Uitgangspuntennotitie

Provinciaal inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Reeds doorlopen stappen 5
1.3. Inspraak en vooroverleg 6
1.4. Leeswijzer 7
2. Maritieme servicehaven noordelijk Flevoland 9
2.1. Realisatie nieuwe buitendijkse haven 9
2.2. Realisatie nieuwe buitendijkse haven wordt aangemerkt als M.E.R.-plichtige activiteit 11
2.3. Bestaande (planologisch-juridische) situatie 13
2.4. Komen tot nadere concretisering 13
3. Uitgangspunten voor een provinciaal inpassingsplan 14
3.1. Wijze van bestemmen 14
3.2. Ligging en omvang plangebied 14
3.3. Bijzondere aspecten 15
4. Uitvoerbaarheid 17
4.1. Economische uitvoerbaarheid 17
4.2. Overleg betrokken overheden 17
4.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 17
4.4. Planning 18

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Binnen de gemeenten Urk en Noordoostpolder bestaat al meerdere jaren de wens om bij Urk een nieuwe buitendijkse haven te realiseren. De beperkte kaderuimte en milieuruimte van de bestaande werkhaven van Urk wordt als belemmering ervaren om aan de marktvraag naar steeds grotere jachten en werkschepen te kunnen blijven voldoen.

Flevoland wil een aantrekkelijk vestigingsgebied zijn voor bedrijven met economische structuurversterking als uiteindelijk doel. De aanleg van een nieuwe haven past binnen dit streven, omdat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de structuurversterking van geheel noordelijk Flevoland en de directe omgeving daarvan. Met het realiseren van de haven wordt beoogd om noordelijk Flevoland een krachtige economische impuls te geven en te voorkomen, dat vitale bedrijven vanwege ruimtegebrek zich buiten de provincie gaan vestigen. Het project Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is er op gericht ruimte te bieden aan bedrijven die hebben aangegeven aanzienlijk meer kadelengte, buitendijks en dus bereikbaar vanuit diep water, en aansluitend buitendijks bedrijventerrein nodig te hebben voor het kunnen blijven uitvoeren van hun activiteiten.

Het project sluit aan op de Maritieme Strategie van de rijksoverheid. Die is vooral gericht op innovatie van de sector. Maritieme bedrijven binnen Flevoland zijn gefocust op nieuwe producten en op nieuwe productiemethoden. Er zijn grote kansen voor het innovatief toepassen van nieuwe materialen en op het gebied van sector-gerelateerd onderwijs vindt interactie plaats die bijdraagt aan de groeipotentie van de maritieme sector zelf met een spin off naar andere sectoren.

Het belang van de ontwikkeling van de buitendijkse maritieme servicehaven is ook door het Rijk erkend. Op 24 juni 2015 is in de Staatscourant de “Voorpublicatie van het besluit tot wijziging en aanvulling van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en van bijlage II bij de Crisis- en herstelwet (elfde tranche)” gepubliceerd. Hieruit blijkt dat de haven in de 11e tranche van de Crisis- en herstelwet (Chw) wordt geplaatst op de lijst van projecten waarop de procedurele bepalingen van de Chw van toepassing zijn. Het Rijk is van mening dat de nieuwe haven een directe en aantoonbare bijdrage levert aan het verbeteren van het bedrijfsvestigingsklimaat en de arbeidsmarkt in noordelijk Flevoland.

Het project overschrijdt in fysieke zin gemeentegrenzen, terwijl ook het beoogde effect van het project het gemeentelijk belang overstijgt. De positionering en locatiekeuze van de diverse maritieme activiteiten binnen de provincie vragen om bestuurlijke regie en besluitvorming op provinciaal niveau. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het nationale maritieme netwerk. Locatiekeuze van specifieke maritieme activiteiten vindt daarom plaats op regionaal niveau. De logistieke functies moeten elkaar op provinciaal niveau versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen. De in ontwikkeling zijnde havenlocaties in Flevoland werken met elkaar samen en vormen één havencomplex vanuit het concept van “one-port-two-(or more) locations”.

Zeven maritieme bedrijven hebben zich verenigd in een consortium met de naam Flevo Port en zijn in overleg met de gemeenten Urk en Noordoostpolder en de provincie Flevoland een proces gestart om te komen tot realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

In 2014 heeft dit geleid tot een verkenning naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van een dergelijke haven. Eind 2014 is Arcadis, in opdracht van de provincie, tot de conclusie gekomen dat een dergelijke haven met een oppervlakte van ca. 10 hectare haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar is.

