

NOTA VAN BEANTWOORDING

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

en

Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Documentnummer	: 1941598
Ambtelijk	: concept, 13 juli 2016
GS	: definitief, 13 september 2016
PS	: definitief, 26 oktober 2016
Periode ter inzage stukken	: 13 april t/m 27 mei 2016

NOTA VAN BEANTWOORDING				
Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland				
Nr.	Naam en adres	Ingekomen	Zienswijze	Beantwoording
1	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	Zowel in de inleiding als in hoofdstuk 2 van de NRD wordt aangegeven dat de aanleiding voor het Provinciaal Inpassingsplan ligt in de beperktheid van de bestaande haven Urk. Naar de overtuiging van de gemeente Urk ligt de aanleiding echter in de maritieme ambitie van de provincie (als uitvloeisel van de versterking van de economische positie van Noordelijk Flevoland). Het provinciale/regionale belang wordt wat de gemeente Urk betreft onvoldoende onderkend in de NRD.	In het MER en PIP wordt benadrukt wat het hogere (regionaal en provinciaal) belang is van de aanleg van de Maritieme Servicehaven.
2	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de NRD wordt gesproken over de visie op de bestaande haven van Urk terwijl de gemeente Urk daar zelf nog een visie voor moet ontwikkelen.	In het MER en PIP wordt aangegeven dat: <i>'de gemeente Urk gevraagd is om een ruimtelijke visie te ontwikkelen met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven. De invulling hiervan is nog niet bekend en maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit.'</i>
3	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de ruimtelijke uitgangspunten van de haven (hoofdstuk 2.2) staat beschreven dat het mogelijk wordt gemaakt om bedrijven met een milieucategorie van maximaal 5.3 in/nabij de haven te vestigen. Een dergelijk zware milieucategorie is volgens de gemeente Urk niet noodzakelijk om de bedrijven uit het consortium een plek te kunnen geven in de haven. Bovendien heeft een dergelijke zware categorie een zeer groot effect op de gemeente Urk en haar ontwikkelings-mogelijkheden. De gemeente Urk verzoekt deze categorie naar beneden bij te stellen waarbij uiteraard rekening moet worden gehouden met bedrijfsactiviteiten van het consortium.	In het PIP wordt maximaal de bedrijfscategorie 5.1 mogelijk gemaakt: zie overzicht bedrijfscategorieën. Daarbij moet echter opgemerkt worden, dat alleen kijken naar de bedrijven van het oorspronkelijke consortium Flevoport te beperkt is.

4	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de ruimtelijke uitgangspunten van de haven (hoofdstuk 2.2) staat beschreven dat de "ontsluitingsweg" een uitgangspunt is. De locatie van de ontsluitingsweg is echter nog niet bekend. De gemeente Urk adviseert eerst de verschillende varianten te bezien en deze vervolgens mee te nemen in het MER. Mede gelet op het feit dat de ontsluiting van de MSNF effect heeft op de huidige hoofdontsluitingsweg van Urk, zijnde de Domineesweg.	Om de Servicehaven te kunnen ontsluiten is een ontsluitingsweg voorzien. De exacte inpassing hiervan is nog onderwerp van studie. In het MER worden de effecten van de ontsluitingsweg op het milieu (o.a. verkeer, geluid en bestaande infrastructuur (verkeersveiligheid) nader onderzocht.
5	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	Bij het profiel van de activiteiten (hoofdstuk 2.3) wordt een openbare loswal niet genoemd. De gemeente Urk geeft aan belang te hebben bij een dergelijke openbare loswal en ziet deze dan ook graag opgenomen in het profiel. Tevens merkt de gemeente op dat bij het profiel van de haven op- en overslagactiviteiten nadrukkelijk worden uitgesloten. Dit acht de gemeente in het kader van de NRD voorbarig en zal wat de gemeente Urk betreft in ieder geval moeten worden onderzocht.	Een laad- en/of loskade, anders dan ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar, en de afvoer van, (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven, is uitgesloten. Een openbare loswal wordt derhalve ook niet mogelijk gemaakt. Door Provinciale Staten is aan de voorkant van het proces besloten dat op- en overslag op deze locatie niet is toegestaan. Dit wordt derhalve ook niet onderzocht in het MER.
6	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In hoofdstuk 4 van de NRD worden de mogelijke alternatieven en varianten beschreven. De gemeente Urk is zich ervan bewust dat de 3 genoemde locaties in een eerder stadium reeds uitgebreid zijn beschouwd. In het kader van het openhouden en afwegen van meerdere alternatieven vraagt de gemeente Urk om ook nog een andere locatie meer richting de A6 op haar merites te beschouwen.	In het 'Milieuonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland [Tauw, 13 april 2015]' zijn reeds verschillende locaties voor een Servicehaven onderzocht. Op basis hiervan is een locatiekeuze gemaakt. Het MER geeft een beschouwing van de effecten op inrichtingsniveau aan de hand van inrichtingsvarianten (een U en L-variant). Er wordt niet opnieuw een locatiekeuze gemaakt. Dit is in een eerder stadium al afgewogen en besloten. Dit wordt in het MER beschreven. Bovendien wordt een locatie verder af gelegen van de bestaande kern niet haalbaar geacht, vanwege het vereiste aansluiten op de bestaande bebouwing vanuit het Barro voor het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

