PROVINCIE FLEVOLAND

Mededeling

Onderwerp
Terinzagelegging ontwerp-inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Kern mededeling:
Gedeputeerde Staten hebben op 9 maart 2021, onder het mandaatbesluit van 22 april 2020 (kenmerk #2557273), het Milieueffectrapport (MER) vastgesteld en besloten deze samen met het ontwerp-inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) ter inzage te leggen vanaf vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021.

Mededeling:
Op 6 april 2016 hebben Provinciale Staten besloten om te starten met de planologische procedure om de ontwikkeling van de MSNF mogelijk te maken. Aanvullend hebben Provinciale Staten op 22 april 2020 mandaat verleend aan Gedeputeerde Staten om naar aanleiding van eventuele inspraakreacties de antwoordnota vast te stellen, het MER behorende bij het Inpassingsplan MSNF vast te stellen en vrij te geven voor inspraak. Bij dit mandaatbesluit is aangegeven dat uw Staten goed geïnformeerd worden over de voortgang en inhoud van de verschillende stappen om te komen tot een nieuw Inpassingsplan voor de MSNF. Daarom ontvangt u hierbij een korte toelichting.

Van 11 mei 2020 tot en met 22 juni 2020 hebben de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en Nota van Uitgangspunten voor de MSNF voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast zijn betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd. In totaal zijn zes zienswijzen naar aanleiding van de terinzagelegging en raadpleging binnengekomen. Daarnaast heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op verzoek van de provincie op 9 juli 2020 advies gegeven over de NRD (zie bijlage).

Het concept-MER en concept-ontwerp-inpassingsplan zijn voorgelegd aan de betrokken overlegpartners ex artikel 3.1.1. Bro. In totaal zijn vijf reacties ontvangen.

In bijgevoegde Nota's van beantwoording zet provincie Flevoland uiteen hoe de verschillende zienswijzen, reacties en adviezen zijn meegenomen in de uitwerking van het ontwerp-inpassingsplan voor de MSNF, waar het MER deel van uitmaakt.

Gedeputeerde Staten hebben het ontwerp-inpassingsplan voorbereid en legt deze, samen met het bijbehorende MER en ontwerp-vaststellingsbesluit, voor een ieder ter inzage van vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021 (zie bijgevoegde kennisgeving). De stukken die ter inzage worden gelegd zijn ook als bijlagen bij deze mededeling gevoegd.

Tot slot moet volgens de Wet ruimtelijke ordening de gemeenteraad van de gemeente op grondgebied waarvan Provinciale Staten voornemens zijn een inpassingsplan vast te stellen (gemeenten Urk, Dronten en Noordoostpolder), worden gehoord. De brieven naar de gemeenteraden zijn als bijlage bij deze mededeling opgenomen. Het is aan uw griffie om contact op te nemen met de desbetreffende griffies om in overleg te bepalen op welke wijze de gemeenteraden worden gehoord over het ontwerp-inpassingsplan MSNF.

Registratienummer
2647209
Datum
9 maart 2021
Afdeling/Bureau
GE

Openbaarheid
Openbaar

Portefeuillehouder
Appelman, J.N.J.

Ter kennisname aan PS en burgerleden

Mededeling

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Advies Commissie m.e.r. op NRD	2639694	Ja
Nota van beantwoording op NRD en NvU	2754704	Ja
Nota van beantwoording op vooroverlegreacties	2754709	Ja
Milieueffectrapport	2754708	Ja
Ontwerp-inpassingsplan MSNF: - Verbeelding - Toelichting en regels - Bijlagen bij Toelichting	 2754707 2754706 2754705	 Ja Ja Ja
Ontwerp-vaststellingsbesluit	2746083	Ja
Brieven aan gemeenteraden inzake hoorplicht	2742307 2742293 2742296	Ja
Kennisgeving	2746086	Ja
Persbericht	2745386	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Advies over reikwijdte en detailniveau van het te actualiseren milieueffectrapport

9 juli 2020 / projectnummer: 3459

1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Flevoland stelt een inpassingsplan[1] op voor een nieuwe haven bij Urk. Tussen de bestaande dijk en een nieuw aan te leggen golfbreker komt een aanlegkade met een haventerrein van maximaal 10 hectare. Vanaf de bestaande vaarroute langs Urk wordt een toegangsgeul naar de haven aangelegd. De haven biedt ruimte voor maritieme en industriële bedrijvigheid, in aanvulling op de bestaande haven van Urk. Voor het besluit over het provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Flevoland heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het MER.

Het PIP en het MER actualiseren in 2017 vastgestelde versies.[2] Vanwege de stikstofproblematiek heeft de Raad van State het vorige PIP in december 2019 vernietigd. Het besluitvormingstraject wordt daarom opnieuw doorlopen.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de maritieme servicehaven het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Een beschrijving van de aanleiding van het project waarin ook actuele ontwikkelingen zoals de Regiodeal Noordelijk Flevoland zijn verwerkt. Beschrijf het voorafgaande én huidige besluitvormingstraject en houd rekening met de kennisachterstand van nieuwe lezers.
- Een duidelijke omschrijving van de activiteiten van het plan, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase. Dit is nodig om de effecten voor beide fases goed in beeld te kunnen brengen.
- Een beschrijving van de samenhang met het project Port of Urk[3] omdat beide projecten aan elkaar grenzen, zich op dezelfde sector richten en besluitvorming parallel plaatsvindt. Onderzoek zowel het scenario met als het scenario zonder realisatie van Port of Urk.
- De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op hiervoor gevoelige beschermde natuurgebieden. Maak duidelijk, ook rekening houdend met andere effecten, of het project vergunbaar is in het kader van de Wet natuurbescherming.
- Een vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven met de referentiesituatie.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau[4] (NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar

---

1 De provincie doet dit op verzoek van de gemeenten Urk en Noordoostpolder omdat het plan het gemeentelijk belang overstijgt.

