlijk 1 januari 2009 te nemen Omwisselbesluit, mits een aantal voorwaarden is ingevuld. Dat zijn onder andere dat de aanlegkosten kunnen worden gefinancierd en door Provinciale Staten van Overijssel en Flevoland streekplanherzieningen zijn vastgesteld, die de aanleg van de bypass mogelijk maken. Gezien de samenhang en vervlechting van het realiseren van de bypass en de woningbouw ten westen van Kampen wordt voor beide functies de ruimtelijke reservering vastgelegd in deze partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+.

Het Omgevingsplan Flevoland 2006 moet worden herzien omdat de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid de Ecologische Hoofdstructuur van Flevoland beïnvloedt en doorsnijdt met infrastructuur. Even ten zuiden van het eiland Reve in het huidige Drontemeer zal een nieuwe schutsluis worden gerealiseerd 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, ter hoogte van de huidige Roggebotsluis, globaal moet worden bepaald. Hiermee wordt het tracé tussen Kampen en Dronten (de toekomstige N23) en de oeververbinding vastgelegd.



Eiland Reve voor de aanleg van de Hanzelijn

1.2 Relatie tot Streekplan Overijssel 2000+

De noodzaak van een bypass bij Kampen is wel in het geldende streekplan opgenomen zonder dat deze al op uitgewerkte wijze hierin kon worden aangeduid. Voor de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid, zoals deze nu is uitgewerkt, is dan ook aanpassing van het streekplan nodig. Het gaat dan om de volgende elementen:

- de bypass;
- de omvang en locaties voor woningbouw;
- de met de bypass samenhangende aanpassing van de Ecologische Hoofdstructuur;
- de wegverbinding Kampen-Lelystad (opwaardering van de N307 tot N23).

De provincie werkt op dit moment aan een integrale herziening van het streekplan via de Omgevingsvisie Overijssel, waarin alle provinciale plannen voor de leefomgeving op zullen gaan. Deze Omgevingsvisie zal naar verwachting eind 2008 als ontwerp gereed zijn. Dit tijdstip is te laat om de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid tijdig in een streekplanherziening te hebben opgenomen zodat het Omwisselbesluit per 1 januari 2009 genomen kan worden.

1.3 Procedure

Ten behoeve van de streekplanherziening is een planMER opgesteld. In verband met de aanwezigheid van Natura 2000-gebieden heeft ook een passende beoordeling plaatsgevonden. De resultaten van planMER en passende beoordeling alsmede een kenschets van hoe deze bij de besluitvorming zijn betrokken, zijn in deze partiële streekplanherziening opgenomen.

Bij de voorbereiding zijn de volgende overheden betrokken: ministeries van V&W (DG Water, Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, Rijkswaterstaat Oost-Nederland en Programmadirectie Ruimte voor de Rivier), VROM en LNV, provincie Flevoland, gemeenten Kampen, Zwolle en Dronten, de waterschappen Groot Salland en Veluwe (m.b.t. het alternatief zomerbedverlaging) en Staatsbosbeheer. Tevens zijn de provincie Gelderland, de gemeente Oldebroek en het waterschap Zuiderzeeland geconsulteerd. Op 13 maart 2008 is over onder meer het planMER en de streekplanherziening een informatiemarkt gehouden.

Gedurende de procedure van de totstandkoming van de visie op de gebiedsontwikkeling heeft met vele betrokken partijen en met de bevolking op velerlei wijzen overleg plaatsgevonden. Dit heeft

ook tot ingrijpende aanpassingen van de plannen geleid. Dit voortraject is dermate intensief geweest dat afgezien is van het opstellen van een voorontwerp van een streekplanherziening ten behoeve van overleg, advies en inspraak. Een dergelijke tussenstap zal naar verwachting weinig meer kunnen toevoegen aan alle reacties in het gevolgde voortraject. Het ontwerp van de partiële streekplanherziening is op 26 februari 2008 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Vanaf 31 maart 2008 ligt het plan ter inzage in het provinciehuis in Zwolle en het gemeentehuis van Kampen. Omdat de tervisielegging voor 1 juli 2008 plaatsvindt, is op de procedure nog de 'oude' WRO van toepassing. Tot en met 13 mei 2008 kan een ieder een zienswijze bij Provinciale Staten indienen. In september 2008 stellen Provinciale Staten de streekplanherziening vast. Hierbij betrekken zij de binnengekomen zienswijzen, overlegreacties en adviezen.

De herziening van het streekplan bevat **geen** concrete beleidsbeslissingen. Dat betekent dat er geen beroep mogelijk is tegen de vastgestelde streekplanherziening. Tevens betekent dit dat het ministerie van LNV over de streekplanherziening formeel geen besluit tot goedkeuring kan nemen, zoals bedoeld in artikel 19j van de Natuurbeschermingswet. Dit besluit is pas aan de orde bij de wijziging van het bestemmingsplan.

1.4 Gevolgde aanpak gebiedsontwikkeling

Eind 2004 is gestart met de uitwerking van de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid. In de eerste fase is april 2005 met vijf scenario's een participatieproces gestart. Bij het opstellen van de scenario's waren een groot aantal groeperingen betrokken in een klankbordgroep (o.a. LTO, ANWB, VNO/NCW, NMO, Streekbelangen Kamperveen, Kampereiland Pachtbond, Kavelruilcommissie gebiedsimpuls IJsseldelta-West, Koninklijk Nederlands Watersport Verbond).



Participatie, voorjaar 2005

In april 2005 is breed informatie over het project verspreid. Alle betrokkenen zijn uitgenodigd te reageren. Er zijn ongeveer 350 schriftelijke reacties ontvangen. Vele mensen bezochten de informatieavonden en traden in gesprek bij de tentoonstellingen. De betrokkenheid was het duidelijkst in Kamperveen en omgeving. Veel mensen uit Kamperveen en De Zande hebben in het proces meegedacht. Dat resulteerde in een door de mensen uit het gebied ingediend zesde scenario. Ook vanuit Noordeinde werd uitgebreid gereageerd. Uit de stad Kampen zelf kwam relatief minder respons. Opvallend was daar enige scepsis naar aanleiding van de ervaringen met de hoogwaterkering langs de IJssel. De bijdragen vanuit Kamperveen, De Zande en Noordeinde zijn voor een belangrijk deel verwerkt in het zesde scenario en een notitie Kaderstellende keuzen met bouwstenen. Het participatieproces heeft daarmee aantoonbaar effect op het uiteindelijke resultaat.

De optimale inrichting is in het najaar 2005, met als basis het zesde scenario en de notitie Kaderstellende keuzen met bouwstenen, vastgelegd in een voorkeursscenario. In de confrontatie van dit scenario met het Tracébesluit voor de Hanzelijn bleek het voorkeursscenario hiermee niet combineerbaar. Het wijzigen van de hoogteligging van de Hanzelijn en het toevoegen van een viaduct in de kruising van de bypass en Hanzelijn/N50, aanpassingen van de (hoogte van de) kanteldijken voor de tunnel Drontermeer en in de constructie van het tunneldak waren hiervoor nodig. Daarvoor is een procedure tot partiële aanpassing van het Tracébesluit Hanzelijn gevoerd. Op het ontwerpplan zijn nog opmerkingen ingebracht door overheden en verwerkt in het Tracébesluit. Tegen deze aanpassing is geen beroep ingesteld. Het Tracébesluit Hanzelijn Anticiperen Bypass IJssel is mei 2007 door de minister vastgesteld. Tevens is de financiering van deze aanpassingen door VROM, V&W en de provincie Overijssel (elk € 10 miljoen) geregeld.

In het voorjaar van 2006 hebben taakgroepen Convenant en uitvoeringsorganisatie, Milieu, Planeconomie, Ruimtelijke kwaliteit, Sociaal economische spin-off en Water het voorkeursscenario op vele aspecten onderzocht en verdiept. Resultaten zijn ook tussentijds meerdere keren besproken met de klankbordgroep. Onder aansturing van de taakgroep Milieu is een vrijwillige milieubeoordeling opgesteld. Het resultaat is bijeengebracht in het masterplan IJsseldelta-Zuid. De Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving heeft het masterplan op 4 oktober 2006 behandeld en positief geadviseerd. Het plan is ter besluitvorming voorgelegd aan alle betrokken overheden. Provinciale Staten van Overijssel hebben het masterplan vastgesteld op 11 oktober 2006 en de gemeenteraad van Kampen op 2 november 2006. Ook door de andere betrokken overheden is het masterplan vastgesteld. Op 18 januari 2007 hebben deze overheden een intentieovereenkomst ondertekend en hierin onder meer vastgelegd: *"te komen tot realisatie van de integrale ontwikkelingsvisie vastgelegd in het masterplan IJsseldelta-Zuid en daarbij tevens afspraken te maken over de verdere planontwikkeling en de in verband daarmee uit te voeren nadere onderzoeken en de planprocedures die moeten worden doorlopen. Het doel van de verdere planontwikkeling en de uit te voeren onderzoeken is te komen tot een plan dat binnen de gegeven beleidskaders haalbaar en uitvoerbaar is."*