7	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk geeft aan dat provinciale L-variant wel in de NRD wordt genoemd, maar niet wordt meegenomen in de te beschouwen uitvoeringsvarianten (noch in hoofdstuk 4.3, noch in hoofdstuk 5.1)	In het MER wordt zowel de U-variant als de L-variant onderzocht. Dit staat zowel beschreven in paragraaf 4.3 als paragraaf 5.1.
8	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In hoofdstuk 5 van de NRD staat aangegeven dat het bestemmingsplan Waterschapwijk als autonome ontwikkeling wordt meegenomen. Met het oog daarop wijst de gemeente Urk erop dat momenteel bij de gemeente Urk het bestemmingsplan Schokkerhoek (als opvolger van het bestemmingsplan Waterschapwijk) in ontwikkeling is. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van 1500 woningen mogelijk. De status is dat er op dit moment een voorbereidingsbesluit op het gebied ligt en er in het derde kwartaal van dit jaar een voorontwerp in procedure zal worden gebracht. Gemeente Urk geeft aan graag met de provincie in overleg te treden over de effecten van de buitendijkse haven op deze ontwikkeling.	In het MER en de onderliggende onderzoeken wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van Schokkerhoek als autonome ontwikkeling. Hier wordt in het MER nader op ingegaan. De provincie Flevoland gaat graag nader met u in overleg over de effecten op deze ontwikkelingen.
9	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk vraagt zich af in hoeverre het in de structuurvisie 2035+ van de Gemeente Urk geprojecteerde binnendijks bedrijventerrein wordt meegenomen in de NRD. Zowel ten aanzien van de effecten op dit gebied alsmede ten aanzien van de mogelijke cumulatie van effecten ten gevolge van dit gebied.	In het MER wordt de Structuurvisie 2035+ beschreven. Aangezien er voor de ontwikkeling van een geprojecteerd binnendijks bedrijventerrein nog geen zicht is op planologische verankering (en de invulling nog onzeker en onbekend is) wordt een eventueel bedrijventerrein niet meegenomen als autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling omvat namelijk alleen ontwikkelingen en activiteiten die met enige zekerheid zullen plaatsvinden.
10	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk gaat er vanuit dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau naar aanleiding van voornoemde zienswijze zal worden aangepast.	De NRD zal niet worden aangepast op basis van de zienswijzen. Wel worden de zienswijzen betrokken bij het opstellen van het MER en het PIP.