2 Zie eerdere adviezen van de Commissie: https://commissiemer.nl/adviezen/3115

3 Met Port of Urk is de gemeente Urk van plan een binnendijks bedrijventerrein van circa 100 hectare aan te leggen aan de zuidkant van Urk. Het voorontwerp bestemmingsplan heeft tot en met 16 april 2020 ter inzage gelegen. https://www.portofurk.com/

4 Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Notitie reikwijdte en detailniveau, Antea group, 2020.

haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen. Het advies voor de Commissie sluit, waar dat kan, aan op het eerdere advies uit 2016.[5] Omwille van de leesbaarheid is een geheel nieuw advies opgesteld waarin op onderdelen de tekst meer toelichting bevat, bijvoorbeeld bij natuur en archeologie.

Figuur 1 Globale ligging van het plangebied en zuiden van Urk (bron: NRD)

Achtergrond

De gemeenten Urk en Noordoostpolder willen bij Urk een nieuwe buitendijkse haven. Een consortium van zeven maritieme bedrijven, Flevo Port, is met beide gemeenten en de provincie Flevoland een proces gestart voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Om de haven te kunnen realiseren wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Het besluit over het PIP is project m.e.r.-plichtig vanwege de beoogde aanleg van de haven bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton (categorie C4). Het besluit is ook plan m.e.r.-plichtig en omdat een passende beoordeling nodig is en vanwege de ontgronding voor de vaargeul (categorie D29.2). Daarom is besloten een gecombineerd plan-/project-MER op te stellen.

In juli 2017 heeft Provinciale Staten van de provincie Flevoland het PIP vastgesteld, inclusief het daarbij behorende MER. In een beroepsprocedure is dit besluit in december 2019 vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak.[6] Naar aanleiding hiervan heeft de provincie besloten het PIP en het MER aan te passen en te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen. Hiervoor is ook de NRD geactualiseerd.

Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland zijn initiatiefnemer voor het PIP. Provinciale Staten van deze provincie zijn bevoegd gezag.

[5] Commissie m.e.r., Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 8 juni 2016 (projectnummer: 3115).

[6] Uitspraak van de Raad van State op 19 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603).

Waarom een advies?
De provincie Flevoland heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het MER. De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van de provincie Flevoland – besluit over de maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3459 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak. De bij de eerdere versies van het PIP en MER horende adviezen en projectstukken zijn vindbaar via nummer 3115 op deze website.

2 Aanleiding, beleid en besluiten

2.1 Algemeen

Het geactualiseerde PIP doorloopt opnieuw de besluitvormingsprocedure. Daarvoor wordt het bestaande MER geactualiseerd. Het is belangrijk dat het MER duidelijk maakt welke onderdelen gewijzigd zijn ten opzichte van de eerdere versie. Dit biedt lezers van het vorige MER een goed beeld van nieuwe informatie. Om voor de 'nieuwe' lezer toegankelijk te zijn moet het MER ook zelfstandig leesbaar zijn.

2.2 Aanleiding

Beschrijf de aanleiding voor het project, in hoeverre dit in een behoefte voorziet en actualiseer deze informatie waar nodig. Zo bevat de NRD een beschrijving van de planhistorie. Vul dit aan met relevante ontwikkelingen die na 2016 hebben plaatsgevonden. Relevant in dit kader is bijvoorbeeld de Regiodeal Noordelijk Flevoland[7]. Eén van de punten daarin is Maritiem Cluster Urk waarmee wordt ingezet op innovatie in de maritieme sector, bijvoorbeeld CO_2-neutraal varen en een kennisuitwisselingsplatform. Laat zien hoe de haven aansluit bij de doelstelling van deze regiodeal.

2.3 Beleidskader

Geef aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de maritieme servicehaven en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga ook in op relevant beleid en visies van de provincie Flevoland, de gemeente Urk en de aanliggende gemeenten voor bijvoorbeeld:

- Economische en recreatieve ontwikkelingen
- Duurzame ontwikkeling (energie, klimaat, mobiliteit, circulariteit)

[7] In de regiodeel werken het Rijk (ministeries van LNV, I&W, BZK, EZK en J&V), de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder samen. De Regio Deal richt zich op het toekomstbestendig maken van het Maritiem Cluster op Urk, de verduurzaming van de IJsselmeervisserij en het verzilveren van het groeipotentieel van Noordelijk Flevoland verbonden aan smart mobility. Kamerbrief van 19 juli 2019 (kenmerk DGNVLG/19164773).