Vanuit de Staten en de gemeenteraad van Kampen is bij de behandeling van het masterplan gevraagd om met belanghebbenden in het gebied de mogelijkheden van maatwerk te verkennen, onder andere met betrekking tot aanpassingen in de ligging van het dijktracé. Die gesprekken en aanvullend onderzoek hebben geleid tot op 19 april 2007 vastgestelde gewijzigde dijktracés waarbij alle wensen zijn gehonoreerd, inclusief twee nadien nog ingebrachte wensen. Het vastgestelde tracé van de dijken wijkt hierdoor over het grootste deel van de lengte enkele tot tientallen meters af van het tracé uit het masterplan. Voor de afvoercapaciteit van de bypass heeft deze wijziging geen effect. De oppervlakte voor natuur tussen de dijken verandert ook niet door deze wijziging. De resultaten zijn op 7 mei 2007 teruggekoppeld in een openbare informatiebijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst is ook de inhoud van de Startnotitie reikwijdte en detailniveau planMER IJsseldelta-Zuid toegelicht. Deze notitie heeft vanaf 24 mei 2007 voor een periode van vier weken ter inzage gelegen en is voor advies toegezonden aan de wettelijke adviseurs en de leden van de klankbordgroep. Er zijn 16 adviezen en zienswijzen ontvangen. Deze zijn becommentarieerd en hebben ten dele wijzigingen in de Notitie reikwijdte en detailniveau veroorzaakt. Tevens zijn de zienswijzen voor advies voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Mede rekening houdend met dit advies is de Notitie reikwijdte en detailniveau op 11 september 2007 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Overijssel en op 2 oktober 2007 door Gedeputeerde Staten van Flevoland.

Op 19 november 2007 zijn tijdens een informatieavond de opzet van het planMER en te onderzoeken varianten toegelicht. In die periode is de gemeente Kampen ook gestart met de discussies over de uit te werken structuurvisie voor het grondgebied van de gemeente Kampen. Deze structuurvisie heeft een doorkijk tot 2030. Op 21 februari 2008 heeft de gemeenteraad van Kampen richtinggevende uitspraken gedaan over de voorkeursvariant van de uit te werken structuurvisie.

2 Beschrijving van relevante ontwikkelingen

2.1 Het masterplan 'Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid'

Het masterplan 'Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid' geeft richting aan een aantal opgaven om de doelstellingen te behalen. Deze opgaven zijn meerledig en zijn onderverdeeld in de diverse ontwikkelingen die in het gebied op stapel staan.

Het masterplan laat zien op welke wijze de partners deze doelstellingen denken te halen. De volgende elementen zijn integraal ingepast in het masterplan IJsseldelta-Zuid:

- De aanleg van een bypass, die de veiligheid voor een groot gebied duurzaam waarborgt. De aanleg maakt deel uit van de invulling van de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier.
- Infrastructuur: de Hanzelijn wordt aangelegd en de N307 en N50 opgewaardeerd. Daarmee vormt het gebied een belangrijke schakel in de Nederlandse infrastructuur.
- Woningbouw: Kampen krijgt de kans hier een hoogwaardig woonmilieu te vestigen dat de woonopgave van Zwolle Kampen Netwerkstad combineert met de voordelen van de bypass.
- Natuur: de bypass wordt aangegrepen voor de ontwikkeling van een groot areaal nieuwe natuur.
- Economische ontwikkeling: de stationsomgeving van Kampen-Zuid is het brandpunt van nieuwe bedrijvigheid.
- Agrarische structuur: onderdeel van de gebiedsontwikkeling is dat tevens een impuls wordt gegeven aan de versterking van de agrarische structuur.
- Recreatie: een bevaarbare nieuwe IJsselarm en de ontwikkeling van nieuwe natuur openen perspectieven voor de recreatie.

De uitvoering vindt gefaseerd plaats. De aanleg van de Hanzelijn is in 2007 gestart. Deze zal in 2013 in gebruik komen. De aanleg van de bypass start in 2011. Deze zal in 2015 inzetbaar moeten zijn. De woningbouw aansluitend op de locatie Het Onderdijs wordt grotendeels vóór 2020 afgerond. Tussen 2012 en 2025 vindt de woningbouw geïntegreerd met de bypass plaats.

2.2 Bypass

Achtergrond

Het Waterbeleid 21^e eeuw laat een trendbreuk zien in de omgang met water in Nederland. Er moet ruimte worden gegeven aan water in plaats van het verhogen en versterken van dijken. In de PKB Ruimte voor de Rivier wordt langs de grote rivieren duurzame veiligheid gecreëerd door middel van ruimtelijke maatregelen. Tot 2015 moeten piekafvoeren in de Rijn tot maximaal 16.000 m³ per seconde bij Lobith veilig afgevoerd kunnen worden. De verwachting is dat de maatgevende afvoer mogelijk verder kan toenemen tot 18.000 m³ per seconde. De IJssel (een Rijntak) moet een deel van dit extra water van de Rijn af gaan voeren. Het programma Klimaat voor Ruimte noemt de IJsseldelta als zogenaamde hotspot (een gebied waar maatregelen noodzakelijk zijn om ons land klimaatbestendig te maken). Het gebied ten zuidwesten van Kampen biedt goede mogelijkheden om een ruimtelijke maatregel te treffen tegen hoogwater in de vorm van een bypass.

Een bypass als duurzame maatregel in plaats van zomerbedverlaging

In het basispakket van maatregelen in de PKB Ruimte voor de Rivier is ter hoogte van Kampen de maatregel zomerbedverlaging (met gemiddeld 1 meter) opgenomen over een lengte van 22 kilometer tussen Hattem en het Ketelmeer. Deze maatregel leidt tot een verlaging van de Maatgevende Hoogwaterstand van de IJssel van ongeveer 29 cm bij Zwolle. Bij verdere verhoging van de maatgevende afvoeren in de periode na 2015 hoger dan 16.000 m³/s bij Lobith, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Alleen een bypass ten zuiden van Kampen biedt dan voldoende afvoercapaciteit. Daarom is de aanleg van een bypass bij Kampen opgenomen in de PKB als oplossing voor de lange termijn met een planologische reservering op een groot gebied in de zuidelijke IJsseldelta, ter voorkoming van grootschalige ontwikkelingen die een toekomstige aanleg van een bypass zouden blokkeren. Met het aanleggen van een bypass bij Kampen (in combinatie met

bovenstroomse maatregelen) is de veiligheid met betrekking tot overstromingen in de IJsseldelta op lange termijn gewaarborgd.

Doelstellingen PKB: veiligheid én ruimtelijke kwaliteit

Veiligheid vormt samen met ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied de hoofddoelstelling van Ruimte voor de Rivier. De aanleg van een bypass biedt kansen voor het halen van deze doelen voor ruimtelijke kwaliteit. Door het aanleggen van de bypass wordt het beeld van een meerarmige rivierdelta versterkt. Door de aanleg van de bypass te combineren met natuurontwikkeling ontstaat een vrijwel aaneengesloten areaal nieuwe natuur. De bypass vormt een potentiële schakel in de Nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) door te fungeren als de ontbrekende schakel tussen de randmeren en de IJssel van Arnhem tot Kampen, twee gebieden die behoren tot de Nationale EHS. De bypass draagt hiermee sterk bij aan de verbetering van het natte ecosysteem. Er ontstaat een nieuwe natte verbinding met uitwisselingskansen voor zaden, vissen, amfibieën en watervogels. Tevens brengt een bypass in de zuidelijke IJsseldelta de ontstaansgeschiedenis van het landschap weer terug. De historische structuur van een meerarmige IJsseldelta kan (deels) worden hersteld door de aanleg van de bypass volgens het tracé uit het masterplan grotendeels samenvallend met de vroegere Reeve. Daarmee wordt een relict uit de ondergrond benut als ruimtelijke drager voor het plan. Er komt een grotere variatie in soorten landschap (water, moeras, landbouwgrond) met dynamiek van de waterstand in een deel van het landschap.

Naast kansen voor natuur en landschap biedt een bypass ook kansen voor de economie. De bypass zorgt voor watergebonden werk, zowel tijdens als na de aanleg. Door de aanleg van de bypass zal landbouwgrond verloren gaan. De aanleg kan door de noodzakelijke grondaankopen en het beschikbaar krijgen van ruilgronden ook bijdragen aan de versterking van de agrarische structuur in het gebied ten zuiden van de bypass. De bypass en de dijken vormen een barrière tegen de verdere verstedelijking vanuit Kampen. Dit gegeven biedt een duurzaam perspectief voor de landbouw.