11	Stichting Flevo-landschap (drs. M.J.H. Rijs) postbus 2181 8203 AD Lelystad	20 april 2016	In paragraaf 4.1 is omschreven welke zoeklocaties in beschouwing zijn genomen. In paragraaf 2.3 is opgenomen dat de activiteiten op de maritieme servicehaven complementair zijn aan de activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust. Stichting Flevo-landschap vraagt zich af of een bundeling van beide activiteiten op de locatie Flevokust is overwogen. Mogelijk kunnen hierdoor schaalvoordelen optreden en worden negatieve effecten zoveel mogelijk geconcentreerd.	Een bundeling van beide activiteiten is niet gewenst omdat de Maritieme Servicehaven voornamelijk plaats moet bieden aan bedrijven van de bestaande werkhaven in Urk. Een locatie nabij Lelystad is daarmee niet geschikt. Daarnaast sluit het aan bij de gewenste economische structuurverwerking in Noordelijk Flevoland.
12	Stichting Flevo-landschap (drs. M.J.H. Rijs) Postbus 2181 8203 AD Lelystad	20 april 2016	In tabel 5.1 wordt een aantal criteria genoemd, waaronder het criterium verstoring. Omdat dit een breed begrip is, vraagt Stichting Flevo-landschap om een nadere specificering van dit begrip, zodat het MER een zo compleet mogelijk beeld geeft van de milieueffecten. Wat betreft Stichting Flevo-landschap dient het MER in ieder geval aandacht te besteden aan verstoring door geluid, verkeer (verkeersaantrekkende werking/ vervoersbewegingen over land en water) en licht, waarbij een onderscheid zou moeten worden aangebracht in effecten in de aanlegfase (bouw- werkzaamheden) en de effecten gedurende de ingebruikname.	In de passende beoordeling, de natuurtoets en het MER voor de Maritieme Servicehaven wordt ingegaan op verstoring als gevolg van trillingen, (onderwater)geluid, licht en stikstofdepositie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de effecten in de aanleg- en gebruiksfase. Daarnaast is er voor het MER ook een verkeersanalyse en akoestisch onderzoek verricht.
13	Stichting Flevo-landschap (drs. M.J.H. Rijs) Postbus 2181 8203 AD Lelystad	20 april 2016	In paragraaf 5.2 is opgenomen dat mitigerende maatregelen zo worden vastgelegd dat er geen negatieve effecten kunnen ontstaan op Natura 2000- instandhoudingdoelstellingen. Echter, voor de EHS geldt eveneens het 'nee-tenzij'-principe. Ingrepen waarbij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant worden aangetast, zijn niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. Daarnaast is er sprake van de verplichting dat bij mogelijke nadelige effecten op de EHS mitigatie/compensatie dient plaats te vinden. Dit geldt dus	In of in de nabijheid van het NNN (voorheen EHS) en Natuurbeschermingswetgebieden geldt inderdaad het 'nee, tenzij'-principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als deze ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten. In het MER wordt derhalve getoetst of de wezenlijke kenmerken van NNN significant worden aangetast. Er wordt hierbij gekeken naar NNN-gebieden IJsselmeer, Toppad, Urkervaart, Staartreservaat en Urkerbos.

			niet alleen voor de Natura 2000 gebieden, maar ook voor de EHS (Toppad, Urkerbos en Staartreservaat).	
14	Stichting Flevolandschap (drs. M.J.H. Rijs) Postbus 2181 8203 AD Lelystad	20 april 2016	De Nb-wet verplicht om de effecten van andere plannen en projecten mede in beschouwing te nemen bij het bepalen of een plan mogelijk significant negatieve effecten heeft (cumulatietoets). In paragraaf 5.2 is aangegeven dat, als het om het woon- en leefmilieu gaat, ook wordt gekeken naar cumulatieve effecten. Het MER dient echter ook de cumulatieve effecten op de natuur mee te nemen. Hier noemen wij de verschillende ontwikkelingen die in de kustzone, het IJsselmeer en het Ketelmeer afspelen (havenontwikkeling Flevokust, ontwikkeling windparken Urk en Noordoostpolder, Regioplan Wind).	In de passende beoordeling is tevens een cumulatietoets opgenomen voor relevante ontwikkeling in het IJsselmeer, voor wat betreft projecten die de negatieve effecten van de Maritieme Servicehaven op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied IJsselmeer kunnen versterken.
15	Stichting Flevolandschap (drs. M.J.H. Rijs) Postbus 2181 8203 AD Lelystad	20 april 2016	Stichting Flevolandschap verzoekt, voor zover dit de reikwijdte van het MER raakt, zoveel mogelijk in te steken op een uitvoeringsvariant waarbij het principe van natuurinclusief ontwerpen wordt toegepast. Als voorbeeld noemen we hier de mogelijkheid om de golfbreker zodanig te ontwerpen en in te richten dat leef- en foerageergebied ontstaat voor vis en vogels.	De exacte wijze van uitvoering (incl. materiaalgebruik ed.) van de Maritieme Servicehaven wordt zo veel mogelijk overgelaten aan de markt. Dit betreft ook de vormgeving van de golfbreker. De voorkeur voor natuurinclusief ontwerpen zal bij het vormgeven van de aanbesteding worden meegegeven.
16	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	In paragraaf 2.2 staat bij de ruimtelijke uitgangspunten als laatste bullet: ontsluitingsweg. Niet meer niet minder. Wat daarmee wordt bedoeld is te cryptisch. Waar in alle voorgaande punten afmetingen staan, zijn die hier niet opgenomen. Het zou de eenduidigheid ten goede komen als er staat voor welke voertuigen deze geschikt en bereikbaar moet zijn, bijvoorbeeld ook voor hulpdiensten. (Al is dit niet direct een zorgpunt voor het belang van RWS.)	Met ontsluitingsweg wordt de verbinding tussen de haven en de Domineesweg bedoeld. De exacte inpassing hiervan is nog onderwerp van studie. Uitgangspunt is wel dat deze bereikbaar moet zijn voor hulpdiensten.