- Wet natuurbescherming en de provinciale beleidsregels inzake stikstofdepositie[8]
- Agenda IJsselmeergebied 2050
- De geactualiseerde Structuurvisie 2035+[9] van de gemeente Urk

2.4 Te nemen besluit(en)

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor een provinciaal inpassingsplan. Voorafgaand aan de realisatie zijn vervolgbesluiten nodig, zoals een ontgrondingsvergunning voor het uitdiepen van de toegangsgeul. Geef aan welke andere besluiten nodig zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. De golfbreker gaat deel uitmaken van de primaire waterkering. Maak duidelijk welke besluiten hiervoor nodig zijn en op welk moment in het proces deze genomen worden.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Om de effecten van het plan goed te kunnen beschrijven, is het van belang de ontwikkeling helder af te bakenen. Maak duidelijk wat verstaan wordt onder een 'maakhaven' en welke activiteiten daarin plaats gaan vinden. Belangrijk is het onderscheid tussen de aanlegfase (inclusief inrichting) en de gebruiksfase (inclusief beheer). Nog niet duidelijk is hoe andere ontwikkelingen samenhangen met het plan, in het bijzonder het binnendijks geplande Port of Urk. Een duidelijke beschrijving van het plan helpt ook bij het bepalen van mogelijke alternatieven.

3.1 Afbakening van het plan

Het plan

Beschrijf de voorgenomen activiteit zo uitgebreid als nodig om de effecten goed te kunnen beschrijven. Maak duidelijk of de toegangsgeul en de zandwinning ook onderdeel uitmaken van het inpassingsplan. Ga ook in op de ontwikkelingen die het inpassingsplan mogelijk maakt voor zover deze onderdelen aanzienlijke milieugevolgen hebben, ook al zijn ze niet m.e.r.-plichtig. Let daarbij op eventuele cumulatie. Ga ook in op toekomstig beheer en onderhoud (zoals voor het op diepte houden van de toegangsgeul).

Een groot deel van het benodigde materiaal voor de kade moet aangevoerd worden. De wijze van aanvoeren en de herkomst van het materiaal wordt niet in het inpassingsplan vastgelegd, aldus de provincie Flevoland in een toelichtend gesprek. Werk hiervoor een realistisch en een worst case scenario uit, zowel voor het volume van het benodigde materiaal als de wijze van transport, zodat duidelijk wordt binnen welke bandbreedte milieueffecten te verwachten zijn.

Kaartmateriaal

De NRD bevat een aantal kaartjes en visualisaties. Vul dit aan met kaart- en beeldmateriaal dat laat zien welke activiteit op welke locatie plaats gaat vinden (aanlegfase) en hoe de toekomstige situatie eruit ziet (gebruiksfase). Neem ook een duidelijk kaartbeeld op waar de verschillende onderdelen van het plan op staan en waaruit blijkt hoe ze zich verhouden tot

[8] Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland houdende regels omtrent stikstof (Beleidsregels intern en extern salderen 2019).

[9] Vastgesteld in augustus 2019.

bestaande infrastructuur en bebouwing. Zo maakt de NRD nu nog niet duidelijk waar de toegangsgeul vanaf de vaargeul is voorzien en of daar alternatieven voor zijn.

Toekomst van de bestaande haven

De maritieme servicehaven vormt een uitbreiding op de bestaande haven van Urk. In de Structuurvisie 2035+ is vastgelegd dat het bestaande haventerrein bestemd blijft voor bedrijven. Laat zien wat de samenhang is met de bestaande haven en beschrijf tot welke veranderingen dit kan leiden (bijvoorbeeld het aantal bezoekende schepen van de bestaande haven) en of dit van invloed is op mogelijke milieueffecten.

Samenhang met Port of Urk

Port of Urk voorziet in de aanleg van een bedrijventerrein direct binnendijks van de geplande nieuwe haven. De gemeente Urk wil eind 2020 het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling vaststellen.[10] De besluitvormingstrajecten voor de maritieme servicehaven en voor Port of Urk lopen parallel, maar ieder met een eigen planvorm en bevoegd gezag. Beschrijf de besluitvormingsprocedures en planning van beide projecten.

Beide projecten grenzen direct aan elkaar, waarbij de ontsluiting van de haven mogelijk gebruik maakt van een nieuwe ontsluitingsweg voor Port of Urk. Ook richten beide projecten zich op de maritieme sector. Laat daarom zien welke samenhang er is tussen beide projecten en maak duidelijk in welke mate de projecten toch los van elkaar zijn te beschouwen. Als het bedrijventerrein niet zonder de haven gerealiseerd wordt, of de haven niet zonder het bedrijventerrein, dan is sprake van één plan en moet het MER zich daarop richten.
Werk daarom een scenario met en een scenario zonder realisatie van Port of Urk uit. Gebruik deze scenario's om de cumulatieve effecten van beide projecten in beeld te brengen.

3.2 Alternatieven

De NRD geeft een samenvatting van een milieueffectonderzoek uit 2015 waarin drie verschillende locaties bij Urk zijn onderzocht. Op basis van dit onderzoek is gekozen voor de voorkeurslocatie ten zuiden van Urk. Deze voorkeur wijzigt niet na een actualisatie van de locatieafweging. Neem een (samenvatting van) een geactualiseerde locatieafweging en -keuze op in het MER en geeft tevens aan waarom er alleen locaties nabij Urk zijn onderzocht.

Voor de voorkeurslocatie zijn twee inrichtingsalternatieven ontwikkeld. Deze verschillen met name in de vorm van de kade en de golfbreker. De oppervlakte bedrijventerrein is in beide alternatieven gelijk, namelijk 10 hectare. Beschrijf deze alternatieven en licht toe welke overwegingen aan beide ontwerpen ten grondslag liggen. Laat zien of actuele inzichten leiden tot andere overwegingen ten opzichte van het vorige MER.

Naast deze hoofdkeuzes zijn diverse ontwerp- en aanlegvarianten denkbaar. De milieueffecten van deze varianten kunnen onderscheidend zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

- De hoogteligging van de kade bepaalt de hoeveelheid benodigd ophoogmateriaal en daarmee de omvang van de grondstromen.
- De ligging van de toegangsgeul kan de mate van verstoring van beschermde soorten beïnvloeden en is medebepalend voor de impact op in de waterbodem aanwezige archeologische waarden.

