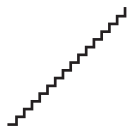


Gemeente Bunschoten

Aanmeldingsnotitie m.e.r. beoordeling

Kuststrook Oost te Bunschoten

**Aanmeldingsnotitie
m.e.r. beoordeling****Kuststrook Oost te Bunschoten**

referentie BUNS17-3/doea/005	projectcode BUNS17-3	status definitief 02
projectleider ir. F.J. Schuurman	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 17 juli 2007

autorisatie goedgekeurd	naam ir. F.J. Schuurman	paraaf
-----------------------------------	-----------------------------------	---------------



INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING EN TOETSINGSKADER	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Toetsingskader M.e.r.-beoordelingsplicht	4
1.3. Procedure	5
1.4. Conclusie	5
1.5. Leeswijzer	6
2. ALGEMEEN	7
2.1. Naam van de initiatiefnemer	7
2.2. Adres van de initiatiefnemer	7
2.3. Soort en omvang activiteit	7
2.4. Plaats van activiteit	7
2.5. Tijd	8
3. MOTIVERING VAN DE ACTIVITEIT	9
3.1. Doel van het plan	9
3.2. Beschrijving voorgenomen activiteit	9
4. KENMERKEN VAN HET PROJECT	10
4.1. Aard en omvang van het project	10
4.2. Wijze van aanleg	10
4.3. De cumulatie met andere projecten	10
4.3.1. Veiligheid Zuidelijke Randmeren	10
4.3.2. Fase 2 Kuststrook Oost	11
4.3.3. Woningbouw in Spakenburg Centrumplan Oost	11
4.3.4. Ontwikkelingen in de omgeving	11
4.4. Fasering werkzaamheden	12
4.5. Overige kenmerken van het project	12
5. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	13
5.1. De huidige situatie	13
5.1.1. Verkeer	13
5.1.2. Leefmilieu	13
5.1.3. Geluid	13
5.1.4. Lucht	14
5.1.5. Externe veiligheid	14
5.1.6. Scheepvaart	14
5.1.7. Bodem	14
5.1.8. Water	15
5.1.9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	16
5.1.10. Natuur	18
5.2. Autonome ontwikkelingen	18
6. MILIEUEFFECTEN	19
6.1. Mogelijke milieugevolgen	19
6.2. Kenmerken van de milieugevolgen	23
7. MAATREGELEN EN MONITORING	25
7.1. De maatregelen op het gebied van de milieubescherming	25
7.2. Monitoring	25

8. CONCLUSIES	26
9. REFERENTIES	28
laatste bladzijde	27

1. INLEIDING EN TOETSINGSKADER

1.1. Aanleiding

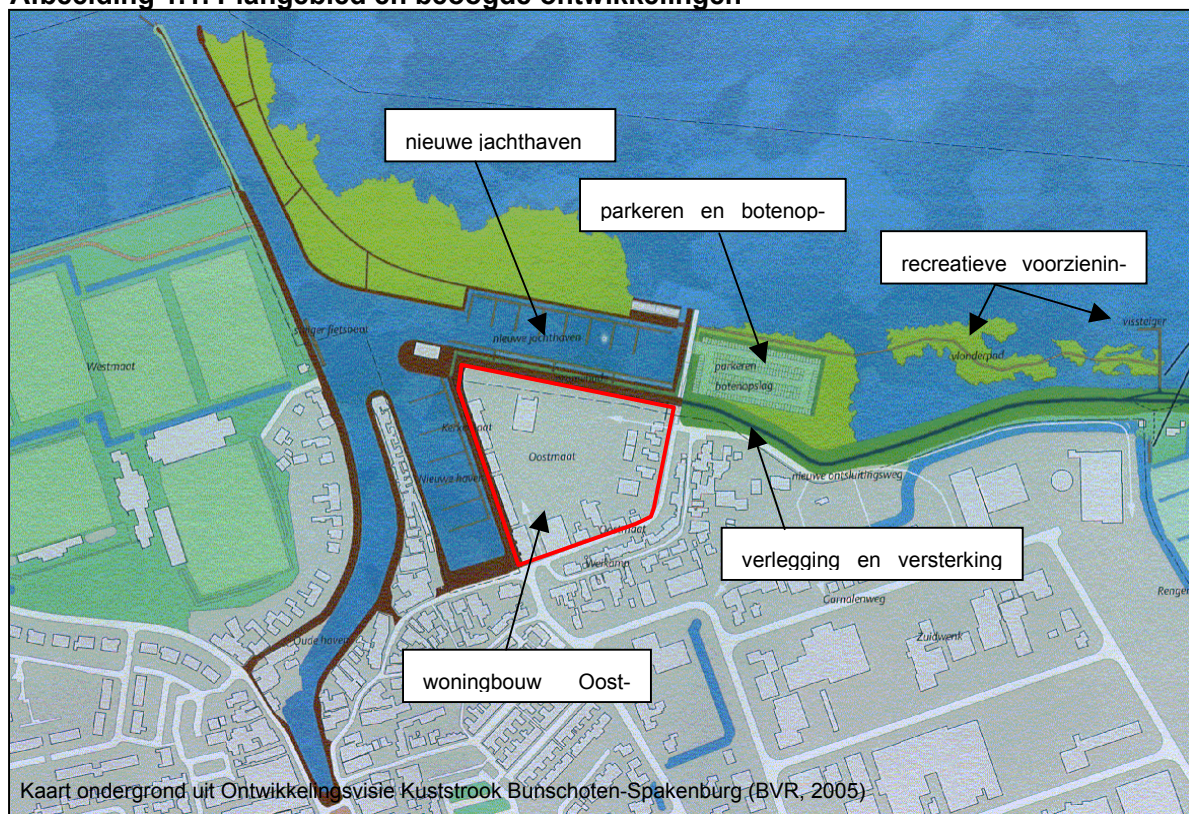
Gemeente Bunschoten is voornemens de kuststrook van Bunschoten-Spakenburg te herontwikkelen. Op basis van het 'Programma van Eisen Kuststrook Oost Bunschoten Spakenburg' (referentie 11) is een ontwikkelingsvisie door de gemeenteraad vastgesteld (referentie 10.). De ontwikkelingsvisie is in samenspraak met onder andere het Waterschap Vallei en Eem opgesteld en vormt de basis voor deze aanmeldingsnotitie.

Deze aanmeldingsnotitie gaat in op de plannen van de gemeente in het gebied Oostmaat en directe omgeving. Het betreft de volgende ontwikkelingen (zie ook afbeelding 1.1.):

- de aanleg van een nieuwe jachthaven met circa 90 ligplaatsen;
- aanleg parkeerterrein en botenopslag ten oosten van de nieuw aan te leggen haven;
- aanleg nieuwe woonwijk Oostmaat;
- het verleggen en versterken van de Oostdijk.

De in de afbeelding genoemde recreatieve voorzieningen worden, omdat de effecten op beschermd gebied en beschermde soorten (natuur) nog niet volledig bekend zijn en deze plannen nog onvoldoende zijn uitgewerkt, niet meegenomen in deze aanmeldingsnotitie. Omdat het een relatief klein gebiedsdeel betreft met lage natuurwaarden [ref. 13.], wordt niet verwacht dat aantasting leidt tot 'bijzondere omstandigheden' zodanig dat het uitvoeren van een project-MER noodzakelijk zal zijn. Wel dient in het vervolgtraject voldoende aandacht worden besteed aan de planning en uitvoering zodat voldoende invulling wordt gegeven aan de gebruiksfunctie 'natuur'¹.

Afbeelding 1.1. Plangebied en beoogde ontwikkelingen



¹ Momenteel is ecologisch adviesbureau Ecogroen Advies, in opdracht van gemeente Bunschoten, in overleg met de provincie Utrecht omtrent de huidige status van het gebied. Wanneer hier meer duidelijkheid over bestaat, wordt een voorstel opgesteld voor de inrichting van het gebied zodat invulling kan worden gegeven aan de robuuste ecologische verbindingzone, ook wel 'Natte As' genoemd.

Met name de verlegging (30 meter naar het noorden) en versterking (over een lengte van 320 m) van de dijk (primaire waterkering) is m.e.r.-beoordelingsplichtig². In 2006 is de bedoelde primaire waterkering getoetst en afgekeurd op basis van buitendijkse instabiliteit. De verlegging en stabiliteitsverbetering kunnen tezamen worden opgepakt.

Voorliggend rapport (hierna 'aanmeldingsnotitie' genoemd) dient als aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordeling.

1.2. Toetsingskader M.e.r.-beoordelingsplicht

Verschillende activiteiten en omstandigheden van een project kunnen leiden tot de plicht tot uitvoering van een m.e.r.-beoordeling. Deze m.e.r.-beoordeling brengt de milieueffecten nader in beeld om uiteindelijk te kunnen beoordelen of het uitvoeren van een MER noodzakelijk is. In het initiatief Kuststrook-Oost is er sprake van een aantal deelprojecten relevant in de beoordeling:

- wijziging primaire waterkering;
- aanleg van een jachthaven;
- aanleg parkeerterrein en botenopslag;
- bouw van woningen;
- nabijheid gevoelig gebied.

wijziging primaire waterkering

Het plangebied maakt deel uit van het dijkkringgebied 45, waarvoor in de Wet op de waterkering een veiligheidsnorm is vastgelegd. Voor de aanleg, versterking of verlegging van een primaire waterkering is een artikel 7-procedure van de Wet op de waterkering vereist. Onderdeel hiervan is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling³.

aanleg jachthaven

Ingevolge het Besluit milieueffectrapportage is de 'vaststelling van het ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet' van 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven' in de gevallen waarin 'de activiteit betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer' een m.e.r.-beoordelingsplichtig⁴ besluit. Voor de nieuwe jachthaven te Bunschoten-Spakenburg zijn circa 90 ligplaatsen gepland. De geplande haven is derhalve niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

bouw woningen Oostmaat

Betreffende de bouw van woningen geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht 'indien aaneengesloten gebied en ≥ 2.000 woningen binnen de bebouwde kom'. In het gebied Oostmaat kunnen maximaal 160 woningen komen volgens het Programma van Eisen. Hier geldt daarmee geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

recreatiegebied langs kuststrook

Aanleg van recreatieve voorzieningen die meer dan 500.000 bezoekers trekken, een oppervlakte hebben ≥ 50 ha of worden aangelegd in een gevoelig gebied met een oppervlakte van 20 ha zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig. In de huidige situatie trekt de kuststrook langs de kust ongeveer 85.000 recreanten per jaar. Ook bij een toename in de autonome ontwikkeling zal het aantal recreanten niet toenemen tot boven de 500.000. Daarmee vervalt de m.e.r.-beoordelingsplicht.