In het voorjaar van 2015 is een milieueffectenonderzoek uitgevoerd om de in 2014 geïdentificeerde (rand)voorwaarden gedetailleerder te kunnen invullen. Daarmee worden de kaders en randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van de haven nog duidelijker neergezet.

In januari 2016 heeft Ecorys, in opdracht van de provincie, het rapport "Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk" uitgebracht. Daarin wordt geconcludeerd dat een nieuwe buitendijkse haven nabij Urk duidelijk een bovenlokaal belang heeft en zich qua marktpositie het beste kan positioneren als 'Maakhaven', waar men terecht kan voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Daarmee wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de activiteiten van de nieuwe haven en de op- en overslagactiviteiten van de in ontwikkeling zijnde haven Flevokust.

Op verzoek van de gemeenten Noordoostpolder en Urk neemt de provincie nu een trekkersrol op zich in het ruimtelijk besluitvormingsproces. De provincie stelt een planologisch juridisch kader op, in de vorm van een provinciaal inpassingsplan met bijbehorend Milieueffectrapport (MER), en verzorgt een technisch ontwerp. De provincie hanteert daarbij als randvoorwaarde dat de gemeente Urk, voordat het inpassingsplan als ontwerp wordt vrijgegeven voor terinzagelegging, voor de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven een realistisch plan met sluitende businesscase vaststelt.

De uitgangspuntennotitie markeert de start van de procedure om de realisatie van de Maritieme servicehaven noordelijk Flevoland mogelijk te maken. Voor de realisatie moeten de ter plaatse geldende bestemmingsplannen worden aangepast. Dat gebeurt in de vorm van een provinciaal inpassingsplan. Voor dit inpassingsplan is een Milieueffectrapport (MER) vereist. Vervolgens zullen de benodigde (omgevings)vergunningen moeten worden afgegeven.

In deze notitie worden de uitgangspunten geformuleerd die worden gehanteerd bij het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan.

1.2. Reeds doorlopen stappen

Eindrapport Verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk

In november 2012 heeft Flevo Port aan de provincie Flevoland zijn plan gepresenteerd voor een buitendijkse haven vlakbij Urk, op het grensgebied van de gemeenten Noordoostpolder, Dronten en Urk. Flevo Port was voornemens de buitendijkse haven zelfstandig te ontwikkelen en op te treden als eindgebruiker van het buitendijkse bedrijventerrein. De provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder hebben in overleg met de gemeente Dronten besloten tot het uitvoeren van een verkenning naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van een dergelijke haven en naar de daarbij geldende randvoorwaarden en condities. Een externe adviseur (Arcadis) is aangesteld als verkenner met de provincie Flevoland als opdrachtgever. In oktober 2014 is deze verkenning afgerond door middel van het eindrapport Verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk. Op basis van de verkenning is in het eindrapport geconcludeerd, dat een buitendijkse maritieme servicehaven met een oppervlakte van ca. 10 hectare haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar is.

De verkenning heeft niet geleid tot het sluiten van een intentieovereenkomst tussen het consortium Flevo Port, de gemeenten en de provincie, omdat de businesscase van het consortium niet sluitend was.

Milieueffectenonderzoek realisatie Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland
In het voorjaar van 2015 is in opdracht van de provincie door Tauw B.V. een milieueffectenbeoordeling opgesteld om de in 2014 geïdentificeerde (rand)voorwaarden, zoals verwoord in het hiervoor genoemde eindrapport, gedetailleerder te kunnen invullen. Daarmee worden de kaders en randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van de haven nog duidelijker neergezet. De milieueffectenbeoordeling is uitgevoerd vooruitlopend op het aan het inpassingsplan gekoppelde MER.