2.3 Wonen

Zwolle Kampen Netwerkstad is in de Nota Ruimte aangewezen als bundelingsgebied voor verstedelijking. Eveneens is in de Nota Ruimte Mastenbroek en het Kampereiland aangewezen als Nationaal Landschap IJsseldelta met beperkingen voor stedelijke ontwikkeling. Het stedelijk netwerk ligt op het belangrijkste knooppunt van weg-, water- en spoorverbindingen in Noord-Oost Nederland. De netwerkstad heeft zich mede door deze ligging ontwikkeld tot één van de belangrijkste economische motoren van Noord en Oost-Nederland en draagt substantieel bij aan welvaart en welzijn van dit gebied. De vooruitzichten zijn zeer positief, omdat die positie nog verder versterkt wordt door de aanleg van de Hanzelijn met een nieuw station in Kampen, de nieuwe Zuiderzeehaven in Kampen, de verbreding van de N50 en de ombouw van de N307 tot N23 Alkmaar-Zwolle. Ook de grote diversiteit aan bijzondere landschappen in de directe omgeving onderscheidt Zwolle Kampen Netwerkstad van andere regio's en draagt bij aan een gezond vestigings-, woon- en werkklimaat. De ontwikkelingskansen van de netwerkstad worden gefaciliteerd door het bieden van voldoende kwalitatieve woon- en werkruimte alsmede voorzieningen. Dat gebeurt ten dele door middel van herstructurering en intensivering in bestaand stedelijk gebied.

Zowel in Zwolle als in Kampen worden bedrijventerreinen geherstructureerd en worden plannen voor intensivering van stationsomgevingen met onder meer werkfuncties voorbereid. De gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid is één van de geselecteerde boegbeelden in de ontwikkeling van Zwolle Kampen Netwerkstad. IJsseldelta-Zuid is een integrale wateropgave, waarin een nieuw waterrijk woonmilieu met nieuwe vormen van waterrecreatie wordt toegevoegd. Het project is van grote betekenis voor de economische structuurversterking van Zwolle Kampen Netwerkstad en geeft een extra impuls aan het voorzieningenniveau.

Beeld van de recente en de komende jaren te verwachten bevolkingsontwikkeling en woningbehoefte

In de periode 2001-2006 is het inwoneraantal van Kampen met 1.418 toegenomen, ondanks een relatief hoog vertrekoverschot van 667. Voor de komende periode (2007-2012) is de prognose van het Centraal Planbureau/Ruimtelijk Planbureau (CPB/RPB) dat het inwoneraantal met 1.442 zal toenemen bij een vertrekoverschot van 253. In 2004 zijn als uitwerking van het streekplan op basis van dit model door bureau Companen en ABF research prognoses voor bevolking en woningbehoefte gemaakt voor de periode tot 2020. Binnen Overijssel wordt in het IPB-model alleen in Zwolle en Deventer rekening gehouden met een migratieoverschot en voor alle overige gemeenten met een migratiesaldo nul. Voor Zwolle wordt een migratieoverschot van gemiddeld 800 per jaar gehanteerd. Tussen 1990 en 2005 is het inwoneraantal van Kampen met 7% gegroeid en dat van Zwolle met 19%. Een groei van gemiddeld 1.400 inwoners per jaar voor Zwolle Kampen Netwerkstad als geheel. In de IPB-prognose 2004 voor Kampen is als uitgangspunt migratiesaldo nul opgenomen. Op dat moment waren er geen afspraken over een bijdrage van Kampen in de regionale opgave. De eigen vraag vanuit Kampen voor de periode 2005-2030 is op grond van de bevolkingsprognoses afgerond op 4.900 woningen.

De programmering van woningbehoefte in Zwolle Kampen Netwerkstad

Met het nieuwe in voorbereiding zijnde structuurplan 'Afslag 2020' verlaat Zwolle het ontwikkelen van grootschalige uitbreidingslocaties. Gekozen wordt voor het zoveel mogelijk inbreiden en ontzien van buitengebied. Zo is onder meer afgezien van het verder uitbreiden van Stadshagen in het Nationaal Landschap IJsseldelta. In de periode 2004-2020 zijn in Zwolle 16.000 woningen nodig. Hiervan zijn reeds 10.000 gepland. Voor het accommoderen van 6.000 woningen zijn in het structuurplan van Zwolle drie scenario's uitgewerkt. Het structuurplan geeft als bandbreedte 1.000-2.000 woningen die regionaal moeten worden gerealiseerd. Voor de periode tot 2030 is in dit kader met de gemeente Kampen de afspraak gemaakt om 1.100 woningen te bouwen voor de regionale opgave in een bijzonder water-woonmilieu, dat bijdraagt aan het versterken van het vestigingsmilieu in de netwerkstad. Gevolg van het deels bouwen voor de regionale opgave is dat Kampen een vestigingsoverschot zal krijgen en daarmee een deel van het positief migratiesaldo van Zwolle invult.

Daarmee is de totale woningbouwopgave voor Kampen tot 2030 afgerond 4.900 woningen voor eigen behoefte (migratiesaldo nul) en 1.100 woningen voor de regionale opvang. Van deze 6.000 woningen tot 2030 zijn 4.000 woningen nodig in de periode tot 2020, waarvan 740 woningen voor de regionale opvang. In het masterplan zijn mogelijke ontwikkelingen tot 2030 geschetst. Deze partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+ beperkt zich tot het vastleggen van de ontwikkelingen tot 2020. Aan het eind van het volgende decennium zal, op basis van de dan geactualiseerde raming van de woningbehoefte, de woningopgave voor Kampen voor de periode 2020 tot 2030 definitief worden bepaald.

Het bouwprogramma Kampen tot 2020

Mede naar aanleiding van de inspraak op de Notitie reikwijdte en detailniveau voor het planMER en het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de periode juni/juli 2007 eerst de mogelijkheden voor inbreiding nadrukkelijk onderzocht. Van de in Kampen tot 2020 aan de woningvoorraad toe te voegen 4.000 woningen worden ongeveer 1.460 woningen gebouwd in bestaand stedelijk gebied en ongeveer 1.640 woningen op al in ontwikkeling zijnde locaties. Daarmee wordt ruim 30% van de geplande toevoegingen aan de woningvoorraad in bestaand stedelijk gebied gebouwd. Daarnaast worden tot 2020 in de afronding van de woningbouwlocatie Het Onderdijs, in een meer groenstedelijk woonmilieu, circa 450 woningen gebouwd. Direct ten noorden van de kruising van de bypass met de Hanzelijn/N50 komt het nieuwe station Kampen-Zuid. De nieuwe stationsomgeving vormt een van de elementen van het masterplan IJsseldelta-Zuid. Het ontwikkelingsprogramma voorziet de nieuwbouw van 880 woningen in een hoogstedelijke setting in combinatie met 80.000-100.000 m² kantoren, 5.000 m² detailhandel en 14.000 m² onderwijsvoorzieningen. Van de woningbouw is de oplevering van 450 woningen gepland in de periode tot 2020.

In woningbouwplanningen is het gewenst extra marge in te bouwen om stagnatie op te vangen. Het ministerie van VROM adviseert daarbij als vuistregel 130% van de feitelijk noodzakelijke bouwproductie in planning te hebben om vertragingen in plannen of planwijzigingen, met vaak een lager woningaantal, op te vangen. Voor Kampen wordt in de bouwplanning rekening gehouden met twee extra productie jaren. Indien alle geplande woningen gebouwd kunnen worden, is deze extra productie al onderdeel van de productie in de volgende tien-jaarsperiode, waarin ook weer rekening gehouden moet worden met een te plannen reservecapaciteit.

Aanvullende locatie nodig voor nieuwe uitbreiding

Met de geplande locaties wordt een breed spectrum aan woonmilieus gerealiseerd. Op geen van deze locaties is het mogelijk om een specifiek water-woonmilieu te realiseren, conform de afspraken binnen de netwerkstad om het vestigingsklimaat te versterken.

Gegeven de bouw mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied en op voornoemde al lopende locaties en de benodigde reservecapaciteit is tot 2020 nog slechts één nieuwe uitbreidingslocatie nodig voor minimaal 800 woningen. Indien deze locatie groter omvang is, kan deze ook bijdragen in de woningproductie na 2020. De uitbreiding van stedelijk gebied tot 2020 is daarmee vooralsnog fors minder dan die in het masterplan is geschetst tot 2030. Voorafgaand aan de beschrijving van effecten in het planMER zijn augustus 2007 in overleg met de gemeente drie alternatieve locaties bepaald, die in het planMER op milieueffecten worden onderzocht: IJsselmuiden-Oost (in combinatie met zomerbedverlaging) als nulvariant, het gebied ten westen van Kampen ten noorden van de Hanzelijn en een locatie ten westen van Kampen tussen de bypass en de Hanzelijn.

2.4 Natuur en landschap

In de bypass is ongeveer 300 (exclusief de vaargeul) hectare nieuwe natuur gepland. Ten noorden van de tunnel van de Hanzelijn onder het Drontermeer wordt de huidige waterkering circa 300 meter in oostelijke richting teruggelegd. Daardoor ontstaat in totaal buitendijks gebied van 75 hectare, waarvan circa 40 hectare voor nieuwe natuur. In de bypass tussen IJsseldijk en Drontermeer wordt ter weerszijden van de vaargeul circa 260 hectare natuur toegevoegd. Een deel van de

bypass wordt onderdeel van de EHS. De procedure tot herbegrenzing is gestart en eind 2008 vindt de besluitvorming plaats.