² In de praktijk blijkt dat het initiatief tevens Planmer-plichtig. Bovendien is voor het aanleggen, verleggen of versterken van een primaire waterkering is bovendien een artikel 7 procedure van de Wet op de Waterkering vereist.

³ Tenzij een m.e.r.-plicht geldt (bij aanleg / wijziging van dijk ≥ 5 km). Dit is niet het geval.

⁴ Van een directe m.e.r.-plicht is in dit geval geen sprake omdat noch de m.e.r.-grenzen van de aantallen bezoekers, noch de m.e.r.-grenzen van de omvang van het voornemen, noch de m.e.r.-grenzen van het aantal ligplaatsen wordt overschreden.

nabijheid gevoelig gebied

Gebieden aangewezen en/of aangemeld als speciale beschermingszone (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden), andere Natuurbeschermingswet gebieden of gebieden onderdeel van de PEHS worden aangemerkt als 'gevoelig gebied'. Uit ecologisch onderzoek (referentie 7.) bleek een passende beoordeling niet noodzakelijk. Daarmee vervalt de m.e.r.-beoordelingsplicht.

conclusie

Omdat er sprake is van een verlegging van een primaire waterkering is het herinrichtingsplan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dit houdt in dat beoordeeld moet worden of een MER moet worden gedaan 'vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben' (artikel 7.8b) (referentie 1). Het bevoegd gezag dient bij haar beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven omstandigheden.

1.3. Procedure

De m.e.r.-beoordelingsprocedure start met het opstellen van de 'aanmeldingsnotitie', waarbij voorafgaand overleg wordt gevoerd met instanties die bij of krachtens een wet moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het besluit. In de aanmeldingsnotitie wordt de voorgenomen activiteit onderzocht op belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Op grond van de informatie die in de m.e.r.-beoordeling wordt verzameld, kan het bevoegd gezag (Provinciale Staten) besluiten dat er alsnog een gehele m.e.r.-procedure moet worden gevolgd. Hierbij geldt dat geen m.e.r.-procedure wordt doorlopen, tenzij het bevoegd gezag van oordeel is dat er sprake is van 'bijzondere omstandigheden', die mogelijk kunnen leiden tot 'belangrijke nadelige milieugevolgen' (het zogenoemde nee-tenzij beginsel).

Bevoegde gezagen

Omdat sprake is van een kaderstellend plan (bestemmingsplan) dient een Planmer te worden uitgevoerd. Hiertoe is de Gemeente Bunschoten bevoegd gezag, wat inhoudt dat de gemeente bepaalt of de planmer toereikend is. Dit kan bij vaststelling van het bestemmingsplan.

De planmer is tevens uitgevoerd omdat het een kader biedt voor mer-beoordelingsplichtige activiteiten. De m.e.r.-beoordelingsplicht geldt in voorliggend project, vanwege de verlegging van een primaire waterkering. Hiervoor is een artikel 7-procedure van de Wet op de waterkering vereist en onderdeel hiervan is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling. Omdat de Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht bevoegd gezag zijn in de artikel 7-procedure Wet op de Waterkering (ontwerpplan), is Provinciale Staten tevens bevoegd gezag voor de m.e.r.-beoordeling.

1.4. Conclusie

Vanwege het besluit over het bestemmingsplan én de verplichting de artikel 7 - procedure van de wet op de Waterkering te volgen, geldt er een m.e.r.-beoordelingsplicht.

1.5. Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie vat de onderwerpen en eisen die volgens de drie richtlijnenprocedures samen en is als volgt opgebouwd:

hoofdstuk	onderdeel
1. Algemeen	<ul style="list-style-type: none">- naam van initiatiefnemer;- adres van initiatiefnemer;- soort activiteit;- plaats van activiteit;- tijd.
2. Motivering van de activiteit	<ul style="list-style-type: none">- doel van het plan;- beschrijving voorgenomen activiteit.
3. Kenmerken van het project	<ul style="list-style-type: none">- aard en omvang van het project;- wijze van aanleg;- de cumulatie met andere projecten;- de productie van afvalstoffen;- verontreiniging en hinder;- risico van ongevallen, met name gelet op de stoffen of technologieën;- fasering werkzaamheden.
3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none">- in het plangebied:<ul style="list-style-type: none">· vervallen situatie van het huidige (bedrijven)terrein;· de op handen zijnde dijkverbetering;· de woningbouw voorziet deels in de autonome groei-behoefte van de gemeente;- de milieukenmerken:<ul style="list-style-type: none">· verkeer, omgevingskwaliteit (geluid lucht en externe veiligheid); scheepvaart;· bodem, water, landschap, archeologie en cultuurhistorie, natuur;- huidige milieuproblemen:<ul style="list-style-type: none">· zwakke dijk,· de bodemvervuiling;· het bedrijventerrein vlak aan de Ecologische Hoofdstructuur en;· de geringe uitstraling van het huidige gebied;
4. Milieueffecten	<ul style="list-style-type: none">- beschrijving autonome ontwikkelingen in het plangebied.- verkeer, geluid en lucht;- scheepvaart;- landschap, cultuurhistorie en archeologie;- bodem;- ecologie.
5. Maatregelen en monitoring	<ul style="list-style-type: none">- voorgenomen maatregelen om aanzienlijke negatieve effecten;- monitoringmaatregelen
8. Conclusies	conclusies.

2. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk komen enkele algemene feiten aanbod, noodzakelijke onderdelen van de aanmeldingsnotitie zoals vermeld in de VROM-publicatie 'Afwegen en oordelen, handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht'.

2.1. Naam van de initiatiefnemer

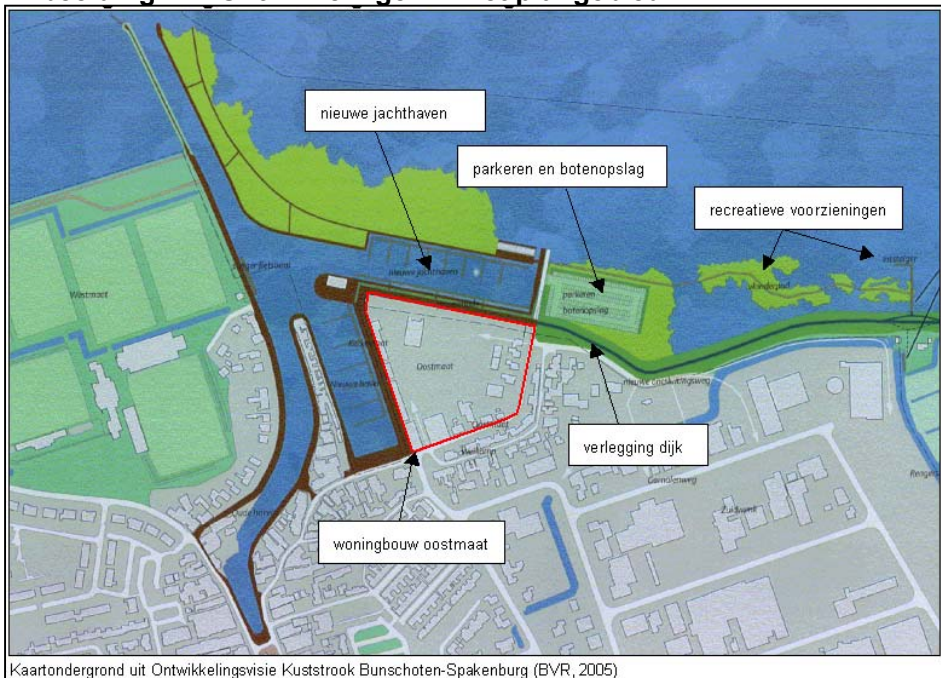
Het project 'Kuststrook Oost' wordt getrokken door de Gemeente Bunschoten, te Bunschoten-Spakenburg. Als projectleider is de heer J.H. Nel aangesteld.

2.2. Adres van de initiatiefnemer

Gemeente Bunschoten
Postbus 200
3750 GE Bunschoten-Spakenburg

2.3. Soort en omvang activiteit

Afbeelding 2.1. Ontwikkelingen in het plangebied



Momenteel zit het project in de eerste fase en worden de verschillende procedures voor dit plangebied doorlopen (zie afbeelding 2.1.). De ontwikkelingen bij punt 5 zijn nog niet definitief (behoren tot de volgende fase) en zijn flexibel in te vullen in nader overleg met het bevoegd gezag. Deze ontwikkelingen zijn niet dermate ingrijpend dat zij in deze aanmeldingsnotitie moeten worden opgenomen.

2.4. Plaats van activiteit

Onderstaande afbeelding geeft de locatie van de activiteit in een groter verband.

Abbeelding 2.2. Plaats van de activiteit



2.5. Tijd

De exacte planning van de ontwikkeling van Kuststrook Oost is op moment van schrijven nog niet bekend. Vanuit de natuurbescherming worden mogelijk beperkingen gesteld aan uitvoering van bepaalde werkzaamheden in bepaalde perioden. Met name het stormseizoen, het broedseizoen van vogels (15 maart tot 15 juli) en de aanwezigheid van kwetsbare vissen levert eventueel beperkingen op. Naar verwachting zijn deze eisen inpasbaar en vormen zij geen onoverkomelijke belemmeringen in de uitvoering.

3. MOTIVERING VAN DE ACTIVITEIT

3.1. Doel van het plan

In het kader van de landelijke veiligheid zullen de werkzaamheden voor het verbeteren van de dijk in ieder geval plaatsvinden. De mogelijke gevolgen van het niet aanpassen van de dijk is uiteindelijk een dijk doorbraak. De werkzaamheden leiden mogelijk tot tijdelijke verstoring van nabijgelegen natuurwaarden. Het verleggen van de dijk 30 meter naar het noorden zorgt niet voor extra negatieve effecten op bijvoorbeeld omringende natuur, zeker niet wanneer de compenserende maatregelen (aanleg rietland) worden gerealiseerd.

De plannen in en in de omgeving van Bunschoten (uitbreidingen Almere en Amersfoort en Spakenburg Centrumplan Oost), samen met de trend van toenemende populariteit van de waterrecreatie, leiden tot een toename van recreatiedruk in Bunschoten-Spakenburg in de autonome ontwikkeling. Gevolg van deze autonome ontwikkeling leidt tot een verslechterde leefbaarheid in Bunschoten-Spakenburg (verslechterde parkeergelegenheid, toenemende verkeersdruk in het centrum).