[10] Zie https://www.portofurk.com/bedrijven/planning/ .

- De locatie van de dijktraverse is relevant voor de verkeersmodellen en de daaruit volgende informatie over bijvoorbeeld geluidscontouren.

Beschrijf de voor het milieu onderscheidende keuzes en motiveer deze. Geef, als keuzes pas in een latere fase gemaakt worden, aan welke randvoorwaarden van toepassing zijn om de milieueffecten te beperken of te voorkomen. Laat ook zien welke varianten zijn afgevallen en waarom.

3.3 Referentiesituatie en actuele ontwikkelingen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling dienen als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Zorg voor een actuele beschrijving van deze referentiesituatie. Zo is in 2018 de Flevokust Haven bij Lelystad in bedrijf genomen en dit is daarmee onderdeel van de bestaande situatie. Onder 'autonome ontwikkeling' wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Let er hierbij op dat activiteiten waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, niet horen bij de autonome ontwikkeling, zoals het plan Port of Urk[11] en de woonwijk Zeeheldenbuurt[12].

Neem een overzicht op van relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het project. Beschrijf welke samenhang er is tussen deze ontwikkelingen en het plan. Laat zien welke ontwikkelingen sinds 2016 hebben plaatsgevonden, welke in ontwikkeling zijn en welke gepland zijn. Geef dit overzichtelijk weer op een kaart en gebruik dit om de referentiesituatie te actualiseren.

4 Milieueffecten

4.1 Algemeen

Onderscheid in aanleg- en gebruiksfase

Maak in het MER onderscheid tussen de effecten van activiteiten die plaatsvinden in de aanlegfase en de gebruiksfase. Sommige keuzes worden mogelijk pas in een later stadium genomen, denk aan volgorde van de uitvoering en de herkomst van benodigde materialen. Ga voor dergelijke onzekerheden uit van de maximale bandbreedte van milieueffecten en beschrijf waar deze op gebaseerd is. Benoem mitigerende maatregelen waarmee de effecten beperkt of voorkomen kunnen worden.

Rekenregels en onzekerheden

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het plan voor verkeerintensiteiten, externe veiligheid, luchtkwaliteit (waaronder stikstof), water- en bodemkwaliteit worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen. Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

[11] Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 6 maart tot en met 16 april 2020 ter inzage gelegen.

[12] Het voorontwerpbestemmingsplan dateert uit 2019.

Navolgbare effectbeschrijving

De NRD bevat veel verwijzingen naar eerder uitgevoerd onderzoek, daardoor is niet altijd duidelijk wat onderzocht is of gaat worden. Ook zijn conclusies niet altijd herleidbaar, zo ontbreekt in de NRD de reden waarom er geen waarderend archeologisch onderzoek voor de diepe ondergrond nodig is[13]. Zorg ervoor dat effectbeschrijving en -beoordeling in het hoofdrapport van het MER zelfstandig leesbaar is, bijvoorbeeld door een korte beschrijving van de aard van het onderzoek, de resultaten en de (door het bevoegde gezag onderschreven) conclusies op te nemen.

Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven andere effecten veroorzaken. Breng dit ook in beeld voor het scenario met en zonder Port of Urk. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

4.2 Bodem en water

Bodem

Beschrijf de bodemopbouw, de bodemsamenstelling en de bodemkwaliteit (chemisch en fysisch) in het plangebied om op basis daarvan de effecten van de verschillende ontwikkelingen te kunnen bepalen. Ga daarbij in op:

- graaf- en baggerwerkzaamheden en/of ophogingen en de wijze waarop deze (naar verwachting) worden uitgevoerd;
- de chemische en fysische kwaliteit van vrijkomende materiaal en de wijze van verwerking en/of de toepassing binnen en eventueel buiten het plangebied;
- eventuele tijdelijke maatregelen (zoals dammen of constructies) nodig voor de aanleg van het bedrijfsterrein en de golfbreker en de gevolgen daarvan op de morfologie (erosie/sedimentatie) in het studiegebied. Ga hierbij ook in op de eventueel benodigde voorzieningen in verband met zettingen en stabiliteit;
- de mogelijke effecten op de waterbodem van het IJsselmeer;
- een globale grondbalans voor de verschillende grondstromen, met onderscheid in vrijkomen, verwerken, toepassen en af- en aanvoer (inclusief eventueel benodigde zandwinning).

Water

Ga bij het aspect water ook in op de effecten van de aanlegfase op de waterkwaliteit in het studiegebied. Maak duidelijk of en in welke mate er sprake is van vertroebeling door de werkzaamheden en de mate en de duur van vertroebeling. Dit is ook relevant voor effecten op natuurwaarden. Laat ook zien over welke afstand het slib zich naar verwachting verspreidt en wat de laagdikte is van neerslaand slib. Geef inzicht in de seizoensafhankelijke waterkwaliteit en wat dit betekent voor de effecten. Benoem ook mogelijkheden om effecten door vertroebeling en slibtransport te beperken of te voorkomen.

[13] Zie bladzijde 23 van de NRD.

Laat ook zien of het project:

- effect heeft op de doelen van de Kaderrichtlijn Water voor het IJsselmeergebied;
- invloed heeft op de binnendijkse geohydrologische situatie.