17	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	In paragraaf 4.2. wordt de locatiekeuze toegeschreven naar locatie C, waar juist de afstand tot de woonbebouwing zo groot mogelijk is, vanuit hinderaspecten. Echter men moet rekening houden met het Barro, waar een vereiste is geformuleerd dat zonder compensatie van waterbergend vermogen per gemeente maximaal 5 ha in het IJsselmeer toelaatbaar geacht wordt te ontwikkelen mits aansluitend op (binnendijkse) stedelijke bebouwing. Dit aspect is hier niet belicht.	De provincie is zich hiervan bewust. Overleg met het ministerie van I&M over het Barro loopt. In het MER en het PIP wordt hier nader op ingegaan. Vanwege de vereiste voor aansluiting op bestaand stedelijk gebied is een locatie verder richting de Ketelbrug niet meegenomen (zie ook antwoord op vraag 6).
18	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Op pagina 16 wordt onder 'Veiligheid' binnen de milieugebruiksruimte niet aangegeven welke veiligheidsaspecten zijn bedoeld. Bij een haven en maakindustrie zijn aspecten als nautische veiligheid en externe veiligheid (ook in onderlinge verhouding) zeker nader te onderscheiden! Vraag is of bijvoorbeeld ook bedoeld wordt dat brandstof t.b.v. de schepen hier moet kunnen worden opgeslagen en of er overigens sprake is van opslag van gevaarlijke stoffen? Voorts dient ook rekening gehouden te worden met de mate van bescherming die noodzakelijk is bij wind over het water aan de functies die men aan de kade wil uitoefenen en aan de zichtbaarheid van een noodzakelijke golfbreker vanuit nautische veiligheid. In welke mate heeft nautische verlichting effect op natuurwaarden?	In het MER wordt onderscheid gemaakt in externe veiligheid en nautische veiligheid. Bij externe veiligheid wordt tevens gekeken naar opslag van gevaarlijke stoffen. Bij nautische veiligheid o.a. naar de zichtbaarheid van de golfbreker en veiligheid m.b.t. aanmeren. Bij ecologie wordt ook ingegaan op eventuele verstoring als gevolg van licht.
19	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Pagina 17 Landschap en cultuurhistorie: Hier wordt gemist het onderzoek naar cultuurhistorische waarden/archeologische waarden in de onderwaterbodem met historisch landschappelijke kenmerken, of meer in de oppervlakte wrakken van historische schepen/vliegtuigen.	In het kader van het MER en PIP wordt een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Hierin wordt aandacht besteed aan de aanwezigheid van archeologische verwachtingswaarden en bekende waarden (zoals scheepswrakken en vindplaatsen in de onderwaterbodem). Met betrekking tot landschap wordt daarnaast een landschapsanalyse