Quick scan marktmogelijkheden
In januari 2016 heeft Ecorys, in opdracht van de provincie, het rapport "Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk" uitgebracht. In dit rapport wordt geconcludeerd dat:

- ten aanzien van een nieuwe haven op Urk duidelijk sprake is van een bovenlokaal belang; (i) de -sociaaleconomische- impact van de maritieme cluster strekt zich uit over meerdere gemeenten, (ii) de ligging van de nieuwe haven biedt competitieve voordelen in een bovenlokaal perspectief, (iii) afstemming is nodig tussen dit project en het project Flevokust dat momenteel wordt uitgevoerd, waarbij eveneens een nieuwe haven met 'nat' industrieterrein wordt aangelegd en (iv) het project vraagt ook om goede begeleiding van de intergemeentelijke samenwerking die nodig is om het project optimaal te structureren;
- de buitendijkse haven zich qua marktpositie het beste kan positioneren als 'Maakhaven', waar men terecht kan voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Op deze wijze wordt concurrentie met nabijgelegen havens, zoals de havens van Kampen en Flevokust, vermeden. Dit betekent ook dat de nieuwe buitendijkse servicehaven zich niet richt op de overslag van containers om onnodige versnippering van het netwerk van containerterminals (en de kans op overcapaciteit) te voorkomen.

1.3. Inspraak en vooroverleg

Ter markering van de start van het ruimtelijk besluitvormingsproces, is op (datum) bekend gemaakt, dat wordt gestart met de procedure om de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland mogelijk te maken. Daarbij is deze notitie vanaf (datum) gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie over de inhoud van deze notitie naar voren te brengen.

Deze notitie is digitaal in te zien op de website van de provincie:
http://www.flevoland.nl/producten-en-diensten/inspraakprocedure

De "Uitgangspuntennotitie provinciaal inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" ligt gedurende de genoemde inzagetermijn ter inzage bij:
• De Provincie Flevoland, Visarenddreef 1, 8232 PH Lelystad;
• De gemeente Noordoostpolder, Harmen Visserplein 1, 8302 BW Emmeloord;
• De gemeente Urk, Singel 9, 8321 GT Urk;
• De gemeente Dronten, De Rede 1, 8251 ER Dronten;
• Rijkswaterstaat, Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad;
• Het waterschap Zuiderzeeland, Lindelaan 20, 8224 KT Lelystad.

Een ieder kan vanaf datum tot en met datum reageren. Een reactie dient bij voorkeur schriftelijk naar voren te worden gebracht door deze te sturen naar Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, Postbus 55, 8200 AB Lelystad of digitaal via provincie@flevoland.nl, onder vermelding van "Uitgangspuntennotitie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland".

In het kader van het vooroverleg wordt deze notitie in ieder geval toegezonden aan de volgende vooroverlegpartners: gemeente Noordoostpolder, gemeente Urk, gemeente Dronten, waterschap Zuiderzeeland, ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, ministerie van Economische Zaken, Brandweer Flevoland, Milieufederatie Flevoland, Staatsbosbeheer en Stichting Flevolandschap.

De ingekomen inspraak- en vooroverlegreacties worden van een provinciale reactie voorzien en betrokken bij het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan.

1.4. Leeswijzer

Voor de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland moeten de ter plaatse geldende bestemmingsplannen worden herzien. Hiervoor wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Bij de totstandkoming ervan wordt onderzocht of de tot nu toe bekende plannen voor de haven kunnen worden geoptimaliseerd.
In hoofdstuk 2 worden de voorgestane ontwikkeling van de haven en de huidige planologische situatie nader omschreven.
In hoofdstuk 3 wordt een aantal uitgangspunten gegeven voor de inhoud van het besluit tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.
In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de plannen.

2. Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

2.1. Realisatie nieuwe buitendijkse haven

Aan de rand van het huidige dorp Urk bevindt zich een haven met een beperkte omvang. Zoals blijkt uit figuur 2.1, wordt in de huidige situatie een groot aantal functies vervuld door de haven en de directe omgeving daarvan. Naast wonen en recreatie in de periferie van de haven, heeft de haven zelf een dubbelfunctie voor watersport en industriële/nautische activiteiten.

Figuur 2.1.1 Veel functies op een steenworp afstand van elkaar in de huidige situatie

Het verhuizen van (een deel van de) bedrijvigheid, die nu overlast veroorzaakt binnen de woonkern van Urk, naar de nieuwe haven biedt nieuwe ontwikkelkansen voor hoogwaardige verstedelijking in en rond de oude haven. Gezien het kleinschalig karakter van het voormalige eilanddorp heeft de haven een hoge potentie om het toeristisch karakter verder te ontwikkelen. De veel grotere schaal van de nautisch maritieme en industriële gebruikers van het gebied vormen in feite een blokkade om deze mogelijkheden te kunnen realiseren. Andersom geredeneerd zijn ook de groeimogelijkheden van de grootschalige gebruikers van de haven geblokkeerd door het gebrek aan geschikte ruimte en de nabijheid van de woonbebouwing op Urk.