4.3 Natuur

Onderscheid in aanleg- en gebruiksfase

Maak in de effectbeschrijving en -beoordeling onderscheid in de aanleg- en de gebruiksfase. Benoem daarvoor de relevante activiteiten in deze fases en de mogelijke effecten (ingreep-effect relaties). Zo zal de aanleg van de vaargeul tot meer vertroebeling leiden dan het gebruik ervan. Ga ook in op een toename van scheepvaartverkeer en mogelijke verstoring van daarvoor gevoelige soorten. Bepaal aan de hand van de relevante activiteiten de omvang van het studiegebied.

Relatie met Natuurtoets en Passende beoordeling

De NRD beschrijft op welke onderdelen de eerder opgestelde Passende beoordeling en Natuurtoets worden geactualiseerd. Het gaat daarbij om veranderingen in wet- en regelgeving, ontwikkelingen in de jurisprudentie en om nieuwe (verspreidings)gegevens van relevante soorten. Gebruik beide rapporten om in het MER een navolgbare effectbeschrijving en beoordeling op te nemen en voeg de documenten toe als bijlage. Gebruik kaartmateriaal om de ligging van beschermde gebieden en de verspreiding van relevante soorten op weer te geven. Maak daarbij onderscheid in de verschillende gebruiksvormen zoals foerageren en ruien en geef (indicatieve) aantallen van soorten weer.

Ecologisch systeem van het IJsselmeergebied

Het IJsselmeergebied is ecologisch gezien van grote internationale betekenis, met name vanwege de grote aantallen watervogels die daar in het grootste deel van het jaar verblijven. Dit complexe ecosysteem ontwikkelt zich doorlopend onder invloed van veranderingen in sedimentatiepatronen, doorzicht, voedselrijkdom en ruimtegebruik. Het is van belang om in het MER rekening te houden met deze ecologische processen voor zover die de effectbepaling kunnen beïnvloeden[14].

4.3.1 Natura 2000 en Passende beoordeling

Beschrijf, op basis van de Passende beoordeling, de relevante effecttypen voor de aanleg- en gebruiksfase en baken op grond daarvan de te beoordelen Natura 2000-gebieden af[15]. Beschrijf de instandhoudingsdoelstellingen voor deze gebieden. Laat zien wat de actuele populatieomvang van soorten is en beschrijf in hoeverre de instandhoudingsdoelstellingen gehaald worden. Ga ook in op de meerjarige trends omdat die iets kunnen zeggen over de veerkracht van de populatie. Breng de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van leefgebieden voor soorten in beeld voor de verschillende ecologische functies (zoals foerageren, rusten, ruien en broeden).

[14] Gebruik bijvoorbeeld informatie die in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren beschikbaar is, zoals het Achtergronddocument Preverkenning ecologische kwaliteit IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat (2017). https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/water-ruimte/ecologie/programmatische-aanpak-grote-wateren/

[15] Naast IJsselmeer wellicht ook Ketelmeer en Markermeer & IJmeer, en daarnaast de gebieden die in het kader van stikstofdepositie van belang zijn. Houd er rekening mee dat het gehele IJsselmeer in het kader van de Vogelrichtlijn is aangewezen en deels (westkust Fryslân) in het kader van de Habitatrichtlijn.

Onderbouw vervolgens voor alle doelen of en zo ja welke effecten op kunnen treden. Doe dit voor het plan afzonderlijk en in cumulatie met eventuele andere relevante ontwikkelingen, rekening houdend met externe werking. Laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om de effecten te voorkomen of te beperken.

Als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, dan kan het plan alleen doorgang vinden als de zogenaamde 'ADC-toets[16]' met succes en in de juiste volgorde wordt doorlopen. In dat geval adviseert de Commissie een aanzet voor deze toets in het MER op te nemen (inschatting of deze kansrijk is, en zo ja waarom).

Stikstofdepositie

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. In een toelichtend gesprek heeft de provincie Flevoland aangegeven dat verkennende berekeningen met de rekentool AERIUS laten zien dat de stikstofuitstoot van het plan zich wijd verspreid. Hiermee kan het plan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Laat met actuele AERIUS-berekeningen zien of de aanleg- en gebruiksfase leiden tot (extra) stikstofdepositie op beschermde gebieden, met en zonder aanleg van Port of Urk.

De Commissie Hordijk heeft op 15 juni 2020 het rapport *Meer meten, robuuster rekenen* uitgebracht. Daaruit blijkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal in AERIUS Calculator3 vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft aan de Tweede Kamer laten weten in de komende periode te onderzoeken hoe aan het rapport opvolging kan worden gegeven.[17] Gebruik daarom de actuele rekenvoorschriften en benut de nieuwste inzichten bij het berekenen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden.

Beschrijf de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op Natura 2000-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH_3, NO_x, SO_2) in het gebied;
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;
- de bijdrage van het plan aan de stikstofdepositie, afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Een belangrijke stikstofbron in dit project is de scheepvaart, meldde de provincie Flevoland in een toelichtend gesprek. Denk bij de stikstofuitstoot door schepen niet alleen aan vaarbewegingen, maar ook aan het verblijf in de haven wanneer de motoren draaien voor de energievoorziening aan boord. Ga uit van een worst case scenario.

Onderzoek – bij een toename van de stikstofdepositie – of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan/project, in cumulatie met andere activiteiten, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In deze beoordeling mogen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het plan en de alternatieven moeten

[16] De ADC-toets is een vervolg op de passende beoordeling wanneer blijkt dat de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied in gevaar komen, ondanks mitigerende maatregelen. De ADC-toets geeft antwoord op de vragen: zijn er alternatieven voor het project, is er een dwingende reden van openbaar belang en worden er voldoende compenserende maatregelen getroffen?