				uitgevoerd waarin ook wordt ingegaan op historisch landschappelijke kenmerken. Tot slot worden cultuur-historische waarden ook onderzocht in het MER.
20	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Tevens wordt aandacht gemist voor de aanwezige landschappelijke waarden vanaf het water van de kust. Het is aan te bevelen om reeds in een vroeg stadium dus bij onderzoeken voor een compleet MER, ook advies te vragen van de Rijksdienst voor Cultuurhistorisch Erfgoed, omdat bekend is dat deze dienst niet op voorhand ruimtelijke plannen beoordeelt zoals RWS dat in de meeste gevallen wel doet en dat ten behoeve van latere vergunningverlening cultuurhistorisch onderzoek en archeologisch onderzoek alsnog noodzakelijk kan zijn. De provincie heeft bij Flevokust al tijdovend oponthoud daardoor ervaren. De tabel 5.1 geeft van deze zorg ook geen blijk; er wordt een standaard tabel gehanteerd die op dit punt tekort schiet. Echter op pagina 21 wordt wel bureau onderzoek naar de onderwaterbodem aangekondigd. Of dit de meest handige, stapsgewijze aanpak zal zijn is ter beoordeling van RCE.	Op basis van de uitkomsten van het archeologisch bureauonderzoek wordt contact opgenomen met de RCE. In de landschapsanalyse en MER wordt ingegaan op de landschappelijke waarden vanaf zowel land als water.
21	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Het punt ruimtelijke kwaliteit van het bestaande landschap vanaf het land en het water komt er op pagina 21 wat mager af qua mate van wat de provincie als verantwoord beschouwt en waaraan dit getoetst gaat worden. Dat komt ook doordat hier vooraf geen verwijzingskader is aangegeven. Als waterbeheerder en tevens hoeder van de ruimtelijke kwaliteit van het IJsselmeer, betreurt RWS dit hier zeer.	In het MER en een separate Landschapsanalyse wordt wel degelijk uitgebreid aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJsselmeer gebied.

22	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	In de tabel 5.1 staat bij te onderzoeken milieueffecten de waterkwaliteit al genoemd. Vanuit RWS is het belangrijk om hierbij specifiek aandacht te geven aan de waterkwaliteit in en rondom de haven, het voorkomen van dode hoeken i.v.m. blauwalg ontwikkeling en stankoverlast. Daarnaast ten aanzien van gebruikte materialen die in het oppervlaktewater kunnen komen, geen uitlogbare metalen en coatings. Hierbij moet in later stadium worden gezorgd dat materiaal- en stoffenopslag niet direct met oppervlaktewater in contact kan komen.	In het MER zal worden ingegaan op de effecten van waterkwaliteit. Aandachtspunten hierbinnen zijn Chlorofyl-a (een maat voor het gehalte algen), riolering en lozing en vertroebeling. Bij het vormgeven van de aanbesteding worden gebruikte materialen meegenomen.
23	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	De geomorfologische effecten van de aanleg van de haven dienen te worden onderzocht. Denk hierbij aan mogelijke ontgroningen en de mogelijke effecten voor de Ketelbrug.	In het kader van het MER en PIP wordt een geohydrologisch onderzoek gedaan waarin effecten als gevolg ontgroningen op het grondwater wordt onderzocht. Morfologische effecten worden kwalitatief beschreven in het MER.
24	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	De effecten van de aanleg van de haven op het stromingspatroon van het water moet worden onderzocht.	In het MER wordt kwalitatief ingegaan op eventuele effecten op stroming. Er wordt hiervoor geen kwantitatief modelonderzoek uitgevoerd.
25	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	In de tabel 5.1 staat dat mogelijke effecten onder thema Verkeer worden onderzocht. Ik ga ervan uit dat dit zowel het wegverkeer als het vaarwegverkeer betreft, tijdens aanleg en na realisatie.	Er wordt in het MER ingegaan op wegverkeer en vaarwegverkeer zowel tijdens als na realisatie.
26	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Wellicht ten overvloede, maar bij de bepaling van de effecten natuurlijk rekening houden met de cumulatie met andere projecten (windmolenpark) ten aanzien van natuur, recreatie en verkeer.	De effecten worden uiteraard ook cumulatief beschouwd.
27	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Het rapport NRD besteedt geen aandacht aan ecologische vereisten op grond van de Waterwet; een referentie naar de Waterwet ontbreekt überhaupt. RWS had in ieder geval verwacht dat hieraan aandacht zou worden besteed in	In het MER wordt ingegaan de Waterwet en de Kaderrichtlijn Water.