Bij uitvoering van het voorgenomen plan Kuststrook Oost, en dan met name de plannen rond Oostmaat, worden deze problemen opgelost. Wel veroorzaakt de komst van een jachthaven een toename van de recreatiedruk op het Eemmeer. Deze druk komt, voor wat betreft de verstoring in het Vogelrichtlijngebied, neer op een toename in scheepvaart. De effecten van deze toename zijn getoetst in een verslechterings- en verstoringstoets (referentie 7.). Hieruit blijkt dat er geen significant negatieve effecten te verwachten zijn. Ook het fietsverkeer op de dijk, langs de ecologische verbindingzone zal toenemen. De genoemde invloeden op zich zijn niet zo groot (zie hoofdstuk 6), maar het totaal aan ontwikkelingen kan wel bijdragen aan een afname van de huidige ecologische kwaliteiten. Via compenserende maatregelen kan de ecologische samenhang ter plaatse echter worden versterkt door de inrichting van Robuuste Verbindingszone de 'Natte As'. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van het plan Kuststrook Oost netto een positief effect heeft op leefomgeving mens en dier.

3.2. Beschrijving voorgenomen activiteit

Tabel 3.1. geeft een overzicht van de activiteiten die in dit rapport worden meegenomen.

Tabel 3.1. Overzicht activiteiten

plangebied	activiteiten
1. Jachthaven	- aanleg nieuwe passantenhaven (90 ligplaatsen). Als gevolg van de uitbreiding van de haven zal circa 1,4 hectare buitendijks rietland en lisdodde-vegetatie verdwijnen; - paviljoens.
2. Parkeren en botenopslag	- parkeerterrein en botenopslag ten oosten van de nieuwe haven.
3. Dijkverlegging	- ten behoeve van een betere ontsluiting van de jachthaven en de uitbreiding van de woningbouw in de Oostmaat, wordt de primaire waterkering over een afstand van circa 300 meter, circa 30 meter naar buiten gelegd.
4. Oostmaat	- woningbouw.
5. Recreatieve voorzieningen tussen de haven en de Rengerswetering	- in het riet wordt een wandelroute op vlonders aangelegd. Ook in het rietland ten noorden van de haven komt een vlonderpad. Ter hoogte van Rengerswetering wordt een vissteiger gerealiseerd. Omdat de effecten op beschermd gebied en beschermde soorten (natuur) nog niet volledig bekend zijn en deze plannen nog onvoldoende zijn uitgewerkt, worden deze niet meegenomen in deze aanmeldingsnotitie. Omdat het een relatief klein gebiedsdeel betreft met lage natuurwaarden [ref. 13.], wordt niet verwacht dat aantasting leidt tot 'bijzondere omstandigheden' zodanig dat het uitvoeren van een project-MER noodzakelijk zal zijn.

4. KENMERKEN VAN HET PROJECT

4.1. Aard en omvang van het project

Uit paragraaf 3.2. blijkt de aard en omvang van het project.

4.2. Wijze van aanleg

dijkverlegging

Om de bestaande waterkering 30 meter naar het noorden te verleggen over een lengte van 320 meter, dient in feite een nieuwe kering te worden aangelegd ter vervanging van de huidige kering. Uit globale berekeningen blijkt dat hier ongeveer 9.800 m³ grond voor nodig zal zijn. Uitgaande van werkzaamheden van een half jaar en het gebruik van vrachtwagens met een capaciteit van 15 m³, leidt dit tot het af- en aanrijden van ongeveer 5 vrachtwagens per dag. Het voormalige bedrijventerrein Oostmaat ligt grotendeels braak. Op dit terrein zijn er mogelijkheden tot het inrichten van werkruimte (plaatsen van bouwketen en materieel en materiaal), mits de aanleg van parkeergarage ten behoeve van het project Oostmaat niet gelijktijdig met de dijkverlegging plaatsvindt. Na het aanbrengen van de grond vindt mogelijk verdichting van de grond plaats. Bij de haven wordt over een lengte van circa 230 meter een kistdamconstructie aangebracht. Het resterende gedeelte wordt gewoon als dijk uitgevoerd. Hierbij wordt bestorting aangebracht, de dijk kruin bestraat en aan de binnendijkse kant wordt gras aangebracht.

aanleg jachthaven en bijbehorende voorzieningen (parkeerterrein en botenopslag)

Ter plaatse van de jachthaven zal de grond worden afgegraven. De kwaliteitscategorie van deze grond is niet bekend en zal moeten worden onderzocht. Uit een grondbalans valt op te maken of de vrijgekomen grond kan worden gebruikt voor het nieuwe dijklichaam of voor de woningbouw op Oostmaat. Indien grond moet worden aangevoerd of afgevoerd is het mogelijk dit via het water te doen. Op deze wijze wordt het vrachtverkeer over de weg, en daarmee langs de bestaande bebouwing, beperkt.

Zoals hierboven reeds vermeld biedt de locatie Oostmaat ruimte om ingericht te worden als werkterrein. Voor coördinatie van de werkzaamheden op het terrein van de nieuwe haven, botenopslag en parkeerterrein zal een bouwkeet worden geplaatst en er zullen tijdelijke wegen voor vrachtverkeer worden aangelegd. Verder zullen locaties voor tijdelijke opslag van materiaal worden toegewezen en zal een hekwerk om het terrein worden geplaatst.

aanleg woonwijk Oostmaat

Onderdeel van de aanleg is verdere bepaling van de noodzaak voor bodemsanering op deze locatie. Om de noodzaak hiervan te bepalen is opdracht gegeven tot het verrichten van inventariserend bodemonderzoek in het betreffende plangebied. Wanneer vastgesteld is of en op welke locaties verontreinigde grond aanwezig is, zal deze worden verwijderd en afgevoerd. Vervolgens zal het terrein worden afgegraven voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarage. Ook deze grond wordt gekeurd en meegenomen in de grondbalans. Wanneer de constructie voor de parkeergarage is voltooid wordt het terrein verder voorbereid voor de woningbouw. Door efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte, wordt overlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt.

4.3. De cumulatie met andere projecten

In en om Bunschoten-Spakenburg vinden verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze paragraaf beschrijft de cumulatieve effecten van deze ontwikkelingen met het voornemen beschreven in deze aanmeldingsnotitie.

4.3.1. Veiligheid Zuidelijke Randmeren

Sinds de herziening van de Wet op de waterkering (Wwk) is het Eemmeer als groot buitenwater gekenmerkt. Dit houdt in dat de Oostdijk als primaire waterkering moet worden beschouwd. Deze primaire waterkering is vanwege de Wwk in 2006 beoordeeld en afgekeurd op buitendijkse stabiliteit. De beheerder van de Oostdijk, het waterschap Vallei & Eem, laat momenteel een MER vervaardigen ten behoeve van de verbetering (dijkverbeteringsplan) van de 'afgekeurde' dijken: MER Veiligheid Zuidelijke

Randmeren. Ingevolge de verbetering aan de Oostdijk moet de huidige primaire kering sowieso worden verbeterd. De plannen van de gemeente Bunschoten betreffende de Oostmaat en Kuststrook-Oost worden met de dijkverbetering door het waterschap gecombineerd, waarmee ook de activiteiten (en dus de effecten) van de dijkverbetering en de plannen van de gemeente worden gecombineerd.

4.3.2. Fase 2 Kuststrook Oost

De kuststrook tussen de Rengerswetering en de vuilstort ten oosten van Bunschoten-Spakenburg, wordt in de tweede fase van het project heringericht. De gemeente is voornemens loopvlonders aan te leggen door bestaande en deels nieuw aan te leggen rietkragen. De kanoroute vanuit de Laak wordt mogelijk naar het randmeer geleid via kluunplaatsen. Deze plannen zijn nog in ontwikkeling en zijn om deze reden uit deze aanmeldingsnotitie gelaten. De combinatie recreatie en natuur in dit gebied vraagt afstemming tussen de provincie (beleid EHS) en de gemeente (impuls recreatie).

4.3.3. Woningbouw in Spakenburg Centrumplan Oost

De gemeente is bezig woningbouw te realiseren ten zuidoosten van het centrum. De locatie is één van de voormalige open gebieden achter de bebouwing langs de binnengracht (zie afbeelding 4.1.). De ambitie is om op deze plek, naast het maken van een aantrekkelijk en gevarieerd woongebied, een economisch gezonde winkelconcentratie te situeren. Project Spakenburg Centrumplan-Oost voorziet onder andere in de realisatie van een parkeergarage. Deze parkeergarage komt langs de Oostsingel te staan op loopafstand van het dorpscentrum. Toename van autoverkeer naar Bunschoten-Spakenburg wordt hiermee opgevangen. Door samenhang te creëren tussen wonen, winkelen, werken en toerisme kunnen beide winkelgebieden elkaar versterken en profiteren van een optimale bereikbaarheid en parkeergelegenheid.

Afbeelding 4.1. Locatie Spakenburg Centrumplan Oost (bron www.centrumplanoost.nl)



4.3.4. Ontwikkelingen in de omgeving

Behalve bovengenoemde ontwikkelingen vinden ook in de omgeving uitbreidingen plaats. Onder invloed van de realisatie van de Amersfoortse wijk Vathorst en de oostwaardse uitbreiding van Almere, zal de recreatieve druk op de haven van Bunschoten-Spakenburg in de toekomst toenemen. Deze recreatieve druk bestaat uit toename van fietsrecreanten, waterrecreanten en mogelijk ook autogebruikende recreanten.

4.4. Fasering werkzaamheden

Binnen deelgebied 1 zal zich globaal de volgende fasering voltrekken:

- verleggen dijk;
- aanleg van de jachthaven;
- aanleg bijbehorende voorzieningen (parkeerterrein en botenopslag);
- bodemsanering locatie Oostmaat;
- aanleg woonwijk Oostmaat.

4.5. Overige kenmerken van het project

Een m.e.r.-beoordeling vraagt aandacht te besteden aan activiteiten binnen het initiatief, die belastend kunnen zijn voor het milieu. Aandachtspunten zijn:

- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen, met name gelet op de stoffen of technologieën;
- verharding.

Bovengenoemde aspecten worden in de beschrijving van de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en de milieueffecten meegenomen.

5. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

5.1. De huidige situatie

5.1.1. Verkeer

Bunschoten-Spakenburg is een oud vissersdorp aan de rand van het Nijkerkernauw. In de zomermaanden komen veel toeristen genieten van het cultuurrijke dorp met de vele herinneringen aan de voormalige visserijcultuur en de mooie omgeving. Veel bezoekers komen met de fiets vanaf de Oostdijk of Westdijk. Bezoekers die met de auto komen kunnen parkeren op het op het Visrokersplein, de Westmaat en het Peter Dorleijnplein, waar ook het zaterdags winkelend publiek terecht kan. In de zomermaanden worden enkele dagen georganiseerd waarbij het autoverkeer naar Bunschoten-Spakenburg toeneemt. Deze tijdelijke toename van auto's wordt opgevangen door instelling van enkele tijdelijke parkeerplaatsen in de weilanden ten oosten van Bunschoten-Spakenburg. Buiten het toeristische seizoen zijn er voldoende parkeermogelijkheden. Enkele knelpunten in de dagelijkse verkeersbewegingen zijn de kruising Weikamp – Kerkemaat – Oostmaat - Oostsingel en het centrum van Spakenburg.