[17] Brief van 15 juni 2020, met kenmerk DGS / 20163470.

uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming. Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen.

In elke provincie zijn in december 2019 beleidsregels voor intern en extern salderen met stikstof vastgesteld.[18] Geef aan of deze regels relevant zijn voor het plan, en zo ja hoe deze worden gebruikt bij de vergunningverlening. Neem indien aan de orde een salderingsplan op in de bijlagen van het MER.

4.3.2 Natuurnetwerk Nederland

Beschrijf wat de invloed van het project is op de kernkwaliteiten van het NNN, waaronder de natuurbeheertypen. Beoordeel de invloed op het NNN aan het beschermingsregime voor deze gebieden in de provinciale omgevingsverordening.

4.3.3 Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het plan voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf in dat geval mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4 Verkeer

Wegverkeer

Geef aan welke vervoersbewegingen door het plan ontstaan, zowel voor personenverkeer als voor goederenvervoer, en hoe deze de bestaande en eventueel toekomstige wegenstructuur belasten. Geef aan waar mogelijk knelpunten ontstaan in de afwikkeling van het verkeer of de verkeersveiligheid. Ga ook in op mogelijkheden om eventuele knelpunten op te lossen.

De NRD noemt twee mogelijkheden voor de ontsluiting: via bestaande wegen of via een nieuwe ontsluitingsweg. De aanleg van deze nieuwe weg is afhankelijk van de realisatie van het plan Port of Urk. Breng voor beide mogelijkheden de toekomstige verkeersstromen in beeld. Maak, in de situatie met de nieuwe ontsluitingsweg, inzichtelijk welk deel van verkeersafwikkeling toe te schrijven is aan de maritieme servicehaven en welk deel aan Port of Urk. Dit maakt inzichtelijk wat de milieueffecten van het plan zijn.

In een toelichtend gesprek heeft de provincie aangegeven een actueel verkeersmodel te gaan gebruiken. Maak duidelijk welk model is gebruikt en welke gegevens erin zijn opgenomen. Beschrijf ook welke aannames en uitgangspunten zijn gehanteerd bij het bepalen van de toekomstige situatie. Breng met het model de verkeersafwikkeling in beeld voor de referentiesituatie en de alternatieven (voor de scenario's met en zonder Port of Urk).

[18] Zoals door de provincie Flevoland: Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland houdende regels omtrent stikstof, Beleidsregels intern en extern salderen, 2019.

Geef voor het fietsverkeer aan welke routes er zijn om de toekomstige haven te bereiken vanuit (verschillende delen van) Urk en eventuele andere relevante locaties. Geef ook de eventuele invloed op het recreatieve fietsverkeer aan. Geef ook aan hoe de haven/het bedrijventerrein per openbaar vervoer te bereiken is.

Scheepvaartverkeer

Breng de scheepvaartbewegingen in beeld voor de aanleg- en de gebruiksfase, zowel in aantallen als in type schepen. Gebruik voor de aanlegfase een realistisch en een worst case scenario om de bandbreedte van de milieueffecten in beeld te brengen en leg uit op welke uitvoeringsmethode deze scenario's zijn gebaseerd. Onderbouw de prognose voor de gebruiksfase aan de hand van de beoogde activiteiten op het industrieterrein (als onderdeel van de haven). Laat in het scenario waarin Port of Urk is gerealiseerd zien of de omvang van het scheepvaartverkeer verandert. Gebruik de informatie bij het uitwerken van milieueffecten op andere thema's zoals lucht, nautische veiligheid en stikstof.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

Laat zien wat de effecten van de aanleg van de haven en van de toegangsgeul zijn op archeologische waarden. De uitvoeringsmethode is mede bepalend voor de omvang van de effecten. Laat zien welke methodes gebruikt kunnen worden en breng in ieder geval de worst case situatie in beeld. Beschrijf welke alternatieven of varianten mogelijk zijn en laat zien hoe deze onderscheidend zijn in effecten op archeologische waarden. Benoem het al dan niet noodzakelijke (vervolg)onderzoek.

Geef inzicht in de uitgevoerde (veld)onderzoeken en de conclusies die hierin zijn opgenomen. Gebruik actuele gegevens en inzichten over archeologische waarden in en nabij het gebied, waaronder in ieder geval alle onderzoeken die in het kader van dit project hebben plaatsgevonden[19].

In de NRD is – vooruitlopend op de resultaten van het MER – geconcludeerd dat vervolgonderzoek in het kader van de archeologieverplichting (ondiepe en diepe ondergrond) niet nodig is. Toets of de resultaten van de effectbeoordeling aansluiten op de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken en de daaruit getrokken conclusie. Maak duidelijk welke afspraken en/of (selectie)besluiten met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) zijn gemaakt en of er specifieke randvoorwaarden zijn vastgelegd.

4.6 Landschap

Beschrijf de landschappelijke waarden in en rond het gebied. Geef een waardering van deze elementen aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid en de regionale waardering van gebiedskenmerken. Maak daarbij gebruik van relevante beleidskaders (zoals de Structuurvisie 2035+) en maak inzichtelijk hoe het gebied door omwonenden en andere belanghebbenden wordt gewaardeerd. Besteed daarbij ook aandacht aan bestaande elementen (zoals windturbines en hoogspanningsmasten).