			Hoofdstuk 4 Reikwijdte, paragraaf 4.4 Randvoorwaarden milieu. In die paragraaf wordt onder het kopje Bodem en water in relatie tot de benodigde landaanwinning weliswaar Barro genoemd, maar ook al zou op grond van Barro landaanwinning (gelimiteerd) toelaatbaar zijn, laat dat m.i. onverlet dat op enig moment tevens getoetst moet worden aan de Waterwet. Deze bepaalt immers onder meer dat aan 'demping' van delen van een waterlichaam voorwaarden kunnen worden gesteld.	
28	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Noodzakelijk is toetsing aan bepalingen in de Waterwet aan de hand van het BPRW 2016-2021, Bijlage 4 Toetsingskader Waterkwaliteit (BPRW-toets). In dat geval wordt onder meer beoordeeld of de voorgenomen activiteit leidt tot aantasting van zogeheten ecologisch relevant areaal (ERA). Voor voorkeurszoekgebied C lijkt geen sprake van rechtstreekse aantasting van ERA - er ligt potentieel areaal voor o.m. waterplanten op enkele honderden meters afstand -, echter een negatief effect door uitstralende werking (tijdens de aanleg en/of daarna) lijkt vooralsnog niet op voorhand uit te sluiten. In het uiterste geval zal compensatie vooraf van aan te tasten areaal kunnen worden voorgeschreven. Zie voor details: http://www.rijkswaterstaat.nl/apps/geoservices/mapviewer2i/, kaartoverlay 'Waterdienst potentieel areaal'. Kortom, en nog afgezien van dit mogelijk inhoudelijk risico, het lijkt RWS op zijn plaats om verder in de procedure als hier relevant beleids- en toetsingskader ook de Waterwet mee te nemen.	Idem.

Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Nr.	Naam en adres	Ingekomen	Zienswijze	Beantwoording
1	College van de gemeente Lelystad (behandeld door de heer J.G.C. de Groote) Postbus 91 8200 AB Lelystad	27 mei 2016	De gemeente Lelystad wenst nadrukkelijk dat met Flevokust concurrerende activiteiten worden uitgesloten in het Provinciaal Inpassingsplan. Zowel op- en overslag van containers als bedrijfsactiviteiten die onderdeel zijn van het bestemmingsplan binnendijs worden als concurrerende activiteiten benoemd. Ter zijner tijd gaat de gemeente graag in gesprek over welke specifieke activiteiten het betreft.	In januari 2016 heeft Ecorys, in opdracht van de provincie, het rapport "Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk" uitgebracht. Daarin wordt geconcludeerd dat een nieuwe buitendijkse haven nabij Urk duidelijk een bovenlokaal belang heeft en zich qua marktpositie het beste kan positioneren als 'Maakhaven', waar men terecht kan voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Daarmee wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de activiteiten van de nieuwe haven en de op- en overslagactiviteiten van de in ontwikkeling zijnde haven Flevokust. In het PIP worden geen concurrerende activiteiten met Flevokust mogelijk gemaakt. Er is geen sprake van op en overslag van containers. De bedrijfsactiviteiten die mogelijk worden gemaakt in het PIP zijn opgenomen in het overzicht bedrijfscategorieën.
2	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Op pagina 8 staat bij de ruimtelijke uitgangspunten als laatste bullet: ontsluitingsweg. Niet meer niet minder. Wat daarmee wordt bedoeld is te cryptisch. Waar in alle voorgaande punten afmetingen staan, zijn die hier niet opgenomen. Het zou de eenduidigheid ten goede komen als er staat voor welke voertuigen deze geschikt en bereikbaar moet zijn, bijvoorbeeld ook voor hulpdiensten. (Al is dit niet direct een zorgpunt voor het belang van RWS.)	Met ontsluitingsweg wordt de verbinding tussen de haven en de Domineesweg bedoeld. De exacte inpassing hiervan is nog onderwerp van studie. Uitgangspunt is wel dat deze bereikbaar moet zijn voor hulpdiensten.