Door een nieuwe (buitendijkse) haven te realiseren worden deze belemmeringen weggenomen en worden ontwikkelkansen geboden voor de grootschalige bedrijvigheid; nieuwe kaderuimte komt beschikbaar, ruimte voor het verder hoogwaardig ontwikkelen van het gebruik van de bestaande haven ontstaat en een bron van (geluid)hinder op de woonomgeving van Urk wordt weggenomen, dan wel verplaatst naar een locatie op grotere afstand van de woonbebouwing.

De gemeente Urk legt in een ruimtelijke visie de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven vast.

Ruimtelijke uitgangspunten haven

De uitgangspunten op basis waarvan de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland wordt ontworpen zijn de volgende:

- de haven ligt deels op het grondgebied van de gemeente Noordoostpolder en deels op het grondgebied van de gemeente Dronten;
- de ontwikkeling is volledig buitendijks zonder negatieve veranderingen voor de waterkerende functie van het dijklichaam waarop de haven zal aansluiten;
- tussen de dijk en de nieuw aan te leggen aanlegkade (met een lengte van ongeveer 1.200-1.400 meter) komt een haventerrein van ongeveer 10 hectare waar bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (maximaal t/m categorie 5.3) zich kunnen vestigen;
- het haventerrein is landzijdig ontsloten via de Domineesweg;
- door de aanleg van een golfbreker van ongeveer 1.700 t/m 2.200 meter ontstaat een havenbekken van ongeveer 250 meter breed;
- de haven wordt toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang);
- de ontwerpdiepte van de haven is 7 meter;
- ontsluitingsweg.

Profiel van de activiteiten

Het profiel van de toekomstige activiteiten op de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is complementair aan de activiteiten op de op- en overslaghaven Flevokust (Lelystad). De bedrijven in de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland zijn gericht op maritieme service. Mede op basis van de plannen van Flevo Port is onderstaande opsomming opgesteld als profiel van de maritieme servicehaven:

- scheepsbouw: refit (modernisering en herinrichting), nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud;
- maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden;
- innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van:
  - werkschepen;
  - high end markt van luxe jachten;
  - binnenvaartschepen;
  - vissersschepen;
- een loskade ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar en de afvoer van (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven;
- een schuilhaven;
- een laad- en/of loskade, anders dan ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar, en de afvoer van, (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven, is uitgesloten;
- op- en overslagactiviteiten zijn uitgesloten.

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering een systeem ontwikkeld dat in de Nederlandse bestuurspraktijk wordt gebruikt als methode om, zonder dat projectspecifieke informatie beschikbaar is, de benodigde milieugebruiksruimte van verschillende soorten bedrijven te objectiveren in het planstadium. Het profiel van de activiteiten die uiteindelijk op het haventerrein worden nagestreefd wordt vergeleken met de bedrijvenstaat van de VNG om vast te stellen welke bedrijfscategorieën binnen het profiel passen.

Het profiel dient als uitgangspunt voor de milieueffectenbeoordeling in het MER, waaruit zal moeten blijken of dit profiel planologisch mogelijk en/of gewenst is.

Landzijdige ontsluiting en verkeersaantrekkende werking
De huidige haven wordt ontsloten door de N351 en de N352. De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het verplaatsen en uitbreiden van de bestaande nautisch maritieme activiteiten. Het totale verkeersaanbod zal daardoor toenemen, maar het werk- en vrachtverkeer door het dorp zal mogelijk afnemen. Naar verwachting kan de verkeersstroom worden opgevangen door een ontsluitingsweg met twee rijbanen. Gezocht wordt naar een logische aansluiting op het provinciaal wegennet, zonder dat kwetsbare natuur- en woongebieden doorsneden hoeven te worden.

2.2. Realisatie nieuwe buitendijkse haven wordt aangemerkt als m.e.r.-plichtige activiteit

Het doel van een milieueffectrapport (MER) is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde milieueffectrapportage (m.e.r.)-plicht, die is gekoppeld aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die beschreven staan in het Besluit mer of omdat een passende beoordeling is benodigd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Hierna wordt aangegeven dat in deze situatie een m.e.r.-plicht bestaat en daarom naast deze uitgangspuntennotitie tevens een Notitie Reikwijdte en detailniveau is opgesteld.