5.1.2. Leefmilieu

Onder thema leefmilieu vallen de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid.

5.1.3. Geluid

In de huidige Oude Haven (Museumhaven) liggen voornamelijk authentieke bidders. In de Nieuwe Haven liggen vooral scherpe plezierjachten. Incidenteel gebruik van boothellingen produceert geluid, echter niet zodanig dat dit leidt tot geluidsbelasting van de omgeving. In de huidige situatie zijn enkele bedrijven gevestigd in Oostmaat, zoals een groothandel vis, scheepsmotorenreparatie en een glasatelier. De bedrijvigheid noch het verkeer dat hier mee gepaard gaat leidt tot overschrijdingen van de 50 dBA-contour die hier geldt (bestemmingsplan Spakenburg Centrum).

Ten zuidoosten van het plangebied ligt industrieterrein Zuidwenk. Dit terrein wordt ontsloten via de Oostsingel of Oostelijke Randweg. Het vrachtverkeer beweegt daarmee van het plangebied af. De zonnegrens voor industrielawaai door de bedrijvigheid van dit terrein blijft onder 50 dBA.

Ten westen van Bunschoten-Spakenburg liggen zijn delen van de Eempolder aangewezen als stiltegebied (Streekplan Utrecht).

Afbeelding 5.1. Ligging stiltegebieden in de omgeving van Bunschoten-Spakenburg.



5.1.4. Lucht

De enige locatie in het plangebied waar activiteiten plaatsvinden die van invloed kunnen zijn op de heersende luchtkwaliteit is bedrijventerrein Oostmaat. De bedrijvigheid is in de laatste jaren afgenomen. In het kader van het bestemmingsplan Spakenburg Centrum is door de gemeente luchtonderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit (2006) (referentie 9.). Het plangebied van dit bestemmingsplan overkoepelt het. Uit het luchtonderzoek bleek dat de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 niet worden overschreden (referentie 9.).

5.1.5. Externe veiligheid

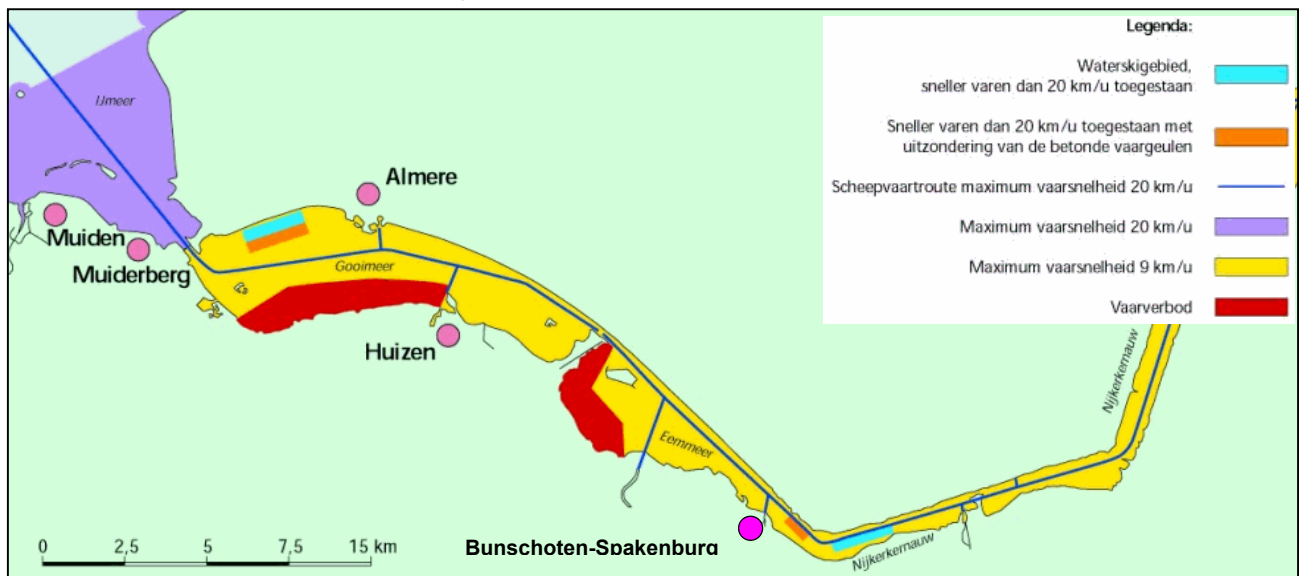
In de omgeving van het plangebied ligt één bedrijf met een risicovolle inrichting, namelijk de Zeevisgroothandel aan de Haringweg (nummer 27) op het bedrijventerrein Zuidwenk. Bij een ongeluk kunnen giftige en/of kankerverwekkende stoffen in de atmosfeer terechtkomen. De route van transport voor gevaarlijke stoffen (koelvloeistof voor voornoemd bedrijf), loopt vanaf de Oostelijke Randweg, via respectievelijk de Botstraat en de Haringweg naar het betreffende perceel. Uit berekeningen blijkt dat het plangebied zich buiten de effectcontour van zowel het bedrijf als de transportroute bevindt (referentie 9.).

5.1.6. Scheepvaart

In de twee havens van Bunschoten-Spakenburg liggen met name historische botters en plezierjachten. Momenteel is er ruimte voor circa 350 ligplaatsen (inclusief ligplaatsen langs de pier).

In vaargeul van de Zuidelijke randmeren geldt een maximale vaarsnelheid van 20 kilometer per uur. Daarbuiten geldt in principe een maximale vaarsnelheid van 9 km/uur. Op bepaalde locaties is het toegestaan sneller te varen, zie afbeelding 5.2.

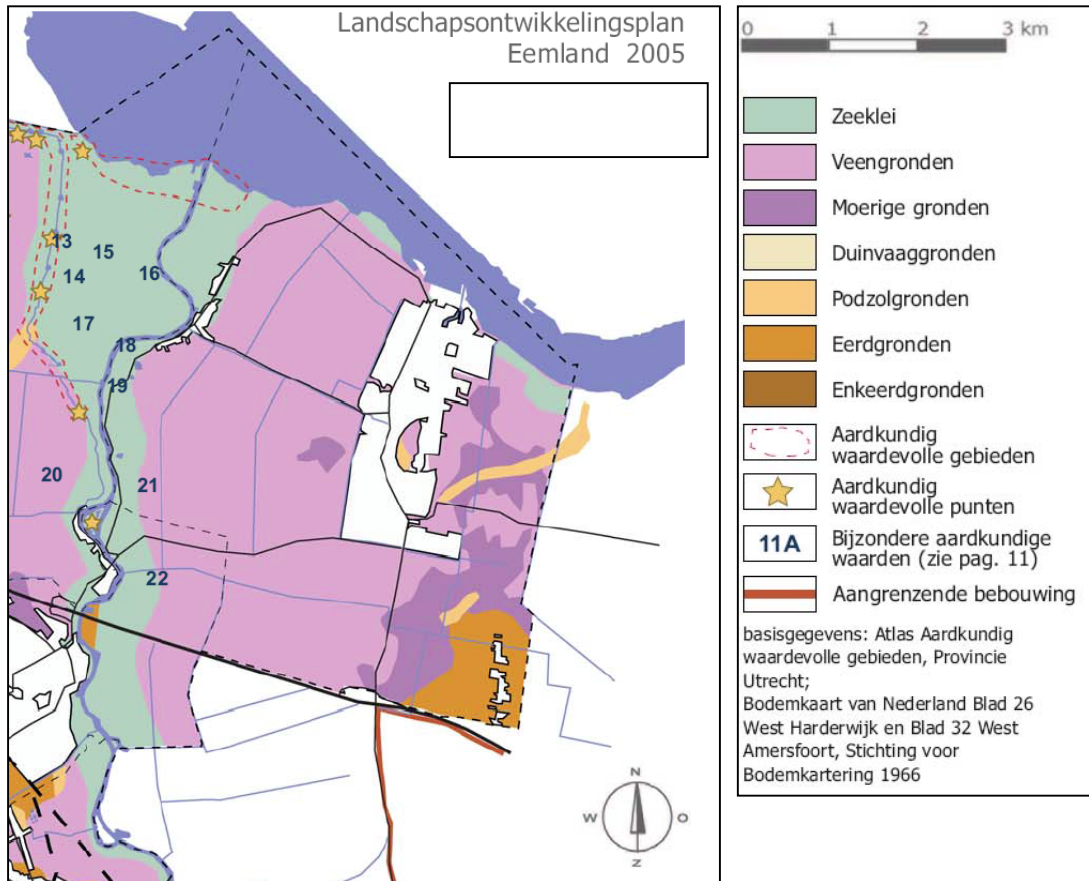
Afbeelding 5.2. Maximum vaarsnelheden in de Zuidelijke randmeren
(bron: site van Rijkswaterstaat)



5.1.7. Bodem

Bunschoten ligt in een veengebied (referentie 5.). De landstrook direct ten noorden van het dorp is zee-klei. Ten oosten van het dorp liggen enkele dekzandgebiedjes. Bunschoten-Spakenburg zelf is waarschijnlijk ontstaan op een dekzandrug.

Afbeelding 5.3. Bodemkaart uit derde concept Landschapontwikkeling Plan 2005.



De locatie waar de nieuwe jachthaven, het parkeerterrein en botenopslag zijn gepland, liggen nog net op het gedeelte met de veenbodem. Dit gedeelte loopt als natuurlijke laagte af naar de voormalige Zuiderzee en reeds decennia lang is dit gedeelte begroeid met riet. De bodemkwaliteit van dit gedeelte van het plangebied zal beïnvloed zijn door de overstromingen van het aanliggende water. Voor zover bekend is hier geen bodemonderzoek verricht, maar naar verwachting vormt de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de herinrichting van de locatie.

De Oostmaat heeft een lange geschiedenis van bedrijvigheid in visverwerking en op één enkele locatie revisie van scheepsmotoren (Oostmaat 23/13). Deze activiteiten kunnen geleid hebben tot bodemvervuiling (referentie 8.). Op één locatie heeft inmiddels bodemsanering plaatsgevonden (Oostmaat 7). In en om de Oostmaat hebben in het verleden verschillende locaties bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden (referentie 8.).

De voormalige zeedijk (Oostdijk) is een kunstmatig aangebrachte verhoging en de bodem is in 1409 aangelegd. Dit is een periode vóór industrialisatie. Vermoedelijk bestaat de dijk uit een kern van zand, afgedekt met klei. Er wordt niet verwacht dat zich hier verontreinigingen bevinden, echter de grondkwaliteit zal beoordeeld moeten worden. De beoordeling is noodzakelijk om de veiligheidsklasse te bepalen en te bekijken of hergebruik mogelijk is.