3	Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Anjo van Stralen) Postbus 2232 3500 GE Utrecht	25 mei 2016	Als tot ruimtelijke bestemming en daarna verdere uitvoering van het plan wordt overgegaan is een officieel verzoek tot overtollig stelling bij RWS noodzakelijk voordat tot in gebruikstelling van de gronden door het Rijk kan worden overgegaan. Op pagina 15 wordt onder economische uitvoerbaarheid betoogd dat in geval van een sluitende businesscase geen exploitatieplan nodig is. Hierbij kunnen wat vraagtekens worden gezet. Het Rijk moet namelijk op voordacht van RWS grond beschikbaar stellen voor een deel van deze haven in het IJsselmeer. Dat dient te gebeuren op een door RVB aanvaardbaar en getoetste taxatie en voldoen aan nog niet compleet bepaalde eisen. Zeker is dat er van staatssteun geen sprake mag zijn. Mochten de initiatief nemende bedrijven rechtstreeks van de staat grond in gebruik willen nemen, dan kan het ontbreken van een exploitatieplan mogelijk een bedoelde exploitatie in de weg staan of bemoeilijken. De provincie kan weliswaar overeenkomsten aan gaan met bedrijven, maar daaraan is op voorhand het rijk niet gebonden. In het stuk is nergens te lezen dat de provincie, eventueel samen met de gemeenten, op voorhand deze grondafname van het rijk doet of zeker wil stellen. Het ware verstandig dit zo snel mogelijk duidelijk te krijgen, om onnodig tijdverlies te voorkomen.	De provincie is zich hiervan bewust. Hierover lopen ook reeds gesprekken met RWS.
4	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk wil procesmatig graag zien dat de samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken overheden eerst zal worden getekend alvorens de Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan vast te stellen.	De uitgangspuntennotitie is reeds op 6 april 2016 vastgesteld.

5	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	Zowel in de inleiding als in hoofdstuk 2 van de NRD wordt aangegeven dat de aanleiding voor het Provinciaal Inpassingsplan ligt in de beperktheid van de bestaande haven Urk. Naar de overtuiging van de gemeente Urk ligt de aanleiding echter in de maritieme ambitie van de provincie (als uitvloeisel van de versterking van de economische positie van Noordelijk Flevoland). Het provinciale/regionale belang wordt wat de gemeente Urk betreft onvoldoende onderkend in de NRD.	In het MER en PIP wordt benadrukt wat het hogere (regionaal en provinciaal) belang is van de aanleg van de Maritieme Servicehaven.
6	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de NRD wordt gesproken over de visie op de bestaande haven van Urk terwijl de gemeente Urk daar zelf nog een visie voor moet ontwikkelen.	In het MER en PIP wordt aangegeven dat: <i>'de gemeente Urk gevraagd is om een ruimtelijke visie te ontwikkelen met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven. De invulling hiervan is nog niet bekend en maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit.'</i>
7	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de ruimtelijke uitgangspunten van de haven (hoofdstuk 2.2) staat beschreven dat het mogelijk wordt gemaakt om bedrijven met een milieucategorie van maximaal 5.3 in/nabij de haven te vestigen. Een dergelijk zware milieucategorie is volgens de gemeente Urk niet noodzakelijk om de bedrijven uit het consortium een plek te kunnen geven in de haven. Bovendien heeft een dergelijke zware categorie een zeer groot effect op de gemeente Urk en haar ontwikkelingsmogelijkheden. De gemeente Urk verzoekt deze categorie naar beneden bij te stellen waarbij uiteraard rekening moet worden gehouden met bedrijfsactiviteiten van het consortium.	In het PIP wordt maximaal de bedrijfscategorie 5.1 mogelijk gemaakt: zie overzicht bedrijfs-categorieën. Daarbij moet echter opgemerkt worden, dat alleen kijken naar de bedrijven van het oorspronkelijke consortium Flevoport te beperkt is.