M.e.r.-plicht op grond van het Besluit mer
Op grond van het Besluit mer is sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht voor de aanleg van een binnenvaarthaven voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer. De haven wordt toegankelijk voor CEMT-klasse V schepen, die een laadvermogen hebben vanaf 1.500 ton. Op grond hiervan is het uitgangspunt dat de aanleg van de haven besluit-m.e.r.-plichtig is.

Er wordt een industrieterrein van 10 ha mogelijk gemaakt. Daarmee blijft het plan onder de drempelwaarde genoemd in categorie D11.3 voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde blijven geldt een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Indien het inpassingsplan het mogelijk maakt om meer dan 50 ha te ontgronden in Natura 2000 gebied ten behoeve van het verdiepen van de vaargeul, dan is het inpassingsplan plan-m.e.r.plichtig op grond van categorie D29.2.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheepvaart	In gevallen waarin: a. de aanleg betrekking heeft op: 1°. een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en

		75 hectare of meer.	ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D29.2	De winning van mineralen door afbaggering van de zee-, meer- of rivierbodem dan wel de wijziging of uitbreiding daarvan.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 50 hectare of meer en plaatsvindt in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1, onderdeel A, van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.

M.e.r.-plicht omdat een passende beoordeling is benodigd

Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer is een MER verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet moet worden opgesteld. Voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland wordt een inpassingsplan opgesteld. Uit het, in het voorjaar van 2015 uitgevoerde, Milieueffectenonderzoek blijkt dat significant negatieve effecten voor de populatie van de kuifeend in het IJsselmeer niet op voorhand met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Omdat de huidige aantallen in het Natura 2000-gebied onder de instandhoudingsdoelstelling liggen, moet zorgvuldig worden onderzocht wat de betekenis van de aanleg van de haven kan zijn voor de instandhoudingdoelstelling voor het gehele IJsselmeer. Er moet daarom een passende beoordeling (PB) worden opgesteld, waarin ook mitigerende maatregelen aan bod kunnen komen. Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer (Wm) is voor het inpassingsplan dan ook een plan-MER benodigd.

Gecombineerde MER

Zoals hiervoor is uiteengezet, is voor de buitendijkse maritieme servicehaven zowel een plan-MER als een besluit-MER benodigd. In het vervolg wordt het gecombineerde plan-/besluit-MER aangeduid als het MER.

2.3. Bestaande (planologisch-juridische) situatie

Voor het gebied waarnaar wordt gekeken gelden de volgende planologisch-juridische kaders:
- Bestemmingsplan "Randmeerzone" van de gemeente Dronten;
- Bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2004" van de gemeente Noordoostpolder;
- Bestemmingsplan "Bedrijventerrein" van de gemeente Urk;
- Inpassingsplan "Windenergie langs de dijken van de Noordoostpolder" van het Rijk.

Daarnaast heeft de gemeente Noordoostpolder op dit moment de "Beheersverordening Landelijk gebied" in voorbereiding.

De gronden binnen het beoogde plan-/zoekgebied zijn ingevolge bovengenoemde planologische-juridische kaders onder andere bestemd als:
- "Water-Meren" met de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie 5";
- "Water";
- "Agrarisch Gebied";
- "Bedrijf-Windturbinepark" met de dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning";
- "Verkeer".

Daarnaast zijn er aanduidingen voor:
- "Vogelrichtlijngebied";
- "Grens Kernrandzone".

2.4. Komen tot nadere concretisering

Op dit moment wordt uitgegaan van een zoekgebied waarbinnen de buitendijkse haven wordt gerealiseerd. Voor de inrichting van de haven zijn twee uitvoeringsvarianten in beeld. Aan de hand van het MER, dat gefaseerd wordt uitgevoerd, worden het ontwerp van de haven en het ontwerp van het inpassingsplan gemaakt. De gefaseerde aanpak van het MER staat overigens niet de weg, dat het MER zal kunnen bestaan uit één rapportage.