5.1.8. Water

grondwater

Geohydrologisch gezien kan het studiegebied grotendeels tot het Zuiderzeebekken gerekend worden. De basis van het grondwatersysteem is een afsluitende laag op circa 150 m diepte en daarboven een

drietal goed waterdoorlatende zandlagen. Deze zandlagen staan door afsluitende lagen niet of slechts op een aantal plaatsen met elkaar in contact. Het regionale grondwatersysteem in het tweede en derde watervoerende pakket wordt gevoed door geïnfiltreerd regenwater van de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug. Dit oude en goedgerijpte grondwater stroomt traag in noordwestelijke richting, maar kwelt op een aantal plaatsen in de Vallei en het Eemland op. In het plangebied is dit vooral langs de randen van de Heuvelrug. In de polders zelf is er sprake van een intermediair gebied (noch kwel, noch infiltratie).

De kern van het oppervlaktewatersysteem van zowel de Gelderse Vallei, als het Eemland is het Vallekanaal dat ter hoogte van Amersfoort overgaat in de Eem. De Eem staat in open verbinding met het Eemmeer dat een gemiddeld zomerpeil heeft van 0,2 m – NAP en een winterpeil van 0,4 m – NAP. Vrijwel alle gronden in de Vallei en het Eemland lozen via een aantal beek- en poldersystemen op het Vallekanaal / de Eem. Enkele wetingen (onder andere de Rengerswetering) bij Bunschoten lozen echter rechtstreeks op het Randmeer. Hoofddoel bij de ontwikkeling van het Vallekanaal en het polderstelsel van Eemland is de verbetering geweest van de waterafvoer ten bate van het landbouwkundige gebruik en menselijke bewoning. In perioden van droogten wordt water ingelaten uit de Eem en het Eemmeer.

5.1.9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

landschap

Bunschoten-Spakenburg ligt in het open agrarisch slagenlandschap van de Eempolders (referentie 5.). Het voorheen ontoegankelijke moerasgebied van de Eemmondning werd in korte tijd aanzienlijk droger en vanaf de Eem werd het gebied ontgonnen, zoals omschreven bij 'overgangslandschap: het halfopen slagenlandschap'. In de 12e eeuw wordt ook het veen rond Bunschoten systematisch ontgonnen ten bate van de landbouw. Omstreeks 1200 ontstaat Bunschoten als agrarische nederzetting. Bunschoten is waarschijnlijk ontstaan op een dekzandrug, een natuurlijke hoogte. Spakenburg is aan de Spakenburger Gracht als een groepje woningen op terpen als Zuiderzeehaven ontstaan. Visserij was één van de belangrijkste bronnen van inkomsten voor Spakenburg, dit in tegenstelling tot Bunschoten. Het gebied ten oosten van de Eem is wel geheel voorzien van primaire dijken en is dan ook binnendijs gebied. Beide gebieden worden gekenmerkt door het zeer open karakter met wijde vergezichten en zeer schaarse bebouwing. De kern Bunschoten-Spakenburg heeft vooral aan de west- en zuidzijde een 'groene' stadsrand afgezet met beplanting. Aan de oostzijde is de stadsrand meer diffuus.

Kijkend vanaf het Nijkerkernauw ziet men de kuststrook van Bunschoten-Spakenburg. Bunschoten-Spakenburg ligt binnendijs, achter de Oostdijk die naar het westen toe overloopt in de Westdijk. Aan het water liggen brede rietkragen die het zicht op de haven voor een groot deel wegnemen. Hier en daar zijn enkele masten van plezierjachten in de haven zijn te zien. Ook het voormalige bedrijventerrein Oostmaat ligt achter de Oostdijk en bovendien achter hekken met enige vegetatie. In de huidige situatie is het terrein niet of nauwelijks zichtbaar. Vanaf de kern van Spakenburg geeft het terrein een desolate aanblik.

cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden in het gebied komen met name tot uitdrukking door de ligging in en nabij de dorpskern van Spakenburg en de voormalige Zuiderzeekust. Het dorpsgezicht van Spakenburg komt volgens de rijksdienst voor monumenten zorg en de provincie Utrecht in aanmerking voor aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht (referentie 9.). Dit vanwege de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied⁵. In het plangebied zijn een aantal cultuurhistorische en archeologische waarden aanwezig. Cultuurhistorische objecten zijn:

- visrokerij in de noordwesthoek van het Oostmaatterrein;

⁵ Ontwikkelingen binnen de grenzen van het beschermde dorpsgezicht worden getoetst aan deze historische kenmerken.

- de open voormalige bedrijfsruimte voor de rokerij, waardoor mede een zichtrelatie ontstaat tussen dit gebouw en de Oostmaat / Kerkemaat / achterstraat;
- monumentaal pand Oostmaat 1 (gevelpand, diep huis, één-beukig);
- Oostdijk (oostelijke deel van de Veen- en Veldendijk, een voormalige zeedijk die in 1409 is aangelegd) en de bestaande hoogteverschillen tussen binnendijs en buitendijs gebied (vlak natuurgebied).

Kenmerkende cultuurhistorische eigenschappen van de directe omgeving zijn:

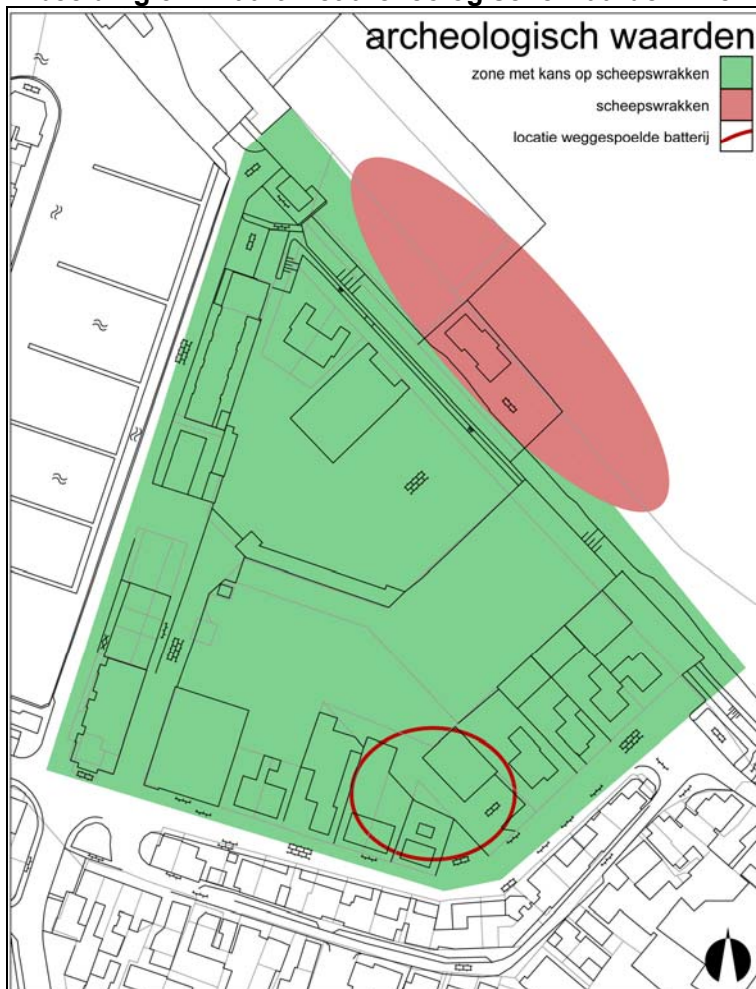
- het historische stratenpatroon bestaande uit de Kerkmaat, Oostmaat en Weikamp en de achterstraat achter de Kerkemaat;
- de oriëntatie van de aanwezige gebouwen op de Oostmaat en de Kerkemaat, waardoor achter de Kerkemaat een achterstraat is ontstaan.

archeologie

Archeologische waarden in het plangebied zijn:

- scheepswrakken ten noorden van Oostmaat;
- mogelijke aanwezigheid vissersschepen op locatie Oostmaat;
- overblijfselen van de Grebbelinie, waaronder:
 - militaire overblijfselen, namelijk een weggespoelde batterij in het plangebied;
 - versperringen op de dijk, vlakbuiten het plangebied;
 - twee grenspalen van de oude batterij tegenover Weikamp 178, vlakbuiten het plangebied.

Afbeelding 5.4. Kaart met archeologische waarden in en nabij Oostmaat (referentie 6.).



5.1.10. Natuur

In de omgeving van Bunschoten-Spakenburg liggen meerdere beschermde natuurgebieden:

- Arkemheenpolder (Vogelrichtlijng gebied, bescherming door Natuurbeschermingswet 1998), afstand tot plangebied is 1,25 kilometer;
- Eemmeer, Gooimeer en IJmeer (Vogelrichtlijng gebied, bescherming door Natuurbeschermingswet 1998), afstand tot plangebied is 1,75 kilometer;
- Nijkerkernauw is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur van Utrecht en Gelderland, afstand tot plangebied is 0 kilometer;
- de randmeren, en dus ook het Nijkerkernauw, vormen de Natte As, één van de robuuste verbindingen van de Ecologische Hoofdstructuur.

Daarnaast komen beschermde soorten voor in het gebied:

- waterspitsmuis in het buitendijkse gebied (tabel 3. AmvB Flora- en faunawet);
- kleine modderkruiper in het buitendijkse gebied (tabel 2.);
- vleermuizen in gebouwen op Oostmaat.

De oranje vaarzone ten oosten van de haven van Bunschoten-Spakenburg (zie afbeelding 5.2.) bevindt zich op zodanige afstand dat het gebruik hiervan door jetski's of speedboten niet leiden tot extra verstoring van de watervogels in de oeverzone. Wel zal een versterkte rietzone, zoals beoogd als compensatie van het rietland dat verdwijnt ter plaatse van de nieuwe jachthaven, het gebied interessanter maken voor watervogels in de omgeving. Dit vanwege de afschermd werking doordat het riet breder wordt langs de oever.

Een tweede effect dat kan optreden tijdens het gebruik van deze vaarzones is de interferentie met pleisterende eendensoorten in het gebied. Dit zal alleen optreden als de eenden aanwezig zijn en de speedboten of jetski's aanwezig zijn, bijvoorbeeld in een warm najaar.

5.2. Autonome ontwikkelingen

Het Streekplan Utrecht 2005-2015 geeft aan dat de gemeente Bunschoten wil groeien naar 23.000 inwoners [referentie 3]. Dit wil men gerealiseerd hebben in 2015. Het gaat, naast Oostmaat, om de volgende ontwikkelingen:

- oostelijke uitbreiding (Rengerswetering) met circa 1.600 woningen;
- inbreidingsproject Spakenburg Centrumplan-Oost met ruim 130 woningen en ruim 3.000 m² verkoopvloeroppervlak;
- winkelruimte te ontwikkelen met private partners;
- ontwikkeling van een drietal inbreidingslocaties verspreid over de gemeente voor in totaal 36 woningen.

