

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

ONTWERP INPASSINGSPLAN EN MILIEUEFFECTRAPPORT

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Documentnummer : **2024972**
Ambtelijk : concept, 25 januari 2017
GS : definitief, 31 januari 2017
PS : definitief,
Periode ter inzage stukken : 10 november t/m 21 december 2016

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding, de informatieverstrekking in het kader van de planologisch-juridische procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), de behandeling van de op het ontwerpplan ontvangen zienswijzen en adviezen en de opbouw van deze Nota van beantwoording.

1.1 Aanleiding

Bij de ondernemers op Urk die actief zijn in het maritieme servicecluster, gesteund door de gemeenten Urk en Noordoostpolder, bestaat al een aantal jaren de wens om bij Urk een nieuwe buitendijkse haven in het IJsselmeer te realiseren. De nieuwe haven moet, in aanvulling op de bestaande haven van Urk, gaan functioneren als servicehaven: een haven waar met name servicegerichte activiteiten ten behoeve van de scheepvaart worden uitgevoerd: scheepsbouw (incl. de bouw van grote jachten), -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening.

Waarom een nieuwe haven?

Ondernemers

De wens om te komen tot een nieuwe buitendijkse haven komt in eerste instantie vanuit een aantal ondernemers die momenteel actief zijn in de oude werkhaven van Urk en aan de Urkervaart. Zij hebben zich een aantal jaren geleden verenigd, met als voornaamste doel om een nieuwe haven in de buurt van Urk te realiseren waar zij hun groeiende bedrijfsactiviteiten beter en meer toekomstgericht kunnen voortzetten. De beperkte kaderuimte en de milieuruimte van de bestaande werkhaven van Urk worden als een belemmering ervaren om aan de marktvraag naar steeds grotere jachten en werkschepen te kunnen voldoen.

Gemeenten Urk en Noordoostpolder

Een nieuwe haven is ook aantrekkelijk voor de gemeente Urk, eigenaar van de oude werkhaven. Met het verplaatsen van de veelal zware industriële activiteiten naar een locatie buiten het oude centrum komt aan de rand van het oude dorp ruimte vrij voor andere ontwikkelingen.

Verkenning

Op basis van de wens van de ondernemers hebben de gezamenlijke overheden (provincie, gemeenten Urk en Noordoostpolder en Dronten, Waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat) in 2012 besloten samen met de ondernemers een verkenning te starten naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van een nieuwe haven. Uitkomst van dit onderzoek in 2013-2014 was dat een nieuwe haven bij Urk onder voorwaarden mogelijk is.

Toen de ondernemers bij de uitwerking van de plannen in 2015 concludeerden dat het (qua grondpositie en financiën) niet haalbaar is om zelfstandig een nieuwe haven te ontwikkelen, verzochten de ondernemers de overheden om samen met hen een nieuwe haven te ontwikkelen. Zowel de gemeente Urk als de gemeenten Noordoostpolder en Dronten stonden welwillend tegenover dit verzoek, met name vanuit economisch perspectief. Gezamenlijk concludeerden de gemeenten echter dat de ontwikkeling van een nieuwe haven een te grote opgave is voor de gemeenten alleen. Daarom hebben zij in december 2015 de provincie Flevoland verzocht een actieve rol op zich te nemen en een Provinciaal Inpassingsplan voor een nieuwe maritieme servicehaven op te stellen.

Provincie Flevoland

In februari 2016 hebben Provinciale Staten van Flevoland de ontwikkeling van de servicehaven van provinciaal belang verklaard vanuit de overweging dat deze ontwikkeling belangrijk is voor de economie van heel Noordelijk Flevoland. Flevoland wil een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven zijn, met economische structuurversterking als uiteindelijk doel. De aanleg van de nieuwe maritieme servicehaven past in dit streven. De haven geeft een krachtige economische impuls en voorkomt dat vitale bedrijven zich, vanwege ruimtegebrek, buiten de provincie vestigen.

Proces

In de periode na februari 2016 heeft de provincie de ruimtelijke opgave voortvarend aangepakt: in april/mei 2016 zijn de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en de Milieueffectrapportage (MER) zijn vervolgens van 10 november tot en met 21 december 2016 de inspraak ingegaan. De voorliggende Antwoordnota, bevat de reactie op de ingediende zienswijzen en is onderdeel van het (eventueel) gewijzigde PIP en MER dat vervolgens ter inzage zal worden gelegd. Partijen die op het ontwerp PIP en MER een ontvankelijke zienswijze hebben in gediend, kunnen op het gewijzigde PIP en MER bezwaar aantekenen.

Complementaire maritieme profielen

De provincie heeft in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau duidelijk aangegeven wat het profiel van de nieuwe servicehaven is. Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere havens in de directe nabijheid van de servicehaven. Flevokust, de multimodale overslaghaven die in ontwikkeling is ten noorden van Lelystad, is gericht op logistieke bedrijvigheid en heeft als laad-, los- en containerhaven een complementair profiel. De locatie van Flevokust bij Lelystad is juist gekozen voor logistieke activiteiten vanwege de goede multimodale ontsluiting.

De nieuwe servicehaven is een maakhaven voor scheepsbouw, -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening. De locatie van de servicehaven bij Urk sluit aan bij de maritieme activiteiten die juist daar worden uitgevoerd.

Onder het motto "One port, two locations" vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten.

Bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst

In september 2016 hebben de drie betrokken gemeenten – Urk, Noordoostpolder en Dronten – en provincie Flevoland een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin het profiel van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland als maakhaven door de betrokken colleges van Burgermeester en Wethouders en het college van Gedeputeerde Staten is onderschreven.

1.2 Informatieverstrekking over het ontwerp-inpassingsplan

De terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende bijlagen waaronder het Milieueffectrapport is op verschillende manieren bekend gemaakt:

- kennisgeving in de Staatscourant, de regionale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie Flevoland;
- toezending kennisgeving aan de wettelijke adviseurs en vooroverleg partners;
- toezending kennisgeving aan degenen die een reactie hebben ingediend op de Uitgangspuntennotitie en/of Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- mondelinge toelichting aan aangrenzende private grondeigenaren.

Vanaf 10 november tot en met 21 december 2016 hebben de navolgende stukken ter inzage gelegen:

- het ontwerp-inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" inclusief bijlagen, waaronder het Milieueffectrapport (MER);
- het ontwerp-vaststellingsbesluit;
- de Nota van beantwoording op de reacties op de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De stukken waren in te zien op de volgende locaties:

- Provinciehuis van de provincie Flevoland;
- Gemeentehuis van de gemeente Noordoostpolder;
- Gemeentehuis van de gemeente Dronten;
- Gemeentehuis van de gemeente Urk;
- Smedinghuis van Rijkswaterstaat;

- Waterschap Zuiderzeeland, tijdelijk gehuisvest in het stadhuis van de gemeente Lelystad.

De stukken waren tevens digitaal te raadplegen op de internetsite van de provincie Flevoland: <http://www.flevoland.nl/digitaal-loket/>. Het ontwerp-inpassingsplan ten slotte kon ook geraadpleegd worden via www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL-ON01.

Gedurende deze periode konden bij de provincie zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan, het bijbehorende MER en het ontwerp-vaststellingsbesluit naar voren worden gebracht.

1.3 Ontvangen zienswijzen en adviezen

Zienswijzen

Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn door de provincie 8 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De diverse vragen en opmerkingen zijn in deel A van deze Nota van beantwoording per adressant beantwoord. Na sluitingstermijn is nog 1 zienswijze ontvangen, deze is daarmee niet ontvankelijk verklaard en niet opgenomen in deze Nota van beantwoording.

Horen gemeenteraden Noordoostpolder, Urk en Dronten

Het Inpassingsplan is een provinciaal bestemmingsplan dat voor het plangebied de huidige bestemmingen van de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten vervangt. De provincie moet daarom de betreffende gemeenteraden horen (artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening). De gemeenteraad is immers het orgaan dat in eerste instantie bevoegd is om een bestemmingsplan op te stellen. De gemeenteraad verliest als gevolg van het Inpassingsplan deze bevoegdheid voor een door Provinciale Staten vast te stellen termijn van maximaal 10 jaar.

De betreffende gemeenteraden hebben tijdens een hoorzitting op 14 december 2016 de gelegenheid gekregen om te reageren op het ontwerp-inpassingsplan met bijbehorende bijlagen -waaronder het MER- en het ontwerp-vaststellingsbesluit waarin het voornemen staat om de bevoegdheden tot uitvoering van het Inpassingsplan bij de gemeenten te laten en de looptijd te stellen op 10 jaar. De gemeenteraden van Urk en de Noordoostpolder hebben hier gebruik van gemaakt. De gemeenteraad van Dronten heeft ervoor gekozen haar zienswijze alleen schriftelijk kenbaar te maken.

Van de hoorzitting is een verslag gemaakt dat ter goedkeuring aan de betreffende gemeenteraden is voorgelegd. De reactie op het verslag is verwerkt in deel B van deze Nota van beantwoording.

Advies van de Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 23 december 2016 haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In deel C van deze Nota van beantwoording wordt aangegeven hoe met de inhoud van dit advies is omgegaan.

1.4 Wijzigingen Inpassingsplan en MER

Ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn zaken geconstateerd die wijzigingen in het Inpassingsplan wenselijk maken. Deze ambtshalve wijzigingen worden in deel D van deze Nota van beantwoording benoemd.

Samenvatting wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r., het verhandelde tijdens de hoorzitting met de gemeenteraden van Noordoostpolder en Urk en de ambtshalve wijzigingen wordt het Inpassingsplan gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen worden in deel E van deze Nota van beantwoording weergegeven.

1.5 Opbouw Nota van beantwoording zienswijzen

Deze nota heeft de volgende indeling:

Deel A Zienswijzen

A1. Beantwoording per adressant

Deel B Het horen van de gemeenteraden

Deel C Advies Commissie m.e.r.

Deel D Ambtshalve wijzigingen

Deel E Samenvatting wijzigingen

Deel F Bijlagen

F1 Ingediende zienswijzen

F2 Verslag hoorzitting gemeenteraden Noordoostpolder en Urk

F3 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Deel A Zienswijzen

Er zijn schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door (op volgorde van ontvangst):

	Naam	Adres en woonplaats	Indiener
1	Visveiling Urk	Postbus 17, 8320 AA URK	T. Visser
2	Gemeente Urk	Postbus 77, 8320 AB URK	College B&W
3	Gemeente Dronten	Postbus 100, 8250 AC DRONTEN	Namens de gemeenteraad, griffier D. Petrusma
4	Gemeente Noordoostpolder	Postbus 155, 8300 AD Emmeloord	Namens de gemeenteraad, griffier en voorzitter
5	Gemeente Lelystad	Postbus 91, 8200 AB LELYSTAD	College B&W
6	Stichting Flevo-landschap	Postbus 2181, 8203 AD LELYSTAD	M.J.H. Rijs, hoofd beleid kwaliteit ontwikkeling
7	IJsselmeervereniging	Huizingastraat 4, 2313 PW LEIDEN	A. Wouda, penningmeester
8	Gemeente Urk	Postbus 77, 8320 AB URK	College B&W

Ontvankelijkheid

De hierboven bedoelde zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Voor zover de zienswijzen betrekking hebben op het provinciale inpassingsplan en het MER kunnen de zienswijzen door provincie in behandeling worden genomen.

Na sluiting van de termijn is nog een zienswijze ingediend. Doordat deze te laat is ontvangen is deze zienswijze niet-ontvankelijk verklaard. Deze zienswijze is dan ook niet meegenomen in deze Nota van beantwoording.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen

In een tabel wordt per adressant de inhoud van de zienswijzen weergegeven en volgt onze reactie daarop. In kolom 1 van de tabel worden de in een zienswijze geuite bezwaren genummerd. In kolom 2 is de inhoud van de bezwaren weergegeven en in kolom 3 onze inhoudelijke reactie daarop. In kolom 4 ten slotte geven wij aan of de zienswijze heeft geleid tot wijziging van het Inpassingsplan en/of MER.

In bijlage F1 zijn alle ingediende zienswijzen integraal opgenomen.

A1. Zienswijzen per adressant

1	Inhoud zienswijze Visveiling Urk	Reactie	Wijziging
1.1	In de detailtekening is de ontsluiting van de servicehaven geregeld door een rotonde, dat houdt in dat al het zware vrachtverkeer naar ons bedrijf toe, zijnde 75 miljoen kilo vis per jaar hier ook overheen moet gaan. Daar dit allemaal vrachtauto's zijn met een treingewicht van 50 ton dient de rotonde dusdanig groot van diameter te zijn dat deze er ook makkelijk door kunnen rijden.	Een PIP regelt niet de feitelijke inrichting van de weg, maar slechts de ruimte die beschikbaar is voor het realiseren van de hoofdverkeersinfrastructuur. De ontsluitingsweg van de buitendijkse haven en de aansluiting daarvan op de Domineesweg moet nog nader worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van de aansluiting op Domineesweg zal rekening worden gehouden met vrachtauto's met een treingewicht van 50 ton.	Geen.
1.2	Vanuit mijn kantoor zie ik dagelijks het verkeer op de N352 voorbijkomen, en in de 19 jaar dat wij daar nu zitten zie ik met regelmaat de "net niet ongelukken" doordat de kruising met de afslag Westwal net door de bocht heen ligt en voertuigen vanaf de snelweg soms te laat zien dat er zware vrachtauto's net afslaan of juist optrekken vanaf de Westwal naar de snelweg toe, en zich dan vergissen in de snelheid en de korte afstand tot het stilstaande voertuig. De oplossing is om de beoogde rotonde meer richting de dijk verplaatsen zodat deze meer in het zicht van het aankomende verkeer ligt.	De ontsluitingsweg van de buitendijkse haven en de aansluiting daarvan op de Domineesweg moet nog nader worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van de aansluiting op Domineesweg zal rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid op de kruising Domineesweg / Westwal.	Geen.
1.3	Bezwaar maak ik tegen de plaatsing van de beoogde rotonde zoals is aangegeven op de detailtekening waarvan een deel op ons terrein is getekend. Wij hebben een rijroute op eigen terrein voor ons gebouw langs en is geen ruimte over om hier iets vanaf te halen. Wij hebben dus geen grond beschikbaar wat gebruikt zou kunnen worden voor het ontsluiten van de servicehaven. Ik verzoek u om hier rekening mee te houden in de verdere plannenmakerij.	De ontsluitingsweg van de buitendijkse haven en de aansluiting daarvan op de Domineesweg moet nog nader worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van de aansluiting op de Domineesweg en de ligging van het bestemmingsvlak 'Verkeer' zal rekening worden gehouden met de eigendomsgrenzen van de Visveiling Urk.	Aanpassing bestemmings-vlak 'Verkeer' op de verbeelding.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
2.1	De haven staat niet op zich maar maakt onderdeel uit van een groter geheel, waaronder de ontwikkeling van de woonwijk “Schokkerhoek”, de ontsluiting van Noordelijk Flevoland en Urk in het bijzonder en het “Binnendijks maritiem bedrijventerrein” bij Urk. In het PIP mist de integrale benadering ten aanzien van deze ruimtelijke ontwikkelingen.	Bij het opstellen van het PIP en het MER zijn zoals gebruikelijk alleen autonome en vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving meegenomen. Voor Schokkerhoek was op het moment van de terinzagelegging van het PIP en het MER nog geen bestemmingsplan opgesteld, maar er lag bij de gemeente Urk al wel een voorbereidingsbesluit op het gebied. Daarom is in het PIP allereerst de autonome situatie zonder Schokkerhoek in beeld gebracht. Vervolgens is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn als Schokkerhoek wel wordt ontwikkeld en het verkeer van en naar deze nieuwe woonwijk wordt afgewikkeld via de bestaande verkeersstructuur. Voor de ontwikkeling van een binnendijks maritiem bedrijventerrein is nog geen concreet ruimtelijk plan door het in deze bevoegd gezag vastgesteld. De ontwikkeling van een binnendijks maritiem bedrijventerrein kan niet als autonome ontwikkeling worden meegenomen. Middels een verkeersanalyse is onderzocht of de wegenstructuur de verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van de servicehaven kan verwerken. Hierbij is tevens rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteiten door de autonome toename van de mobiliteit én door reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Ondanks het feit dat er voor de ontwikkeling van Schokkerhoek nog geen vastgesteld plan is, zijn de verkeers- en milieueffecten van deze ontwikkeling in het PIP/MER wel inzichtelijk gemaakt, omdat deze relevant zijn voor de ontwikkeling van de Servicehaven. In het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek zal samen met de gemeente Urk worden gezocht naar alternatieven ter verbetering van de verkeersafwikkeling.	Geen.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
2.2	De gemeente merkt op dat er een geografische plaatsbepaling (verbeelding) bij het PIP ontbreekt terwijl dit een onlosmakelijk en bindend onderdeel van het plan is. Door deze omissie heeft de gemeente Urk geen kennis kunnen nemen van de exacte locatie van onder meer de haven en de ontsluitingsweg en kunnen we daar dan ook in dit kader geen opmerkingen over maken. Dit recht behoudt de gemeente Urk zich dan ook voor.	De verbeelding maakt integraal onderdeel uit van het PIP en heeft gezamenlijk met de andere stukken ter inzage gelegen, zowel fysiek als digitaal. Een geprinte versie van het plan, inclusief de verbeelding, heeft ook op het gemeentehuis van Urk ter inzage gelegen.	Geen.
2.3	Uit het PIP blijkt dat volgens de planregels bedrijven zijn toegestaan in milieucategorie 3 tot en met 5.1. Vanwege de nadelige effecten van een dergelijk zware categorie op de woongebieden van Urk, voor deze categorie geldt een richtafstand van 500 meter, vragen wij ons af in hoeverre deze zware categorie nodig is om de huidige bedrijven uit het consortium planologisch te faciliteren. Ingeval deze hoge categorie slechts nodig is om de scheepswerf mogelijk te maken, is ons voorstel enkel de scheepswerf te bestemmen en de "ruime" 5.1 categorie te laten vervallen. Ingeval dit noodzakelijk is, pleit de gemeente Urk er voor bepalingen in het PIP op te nemen (zoals maximaal geluidsniveau) die er toe leiden dat de leefkwaliteit op Urk gewaarborgd blijft. Daarnaast leidt de huidige redactie van artikel 3.1 tot verwarring, er wordt enerzijds verwezen naar de staat van bedrijfsactiviteiten terwijl anderzijds in het artikel zelf een opsomming van de mogelijkheden wordt gegeven. Daarbij merkt de gemeente Urk op dat deze lijst bijzonder beperkt is en toegespitst op de samenstelling van het huidige consortium. Dit heeft als consequentie dat wanneer één van de huidige deelnemers van het consortium na vaststelling van het PIP zich om welke reden dan ook uiteindelijk niet vestigt in de haven, de herinvulling wordt bemoeilijkt door de beperkte planologische mogelijkheden die het PIP nu biedt. Dit bemoeilijkt ook de exploitatiebaarheid van de haven.	Juist om de invulling van de Servicehaven zo flexibel mogelijk te houden is gekozen voor milieucategorie 3 tot en met 5.1, zoals opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten, aangevuld met bedrijven passend binnen het profiel van de Maritieme Servicehaven, zoals genoemd in artikel 3.1. Categorie 5.1 is nodig voor scheepsbouw- en reparatiebedrijven van metalen schepen van 25 meter of meer. In de visie van de gemeente Urk op de bestaande haven (uitgave september 2016) wordt ook aangegeven dat in de bestaande haven, naast het gebrek aan fysieke ruimte, ook de milieutechnische grenzen zijn bereikt. In deze visie zet de gemeente Urk dan ook in op een verplaatsing van de grootschalige activiteiten naar de nieuwe Servicehaven. Mede daarom wil de provincie deze hogere milieucategorie juist op deze nieuwe haven faciliteren. De leefkwaliteit op Urk is ook met het PIP gewaarborgd. De richtafstand tussen de zwaarst toegestane categorie 5.1 bedrijven en milieugevoelige functies is 500 meter. Deze afstand geldt voor gebiedstype 'rustige woonwijk'. In dit geval is echter sprake van 'gemengd gebied', waarvoor volgens de methodiek bedrijven en milieuzonering van de VNG 1 afstandsstap kleiner kan worden gehanteerd; zijnde 300 meter. Er zijn 4 woningen aan de Domineesweg die op minder dan 500 meter van het plangebied liggen, waarvan 1 woning op minder dan 300 meter (260 meter). Echter, uit de Staat van bedrijfsactiviteiten volgt dat voor de toegestane bedrijven de minimaal aan te houden afstanden voor de aspecten geur, stof en gevaar op maximaal 200 meter ligt. Daar	Geen.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
		wordt in het PIP aan voldaan. Het belangrijkste aspect voor de borging van de leefkwaliteit is dan ook geluid. Hiervoor geldt echter dat het haventerrein een geluidgezoneerd terrein is. Hierbij wordt de omgeving tegen geluidhinder beschermd, doordat met het PIP een geluidzone wordt vastgelegd, waardoor alle bedrijven samen op de grens van de geluidzone niet meer geluid mogen produceren dan 50 dB. Alle bestaande woningen liggen buiten deze geluidscontour van 50 dB. Daarmee is er ook voor wat betreft geluid - naast stof, gevaar en geur - sprake van een blijvend goed woon- en leefklimaat.	
2.4	In het PIP wordt gesteld dat de realisatie van de MSNF slechts een beperkte toename van de verkeersintensiteiten oplevert en autonoom niet tot knelpunten leidt. Vervolgens wordt gesteld dat er door de ontwikkeling van Schokkerhoek de I/C verhouding dusdanig toeneemt dat er sprake is van een matige verkeersafwikkeling met dagelijkse filevorming maar dat daarvoor in het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek een oplossing wordt gezocht. De gemeente Urk betwist dit. De veronderstelde matige verkeerskwaliteit is niet het gevolg van Schokkerhoek maar het gevolg van de autonome groei van Urk waaronder de MSNF. De gemeente stelt zich dan ook op het standpunt dat de provincie ten aanzien van het verkeer (los van het feit dat de aantallen die in het onderzoek worden genoemd haar onwaarschijnlijk voorkomen en het feit dat deze "matige" verhouding merendeels het gevolg is van het niet meer actuele beleid van de provincie ten aanzien van de weggcapaciteit) niet kan volstaan met een enkele verwijzing naar de ontwikkeling van Schokkerhoek. Dit is een te eenzijdige benadering van de materie. Bovendien ligt er momenteel een vigerend bestemmingsplan Waterschapswijk op grond waarvan ook al verkeer wordt afgewikkeld over de Domineesweg. Dit is niet meegenomen in het uitgevoerde onderzoek. Zoals de gemeente Urk reeds heeft aangegeven, zal de oplossing voor het verkeer moeten worden gezocht in een grotere, robuuste oplossing, zijnde een goede verkeersafwikkeling voor geheel Urk. De gemeente Urk wil hier vanzelfsprekend in mee denken en aan mee werken.	Doordat de Servicehaven geen logistieke functie heeft is de verkeersaantrekkende werking beperkt. Aan het PIP is een MER en een Verkeersanalyse voorafgegaan. In deze stukken is uitgegaan van een realistische verkeersgeneratie voor de Servicehaven op basis van het aantal verwachte arbeidsplaatsen. Dit is de berekeningsmethode die de meeste verkeersmodellen toepassen en daarom achten wij het gerechtvaardigd deze ook hier toe te passen. Deze methode leidt tot een verkeersgeneratie van 260 mvt/etmaal. Uit de Verkeersanalyse bij het MER blijkt dat de verkeersgeneratie door de Servicehaven beperkt is en niet leidt tot knelpunten op het omliggende wegennetwerk. Zonder de toekomstige ontwikkeling van Schokkerhoek verandert op alle wegvlakken de I/C (intensiteit/capaciteit) verhouding niet of nauwelijks. Congestie is niet te verwachten. Vanuit dit project zijn er dan ook geen maatregelen noodzakelijk. Het bestemmingsplan Waterschapswijk is een globaal bestemmingsplan dat nader uitgewerkt moet worden op basis van artikel 11 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Om een bouwtitel te verkrijgen is het noodzakelijk om een uitwerkingsplan of een herzien bestemmingsplan vast te stellen. De gemeente Urk heeft hiertoe recent het bestemmingsplan Schokkerhoek in procedure gebracht. De ontwikkeling van Schokkerhoek zorgt wel voor grote toename (7.500 mvt/werkdagemaal) van verkeer op het wegennetwerk rondom Urk. Voor de Domineesweg en de Urkerweg levert dit knelpunten op en het wegvak op de A6 tussen Lelystad en	Geen.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
		Almere vormt door deze toename van verkeer een aandachtspunt. Op de overige wegen zijn geen knelpunten te verwachten door de realisatie van Schokkerhoek. Daarnaast zorgt de toename van verkeer door de ontwikkeling van Schokkerhoek ervoor dat de I/C verhouding op de Domineesweg richting Urk in de avondspits boven de norm uitkomt. Ook als de Servicehaven niet wordt ontwikkeld, zal op dit wegvak door de ontwikkeling van Schokkerhoek sprake zijn van een matige verkeersafwikkeling met structureel (elke dag) filevorming in de avondspits. Voor de haalbaarheid van en de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven is het derhalve niet nodig het onderliggend wegennet aan te passen. Een dergelijke aanpassing is daarom geen onderdeel van dit PIP. Voor de toekomst heeft de provincie de Domineesweg in haar Mobiliteitsvisie wel aangemerkt als aandachtspunt voor wat betreft de doorstroming. In het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek zal samen met de gemeente Urk worden gezocht naar alternatieven ter verbetering van de verkeersafwikkeling.	
2.5	De gemeente Urk betreurt het dat er geen enkele planologische mogelijkheid in het PIP wordt geboden voor op- en overslag, dit mede vanwege het feit dat uit het bij het PIP behorende rapport van Ecorys blijkt dat er sprake is van een verdrievoudiging van het overslagvolume in de regio Urk. Het is dan ook vreemd dat een dergelijke groei van "gebiedseigen" overslag (Noordelijk Flevoland) niet verder wordt gestimuleerd dan wel wordt gefaciliteerd. In dit kader bevreemdt het de gemeente Urk ook dat in het PIP planologisch geen ruimte wordt geboden voor een loswal "publieke kade". De gemeente Urk hecht groot belang aan een publieke kade waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers aan de kade gewerkt kan worden. Deze publieke kade is met name van belang voor het achter de haven geprojecteerde binnendijkse maritieme bedrijventerrein waar zich maritieme bedrijven kunnen vestigen die	Op 14 december 2015 heeft de gemeente Urk samen met de gemeente Noordoostpolder de provincie Flevoland gevraagd om middels een PIP de realisatie van de Maritieme Servicehaven planologisch mogelijk te maken. In deze brief hebben beide gemeenten aangegeven dat, indien zij de provincie hierbij van dienst kunnen zijn, zij dit ook zullen doen. Hiertoe hebben de colleges van de Burgemeester en Wethouders van de drie betrokken gemeenten (Noordoostpolder, Dronten en Urk) en het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland op 1 september 2016 een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is het maritieme service profiel van de haven vastgelegd: het profiel van de toekomstige activiteiten op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is complementair aan de	Verduidelijking Planregels artikel 3.1 lid e betreffende de 'publieke kade'.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
	niet direct noodzakelijk aan de kade gevestigd hoeven te zijn maar wel een relatie hebben met de haven. De gemeente Urk ziet een loswal/publieke kade dan ook graag planologisch opgenomen in het PIP. Daarenboven blijkt uit de huidige formulering van het PIP dat medegebruik van de private kade door niet in de haven gevestigde bedrijven niet is toegestaan. De gemeente Urk vindt dit een vergaande vorm van beperking van bedrijfsuitoefening. Voor daadwerkelijke economische structuurversterking zijn brede en multifunctionele gebruiksmogelijkheden noodzakelijk.	activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust (Lelystad). Uitgangspunt is dat logistieke bedrijvigheid op Flevokust worden gehuisvest en bedrijven die actief zijn op het gebied van scheepsbouw, -afbouw en aanverwante maritieme dienstverlening in de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Zowel de gemeente Urk als de gemeente Noordoostpolder hebben dit maritieme service profiel onderschreven met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst. Deze zienswijze ingediend door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Urk is niet in overeenstemming met de inhoud van de afspraken in de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst, welke eveneens is ondertekend door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Urk. De positionering van de diverse maritieme activiteiten binnen Flevoland vraagt om bestuurlijke regie. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het regionale en nationale maritieme netwerk en elkaar versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen die elkaar aanvullen waardoor samenwerking wordt bevorderd. Al in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de provincie duidelijk aangegeven wat het profiel van de nieuwe servicehaven is. Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere havens in de directe nabijheid. Flevokust, de multimodale overslaghaven die in ontwikkeling is ten noorden van Lelystad, is gericht op logistieke bedrijvigheid en heeft als laad-, los- en containerhaven een complementair profiel. De locatie van Flevokust bij Lelystad is juist gekozen voor logistieke activiteiten vanwege de goede multimodale ontsluiting. De nieuwe servicehaven is een maakhaven voor scheepsbouw, -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening. De locatie van de servicehaven bij Urk sluit aan bij de maritieme activiteiten die juist daar worden uitgevoerd. Onder het motto “One port, two locations” vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent	

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
		dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten. Uit het onderzoek van Ecorys van januari 2016 (Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk) blijkt ook dat de nieuwe buitendijkse haven nabij Urk 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 deze haven en de op- en overslagactiviteiten van Flevokust. In de regels van het PIP zijn op- en overslag activiteiten op de Maritieme Servicehaven daarom ook expliciet uitgesloten. De mogelijkheid voor een publieke kade, waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers maritieme serviceactiviteiten kunnen worden uitgevoerd, moet wel worden opengehouden. Evenals de mogelijkheid om onderdelen en (half)producten ten behoeve van maritieme service bedrijven op een eventueel te ontwikkelen binnendijks maritiem bedrijventerrein aan en af te voeren. Artikel 3.1 lid e van de regels van het PIP zal hiertoe worden verduidelijkt.	
2.6	Uit het PIP blijkt dat de haven middels één ontsluitingsweg wordt ontsloten. De gemeente Urk is van mening dat met de keuze voor één ontsluitingsweg van en naar het haventerrein de veiligheid niet geborgd is. Wanneer zich een incident voordoet op deze ontsluitingsweg is de haven niet te bereiken voor hulpdiensten. De gemeente pleit dan ook voor een extra ontsluiting voor noodgevallen. Overigens is de exacte locatie ons niet bekend vanwege het ontbreken van de verbeelding.	Indien zich een incident voordoet op de ontsluitingsweg van de Servicehaven dan is het haventerrein in noodsituaties voor hulpdiensten bereikbaar via het bestaande fietspad en het onderhoudspad van het Waterschap.	Geen.