8	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In de ruimtelijke uitgangspunten van de haven (hoofdstuk 2.2) staat beschreven dat de "ontsluitingsweg" een uitgangspunt is. De locatie van de ontsluitingsweg is echter nog niet bekend. De gemeente Urk adviseert eerst de verschillende varianten te bezien en deze vervolgens mee te nemen in het MER. Mede gelet op het feit dat de ontsluiting van de MSNF effect heeft op de huidige hoofdontsluitingsweg van Urk, zijnde de Domineesweg.	Om de Servicehaven te kunnen ontsluiten is een ontsluitingsweg voorzien. De exacte locatie en inpassing van de weg is nog onbekend en wordt overgelaten aan de markt. In het MER worden de effecten van de ontsluitingsweg op verkeer en bestaande infrastructuur (verkeersveiligheid) nader onderzocht.
9	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	Bij het profiel van de activiteiten (hoofdstuk 2.3) wordt een openbare loswal niet genoemd. De gemeente Urk geeft aan belang te hebben bij een dergelijke openbare loswal en ziet deze dan ook graag opgenomen in het profiel. Tevens merkt de gemeente op dat bij het profiel van de haven op- en overslagactiviteiten nadrukkelijk worden uitgesloten. Dit acht de gemeente in het kader van de NRD voorbarig en zal wat de gemeente Urk betreft in ieder geval moeten worden onderzocht.	Een laad- en/of loskade, anders dan ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar, en de afvoer van, (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven, is uitgesloten. Een openbare loswal wordt derhalve ook niet mogelijk gemaakt. Door Provinciale Staten is aan de voorkant van het proces besloten dat op- en overslag op deze locatie niet is toegestaan. Dit wordt derhalve ook niet onderzocht in het MER.
10	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In hoofdstuk 2.3 wordt de bestaande planologisch-juridische situatie beschouwd. Hierbij wordt alleen het bestemmingsplan "Bedrijventerrein" van de gemeente Urk genoemd. De gemeente Urk vraagt zich af waarom in dat kader de bestemmingsplannen IJsselmeer, Buitengebied en het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan Schokkerhoek (voorheen Waterschapwijk) niet worden meegenomen.	De bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Schokkerhoek' zijn niet meegenomen omdat ze geen betrekking hebben op het plangebied. Het bestemmingsplan IJsselmeer zal wel in het PIP worden beschouwd, omdat de noordelijke vaargeul deels hier binnen valt. De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Schokkerhoek worden wel als autonome ontwikkeling meegenomen in het MER.
11	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	In hoofdstuk 2.4 staat aangegeven op welke onderdelen het ontwerp wordt beoordeeld. De wijze van ontsluiten staat hier naar de overtuiging van de gemeente Urk onterecht niet in opgenomen.	Om de Servicehaven te kunnen ontsluiten is een ontsluitingsweg voorzien. De exacte inpassing hiervan is nog onderwerp van studie. In het MER worden de effecten van de ontsluitingsweg op het milieu (o.a. verkeer, geluid en bestaande infrastructuur (verkeers-) veiligheid) nader onderzocht.

12	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	Zoals terecht wordt gesteld in hoofdstuk 3.3 dient voor het bepalen van de behoefte aan de nieuwe buitendijkse haven de Ladder voor Duurzame Verstedelijking te worden doorlopen. In dat kader is door de gemeente Urk aan Stec de opdracht gegeven deze behoefte in beeld te brengen. De uitkomsten van dit onderzoek willen we dan ook graag inbrengen.	De gemeente Urk heeft specifiek voor de Maritieme Servicehaven door Stec een Toets op de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (2016) laten uitvoeren voor de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Urk. De uitkomsten hiervan zullen worden verwerkt in het PIP en in het MER.
13	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk vraagt zich af in hoeverre het in de structuurvisie 2035+ van de Gemeente Urk geprojecteerde binnendijsk bedrijfsterrein wordt meegenomen bij de uitgangspunten van het Provinciaal Inpassingsplan.	In het MER wordt de Structuurvisie 2035+ beschreven. Aangezien er voor de ontwikkeling van een geprojecteerd binnendijsk bedrijfsterrein nog geen zicht is op planologische verankering (en de invulling nog onzeker en onbekend is) wordt een eventueel bedrijfsterrein niet meegenomen als autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling omvat namelijk alleen ontwikkelingen en activiteiten die met enige zekerheid zullen plaatsvinden.
14	Burgemeester en Wethouders van Urk (behandeld door mw. mr. I.M. Westhoff) Postbus 77 8320 AB Urk	26 mei 2016	De gemeente Urk gaat er vanuit dat de Uitgangspuntennotitie naar aanleiding van voornoemde zienswijze zal worden aangepast.	De Uitgangspuntennotitie zal niet worden aangepast op basis van de zienswijzen. Wel worden de zienswijzen betrokken bij het opstellen van het MER en het PIP.