<u>Onderzoek ten behoeve van het MER</u>
In de eerste fase zullen de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de twee varianten met elkaar en met het referentiealternatief kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald welke variant definitief als voorkeursalternatief wordt gezien. Van het definitieve voorkeursalternatief wordt een Voorlopig Ontwerp gemaakt.

In de tweede fase van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht ten behoeve van het provinciale inpassingsplan.

De effecten worden waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase.

<u>Onderzoek ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan</u>
De onderzoeken, zoals deze worden uitgevoerd voor het MER, dienen een dusdanig uitwerkingsniveau te hebben dat zij eveneens bruikbaar zijn voor het inpassingsplan. Daarnaast zijn voor het inpassingsplan specifiek daarop gerichte onderzoeken nodig. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan een akoestisch onderzoek. In het inpassingsplan wordt het uiteindelijke ontwerp van de buitendijkse maritieme servicehaven planologisch-juridisch in de daarvoor bedoelde bestemmingen (en eventueel aanduidingen) vastgelegd. Het ontwerp wordt beoordeeld op:
• Voldoet het aan de doelstellingen van de haven;
• Relatie met ander beleid;
• Technische haalbaarheid;
• Impact op de omgeving, waaronder natuur en landschap;
• Financiële haalbaarheid;
• Maatschappelijke haalbaarheid.

3. Uitgangspunten voor een provinciaal inpassingsplan

Het provinciaal inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) met regels, die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende deel van het inpassingsplan. Het inpassingsplan is in feite een partiële herziening van de (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

3.1. Wijze van bestemmen

Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben Provinciale Staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven, die zij uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. Wat een goede ruimtelijke ordening is, staat niet letterlijk omschreven in de wet noch in het Besluit ruimtelijke ordening.

In ieder geval moet worden voldaan aan wet- en regelgeving en moet rekening worden gehouden met het vigerende beleid. Alle ruimtelijk relevante aspecten worden op een rij gezet en belangen worden afgewogen. Bij een goede belangenafweging moet duidelijk zijn waar welke bestemming nodig is en waarom deze bestemming daar nodig is. Het inpassingsplan moet de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied mogelijk maken.

Het uitgangspunt is “globaal en flexibel bestemmen”. De binnenplanse flexibiliteitsmogelijkheden worden optimaal benut. De planologische en stedenbouwkundige hoofdlijnen van de ontwikkeling worden vastgelegd en de haven, het haven- en bedrijventerrein en de interne ontsluiting van het terrein worden zo mogelijk in één bestemming geregeld. Bij de beoordeling van mogelijke gevolgen voor natuurwaarden wordt uitgegaan van maximale effecten (worst case benadering).

3.2. Ligging en omvang plangebied

Op dit moment is de ligging van de golfbreker en haven met bijbehorend bedrijventerrein globaal bekend (zie figuur 1). De exacte ligging van het plangebied wordt de komende maanden nader bepaald. De uitkomsten van de diverse nog uit te voeren onderzoeken kunnen hierop mede van invloed zijn.

Figuur 1 Globale ligging plangebied

3.3. Bijzondere aspecten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft voor het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan een aantal eisen en een aantal mogelijkheden waaruit een keuze moet worden gemaakt.

Gelet op artikel 3.26 lid 1 Wro moet de gemeenteraad voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan worden gehoord. Aan de hand van deze uitgangspuntennotitie worden de gemeenteraden van Dronten, Noordoostpolder en Urk gehoord. De vorm van het horen is niet in de wet bepaald en is derhalve vormvrij. Aan het recht gehoord te worden kunnen de raden invulling geven door middel van een brief of in een hoorzitting.

Voor het bepalen van de behoefte aan de nieuwe buitendijkse haven moet de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (hierna te noemen: de Ladder) worden doorlopen. Deze ladder bestaat uit drie treden en is bedoeld als hulpmiddel bij een zorgvuldige afweging van ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Het doorlopen van de Ladder heeft als doel het realiseren van een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een acceptabel woon- en leefklimaat en een duurzaam ruimtegebruik. In oktober 2012 is artikel 3.1.6, lid 2 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen, waarmee de Ladder een verplichte motiveringstoets is voor alle ruimtelijke besluiten die een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maken.

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking kent de volgende stappen:
1. Nagegaan wordt in hoeverre de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.
2. Indien uit 1. blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.
3. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend zijn ontsloten of als zodanig worden ontwikkeld.