Behalve deze ontwikkelingen vinden ook in de omgeving uitbreidingen plaats. Onder invloed van de realisatie van de Amersfoortse wijk Vathorst en de oostwaardse uitbreiding van Almere, zal de recreatieve druk op de haven van Bunschoten-Spakenburg in de toekomst toenemen. Deze recreatieve druk bestaat uit toename van fietsrecreanten, waterrecreanten en mogelijk ook autogebruikende recreanten. Project Spakenburg Centrumplan-Oost voorziet onder andere in de realisatie van een parkeergarage. Deze parkeergarage komt langs de Oostsingel te staan op loopafstand van het dorpscentrum. Toename van autoverkeer naar Bunschoten-Spakenburg wordt hiermee opgevangen. Bij voortzetting van de huidige situatie, zonder realisatie van Kuststrook Oost, zal de haven minder toegankelijk worden en zullen knelpunten ontstaan in de haven. Bij realisatie van het plan Kuststrook-Oost neemt de leefbaarheid in de omgeving van het havengebied, maar ook de aantrekkelijkheid van Bunschoten-Spakenburg voor de recreant en bewoners toe. Het plan heeft daarmee een mitigerende werking.

6. MILIEUEFFECTEN

De herinrichting van het gebied kan gevolgen hebben voor het milieu op verschillende thema's.

6.1. Mogelijke milieugevolgen

Ter illustratie volgt eerst een overzicht van de activiteiten die onderdeel uitmaken van het voornemen en de milieuaspecten waarop deze activiteiten mogelijk effecten hebben. Onder tabel 6.1. worden de verschillende milieugevolgen per aspect toegelicht.

Tabel 6.1. Overzicht van mogelijke milieugevolgen

activiteit	leefmilieu	bodem	water	verkeer	scheepvaart	natuur	LCA
aanleg nieuwe jachthaven						X	X
aanleg parkeerterrein en botenopslag						X	X
verlegging dijk						X	X
woningbouw Oostmaat		X					X

X = mogelijk effect

leefmilieu

Bij het thema leefmilieu gaat het om de gevolgen voor de mens op de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid. Deze effecten zijn veelal van tijdelijke aard, bijvoorbeeld in de aanlegfase van de inrichtingsplannen. Door de werkzaamheden van de verschillende activiteiten is in dit geval sprake van tijdelijke verstoring door geluid (graafmachines, bulldozers et cetera). Door permanente effecten door geluid, lucht en externe veiligheid kan de kwaliteit van een gebied en de omgeving afnemen. Permanente verstoring door licht en geluid in het gebied ontstaat door de uitbreiding van de haven en de aanleg van een parkeerterrein en botenopslag. Ook de aanleg van de woonwijk en een ontsluitingsweg, waardoor meer mensen van het gebied gebruik gaan maken, leiden tot een toename in geluid en, in zekere mate, luchtvervuiling. Op de nieuwe ontsluitingsweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur, hetgeen tot zeer beperkte geluidstoename leidt. De verwachting is dan ook dat zowel de tijdelijke als permanente effecten van geluid en lucht gering zijn, mede doordat er nauwelijks milieugevoelige bestemmingen zoals woningen en lage snelheidswegen in het gebied voorkomen.

verkeer

Door een toename van recreatieve voorzieningen, zoals ligplaatsen in de nieuwe jachthaven en de komst van nieuwe woningen, neemt het aantal verkeersbewegingen in het gebied toe. De verwachte toename als gevolg van de woningbouw ontwikkeling op Oostmaat betreft 160 woningen x 2,7 ritproductie/woning/dag = 430 voertuigbewegingen/dag (commentaar provincie Utrecht). De bewoners parkeren in de ondergrondse parkeergarage. Er wordt één in- en uitgang gerealiseerd, nabij de Oostdijk in de noord-oosthoek van locatie Oostmaat.

Het nieuwe buitendijkse parkeerterrein nabij de nieuwe jachthaven wordt omsloten via een nieuwe ontsluitingsweg, die het verkeer langs Oostmaat leidt. De meeste bewegingen in dit deelgebied zullen naar verwachting vooral in weekends in de zomer optreden, gezien de toename van activiteiten rond de jachthaven in deze periode.

Op de nieuwe ontsluitingswegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De toename van verkeer door het jaar heen zal dus met name woon-werk verkeer met lage snelheid betreffen. Doordat een nieuwe ontsluiting meer ruimte biedt voor deze beperkte toename van verkeer, zal deze toename niet leiden tot overlast in het gebied. Het aantal autobewegingen wordt verder beperkt doordat de parkeervoorzieningen (voor bezoekers) buiten het plangebied zijn geconcentreerd. Dit betekent dat geringe milieugevolgen optreden als gevolg van het verkeer in het gebied.

scheepvaart

De huidige havens in het centrum van Bunschoten-Spakenburg omvatten circa 350 ligplaatsen. Deze ligplaatsen zijn verspreid over de 'Oude haven', de 'Nieuwe haven' en langs de pier. In de 'Oude haven' liggen momenteel voornamelijk historische botters die onderdeel zijn van de zogenaamde 'museumvloot', maar ook circa 30 plezierjachten. In de 'Nieuwe haven', westelijk van de Oostmaat, liggen uitsluitend plezierjachten. Langs de gehele pier is aan beide zijden ruimte voor passanten tijdens het hoogseizoen. De aanleg van de nieuwe jachthaven, zoals in het kader van Kuststrook Oost beoogt, zal ruimte bieden aan maximaal 90 grotere jachten (referentie 10.). Uitgaande van een aantal van 90 ligplaatsen en het voornemen de jachten die nu nog langs de kade van de 'Oude haven' liggen – circa 30 stuks – te verplaatsten naar de nieuw aan te leggen haven, komt er netto ruimte voor 60 scherpe jachten (referentie 7.). In de verslechterings- en verstoringstoets (referentie 7.) wordt aan de hand van een model van RIZA een inschatting gedaan van de scheepvaartbewegingen. Via bepaalde aannames wordt berekend in welke mate scheepvaartbewegingen plaatsvinden. Dat zijn de volgende aannames:

- de boten varen in een willekeurige richting uit;
- vanwege de ondiepe kustzone beweegt de meerderheid van de boten zich in de vaargeul en een minderheid daarbuiten;
- het hoogseizoen bestaat uit de maanden juli en augustus, het laagseizoen uit april - juni en september;
- tijdens het drukste moment van de dag is in het hoogseizoen maximaal 20 % van de boten uitgevaren, tijdens het laagseizoen is dit 10 %;
- de hoogste bootdichtheid is aan het eind van de ochtend te verwachten;
- in de periode oktober - maart wordt niet (noemenswaardig) gevaren.

In het voorliggende geval, namelijk bij uitbreiding met 60 jachten in de haven, leiden deze aannames tot de volgende toename in scheepvaart:

- in het hoogseizoen leidt dit maximaal tot 12 extra boten op het water, in het laagseizoen tot 6 extra boten;
- 50 % van de boten vaart in oostelijke en 50 % in westelijke richting (dat wil zeggen richting VR 'Eemmeer');
- in het hoogseizoen leidt dit maximaal tot 6 extra boten in Vogelrichtlijn 'Eemmeer', in het laagseizoen tot 3 extra boten.

De hierboven beschreven analyse laat zien dat de toename van scheepvaart door de aanleg van de nieuwe haven zeer beperkt is, namelijk maximaal tot 12 extra boten op het water in het hoogseizoen en in het laagseizoen tot maximaal 6 extra boten. Er worden dan ook geen milieueffecten verwacht als gevolg van toename van scheepvaart.

Voor de vaarzones waar meer dan 20 km/uur mag worden gevaren (oranje en blauw in afbeelding 5.2.) zal de uitbreiding van ligplaatsen in Bunschoten-Spakenburg geen gevolgen hebben. De boten en jetski's die hier gebruik van maken komen niet uit de havens, maar worden vanaf trailerhellingen langs de dijken het water ingelaten.

bodem

Voor de aanleg van de haven wordt een gedeelte van het buitendijks rietland weggegraven. Ook voor de aanleg van het parkeerterrein en de botenopslag. Oostmaat heeft een lange geschiedenis van bedrijvigheid in visverwerking en op één enkele locatie revisie van scheepsmotoren (Oostmaat 13). Deze activiteiten kunnen geleid hebben tot bodemvervuiling (referentie 8.). Op één locatie heeft inmiddels bodemsanering plaatsgevonden (Oostmaat 7). Naar verwachting leiden de eventueel aanwezige vervuilingen op het terrein, indien de nodige maatregelen worden getroffen, niet tot beperkingen van de beoogde ontwikkelingen. Als bij het uitvoeren van de activiteiten verontreinigde grond wordt weggegraven, is sprake van een verbetering van de bodemkwaliteit (sanering). Na ontgraving dient onderzocht en beoordeeld te worden op welke wijze de grond kan worden hergebruikt. De dijk wordt over het stuk vanaf de Kerkemaat naar de Weikamp 178a via de Oostmaat 31 in een vloeiende beweging iets naar buiten verlegd. Vanaf dit punt westwaarts wordt de waterkering ter hoogte van Oostmaat in dezelfde mate 'uitgebuikt', parallel aan de huidige dijk (referentie 10.). Naar verwachting is de grond die uit het

dijklichaam vrijkomt niet of nauwelijks vervuild, echter het de kwaliteit dient wel bepaald te worden in verband met mogelijkheden tot hergebruik en bepaling van de veiligheidsklasse. De effecten van de activiteiten op het milieuaspect bodem zijn gering.

water

Bij het bepalen van de milieugevolgen voor het aspect water wordt gekeken naar de waterkwantiteit (waterpeil) en de waterkwaliteit. Onderdeel van het voornemen is het aanleggen van een jachthaven. Deze nieuwe haven wordt buitendijks aangelegd en staat in directe verbinding met de randmeren. De aanleg zal geen invloed hebben op het waterpeil binnendijks. Door de aanleg van de woningbouw op Oostmaat neemt het verhard oppervlak toe. Deze toename leidt tot een extra peilstijging in de bestaande watergangen (referentie 9.). Om wateroverlast in de toekomst te voorkomen, dient de toename van verharding gecompenseerd te worden door oppervlaktewater (vijver) aan te leggen of het water te infiltreren. Dat laatste is niet mogelijk vanwege de hoge grondwaterstand. In de toelichting van het bestemmingsplan Spakenburg Centrum is berekend hoeveel ruimte voor water noodzakelijk is. In de gehele planvorming voor Kuststrook-Oost en Oostmaat is in nauw overleg met provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en Waterschap Vallei en Eem gewerkt aan een aanpak waarmee voldoende invulling wordt gegeven aan waterberging. Uit de berekeningen bleek dat ongeveer 9.000 m² overstroombaar gebied wordt omgezet in niet overstroombaar terrein. Daar tegenover staat dat 9.000 m² niet overstroombaar terrein wordt omgezet in water. De goedkeuring van Rijkswaterstaat blijkt uit een overtollig-verklaring en de goedkeuring van de verkoop van de gronden aan de Gemeente Bunschoten. Doordat invulling wordt gegeven aan de compensatie, zullen geen waterproblemen ontstaan.