2	Inhoud eerste zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
2.7	In de begeleidende stukken wordt gesproken over een termijn van 10 jaar waarin de provincie bevoegd gezag is in het aangegeven plangebied. De gemeente Urk opteert voor een kortere periode, zo mogelijk gekoppeld aan een toekomstige grenscorrectie, waarna het bevoegd gezag overgedragen kan worden. Dit mede vanwege het feit dat binnen de Omgevingswet ook geen termijn meer gekoppeld is aan het bestemmingsplan.	De provincie heeft een duidelijke visie op het maritieme service profiel van de haven, die ook is vastgelegd in de regels van het PIP. Om realisatie van dit profiel te borgen is ervoor gekozen om voor de looptijd van het PIP aan te sluiten bij de wettelijke standaardtermijn van 10 jaar. De uitvoering van het PIP komt wel bij de gemeenten te liggen.	Geen.
2.8	Overigens merkt de gemeente terzijde op dat in de stukken het beeld wordt geschetst dat het slecht gaat met de visserijsector. Wij betreuren het dat onterecht een dergelijk negatief beeld wordt gecreëerd. De werkelijkheid is namelijk het tegenovergestelde: de innovatie en doorontwikkeling in de sector is volop en succesvol gaande. Dit blijkt ook uit de explosief groeiende vraag naar bedrijfsterrein voor de visverwerkende bedrijven. Kortom, het gaat weer goed in de Visserij.	In de Visie op de bestaande haven van Urk (uitgave van de gemeente Urk, september 2016) staat ook dat de visserij uit de haven van Urk wegtrekt; tot eind jaren '70 werd de vis op de haven aan land gebracht en verder verhandeld. De steeds groter wordende kotters konden na verloop van tijd de thuishaven echter niet meer via het IJsselmeer bereiken waardoor het eind jaren '90 definitief gedaan was met de grootschalige visverhandeling in de haven. Nu wordt de vis per vrachtwagen naar de visafslag op het bedrijventerrein op Urk gebracht. Deze wegtrekkende visserij heeft de haven van Urk juist een nieuwe impuls gegeven; de maritieme sector kreeg alle ruimte voor ontwikkeling en dit heeft geleid tot een grote groei en opbouw van expertise van de bouw, reparatie en onderhoud van schepen waardoor de huidige werkhaven inmiddels zelfs te weinig ruimte biedt voor de bedrijvigheid en de realisatie van een nieuwe buitendijkse haven nodig is. De tekst op in de toelichting zal verduidelijkt worden.	Verduidelijking 'terugloop visserij' pagina 17 van de Toelichting.

3	Inhoud zienswijze Gemeente Dronten	Reactie	Wijziging
3.1	De directe belangen voor Dronten zijn beperkt. Er hebben zich geen Dronter bedrijven aangemeld bij de provincie als belangstellende voor een plek binnen de nieuwe haven. Maritieme bedrijven als Gicom hebben zelf binnen onze gemeente (Ketelhaven en haven Biddinghuizen) voldoende planologische mogelijkheden om hun maritieme activiteiten te ontplooien. De haven kan natuurlijk wel van indirect economisch belang zijn voor Dronten in de toeleverende sfeer. Dronten hecht echter aan dit project vanwege de versterking van het economische maritieme klimaat in de regio.	Ter kennisgeving aangenomen.	Geen.
3.2	Voor de realisatie van de haven zetten de gemeente Urk en Noordoostpolder hun 'Zuiderzeegelden' in voor een bedrag van € 2.500.000,00. Dronten speelt geen rol in de financiering en/of exploitatie van de haven.	Ter kennisgeving aangenomen.	Geen.

4	Inhoud zienswijze Gemeente Noordoostpolder	Reactie	Wijziging
4.1	In de toelichting bij het inpassingplan moet de economische uitvoerbaarheid van het plan aangetoond worden. Van het maken van een exploitatieplan kan onder een aantal voorwaarden worden afgezien. Een van deze voorwaarden is dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. In paragraaf 7.2 van het ontwerp-PIP wordt gesteld dat tussen de provincie en toekomstige afnemers voor de vaststelling van het Inpassingsplan een anterieure overeenkomst wordt gesloten. Hierdoor zou het kostenverhaal voldoende verzekerd zijn. Er is ons vooralsnog niet gebleken dat een dergelijke overeenkomst gesloten is. In tegendeel zelfs. Op 17 oktober 2016 ontvingen wij een afschrift van uw brief aan de gemeente Urk. Hierin is aangegeven dat de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven een onrendabele top kent. Wij menen dat het Inpassingsplan niet eerder vastgesteld kan worden dan dat er sluitende afspraken liggen over de exploitatie. In dit verband wijzen wij op de samenwerkingsovereenkomst waarin wij hebben aangegeven maximaal €2.500.000,- subsidie uit het programma Zuiderzeelijngelden beschikbaar te stellen mits er een sluitende businesscase ligt. Omdat de economische haalbaarheid nog niet is aangetoond zijn wij genooddaakt om nu een zienswijze in te dienen. Doen wij dit niet, dan verspelen wij mogelijk de gelegenheid om in geval van een niet sluitende exploitatie in beroep te gaan op dit punt.	Voor de economische uitvoerbaarheid van het PIP moet worden getoetst aan afdeling 6.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Gelet op de bepalingen uit 6.2 Bro is er sprake van een bouwplan en om die reden moet er een exploitatieplan worden vastgesteld conform 6.2.11 Bro. Echter, in artikel 6.12, lid 2, sub a is aangegeven dat hier van afgeweken mag worden, indien het verhalen van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk, aangezien er wordt ingezet op het sluiten van anterieure overeenkomsten. Dit is een gebruikelijke werkwijze. Om bij het vaststellen van het PIP een globaal inzicht te geven hoe de kosten worden gedekt wordt aan hoofdstuk 7.2 (economische uitvoerbaarheid) van de toelichting een projectraming toegevoegd. Dit is een geaccepteerde werkwijze. Een sluitende businesscase is voor Provinciale Staten bij een eventueel investeringsbesluit natuurlijk een randvoorwaarde voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. In de samenwerkingsovereenkomst waar de gemeente Noordoostpolder naar verwijst is vastgelegd dat de gemeenten Noordoostpolder en Urk in principe bereid zijn om ieder vanuit het programma Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland €2.500.000,- beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Een bijdrage vanuit het programma Zuiderzeelijngelden is nodig om de onrendabele top te dekken. Dit was al bij de gezamenlijke verkenning in 2014 geconstateerd.	Toevoegen projectraming aan hoofdstuk 7.2 van de Toelichting.
4.2	In de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de verkeerseffecten van de Maritieme Servicehaven op de omliggende infrastructuur. Wij menen dat hierbij meer rekening moet worden gehouden met de integrale effecten van een aantal ontwikkelingen in dit gebied (zoals de ontwikkeling van Schokkerhoek) op de omliggende infrastructuur. Wij maken ons vooral zorgen over de belasting van de Domineesweg en de ontsluiting van A6 en N50. Graag zouden wij zien dat	Doordat de Servicehaven geen logistieke functie heeft is de verkeersaantrekkende werking beperkt. Aan het PIP is een MER en een Verkeersanalyse voorafgegaan. In deze stukken is uitgegaan van een realistische verkeersgeneratie voor de Servicehaven op basis van het aantal verwachte arbeidsplaatsen. Dit is de berekeningsmethode die de meeste verkeersmodellen toepassen en daarom achten wij het gerechtvaardigd deze ook hier toe te	Geen.

4	Inhoud zienswijze Gemeente Noordoostpolder	Reactie	Wijziging
	de provincie duidelijk maakt hoe zij de ontsluiting en bereikbaarheid van dit gebied waarborgt vanuit haar autonome taak als wegbeheerder.	passen. Deze methode leidt tot een verkeersgeneratie van 260 mvt/etmaal. Uit de Verkeersanalyse bij het MER blijkt dat de verkeersgeneratie door de Servicehaven beperkt is en niet leidt tot knelpunten op het omliggende wegennetwerk. Zonder de toekomstige ontwikkeling van Schokkerhoek verandert op alle wegvlakken de I/C (intensiteit/capaciteit) verhouding niet of nauwelijks. Congestie is niet te verwachten. Vanuit dit project zijn er dan ook geen maatregelen noodzakelijk. De ontwikkeling van Schokkerhoek zorgt wel voor grote toename (7.500mvt/werkdageetmaal) van verkeer op het wegennetwerk rondom Urk. Voor de Domineesweg en de Urkerweg levert dit knelpunten op en het wegvak op de A6 tussen Lelystad en Almere vormt door deze toename van verkeer een aandachtspunt. Op de overige wegen zijn geen knelpunten te verwachten door de realisatie van Schokkerhoek. Daarnaast zorgt deze toename van verkeer door de ontwikkeling van Schokkerhoek ervoor dat de I/C verhouding op de Domineesweg richting Urk in de avondspits boven de norm uitkomt. Zelfs als de Servicehaven niet wordt ontwikkeld, zal op dit wegvak door de ontwikkeling van Schokkerhoek sprake zijn van een matige verkeersafwikkeling met structureel (elke dag) filevorming in de avondspits. De autonome taak van de provincie als wegbeheerder is geen onderdeel van het PIP. Voor de haalbaarheid van de Maritieme Servicehaven is het niet nodig het onderliggend wegennet aan te passen. Een dergelijke aanpassing is daarom geen onderdeel van dit PIP. In het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek zal samen met de gemeente Urk worden gezocht naar alternatieven ter verbetering van de verkeersafwikkeling.	

4	Inhoud zienswijze Gemeente Noordoostpolder	Reactie	Wijziging
4.3	De bijdrage van de gemeente Noordoostpolder uit het programma Zuiderzeelijngelden wordt gedaan met het oog op economische structuurversterking. Wij denken dat de mogelijkheid van (beperkte) overslag en een publieke kade daarnaast voor een extra economische impuls voor Noordelijk Flevoland kunnen zorgen. Wij pleiten daarom voor een uitbreiding van de toegestane categorieën van bedrijven in de regels van het PIP.	Op 14 december 2015 heeft de gemeente Noordoostpolder samen met de gemeente Urk de provincie Flevoland gevraagd om middels een PIP de realisatie van de Maritieme Servicehaven planologisch mogelijk te maken. In deze brief hebben beide gemeenten aangegeven dat, indien zij de provincie hierbij van dienst kunnen zijn, zij dit zullen doen. Hiertoe hebben de drie betrokken gemeenten (Noordoostpolder, Dronten en Urk) en de provincie op 1 september 2016 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is het maritieme service profiel van de haven vastgelegd: het profiel van de toekomstige activiteiten op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is complementair aan de activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust (Lelystad). Uitgangspunt is het huisvesten van logistieke bedrijvigheid op Flevokust en bedrijven die actief zijn op het gebied van scheepsbouw, -afbouw, en aanverwante maritieme dienstverlening in de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Zowel de gemeente Noordoostpolder als de gemeente Urk hebben dit maritieme service profiel onderschreven met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst. Deze zienswijze is niet in overeenstemming met de inhoud van de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst. De positionering van de diverse maritieme activiteiten binnen Flevoland vraagt om bestuurlijke regie. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het regionale en nationale maritieme netwerk en elkaar versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen. Al in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de provincie duidelijk aangegeven wat het profiel van de nieuwe servicehaven is. Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere havens in de directe nabijheid. Flevokust, de multimodale overslaghaven die in ontwikkeling is ten noorden van Lelystad, is gericht op logistieke bedrijvigheid en heeft als laad-, los- en containerhaven een	Verduidelijking Planregels artikel 3.1 lid e. betreffende de 'publieke kade'

4	Inhoud zienswijze Gemeente Noordoostpolder	Reactie	Wijziging
		complementair profiel. De locatie van Flevokust bij Lelystad is juist gekozen voor logistieke activiteiten vanwege de goede multimodale ontsluiting. De nieuwe servicehaven is een maakhaven voor scheepsbouw, -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening. De locatie van de servicehaven bij Urk sluit aan bij de maritieme activiteiten die juist daar worden uitgevoerd. Onder het motto “One port, two locations” vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten. Uit het onderzoek van Ecorys van januari 2016 (Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk) blijkt ook dat de nieuwe buitendijkse haven nabij Urk 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 deze haven en de op- en overslagactiviteiten van Flevokust. In de regels van het PIP zijn op- en overslag activiteiten op de Maritieme Servicehaven daarom ook expliciet uitgesloten. De mogelijkheid voor een publieke kade, waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers maritieme serviceactiviteiten kunnen worden uitgevoerd, moet wel worden opengehouden. Evenals de mogelijkheid om onderdelen en (half)producten ten behoeve van maritieme service bedrijven op een eventueel te ontwikkelen binnendijks maritiem bedrijventerrein aan en af te voeren. Artikel 3.1 lid e van de regels van het PIP zal hiertoe worden verduidelijkt.	
4.4	In het kader van het vooroverleg hebben wij ambtelijk onze zorgen gedeeld over de landschappelijke inpassing van de Maritieme	In de Landschapsanalyse zijn de concrete aandachtspunten voor verdere uitwerking en inpassing van de Servicehaven in het	Geen.

4	Inhoud zienswijze Gemeente Noordoostpolder	Reactie	Wijziging
	Servicehaven. De onder het ontwerp-PIP en de MER liggende (summiere) Landschapsanalyse is op onderdelen aangepast naar aanleiding van onze opmerkingen. Desalniettemin willen wij de landschappelijke inpassing van de Maritieme Servicehaven beter geborgd zien in het Inpassingsplan.	landschap op een rij gezet. Waar mogelijk zijn deze vertaald en geborgd in de planregels van het PIP. Zo is er een maximale bouwhoogte opgenomen, waarvan alleen afgeweken kan worden als dit landschappelijk inpasbaar is. Daarnaast is een minimale bouwafstand van de zijdelingse perceelgrens opgenomen waar ook geen buitenopslag is toegestaan om doorzichten te borgen. De uitvoering van het PIP komt bij de gemeenten te liggen. Het is aan hun om bij vergunningverlening de ruimtelijke kwaliteit te bewaken en te borgen. Burgemeester en wethouders kunnen conform artikel 3.4 nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van bebouwing ten behoeve van de landschappelijke inpassing. De Landschapsanalyse is hiervoor een leidraad en doet ook de aanbeveling om samen met de toekomstige ondernemers vroegtijdig de plannen verder uit te werken en in gezamenlijkheid te zoeken naar maatwerk oplossingen voor het nieuwe werklandschap. Hierbij moet gezocht worden naar oplossingen die ruimte geven voor een goede bedrijfsvoering in combinatie met minimale impact op het landschap en de gewenste uitstraling en kwaliteit. Bovendien staat het de gemeente ook altijd vrij om voor dit gebied een Beeldkwaliteitsplan (aanvullend op de Welstandsnota) op te stellen.	

5	Inhoud zienswijze Gemeente Lelystad	Reactie	Wijziging
5.1	In lijn met de reactie die het college van de gemeente Lelystad op 27 mei heeft gegeven, wenst de gemeente nogmaals te benadrukken dat ongewenste concurrentie met Flevokust in het bestemmingsplan uitgesloten dient te worden. Dat betekent concreet dat op- en overslag van containers expliciet wordt uitgesloten en dat op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland alleen bedrijfsactiviteiten gericht op dienstverlening in de maritieme sector worden toegestaan. Wij vertrouwen er op dat dit in het bestemmingsplan op de juiste wijze wordt opgenomen.	De provincie ondersteunt deze zienswijze. Het profiel van de toekomstige activiteiten op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is complementair aan de activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust (Lelystad). Uitgangspunt is het huisvesten van logistieke bedrijvigheid op Flevokust en bedrijven die actief zijn op het gebied van scheepsbouw, -afbouw, en aanverwante maritieme dienstverlening in de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De positionering van de diverse maritieme activiteiten binnen Flevoland vraagt om bestuurlijke regie. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het regionale en nationale maritieme netwerk en elkaar versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen. Al in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de provincie duidelijk aangegeven wat het profiel van de nieuwe servicehaven is. Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere havens in de directe nabijheid. Flevokust, de multimodale overslaghaven die in ontwikkeling is ten noorden van Lelystad, is gericht op logistieke bedrijvigheid en heeft als laad-, los- en containerhaven een complementair profiel. De locatie van Flevokust bij Lelystad is juist gekozen voor logistieke activiteiten vanwege de goede multimodale ontsluiting. De nieuwe servicehaven is een maakhaven voor scheepsbouw, -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening. De locatie van de servicehaven bij Urk sluit aan bij de maritieme activiteiten die juist daar worden uitgevoerd. Onder het motto “One port, two locations” vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten.	Geen.

		Uit het onderzoek van Ecorys van januari 2016 (Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk) blijkt ook dat de nieuwe buitendijkse haven nabij Urk 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 deze haven en de op- en overslagactiviteiten van Flevokust. In de regels van het PIP zijn op- en overslag activiteiten op de Maritieme Servicehaven daarom ook expliciet uitgesloten.	
--	--	--	--

6	Inhoud zienswijze Stichting Flevo-landschap	Reactie	Wijziging
6.1	Wij onderschrijven vanuit landschappelijke overwegingen de keuze voor de L-variant als voorkeursvariant. Deze havenvorm tast de zichtlijnen het minst aan. Tegelijkertijd vinden wij het jammer dat de kustlijn tussen de Ketelburg en Urk minder eenduidig en gaaf wordt, doordat bundelen van Flevokust en de Maritieme Servicehaven op de locatie Flevokunst niet wenselijk of haalbaar is.	Bij de keuze van de voorkeursvariant is op basis van de Landschapsanalyse bij het MER ervoor gekozen om de Servicehaven parallel aan de dijk te realiseren om zo min mogelijk impact in het aanzicht vanaf de Ketelbrug richting Urk te hebben. Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen over het IJsselmeer en het historisch silhouet van het voormalig eiland Urk wordt gerespecteerd. Het historisch dijktracé blijft ook onaangetast.	Geen.
6.2	Vanuit de Handreiking Ruimtelijke kwaliteit Usselmeergebied 2011 en vanuit de ambitie Duurzaamheid bij aanleg, inrichting en gebruik in het Inpassingsplan, verzoeken wij u te kiezen voor een natuurinclusief ontwerp. In dit natuurinclusief ontwerp dienen ons inziens in elk geval de volgende onderdelen te worden opgenomen: ➤ De strekdam aan de binnenzijde voorzien van een zachte zandoever. De zachte oever kan begroeid raken met planten en daarmee habitat voor vis, maar ook meer diversiteit in voedsel voorduikvogels bieden. ➤ In de havenkom een rustige plek voor watervogels vrijhouden, zeker bij koude. Bij harde wind en vorst zoeken Grote zaagbekken en Nonnetjes, maar ook Kuifeenden vaak een beschutte plek. De havenkom biedt deze bij ZW-west wind en in mindere mate bij O-wind. ➤ Aanbrengen en gebruiken van vogel- en met name vleermuisvriendelijke verlichting, die zo beperkt mogelijk aanwezig is en "naar binnen" schijnend wordt aangebracht. Indien er 's nachts geen havenactiviteit is, de verlichting uitdoen. ➤ Opnemen van verblijfplaatsen voor vleermuizen en vogels in de gebouwen.	Wij zullen - indien de provincie hierin een rol speelt - bij de aanbesteding rekening houden met deze aanbevelingen.	Geen.
6.3	Daarnaast willen we hier wijzen op het proces van de verduurzaming van de beroepsvisserij. Iets dat veel Urkers na aan het hart ligt. Mochten er visgronden verloren gaan door de aanleg van de haven, dan willen we pleiten dat eventuele visserijcompensatiegelden worden ingezet voor de verduurzaming van de beroepsvisserij.	Gesprekken over verduurzaming van de visserij maken geen onderdeel uit van dit PIP en MER. Vanuit het project kan hier geen sturing aan worden gegeven. Eventuele compensatie zal volgens de daarvoor geldende richtlijnen plaatsvinden.	Geen.

7	Inhoud zienswijze IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
7.1	De IJsselmeervereniging vindt dat het probleem dat zou moeten worden opgelost – eventueel gebrek aan ruimte in de huidige werkhaven van Urk – niet opweegt tegen de aantasting van en beslaglegging op het IJsselmeer. Door de te verwachten bebouwing zal – na de enorme aantasting van het gebied door de aanleg van de windparken – opnieuw een aanslag gedaan worden op de openheid, rust en weidsheid. De realisatie van de voorgestelde haven doet ook een aanslag op de herkenbaarheid van het oorspronkelijke eiland Urk in relatie tot de inmiddels omringende polder.	Om zo min mogelijk impact op het aanzicht vanaf de Ketelbrug richting Urk te hebben is op basis van de Landschapsanalyse bij het MER ervoor gekozen om de Servicehaven parallel aan de dijk te realiseren. Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen over het IJsselmeer en het historisch silhouet van het voormalig eiland Urk wordt gerespecteerd. Het historisch dijktracé blijft ook onaangetast. Uit de visualisaties van de Landschapsanalyse blijkt dat de Servicehaven vanaf de Ketelbrug nauwelijks zichtbaar is. Vanaf Urk is de Servicehaven alleen zichtbaar vanaf de uitkijktoren op de strekdam.	Geen.
7.2	Is er afdoende gekeken naar alternatieven voor dit plan, bijvoorbeeld door herinrichting van de bestaande werkhaven van Urk en de omgeving daarvan. Of een combinatie met andere initiatieven, zoals de haven en het industrieterrein ten noorden van Lelystad (Flevokust).	Zowel bij de Ladder voor duurzame verstedelijking als de locatieafweging in het kader van het MER is gekeken naar alternatieven. Helaas is in de bestaande haven onvoldoende ruimte om de groei van de maritieme bedrijven te kunnen faciliteren. De vraag naar kaderuimte is inmiddels zo groot dat de haven tegen zijn grenzen aanloopt. De haven ligt iedere week vol en er zijn wachtlijsten voor nieuwe schepen. Ook is er vraag naar langere kaderuimte voor werkzaamheden aan grotere schepen. Naast de fysieke is ook de milieutechnische grens (geluid, geur en stof) bereikt, met name ten aanzien van het aspect geluid. Vooral de werkzaamheden aan stalen schepen groter dan 25 meter leveren een grote milieucontour op. Ten slotte heeft een openbare kaderuimte als gevolg dat bezoekers en havenactiviteiten niet van elkaar zijn gescheiden, waardoor veiligheidsrisico's ontstaan. Voor Urk biedt de realisatie van deze nieuwe haven juist kansen. De gemeente Urk zet in op een verplaatsing van de grootschalige activiteiten, met name van de openbare kade naar de servicehaven. Deze verplaatsing zorgt voor meer ruimte in de bestaande haven, wat kansen biedt voor nieuwe kleine bedrijven die in niches opereren en te klein zijn om in eigen kaderuimte te investeren en voor een permanente aanlegplaats voor grotere riviercruiseschepen waardoor meer toeristen het oude centrum van Urk kunnen bereiken. Het is wel van belang dat de nieuwe	Geen.