De stappen die worden doorlopen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied, maar ook met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en voor de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Voor wat betreft de behoefteonderbouwing hebben Ecorys en het consortium Flevo Port aangetoond dat behoefte bestaat aan de nieuwe buitendijkse servicehaven. In het inpassingsplan wordt deze behoefte nader gemotiveerd. De servicehaven sluit aan bij de kern van Urk en het bedrijventerrein Kamperhoek in het bijzonder. Voor wat betreft de derde trede; de servicehaven is zowel over de weg als via het water uitstekend bereikbaar. In het inpassingsplan wordt de ladder meer in detail doorlopen. Dan wordt ook uitgebreider stilgestaan bij de drie tredes.

Bij de vaststelling van een inpassingsplan moet een aantal extra besluiten worden genomen:

a. *De mate waarin het inpassingsplan in de plek komt van de geldende bestemmingsplannen*
Bij inpassingsplan kan worden bepaald in hoeverre bestemmingsplannen binnen het plangebied van het inpassingsplan hun werking behouden (artikel 3.26 lid 3 Wro).

Uitgangspunt:
Het inpassingsplan geeft voor de gronden binnen het plangebied ervan een nieuwe bestemming die de huidige, ingevolge de vigerende bestemmingsplannen geldende, bestemmingen vervangt.

b. *Het wijzigen van het bevoegde bestuursorgaan voor het nemen van uitvoeringsbesluiten*
Bij het besluit tot vaststellen van het inpassingsplan kunnen Provinciale Staten bepalen dat gedeputeerde staten een aantal uitvoeringsbesluiten kunnen nemen in de plaats van het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.26 lid 4 Wro). Daarbij gaat het om de bevoegdheden en verplichtingen, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro:
a. het kunnen wijzigen van het inpassingsplan;
b. het moeten uitwerken van het inpassingsplan;
c. het bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het inpassingsplan;
d. het kunnen stellen van nadere eisen inzake nader omschreven onderwerpen of onderdelen.

Het kan zijn dat uit oogpunt van flexibiliteit één of meerdere van deze bevoegdheden in het inpassingsplan worden opgenomen.

Uitgangspunt:
De provincie streeft naar het zo exact mogelijk bestemmen van de haven en naar het binnen de bestemming, weliswaar zo globaal mogelijk, direct mogelijk maken van de voor de haven noodzakelijke voorzieningen en maatregelen. Daarmee zijn de hiervoor genoemde bevoegdheden en verplichtingen, anders dan op detailniveau, niet nodig en wenst de provincie niet verder in de bevoegdheden van anderen te treden dan strikt noodzakelijk. Dat houdt in dat de uitvoering van het inpassingsplan – zoveel als mogelijk is – bij de gemeenten blijft liggen. Het ligt daarom in de rede om de bevoegdheden te laten waar ze nu liggen en dat deze dus niet overgaan naar de provincie.

c. *Het wijzigen van het bevoegde bestuursorgaan voor het nemen van een besluit over een aangevraagde omgevingsvergunning*
Bij het besluit tot vaststellen van het inpassingsplan kunnen Provinciale Staten bepalen dat Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, b, c of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in de plaats van het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.26 lid 4 Wro).

Uitgangspunt:
De provincie hanteert het uitgangspunt dat de uitvoering van het inpassingsplan - zoveel als mogelijk is - bij de gemeenten komt te liggen en dat die bevoegdheden niet overgaan naar de provincie.

d. De termijn dat de gemeenteraad geen bestemmingsplan kan vaststellen
De gemeenteraad is vanaf het moment waarop het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop dat inpassingsplan betrekking heeft. De bedoelde bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder indien het inpassingsplan dat bepaalt (artikel 3.26 lid 5 Wro).

Uitgangspunt:
De provincie ziet geen aanleiding af te wijken van de wettelijke standaardtermijn. Bij het vaststellen van het inpassingsplan wordt dan ook geen kortere periode vastgelegd. De desbetreffende gemeenteraad verkrijgt zodoende 10 jaar na vaststelling van het inpassingsplan weer de bevoegdheid een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden die in het inpassingsplan zijn opgenomen.

4. Uitvoerbaarheid

4.1. Economische uitvoerbaarheid

Tijdens de verkenning naar de haalbaarheid van de buitendijkse haven zijn verschillende grondexploitatie-berekeningen gemaakt op basis van de investeringsprognose van Flevo Port en civieltechnische berekeningen van MH Poly.