[19] Zoals het rapport van R. van Lil en S. van den Brenk uit 2018: Afgedekte geulen Urk. Onderzoek met subbottom profiler en boringen, Amsterdam (Perplus Archeomare rapport 18A002-01).

Geef aan hoe het plan leidt tot veranderingen in het landschap en de beleving ervan en hoe deze veranderingen zich verhouden tot de aanwezige kwaliteiten. Visualiseer de effecten op het landschap vanuit zowel het water als het land en laat zien wat dit betekent voor het zicht op Urk vanaf het water[20].

Beschrijf de effecten op de landschappelijke elementen afzonderlijk en in samenhang. Deze effecten kunnen zowel positief als negatief zijn, beschrijf positieve effecten los van negatieve effecten, ook in de samenvatting van het MER. Laat vervolgens zien welke maatregelen mogelijk zijn om negatieve effecten te beperken of te voorkomen.

4.7 Geluid en lucht

Geluid

Breng voor de referentiesituatie, de inrichtingsalternatieven en de eventuele varianten daarop de geluidbelasting in beeld voor het industrie-, scheeps- en het wegverkeerslawaai. Maak voor de industriële geluidemissie gebruik van kentallen gerelateerd aan de milieucategorie van de bedrijven die op het nieuwe terrein zullen worden toegelaten. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. Onderbouw de inputgegevens van de rekenmodellen.

Laat de grenzen van de geluidszones zien en maak duidelijk wat de belangrijkste veroorzakers van de geluidsbelasting zijn. Geef aan wat de (cumulatieve) geluidbelasting en maximale geluidniveaus ter hoogte van de woningen en andere gevoelige bestemmingen zijn.

Het toetsingskader voor de industriële geluidsbelasting en het wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder. Als er geen grote lawaaimakers worden toegestaan is het toetsingskader voor de industriële geluidbelasting de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Beschrijf, bij overschrijding van de wettelijke of voorkeursgrenswaarden, oplossingen om deze overschrijding te mitigeren en de effectiviteit van deze oplossingen.

Lucht

Voor het woon- en leefmilieu zijn de emissies door de industriële activiteiten en het (scheepvaart)verkeer relevant. Om het plan en de alternatieven met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtkwaliteit te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Toon aan dat concentraties beneden de geldende normen blijven.[21]

Geef aan of er geurbronnen te verwachten zijn binnen het plangebied. Laat in dat geval zien wat de immissie in de omgeving is. Beschouw ook de geurimmissie van de omgeving op het plangebied.

De NRD beschrijft dat onder andere voor geluid en lucht de effecten op gezondheid in beeld worden gebracht. Let erop dat ook onder de wettelijke normen gezondheidseffecten kunnen optreden.

---

[20] Eén van de 10 Gouden Regels van Palmboom (2016) is: Respecteer en versterk de opeenvolging van baaien en kapen. Urk is hierbij als kaap aangegeven.

[21] In geval van eventuele benadering of mogelijke overschrijding van luchtkwaliteitsnormen zijn kwantitatieve contourberekeningen noodzakelijk inclusief een analyse van de mogelijke blootstelling van omwonenden.

4.8 Veiligheid

Externe veiligheid

Maak een inventarisatie van de risico's die in het studiegebied spelen (industrie, wegen, windturbines, buisleidingen, etcetera). Beschrijf de risico's voor omwonenden van de maritieme servicehaven en de gevolgen voor het milieu bij vrijkomen van gevaarlijke stoffen in lucht, water en bodem. Denk hierbij aan olielekkage of chemische stoffen die aan boord kunnen zijn. Beschrijf ook mogelijke risicovolle activiteiten buiten het plangebied waarvan het invloedsgebied zich mogelijk uitstrekt over het plangebied, zoals windturbines. Bespreek maatregelen die deze risico's beperken. Voeg een kaart toe die inzicht biedt in de geplande en aanwezige bebouwing en de aantallen personen die in de omgeving aanwezig zijn.

Toets het berekende plaatsgebonden risico aan de grens- en richtwaarde uit het Bevi[22]. Het MER moet de informatie bevatten waarmee wijzigingen in het groepsrisico worden verantwoord: de ligging ten opzichte van de oriënterende waarde, de toename ten opzichte van de referentiesituatie, de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van de bevolking en voor hulpverlening. Maak duidelijk met welke maatregelen een aanvaardbaar risico wordt bereikt. Maak ook duidelijk of en op welke manier het plan van invloed is op de toekomstige ontwikkeling van het plan Port of Urk en of beschermende maatregelen nodig zijn.

Nautische veiligheid

De vaargeulen dichtbij het plan hebben een belangrijke functie voor de beroepsvaart en de pleziervaart. De ontwikkeling van de maritieme servicehaven zal leiden tot meer vaarbewegingen. Geef aan welke effecten deze toename kunnen hebben op de nautische veiligheid, zowel in de aanleg- als de gebruiksfase. Breng ook in beeld welke voorzieningen mogelijk zijn om de nautische risico's te verminderen[23].