Het huidige landschapsbeeld zal drastisch veranderen door de doorsnijding van de Hanzelijn. Door de bypass komen daar nog twee dijken bij met een hoogte van 3.60 meter plus NAP bij het Drontermeer, oplopend tot circa 4.20 meter plus NAP bij de huidige IJsseldijk. Terugblikkend in de tijd ontstaat er een landschap, dat weer meer overeenkomsten vertoont met de situatie in de 18^e eeuw. Toen was onder meer het gebied ten westen van de Buitendijksweg en het gebied waar nu de bypass is geprojecteerd, buitendijks gelegen en onderhevig aan eb en vloed vanuit de Zuiderzee. De Reeve was een kreek die praktisch doorliep tot bij de IJssel. Nadien is dit gebied door geleidelijke inpoldering in cultuur gebracht. De Nieuwendijk is daarin het sluitstuk geweest. Het natuurgebied De Enk is het laatste restant van de oorspronkelijke situatie.



Natuurgebied De Enk, onderdeel van de ecologische verbindingszone in de bypass

2.5 Recreatie

De bypass krijgt ook een functie als recreatieve vaarroute. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar faciliteiten voor de recreatietoervaart. Uit onderzoek van de Stichting Hanze blijkt dat er behoefte is aan ruim 300 extra ligplaatsen in de gemeente Kampen. De jacht(verenigings)havens vormen de grootste verblijfsaccommodatiesector in Kampen. Van de 23.000 overnachtingen in Kampen in 2003, waren er ruim 18.000 in jachthavens. De gemeente wil dit extra stimuleren, door zowel het uitbreiden van het aantal ligplaatsen als door het verbeteren van het voorzieningenniveau. Daarnaast zal de nieuwe wijk 'Kampen-West' tot een grotere vraag naar ligplaatsen voor de recreatieve vaart leiden. De ambitie is hier een zeer waterrijk woonmilieu te ontwikkelen met een open vaarwater richting Vossemeer. De aanleg van de bypass opent ook perspectieven voor recreatie, doordat een nieuwe vaarroute wordt gerealiseerd en nieuwe natuur wordt ontwikkeld in samenhang met de geul. In de verbinding tussen IJssel en Veluwerandmeren ontstaat daardoor ook een veiliger verbinding voor kleinere scheepstypen dan de huidige via het Ketelmeer. De geul biedt daarnaast ook de mogelijkheid voor een rondje om Kampen over het water. De aanleg van de bypass vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied voor natuurliefhebbers en deze kan dienen als een uitloophet voor Kampen. Met de verlegging van de waterkering ten noorden van de Hanzelijn ontstaat in totaal circa 75 hectare nieuw buitendijks gebied. Ongeveer 35 hectare hiervan is bedoeld voor de uitbreiding van de aanwezige camping en jachthaven.

2.6 Infrastructuur

In een breed perspectief vormt het tracé Dronten-Kampen een onderdeel van de oost-west-verbinding Alkmaar-Zwolle. Uit een overleg tussen diverse partijen (waaronder provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel, gemeenten en KvK's) bleek dat veel waarde wordt gehecht aan een goede, totale (samenhangende) oost-west-verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. De verbinding mag niet versnipperd raken door de afzonderlijke aanpak van onderdelen. De verbinding is een noodzakelijke aanvulling op het netwerk voor de verbinding met het oosten en noorden en biedt goede kansen in een netwerk van hoogwaardige nationale verbindingen. Bovendien is de weg een goed alternatief voor het ontsluiten van de kop van Noord-Holland met Flevoland en Overijssel, zodat diverse filegevoelige routes ontlast kunnen worden (zoals de A1 en A28). De verbinding tussen Kampen, Dronten en Lelystad, en in breder verband de verbinding Zwolle-Alkmaar en Zwolle-Amsterdam, moet worden versterkt. De huidige N307 voldoet niet. De sociaal-economische ontwikkelingen van Oost-Flevoland en de mobiliteitsontwikkeling in de zone Lelystad-Dronten-Kampen zijn aanleiding voor een vergroting van de capaciteit en de veiligheid van het wegennet in deze zone.

Een uniforme aanpak van een verbeterde verbinding Zwolle-Alkmaar (via Lelystad) biedt onder andere kansen voor:

- versterking economische en ruimtelijke structuur (met werkgelegenheidsgroei als gevolg);
- betere afwikkeling doorgaand verkeer tussen Alkmaar, Zwolle en verder en betere bereikbaarheid tussen regio's;
- ontlasting andere nationale verbindingen en voorkomen afwikkeling via lokale wegen (verkeersveiligheid);
- samenwerking tussen regio's en inbreng van het bedrijfsleven (draagvlak en gezamenlijk investeren).

De huidige verkeersproblematiek tussen Dronten en Kampen maakt het noodzakelijk dat de (situatie rond de) Hanzeweg (inclusief de verbinding over de Roggebotsluis) en de Flevoweg op korte termijn wordt aangepakt. Door de toenemende verkeersintensiteiten op de betreffende wegen ontstaan steeds meer problemen wat betreft verkeersveiligheid en -afwikkeling. Naast het drukke 'normale verkeer' zorgt het landbouwverkeer voor hinder op de Hanzeweg (diverse uitritten van boerderijen komen direct uit op de Hanzeweg) en is oversteken op kruispunten met de Flevoweg en Hanzeweg steeds moeilijker, met name voor fietsverkeer (leidt tot onveilige situaties).

De noodzaak voor een nieuwe oeververbinding over het Drontermeer (inclusief aanpassing van de Roggebotsluis) verdient speciale aandacht. Aanpassingen aan onderdelen van het tracé moeten passen in het beeld van een A/N23 tussen Alkmaar en Zwolle. De huidige oeververbinding van de N307 over het Drontermeer, de Roggebotsluis, is nu al een knelpunt voor de verkeersafwikkeling. Op termijn zullen deze problemen onder andere verder worden versterkt door de toename van recreatievaart en daarmee het aantal brugopeningen. De voltooiing van de N50 om Kampen (2002) heeft het capaciteitsprobleem bij de sluis verder versterkt (route wordt door meer verkeer gebruikt als vervanging van de A28). De verkeersintensiteiten zullen binnen afzienbare tijd sterk toenemen. In 2004 was de verkeersintensiteit 12.000 voertuigen per etmaal op de Hanzeweg en 16.000 voertuigen per etmaal op de Roggebotsluis (onderdeel van de Hanzeweg) en de Flevoweg tussen Kampen en de Roggebotsluis. In 2010 zijn de intensiteiten naar verwachting 16.500 voertuigen per etmaal op de Hanzeweg en 20.000 op de Flevoweg en bij de Roggebotsluis. De verkeersproblemen op het traject Dronten-Kampen hebben een negatieve invloed op de regionale ontwikkelingsmogelijkheden. Het aanpakken van de N307 tussen Kampen en Dronten (Flevoweg, Hanzeweg en oeververbinding) is dus noodzakelijk. In het Streekplan Overijssel 2000+ is de verbetering van de N23 al opgenomen. De nieuwste ontwikkelingen maken het echter wel wenselijk om de streekplantekst te actualiseren.

3 *Samenvatting planMER*

3.1 *Onderzochte alternatieven*

De volgende planelementen uit het masterplan zijn MER-(beoordelings)plichtige activiteiten en in het planMER op milieueffecten onderzocht:

- de benodigde dijken en de bypass, met als gevolg een functieverandering van agrarisch gebied van meer dan 250 hectare voor waterveiligheid, recreatie en natuurontwikkeling;
- de uitbreiding van stedelijk gebied ten behoeve van de woningbouw;
- een uitbreiding van de jachthavencapaciteit (meer dan 100 ligplaatsen is MER-beoordelingsplichtig);
- tracé van de N23.

Per planelement zijn verschillende alternatieven onderzocht. Voor de bypass zijn dat vijf alternatieven met als uitersten een groene bypass zonder vaargeul en een bypass met vaargeul geheel in open verbinding met het Vossemeer, waarin ook geregeld water uit de IJssel wordt ingelaten. Voor de woningbouw zijn op locatie-niveau als alternatieven onderzocht IJsselmuiden-Oost, Kampen-West ten noorden van de Hanzelijn en tussen de bypass en de Hanzelijn. Het alternatief IJsselmuiden-Oost is gekoppeld aan de zomerbedverlaging en een ruimtelijke reservering voor een toekomstig aan te leggen bypass ten zuiden en westen van Kampen. Deze locatie komt niet voor in het masterplan. Voor de overige alternatieven en effectbeschrijvingen wordt korthedshalve verwezen naar het planMER.