7	Inhoud zienswijze IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
		buitendijkse haven zoveel mogelijk in de nabijheid van Urk wordt gerealiseerd, omdat het merendeels Urker bedrijven zijn die op deze locatie hun bedrijfsactiviteiten verder willen uitbouwen. Hierbij is aansluiting gezocht bij het maritieme service cluster op Urk om optimaal gebruik te kunnen maken van de kansen van de locatie.	
7.3	De IJsselmeervereniging acht dit initiatief in strijd met het Barro, in het bijzonder artikel 2.12. Door enkele kunstgrepen ten aanzien van de gemeentegrenzen is getracht de haven binnen de beperkte buitendijkse uitbreidingsruimte van 5 ha per gemeente te brengen die het Barro toe staat. Daarbij wordt ten onrechte een deel van de kernzone van de IJsselmeerdijk daar buiten gehouden. Ook zijn de aan te leggen dammen en het wateroppervlakte binnen de haven, die wel onderdeel uit maken van het initiatief ten onrechte niet meegerekend in de oppervlakte voor de toetsing aan het Barro. De conclusie is, dat de uitbreidingsruimte van het Barro zal worden overschreden. Een ontheffing zal niet door de minister van IenM verleend kunnen worden en als deze ontheffing wel verleend wordt zal dat in strijd zijn met het Barro.	Het is correct dat de aanleg van de Servicehaven in beginsel in strijd is met het Barro, omdat het te ontwikkelen buitendijkse haventerrein van maximaal 10 hectare in oppervlakte volledig op grondgebied van de gemeente Noordoostpolder komt te liggen, terwijl het Barro een bebouwingsruimte van maximaal 5 hectare per gemeente mogelijk maakt. Daarom hebben wij de minister van I&M gevraagd om op grond van artikel 3.2 Barro ontheffing van bovenstaande bepaling van het Barro te verlenen ten behoeve van de aanleg van de Servicehaven op de aangegeven locatie in het IJsselmeer. In deze aanvraag is opgenomen dat er bij de ontwikkeling van de maximaal 10 hectare buitendijkse haven rekening wordt gehouden dat de buitendijkse ontwikkelruimte gaat tellen vanaf de aan de waterzijde lopende grens van de kernzone van de dijk. Deze Barro ontheffing hebben wij op 13 oktober 2016 van de minister van I&M verkregen.	Geen.
7.4	Er is niet voldaan aan de motiveringseis uit het Bro ten aanzien van de 'ladder duurzame verstedelijking'. De actuele regionale behoefte is onvoldoende aangetoond. Nagelaten is om bij het beoordelen van de regionale behoefte ook alle mogelijke regionale oplossingen te betrekken. Evenmin is voldoende aangetoond, dat oplossingen binnen bestaand stedelijk gebied in de regio niet tot de mogelijkheden behoren. Ook voldoet deze haven niet aan de eis, dat bebouwing aansluitend aan bestaande bebouwing moet plaatsvinden. Tot slot is de ontsluiting gebrekkig.	De toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen. Deze is als bijlage 1 bij het PIP gevoegd. Hieruit blijkt dat de actuele regionale behoefte voor een servicehaven 9 – 12 hectare is. Deze behoefte is niet redelijkerwijs op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied, vanwege de vraag naar kaderuimte, benodigde vaardiepte en bereikbaarheid voor grotere schepen. De bestaande haven biedt onvoldoende ruimte om de groei van de maritieme bedrijven te kunnen faciliteren. De vraag naar kaderuimte is inmiddels zo groot dat de haven tegen zijn grenzen aanloopt. De haven ligt iedere week vol en er zijn wachtlijsten voor	Geen.

7	Inhoud zienswijze IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
		nieuwe schepen. Ook is er vraag naar langere kaderuimte voor werkzaamheden aan grotere schepen. Naast de fysieke is ook de milieutechnische grens (geluid, geur en stof) bereikt, met name ten aanzien van het aspect geluid. Vooral de werkzaamheden aan stalen schepen groter dan 25 meter leveren een grote milieuocontour op. Het is daarom niet reëel om te verwachten dat in leegstaand vastgoed of door herstructurering en/of intensivering van het ruimtegebruik, of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied voldoende ruimte kan worden vrijgemaakt om de doelgroepen van de Servicehaven te faciliteren. De Servicehaven wordt aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Zwolsehoek en de bestaande infrastructuur (Domineesweg) van de gemeente Urk ontwikkeld. Dit is ook een voorwaarde uit de Barro, waar ook volgens de Barro ontheffing die op 13 oktober 2016 door de minister van I&M verleend is aan wordt voldaan. Voor de ontsluiting van de Servicehaven is in het PIP slechts ruimte gereserveerd. De wijze van ontsluiting wordt in een latere fase nader uitgewerkt.	
7.5	De bouwhoogtes doen een te grote aanslag op de open ruimte van het gebied. Bouwwerken hebben met toepassing van de binnenplanse vrijstellingen (artikel 3.3 en artikel 13) een toegestane hoogte van 33 m. Tanks en silo's kunnen tot 38,5 m hoog worden.	Bij recht is de maximaal toegestane bouwhoogte van gebouwen 24 meter en van tanks en silo's 35 meter. Met toepassing van een binnenplanse vrijstelling kan deze hoogte inderdaad verhoogd worden, echter hiervoor geldt de voorwaarde dat er geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke inpassing en het straat- en bebouwingsbeeld. Uit de Landschapsanalyse blijkt dat de maat en de schaal van de Servicehaven aansluit bij de maat en de schaal van het grootschalige polderlandschap ten zuiden van Urk en het waterlandschap van het IJsselmeer. De haven wordt parallel aan de dijk gerealiseerd, passend binnen de parallelle structuren van het landschap. De bebouwing van de werkloodsen in de haven heeft net	Geen.

7	Inhoud zienswijze IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
		als de boerderijen en de windmolens een ritme langs de dijk. Door voldoende afstand te houden tussen de bebouwing (minimaal 15 meter) blijven doorzichten vanuit het landschap mogelijk.	
7.6	Onduidelijk is hoe de regels met betrekking tot bebouwingsvlak en bouwperceel moeten worden uitgelegd nu in het PIP slechts één bebouwingsvlak voorkomt.	Een bouwperceel is iets anders dan een bouwvlak. Het bouwperceel heeft volgens de begripsbepaling betrekking op een aaneengesloten stuk grond, waarop een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegestaan. Een bouwperceel is dus gerelateerd aan de kaveluitgifte. Om doorzichten tussen bebouwing te behouden is een minimale bebouwingsafstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens gesteld van ten minste 7,5 meter. Dat houdt in dat tussen 2 gebouwen op verschillende percelen een minimale afstand van 15 meter geborgd is.	Geen.
7.7	De dubbelbestemmingen Archeologie 5, 6 en 7 zijn niet of moeilijk traceerbaar op de verbeelding.	De dubbelbestemmingen Archeologie 5, 6 en 7 zijn conform de standaarden ingevolge de SVBP2012 aangegeven op de verbeelding en ook duidelijk zichtbaar.	Geen.
7.8	De IJsselmeervereniging betwijfelt of de haven wel zal voldoen aan de eisen die de Wet natuurbescherming zal stellen. In de passende beoordeling ontbreekt de samenhang tussen de verschillende effecten op instandhoudingsdoelen (de interne cumulatie). De indirecte effecten op vogels door de effecten van vertroebeling, heien en scheepvaart op vissen zijn ten onrechte verwaarloosd. Door de slechte voedselsituatie in het IJsselmeer voor visetende vogels kan dat effect niet verwaarloosd worden. Datzelfde geldt voor het ruimtebeslag door haven en vaargeulen waardoor het areaal potentiële mosselen kan worden aangetast. Voor de beschrijving van mogelijke cumulatieve effecten is zeer gebrekkig. Ten eerste zijn niet alle instandhoudingsdoelen in de cumulatie betrokken, doordat niet per doel de mogelijke cumulatieve effecten zijn beschreven. De aanname dat als de versturende effecten niet overlappen er geen cumulatieve effecten kunnen zijn is daardoor onjuist.	Er is per soort in de Passende beoordeling bij het MER aangegeven of er interne cumulatie optreedt. Hierin zijn de effecten van scheepvaart en vertroebeling meegenomen. Het ruimtebeslag door de haven en vaargeulen zorgt juist voor een toename van het areaal potentiële mosselen in het gebied en heeft dan ook geen negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de benthosetters. De cumulatietoets wordt mede naar aanleiding van het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. gedetailleerder uitgewerkt om een goed kwantitatief beeld te krijgen van de cumulatieve effecten, waaronder 'gestapelde' uitwijknoodzaak. Zie hiervoor deel C van deze Nota van beantwoording. Het windpark Noordoostpolder is opgenomen in de cumulatietoets. De visserij die jaarlijks vergund wordt door de provincie Friesland is hier nog niet in opgenomen. Dit wordt ook meegenomen in de aanvulling op het MER voor ecologie.	Aanvulling op het MER voor ecologie.

7	Inhoud zienswijze IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
	Ten tweede is er in de cumulatieparagraaf geen sprake een beschrijving van de effecten van het initiatief in relatie tot de effecten van andere initiatieven. Alleen als een project of plan geen enkel effect heeft op een bepaald instandhoudingsdoel kan dit buiten beschouwing blijven. Ten onrechte is aangenomen, dat alternatieven voor vogelsoorten, zoals rusten of foerageren op andere plekken, geen effect kunnen hebben op de populatieontwikkeling. Ten derde zijn projecten ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Bijvoorbeeld de windparken Noordoostpolder (de effecten van deze windparken zijn nog niet in de achtergrondwaarden verwerkt) en de staand want visserij. Zowel in de primaire toetsing als bij de cumulatie is er ten onrechte van uit gegaan, dat tijdelijke effecten niet tot significante effecten kunnen leiden. Dat kan wel, nu het gaat om de ontwikkeling van populaties van soorten. Daarbij komt nog, dat in het IJsselmeer verschillende soorten een slechte staat van instandhouding hebben (lager dan het doel) met in een aantal gevallen ook nog een negatieve trend. In die situaties kunnen zelfs tijdelijke effecten leiden tot significantie. Daarbij komen ook nog een aantal herstelopgaven voor verschillende vogelsoorten. De conclusie is, dat onvoldoende is aangetoond, dat significante effecten zijn uitgesloten als gevolg van de aanleg van deze haven en er dus geen strijd is met artikel 2.7 jo 2.8, Wet natuurbescherming. Ten aanzien van het gebruik van de PAS zal uit komende uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, die voor de vaststelling van het PIP verwacht worden, moeten blijken of dit terecht zal zijn.	Er is een PAS melding uitgevoerd voor het project. Dit betekent dat het project in het kader van de PAS mogelijk is.	

8	Inhoud tweede zienswijze Gemeente Urk	Reactie	Wijziging
8.1	Na bestudering van de MER willen wij een enkele opmerking maken. Als reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau MSNF hebben wij aangegeven dat het bestemmingsplan Schokkerhoek in ontwikkeling is. Uit het MER blijkt echter dat men er (onterecht) vanuit is gegaan dat Schokkerhoek een nieuwe "onzekere" ontwikkeling betreft. Los van het feit dat het bestemmingsplan Schokkerhoek momenteel in ontwerp ter inzage ligt, betreft Schokkerhoek de actualisatie van het vigerende bestemmingsplan Waterschapswijk uit 2007. Dit bestemmingsplan is op 22 februari 2007 vastgesteld en op 22 mei 2007 door uw provincie goedgekeurd. Dit bestemmingsplan voorziet in woningbouw en bedrijvigheid. In dat bestemmingsplan is reeds aangegeven/berekend dat de realisatie van dat plan een verkeersbelasting op de Domineesweg genereert van 8500 verkeersbewegingen per dag. Naar onze mening had bij het MER, wanneer geen rekening wordt gehouden met Schokkerhoek omdat dat nog geen vigerend plan betreft, wel degelijk rekening moeten worden gehouden met het bestemmingsplan Waterschapswijk. Wij begrijpen in dat kader dan ook niet dat in het MER met een scenario rekening wordt gehouden dat Schokkerhoek niet wordt ontwikkeld, dan had in ieder geval wel rekening worden gehouden met de ontwikkeling van Waterschapswijk. Voorzover wij hebben kunnen beoordelen zijn de effecten van het in de structuurvisie 2035+ van de Gemeente Urk geprojecteerde binnendijks bedrijventerrein niet meegenomen in het MER. Om de ontwikkeling integraal te kunnen beoordelen, pleiten wij er voor deze effecten in samenhang met elkaar te bezien.	Bij het opstellen van een PIP en een MER worden alleen autonome en vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving meegenomen. Het bestemmingsplan Waterschapswijk is een globaal bestemmingsplan dat nader uitgewerkt moet worden op basis van artikel 11 van de Wet op de ruimtelijke ordening; om een bouwtitel te verkrijgen is het noodzakelijk om een uitwerkingsplan of een herzien bestemmingsplan vast te stellen. De gemeente Urk heeft hiertoe recent het bestemmingsplan Schokkerhoek in procedure gebracht. Omdat voor Schokkerhoek op het moment van de terinzagelegging van het PIP en het MER weliswaar nog geen bestemmingsplan was opgesteld, maar er wel al een voorbereidingsbesluit op het gebied lag, is allereerst de autonome situatie zonder Schokkerhoek in beeld gebracht. Vervolgens is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn als Schokkerhoek wel wordt ontwikkeld en wordt afgewikkeld via de bestaande verkeersstructuur. Middels een verkeersanalyse is onderzocht of de bestaande wegenstructuur de toekomstige verkeersbewegingen kan verwerken. Hierbij is rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteiten door de autonome toename van de mobiliteit én door de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Ondanks het feit dat er voor de ontwikkeling van Schokkerhoek nog geen vastgesteld plan is, zijn de verkeers- en milieueffecten van deze ontwikkeling wel inzichtelijk gemaakt, omdat deze relevant zijn voor de ontwikkeling van de Servicehaven. Voor de ontwikkeling van een binnendijks maritiem bedrijventerrein is door in deze bevoegd gezag nog geen concreet ruimtelijk plan vastgesteld, waardoor deze ontwikkeling in het PIP en MER niet als autonome ontwikkeling is meegenomen.	Geen.

Deel B Het horen van de gemeenteraden van Noordoostpolder, Urk en Dronten

De gemeenteraden van Urk en de Noordoostpolder hebben desgevraagd aangegeven graag gebruik te maken van de uitnodiging om, op grond van het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, te worden gehoord over het voornemen van de provincie om voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland een inpassingsplan vast te stellen. De gemeenteraad van Dronten heeft ervoor gekozen om het recht om gehoord te worden via een schriftelijke zienswijze invulling te geven. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar deel A.

Op 14 december 2016 heeft het horen van de gemeenteraden door Provinciale Staten plaatsgevonden. Het verslag daarvan is in de bijlage F2 opgenomen. De gemeenteraad van Noordoostpolder heeft de standpunten, zoals tijdens het horen van de Raad door Provinciale Staten zijn ingebracht, ook als schriftelijke zienswijze ingediend. De standpunten van de gemeenteraad van Urk komen grotendeels overeen met de inhoud van de beide zienswijzen die door het college van Urk zijn ingediend. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar deel A.

Tijdens de hoorzitting zijn ook toelichtende vragen gesteld, waarna de gemeenteraden hun standpunt nog aangevuld en verduidelijkt hebben. Deze worden hierna per onderwerp puntsgewijs benoemd.

1	Onderwerp: Op- en overslag	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Noordoostpolder wil graag dat er beperkte overslag op de Servicehaven wordt toegestaan om te voorkomen dat de haven op slot gaat en om de haalbaarheid van de haven te vergroten. Met beperkte overslag wordt bedoeld dat incidenteel ook vis overgeslagen moet kunnen worden in de Servicehaven. Hoe de vis wordt aangeleverd, is hierbij naar mening van de Raad bepalend of dit wordt gezien als overslag; bij aanlevering in containers moet de overslag via Flevokust verlopen, Bij andere aanlevering kan dit rechtstreeks op Urk gebeuren en moet de Servicehaven daarvoor de mogelijkheid bieden. De gemeenteraad onderstreept hierbij wel dat Flevokust en de Servicehaven twee verschillende havens zijn met ieder een andere functie en is dan ook niet uit op concurrentie. De gemeenteraad meent dat het toestaan van een dergelijke, beperkte overslag de Servicehaven een extra impuls kan geven. Dit is echter geen eis en geen voorwaarde van een gemeentelijke financiële bijdrage aan het project. De gemeenteraad van Urk ziet graag dat gebiedsgerichte op- en overslag op de Servicehaven wordt mogelijk gemaakt. Het gaat hierbij om producten voor en uit het eigen gebied, zoals containers vis of aardappels. De gemeenteraad benadrukt hierbij dat ze geen overslaghaven willen, maar een maritieme haven met een deel publieke kade die incidenteel gebruikt kan worden voor 'gebiedsgerichte op- en overslag'. Daarbij benadrukt de gemeenteraad dat er fysiek ook helemaal geen ruimte is voor grootschalige overslag, omdat het grootste deel van de Servicehaven wordt ingevuld door maritieme bedrijven met een private kade. Tot slot geeft de gemeenteraad aan dat een publieke kade voor de gemeente cruciaal is, waarbij het toestaan van gebiedsgerichte overslag een wens is. De gemeenteraad denkt ook dat het toestaan	De gemeenten Noordoostpolder en Urk hebben gezamenlijk in 2016 de provincie Flevoland gevraagd om middels een PIP de realisatie van de Maritieme Servicehaven planologisch mogelijk te maken. In de brief daarover hebben beide gemeenten aangegeven dat, indien zij de provincie hierbij van dienst kunnen zijn, zij dit zullen doen. Hiertoe hebben de drie betrokken gemeenten (Noordoostpolder, Dronten en Urk) en de provincie op 1 september 2016 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is het maritieme serviceprofiel van de haven vastgelegd: Het profiel van de toekomstige activiteiten op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is complementair aan de activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust (Lelystad). Uitgangspunt is het huisvesten van logistieke bedrijvigheid op Flevokust en bedrijven die actief zijn op het gebied van scheepsbouw, -afbouw en aanverwante maritieme dienstverlening in de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Zowel de gemeente Noordoostpolder als de gemeente Urk hebben dit maritieme serviceprofiel onderschreven met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst. De zienswijze is niet in overeenstemming met de inhoud van de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst. De positionering van de diverse maritieme activiteiten binnen Flevoland vraagt om bestuurlijke regie. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het regionale en nationale maritieme netwerk en elkaar versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen die elkaar aanvullen. Al in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de provincie duidelijk aangegeven wat het profiel van de nieuwe servicehaven is.	Geen.

1	Onderwerp: Op- en overslag	Reactie	Wijziging
	van incidentele overslag de kans op een sluitende businesscase vergroot.	Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere haven. Onder het motto “One port, two locations” vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten. Uit het onderzoek van Ecorys van januari 2016 (Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk) blijkt ook dat de nieuwe buitendijkse haven nabij Urk zich qua marktpositie het beste kan positioneren als ‘maakhaven’ voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en re-fits. Daarmee wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de activiteiten van deze haven en de op- en overslagactiviteiten van Flevokust. In de regels van het PIP zijn op- en overslag activiteiten op de Maritieme Servicehaven daarom ook expliciet uitgesloten. De mogelijkheid voor een publieke kade, waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers aan de kade gewerkt kan worden, moet wel worden opengehouden. Evenals de mogelijkheid om grondstoffen naar en (half)producten van maritieme bedrijven op het eventueel te ontwikkelen binnendijks maritiem bedrijventerrein aan en af te voeren. Artikel 3.1 lid e van de regels van het PIP zal hierop worden verduidelijkt.	

2	Onderwerp: Ontsluiting Domineesweg	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Noordoostpolder geeft aan dat zij het zorgpunt aangaande de effecten van andere ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van Schokkerhoek) op de Domineesweg heeft genoemd, omdat zij het lastig vindt om deze effecten te overzien. Deze effecten zijn door de gemeente Noordoostpolder nog niet nader onderzocht. In de zienswijze geeft de gemeenteraad aan dat zij graag ziet dat de provincie duidelijk maakt hoe zij de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied waarborgt vanuit haar autonome taak als wegbeheerder. In de toelichting gaf de gemeenteraad aan dat zij dit niet ziet in het kader van dit PIP maar als algemene taak van de provincie als wegbeheerder. De gemeenteraad van Urk vraagt vooral om ruimere verkeersmogelijkheden voor de Domineesweg, zodat groeimogelijkheden niet in de knel komen en vraagt verder om in de toekomst te kijken naar een betere ontsluiting.	Uit de Verkeersanalyse bij het MER blijkt dat de verkeersgeneratie door de Servicehaven beperkt is en daarom ook niet leidt tot knelpunten op het omliggende wegennetwerk. Zonder de toekomstige ontwikkeling van Schokkerhoek verandert op alle wegvlakken de I/C (intensiteit/capaciteit) verhouding niet of nauwelijks. Congestie is niet te verwachten. Vanuit de ontwikkeling van de Servicehaven zijn er dan ook geen maatregelen noodzakelijk. Voor de toekomst heeft de provincie de Domineesweg in haar Mobiliteitsvisie wel aangemerkt als aandachtspunt voor wat betreft de doorstroming. In het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek zal samen met de gemeente Urk worden gezocht naar alternatieven ter verbetering van de verkeersafwikkeling.	Geen.

3	Onderwerp: Borging landschappelijke inpassing	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Noordoostpolder geeft aan dat zij aangaande de landschappelijke inpassing graag meer duidelijkheid in het PIP wil over de inrichting, de hoogte van gebouwen, de ontsluiting en dergelijke.	In een inpassingsplan kunnen alleen ruimtelijk relevante regels worden gesteld, betreffende fysieke proporties, plaatsbepaling en gebruik. Dat is ook gedaan; zo is er een maximale bouwhoogte opgenomen, waarvan alleen afgeweken kan worden als dit landschappelijk inpasbaar is. Daarnaast is een minimale bouwafstand van de zijdelingse perceelgrens opgenomen waar ook geen buitenopslag is toegestaan om doorzichten te borgen. De gemeente kan ervoor kiezen om voor het plangebied, aanvullend op regels van het bestemmingsplan, een beeldkwaliteitsplan op te stellen. Het beeldkwaliteitsplan bevat spelregels en richtlijnen voor de ruimtelijke kwaliteit die de gemeente in het plangebied nastreeft. Het beeldkwaliteitsplan vormt het toetsingskader voor de welstandcommissie bij de beoordeling van in te dienen bouwplannen voor deze locatie. De Landschapsanalyse kan hiervoor als input worden gebruikt.	Geen.

4	Onderwerp: Sluitende businesscase	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Noordoostpolder stelt een sluitende businesscase als voorwaarde voor hun bijdrage aan het project. De gemeenteraad is ook van mening dat een sluitende businesscase voor vaststelling van het PIP nodig is om de economische uitvoerbaarheid aan te kunnen tonen. Om aan te kunnen tonen dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is, moet er een anterieure overeenkomst worden gesloten. De gemeenteraad van Urk heeft dit niet in haar zienswijze genoemd, omdat zij er vertrouwen in heeft dat er een sluitende businesscase komt.	Voor de economische uitvoerbaarheid van het PIP moet worden getoetst aan afdeling 6.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Gelet op de bepalingen uit 6.2 Bro is er sprake van een bouwplan en om die reden moet er een exploitatieplan worden vastgesteld conform 6.2.11 Bro. Echter in artikel 6.12, lid 2, sub a is aangegeven dat hier van afgeweken mag worden, indien het verhalen van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk, aangezien er wordt ingezet op het sluiten van anterieure overeenkomsten. Dit is een gebruikelijke werkwijze. Om bij het vaststellen van het PIP een globaal inzicht te geven hoe de kosten worden gedekt wordt aan hoofdstuk 7.2 (economische uitvoerbaarheid) van de toelichting een projectraming toegevoegd. Dit is een geaccepteerde werkwijze. Een sluitende businesscase is voor Provinciale Staten bij een eventueel investeringsbesluit natuurlijk een randvoorwaarde voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. In de samenwerkingsovereenkomst waar de gemeente Noordoostpolder naar verwijst is vastgelegd dat de gemeenten Noordoostpolder en Urk in principe bereid zijn om ieder vanuit het programma Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland €2.500.000, beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Een bijdrage vanuit het programma Zuiderzeelijngelden is nodig om de onrendabele top te dekken. Dit was al bij de gezamenlijke verkenning in 2014 geconstateerd.	Toevoegen project-raming aan hoofdstuk 7.2 van de Toelichting.

5	Onderwerp: Publieke kade	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Urk wil graag een publieke kade. In de toelichting geeft de gemeenteraad aan dat het gaat om een deel publieke kade, zodat er kaderuimte overblijft voor bedrijven die een eigen private kade willen. De gemeente Urk wil graag in deze publieke kade participeren. Dit deel van de kade kan dan ook gebruikt worden door bedrijven die zich vestigen op het nog te ontwikkelen binnendijkse maritieme bedrijventerrein. Nu staat in het PIP dat de kade alleen gebruikt mag worden door de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven. Zonder toegang tot kade valt de basis weg onder het nog te ontwikkelen binnendijkse maritieme bedrijventerrein.	Het is niet de bedoeling geweest om in het PIP de mogelijkheid voor een publieke kade uit te sluiten. De mogelijkheid voor een publieke kade waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers aan de kade gewerkt kan worden moet wel worden opgehouden. Evenals de mogelijkheid om grondstoffen naar en (half)producten van maritieme bedrijven op het eventueel te ontwikkelen binnendijks maritiem bedrijventerrein af te voeren. Artikel 3.1 lid e van de regels van het Inpassingsplan zal hierop worden verduidelijkt.	Verduidelijking Planregels artikel 3.1 lid e betreffende de 'publieke kade'.

6	Onderwerp: Ruimere bestemming voor bedrijven	Reactie	Wijziging
	De gemeenteraad van Urk vindt de bedrijvenlijst nu te specifiek geënt op de bedrijven die nu in beeld zijn voor de Servicehaven. De gemeenteraad wil geen andere functies of activiteiten, maar wel ruimere mogelijkheden. Zij zien de Servicehaven als additioneel op de bestaande haven van Urk voor de grotere schepen en de zwaardere werkzaamheden. Milieucategorie van 5.1 is dan ook nodig. De gemeenteraad stelt voor om de functieomschrijving specifiek op 'maritieme service' te richten, ook omdat de toegestane milieucategorie ook geschikt is voor meer industriële bedrijven.	In de planregels van het PIP is de Staat van bedrijfsactiviteiten aangevuld met bedrijven passend binnen het profiel van de Maritieme Servicehaven. Zie hiervoor artikel 3.1.	Geen.

Deel C Advies van de Commissie m.e.r.

C 1 Inhoud van het advies

Op 23 december 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar toetsingsadvies over het Milieueffectrapport (MER) uitgebracht onder projectnummer 3115. Dit advies is in de bijlage F3 opgenomen. Hieronder wordt een samenvatting van het advies weergegeven en geven we aan hoe hiermee omgegaan wordt.