Ten aanzien van de waterkwaliteit wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Spakenburg Centrum de voorwaarde gesteld dat er geen uitlopende bouwmaterialen worden gebruikt, zoals koper, zink lood en dergelijke.

De milieugevolgen voor zowel de waterkwantiteit als – kwaliteit zijn in het geheel genomen gering.

landschap, cultuurhistorie en archeologie

landschap

Het plangebied ligt aan de noordkant van Bunschoten-Spakenburg, aan het Nijkerkernauw. Alleen vanaf het water zullen de ontwikkelingen enige veranderingen in de aanblik van Bunschoten-Spakenburg met zich meebrengen. De paviljoens en botenopslag komen tussen de nieuwe jachthaven en het water van het randmeer te liggen. Deze bebouwing wordt echter laag en is daarom niet beeldbepalend. De enige verandering ten opzichte van de huidige situatie is dat de masten van de jachten de nieuwe jachthaven beter zichtbaar zullen zijn. Vanuit het omliggende open polderlandschap gezien, blijft Bunschoten-Spakenburg, met uitzondering van de nieuwe contour voor de Oostmaat, dezelfde contouren houden als in de huidige situatie.

cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden in het gebied komen met name tot uitdrukking door de ligging in en nabij de dorpskern van Spakenburg. Het dorpsgezicht van Spakenburg komt volgens de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en de provincie Utrecht in aanmerking voor aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht. In de ontwikkelingsvisie (referentie 10.) wordt invulling gegeven aan de aanbevelingen uit de Cultuurhistorische Effectrapportage (CHER, zie kader 1.), namelijk dat de bebouwing op het nieuwe jachthaventerrein en Oostmaat laag blijft en wordt ingepast in de historische structuur van de oorspronkelijke bebouwing (referentie 10.). De nieuwe waterkering wordt ter hoogte van Oostmaat als kade aangelegd, op 2,30 meter boven NAP. Langs het water komt de kade lager te liggen, op ongeveer 1 meter boven NAP. De nieuwe kade krijgt op deze manier een aantrekkelijke promenadeachtige uitstraling. De visrokerij van de gebroeders Muys wordt ofwel ingepast, ofwel afgebroken en opnieuw opgebouwd. Uitgangspunt is in ieder geval dit historische gebouw te behouden en in te passen. De Oostdijk wordt 30 meter naar het noorden toe verlegd. De oorspronkelijke ligging wordt hiermee licht aangetast echter de kenmerkende structuur blijft behouden.

kader 1. Tips uit CHER voor inpassing bebouwing Oostmaat nabij de kern van Spakenburg:

- laagbouw is een kenmerk voor de gehele kern van Spakenburg. De maximale bouwhoogte bedraagt twee bouwlagen plus kap. Aan de Weikamp is de bebouwing één laag met kap;
- de bebouwing kenmerkt zich door een aaneenschakeling van kleinschalige volumes onder zadeldaken en mansardekappen, al dan niet met windveren, luiken en andere ornamenten;
- de bebouwing bestaat uit hoofd- en bijgebouwen en ligt meestal haaks op de smalle (achter)straten.

archeologie

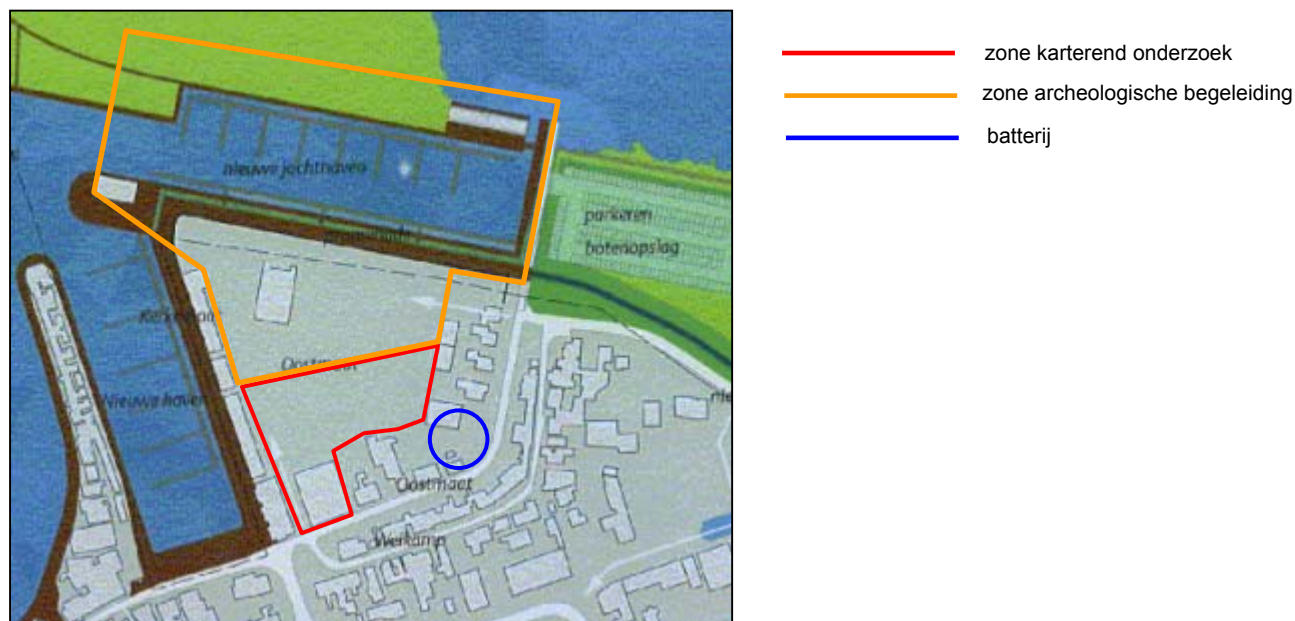
In / nabij het plangebied bevinden zich (mogelijk) enkele belangrijke archeologische waarden:

- scheepswrakken ten noorden van Oostmaat (mogelijk, tot nu toe nog niet aangetroffen);
- overblijfselen van de Grebbelinie, namelijk een weggespoelde batterij;
- archeologische vindplaatsen uit de Steentijd.

De scheepswrakken zijn, ook na verkennende boringen, niet aangetroffen (referentie 12.). Toch wordt, op basis van bureau- en inventariserend veldonderzoek geconcludeerd dat voor het gehele plangebied Oostmaat en Kuststrook-Oost een hoge archeologische verwachting geldt voor scheepswrakken uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Hiermee is niet met zekerheid uit te sluiten dat zich scheepswrakken in het plangebied bevinden. Op basis van de bevindingen (referentie 12.) wordt geadviseerd:

- in een bepaalde zone van het plangebied karterend booronderzoek uit te voeren (rood);
- in een bepaald gebied de grondwerkzaamheden archeologisch te laten begeleiden (oranje).

Afbeelding 6.1. Zones met (mogelijk) archeologische waarden.



Omdat nog niet duidelijk is hoe waardevol de wrakken zijn, is hier momenteel nog geen effectbepaling van te doen. De gemeente bepaalt de manier waarop met de eventuele vondsten wordt omgegaan op het moment dat zekerheid bestaat over de waarde ervan.

In de huidige situatie bevindt zich bebouwing ter plaatse van de weggespoelde batterij. Vooralnog wordt deze bebouwing niet afgebroken. Wanneer op termijn de bebouwing wel wordt afgebroken en daadwerkelijk binnen de aangegeven contour zal worden gebouwd, worden de archeologische waarden beter in beeld gebracht.

In de verkennende archeologische studie (referentie 12.) wordt geconcludeerd dat er een lage archeologische verwachting is ten aanzien van vindplaatsen uit de Steentijd.

Er bestaat een gefundeerd risico op aantasting van archeologische waarden. De gemeente is zich bewust van de risico's en neemt deze mee in verdere planontwikkeling.

natuur

Om de effecten van het initiatief op natuurwaarden in en rond het plangebied te bepalen zijn twee studies verricht:

- ecologische verkenning: effecten op beschermde soorten (Fw⁶) en PEHS⁶;
- verslechterings- en verstoringstoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

resultaten ecologische verkenning

In het plangebied bevinden zich meerdere beschermde diersoorten. Het gaat om vleermuizen, grote modderkruiper en bittervoorn. In dit stadium is voor veel van voornoemde soorten de aanwezigheid nog niet met zekerheid vastgesteld. Wanneer aanwezigheid van deze soorten blijkt, zal, zoals ook de Flora- en faunawet eist, via het nemen van verzachtende maatregelen zoveel mogelijk schade aan individuen van deze soorten worden vermeden. Daarnaast zullen compensatieplannen worden opgesteld. Vaak kunnen door maatregelen negatieve effecten zodanig worden gemitigeerd en gecompenseerd, dat de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten niet in het geding komt.

De buitendijkse rietlanden en kragen vormen onderdeel van de Robuuste Ecologische Verbindingszone 'De Natte As'. In het plangebied van de voorliggende rapportage wordt alleen ter plaatse van de nieuwe jachthaven, het parkeerterrein en de botenopslag rietland aangetast. Ten noorden en oosten van deze locaties blijven echter grote delen van het bestaande rietland intact. Omdat de EHS ter hoogte van het plangebied nog niet in het Streekplan van de provincie Utrecht begrensd is, geldt momenteel alleen het basisbeschermingsregime van het Rijk. Dit houdt in dat er geen ingrepen mogen plaatsvinden die onomkeerbaar zijn en zodoende de toekomstige realisatie van robuuste verbinding kunnen frustreren. De provincie zal eisen dat uit een onderzoek blijkt dat de realisatie van de buitendijkse voorzieningen inderdaad niet leiden tot negatieve effecten op de verbindende functie van het gebied. Omdat er mogelijkheden zijn de bestaande rietkragen richting het water uit te breiden, zodat de verbindende functie gewaarborgd blijft, blijven de negatieve effecten naar verwachting beperkt.

resultaten verslechterings- en verstoringstoets

De verslechterings- en verstoringstoets is ingegaan op de eventuele effecten die de toename in scheepvaart in het Vogelrichtlijngebied zouden kunnen hebben op de hier voorkomende vogels. De uitkomsten van het RIZA-model waren dat in het hoogseizoen maximaal tot 6 extra boten in Vogelrichtlijngebied 'Eemmeer' zullen varen en in het laagseizoen tot 3 extra boten. Omdat deze toename als gering wordt beschouwd en bovendien het verstoorde gebied (namelijk de vaargeul) beperkt is, én er voldoende uitwijkmogelijkheden blijven bestaan voor de betreffende vogelsoorten, wordt de ingeschat dat de verstoring niet zal leiden tot significante effecten. Omdat er wel kans is op negatieve effecten op drie soorten, dient een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 te worden aangevraagd.