3.2 *Drie scenario's voor gebiedsontwikkeling*

Integrale gebiedsontwikkeling blijft het uitgangspunt voor IJsseldelta-Zuid. Daarom zijn in het MER drie scenario's met logische combinaties gemaakt van de bovengenoemde, onderzochte planelementen. Daarnaast zijn de milieueffecten van zomerbedverlaging als nulvariant onderzocht. De volgende drie scenario's voor integrale gebiedsontwikkeling tot 2020 zijn op milieueffecten beschreven:

- scenario 1: groene bypass met vaargeul en woningbouw binnendijs;
- scenario 2: bypass met gedeeltelijk polderpeil met waterrijk binnendijs woongebied in verbinding met vaargeul;
- scenario 3: bevaarbare blauwe bypass in open verbinding met het Vossemeer met buitendijsse woningbouw.

De verschillen in de alternatieven voor de ligging van de nieuwe oeververbinding N23 zijn zo gering dat dit op de schaal van de bovenstaande scenario's niet of nauwelijks zichtbaar is. De alternatieven voor de N23 bij de Roggebotsluis kunnen in alle integrale scenario's worden ingepast, zonder dat deze scenario's daardoor wezenlijk veranderen.

3.3 *Belangrijkste milieugevolgen van de drie scenario's voor gebiedsontwikkeling*

Water

Onderzoeken naar de gevolgen van wijzigingen in het waterpeil van de bypass wijzen uit dat het scenario met een polderpeil in de bypass gelijk aan het huidige peil nauwelijks leidt tot verandering van grondwaterstanden. Bij een open verbinding met het Vossemeer wordt het waterpeil in de bypass 40 tot 60 centimeter hoger dan het polderpeil. Daardoor zal het grondwaterpeil in enkele gebieden direct achter de dijk vooral ten noorden van de bypass, in de toekomstige stations-omgeving en het zuidelijk deel van De Maten tot 10 cm stijgen. In een deel van het agrarisch gebied ten zuiden van de bypass zal de natschade beperkt zijn tot maximaal 10%. Er worden maatregelen getroffen om de effecten te voorkomen en/of eventuele natschade voor agrariërs te compenseren. In het milieueffectonderzoek van de inrichting van de bypass voor het bestemmingsplan en dijkverleggingsplan zal verder onderzoek in samenwerking met waterschap Groot Salland plaatsvinden. Dan worden ook de te treffen maatregelen bepaald.

Bodem

Alle scenario's verstoren door het vele grondverzet het bodemprofiel en veroorzaken een negatief effect op de zetting. Daarnaast moet voor de scenario's met open verbinding naar het Vossemeer tot de helft meer grond vergraven worden dan in het scenario met gesloten bypass. De bodem is schoon, waardoor alle grond kan worden hergebruikt.

Natuur

Bij het scenario met een gesloten bypass sluiten de natuurwaarden het meest aan bij die uit het huidige poldergebied. Desondanks is er verlies aan oppervlak weidevogelgebied en verlies van leefgebied van soorten door de aanleg. In dit alternatief zal soortenrijk grasland ontstaan. In het scenario met een open verbinding naar het Vossemeer en veel water verdwijnt het meeste van de nu aanwezige natuurwaarden. Wel zijn in dit alternatief mogelijkheden voor een flinke uitbreiding van rietoeverlanden en een grotere verscheidenheid in andere leefgebieden voor flora en fauna. Dit scenario vergroot daarmee de biodiversiteit. De kans op permanente kwel in De Enk wordt kleiner door het hogere waterniveau. In alle varianten verdwijnt het noordelijk deel van de huidige Enk door de aanleg van de vaargeul. In alle varianten kan De Enk in andere richtingen worden uitgebreid.

De aanleg van de bypass (en Hanzelijn) draagt bij aan versnippering van weidevogelgebied en leefgebied van vissen in poldersloten. Bij een open bypass verdwijnt leefgebied voor beschermde soorten als Modderkruiper en Bittervoorn, maar ontstaat extra leef- en voedselgebied voor watervogels en beschermde soorten als Grote Karekiet en Roerdomp.

Een open vaargeul richting Vossemeer stimuleert de migratie van riviervissen vanuit de IJssel, indien de inlaat of sluis in de IJsseldijk vispasseerbaar wordt. Dit wordt het best gediend met een scenario waarin bijna altijd IJsselwater de bypass in stroomt. Daardoor wordt ook transport van zaden van planten bevorderd.

Buitendijkse bebouwing verstoort meer de toekomstige natuur in de monding van de bypass in het Vossemeer dan nieuwbouw binnendijks. Dit komt door de afscherpende werking van de dijk. Die beperkt ook het aantal versturende recreatieve vaarbewegingen. Alleen een scenario met binnendijks wonen zonder vaarverbinding met het Vossemeer voorkomt deze verstoring.

De uitbreiding van de huidige jachthaven bij Roggebotsluis leidt ten opzichte van nu vooral tot extra verstoring in noordelijke richting, maar belemmert het minst de vorming van nieuwe natuur. Een jachthaven nabij de monding van de bypass heeft de grootste negatieve effecten door de verstoring van natuur in de bypass zelf en in het verlengde Vossemeer.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bestaande structuren en lijnen in het landschap worden doorsneden. In de gesloten bypass blijven tussen de dijken nog restanten van het huidige landschap zichtbaar. In de open bypass ontstaat een landschap dat de meeste overeenkomst heeft met de situatie in de 18^e eeuw met de Reeve. Landschapselementen als sloten en wetingen worden doorsneden. De Nieuwendijk verdwijnt en wordt vervangen door een viaduct. Belangrijke oudere landschapselementen als dijken, terpen en boerderijen blijven behouden, maar zullen door de nieuwe dijken minder opvallen. Door de nieuwe dijken wordt de visuele openheid ten zuiden van de Hanzelijn sterk verminderd. Rond Kamperveen en ten noorden van de Hanzelijn blijft die openheid gehandhaafd door concentratie van woningbouw tussen de bypass en de Hanzelijn. In het directe invloedsgebied van de bypass wordt de afwisseling in het ruimtelijk beeld groter door de diversiteit aan natuur en dynamiek. Dat is het grootst bij een zo open mogelijke bypass met buitendijks wonen en het minst bij een gesloten bypass met binnendijkse woningbouw.

Milieu

Onderzoek voor het bestemmingsplan moet uitwijzen welke geluidwerende voorzieningen bij de Hanzelijn nodig zijn voor de woningbouw. Alle varianten hebben geen relevant effect op de luchtkwaliteit. Alle varianten zullen tijdelijk verkeers- en geluidshinder voor de omgeving geven tijdens de aanleg. Een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis kan buiten de begrenzing van Natura 2000-gebied worden ingepast.

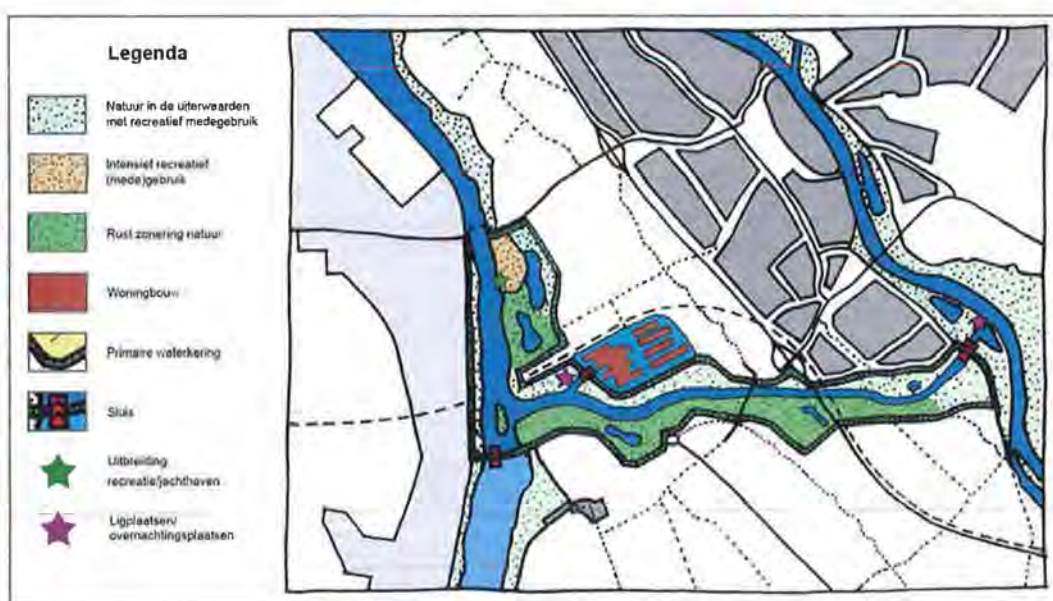
3.4 Het Meest milieuvriendelijk alternatief

Het verminderen van negatieve effecten of juist versterken van positieve effecten van de onderzochte alternatieven voor de verschillende planelementen bepaalt in belangrijke mate de samenstelling van het Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). In het MMA is naast de uitbreiding van het stedelijk gebied voor woningbouw tot 2020 in de afronding van Het Onderdijks en op de stationslocatie, ook de woningbouwlocatie ten westen van Kampen tussen de Hanzelijn en de bypass opgenomen. Dat is op grond van milieueffecten de meest geschikte locatie, met een capaciteit van circa 1.100 woningen. In het MMA zijn een bypass geheel in open verbinding met het

Vossemeer en binnendijks gesitueerde woningbouw gecombineerd. Door de peilverschillen in de bypass vanuit het Vossemeer en door een beperkte waterinlaat uit de IJssel ontstaan gunstige voorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden en een natuurlijke inrichting van de bypass. Daarnaast is deze opzet gunstig door de te ontwikkelen ecologische verbinding tussen de IJssel en het Vossemeer. Het binnendijks bouwen van woningen leidt voor natuur tot minder verstoring dan buitendijkse woningbouw. Dan is het lastiger om versturende effecten van bijvoorbeeld de waterrecreatie op de natuur te beperken.