1	Fuut, Grote Zaagbek en Kuifeend	Reactie	Wijziging
	De Commissie adviseert in aanvulling op het MER beter te onderbouwen dat het voornemen afzonderlijk en in cumulatie geen gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Fuut, Grote Zaagbek en Kuifeend. Hierbij kunnen mitigerende maatregelen worden betrokken.	Het MER is voor wat betreft het natuuraspect op een aantal punten aangevuld. Uit deze aanvulling op de MER volgt dat als gevolg van de aanleg en het gebruik van de servicehaven significant negatieve effecten op kwalificerende vogelsoorten fuut, grote zaagbek en kuifeend vanwege verlies en verstoring van foerageergebied gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, zijn uitgesloten. Tezamen beschouwd met de inhoud en effectbeoordelingen zoals opgenomen in de Passende beoordeling, is daarmee verzekerd dat door het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer niet negatief worden aangetast.	Aanvulling op het MER voor ecologie.
2	Meervleermuis	Reactie	Wijziging
	De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER aan te geven wat de effecten zijn op de staat van instandhouding van de Meervleermuis en (indien in het broedseizoen wordt gewerkt) broedvogels. De Commissie vraagt vervolgens om aannemelijk te maken dat door het voornemen geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden en eventuele maatregelen te beschrijven om effecten te verminderen of te voorkomen.	Er is nader onderzoek gedaan naar het voorkomen van de meervleermuis. Hiervan wordt een rapport opgesteld, de eerste resultaten uit het onderzoek zijn opgenomen in de aanvulling op het MER voor ecologie. In deze aanvulling zijn de mogelijke effecten van de realisatie van MSNF op de gunstige staat van instandhouding van de meervleermuis worst case beoordeeld. Hieruit volgt dat door de realisatie van de MSNF lijnvormige vliegroute (IJsselmeerdijk) mogelijk wordt onderbroken/verstoord door bebouwing en lichtverstrooiing. Hierdoor zijn negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van meervleermuis niet op voorhand uit te sluiten. Daarnaast bestaat de	Aanvulling op het MER voor ecologie.

		kans dat MSNF door de meervleermuis wordt ontweken, waardoor exemplaren van de meervleermuis aan de binnenzijde van de dijk in aanraking kunnen komen met windturbines. Voor het aantasten van verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van de meervleermuis moet een ontheffing soortbescherming van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Een ontheffing wordt afgegeven als er genoeg maatregelen getroffen kunnen worden om de staat van instandhouding te waarborgen en negatieve effecten met wezenlijke invloed te voorkomen. Om de staat van instandhouding te waarborgen en negatieve effecten met wezenlijke invloed te voorkomen kunnen mitigerende maatregelen worden genomen, zoals een gepaste planning aanhouden, tussenliggende fysieke objecten vermijden, lichtverstrooiing beperken en het realiseren van (kunstmatige) geleidende structuren. Daarnaast kan worden aangetoond dat er voor de beoogde ontwikkeling geen alternatieven zijn die gunstiger uitpakken voor de soorten waarop negatieve effecten optreden; de gehele dijk heeft een vergelijkbare functie zodat alternatieven niet voorhanden zijn. Tot slot kan worden onderbouwd dat voor de beoogde ontwikkeling een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn geldt. De ontheffing kan op basis van dwingende reden van groot openbaar belang worden aangevraagd. Dat hiervan sprake is blijkt wel uit het feit dat Provinciale Staten het project van provinciaal belang hebben verklaard en dat de minister van Infrastructuur en Milieu het project heeft toegevoegd aan bijlage II van de Crisis en Herstelwet en voor de realisatie van het project ontheffing heeft verleend van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).	
--	--	---	--

		Omdat voldaan wordt aan de drie bovengenoemde criteria is het verkrijgen van een ontheffing soortbescherming van de Wet natuurbescherming voor de servicehaven reëel. Voor broedvogels geldt dat mits in de planning rekening wordt gehouden met het broedseizoen er geen verbodsbepalingen Wet natuurbescherming worden overtreden.	
3	Archeologie	Reactie	Wijziging
	De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan het besluit over het PIP het bureauonderzoek aan te passen zodat het onderzoek voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA Waterbodems/Landbodems). Dit om de risico's op onherstelbare schade op mogelijke cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk te voorkomen. De Commissie vraagt om aan de hand daarvan criteria voor het vervolgonderzoek in beeld te brengen voor de aanleg van de Servicehaven.	Het Archeologisch bureauonderzoek (bijlage 9 van het PIP en bijlage 8 van het MER) is zodanig aangepast dat het voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie, door een scheiding aan te brengen tussen ondiepe waterbodems (waterbodems) en diep gelegen waterbodems (voormalige landbodems). Voor de ondiepe waterbodems is ingaan op gespecificeerde maritieme verwachting in het plangebied. Voor de diep gelegen waterbodems is een gespecificeerd verwachtings(lagen)model opgesteld waarbij wordt ingegaan op (geëxtrapolerde) specifieke geo-archeologische data. In het advies voor vervolgonderzoek is ingegaan op methoden/technieken om de gespecificeerde mariene verwachting te toetsen. Verder wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren om de verwachting voor vindplaatsen uit de steentijd in de voormalige landbodems te toetsen, aangezien een dergelijk onderzoek kostbaar is en deze resten naar verwachting niet aangetast zullen worden door voorgenomen ingreep. Het nieuwe Archeologisch bureauonderzoek vervangt het Archeologisch bureauonderzoek in het kader van het PIP en het MER Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland van 21 juni 2016.	Nieuw Archeologisch bureauonderzoek in MER en PIP.
4	Aanbevelingen voor vervolgproces	Reactie	Wijziging
	Tot slot doet de Commissie nog een aantal aanbevelingen voor het vervolgproces richting de aanbesteding. De Commissie adviseert bij	Deze aanbevelingen worden te zijner tijd ter nadere afweging meegenomen.	Geen.

	grote voorkeur het archeologisch veldonderzoek voorafgaand aan de aanbesteding uit te voeren, om zo de risico's voor de archeologie maar ook voor het project zelf in beeld te brengen. Daarnaast beveelt de Commissie aan om de milieu inzichten uit het MER een prominente plek te geven in de toekomstige aanbesteding van de haven, zodat kansen voor een duurzame aanleg optimaal zijn.		
--	---	--	--

Deel D Lijst van ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn zaken geconstateerd die wijzigingen in het Inpassingsplan wenselijk maken. Deze ambtshalve wijzigingen worden hieronder benoemd.

Toelichting

De benodigde ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is inmiddels verleend, dus dat kan worden toegevoegd aan hoofdstuk 3.1.2 (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) van de Toelichting.

De maximaal 10 hectare uitbreidingsruimte conform de ontheffing van het Barro wordt gemeten vanaf de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone. Dit stond niet juist in de uitgangspunt 3 van hoofdstuk 4.4 ((Ruimtelijke)uitgangspunten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland). Deze tekst wordt hierop aangepast.

Op pagina 40 van de toelichting is per abuis onder hoofdstuk 3.4.3 (Structuurvisie Noordoostpolder 2025) de kaart uit de Structuurvisie Urk 2035+ opgenomen. Hier wordt de kaart uit de Structuurvisie Noordoostpolder 2025 opgenomen.

De verschuiving van de grens van het bouwvlak van het Bedrijventerrein naar de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone heeft invloed op de geluidscontour industrielaawaai en de milieuzonering. Het Akoestisch onderzoek wordt hierop aangepast evenals de tekst in hoofdstuk 5.3.2 (Onderzoek) en de figuur en tekst in hoofdstuk 5.7.2 (Onderzoek) van de Toelichting.

Regels

Aan artikel 1 (Begrippen) moet de begripsbepaling voor een risicovolle inrichting worden toegevoegd.

Artikel 3.2.2 (bouwregels bouwwerken Bedrijventerrein) sub c is opgenomen dat de hoogte van erf- en terreinafscheidingen ten hoogste 2 meter mag bedragen; dit moet 3 meter zijn om de bedrijfsterreinen voldoende te kunnen afschermen.

Artikel 3.5 (specifieke gebruiksregels Bedrijventerrein) sub a-6: 'De bruto oppervlakte van de gronden die worden gebruikt als bedrijventerrein zoals bedoeld in lid 3.1 mag ter plaatse van de aanduiding 'maximum oppervlakte (m²)' niet meer bedragen dan aangeduid.' Wordt aangevuld met: 'waarbij geldt dat overstroombare voorzieningen niet worden meegerekend.' Dit in overeenstemming met de Barro regels.

Artikel 3.5 (specifieke gebruiksregels Bedrijventerrein) wordt aangevuld met beperkingen voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, die bij (schade door) een overstroming kunnen vrijkomen.

Artikel 5.1 (bestemmingsomschrijving Water) aanvullen met overstroombare voorzieningen om schepen te water te laten en uit het water te halen, aansluitend op het Bedrijventerrein

Verbeelding

De maximaal 10 hectare uitbreidingsruimte conform de ontheffing van het Barro wordt gemeten vanaf de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone. Dit bleek niet juist op de verbeelding te staan, dus de verbeelding wordt daar op aangepast.

Akoestisch onderzoek

De verschuiving van de grens van het bouwvlak van het Bedrijventerrein naar de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone heeft invloed op de geluidscontour industrielawaai. Het Akoestisch onderzoek wordt hierop aangepast.

Deel E Lijst van wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r., het verhandelde tijdens de hoorzitting met de gemeenteraden van Noordoostpolder, Urk en Dronten en de ambtshalve wijzigingen wordt het Inpassingsplan gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen worden hierna weergegeven.

Toelichting

Op pagina 17 van de toelichting is hoofdstuk 2.2 (De Urkerhaven) de paragraaf 'Capaciteitsproblemen' als volgt gewijzigd:

Tot eind jaren '70 werd de vis op de haven aan land gebracht en verder verhandeld. De steeds groter wordende kotters konden na verloop van tijd de thuishaven echter niet meer via het IJsselmeer bereiken waardoor het eind jaren '90 definitief gedaan was met de grootschalige visverhandeling in de haven. Nu wordt de vis per vrachtwagen naar de visafslag op het bedrijventerrein op Urk gebracht.

Deze wegtrekkende visserij heeft de haven van Urk een nieuwe impuls gegeven; de maritieme service sector kreeg alle ruimte voor ontwikkeling en dit heeft geleid tot een grote groei en opbouw van expertise van de bouw, reparatie en onderhoud van schepen; zodanig dat de huidige werkhaven te weinig ruimte biedt voor de bedrijvigheid en het aantal schepen. De huidige werkhaven heeft capaciteitsproblemen en er zijn te weinig mogelijkheden voor bedrijven om uit te breiden. Er is nauwelijks tot geen ruimte meer voor schepen om aan te leggen en om alle bedrijven te kunnen faciliteren. Om deze capaciteitsproblemen op te vangen is de ambitie om een nieuwe maritieme servicehaven ten zuiden van de kern van Urk te ontwikkelen waarvoor onderhavig inpassingsplan het planologisch-juridisch kader biedt.

De beoogde situatie wordt beschreven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 3.1.2 (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) is aangevuld met de volgende tekst:
Op 13 oktober 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de ontheffing verleend. Er zijn geen nadere voorschriften aan verbonden. Het besluit is als bijlage 15 bijgevoegd.

Op pagina 40 van de toelichting is onder hoofdstuk 3.4.3 (Structuurvisie Noordoostpolder 2025) de kaart uit de Structuurvisie Urk 2035+ vervangen door de kaart uit de Structuurvisie Noordoostpolder 2025.

Punt 3 van de uitgangspunten onder hoofdstuk 4.4 ((Ruimtelijke) uitgangspunten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland) is vervangen door de volgende tekst:
tussen de dijk en de nieuw aan te leggen aanlegkade komt een haventerrein van maximaal 10 hectare waar bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (maximaal t/m categorie 5.1) zich kunnen vestigen. De bebouwing van het haventerrein (de 10 hectare) wordt niet gerealiseerd in de kernzone van de dijk. In de kernzone is wel de ontsluitingsweg van het haventerrein voorzien;

Hoofdstuk 5.1.2 (Inhoud MER) is aangevuld met de volgende tekst:

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is het MER voor wat betreft het natuuraspect op een aantal punten aangevuld. Deze aanvulling is beschreven in bijlage 14 en omvat de volgende onderwerpen:

- permanente en tijdelijke effecten op de visetende watervogels (fuut en grote zaagbek2) en kuifeend in het Natura 2000-gebied IJsselmeer en aandacht voor de extra maatregel 'luwtegebied';*
- de aantasting van het leefgebied van de meervleermuis;*
- de effecten van de aanlegwerkzaamheden op de broedvogels.*

Uit de aanvulling op de MER volgt, dat als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland significant negatieve effecten op kwalificerende vogelsoorten fuut, grote zaagbek en kuifeend vanwege verlies en verstoring van foerageergebied gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, zijn uitgesloten.

Tezamen beschouwd met de inhoud en effectbeoordelingen zoals opgenomen in de Passende

beoordeling (bijlage 12), is daarmee verzekerd dat door het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer niet worden aangetast.

Hoofdstuk 5.1.3 (Procedure) is aangevuld met de volgende tekst:

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is het MER voor wat betreft het natuuraspect op een aantal punten aangevuld en is het archeologisch onderzoek aangepast (zie paragraaf 5.8 en bijlage 9).

Hoofdstuk 5.3.2 (Onderzoek) zijn de afstanden van de woningen aan de Domineesweg ten opzichte van de havenontwikkeling als volgt gewijzigd:

- Domineesweg 29, op circa 305 meter;
- Domineesweg 27, op circa 755 meter;
- Domineesweg 32a tot en met 32d, op circa 410 meter;
- Domineesweg 36, op circa 260 meter;
- Domineesweg 36a en 36b, op circa 300 meter

Hoofdstuk 5.4.2 (Onderzoek) 1^e paragraaf is aangevuld met de volgende tekst:

Het onderzoek is uitgevoerd in 2016 waarbij is getoetst aan de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming). Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Het beschermingsregiem voor Natura 2000-gebieden en de soortenbescherming is hiermee echter niet gewijzigd.

Hoofdstuk 5.4.2 is aangevuld met de volgende tekst:

Oplegnotitie

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is het MER voor wat betreft het natuuraspect op een aantal punten aangevuld. Deze aanvulling is beschreven in bijlage 14 en omvat de volgende onderwerpen:

- permanente en tijdelijke effecten op de visetende watervogels (fuut en grote zaagbek2) en kuifeend in het Natura 2000-gebied IJsselmeer en aandacht voor de extra maatregel 'luwtegebied';
- de aantasting van het leefgebied van de meervleermuis;
- de effecten van de aanlegwerkzaamheden op de broedvogels.

Uit de aanvulling op de MER volgt, dat als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland significant negatieve effecten op kwalificerende vogelsoorten fuut, grote zaagbek en kuifeend vanwege verlies en verstoring van foerageergebied gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, zijn uitgesloten.

Er is tevens nader onderzoek gedaan over mogelijke effecten van de realisatie van MSNF op de gunstige staat van instandhouding van de meervleermuis. Dit onderzoek is onderdeel van bijlage 14. Hieruit volgt dat door de realisatie van de MSNF lijnvormige vliegroute (IJsselmeerdijk) wordt onderbroken/verstoord door bebouwing en lichtverstrooiing. Hierdoor zijn negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van meervleermuis niet op voorhand uit te sluiten. Daarnaast bestaat de kans dat MSNF door de meervleermuis wordt ontweken, waardoor exemplaren van de meervleermuis aan de binnenzijde van de dijk in aanraking kunnen komen met windturbines. Negatieve effecten op meervleermuis kunnen mogelijk voorkomen worden door een gepaste planning aan te houden, tussenliggende fysieke objecten te vermijden, lichtverstrooiing te beperken en het realiseren van (kunstmatige) geleidende structuren.

Hoofdstuk 5.4.3 (Conclusie) is vervangen door de volgende tekst:

- De NNN vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit inpassingsplan.
- De soortenbescherming vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan, waarbij rekening is gehouden met het inwerking treden van de nieuwe Wet natuurbescherming per 1 januari 2017. Uit het onderzoek naar de vleermuizen, volgt dat voor het aantasten van verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van de meervleermuis een ontheffing soortbescherming van de Wet natuurbescherming dient te worden aangevraagd. Een ontheffing wordt afgegeven als:
 1. Er genoeg maatregelen getroffen kunnen worden om de staat van instandhouding te waarborgen en negatieve effecten met wezenlijke invloed te voorkomen; in bijlage 14 is aangegeven dat negatieve effecten kunnen worden voorkomen door het nemen van

mitigerende maatregelen zodat aangetoond kan worden dat negatieve effecten met een wezenlijke invloed op de staat van instandhouding niet optreden;

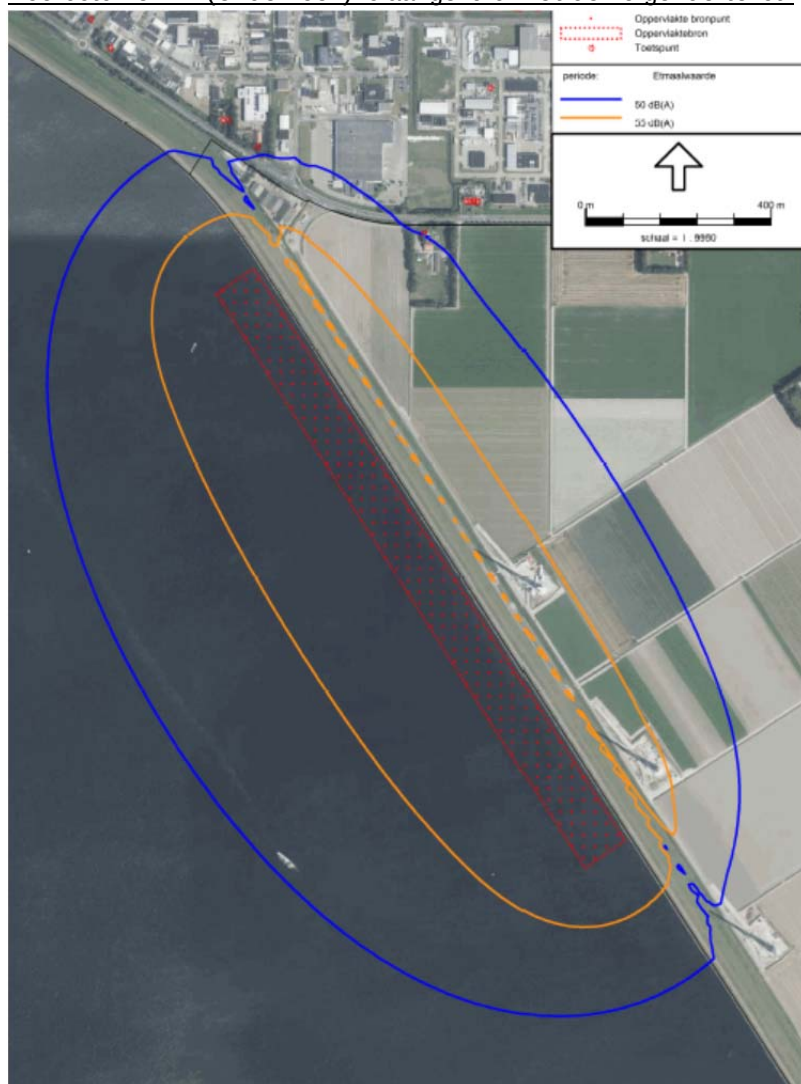
2. Er kan worden aangetoond dat er voor de beoogde ontwikkelingen geen alternatieven zijn die gunstiger uitpakken voor de soorten waarop negatieve effecten optreden; de gehele dijk heeft een vergelijkbare functie zodat alternatieven niet voorhanden zijn.
3. Er kan worden onderbouwd dat voor de beoogde ontwikkelingen een wettelijk belang uit de Habitatrictlijn geldt. De ontheffing kan op basis van dwingende reden van groot openbaar belang worden aangevraagd; Dat hiervan sprake is blijkt wel uit het feit dat Provinciale Staten het project van provinciaal belang hebben verklaard en dat de minister van Infrastructuur en Milieu het project heeft toegevoegd aan bijlage II van de Crisis en Herstelwet en voor de realisatie van het project ontheffing heeft verleend van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Omdat voldaan wordt aan de drie bovengenoemde criteria is het verkrijgen van een ontheffing soortbescherming van de Wet natuurbescherming voor de Maritieme Servicehaven daarom reëel.

- *Natura 2000-gebied: Er is met zekerheid geen sprake van een significant negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer en de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving door de bouw, aanwezigheid en gebruik van de Maritieme Servicehaven.*

De natuurregeling vormt het geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Hoofdstuk 5.7.2 (Onderzoek) is aangevuld met de volgende tekst:



Figuur 5.14: Geluidscontour industrielawaai (blauwe lijn: 50 dB(A), oranje lijn (55 dB(A)).

De geluidbelasting vanwege het industrielawaai op de agrarische bedrijfswoning aan de Domineesweg 29 bedraagt in de bestaande situatie maximaal 50 dB(A). Op grond van de beheersverordening Landelijk gebied (gemeente Noordoostpolder) kan de woning na sloop worden teruggebouwd binnen een strook van 25 meter vanaf de aan de wegzijde gelegen grens van het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak (zie figuur 5.15). Om deze bouw mogelijkheden niet te beperken is de geluidzone zoals die met dit inpassingsplan wordt vastgelegd ter plaatse van die woning aangepast. Dit levert geen belemmering op voor de ontwikkeling van het haventerrein, omdat bij het bepalen van de geluidzone is uitgegaan van een maximale invulling van het gehele haventerrein met bedrijven in milieucategorie 5.1 (worst case scenario).



Figuur 5.15: Uitsnede plankaart Domineesweg 29

Hoofdstuk 5.8.2 (Onderzoek) is vervangen door de volgende tekst:

In het kader van het inpassingsplan is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het resultaat ervan is in bijlage 9 bijgevoegd. Onderstaand volgt een samenvatting hiervan.

De maritieme servicehaven wordt gerealiseerd ten zuiden van Urk, buitendijks, en krijgt een oppervlakte van circa 10 ha. Het grootste deel van het gebied ligt in het IJsselmeer, een klein deel van het plangebied ligt tot over de dijk (Zuidermeerdijk).

Uit het bureauonderzoek blijkt, dat de archeologische verwachting binnen het plangebied vrij specifiek is. In de ondiepe waterbodem zijn met name scheepswrakken uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd en vliegtuigwrakken uit WOII te verwachten. Binnen het plangebied is reeds de ligging van een wrak bekend. Het betreft de Urk 1, een wrak van een houten vissersboot met ijzeren platen dat in de eerste helft van de twintigste eeuw wordt gedateerd.

Op een dieper niveau kunnen steentijdvindplaatsen worden aangetroffen. Voor de steentijdvindplaatsen kan een onderscheid worden gemaakt in de vindplaatsen die in de top van de Formatie van Boxtel kunnen worden aangetroffen (laat-paleolithicum – mesolithicum) en in de top van oeverafzettingen en donken van de voormalige Vechtloop (neolithicum / Swifterbantcultuur). Dat betekent, dat de voorgenomen werkzaamheden aan de ene kant impact hebben op eventueel aanwezige archeologische resten uit het neolithicum in de diepere kleiige afzettingen (Laagpakket van Wormer). Aan de andere kant zijn scheepswrakken en vliegtuigwrakken die zich over het algemeen aan het oppervlak van de waterbodem en in de Zuiderzeeafzettingen mogelijk bedreigde archeologische waarden. De positie van het vermoedelijk 20e-eeuwse wrak Urk 1 is bekend en kan mogelijk binnen de geplande werkzaamheden worden ontzien.

Geadviseerd wordt voor het droge deel van het plangebied geen archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren.

Voor het natte deel wordt geadviseerd archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek Opwater door middel van een gecombineerd onderzoek van side scan sonar, multibeam echoloding en magnetometer, met name bedoeld voor het opsporen van scheepswrakken. Ten behoeve van dit onderzoek dient een Programma van Eisen conform de KNA waterbodems 3.2 te worden opgesteld. Het plangebied dient met een ruime marge van 100 meter

gesurveyd te worden, rekening houdend met eventueel buiten het plangebied liggende archeologische waarden die door de geplande werkzaamheden verstoord kunnen worden. Met betrekking tot het wrak Urk 1 zal onderzocht moeten worden of het ontzien kan worden in het kader van de voorgenomen werkzaamheden. Indien dat niet het geval is, zal in overleg met de bevoegde overheid bepaald moeten worden of een waarderend onderzoek conform de KNA waterbodems nodig is. Het is denkbaar dat meer wrakken ontdekt worden naar aanleiding van het opwater onderzoek en om deze reden is het verstandig besluitvorming omtrent de Urk 1 uit te stellen totdat het hele plangebied is geïnventariseerd.

Op basis van de huidige plannen worden eventueel aanwezige steentijdvindplaatsen niet bedreigd. Wanneer blijkt dat door verandering in de plannen deze wel bedreigd worden, zijn de beschikbare prospectiemethoden voor het opsporen van steentijdvindplaatsen binnen het natte deel beperkt. In theorie kunnen met een opwater booronderzoek met een driehoeksgrid van 40 bij 50 meter vindplaatsen uit de steentijd worden opgespoord, maar dergelijk onderzoek is veelal kostbaar. De vraag kan worden gesteld of de kosten ervan tegen de (maatschappelijke) baten opwegen. Deze afweging is echter aan het bevoegd gezag.

Ook voor vrijgegeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid, dat er tijdens (bagger)werkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Op grond van de Erfgoedwet dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst de bevoegde overheid. Dit is voor het water de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en voor het land de gemeente. Een vondstmelding bij de provinciaal archeoloog kan ook.

Hoofdstuk 5.8.3 (Conclusie) is vervangen door de volgende tekst:

Met het onderzoek is vastgesteld dat het plangebied een archeologische verwachting heeft die gekoppeld kan worden aan verschillende stratigrafische niveaus. De voorgenomen werkzaamheden kunnen aan de ene kant impact hebben op eventueel aanwezige archeologische resten uit het neolithicum in de diepere kleiige afzettingen (Laagpakket van Wormer). Aan de andere kant zijn scheepswrakken en vliegtuigwrakken, die zich over het algemeen aan het oppervlak van de waterbodem en in de Zuiderzeeafzettingen bevinden, mogelijk bedreigde archeologische waarden. De positie van het vermoedelijk begin 20e-eeuwse wrak Urk 1 is bekend en kan mogelijk binnen de geplande werkzaamheden worden ontzien.

Op basis hiervan is in het inpassingsplan een dubbelbestemming voor de bescherming van archeologische waarden opgenomen. Nader archeologisch onderzoek wordt op grond van die regeling uitgevoerd in het kader van de vergunningverlening.

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd in juni 2016. Nadat het onderzoek is afgerond is het plangebied in geringe mate aangepast vanwege de geprojecteerde ontsluiting van het haventerrein op de Domineesweg. Hierdoor zijn gronden ten noorden van de Domineesweg in het plangebied opgenomen. Deze gronden waren geen onderdeel van het akoestisch onderzoek. Voor deze gronden is een archeologische dubbelbestemming opgenomen die is afgestemd op het archeologisch beleid van gemeente Urk (zie paragraaf 6.5.2).

In hoofdstuk 6.5 (Artikelgewijze toelichting) is artikel 7 (Waarde - Archeologie 6) komen te vervallen.

Aan hoofdstuk 7.2 (Economische uitvoerbaarheid) is onderstaande opbouw van financiën toegevoegd.