6.2. Kenmerken van de milieugevolgen

Onderstaand wordt ingegaan op de kenmerken van de milieugevolgen. Het betreft de volgende kenmerken:

- het bereik van het effect;
- het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

⁶ Flora- en faunawet en Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

De nieuwe haven zal het bestaande landschapbeeld minimaal veranderen. De boten en met name hun masten komen dichterbij het water, en daarmee beter in het zicht, te liggen. Ook gaat enige natuur verloren als gevolg van het verdwijnen van rietland ter plaatse van de nieuwe jachthaven, het parkeerterrein en de botenopslag. Noodzaak en mogelijkheden voor fysieke compensatie dienen te worden onderzocht. Naar verwachting is compensatie goed mogelijk. De aanwezigheid van beschermde soorten in het gebied is nog niet met zekerheid vastgesteld. Vanuit de verplichtingen van de Flora- en faunawet dient hier zorgvuldig mee worden omgegaan. Ervaring leert dat door het toepassen van mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld rekening houden met kwetsbare perioden van de soorten in de planning) en eventuele compenserende maatregelen (aanleg nieuw leefgebied), negatieve effecten te beperken zijn. Samenvattend: door het toepassen van deze compenserende en mitigerende maatregelen zijn de effecten op natuur en landschap gering.

De omvang van de effecten op archeologie is nog niet precies in te schatten. Dit zal afhankelijk zijn van de aanwezigheid en waarde van de scheepswrakken en uiteindelijke plaats van de bebouwing nabij de weggespoelde batterij. Belangrijk om rekening mee te houden is dat het verloren gaan van bodemarchief een onomkeerbaar effect betreft, dat zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Er bestaat hiermee een gefundeerd risico op aantasting van archeologische waarden. De gemeente is zich bewust van de risico's en neemt deze mee in verdere planontwikkeling.

De aanleg van de nieuwe jachthaven en andere ontwikkelingen brengen met zich mee dat tijdelijk graafmachines en werklui in het gebied aanwezig zullen zijn, die extra geluid produceren. Dit kan zowel verstoring voor mensen als voor de natuur met zich meebrengen. Omdat de aanleg van de haven plaatsvindt buiten het toeristenseizoen betekent dit dat de aanwezige vogels in de buurt gestoord zullen worden. Deze effecten zijn echter van tijdelijke aard en gering van omvang.

De te verwachten effecten voor bodem, water en verkeer kennen een relatief klein bereik, zijn niet grensoverschrijdend, zijn relatief klein en kennen een korte duur en lage frequentie. Deze effecten geven dus geen aanleiding om een MER op te stellen.

7. MAATREGELEN EN MONITORING

7.1. De maatregelen op het gebied van de milieubescherming

De belangrijkste maatregelen om het milieu in het plangebied te beschermen betreffen mitigerende en compenserende maatregelen ter bescherming van beschermde fauna en natuurlijke gebiedsdelen. De bescherming van deze natuur is geregeld in verschillende wettelijke en beleidprocedures.

De mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden is bekend en wordt nader onderzocht. Eventueel aanwezige waarden worden opgegraven en geconserveerd.

De maatregelen zullen in ieder geval omvatten:

- compensatie van buitendijks rietland ten noorden en oosten van de nieuwe jachthaven, parkeerterrein en botenopslag;
- nader onderzoek verrichten naar het voorkomen van vleermuizen in te slopen bebouwing op Oostmaat;
- werken buiten de kwetsbare periode van de beschermde fauna (veelal in de winterperiode);
- nader onderzoeken en conserveren archeologische waarden.

7.2. Monitoring

De planmer verplicht een beschrijving van de voorgenomen monitoringmaatregelen. Omdat er geen significante effecten op de behandelde milieuthema's worden verwacht, ligt niet voor de hand een uitgebreid monitoringsplan op te stellen. De bovengenoemde maatregelen mitigeren en compenseren de te verwachten effecten. Uit eventuele vergunningen (Nbwet '98) en ontheffingen (Flora- en faunawet) volgt mogelijk de verplichting bepaalde ontwikkelingen te monitoren. Hierbij valt te denken aan:

- monitoren van de populatie van beschermde soorten (ontheffing Flora- en faunawet);
- monitoring negatieve effecten op drie kwalificerende vogelsoorten van Vogelrichtlijngebied Eemmeer;
- monitoring functie robuuste ecologische verbindingszone;
- monitoring omgang met archeologische waarden.

8. CONCLUSIES

In het kader van de m.e.r.-beoordelingsplicht is de voorliggende aanmeldingsnotitie opgesteld. In deze aanmeldingsnotitie is beschreven in hoeverre sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben'.

Hierbij is aandacht geschonken aan cumulatieve effecten door ontwikkelingen in de omgeving, aan mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren en wordt een voorstel gedaan hoe de negatieve effecten te monitoren.

Geconcludeerd wordt dat door de aanleg van de haven en andere ontwikkelingen binnen Kuststrook Oost zowel positieve als negatieve milieueffecten zullen optreden.

Als positieve effecten kunnen worden genoemd:

- verhoogde veiligheid door versterking van de primaire waterkering;
- eventuele verbetering van de bodemkwaliteit door afgraving van (licht) verontreinigde grond;
- verdwijnen industriële activiteiten nabij Ecologische Hoofdstructuur, wat vooral voor de aanwezige natuurwaarden en landschapskenmerken van belang is;
- verbetering van omgevingskwaliteit ter plaatse van voormalig industrieterrein Oostmaat;
- helderheid over archeologische waarden in het gebied;
- een 'Museumhaven' met uitsluitend historische botters;
- verbetering natuurlijke verbindingen met de omgeving.

Negatieve effecten zijn:

- indirecte verstoring door toename van recreatiedruk op Natura 2000-gebied het Eemmeer;
- mogelijk tijdelijke verstoring van het leefgebied en afname van het bestaande leefmilieu van vlermuizen en de vissoorten grote modderkruiper en bittervoorn;
- mogelijke verslechtering van ecologische verbinding langs de kust van het randmeer. Dit effect is naar verwachting goed te compenseren;
- eventuele invloed van werkzaamheden op archeologische vondsten in de bodem, archeologisch onderzoek moet uitwijzen of er daadwerkelijk archeologisch waardevolle elementen in de bodem voorkomen en hoe deze beschermd kunnen worden.

In het kader van de landelijke veiligheid zullen de werkzaamheden voor het verbeteren van de dijk in ieder geval plaatsvinden. Deze werkzaamheden leiden mogelijk tot tijdelijke verstoring van nabijgelegen natuurwaarden. Het verleggen van de dijk 30 meter naar het noorden zorgt niet voor extra negatieve effecten op bijvoorbeeld omringende natuur, zeker niet wanneer de compenserende maatregelen (aanleg rietland) worden gerealiseerd. De plannen in en in de omgeving van Bunschoten (uitbreidingen Almere en Amersfoort en Spakenburg Centrumplan Oost), samen met de trend van toenemende populariteit van de waterrecreatie, leiden tot een toename van recreatiedruk in Bunschoten-Spakenburg in de autonome ontwikkeling. Gevolg van deze autonome ontwikkeling leidt tot een verslechterde leefbaarheid in Bunschoten-Spakenburg (verslechterde parkeergelegenheid, toenemende verkeersdruk in het centrum).

Bij uitvoering van het voorgenomen plan Kuststrook Oost, en dan met name de plannen rond Oostmaat, worden deze problemen opgelost. Wel veroorzaakt de komst van een jachthaven een toename van de recreatiedruk op het Eemmeer. Deze druk komt, voor wat betreft de verstoring in het Vogelrichtlijngebied, neer op een toename in scheepvaart. De effecten van deze toename zijn getoetst in een verslechterings- en verstoringstoets (referentie 7.). Hieruit bleek dat er geen significante effecten te verwachten zijn als gevolg van de vaarbewegingen vanuit de haven van Bunschoten-Spakenburg.

Op verzoek van provincie Noord-Holland wordt ook aandacht te worden besteed aan de cumulatieve effecten op het Eemmeer door toename van de recreatievaart in het gebied. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend.

Ook de recreatie langs de ecologische verbindingzone, met name fietsverkeer op de dijk, zal toenemen. De genoemde invloeden op zich zijn niet zo groot (zie hoofdstuk 6), maar het totaal aan ontwikkelingen kan wel bijdragen aan een afname van de huidige ecologische kwaliteiten. Via compenserende maatregelen kan de ecologische samenhang ter plaatse echter worden versterkt door de inrichting van Robuuste Verbindingszone de 'Natte As'.

9. REFERENTIES

1. Pieters S. Regelgeving milieueffectrapportage, (2005);
2. MER Veiligheid Zuidelijke Randmeren, Witteveen+Bos/Grontmij 2006;
3. Streekplan Utrecht 2005-2015, vastgesteld op 13 december 2004;
4. Vereenvoudigde bodemkaart behorend bij vastgesteld Streekplan d.d. 13 december 2004;
5. Landschapontwikkelingsplan Eemland, Brons + Partners Landschapsarchitecten, 2005;
6. Startnotitie Archeologie en Cultuurhistorie, plangebied Oostmaat / Kuststrook-Oost Spakenburg, april 2006;
7. Verslechterings- en verstoringstoets havenuitbreiding Bunschoten, Ecogroen Advies, concept 22 november.
8. Memo Bodemgegevens Kuststrook Oost, 1 december 2006;
9. Toelichting Bestemmingsplan Spakenburg Centrum, Amer Adviseurs B.V. ruimtelijke ordening, 12 oktober 2006;
10. Ontwikkelingsvisie Kuststrook Bunschoten-Spakenburg, BVR, mei 2005;
11. Programma van Eisen Kuststrook Oost Bunschoten Spakenburg, BVR april 2005;
12. Plangebied Oostmaat en Kuststrook Oost te gemeente Bunschoten, archeologisch vooronderzoek: een bureau- en veldonderzoek (verkennende fase). RAAP (eerste concept; 2007).
13. Ecologische verkenning van natuurwaarden in plangebied Kuststrook-Oost, Ecogroen Advies, 2006.
14. Memo resultaten aanvullend onderzoek naar natuurwaarden in plangebied Kuststrook Oost, Ecogroen Advies, 2006.