De Enk is vanuit de vaargeul niet per boot toegankelijk. Direct ten noorden van de Hanzelijn en ten zuiden van de vaargeul (aan de kant van Kamperveen en Noordeinde) zijn natuurzones opgenomen waar verstoring zeer wordt beperkt. Ten noorden van de vaargeul (zijde Kampen) is een zone met uiterwaardennatuur gepland waar in de bypass ook vormen van recreatie mogelijk worden, zoals een dagstrandje, visplaatsen en wandelpaden. Nabij de sluis naar het binnendijkse woongebied komt een beperkt aantal ligplaatsen voor bewoners van dit woongebied. De huidige jachthaven van de camping bij de Roggebotsluis kan worden uitgebreid met maximaal 125 plaatsen. Bij de sluis in de IJsseldijk komen circa 15 ligplaatsen voor overnachting tijdens de sluitingsuren van de sluis.

Het tracé van de N23 sluit bij de Roggebotsluis zodanig aan dat dit valt buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden.

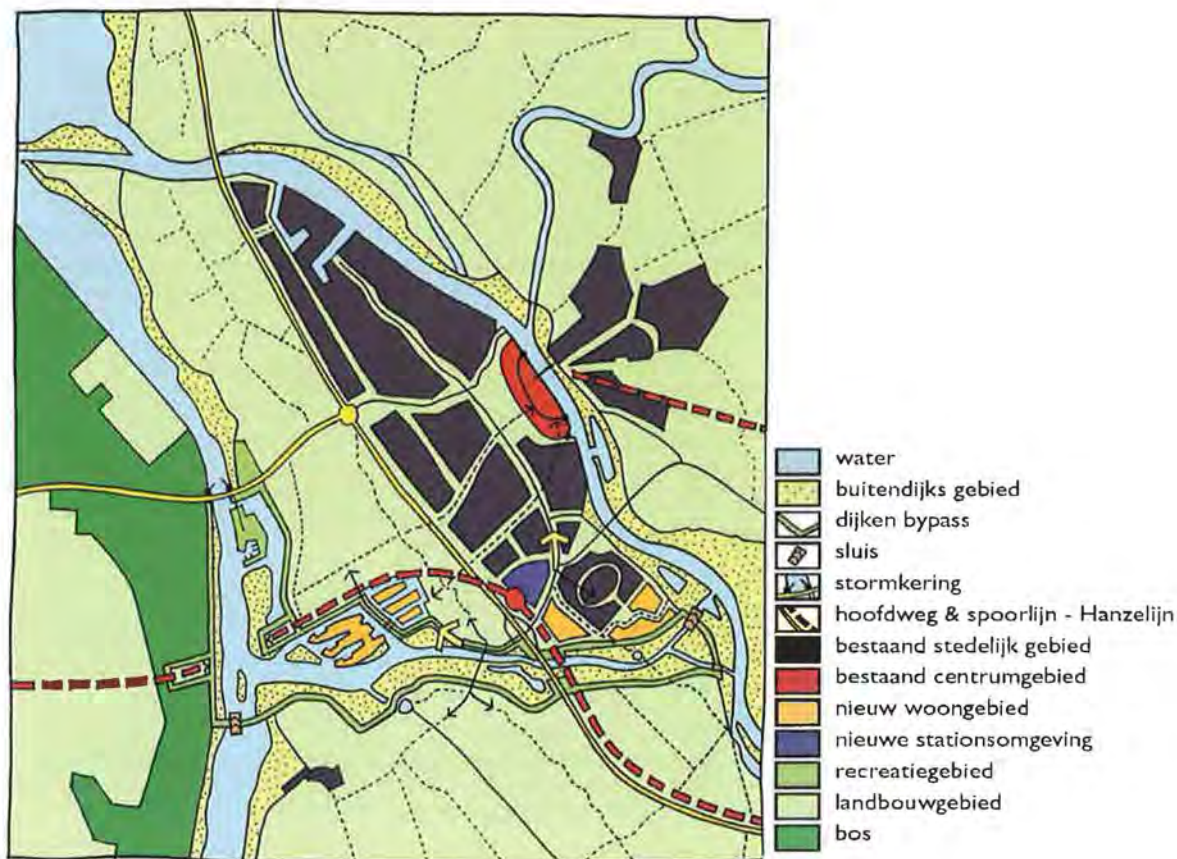


Meest milieuvriendelijk alternatief

3.5 Het Voorkeursalternatief

In afwijking van het Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is in het voorkeursalternatief een deel van de woningbouw buitendijks gesitueerd. Dat biedt mogelijkheden voor een grotere verscheidenheid aan woonmilieus en woonvormen gekoppeld aan het water. Uit het MMA wordt in het Voorkeursalternatief de bypass met wisselende waterpeilen uit het Vossemeer gehandhaafd vanwege de belangrijke voordelen voor de natuur.

Voor het Voorkeursalternatief verdient een aantal gevolgen aandacht. Dat zijn vooral de kansen op minder ontwikkeling van de natuur in de buurt van buitendijkse woningbouw en waterrecreatie. Daarnaast leidt het toestaan van de waterpeilen van het Vossemeer in de bypass tot gemiddelde grondwaterpeilverhogingen van maximaal 10 centimeter op een aantal plaatsen in het stedelijk gebied en agrarisch gebied.



Voorkeursalternatief

Bij de planuitwerking zijn nog inrichtingsmaatregelen denkbaar om de gevolgen van het Voorkeursalternatief te beperken, zoals:

- de ligplaatsen voor het woongebied en een dagstrandje integreren in het buitendijks woon-gebied;
- in verhouding meer binnen- dan buitendijkse bebouwing;
- monding vaargeul in Vossemeer direct ten zuiden van tunnel Hanzelijn situeren;
- beperking van het aantal ligplaatsen in jachthavens tot circa 125 in plaats van de 400 genoemd in het masterplan.

Voor het stedelijk en landelijk gebied wordt de wijze van beperking en/of compensatie van de stijging van het grondwaterpeil nog verder uitgewerkt. Dat vindt plaats in het MER voor het bestemmingsplan en/of dijkverleggingsplan. Mochten op basis van het onderzoek voor het besluitMER de gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt, dan wordt het oostelijk deel van de bypass ingericht met een apart, lager waterpeil dan het peil van het Vossemeer. Een variant die minder mogelijkheden voor ontwikkeling van specifieke deltanatuur biedt en overeenkomt met de inrichting op hoofdlijnen uit het in 2006 vastgestelde masterplan.

Voor het tracé van de te verbreden N307/N23 wordt niet afgeweken van het MMA.

De ontwikkeling na 2020 van onder meer de eventuele uitbreiding van stedelijk gebied voor woningbouw, is nog niet vastgelegd in dit Voorkeursalternatief. De mate waarin dat nodig is, is afhankelijk van de feitelijke ontwikkeling van de woningbehoefte en de inbreidingsmogelijkheden na 2020. Uit de alternatievenvergelijking in het planMER is wel gebleken dat de ontwikkeling van woningbouw ten noorden van de Hanzelijn per saldo minder negatieve milieugevolgen heeft dan uitbreiding van woningbouw in IJsselmuiden-Oost.

3.6 Natuurtoets van het Voorkeursalternatief

Door de aanleg van de bypass komt de huidige oever van het Drontermeer over een lengte van ruim 250 meter te liggen in de stroombaan van de bypass die nodig is voor het afvoeren van hoogwaterpieken. Ook wordt de oever doorsneden door de vaargeul. Het Drontermeer is onderdeel van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en grenst aan het Natura 2000-gebied Ketelmeer-Vossemeer. Compensatie is nodig voor het significante verlies van circa 4 hectare leefgebied voor de kwalificerende broedvogels Grote Karekiet en Roerdomp. Daarnaast geldt voor de Veluwerandmeren en het Natura 2000-gebied Ketelmeer-Vossemeer een uitbreidingsopgave voor het leefgebied (rietmoeras) voor deze beide soorten. In de bypass en ten noorden van de tunnel van de Hanzelijn wordt zowel de compensatie voor de genoemde circa 4 hectare als deze opgave voor een aanzienlijk deel ingevuld, omdat hier (buiten de stroombaan) ongeveer 135 hectare rietmoeras tot stand komt.