De economische uitvoerbaarheid van het project is als volgt geregeld en opgebouwd:

In euro's x 1 mln. excl. BTW	Prijspeil 1-1-2017
Projectkosten	
1. Kostenraming	35,1
2. Effect inflatie en rente	19,9
Totaal projectkosten	55,0

Dekking	
1. Projectopbrengsten	48,0
2. ZZL-gelden	7,0
Totaal dekking	55,0
Overschot (+) / tekort (-)	0,0
* De bedragen zijn gebaseerd op een contantewaardeberekening, waarbij de effecten voor inflatie en rente tot rekenkundig einde van de exploitatie (31-12-2059) zijn meegenomen. * De projectopbrengsten zijn gebaseerd op verpachting (erfpacht) * De bedragen zijn exclusief BTW	

Het project MSNF is economisch uitvoerbaar.

Regels

Artikel 1 (Begrippen) is aangevuld met:

risicovolle inrichting: een inrichting waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen een grenswaarde, een richtwaarde voor het risico dan wel een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in genoemd Besluit;

Artikel 3.1 (bestemmingsomschrijving Bedrijventerrein) sub e is als volgt gewijzigd:

een kade voor het laden en lossen van grondstoffen, onderdelen en (half)fabricaten, uitsluitend ten behoeve van maritieme service bedrijven, zoals genoemd onder artikel 3.1 lid a tot en met d.

Artikel 3.2.2 (bouwregels bouwwerken Bedrijventerrein) sub c is als volgt gewijzigd:

de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag ten hoogste 3 meter bedragen.

Artikel 3.5 (specifieke gebruiksregels Bedrijventerrein) sub a-6 is als volgt gewijzigd:

De bruto oppervlakte van de gronden die worden gebruikt als bedrijventerrein zoals bedoeld in lid 3.1 mag ter plaatse van de aanduiding 'maximum oppervlakte (m2)' niet meer bedragen dan aangeduid, waarbij geldt dat overstroombare voorzieningen niet worden meegerekend.

Artikel 3.5 (specifieke gebruiksregels Bedrijventerrein) is aangevuld met:

bedrijven die bij overstroming, wegens de aard van de aanwezige stoffen, milieuschade kunnen veroorzaken zoals inrichtingen vallend onder het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO) mogen slechts worden opgericht indien:

1. de begane grondvloer wordt gebouwd op een peil van minimaal 2,25 meter +NAP, dan wel
2. wanneer een hiermee vergelijkbare bescherming tegen overstroming wordt bewerkstelligd.

Artikel 5.1 (bestemmingsomschrijving Water) is aangevuld met:

overstroombare voorzieningen om schepen te water te laten en uit het water te halen, aansluitend op het Bedrijventerrein.

Artikel 7 (Waarde-Archeologie 6) is komen te vervallen door aanpassing van de begrenzing van de bestemming 'Verkeer'.

Verbeelding

De begrenzing de bestemming 'Verkeer' is op de verbeelding zodanig aangepast, dat deze niet meer over de eigendomsgrens van de Visveiling Urk loopt en er voldoende ruimte is voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Daarmee is ook de archeologische dubbelbestemming Waarde - Archeologie 7 komen te vervallen.

De begrenzing van de bestemming 'Bedrijventerrein' is op de verbeelding zodanig aangepast dat de grens van het bouwvlak conform de ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) ligt op de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone.

Akoestisch onderzoek

Het Akoestisch onderzoek is aangepast naar aanleiding van de verschuiving van de grens van het bouwvlak van het Bedrijventerrein naar de kernzone. Dit nieuwe onderzoek vervangt het Akoestisch onderzoek in het kader van het PIP Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland van 14 september 2016 en is integraal onderdeel van het gewijzigd vastgestelde PIP. Het nieuwe Akoestisch onderzoek is als bijlage 8 van het PIP gevoegd.

Archeologisch bureauonderzoek PIP en MER

Het Archeologisch bureauonderzoek (bijlage 9 van het PIP en bijlage 8 van het MER) is zodanig aangepast dat het voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie, door een scheiding aan te brengen tussen ondiepe waterbodems (waterbodems) en diep gelegen waterbodems (voormalige landbodems). Voor de ondiepe waterbodems is ingaan op gespecificeerde maritieme verwachting in het plangebied. Voor de diep gelegen waterbodems is een gespecificeerd verwachtings(lagen)model opgesteld waarbij wordt ingegaan op (geëxtrapoleerde) specifieke geo-archeologische data. In het advies voor vervolgonderzoek is ingegaan op methoden/technieken om de gespecificeerde mariene verwachting te toetsen. Verder wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren om de verwachting voor vindplaatsen uit de steentijd in de voormalige landbodems te toetsen, aangezien een dergelijk onderzoek kostbaar is en deze resten naar verwachting niet aangetast zullen worden door voorgenomen ingreep.

Het nieuwe Archeologisch bureauonderzoek vervangt het Archeologisch bureauonderzoek in het kader van het PIP en MER Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland van 21 juni 2016 en is integraal onderdeel van het gewijzigd vastgestelde PIP en MER. Het nieuwe Archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 9 van het PIP en bijlage 8 van het MER gevoegd.

Aanvulling Ecologie

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is het MER voor wat betreft het natuuraspect op een aantal punten aangevuld. Deze aanvulling is beschreven in bijlage 14 van het Inpassingsplan en omvat de volgende onderwerpen:

- permanente en tijdelijke effecten op de visetende watervogels (fuut en grote zaagbek2) en kuifeend in het Natura 2000-gebied IJsselmeer en aandacht voor de extra maatregel 'luwtegebied';
- de aantasting van het leefgebied van de meervleermuis;
- de effecten van de aanlegwerkzaamheden op de broedvogels.

Deze oplegnotitie is integraal onderdeel van het gewijzigd vastgestelde PIP en MER en is als bijlage 14 bij het PIP gevoegd.

Deel F Bijlagen

F1. Ingediende zienswijzen

F2. Verslag hoorzitting gemeenteraden Noordoostpolder en Urk

F3. Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Van: Teun Visser <T.Visser@visveilingurk.nl>
Verzonden: maandag 14 november 2016 8:49
Aan: INFOPUNT INFOPUNT
CC: Teun Visser; D.G. Schutte
Onderwerp: Zienswijze Maritime service haven noordelijk Flevoland
Bijlagen: detail tekening ontsluiting service haven.pdf.DRF; overzicht tekening service haven.pdf.DRF

Aan Provincie Flevoland,

Goedemorgen,

Middels deze mail wil ik namens de Visveiling Urk een zienswijze inbrengen aangaande het ontwerp-inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Dit is mede naar aanleiding van het bezoek van de Provincie Flevoland aan ons, door mevr. Sandra van der Vegt. In bijlage vindt u een overzicht en een detailtekening van de servicehaven en de ontsluiting ervan.

In de detailtekening is de ontsluiting van de servicehaven geregeld door een rotonde, dat houdt in dat al het zware vrachtverkeer naar ons bedrijf toe, zijnde 75 miljoen kilo vis per jaar hier ook overheen moet gaan. Daar dit allemaal vrachtauto's zijn met een treingewicht van 50 ton dient de rotonde dusdanig groot van diameter te zijn dat deze er ook makkelijk door kunnen rijden.

Vanuit mijn kantoor zie ik dagelijks het verkeer op de N352 voorbijkomen, en in de 19 jaar dat wij daar nu zitten zie ik met regelmaat de "net niet ongelukken" doordat de kruising met de afslag Westwal net door de bocht heen ligt en voertuigen vanaf de snelweg soms te laat zien dat er zware vrachtauto's net afslaan of juist optrekken vanaf de Westwal naar de snelweg toe, en zich dan vergissen in de snelheid en de korte afstand tot het stilstaande voertuig. De oplossing is om de beoogde rotonde meer richting de dijk verplaatsen zodat deze meer in het zicht van het aankomende verkeer ligt.

Tot zover ons advies in dezen, voor de beoogde ontsluiting.

Bezwaar maak ik tegen de plaatsing van de beoogde rotonde zoals is aangegeven op de detailtekening waarvan een deel op ons terrein is getekend. Wij hebben een rijroute op eigen terrein voor ons gebouw langs en is geen ruimte over om hier iets vanaf te halen. Wij hebben dus geen grond beschikbaar wat gebruikt zou kunnen worden voor het ontsluiten van de servicehaven. Ik verzoek u om hier rekening mee te houden in de verdere plannenmakerij.

Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van deze mail, en verzoek u mij op de hoogte te houden van het verdere verloop in dezen.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groeten / Best regards

Teun Visser
Directeur

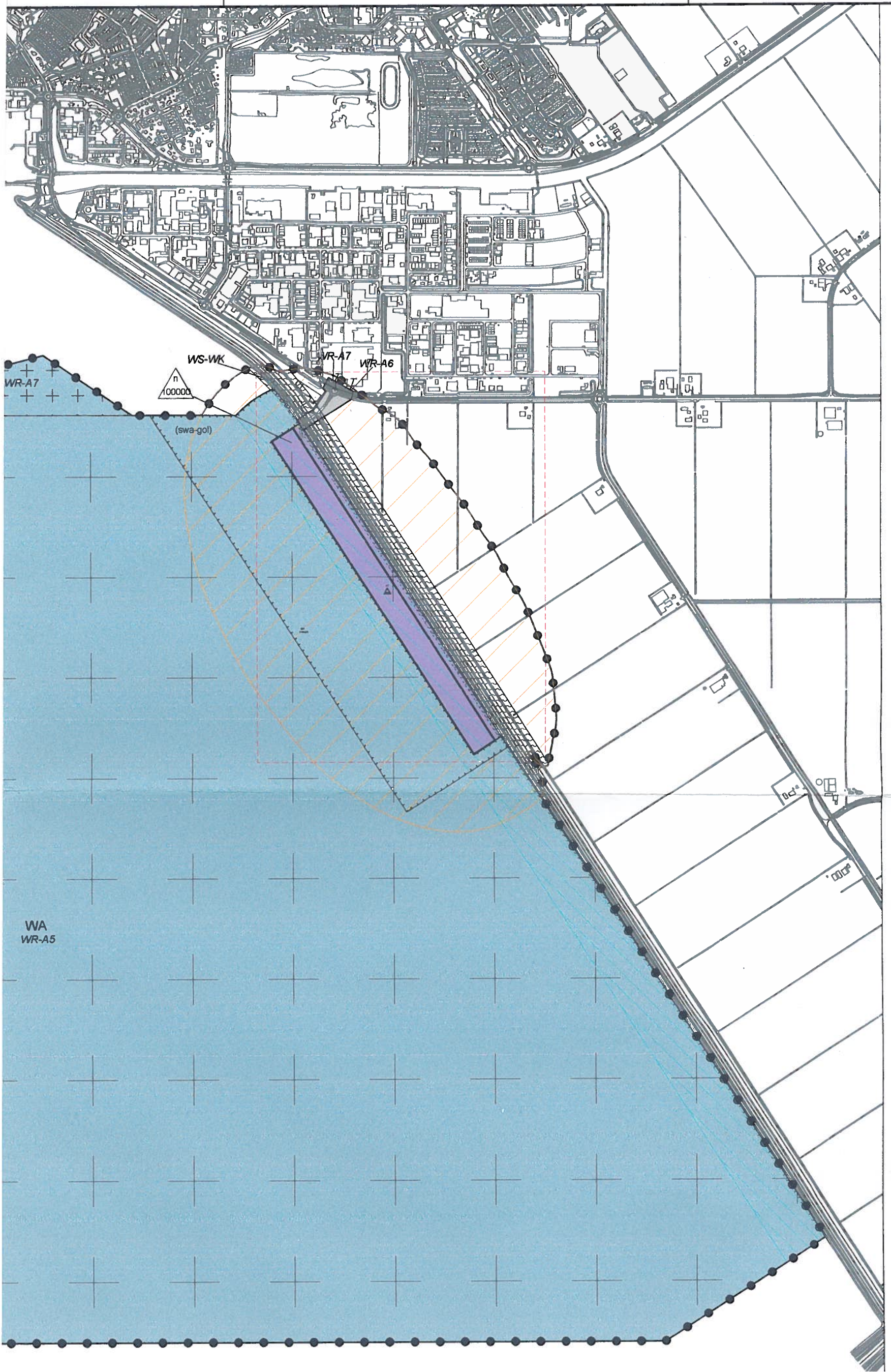


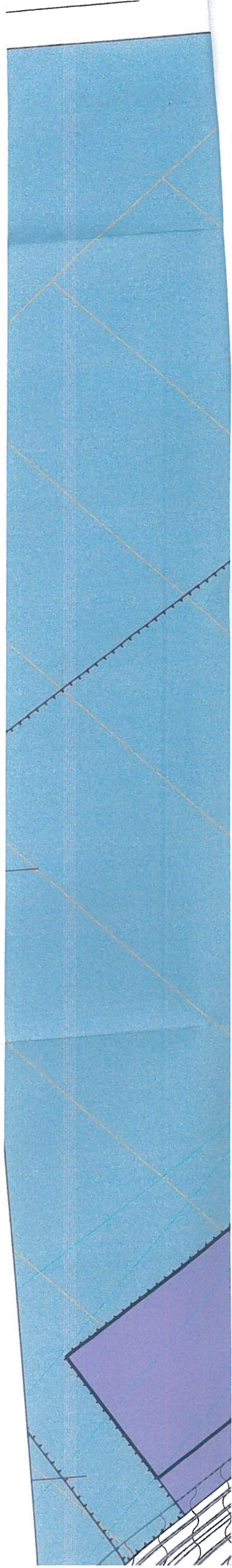
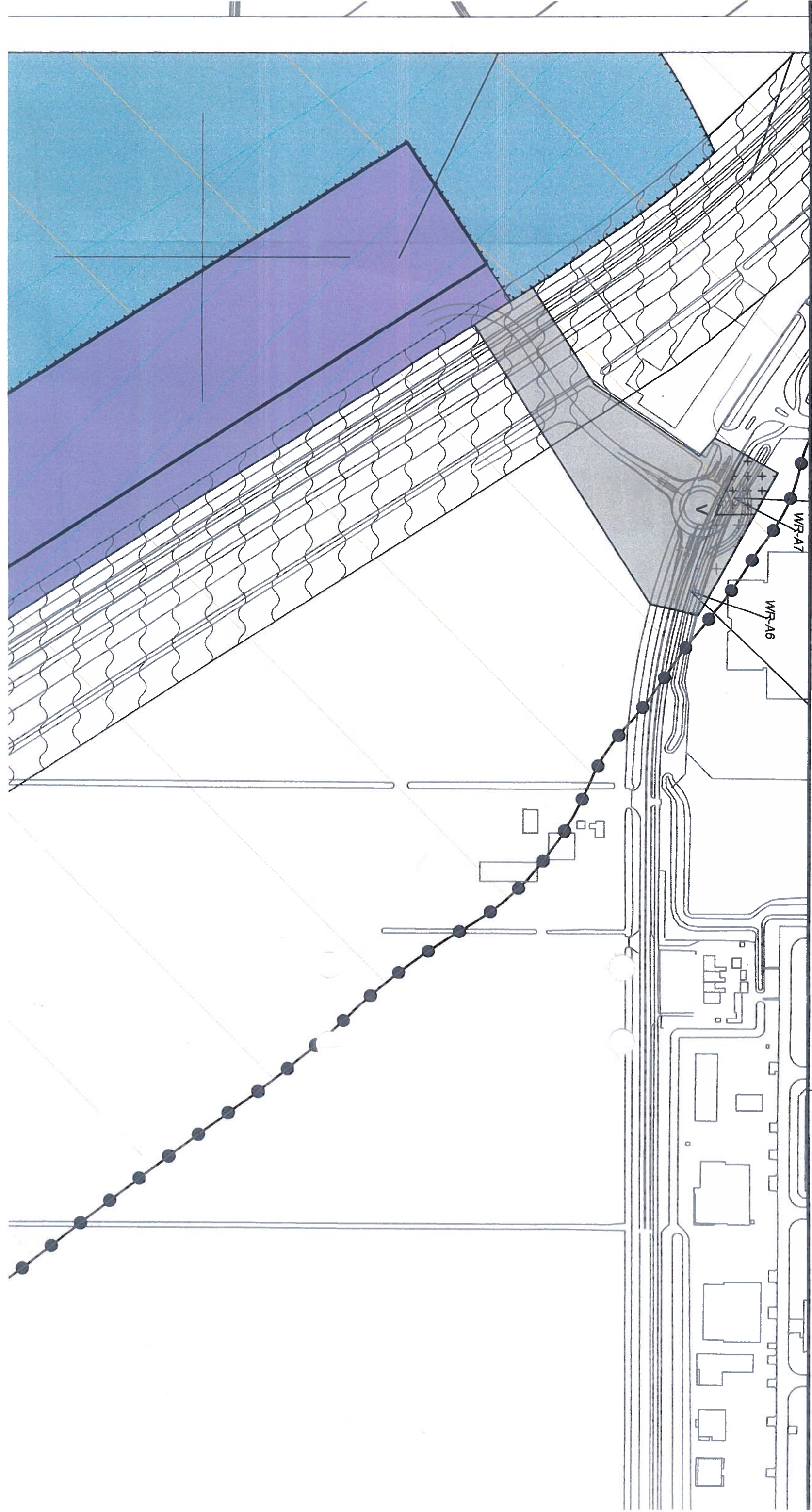
Visveiling Urk

Locatie Urk
Westwal 2 8321WG
Postbus 17 8320AA
Urk – Nederland

Locatie Harlingen
Nieuwe Vissershaven 25
8861NX
Harlingen - Nederland

T 0031 527 689 789
F 0031 527 689 799
E t.visser@visveilingurk.nl





Provincie Flevoland
Afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Onderwerp

Zienswijze MSNF

Uw kenmerk

1946860

Ons kenmerk



2016.07681

Bijlage

I

Inlichtingen

M. Bogerd

Datum

- 7 DEC 2016

Doorkiesnummer

0527-689862

Geachte dames/heren,

Wij ontvingen van u de kennisgeving dat Provinciale Staten op 26 oktober 2016 het ontwerp inpassingsplan (hierna: ontwerp-PIP) en Milieueffectrapport (hierna: MER) ten behoeve van de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland heeft vastgesteld. U geeft aan dat in de periode tot 21 december 2016 zienswijzen kenbaar gemaakt kunnen worden. Met deze brief willen wij onze zienswijze met betrekking tot het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan aan u kenbaar maken.

Waardering

Allereerst willen we onze waardering uitspreken voor de inzet van de provincie om te komen tot dit Inpassingsplan. Het is fijn om te zien dat een provinciale organisatie met vereende krachten in staat is om in een rap tempo tot een Provinciaal Inpassingsplan te komen voor dit project. Ook de provinciale inzet om een Maritieme Servicehaven in Noordelijk Flevoland te realiseren spreekt ons bijzonder aan.

Ingediende zienswijze

Bij brieven van 26 mei 2016 heeft de gemeente Urk gereageerd op de notitie MER en de uitgangspuntennotitie met betrekking tot het Provinciaal Inpassingsplan MSNF. Gelet op het feit dat deze zienswijze niet (geheel) is overgenomen in het voorliggende ontwerp PIP, beschouwen wij voornoemde reactie/zienswijze als hierbij herhaald en ingelast. Voor de volledigheid is deze reactie als bijlage toegevoegd.

Alvorens inhoudelijk op het ontwerp PIP in te gaan, merken wij op dat wij het betreuen dat de Provincie tot op heden de casus "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" niet in een breder kader heeft willen beschouwen. Vanuit de gemeente Urk is daar diverse malen (waaronder in voornoemd schrijven) op gewezen. Min of meer solitair is door de provincie hard gewerkt aan dit dossier zonder oog te hebben voor andere ontwikkelingen in (de nabijheid van) Urk. Die haven staat niet op zich maar maakt onderdeel uit van een groter geheel, waaronder de ontwikkeling van

woonwijk "Schokkerhoek", de ontsluiting van Noordelijk Flevoland en Urk in het bijzonder en het "Binnendijks maritiem bedrijventerrein" bij Urk. In het PIP mist de gemeente Urk de integrale benadering ten aanzien van deze andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Verbeelding

De gemeente merkt op dat er een geografische plaatsbepaling (verbeelding) bij het PIP ontbreekt terwijl dit een onlosmakelijk en bindend onderdeel van het plan is. Door deze omissie heeft de gemeente Urk geen kennis kunnen nemen van de exacte locatie van onder meer de haven en de ontsluitingsweg en kunnen daar dan ook in dit kader geen opmerkingen over maken. Dit recht behoudt de gemeente Urk zich dan ook voor.

Milieu

Uit het PIP blijkt dat volgens de planregels bedrijven zijn toegestaan in milieucategorie 3 tot en met 5.1. Vanwege de nadelige effecten van een dergelijk zware categorie op de woongebieden van Urk, voor deze categorie geldt een richtafstand van 500 meter, vragen wij ons af in hoeverre deze zware categorie nodig is om de huidige bedrijven uit het consortium planologisch te faciliteren. Ingeval deze hoge categorie slechts nodig is om de scheepswerf mogelijk te maken, is ons voorstel enkel de scheepswerf te bestemmen en de "ruime" 5.1 categorie te laten vervallen. Ingeval dit noodzakelijk is, pleit de gemeente Urk er voor bepalingen in het PIP op te nemen (zoals maximaal geluidsniveau) die er toe leiden dat de leefkwaliteit op Urk gewaarborgd blijft.

Daarnaast leidt de huidige redactie van artikel 3.1 tot verwarring, er wordt enerzijds verwezen naar de staat van bedrijfsactiviteiten terwijl anderzijds in het artikel zelf een opsomming van de mogelijkheden wordt gegeven. Daarbij merkt de gemeente Urk op dat deze lijst bijzonder beperkt is en toegespitst op de samenstelling van het huidige consortium. Dit heeft als consequentie dat wanneer één van de huidige deelnemers van het consortium na vaststelling van het PIP zich om welke reden dan ook uiteindelijk niet vestigt in de haven, de herinvulling wordt bemoeilijkt door de beperkte planologische mogelijkheden die het PIP nu biedt. Dit bemoeilijkt ook de exploitatiebaarheid van de haven.

Verkeersintensiteit

In het PIP wordt gesteld dat de realisatie van de MSNF slechts een beperkte toename van de verkeersintensiteiten oplevert en autonoom niet tot knelpunten leidt. Vervolgens wordt gesteld dat er door de ontwikkeling van Schokkerhoek de I/C verhouding dusdanig toeneemt dat er sprake is van een matige verkeersafwikkeling met dagelijkse filevorming maar dat daarvoor in het kader van de ontwikkeling van Schokkerhoek een oplossing wordt gezocht. De gemeente Urk betwist dit. Zoals zowel hiervoor reeds aangegeven alsmede in ons schrijven van vrijdag 18 november 2016 (zie bijlage), is de veronderstelde matige verkeerskwaliteit niet het gevolg van Schokkerhoek maar het gevolg van de autonome groei van Urk waaronder de MSNF.

De gemeente stelt zich dan ook op het standpunt dat de provincie ten aanzien van het verkeer (los van het feit dat de aantallen die in het onderzoek worden genoemd haar onwaarschijnlijk voorkomen en het feit dat deze "matige" verhouding merendeels het gevolg is van het niet meer actuele beleid van de provincie ten aanzien van de wegcapaciteit) niet kan volstaan met een enkele verwijzing naar de ontwikkeling van Schokkerhoek. Dit is een te eenzijdige benadering van de materie. Bovendien ligt er momenteel een vigerend bestemmingsplan Waterschapswijk op grond waarvan ook al verkeer wordt afgewikkeld over de Domineesweg. Dit is niet meegenomen in het

uitgevoerde onderzoek. Zoals de gemeente Urk reeds heeft aangegeven, zal de oplossing voor het verkeer moeten worden gezocht in een grotere, robuuste oplossing, zijnde een goede verkeersafwikkeling voor geheel Urk. De gemeente Urk wil hier vanzelfsprekend in mee denken en aan mee werken.

Op- en overslag/ publieke kade

De gemeente Urk betreurt het dat er geen enkele planologische mogelijkheid in het PIP wordt geboden voor op- en overslag, dit mede vanwege het feit dat uit het bij het PIP behorende rapport van Ecorys blijkt dat er sprake is van een verdrievoudiging van de het overslagvolume in de regio Urk. Het is dan ook vreemd dat een dergelijke groei van "gebiedseigen" overslag (Noordelijk Flevoalnd) niet verder wordt gestimuleerd dan wel wordt gefaciliteerd.

In dit kader bevreemdt het de gemeente Urk ook dat in het PIP planologisch geen ruimte wordt geboden voor een loswal "publieke kade". De gemeente Urk hecht groot belang aan een publieke kade waar ook door niet in de haven zelf gevestigde ondernemers aan de kade gewerkt kan worden. Deze publieke kade is met name van belang voor het achter de haven geprojecteerde binnendijkse maritieme bedrijventerrein waar zich maritieme bedrijven kunnen vestigen die niet direct noodzakelijk aan de kade gevestigd hoeven te zijn maar wel een relatie hebben met de haven. De gemeente Urk ziet een loswal/publieke kade dan ook graag planologisch opgenomen in het PIP.

Daarenboven blijkt uit de huidige formulering van het PIP dat medegebruik van de private kade door niet in de haven gevestigde bedrijven niet is toegestaan. De gemeente Urk vindt dit een vergaande vorm van beperking van bedrijfsuitoefening. Voor daadwerkelijke economische structuurversterking zijn brede en multifunctionele gebruiksmogelijkheden noodzakelijk.

Ontsluiting haven

Uit het PIP blijkt dat de haven middels één ontsluitingsweg wordt ontsloten. De gemeente Urk is van mening dat met de keuze voor één ontsluitingsweg van en naar het haventerrein de veiligheid niet geborgd is. Wanneer zich een incident voordoet op deze ontsluitingsweg is de haven niet te bereiken voor hulpdiensten. De gemeente pleit dan ook voor een extra ontsluiting voor noodgevallen. Overigens is de exacte locatie ons niet bekend vanwege het ontbreken van de verbeelding.

Reikwijdte van PIP

In de begeleidende stukken wordt gesproken over een termijn van 10 jaar waarin de provincie bevoegd gezag is in het aangegeven plangebied. De gemeente Urk opteert voor een kortere periode, zo mogelijk gekoppeld aan een toekomstige grenscorrectie, waarna het bevoegd gezag overgedragen kan worden. Dit mede vanwege het feit dat binnen de Omgevingswet ook geen termijn meer gekoppeld is aan het bestemmingsplan.

Visserij

Overigens merkt de gemeente terzijde op dat in de stukken het beeld wordt geschetst dat het slecht gaat met de visserijsector. Wij betreuren het dat onterecht een dergelijk negatief beeld wordt gecreëerd. De werkelijkheid is namelijk het tegenovergestelde: de innovatie en doorontwikkeling in de sector is volop en succesvol gaande. Dit blijkt ook uit de explosief

groeierende vraag naar bedrijfsterrein voor de visverwerkende bedrijven. Kortom, het gaat weer goed in de Visserij.