De economische uitvoerbaarheid wordt nog nader verkend in het kader van een geoptimaliseerde businesscase. Daarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden het plan financieel haalbaar is en welke partijen daarin een verantwoordelijkheid dragen. Zo nodig wordt de businesscase vertaald in een exploitatieplan dat dan een onderdeel vormt van het inpassingsplan.

Het uitgangspunt is een sluitende businesscase waarbij van een exploitatieplan kan worden afgezien, omdat de ontwikkeling is geborgd met overeenkomsten. Mocht deze borging niet lukken, dan wordt een exploitatieplan opgesteld.

4.2. Overleg betrokken overheden

In de fase van de uitgangspuntennotitie wordt het wettelijk vooroverleg gevoerd met de betrokken overheden: Rijk, provincie, gemeenten en waterschap.
De betrokken gemeenteraden worden in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord over het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan.
Ook in de fase van het ontwerp-inpassingsplan en in de fase van vaststelling vindt overleg met en afstemming tussen de overheden plaats.

4.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Deze uitgangspuntennotitie gaat in op de vertaling van de realisatie van een buitendijkse haven c.a. in een inpassingsplan. Met een inpassingsplan worden de nu geldende bestemmingsplannen aangepast. Na deze uitgangspuntennotitie wordt een ontwerp van het inpassingsplan opgesteld, waarna deze wordt vastgesteld.

Ten behoeve van het inpassingsplan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de informatie die reeds eerder is verzameld. Voor het MER is eerst een Notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld. Vervolgens wordt een MER opgesteld. De al aanwezige informatie wordt nader aangevuld. Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd.
Op verschillende momenten in de procedure kunnen belanghebbenden en belangstellenden reageren op het inpassingsplan. De uitgangspuntennotitie en de notitie reikwijdte en detailniveau vormen het eerste moment in die procedure.

De uitgangspuntennotitie wordt 6 weken ter inzage gelegd voor inspraak. De inspraakreacties en de antwoorden daarop worden opgenomen in de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan.

Ook het ontwerp-inpassingsplan wordt 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode bestaat de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen naar voren te brengen. Voor de dan ontvangen zienswijzen wordt een antwoordnota opgesteld. Deze wordt gelijktijdig met het inpassingsplan vastgesteld.

Daarna wordt het vastgestelde inpassingsplan 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In onderstaande tabel is één en ander schematisch weergegeven.

Documenten voor het aanpassen van het bestemmingsplan	**Vorm waarop gereageerd kan worden**	**Door**
Uitgangspuntennotitie inpassingsplan Notitie reikwijdte en detailniveau	Inspraak	Een ieder
Ontwerp inpassingsplan MER Ontwerpen andere besluiten die met het inpassingsplan worden gecoördineerd	Zienswijzen	Een ieder
Vastgesteld inpassingsplan Vastgestelde andere besluiten die met het inpassingsplan worden gecoördineerd	Beroep	Belanghebbenden, niet zijnde decentrale overheden

4.4. Planning

24 februari 2016	: PS - opdrachtverlening opstellen inpassingsplan
06 april 2016	: PS – behandeling uitgangspuntennotitie en Notitie Reikwijdte en Detailniveau, publicatie + 6 weken ter inzage legging van uitgangspuntennotitie een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
13 september 2016	: Vaststellen van nota van opmerkingen uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie door GS + vaststellen MER + vaststellen ontwerp inpassingsplan
12 oktober 2016	: Commissiebehandeling (oordeelsvorming): vaststellen nota van opmerkingen uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie + vaststellen ontwerp inpassingsplan en MER en ter inzage leggen
26 oktober 2016	: PS vaststellen nota van opmerkingen uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie + bijbehorend MER en ter inzagelegging ontwerp inpassingsplan
31 oktober 2016	: Publicaties en ter inzagelegging in week 44, + 6 weken terinzagelegging ontwerp inpassingsplan met bijbehorend MER + t/m medio december 2016
Januari/februari 2017	:Vaststellen van antwoordnota + vaststellen van MER + vaststellen inpassingsplan door GS
februari/maart 2017	: Commissiebehandeling van antwoordnota + vaststellen inpassingsplan
maart/april 2017	: PS – vergadering vaststellen van antwoordnota + vaststellen inpassingsplan