In de IJsseluiterwaarden moeten beheermaatregelen bij de inlaat zorgen voor korte vegetatie in de stroombaan richting inlaat in de IJsseldijk. De vaargeul verloopt hier grotendeels via een voormalige zandput. Omdat menging van IJsselwater met het zeer schone water van het Drontermeer moet worden voorkomen, wordt de huidige Roggebotsluis vervangen door een circa drie km zuidelijker gelegen sluis en spuiwerk. Daardoor wordt het Drontermeermilieu verkleind en het Vossemeermilieu vergroot. Uit de Natuurtoets (passende beoordeling op het abstractieniveau van de streekplanherziening) bij de milieueffectrapportage is gebleken dat deze veranderingen geen compensatieopgave vergen uit oogpunt van Natura 2000.

Uit de Natuurtoets komt voorts naar voren dat bij te sterke toename van de recreatie in en langs de randmeren significante effecten op kwalificerende soorten als voedselzoekende eenden, als ook op Roerdomp en Grote Karekiet niet zijn uit te sluiten. Bij de uitwerking van de streekplanherziening in bestemmingsplan en dijkverleggingsplan zal het voorkomen van significante effecten als gevolg van recreatie een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Daarnaast leidt het Voorkeursalternatief tot het verlies van ongeveer 400 hectare weidevogel- en ganzengebied. Op grond van het provinciaal beleid met betrekking tot de EHS ligt er daarom een compensatieopgave voor ruim 500 hectare weidevogel- en ganzengebied. De compensatie hiervoor zal op de eerste plaats worden gezocht in het plangebied zelf of in de directe omgeving.

Naar verwachting zal het nodig zijn om nieuwe leefgebieden aan te leggen om de gunstige staat van instandhouding van de wettelijk (Flora- en Faunawet) beschermde soorten Bittervoorn en Waterspitsmuis te waarborgen. Van deze soorten verdwijnt leefgebied door de inrichting van de bypass.



De Koerskolk, onderdeel van de toekomstige bypass

Onderdeel van het Voorkeursalternatief is de ontwikkeling van ruim 300 hectare nieuwe natuur. Door het ruim 300 meter terugleggen van de dijk ten noorden van de Hanzelijn wordt ruimte gemaakt voor circa 40 hectare nieuwe natuur. Dit gebied wordt ingericht als rustig natuurgebied met rietmoerasvegetatie. Door zonering en inrichtingsmaatregelen wordt het gebied ten zuiden van de vaargeul ingericht als rustig natuurgebied (omvang circa 135 hectare) met vooral kansen voor rietmoeras. De nieuw te ontwikkelen EHS-natuur zal een planologische bescherming krijgen die de ontwikkeling en duurzame instandhouding van de beoogde doelsoorten mogelijk maakt, zonder dat dit gevolgen heeft voor de agrarische bedrijfsvoering in de (directe) omgeving. De zone ten noorden van de vaargeul (circa 125 hectare) wordt ingericht voor natuur met recreatief medegebruik. In het besluitMER wordt de ligging van de zones, de gedetailleerde inrichting en effecten daarvan, en de effecten van te hanteren waterpeilen in de bypass onderzocht.

Voornoemde voor natuurontwikkeling in te richten gebieden worden via herbegrenzing onderdeel van de EHS. De Natura 2000-compensatie voor het verlies van leefgebied voor Roerdomp en Grote Karekiet zal in het rustige deel worden gerealiseerd. De provincie zal bevorderen dat dit compensatiegebied binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren wordt gebracht. Een compensatieplan voor deze en andere negatieve effecten op natuur wordt nog in 2008 uitgewerkt en verwerkt in het besluitMER voor het bestemmingsplan en dijkverleggingsplan.

In het bestemmingsplan zal de totale compensatieopgave voortvloeiend uit de natuurbeschermingswetgeving uiteindelijk planologisch geregeld moeten worden. De nu opgestelde Natuurtoets wordt hiervoor nader uitgewerkt in een passende beoordeling (incl. compensatieplan) in de zin van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Financiering

Met de aanleg van de bypass en de benodigde dijken en kunstwerken is een investering gemoeid van circa 300 miljoen Euro. Daarvan wordt circa 1/3 deel door de regio gefinancierd en 2/3 deel door het Rijk. Voor de regionale bijdrage is door de provincie Overijssel in het coalitieakkoord al vooralsnog 50 miljoen Euro opgenomen. Regionale bijdragen worden ook gegenereerd uit de woningbouw. Voor de aanleg van nieuwe natuur kan uit het ILG (Investeringsbudget landelijk gebied) worden bijgedragen nadat de herbegrenzing van de EHS is vastgesteld in het kader van de integrale herziening van het Omgevingsplan voor Overijssel. De besluitvorming over de herbegrenzing wordt voorbereid en zal begin 2009 plaatsvinden. De rijksbijdrage wordt verstrekt door de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat. Die bijdrage wordt geregeld in een door de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat eind 2008 te nemen Omwisselbesluit. Voor het kunnen nemen van het Omwisselbesluit zijn onder meer vastgestelde wijzigingen van het Streekplan Overijssel 2000+ en het Omgevingsplan Flevoland 2006 en een planMER en passende beoordeling nodig.

4.2 Maatwerk voor te slopen bebouwing

In IJsseldelta-Zuid liggen binnen de ruimte die nodig is voor de bypass maximaal vijf woningen met gedeeltelijk bedrijfsactiviteiten en de bebouwing van drie agrarische bedrijven. Sloop van deze woningen en bedrijfsruimten is op termijn niet te vermijden. De bebouwing komt in buitendijks gebied te liggen, waar het waterpeil tot de eerste verdieping kan stijgen indien de afvoercapaciteit van de bypass volledig moet worden benut. De overheid voelt zich in dit geval bijzonder verantwoordelijk voor herhuisvesting van de wijkers gelet op de aard van het project. Het Streekplan Overijssel 2000+ biedt ruimte voor de hervestiging van de agrarische bedrijven in het gebied, zij het dat vanwege het karakteristieke open grootschalig landschap, bijzondere eisen worden gesteld (paragraaf 4.2.3.4). Voor de overige wijkers is de wijkersregeling van toepassing die met de Partiële herziening Wonen (maart 2005) is opgenomen in het streekplan (paragraaf 4.2.3.8). In het streekplan is aangegeven, dat voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de vervangende woning een goed onderbouwde belangenafweging dient plaats te vinden. Vervolgens wordt verwezen naar de Handleiding en beoordeling ruimtelijke plannen. Daarin staat op welke wijze hieraan invulling moet worden gegeven. In dit geval zien wij voor de voor de aanleg van de bypass te slopen woningen, die ten dele gecombineerd zijn met bedrijfsruimte, aanleiding om in afwijking van deze beleidsregels ruimte te bieden voor vervangende nieuwbouw op een nieuwe locatie in het buitengebied van Kampen tot maximaal het huidige oppervlak of volume voor één woning met bedrijfsruimte, conform het huidige gebruik. Daarbij tekenen wij aan dat de nieuwe bouwlocatie verder niet strijdig mag zijn met in het streekplan vastgelegde waarden, die nieuwbouw uitsluiten.

5 Beschrijving streekplanherziening

Dit hoofdstuk bevat de kern van deze streekplanherziening. Hieronder wordt aangegeven welke passages uit het geldende Streekplan Overijssel 2000+ worden gewijzigd en aangevuld.

Paragraaf 4.3. Verkeer

In paragraaf 4.3.2., onderdeel "Spoorverbindingen", pagina 96, 2^e kolom, wordt voor de zin die begint met "Realisering van de nieuwe...." ingevoegd:
"De Hanzelijn dient de bypass bij Kampen te kruisen. Dit heeft gevolgen voor de hoogteligging van de Hanzelijn. Daarnaast zijn nodig een viaduct in de kruising van de bypass en Hanzelijn/N50, aanpassingen van de (hoogte van de) kanteldijken voor de tunnel Drontermeer en in de constructie van het tunneldak. Daarvoor is een procedure tot partiële aanpassing van het Tracébesluit Hanzelijn gevoerd."

Op pagina 98, 2^e kolom, wordt aan het slot van de tekst over wegverbindingen toegevoegd:
"Een belangrijke schakel in de Nederlandse infrastructuur zal ontstaan door de opwaardering van de N307 tot N23. De huidige verkeersproblematiek tussen Dronten en Kampen maakt het noodzakelijk dat de (situatie rond de) Hanzeweg (inclusief de verbinding over de Roggebotsluis) en de Flevoweg op korte termijn wordt aangepakt. De noodzaak voor een nieuwe oeververbinding over het Drontermeer (inclusief aanpassing van de Roggebotsluis) verdient hierbij speciale aandacht."