Tenslotte

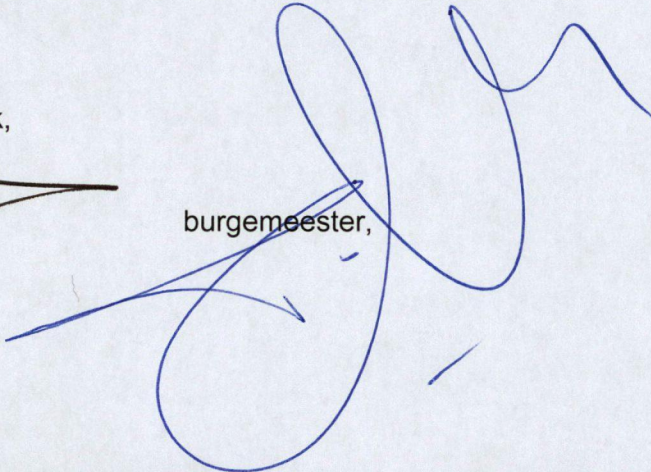
De gemeente Urk is content met het feit dat er een PIP MSNF ter inzage ligt maar is van mening dat het huidige ontwerp op bepaalde cruciale onderdelen aanpassing heeft.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Urk,

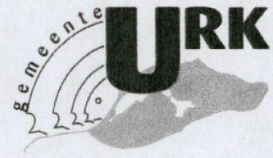
/secretaris,

burgemeester,



Kopie aan:

Kopie



Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Onderwerp

Uitgangspunten provinciaal inpassingsplan
Uw kenmerk

Bijlage

-
Inlichtingen

Datum

26 MEI 2016

Doorkiesnummer



2016.03251

mw.mr. I.M. Westhoff 0527 689944

Geacht College,

Sinds 13 april 2016 ligt de door u opgestelde "Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan" ter inzage. Middels dit Provinciaal Inpassingsplan zal de realisatie van een Maritieme Servicehaven in de nabijheid van Urk planologisch mogelijk worden gemaakt.

Na bestudering van deze Uitgangspuntennotitie brengen wij hierbij onze zienswijze bij u onder de aandacht. In onze zienswijze zullen wij de hoofdstukindeling van de notitie volgen.

De gemeente Urk heeft tevens een zienswijze ingediend naar aanleiding van de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau". Aangezien deze Uitgangspuntennotitie dient als basis voor de NRD MSNF en dan ook als aanleiding in de NRD is overgenomen, zullen wij onderhavige zienswijze dan ook als bijlage toevoegen bij onze zienswijze op de NRD MSNF.

Alvorens inhoudelijk op de Uitgangspuntennotitie in te gaan, willen wij opmerken dat wij procesmatig graag zien dat de samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken overheden eerst zal worden getekend alvorens onderhavige notitie zal worden vastgesteld. Graag blijven wij nauw betrokken bij het vervolg van de procedure.

Onze zienswijze spitst zich met name toe op de aanleiding van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan. Zowel in de Inleiding als in hoofdstuk 2 wordt aangegeven dat de aanleiding voor het Provinciaal Inpassingsplan ligt in de beperktheid van de bestaande haven Urk. Naar onze overtuiging ligt de aanleiding echter in de maritieme ambitie van de provincie (als uitvloeisel van de versterking van de economische positie van Noordelijk Flevoland) hetgeen ook de inzet van het Provinciaal Inpassingsplan rechtvaardigt. Het is meer dan een bovenlokaal belang dat hier speelt, er is sprake van een provinciaal en zelfs regionaal belang! Naar onze mening wordt dat hogere belang in onderhavig stuk onvoldoende onderkend.

De Maritieme Servicehaven is van groot belang voor Flevoland en versterkt de positie van de provincie Flevoland in het vervoer over water. Ook draagt de haven bij aan de maritieme en nautische positionering van Flevoland in Nederland.

Daarnaast wordt er in dit stuk ook al wat gezegd over de visie op de bestaande haven van Urk terwijl de gemeente Urk daar zelf nog een visie op moet ontwikkelen.

Gemeentehuis
Singel 9
8321 GT Urk

Postadres
Postbus 77
8320 AB Urk

Telefoon
0527-689868

Fax
0527-689898

E-mail
gemeente@urk.nl

Website
www.urk.nl

Ten aanzien van de ruimtelijke uitgangspunten van de haven (hoofdstuk 2.1) valt ons een aantal zaken op. Ten eerste wordt het mogelijk gemaakt om bedrijven met een milieucategorie van maximaal 5.3 in/nabij de haven te vestigen. Een dergelijk zware milieucategorie is 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. Wij verzoeken u dan ook deze categorie naar beneden bij te stellen waarbij uiteraard rekening moet worden gehouden met bedrijfsactiviteiten van het consortium.

Daarnaast wordt aangegeven dat de "ontsluitingsweg" een uitgangspunt is. De locatie van de ontsluitingsweg is echter nog niet bekend, wij adviseren dan ook eerst de verschillende varianten te bezien, mede gelet op het feit dat de ontsluiting van Urk en de ontsluiting van de MSNF nauw met elkaar samenhangen.

Bij het profiel van de activiteiten wordt een openbare loswal niet genoemd. De gemeente Urk heeft echter aangegeven belang te hebben bij een dergelijke openbare loswal en ziet deze dan ook graag opgenomen in het profiel. Tevens merken wij op dat bij het profiel van de haven op- en overslagactiviteiten nadrukkelijk worden uitgesloten. Wij zien deze mogelijkheid echter graag opgehouden en willen daar nog nader met u over van gedachten wisselen.

In hoofdstuk 2.3 wordt de bestaande planologisch-juridische situatie beschouwd. Hierbij wordt alleen het bestemmingsplan "Bedrijventerrein" van de gemeente Urk genoemd. Wij vragen ons af waarom in dat kader de bestemmingsplannen IJsselmeer, Buitengebied en het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan Schokkerhoek (voorheen Waterschapwijk) niet worden meegenomen.

In hoofdstuk 2.4 staat aangegeven op welke onderdelen het ontwerp wordt beoordeeld, de wijze van ontsluiten staat hier naar onze overtuiging onterecht niet in opgenomen.

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.

Daarnaast vragen wij ons af in hoeverre het in de structuurvisie 2035+ van de Gemeente Urk geprojecteerde binnendijsk bedrijventerrein wordt meegenomen bij de uitgangspunten van het Provinciaal Inpassingsplan.

Wij gaan er vanuit dat onze zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van onderhavige Uitgangspuntennotitie.

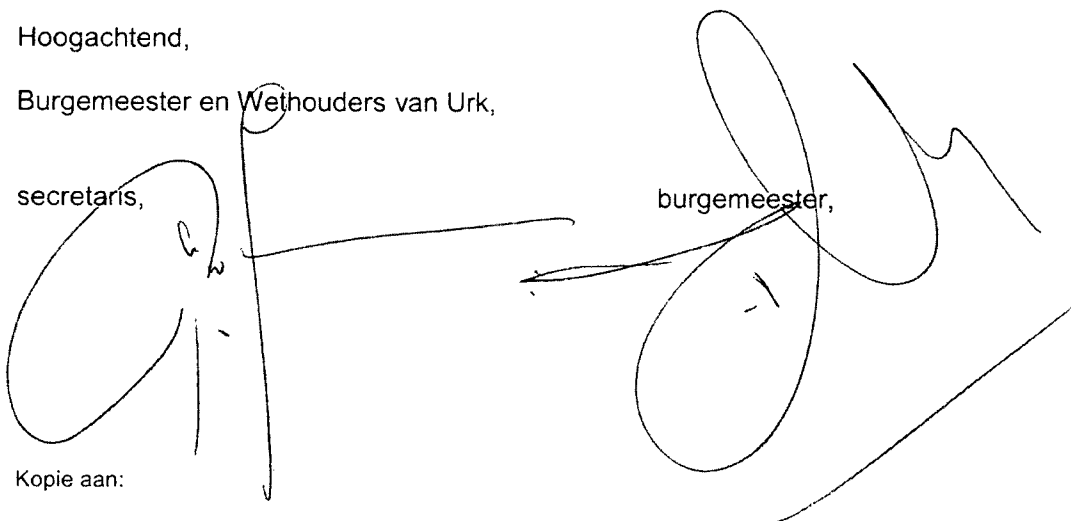
Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Urk,

secretaris,

burgemeester,

Kopie aan:



D. Petrusma
Griffier

Aan de voorzitter Statencommissie Economie
p/a Postbus 55
8200 AB Lelystad

Onderwerp: brief zienswijze maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland

Leden van de Staten van Flevoland,

De raad van de gemeente Dronten wil u allereerst danken voor de mogelijkheid gehoord te worden over het Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Voor de raad een geheel nieuwe ervaring.

Om vorm te geven aan de uitnodiging heeft het presidium in Dronten gekozen voor een opzet waar geopteerd is voor een schriftelijke reactie aan uw commissie en waar wordt afgezien van een mondelinge toelichting.

Er is een brief aan de raad opgesteld die een toelichting gaf op het voorgestelde proces en waarin de concept zienswijze werd verwoord. Tijdens de commissiebehandeling op 1 december jl. zijn de partijen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken t.a.v. het proces en om "wensen en bedenkingen" te formuleren die mogelijk zouden kunnen leiden tot aanvullingen c.q. aanpassingen van de concept zienswijze.

Bij de behandeling van de commissieagenda bleek geen van de partijen nadere behoefte te hebben te spreken over het voorgestelde proces noch over de concept zienswijze. Daarmee luidt de zienswijze van de raad van Dronten als volgt:

'De directe belangen voor Dronten zijn beperkt. Er hebben zich geen Dronter bedrijven aangemeld bij de provincie als belangstellende voor een plek binnen de nieuwe haven. Maritieme bedrijven als Gicom hebben zelf binnen onze gemeente (Ketelhaven en haven Biddinghuizen) voldoende planologische mogelijkheden om hun maritieme activiteiten te ontplooiën. De haven kan natuurlijk wel van indirect economisch belang zijn voor Dronten in de toeleverende sfeer. Dronten hecht er echter aan dit project vanwege de versterking van het economische maritieme klimaat in de regio.

Voor de realisatie van de haven zetten de gemeente Urk en Noordoostpolder hun 'Zuiderzeegelden' in voor een bedrag van € 2.500.000,00. Dronten speelt geen rol in de financiering en/of exploitatie van de haven.'

Tot zover de reactie van de raad van Dronten op het Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

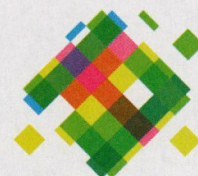
De raad wenst u veel wijsheid toe bij uw verdere besluitvorming.

Hoogachtend,

de griffier van Dronten



D. Petrusma MMC



gemeente
NOORDOOSTPOLDER

Provincie Flevoland
Afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Uw bericht van
2 november 2016

Uw kenmerk
1946860

Zaaknr. / documentnr.
439299 / 441052

Datum
12 december 2016

Onderwerp
Zienswijze Maritieme
Servicehaven Noordelijk
Flevoland

Bijlagen
geen

Inlichtingen
dhr. R. van den Belt (0527-63 33 81)

Beste heer/mevrouw,

Wij ontvingen van u de kennisgeving dat Provinciale Staten op 26 oktober 2016 het ontwerp-inpassingsplan (hierna: ontwerp-PIP) en Milieueffectrapport (hierna: MER) ten behoeve van de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland heeft vastgesteld. U geeft aan dat er van 10 november 2016 tot en met 21 december 2016 zienswijzen kenbaar gemaakt kunnen worden.

De provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder werken in samenwerking met de gemeente Dronten, Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland aan de realisatie van een Maritieme Servicehaven. Op 17 november 2015 verzocht onze raad u om de Maritieme Servicehaven mogelijk te maken door een inpassingsplan te maken. In de samenwerkingsovereenkomst, die op 1 september 2016 door de gemeenten Urk, Noordoostpolder, Dronten en de provincie Flevoland is ondertekend zijn nadere afspraken gemaakt over hoe dit gerealiseerd kan worden.

In uw brief van 14 september 2016 geeft u aan dat onze raad in de gelegenheid gesteld wordt om gehoord te worden over het inpassingsplan. In overleg met uw griffie is afgesproken dat onze raad op 14 december 2016 door Provinciale Staten gehoord kan worden. Via het indienen van een zienswijze kunnen wij onze inbreng formeel maken. Deze brief is onze zienswijze. In ons besluit van 12 december 2016 hebben wij wethouder Hans Wijnants gemachtigd om op deze hoorzitting namens onze raad de zienswijze nader toe te lichten.

Wij staan positief tegenover de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven

Wij zien de Maritieme Servicehaven als een belangrijke kans om de groei in de maritieme serviceverlening op Urk te kunnen blijven faciliteren en te komen tot economische structuurversterking in Noordelijk Flevoland. Dit blijft onverkort onze inzet. Wij maken niettemin van deze gelegenheid gebruik om enkele punten van zorg uit te spreken.

Er is geen sluitende businesscase

In de toelichting bij het inpassingsplan moet de economische uitvoerbaarheid van het plan aangetoond worden. Van het maken van een exploitatieplan kan onder een aantal voorwaarden worden afgezien. Een van deze voorwaarden is dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. In paragraaf 7.2 van het ontwerp-PIP wordt gesteld dat tussen de provincie en toekomstige afnemers voor de vaststelling van het inpassingsplan een anterieure overeenkomst wordt gesloten. Hierdoor zou het kostenverhaal voldoende verzekerd zijn.

Er is ons vooralsnog niet gebleken dat een dergelijke overeenkomst gesloten is. In tegendeel zelfs. Op 17 oktober 2016 ontvingen wij een afschrift van uw brief aan de gemeente Urk. Hierin is aangegeven dat de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven een onrendabele top kent. Wij menen dat het inpassingsplan niet eerder vastgesteld kan worden dan dat er sluitende afspraken liggen over de exploitatie. In dit verband wijzen wij op de samenwerkingsovereenkomst waarin wij hebben aangegeven maximaal €2.500.000,- subsidie uit het programma Zuiderzeelijngelden beschikbaar te stellen *mits* er een sluitende businesscase ligt.

Omdat de economische haalbaarheid nog niet is aangetoond zijn wij genooddaakt om nu een zienswijze in te dienen. Doen wij dit niet, dan verspelen wij mogelijk de gelegenheid om in geval van een niet sluitende exploitatie in beroep te gaan op dit punt.

Wij maken ons zorgen over de effecten van de haven op de omliggende infrastructuur

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de verkeerseffecten van de Maritieme Servicehaven op de omliggende infrastructuur. Wij menen dat hierbij meer rekening moet worden gehouden met de integrale effecten van een aantal ontwikkelingen in dit gebied (zoals de ontwikkeling van Schokkerhoek) op de omliggende infrastructuur. Wij maken ons vooral zorgen over de belasting van de Domineesweg en de ontsluiting van A6 en N50. Graag zouden wij zien dat de provincie duidelijk maakt hoe zij de ontsluiting en bereikbaarheid van dit gebied waarborgt vanuit haar autonome taak als wegbeheerder.

Wij zien graag mogelijkheden voor reguliere overslag en een publieke kade terug komen in het inpassingsplan

De bijdrage van de gemeente Noordoostpolder uit het programma Zuiderzeelijngelden wordt gedaan met het oog op economische structuurversterking. Wij denken dat de mogelijkheid van (beperkte) overslag en een publieke kade daarnaast voor een extra economische impuls voor Noordelijk Flevoland kunnen zorgen. Wij pleiten daarom voor een uitbreiding van de toegestane categorieën van bedrijven in de regels van het PIP.

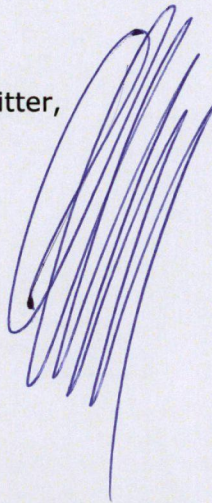
Wij vragen betere borging van de landschappelijke inpassing

In het kader van het vooroverleg hebben wij ambtelijk onze zorgen gedeeld over de landschappelijke inpassing van de Maritieme Servicehaven. De onder het ontwerp-PIP en de MER liggende (summiere) Landschapsanalyse is op onderdelen aangepast naar aanleiding van onze opmerkingen. Desalniettemin willen wij de landschappelijke inpassing van de Maritieme Servicehaven beter geborgd zien in het inpassingsplan.

Tot slot

Wij gaan over bovenstaande punten graag nader met u in overleg.

Met vriendelijke groet,
namens de gemeenteraad,
de griffier, de voorzitter,



Provincie Flevoland
t.a.v. de afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

uw brief van

uw kenmerk



ons kenmerk
U16-100910

datum

behandeld door
JGC de Grootte

doorkiesnummer
0320 - 278754

bijlagen

14 DEC. 2016
dossiernummer

onderwerp

Ontwerp Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

pr-nummer

Geachte heer/mevrouw,

Op 27 mei heeft het college van de gemeente Lelystad een reactie ingediend op de Uitgangspuntennotitie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Inmiddels heeft de provincie het Ontwerp Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland ter inzage gelegd. In lijn met de reactie die het college van de gemeente Lelystad op 27 mei heeft gegeven, wenst de gemeente nogmaals te benadrukken dat ongewenste concurrentie met Flevokust in het bestemmingsplan uitgesloten dient te worden. Dat betekent concreet dat op- en overslag van containers expliciet wordt uitgesloten en dat op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland alleen bedrijfsactiviteiten gericht op dienstverlening in de maritieme sector worden toegestaan. Wij vertrouwen er op dat dit in het bestemmingsplan op de juiste wijze wordt opgenomen.

Wij wensen u succes met het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure.

Hoogachtend,

het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

P.C. Klooster, locosecretaris

I.R. Adema

Gedeputeerde Staten Flevoland,
Afdeling Gebiedsprogramma's en Europa,
Postbus 55,
8200 AB Lelystad

Lelystad, 19 december 2016

Kenmerk: 160447

Betreft: Zienswijze Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Stichting Flevo-landschap

Vlotgrasweg 11 8219 PP Lelystad

Postbus 2181 8203 AD Lelystad

tel. 0320 - 286111

e-mail info@flevolandschap.nl

www.flevolandschap.nl

SNS Bank 94.11.71.744

IBAN NL87 SNSB 0941 1717 44

KvK Lelystad 410 239 12

N a t u u r d i c h t b i j

**HET FLEVO
LANDSCHAP**

Geacht College,

Het Flevo-landschap heeft met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerp Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en de bijbehorende Milieueffectrapportage.

Wij onderschrijven vanuit landschappelijke overwegingen de keuze voor de L-variant als voorkeursvariant. Deze havenvorm tast de zichtlijnen het minst aan. Tegelijkertijd blijven wij het jammer vinden dat de kustlijn tussen de Ketelburg en Urk minder eenduidig en gaaf wordt, doordat bundelen van Flevokust en de Maritieme Servicehaven op de locatie Flevokunst niet wenselijk of haalbaar is.

Vanuit de Handreiking Ruimtelijke kwaliteit IJsselmeergebied 2011 en vanuit de ambitie Duurzaamheid bij aanleg, inrichting en gebruik in het Inpassingsplan, verzoeken wij u te kiezen voor een natuurinclusief ontwerp.

In dit natuurinclusief ontwerp dienen ons inziens in elk geval de volgende onderdelen te worden opgenomen:

- De strekdam aan de binnenzijde voorzien van een zachte zandoever. De zachte oever kan begroeid raken met planten en daarmee habitat voor vis, maar ook meer diversiteit in voedsel voor duikvogels bieden.
- In de havenkom een rustige plek voor watervogels vrijhouden, zeker bij koude. Bij harde wind en vorst zoeken Grote zaagbekken en Nonnetjes, maar ook Kuifeenden vaak een beschutte plek. De havenkom biedt deze bij ZW-west wind en in mindere mate bij O-wind.
- Aanbrengen en gebruiken van vogel- en met name vleermuisvriendelijke verlichting, die zo beperkt mogelijk aanwezig is en "naar binnen" schijnend wordt aangebracht. Indien er 's nachts geen havenactiviteit is, de verlichting uitdoen.
- Opnemen van verblijfplaatsen voor vleermuizen en vogels in de gebouwen.

Daarnaast willen we hier wijzen op het proces van de verduurzaming van de beroepsvisserij. Iets dat veel Urkers na aan het hart ligt. Mochten er visgronden verloren gaan door de aanleg van de haven, dan willen we pleiten dat eventuele visserijcompensatiegelden worden ingezet voor de verduurzaming van de beroepsvisserij.

In de hoop met deze zienswijze bij te dragen tot een zo goed mogelijke borging en inpassing van de waarden van natuur en landschap.

Met vriendelijke groet,



Drs. M.J.H. Rijs

Hoofd Beleid Kwaliteit Ontwikkeling, Het Flevo-landschap

Natuur dichtbij

HET FLEV
LANDSCHAP

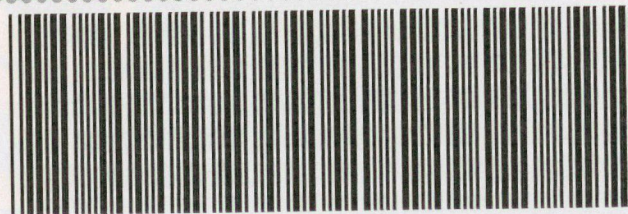
Aangetekende Brief

D-A-1

0-2kg



postnl



3SRPPB2609437

Provincie Flevoland

ONTVANGEN

20 DEC. 2016

Gedeputeerde Staten Flevoland
Alv. gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Postbus 2181 8203 AD Lelystad



Aan het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland
Afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
820 AB LELYSTAD

21 december 2016

Geacht college,

De IJsselmeervereniging dient u hierbij een zienswijze in naar aanleiding van het gedurende de periode van 10 november tot en met 21 december 2016 ter inzage gelegde ontwerp voor een inpassingsplan voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland nabij Urk.

1. **Algemeen**

Door de aanleg van deze haven wordt een lange kade gerealiseerd langs de zuidelijke oever van de Noordoostpolder met dammen ten behoeve van een haven en vaargeulen daar naar toe.

De IJsselmeervereniging vindt, dat het probleem dat zou moeten worden opgelost – eventueel gebrek aan ruimte in de huidige werkhaven van Urk – niet opweegt tegen de aantasting van en beslaglegging op het IJsselmeer. Door de te verwachten bebouwing zal – na de enorme aantasting van het gebied door de aanleg van de windparken – opnieuw een aanslag gedaan worden op de openheid, rust en weidsheid.

Zij vragen zich af, of er afdoende is gekeken naar alternatieven voor dit plan, bijvoorbeeld door herinrichting van de bestaande werkhaven van Urk en de omgeving daarvan. Of een combinatie met andere initiatieven, zoals de haven en het industrieterrein ten noorden van Lelystad (Flevokust).

De realisatie van de voorgestelde haven doet ook een aanslag op de herkenbaarheid van het oorspronkelijke eiland Urk in relatie tot de inmiddels omringende polder.

2. **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

De IJsselmeervereniging acht dit initiatief in strijd met het Barro, in het bijzonder artikel 2.12. Door enkele kunstgrepen ten aanzien van de gemeentegrenzen is getracht de haven binnen de beperkte buitendijkse uitbreidingsruimte van 5 ha per gemeente te brengen die het Barro toe staat. Daarbij wordt ten onrechte een deel van de kernzone van de IJsselmeerdijk daar buiten gehouden.

Ook zijn de aan te leggen dammen en het wateroppervlakte binnen de haven, die wel onderdeel uitmaken van het initiatief ten onrechte niet meegerekend in de oppervlakte voor de toetsing aan het Barro.

De conclusie is, dat de uitbreidingsruimte van het Barro zal worden overschreden. Een ontheffing zal niet door de minister van IenM verleend kunnen worden en als deze ontheffing wel verleend wordt zal dat in strijd zijn met het Barro.

3. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Er is niet voldaan aan de motiveringseis uit het Bro ten aanzien van de 'ladder duurzame verstedelijking'. De actuele regionale behoefte is onvoldoende aangetoond. Nagelaten is om bij het beoordelen van de regionale behoefte ook alle mogelijke regionale oplossingen te betrekken. Evenmin is voldoende aangetoond, dat oplossingen binnen bestaand stedelijk gebied in de regio niet tot de mogelijkheden behoren. Ook voldoet deze haven niet aan de eis, dat bebouwing aansluitend aan bestaande bebouwing moet plaatsvinden. Tot slot is de ontsluiting gebrekkig.

4. Regels

De bouwhoogtes doen een te grote aanslag op de open ruimte van het gebied.

Bouwwerken hebben met toepassing van de binnenplanse vrijstellingen (artikel 3.3 en artikel 13) een toegestane hoogte van 33 m. Tanks en silo's kunnen tot 38,5 m hoog worden.

Onduidelijk is hoe de regels met betrekking tot bebouwingsvlak en bouwperceel moeten worden uitgelegd nu in het PIP slechts één bebouwingsvlak voorkomt.

De dubbelbestemmingen Archeologie 5, 6 en 7 zijn niet of moeilijk traceerbaar op de verbeelding.

5. Natuur

De IJsselmeervereniging betwijfelt of de haven wel zal voldoen aan de eisen die de Wet natuurbescherming zal stellen.

In de passende beoordeling ontbreekt de samenhang tussen de verschillende effecten op instandhoudingsdoelen (de interne cumulatie). De indirecte effecten op vogels door de effecten van vertroebeling, heien en scheepvaart op vissen zijn ten onrechte verwaarloosd. Door de slechte voedselsituatie in het IJsselmeer voor visetende vogels kan dat effect niet verwaarloosd worden. Datzelfde geldt voor het ruimtebeslag door haven en vaargeulen waardoor het areaal potentiële mosselen kan worden aangetast.

Vooraf de beschrijving van mogelijke cumulatieve effecten is zeer gebrekkig.

Ten eerste zijn niet alle instandhoudingsdoelen in de cumulatie betrokken, doordat niet per doel de mogelijke cumulatieve effecten zijn beschreven. De aanname dat als de versturende effecten niet overlappen er geen cumulatieve effecten kunnen zijn is daardoor onjuist.

Ten tweede is er in de cumulatieparagraaf geen sprake een beschrijving van de effecten van het initiatief in relatie tot de effecten van andere initiatieven. Alleen als een project of plan geen enkel effect heeft op een bepaald instandhoudingsdoel kan dit buiten beschouwing blijven. Ten onrechte is aangenomen, dat alternatieven voor vogelsoorten, zoals rusten of foerageren op andere plekken, geen effect kunnen hebben op de populatieontwikkeling.

Ten derde zijn projecten ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Bijvoorbeeld de windparken Noordoostpolder (de effecten van deze windparken zijn nog niet in de achtergrondwaarden verwerkt), de staand want visserij.

Zowel in de primaire toetsing als bij de cumulatie is er ten onrechte van uitgegaan, dat tijdelijke effecten niet tot significante effecten kunnen leiden. Dat kan wel, nu het gaat om de ontwikkeling van populaties van soorten. Daarbij komt nog, dat in het IJsselmeer verschillende soorten een slechte staat van instandhouding hebben (lager dan het doel) met in een aantal gevallen ook nog een negatieve trend. In die situaties kunnen zelfs tijdelijke effecten leiden tot significantie. Daarbij komen ook nog een aantal herstelopgaven voor verschillende vogelsoorten.