Paragraaf 4.4. Waterhuishoudkundige infrastructuur

Op pagina 104, onderdeel "Hoog water", wordt aan de 2^e alinea toegevoegd:
"Als rivierverruimende maatregel zal er bij Kampen een bypass van de IJssel worden aangelegd. Hiermee wordt de veiligheid voor een groot gebied duurzaam gewaarborgd. Door het aanleggen van de bypass wordt het beeld van een meerarmige rivierdelta versterkt. Door de aanleg van de bypass te combineren met natuurontwikkeling ontstaat een vrijwel aaneengesloten areaal van nieuwe natuur. Naast kansen voor natuur en landschap biedt een bypass ook kansen voor de economie. De bypass en de dijken vormen een barrière tegen de verdere verstedelijking vanuit Kampen. Dit gegeven biedt ook een duurzaam perspectief voor de landbouw. Op de Functiekaart is het tracé van de bypass met "zone III" aangeduid."

Paragraaf 4.5.2.1.3. Kampen/IJsselmuiden

De tekst tot en met het onderdeel "Wonen" wordt vervangen door:
"Kampen maakt deel uit van Zwolle Kampen Netwerkstad, dat in de Nota Ruimte aangewezen is als bundelingsgebied voor verstedelijking. Eveneens is in de Nota Ruimte Mastenbroek en het Kampereiland aangewezen als Nationaal Landschap IJsseldelta met beperkingen voor stedelijke ontwikkeling. Het stedelijk netwerk ligt op het belangrijkste knooppunt van weg-, water- en spoorverbindingen in Noord-Oost Nederland. De netwerkstad heeft zich mede door deze ligging ontwikkeld tot één van de belangrijkste economische motoren van Noord en Oost-Nederland en draagt substantieel bij aan welvaart en welzijn van dit gebied. De vooruitzichten zijn zeer positief, omdat die positie nog verder versterkt wordt door de aanleg van de Hanzelijn met een nieuw station in Kampen, de nieuwe Zuiderzeehaven in Kampen, de verbreding van de N50 en de ombouw van de N307 tot N23 Alkmaar-Zwolle. Ook de grote diversiteit aan bijzondere landschappen in de directe omgeving onderscheidt Zwolle Kampen Netwerkstad van andere regio's en draagt bij aan een gezond vestigings-, woon- en werkklimaat. De ontwikkelingskansen van de netwerkstad worden gefaciliteerd door het bieden van voldoende kwalitatieve woon- en werkruimte alsmede voorzieningen. Dat gebeurt ten dele door middel van herstructurering en intensivering in bestaand stedelijk gebied.

De gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid is één van de geselecteerde boegbeelden in de ontwikkeling van Zwolle Kampen Netwerkstad. IJsseldelta-Zuid is een integrale wateropgave, waarin een nieuw waterrijk woonmilieu met nieuwe vormen van waterrecreatie wordt toegevoegd. Het project is van grote betekenis voor de economische structuurversterking van Zwolle Kampen Netwerkstad en geeft een extra impuls aan het voorzieningenniveau.

WONEN

Van de in Kampen tot 2020 aan de woningvoorraad toe te voegen 4.000 woningen worden ongeveer 1.460 woningen gebouwd in bestaand stedelijk gebied en ongeveer 1.640 woningen op al in ontwikkeling zijnde locaties. Daarnaast worden tot 2020 in de afronding van de woningbouwlocatie Het Onderdijks in een meer groenstedelijk woonmilieu circa 450 woningen gebouwd. Direct ten noorden van de kruising van de bypass met de Hanzelijn/N50 komt het nieuwe station Kampen-Zuid. Het ontwikkelingsprogramma voorziet de nieuwbouw van woningen in een hoogstedelijke setting in combinatie met kantoren, detailhandel en onderwijsvoorzieningen.

Met de al geplande locaties wordt een breed spectrum aan woonmilieus gerealiseerd. Op geen van deze locaties is het mogelijk om een specifiek water-woonmilieu te realiseren, conform de afspraken binnen de netwerkstad om het vestigingsklimaat te versterken. Gegeven de bouw mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied en op voornoemde al lopende locaties en de benodigde reservecapaciteit is tot 2020 nog één nieuwe uitbreidingslocatie nodig voor minimaal 800 woningen. Indien deze locatie groter van omvang is kan deze ook bijdragen in de woningproductie na 2020. De ontwikkeling van de bypass biedt een unieke gelegenheid om het gewenste water-woonmilieu te creëren. Een geschikte locatie hiervoor ligt in de oksel van bypass en Hanzelijn, aansluitend op het bestaande stedelijk gebied."

Paragraaf 4.5.2.2.1. Groene ruimte IJsseldelta

HOOFDKOERS

Voor het tekstdeel dat gaat over de zone tussen Meppel en Staphorst wordt ingevoegd:

"De aanleg van een bypass bij Kampen biedt unieke kansen voor aanzienlijke vergroting van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Het beeld van een meerarmige rivierdelta wordt versterkt. Door de aanleg van de bypass te combineren met natuurontwikkeling ontstaat een vrijwel aaneengesloten areaal van nieuwe natuur. De bypass vormt een potentiële schakel in de Nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) door te fungeren als de ontbrekende schakel tussen de randmeren en de IJssel van Arnhem tot Kampen, twee gebieden die behoren tot de Nationale EHS. De bypass draagt hiermee sterk bij aan de verbetering van het natte ecosysteem. Er ontstaat een nieuwe natte verbinding met uitwisselingskansen voor zaden, vissen, amfibieën en watervogels. Tevens brengt een bypass in de zuidelijke IJsseldelta de ontstaansgeschiedenis van het landschap weer terug. De historische structuur van een meerarmige IJsseldelta kan (deels) worden hersteld door de aanleg van de bypass grotendeels samen te laten vallen met de vroegere Reeve. Daarmee wordt een relict uit de ondergrond benut als ruimtelijke drager voor het plan. Er komt een grotere variatie in soorten landschap (water, moeras, landbouwgrond) met dynamiek van de waterstand in een deel van het landschap.

Door de aanleg van de bypass zal landbouwgrond verloren gaan. De aanleg kan door de noodzakelijke grondaankopen en het beschikbaar krijgen van ruilgronden ook bijdragen aan de versterking van de agrarische structuur. Waar de ingreep in het gebied ten behoeve van de aanleg van de bypass negatieve gevolgen heeft voor de structuur van de landbouw en de natuurontwikkeling, zullen deze naar vermogen binnenplans of elders worden gecompenseerd. Voor zover dit niet mogelijk is, zal in ieder geval de economische schade worden vergoed. De bypass en de dijken vormen een barrière tegen de verdere verstedelijking vanuit Kampen. Dit gegeven biedt een duurzaam perspectief voor de landbouw.

De bypass krijgt ook een functie als recreatieve vaarroute. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar faciliteiten voor de recreatietoervaart. Er zal extra recreatieve accommodatie worden ontwikkeld door zowel het uitbreiden van het aantal ligplaatsen als door het verbeteren van het bestaande voorzieningenniveau. Daarnaast zal de nieuwe wijk 'Kampen-West' tot een grotere vraag naar ligplaatsen voor de recreatieve vaart leiden. De ambitie is hier een zeer waterrijk woonmilieu te ontwikkelen met een open vaarwater richting Vossemeer. De aanleg van de bypass opent ook perspectieven voor recreatie, doordat een nieuwe vaarroute wordt gerealiseerd en er nieuwe natuur wordt ontwikkeld in samenhang met de geul. In de verbinding tussen IJssel en Veluwerandmeren ontstaat daardoor ook een veiliger verbinding voor kleinere scheepstypen dan de huidige via het Ketelmeer. De geul biedt daarnaast ook de mogelijkheid voor een rondje om Kampen over het water. De aanleg van de bypass vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied voor natuurliefhebbers en deze kan dienen als een uitloopgebied voor Kampen."

Streekplan Overijssel 2000+ Partiële herziening IJsseldelta-Zuid

plankaart 2: functiekaart - oude situatie



legenda

- belemmering uitbreidingsrichting stads- en dorpsgebied
- zone I landbouw
- zone II landbouw, cultuurlandschap
- zone III natuur, landschap, cultureel erfgoed, landbouw
- zone IV natuur
- hooftransportas spoor (toekomstig)
- tunnel
- station
- ... studietracé stroomweg
- stroomweg
- hooftransportas water
- provinciegrens

plankaart 2: functiekaart - nieuwe situatie



legenda

- belemmering uitbreidingsrichting stads- en dorpsgebied
- ▶ ontwikkelingsrichting wonen na 2010
- zone I landbouw
- zone II landbouw, cultuurlandschap
- zone III natuur, landschap, cultureel erfgoed, landbouw
- zone IV natuur
- hooftransportas spoor (toekomstig)
- tunnel
- station
- ... studietracé stroomweg
- stroomweg
- hooftransportas water
- provinciegrens