De conclusie is, dat onvoldoende is aangetoond, dat significante effecten zijn uitgesloten als gevolg van de aanleg van deze haven en er dus geen strijd is met artikel 2.7 jo 2.8, Wet natuurbescherming.

Ten aanzien van het gebruik van de PAS zal uit komende uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, die voor de vaststelling van het PIP verwacht worden, moeten blijken of dit terecht zal zijn.

De IJsselmeervereniging stelt u voor om dit Provinciaal Inpassingsplan niet vast te stellen.

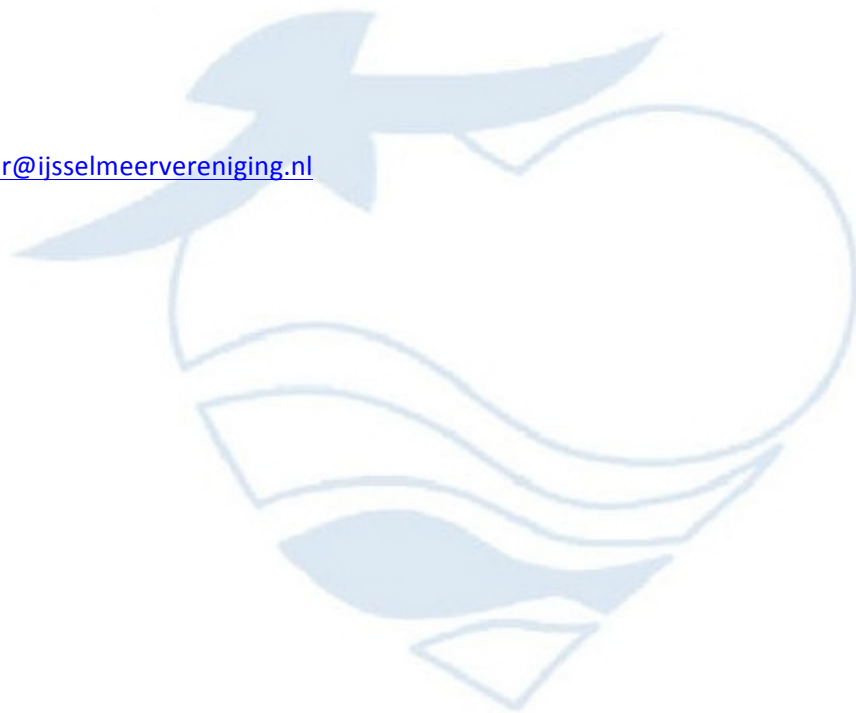
IJsselmeervereniging
Hoogachtend,



Auke Wouda
penningmeester

E: penningmeester@ijsselmeervereniging.nl

T: 06 5107 5103



Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Onderwerp

Zienswijze MER MSNF

Uw kenmerk

Ons kenmerk



2016.08383

Bijlage

-

Inlichtingen

mw.mr. I.M. Westhoff 0527 689944

Datum

21 DEC 2016

Doorkiesnummer

Geacht College,

Vanaf 10 november 2016 ligt het namens u opgestelde milieueffectrapport ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan MSNF ter inzage.

Middels dit Provinciaal Inpassingsplan zal de realisatie van een Maritieme Servicehaven in de nabijheid van Urk planologisch mogelijk worden gemaakt. Een ontwikkeling waar wij als gemeente Urk zeer content mee zijn.

Na bestudering van de MER willen wij een enkele opmerking maken. Als reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau MSNF hebben wij aangegeven dat het bestemmingsplan Schokkerhoek in ontwikkeling is. Uit het MER blijkt echter dat men er (onterecht) vanuit is gegaan dat Schokkerhoek een nieuwe "onzekere" ontwikkeling betreft.

Los van het feit dat het bestemmingsplan Schokkerhoek momenteel in ontwerp ter inzage ligt, betreft Schokkerhoek de actualisatie van het vigerende bestemmingsplan Waterschapwijk uit 2007. Dit bestemmingsplan is op 22 februari 2007 vastgesteld en op 22 mei 2007 door uw provincie goedgekeurd. Dit bestemmingsplan voorziet in woningbouw en bedrijvigheid.

In dat bestemmingsplan is reeds aangegeven/berekend dat de realisatie van dat plan een verkeersbelasting op de Domineesweg genereert van 8500 verkeersbewegingen per dag. Naar onze mening had bij het MER, wanneer geen rekening wordt gehouden met Schokkerhoek omdat dat nog geen vigerend plan betreft, wel degelijk rekening moeten worden gehouden met het bestemmingsplan Waterschapwijk. Wij begrijpen in dat kader dan ook niet dat in het MER met een scenario rekening wordt gehouden dat Schokkerhoek niet wordt ontwikkeld, dan had in ieder geval wel rekening worden gehouden met de ontwikkeling van Waterschapwijk.

Voorzover wij hebben kunnen beoordelen zijn de effecten van het in de structuurvisie 2035+ van de Gemeente Urk geprojecteerde binnendijs bedrijventerrein niet meegenomen in het MER. Om de ontwikkeling integraal te kunnen beoordelen, pleiten wij er voor deze effecten in samenhang met elkaar te bezien.

Wij spreken de hoop en de verwachting uit dat u voornoemde punten alsnog een plek wilt geven in de milieueffectrapportage.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Urk,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'T.B. Juk', is written over a horizontal line. The signature is stylized with loops and a long horizontal stroke at the end.

T.B. Juk
Adjunct directeur

Kopie aan:

Memo

Registratienummer:
2008530



Datum
15 december 2016

Aan

Afdeling

GE

Van

L.H. Sakkers

Doorkiesnummer
0320-265668

Betreft

Verslag hoorzitting gemeenteraden d.d. 14 december 2016
Ontwerp-inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Afschrift

Opmerkingen

De voorzitter opent de vergadering en licht het doel van de hoorzitting toe.

De hoorzitting is een onderdeel van de wettelijk voorgeschreven procedure rond een Provinciaal Inpassingsplan (hierna PIP). Daarbij hoort de provincie (PS) de betrokken gemeenteraden. Dit is nodig omdat de gemeenten als gevolg van het PIP gedurende maximaal 10 jaar geen (gemeentelijk) bestemmingsplan kunnen vaststellen voor het betreffende gebied.

De vorm van horen van de gemeenten is vrij. Uw Staten hebben in het kader van het PIP MSNF gekozen voor het houden van hoorzittingen. Er is per gemeente een aparte zitting. De gemeente Dronten heeft aangegeven geen gebruik te willen maken van de hoorzitting.

De hoorzittingen zijn openbaar. Er kunnen dus media of andere belangstellenden aanwezig zijn. Van iedere hoorzitting wordt een verslag gemaakt. De verslagen worden de dag na de hoorzitting (15 december) aan de gemeenteraden gestuurd met het verzoek hierop uiterlijk op 21 december te reageren. Dat is tevens de sluitingsdatum van de terinzagelegging van het ontwerp PIP/MER.

Het gaat vandaag alleen om het horen van de (vertegenwoordiging van de) gemeenteraden door de (vertegenwoordiging van de) Staten. De raadsleden geven hun mondelinge reactie op het PIP/MER en de Statenleden luisteren daarnaar.

Zo nodig kunnen Statenleden aanvullende toelichtende vragen aan de raadsleden stellen. In een hoorzitting is geen ruimte voor inhoudelijke discussie. Het gaat uitsluitend om het horen van de reactie van de gemeenten op de PIP/MER.

Niet alle onderwerpen of vragen die de raadsleden ter tafel kunnen brengen, kunnen daarom tijdens deze bijeenkomst worden besproken of van antwoord worden voorzien. In een aantal gevallen zal de voorzitter de vragensteller moeten verwijzen naar de antwoordnota of een (te organiseren) overleg. Dat kan teleurstellend zijn voor de vragensteller, maar hoort helaas tot de procedure van deze bijeenkomst.

Als eerste wordt de gemeente Noordoostpolder gehoord.

Wethouder Wijnants is door de gemeenteraad van de Noordoostpolder gemachtigd om hun schriftelijke zienswijze voor te dragen en eventuele vragen te beantwoorden.

Alvorens de zienswijze toe te lichten geeft de heer Wijnants aan dat hij blij is met de voortvarendheid waarmee de provincie het gezamenlijk verzoek van de gemeente Urk en Noordoostpolder om een Inpassingsplan op te stellen heeft opgepakt. Vervolgens draagt hij de zienswijze van de gemeente Noordoostpolder voor.

ZIENSWIJZE GEMEENTE NOORDOOSTPOLDER

Wij staan positief tegenover de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven. Wij zien de Maritieme Servicehaven als een belangrijke kans om de groei in de maritieme serviceverlening op Urk te kunnen blijven faciliteren en te komen tot economische structuurversterking in Noordelijk Flevoland. Dit blijft onverkort onze inzet. Wij maken niettemin van deze gelegenheid gebruik om enkele punten van zorg uit te spreken.

Er is geen sluitende businesscase

In de toelichting bij het inpassingsplan moet de economische uitvoerbaarheid van het plan aangetoond worden. Van het maken van een exploitatieplan kan onder een aantal voorwaarden worden afgezien. Een van deze voorwaarden is dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. In paragraaf 7.2 van het ontwerp-PIP wordt gesteld dat tussen de provincie en toekomstige afnemers voor de vaststelling van het inpassingsplan een anterieure overeenkomst wordt gesloten. Hierdoor zou het kostenverhaal voldoende verzekerd zijn.

Er is ons vooralsnog niet gebleken dat een dergelijke overeenkomst gesloten is. In tegendeel zelfs. Op 17 oktober 2016 ontvingen wij een afschrift van uw brief aan de gemeente Urk. Hierin is aangegeven dat de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven een onrendabele top kent. Wij menen dat het inpassingsplan niet eerder vastgesteld kan worden dan dat er sluitende afspraken liggen over de exploitatie. In dit verband wijzen wij op de samenwerkingsovereenkomst waarin wij hebben aangegeven maximaal €2.500.000,- subsidie uit het programma Zuiderzeelijngelden beschikbaar te stellen mits er een sluitende businesscase ligt.

Omdat de economische haalbaarheid nog niet is aangetoond zijn wij genoodzaakt om nu een zienswijze in te dienen. Doen wij dit niet, dan verspelen wij mogelijk de gelegenheid om in geval van een niet sluitende exploitatie in beroep te gaan op dit punt.

Wij maken ons zorgen over de effecten van de haven op de omliggende infrastructuur

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de verkeerseffecten van de Maritieme Servicehaven op de omliggende infrastructuur. Wij menen dat hierbij meer rekening moet worden gehouden met de integrale effecten van een aantal ontwikkelingen in dit gebied (zoals de ontwikkeling van Schokkerhoek) op de omliggende infrastructuur. Wij maken ons vooral zorgen over de belasting van de Domineesweg en de ontsluiting van A6 en N50. Graag zouden wij zien dat de provincie duidelijk maakt hoe zij de ontsluiting en bereikbaarheid van dit gebied waarborgt vanuit haar autonome taak als wegbeheerder.

Wij zien graag mogelijkheden voor reguliere overslag en een publieke kade terug komen in het inpassingsplan

De bijdrage van de gemeente Noordoostpolder uit het programma Zuiderzeelijngelden wordt gedaan met het oog op economische structuurversterking. Wij denken dat de mogelijkheid van (beperkte) overslag en een publieke kade daarnaast voor een extra economische impuls voor Noordelijk Flevoland kunnen zorgen. Wij pleiten daarom voor een uitbreiding van de toegestane categorieën van bedrijven in de regels van het PIP.

Wij vragen betere borging van de landschappelijke inpassing

In het kader van het vooroverleg hebben wij ambtelijk onze zorgen gedeeld over de landschappelijke inpassing van de Maritieme Servicehaven. De onder het ontwerp-PIP en de MER liggende (summiere) Landschapsanalyse is op onderdelen aangepast naar aanleiding van onze opmerkingen. Desalniettemin willen wij de landschappelijke inpassing van de Maritieme Servicehaven beter geborgd zien in het inpassingsplan.

Tot slot

Wij onderschrijven hetgeen in de Samenwerkingsovereenkomst staat dat toekomstige concurrentie van de nieuw te ontwikkelen Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland zoveel mogelijk moet worden voorkomen, met het oog op een duurzame exploitatie van deze nieuwe haven en overige Flevolandse havens; in het bijzonder Flevokust. Daarom willen wij dat beperkte overslag en een publieke kade wordt toegestaan, zodat dat de haven niet op slot gaat.

TOELICHTENDE VRAGEN

De Statenleden wordt de gelegenheid geboden om toelichtende vragen te stellen.

De heer Jansen van Partij 50+: Bent u op de hoogte van de kaders die de provincie heeft gesteld aan de ontwikkeling van de Servicehaven? Wat u voorstelt is in strijd met deze vastgestelde kaders. Als u hiervan op de hoogte bent wat brengt u dan tot hetgeen u voorstelt?

Wethouder Wijnants: Die kaders zijn gesteld in relatie tot Flevokust. Wij zijn ook niet uit op concurrentie tussen de Servicehaven en Flevokust. Dat zijn twee verschillende havens met ieder een andere functie. Maar wij zien wel ruimte om te voorkomen dat de haven op slot gaat. Met het toevoegen van overslag wordt de haalbaarheid van de haven ook groter.

De heer Jansen van Partij 50+: Wat verstaat u onder beperkte overslag?

Wethouder Wijnants: In de Samenwerkingsovereenkomst is beschreven wat de haven wel en niet moet doen, maar hij kan zich voorstellen dat mede met steun van provincie de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand er aankomt en er dan schepen met vis van Harlingen door kunnen varen naar Urk. Dat zou incidenteel wel moeten kunnen worden overgeslagen op de haven. Zij zullen niet doorvaren naar Flevokust om vervolgens vanaf Flevokust over de weg de vis weer naar Urk te vervoeren.

De heer Van der Linden van de SP: De nieuwe haven heeft een maritiem service karakter, er mag daar dan ook zelfs geen vis worden overgeslagen.

Wethouder Wijnants: Hoe de vis wordt aangeleverd is bepalend voor of dit wordt gezien als overslag; in containers moet via Flevokust, anders rechtstreeks naar Urk en dan moet de Servicehaven die mogelijkheid bieden.

De heer Hopster van het CDA: U spreekt van majeure ontwikkelingen die zorgen voor problemen in de ontsluiting; met name de Domineesweg. Heeft u onderzocht hoe groot die verkeersstromen zijn? Zijn er onderliggende berekeningen gemaakt inzake de verkeersbewegingen?

De Voorzitter geeft aan dat de verkeersafwikkeling van andere projecten geen onderdeel uitmaakt van het PIP wat nu voorligt.

Wethouder Wijnants: Er is in het PIP wel een paragraaf gewijd aan verkeer en de geluidszone en dergelijke in relatie tot andere projecten en daarop reageert hij. Het effect van de andere ontwikkelingen op de Domineesweg is lastig te overzien. De effecten daarvan zijn nog niet nader onderzocht, maar hij zag wel aanleiding om hier een opmerking over te maken.

Mevrouw Broen van de VVD: U had het ook over een betere borging van de landschappelijke inpassing. Wilt u dit nader toelichten?

Wethouder Wijnants: De ontwikkeling van de buitendijkse haven is een majeure operatie en neemt nogal wat ruimte in beslag; 10 hectare buitendijks, de inrichting, de hoogte van gebouwen, de ontsluiting en dergelijke. Daar wil hij graag meer duidelijkheid over binnen het PIP.

De heer De Boer van de SGP: In uw zienswijze staat dat provincie duidelijk moet maken hoe zij de ontsluiting en bereikbaarheid van het omringende gebied waarborgt vanuit haar autonome taak als wegbeheerder. Bedoelt u daarmee dus niet in kader van dit PIP?

Ander punt is dat voor de economische uitvoerbaarheid een businesscase niet noodzakelijk is. Heeft u daar problemen mee?

Wethouder Wijnants: De rol van wegbeheerder ligt bij de provincie, dus na afronding van het PIP ziet de gemeente Noordoostpolder daarin een taak van de provincie. Voor vaststelling van het PIP moet de businesscase sluitend te zijn om de economische uitvoerbaarheid aan te kunnen tonen. De Noordoostpolder weet niet hoe de businesscase er nu uitziet.

De heer Post van de CU: Als er geen sluitende businesscase is, zal de Noordoostpolder dan beroep tegen het vastgestelde PIP indienen? Er wordt gewerkt naar een sluitende businesscase, maar we kunnen de vraag over de businesscase ook omdraaien. Waarom proberen we niet gezamenlijk om met elkaar tot een sluitende businesscase te komen?

Wethouder Wijnants: Om aan te kunnen tonen dat kostenverhaal anderszins verzekerd is moet er een anterieure overeenkomst worden gesloten. De Noordoostpolder heeft hun bijdrage gekoppeld aan een sluitende businesscase, dus die willen zij eerst zien.

De heer Hopster van het CDA: Hoe verwacht u dat Kornwerderzand invloed heeft op de businesscase van de Servicehaven.

Wethouder Wijnants: Het voormalig consortium wil graag de verbreding van de Kornwerderzandsluis. Dan kunnen ze grotere schepen bouwen en refitten. Dat zou dus een enorme impuls voor de bedrijven in de regio zijn.

De heer Jansen van de Partij 50+: Op de vraag over overslag gaf de wethouder als antwoord het voorbeeld van een visserschip, maar dan spreek je over aanlanden van vis en niet van overslag. Heeft u nog meer alternatieven om tot een sluitende businesscase te komen?

Wethouder Wijnants: Beperkte overslag kan een extra impuls geven. Dit is geen eis, dus het is niet zo dat als er geen overslag wordt toegestaan, er geen bijdrage van de Noordoostpolder komt. Het is wel van belang om de haven nu niet op slot te zetten. Een sluitende businesscase is wel voorwaarde voor de bijdrage.

De Voorzitter dankt de heer Wijnants voor zijn inbreng.

Raad gemeente Urk

Dhr. Woord voert het woord namens de Raad van Urk.

Overige aanwezigen zijn:

J.W. Bakker (SGP), A. Woord (CU), K. Brouwer (CDA), J. Koffeman (Hart voor Urk), A. Keuter-Kapitein (Unie Gemeentebelangen), W. Woord (Urker Gereformeerde Partij), allen fractievoorzitters alsmede H. Molenaar-Kieft (raadslid) en G. Post (wethouder).

Men is als Raad zelf afgereisd naar de provincie en heeft de gemeente niet door het college laten vertegenwoordigen. Dit is een hele bewuste keuze geweest. De Raad wil graag haar waardering uitspreken en de betrokkenheid van de raadsleden laten zien.

De gemeente Urk heeft samen met de gemeente Noordoostpolder gevraagd aan de provincie om een provinciaal inpassingsplan (PIP) op te stellen en nu is men uitgenodigd om hun zienswijze te geven en daar wordt graag gebruik van gemaakt.

ZIENSWIJZE GEMEENTE URK

Allereerst dank voor de uitnodiging voor deze hoorzitting. Fijn dat u ons de gelegenheid geeft onze visie op het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan met u te delen. Onze Raad heeft kennis genomen van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan zoals dat momenteel ter inzage ligt. Allereerst willen we onze waardering uitspreken voor de inzet van de provincie om te komen tot dit Inpassingsplan.

Wij zien de "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" in samenhang met andere projecten in hetzelfde gebied. Deze haven staat, zoals u weet, niet op zichzelf maar maakt onderdeel uit van een grote gebiedsontwikkeling, de ontwikkeling van woonwijk "Schokkerhoek", het "Binnendijks maritiem bedrijventerrein" bij Urk en een nieuwe toekomstbestendige ontsluiting van Urk als geheel. Afstemming van deze ontwikkelingen in hetzelfde gebied is wenselijk.

Daarnaast roepen wij u op om nog eens goed te kijken naar de lijst van bedrijfsactiviteiten. Deze lijst is beperkt van omvang en specifiek toegesneden op de gebruikers zoals die nu concreet in beeld zijn. Wanneer hierin zich een wijziging voordoet, is herinvulling slechts mogelijk binnen de vigerende mogelijkheden van het PIP. Dit bemoeilijkt ons inziens de exploitbaarheid van de haven op de langere termijn.

Graag vragen wij uw aandacht voor de milieu-categorisering. Wij begrijpen dat, gelet op de voorgenomen bedrijfsactiviteiten, een zware categorie 5.1 noodzakelijk is maar willen u vragen deze categorie alleen toe te staan voor de bedrijven in de maritieme sector.

Een onderwerp waar wij uw bijzondere aandacht voor vragen is de ontsluiting van Urk via de Domineesweg. Met de eerder genoemde ontwikkelingen in de zuidoosthoek van Urk nemen de verkeersintensiteit en druk op de Domineesweg toe. Urk blijft, ook in de toekomst, door de natuurlijke bevolkingsaanwas groeien. Zowel de woningbouw als de doorontwikkeling van werkgelegenheid zijn dan ook van levensbelang voor Urk. Wij willen u dan ook vragen het beleid ten aanzien van de verkeersbelasting aan te passen op basis van de actualiteit (er rijdt immers nauwelijks landbouwverkeer over de Domineesweg) zodat voornoemde ontwikkelingen doorgang kunnen vinden. Tegelijkertijd willen we samen met u en de gemeente Noordoostpolder kijken naar een goede toekomstbestendige ontsluiting van Urk als geheel.

Voor zover wij begrijpen, kan een publieke kade niet aangelegd worden. Een publieke kade is echter van cruciaal belang voor de ontwikkeling van het achterliggende binnendijkse maritieme bedrijventerrein. De haven is bedoeld voor het Urker maritieme bedrijfsleven. Wij willen graag dat zij gefaciliteerd worden. Ondernemers die zich op het bedrijventerrein vestigen, moeten gebruik kunnen maken van een publieke kade. Op dit moment kan de kade planologisch gezien slechts worden gebruikt door de in de haven gevestigde bedrijven, dit vinden wij te beperkt.

Urk ontwikkelt zich meer en meer als logistieke wereldspeler in de visverwerkende en maritieme sector. Als gemeenteraad willen we daarom graag dat gebiedsgerichte op- en overslag in de haven mogelijk wordt gemaakt. De verbreding van de sluis bij Kornwerderzand leidt ook tot een toename van vaarbewegingen langs Urk en zal ook haar effect hebben op het gebruik van de haven.

Tenslotte nog een opmerking van algemenere aard. In de stukken wordt, op basis van cijfers uit 2015, het beeld geschetst dat het slecht gaat met de visserijsector. Op deze manier wordt onterecht een negatief beeld gecreëerd. De werkelijkheid is namelijk het tegenovergestelde: de innovatie en doorontwikkeling in de visserijsector is volop en succesvol gaande. Dit blijkt ook uit de explosief groeiende vraag naar bedrijfsterrein voor de visverwerkende bedrijven. Daarnaast is ook de maritieme sector sterk in opkomst. Kortom: Urk ontwikkelt zich zoals eerder al gezegd tot een nationaal maritiem- en logistiek centrum voor vis.

Ik hoop niet dat u geschrokken bent van deze waslijst. Wij willen als gemeenteraad van Urk benadrukken dat wij blij zijn met het feit dat er binnen een relatief korte tijd een Provinciaal Inpassingsplan ligt voor de Maritieme Servicehaven. Daarvoor nogmaals onze welgemeende complimenten! Samenvattend wil ik onze zienswijze nogmaals benoemen, het gaat ons met name om de integrale benadering van alle ontwikkelingen rondom Urk, inclusief de buitendijkse haven, aanpassing van de verkeersbelasting op de domineesweg, de milieucategorisering, de enge vorm van bestemmen en het opnemen van een publieke kade. Ik dank u voor uw aandacht en wens u veel wijsheid bij de besluitvorming rondom de Maritieme Servicehaven bij Urk.

TOELICHTENDE VRAGEN

De Statenleden wordt de gelegenheid geboden om toelichtende vragen te stellen.

Mevrouw Broen van de VVD: Dank voor de zienswijze, het was een helder betoog. Hoe ziet u de publieke kade voor zich; wie gaat dit financieren, kan dit binnen de huidige afmetingen of moet de haven uitgebreid worden?

De heer Woord: Men ziet graag een deel van de kade als publieke kade. De gemeente Urk zou daarin kunnen participeren. Zij kan dan havengeld innen. Tevens kan dit deel publieke kade dan ingezet worden voor bedrijven die zich vestigen op het binnendijkse maritieme bedrijventerrein. Dit biedt mogelijkheden voor bijvoorbeeld kleinere bedrijven. Zonder kade valt de basis onder het binnendijkse maritieme bedrijventerrein weg. Het punt is dat nu in het PIP staat dat de kade alleen gebruikt kan worden door bedrijven die gevestigd zijn op de Servicehaven.

Mevrouw Broen van de VVD: Ik heb begrepen dat er een stukje haventerrein is dat door een aantal bedrijven gezamenlijk wordt gebruikt. Is dit niet een mogelijkheid voor de achterliggende bedrijven die willen participeren in de haven?

De heer Woord: Het gaat om publieke kade. Nu staat in het PIP dat de kade alleen gebruikt mag worden door bedrijven die gevestigd zijn op de Servicehaven. Dit maakt het lastig om te exploiteren en maakt het moeilijk om het achterliggend bedrijventerrein te ontwikkelen.

Mevrouw Broen van de VVD: Hoe staat dit in verhouding tot de bedrijven die zich gevestigd hebben op de Servicehaven en voor de kade betalen, maar daar dan minder gebruik van kunnen maken.

De heer Woord: Het gaat om een deel publieke kade en de overige bedrijven hebben een eigen deel van de kade.

De heer Smetsers van D66: U heeft het over een ruimere bestemming voor bedrijven. Waar denkt u dan aan?

De heer Woord: De bedrijvenlijst is nu specifiek geënt op bedrijven die nu in beeld zijn voor de Servicehaven, maar de afspraken zijn nog niet rond met deze bedrijven. Wat als een bedrijf

afhaakt, dan is het binnen de huidige kaders in het PIP lastig om een ander bedrijf te vestigen. Het moeten wel altijd maritieme bedrijven zijn, dus geen andere functies of activiteiten maar wel kijken naar ruimere mogelijkheden.

De heer Smetser van D66: Is het opnemen van de term 'maritieme service' dan voldoende?

De heer Woord: Ja, dit is een mooi ruim begrip waar je veel kanten mee op kan. Dat is ook de achterliggende gedachte. Het ligt natuurlijk wel aan de regels die daarbij horen.

De heer Hopster van het CDA: Als we het hebben over branchevervaging / functievermenging; bent u niet bang dat de positionering dan in gedrang komt?

De heer Woord: Ja, het concept moet helder zijn. Daarom is de bestemming 'maritieme service' een goed voorstel. Het gaat met name om maritieme bedrijven op het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein. Die moeten ook toegang hebben tot de kade op de Servicehaven.

De heer Wagenaar van de PVV: U heeft het over het nieuw te realiseren binnendijkse maritiem bedrijventerrein, maar welk beleid heeft Urk voor de bestaande haven? Komen daar geen nieuwe bedrijven meer en gaan de huidige bedrijven weg? Wat gaat u doen en hoe denken jullie daarover?

De heer Woord: Het is duidelijk dat de buitendijkse haven er moet komen, de bestaande haven kan het niet meer aan. Maar de Servicehaven is additioneel. Er moet ruimte geboden worden aan extra werkzaamheden. Vooral ook omdat de schepen steeds groter worden en de werkzaamheden steeds zwaarder. Wij willen wel ruimte blijven bieden voor andere, kleinere bedrijven. Die moeten ook ergens terecht kunnen. In de Visie op de bestaande haven die recent is vastgesteld, is vastgelegd dat de haven zowel als werkhaven, recreatieve als ook toeristische haven blijft functioneren. De Servicehaven is dan ook additioneel op de bestaande haven.

De heer Post van de CU: U geeft aan dat de milieucategorie te ruim is in relatie met de functie. Wilt u dat nader toelichten?

De Staten hebben over de Domineesweg ook vragen gesteld aan gedeputeerde Lodders. Er is zelfs gevraagd om er een stroomweg van te maken, maar dit bleek technisch niet mogelijk. Maar ons is verzekerd dat ook in de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat de Domineesweg mee zal groeien met de werkzaamheden die op de haven plaats zullen vinden en eventueel zou er in de toekomst nog een parallelweg gerealiseerd kunnen worden. Dus binnen de provincie is men hiermee bekend.

De heer Woord: Hij is blij dat de Domineesweg bij de provincie in beeld is. De vraag is vooral om ruimere verkeersmogelijkheden voor de Domineesweg, zodat de groeimogelijkheden niet in de knel komen en in de toekomst te kijken naar een betere ontsluiting.

Nu is de milieucategorie zwaar en dat is ook nodig, maar omdat het PIP nu aangeeft dat het puur gaat om de gemelde bedrijven is er ook geen discussie over dat er iets anders komt dan maritiem. Wij vragen om een flexibelere bestemming, zodat als een van de initiatiefnemers afhaakt er een ander bedrijf bij kan aansluiten. Daarom moet de functieomschrijving specifiek op maritieme service zijn gericht, omdat dergelijke milieucategorieën (tot 5.1) ook geschikt zijn voor meer industriële bedrijven. Dat is in de bestemming al afgedekt, maar bestemming en milieucategorie zijn twee verschillende zaken. Daarom vragen wij om de milieucategorie zo te houden, maar de bestemming specifiek op maritieme bedrijven te richten.

De heer De Boer van de SGP: Hoe is de zienswijze tot stand gekomen bij de Raad? Andere vraag gaat over de publieke kade. Mijn inziens houdt het PIP deze mogelijkheid open en wordt hierover gesproken in relatie tot de businesscase. Waar heeft u dit gelezen?

De heer Woord: Het Inpassingsplan is heel technisch, dus de Raad heeft zich laten adviseren. Maar in het PIP staat heel duidelijk dat alle bedrijven die niet op de Servicehaven zitten zijn uitgesloten om gebruik te maken van de kade. Het is ook onderdeel van gesprek, maar zoals de Raad het leest wordt het uitgesloten in het PIP. Vandaar de zorg. Om niet in de knel te komen in de gesprekken heeft de Raad deze zienswijze ingediend. Als dat niet zo is dan is het probleem niet aanwezig.

Hoe is het tot stand gekomen; de gemeenteraad, fractievoorzitters en het ambtelijk apparaat hebben gezamenlijk deze zienswijze opgesteld. Dit is ook door de gemeenteraad formeel afgestemd. In de raadsvergadering van morgen zal de gemeenteraad formeel worden gevraagd in te stemmen met de zienswijze.

De heer Jansen van de Partij 50+: Complimenten voor het verwoorden van de zienswijze. De woordvoerder van de Raad van de Noordoostpolder heeft als hoogste prioriteit een sluitende businesscase genoemd. Dit noemt u niet. Wilt u daar nog op reageren?
Tweede vraag gaat over de beperkte overslag versus gebiedsgebonden overslag. Daar bedoelt u dan waarschijnlijk ook de streekproducten mee, zoals aardappels en uien. Klopt dat? Gaat het dan over afvoer, aanvoer doorvoer van producten? Dat hoort feitelijk bij een overslaghaven.

De heer Woord: Dank voor het compliment. De businesscase is natuurlijk belangrijk, omdat het College van Urk de provincie heeft gevraagd de haven te ontwikkelen waarbij de gemeente exploitant kan worden. Maar de Raad heeft er vertrouwen in dat er een sluitende businesscase komt.

Het is moeilijk om specifiek te zijn over gebiedsgebonden overslag. Maar het PIP sluit het laden en lossen voor bedrijven die op het toekomstige binnendijkse maritieme bedrijventerrein gevestigd zijn uit. Daarnaast kan ook de vis die richting Urk komt daar niet gelost worden. En men gaat niet eerst lossen op Flevokust en dan over de weg door naar Urk. Waarom mag het niet mogelijk zijn om ook een paar containers vis of aardappels op de Servicehaven te lossen, als het gaat om producten voor het eigen gebied. Het is zeker niet de wens van de gemeente dat er een overslaghaven komt! Urk wil graag een maritieme haven!

De heer Jansen van de Partij 50+: Het is hem nog niet helemaal duidelijk. Wat bijvoorbeeld als er een schip met pech is die bederfelijke waar vervoert? Het gaat om structureel karakter. U geeft aan dat het ook mogelijk moet zijn om de aanvoer, afvoer en doorvoer van gebiedsgebonden producten te faciliteren. Dit is echter wel degelijk structureel en dan valt het onder de definitie van een overslaghaven. Dat is in strijd met kaders van PS. Kunt u daar nog duidelijkheid over geven?

De heer Woord: Dat is duidelijk, maar misschien heb ik mij dan daarin onduidelijk uitgedrukt. Er is geen ruimte voor overslag, omdat zich daar bedrijven zullen vestigen. De Raad wenst vooral een deel publieke kade die incidenteel gebruikt kan worden voor overslag. Maar dit zeker niet structureel, want de publieke kade moet toegankelijk blijven, zodat het toekomstige binnendijkse maritieme bedrijventerrein van de publieke kade gebruik kan maken.

De heer Van der Linden van de SP: Wat als op het oude bedrijventerrein een bedrijf zit dat overslag doet, die op de publieke kade een boot wil laten aanmeren die een container brengt aan een bedrijf dat zich op de Servicehaven gevestigd heeft dan is het toch in wezen een overslaghaven?

De heer Woord: Ik begrijp de zorg, maar het is ingewikkeld. Volgens de Raad is het geen overslaghaven als je daar alleen incidenteel gebruik van maakt. Alleen als er structureel overslag plaatsvindt, is er sprake van een overslaghaven.

De heer Van der Linden van de SP: Ik vraag me af of u ook het probleem ziet dat de provincie investeert in twee havens en dus niet wil dat de ene haven de andere uitholt. Hoe ga je incidentele

overslag handhaven en controleren? De Staten zijn bevreesd en terughoudend hierin. Kunt u deze vrees wegnemen?

De heer Woord: Ik begrijpt dit heel goed, maar angst voor concurrentie moet niet aan de orde zijn. Concurrentie is goed voor de markt. Bovendien is de fysieke ruimte er ook niet vanwege de bedrijven die zich daar gaan vestigen. De gebruikers/initiatief nemers hebben deze ruimte nodig. Ik begrijp de angst in eerste aanleg, maar in feite is deze onterecht omdat de schaal van de Servicehaven heel anders is. Angst voor concurrentie is dus niet nodig.

De heer De Boer van de SGP: U wilt zelfs als de beperking van overslag blijkt wel een publieke kade?

De heer Woord: Klopt. Wij willen alles, maar begrijpen ook dat we niet altijd alles kunnen krijgen. De Raad brengt in hun zienswijze al hun wensen naar voren. Echter, een publieke kade is van cruciaal belang voor het achterliggende bedrijventerrein. Zeker in het kader dat de gemeente Urk bereid is om de exploitatie van het haventerrein op zich te nemen. De kans op een sluitende businesscase wordt hier ook alleen maar groter van.

De Voorzitter: De zienswijzen van de gemeenteraden worden opgenomen in de Nota van Beantwoording. Het verslag wordt zo spoedig mogelijk toegestuurd naar de raden met het verzoek om uiterlijk 21 december hierop te reageren. Dit deel van de vergadering wordt gesloten.

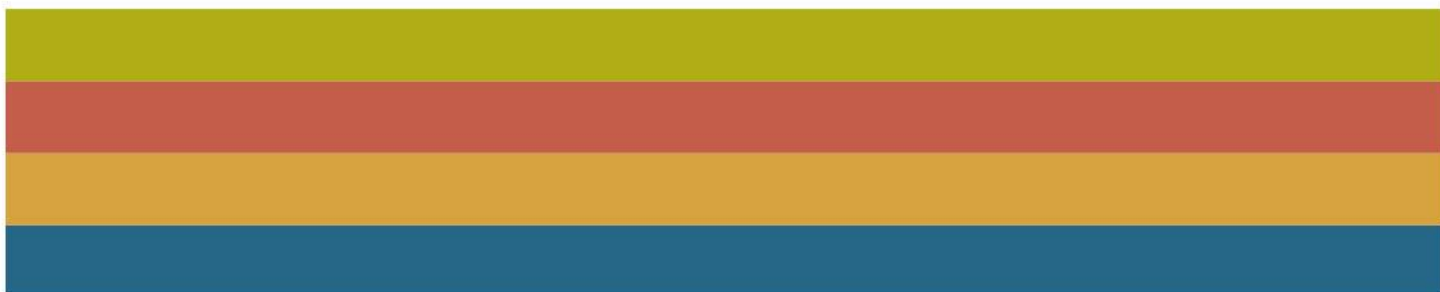
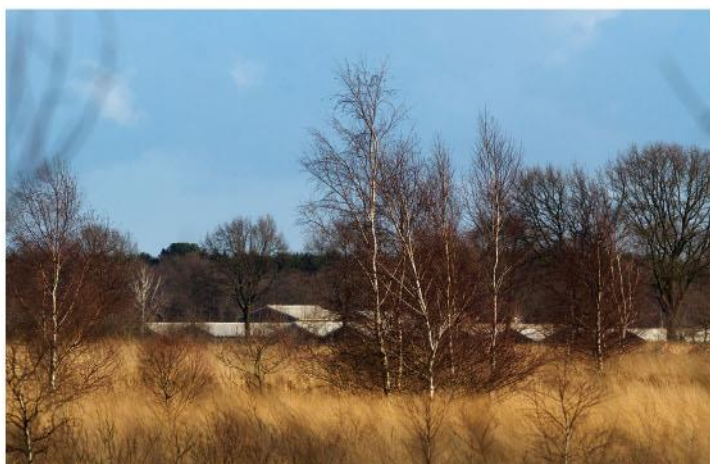


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

23 december 2016 / projectnummer: 3115



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Flevoland stelt een inpassingsplan¹ (hierna PIP) op voor een nieuwe buitendijkse haven ten zuiden van Urk. Tussen de bestaande dijk en de nieuwe aanlegkade komt een havelenterrein van maximaal 10 hectare waar zich bedrijven tot en met categorie 5.1 kunnen vestigen. Ter onderbouwing van de besluitvorming over het PIP wordt de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie'²) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het milieueffectrapport (hierna MER).

In het MER worden op de voorkeurslocatie twee inrichtingsalternatieven onderzocht: een L-variant en een U-variant, beide met 10 hectare 'nieuw buitendijks land'. De voorkeurslocatie ten zuiden van Urk is bepaald op basis van een eerder onderzoek³. In het MER staat dat de geschiktheid van de ondergrond, in combinatie met de afstand tot aaneengesloten woonbebouwing⁴, doorslaggevend is geweest voor de locatiekeuze. De Commissie vindt deze keuze navolgbaar. Het MER voor de inrichtingsalternatieven is helder van structuur, goed leesbaar en voorzien van illustratief kaart- en beeldmateriaal.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER nog een aantal tekortkomingen. Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het PIP. Het gaat om de volgende tekortkomingen:

- De permanente en tijdelijke effecten op de visetende watervogels en de Kuifeend in het Natura 2000-gebied IJsselmeer zijn niet volledig beschreven. Daardoor is niet duidelijk of significante negatieve gevolgen voor het Natura 2000-gebied zijn uit te sluiten.
- Uit de natuurtoets blijkt dat aantasting van het leefgebied van de Meervleermuis niet wordt uitgesloten, en dat (indien in het broedseizoen gewerkt wordt) de effecten door de aanlegwerkzaamheden op de staat van instandhouding van de broedvogels niet zijn onderzocht. Daardoor is niet duidelijk of het voornemen past binnen de kaders van de Wet natuurbescherming⁵.
- Het MER biedt onvoldoende informatie om de risico's op onherstelbare schade op mogelijke cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk te voorkomen omdat het bureauonderzoek voor archeologie niet voldoet aan de vereiste Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

¹ De provincie stelt een PIP op omdat het project het gemeentelijk belang overstijgt en in twee gemeenten is gelegen (de gemeente Noordoostpolder en de gemeente Dronten).

² De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link 3115 of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

³ Milieueffectenonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Tauw, 13 april 2015.

⁴ Als indicator voor de te verwachten invloed op het leefklimaat is de hindercontour van 1.000 meter behorende bij de VNG-categorie 5.3 bedrijven bepaald. De Commissie constateert dat het PIP maximaal bedrijven tot categorie 5.1 mogelijk maakt waardoor de hindercontour kleiner is. Feit blijft dat de voorkeurslocatie verder weg ligt van aaneengesloten woonbebouwing dan de andere twee onderzochte locaties.

⁵ Tot 1 januari 2017 geldt de Flora- en Faunawet. Deze wet gaat per 1 januari 2017 op in de Wet natuurbescherming.

2. Gesignaleerde tekortkomingen

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

2.1 Natuur

2.1.1 Gebiedsbescherming/ Natura 2000-gebied IJsselmeer

Het plangebied ligt grotendeels in het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Omdat significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied niet op voorhand zijn uit te sluiten is een Passende beoordeling (PB) opgesteld. De Commissie vindt deze van goede kwaliteit en onderschrijft de bevindingen, uitgezonderd de gevolgen voor twee soorten visetende watervogels (Fuut en Grote Zaagbek) en voor de Kuifeend.

Visetende watervogels (Fuut en Grote Zaagbek)

In de PB is aangegeven dat beide soorten voorkomen in het studiegebied, vooral in het open water⁶ waar de uit te baggeren vaarroutes worden gepland. Beide soorten zullen enige additionele verstoring ondervinden van scheepvaart van en naar de Servicehaven, en in mindere mate ook gevolgen kunnen ondervinden van ruimtebeslag en (tijdelijke) vertroebeling. De Grote Zaagbek bevindt zich rond en de Fuut onder de instandhoudingsdoelstelling. Geconcludeerd wordt dat significante gevolgen van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie zijn uit te sluiten omdat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn en de voedselbeschikbaarheid, het grootste knelpunt, niet negatief wordt beïnvloed.⁷

De Commissie is van oordeel dat onvoldoende is gemotiveerd dat significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. Gesteld wordt dat er bij verstoring ruimte genoeg is om uit te wijken naar andere locaties op het IJsselmeer. De Commissie volgt niet waarom dit 'uitwijken' geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen zou hebben. Telgebied 161 is voor deze soorten immers van meer dan gemiddeld belang, en verondersteld mag worden dat de specifieke omstandigheden zoals voedselbeschikbaarheid en rust deze concentraties (mede) verklaren. Het uitwijken naar andere gebieden kan leiden tot lagere winteroverleving door ongunstigere omstandigheden (meer concurrentie, meer energieverlies bij foerageren etc.). Daarbij is van belang dat ook andere projecten (zie bladzijde 71 van de PB) tot negatieve gevolgen kunnen leiden, waarbij visetende watervogels eveneens moeten uitwijken. De cumulatietoets is niet gedetailleerd genoeg om een goed kwantitatief beeld te krijgen van de cumulatieve effecten, waaronder de 'gestapelde' uitwijknoodzaak.⁸

⁶ Vogeltellingen wijzen uit dat, afhankelijk van de winter, 2–15% van de Futen en 0–9% van de Grote Zaagbekken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer in telgebied 161 voorkomen. In de PB wordt voor beide soorten een verstoringssafstand door scheepvaart van 300 meter genoemd.

⁷ Zie bladzijde 49–53 van de PB.

⁸ Ook rekening houdend met eerdere toetsingsadviezen over deze projecten. De Commissie onderschrijft de positieve effecten van de industriezandwinning op het IJsselmeer bijvoorbeeld niet.

Kuifeend

In de PB wordt aangegeven dat het voornemen leidt tot afname van (de kwaliteit van) foerageergebied door ruimtebeslag en door verstoring (zie bladzijde 37–40 van de PB). Geconcludeerd wordt dat er geen gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling zijn omdat a) weinig foerageergebied verloren gaat, b) de verstoring meevalt omdat vooral 's nachts naar voedsel wordt gezocht en er dan minder vaarbewegingen zijn, c) rond de strekdammen nieuw rustgebied en foerageergebied ontstaat, d) de belangrijkste rustgebieden buiten het studiegebied liggen.

De Commissie onderkent dat het voornemen kansen kan bieden zoals nieuwe rustplaatsen of nieuw voedselgebied. De PB geeft echter niet de zekerheid dat deze kansen opwegen tegen de nadelige effecten, waarbij knelt dat de instandhoudingsdoelstelling nu niet gehaald wordt. De Commissie is van mening dat nadere uitwerking nodig (en mogelijk) is om te onderbouwen dat significante gevolgen zijn uit te sluiten, ook rekening houdend met cumulatie. Daarbij denkt de Commissie aan het nader onderbouwen van de luwtecapaciteit die de L-variant kan bieden (rekening houdend met scheepvaart), de “extra maatregel luwtegebied” zoals genoemd op bladzijde 32 van de PB en het uitsluiten of reguleren van vaarbewegingen in de donkere uren (wanneer Kuifeenden en andere duikeenden naar voedsel zoeken).

De Commissie adviseert in aanvulling op het MER beter te onderbouwen dat het voornemen afzonderlijk en in cumulatie geen gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Fuut, Grote Zaagbek en Kuifeend. Hierbij kunnen mitigerende maatregelen worden betrokken.

2.1.2 Soortenbescherming

Meervleermuis

In het plangebied en de omgeving komt de Meervleermuis voor. Deze soort is op grond van de (op 1 januari 2017 in werking tredende) Wet natuurbescherming⁹ streng beschermd. De Meervleermuis is met name zeer gevoelig voor licht. Uit de Natuurtoets blijkt dat aantasting van het leefgebied van de Meervleermuis niet wordt uitgesloten. In de Natuurtoets staat dat nader onderzoek zal worden gedaan om duidelijk te krijgen of ruimtebeslag op het leefgebied en lichtuitstraling negatieve effecten zullen hebben op de vleermuizen. Dit onderzoek was tijdens de toets van het MER door de Commissie nog niet beschikbaar.

Uit de stukken blijkt dus dat de effecten op de Meervleermuis mogelijk kunnen leiden tot overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Gezien de strikte bescherming van de Meervleermuis vindt de Commissie het essentieel dat voor de vaststelling van het PIP al aannemelijk wordt gemaakt het voornemen uitvoerbaar is binnen de kaders van de Wet natuurbescherming, eventueel door het toepassen van mitigerende maatregelen die effecten verminderen of voorkomen

Tijdelijke effecten op broedvogels

Het plangebied en de omgeving, voornamelijk de oever en slootkanten, zijn geschikt voor broedvogels. De Wet natuurbescherming staat bewuste verstoring van nesten van vogels niet

⁹ Tot 1 januari 2017 geldt de Flora- en Faunawet. Deze wet gaat per 1 januari 2017 op in de Wet natuurbescherming.

toe. Aangegeven wordt dat het plangebied vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt wordt voor broedvogels indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken. In het MER is niet aangegeven wat de effecten zijn op de staat van instandhouding van de vogelsoorten waarvan leefgebied verdwijnt. Het is daardoor onduidelijk of met het voornemen de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER aan te geven wat de effecten zijn op de staat van instandhouding van de Meervleermuis en (indien in het broedseizoen wordt gewerkt) broedvogels. Maak vervolgens aannemelijk dat door het voornemen geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden. Beschrijf eventueel maatregelen om effecten te verminderen of te voorkomen.

2.2 Archeologie

In het IJsselmeer ten zuidwesten van Urk en het aangrenzende huidige landgebied van de Noordoostpolder ligt veel erfgoed in de bodem verscholen. Dit blijkt onder ander uit het feit dat Urk in het Omgevingsplan Flevoland 2006 grotendeels is aangewezen als Provinciaal Archeologisch en Aardkundig Kerngebied (PArk).¹⁰ Verschillende periodes van onze geschiedenis zijn in het plangebied voor de Servicehaven terug te vinden, zowel in de ondiepe waterbodem van het IJsselmeer als in de voormalige landbodem dieper onder de huidige waterbodem. De maritieme geschiedenis weerspiegelt zich in nautisch vondstmateriaal in de ondiepe waterbodem (en de bodem van het voormalige zeegebied van de Noordoostpolder). In verschillende diepere bodemlagen zijn resten van nederzettingen te verwachten uit de Late Oude Steentijd/Midden-Steentijd en de Nieuwe Steentijd. Bij de Nieuwe Steentijd gaat het om sporen van de (inter)nationaal bekende Swifterbantcultuur.

Voor het MER is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd om te inventariseren welke soort archeologische resten aangetroffen kunnen worden. De Commissie constateert dat dit onderzoek niet is uitgevoerd conform de geldende Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA Waterbodems/ KNA Landbodems). Zo is bijvoorbeeld geen scheiding aangebracht tussen het bureauonderzoek dat zich specifiek richt op ondiepe waterbodems (KNA Waterbodems) en op diep gelegen waterbodems (voormalige landbodems). Hieronder wordt toegelicht waarom dat belangrijk is.

In de ondiepe waterbodems zijn vooral maritieme vondsten te verwachten, denk hierbij aan scheepswrakken en vliegtuigwrakken. Voor de ondiepe waterbodems dient de maritiem archeoloog in te gaan op de gespecificeerde maritieme verwachting in een nader te definiëren (ook voormalig) maritiem onderzoeksgebied rond het plangebied. Ook de waardering van scheepswrakken kan niet anders dan door een dergelijke functionaris worden uitgevoerd (indien al mogelijk op basis van een bureauonderzoek/eerste inspectie onder water).

¹⁰ Het PArk-gebied strekt zich niet buitendijks op het grondgebied van de gemeente Dronten, maar de archeologische waarden lopen in feite in westelijke richting door. Ook het PArk-rapport en de rapporten m.b.t. de Archeologische Beleidskarten van de gemeenten Urk en Noordoostpolder bevatten veel informatie en verwijzingen naar relevant geo-archeologische bronnenmateriaal. Ook de DINO-boringen in het plan- en onderzoeksgebied vormen uiteraard een specifieke bron van informatie.

De te verwachten archeologische sporen en vondsten onder de ondiepe waterbodem bevinden zich ook weer op verschillende niveaus. Bij voorkeur worden deze bewoningsniveaus behandeld conform het protocol Landbodems. In ieder geval dient een voldoende gespecificeerd verwachtings(lagen)model te worden opgesteld waarbij systematisch wordt ingegaan op (geëxtrapoleerde) specifieke geo-archeologische data.¹¹ Hierbij moet worden ingegaan op kennislacunes. In het op te stellen advies voor vervolgonderzoek moet worden ingegaan op methoden/technieken om deze lacunes op te heffen.

In het licht van het hiervoor gestelde bevat het bureauonderzoek te weinig informatie om de risico's op onherstelbare schade op mogelijke cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk te kunnen voorkomen. Ook worden mitigerende maatregelen in het kader van het vervolgonderzoek onvoldoende nauwkeurig beschreven om schade te voorkomen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan het besluit over het PIP het bureauonderzoek aan te passen zodat het onderzoek voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA Waterbodems/Landbodems). Dit om de risico's op onherstelbare schade op mogelijke cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk te voorkomen. Breng aan de hand daarvan criteria voor het vervolgonderzoek in beeld van de aanleg van de Servicehaven.

De Commissie adviseert bij grote voorkeur het veldonderzoek voorafgaand aan de aanbesteding uit te voeren, om zo de risico's voor de archeologie maar ook voor het project zelf in beeld te brengen.

Aangezien het initiatief valt in de periode waarin de nieuwe Erfgoedwet (1 juli 2016) van kracht is geworden (KNA 4.0 /en certificering van archeologiebedrijven) verdient het aanbeveling in te gaan op de gewijzigde regelgeving.

3. Aandachtspunten voor het vervolgtraject

De Commissie wil met onderstaande aanbeveling een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk heeft geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

3.1 Exacte dimensionering en wijze van uitvoering

De exacte dimensionering en wijze van uitvoering wordt overgelaten aan de markt. Het PIP geeft alleen de ruimtelijke kaders aan waarbinnen de uitvoering moet plaatsvinden. In het MER staan de maximale mogelijkheden van het PIP goed beschreven. Binnen deze maximale mogelijkheden kan er in de toekomst nog een aantal keuzes gemaakt gaan worden die mede bepalend zijn voor de omvang van de uiteindelijke milieueffecten. Het betreft onder meer de

¹¹ Dit is relevant omdat het advies voor de volgende stap in het archeologisch proces (Inventariserende Veldonderzoek) gebaseerd zal moeten zijn op een dergelijk Bureauonderzoek. Het verdient dan ook aanbeveling het Bureauonderzoek te laten toetsen door het bevoegde gezag.

wijze van uitvoering van het haventerrein (onder andere hoogteligging tussen +1,55m en +2,25m NAP), de aanleg en uitvoeringswijze van de golfbreker, de diepte van de vaargeulen en de herkomst van de noodzakelijke bouwmaterialen (aanleg terrein en golfbreker). Aanvullende duurzaamheidsmaatregelen voor het ontwerp, aanleg van golfbreker en bedrijventerrein en de toekomstige exploitatie van het bedrijventerrein worden eveneens aan de markt overgelaten. Hiermee blijven een aantal milieueffecten, zowel risico's als kansen, letterlijk boven de markt hangen.

- De Commissie beveelt aan de milieu-inzichten uit het MER een prominente plek te geven in de toekomstige aanbesteding van de haven, zodat kansen voor een duurzame aanleg optimaal zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten Flevoland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten Flevoland

Besluit: vaststellen van een provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: gecombineerde plan-/besluit-MER vanwege categorie C 4, D11.3, D 29.2 en een Passende beoordeling

Activiteit: Aanleg nieuwe buitendijkse haven met een bedrijventerrein van maximaal 10 hectare voor het (ver)bouwen van grotere jachten en werkschepen.

Procedurele gegevens:

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 24 februari 2016

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 8 juni 2016

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 27 oktober 2016

Toetsingsadvies uitgebracht: 23 december 2016

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. dr. R.M. van Heeringen

dhr. ir. H. Otte

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

mw. drs. J.P. Siedsma (secretaris)

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. drs. F. Wijnants

dhr. drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie:

<http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3115](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