4.9 Duurzaamheid en klimaat

Duurzaamheid en klimaatmitigatie

Geef aan in hoeverre de aanleg en het gebruik van de haven past in de (landelijke, provinciale, gemeentelijke en sectorale) duurzaamheidsambities en -doelstellingen en laat ook zien welke maatregelen ingezet worden voor klimaatmitigatie. Denk daarbij aan:

- Het gebruik van innovatieve materialen of ontwerpprincipes bij de aanleg van de haven (golfbreker, kade en bedrijventerrein). Geef aan of en hoe circulaire ontwerpprincipes zijn toegepast bij het ontwerp van het terrein. Geef indicatief inzicht in de grond- en materialenbalans zodat duidelijk wordt of en welke mate van circulariteit van grondstoffen en materialen mogelijk en wenselijk is.
- Verduurzaming van transport (afweging vervoerswijzen en afstanden) bij de aanleg van het terrein.
- Beperking van energiegebruik bij de aanleg en exploitatie en de mogelijkheden voor de inzet van duurzame energie, incidenteel (aanleg) of structureel (gebruik). Geef indicatief inzicht in de energiebalans (herkomst en gebruik energie) en onderzoek de mogelijkheden voor beperking en verduurzaming van de energievraag.

De Commissie raadt aan om daarbij ook in te gaan op andere aspecten van duurzaamheid waaronder sociaal economische aspecten door inzicht te geven in de functie van het terrein voor bijvoorbeeld werkgelegenheid en opleidingsplaatsen (in aansluiting op de Regiodeal).

---

[22] Besluit externe veiligheid inrichtingen.

[23] Zie in dit verband ook art. 7.23, eerste lid, onder f van de Wet milieubeheer jo. Bijlage IV, onder 8, van de M.e.r.-richtlijn.

Klimaatadaptatie

Beschrijf maatregelen die worden genomen om de gevolgen van klimaatverandering voor het project te mitigeren. Geef daarbij aan hoe wordt omgegaan met de leidende principes uit de Nationale adaptatiestrategie, te weten 'risicobeheersing en het strategisch omgaan met onzekerheden' en 'natuurlijke processen en ruimte geven'. Geef aan hoe invulling wordt gegeven aan gemeentelijk beleid.

Laat zien wat de effecten van de alternatieven zijn op de eigenschappen en de kwetsbaarheid van het gebied door klimaatverandering. De Commissie denkt hierbij aan extreem hoge of lage waterstanden.

Ga in het MER in op de mate waarin het plan/project (bijvoorbeeld via ruimtebeslag) de uitvoering van mogelijk toekomstig noodzakelijke adaptatiemaatregelen (bijvoorbeeld aanpassing van de primaire waterkering) kan verhinderen of bemoeilijken.

5 Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

Vorm en presentatie

Het MER uit 2017 is een omvangrijk document met veel bijlagen. De Commissie beveelt aan om een digitaal doorzoekbare versie van het MER te publiceren. Daarmee wordt de informatie in het MER goed ontsloten.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER
De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Vanwege het Corona-virus heeft de werkgroep het plangebied niet bezocht, maar heeft er een digitaal startgesprek plaatsgevonden. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dr. Robert van Heeringen
drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)
ir. Henk Otte
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
ing. Rob Vogel
drs. Frank Wijnants
drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld
Provinciaal Inpassingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C4, "de beoogde aanleg van een haven bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit
Provinciale Staten van de provincie Flevoland.

Initiatiefnemer besluit
Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure
Provinciale Staten van de provincie Flevoland.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3459 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

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

Memo

memonummer	0.4
datum	29 januari [redacted]
[redacted]	[redacted] [redacted] Antea Group
kopie	
project	Actualisatie PIP/MER Martime Servicehaven Noordelijk Flevoland
projectnr.	0457462.100
betreft	Beantwoorden reacties op NRD en NvU MSNF

1 Inleiding en toelichting op de reactienota

Voor u ligt de reactienota van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van het milieueffectrapport (MER) en de Nota van uitgangspunten (NvU) van het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Beide documenten hebben van 11 mei 2020 tot en met 22 juni 2020 ter inzage gelegen. Daarnaast zijn betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over NRD en NvU. In totaal zijn zes zienswijzen naar aanleiding van de terinzagelegging en raadpleging binnen gekomen.

Daarnaast is ook de Commissie voor de milieurapportage (Commissie m.e.r.) vrijwillig om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER zoals dit in de NRD is uitgewerkt. De Commissie m.e.r. heeft op 9 juli 2020 haar advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER gepubliceerd.

In deze reactienota zet de provincie Flevoland uiteen hoe de verschillende zienswijzen en adviezen worden meegenomen in de uitwerking van het MER en PIP voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

2 Reacties uit de terinzagelegging en raadpleging

1. **Reactie gemeente Urk**
   Reactie via de mail
   Verzonden: maandag 22 juni 2020 16:44

Notitie Reikwijdte en Detailniveau	
Reactie	*Antwoord*
Er wordt herhaaldelijk aangegeven dat de buitendijkse haven ook binnen de gemeentegrenzen van de Noordoostpolder ligt. Graag aanpassen naar aanleiding van de grenscorrectie.	De buitendijkse haven ligt niet op gronden van de gemeente Noordoostpolder. Hier houden we rekening mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport.
Blad 3 alinea "Actualiseren MER uit 2016" eerste zin: twee taal-/spelfouten bij "volledige beeld" en "de te milieueffecten".	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport.
Blad 8 tekstblok: GLT i.p.v. GTL.	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport
Tenaamstelling figuur 2-1: vanwaar de toevoeging "links"?	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport
Blad 10 tabel cat. D29.2: bestuursrecht i.p.v. bestuursrecht.	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport

Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
Op blad 2 staat twee keer "binnenstedelijk bedrijventerrein" i.p.v. "binnendijks bedrijventerrein".	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het MER
Op blad 3 en blad 5 staat Schokkerhoek i.p.v. Zeeheldenwijk.	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het MER
In tabel op blad 3 staat "U-variant" i.p.v. "L-variant".	We nemen uw reactie mee bij de uitwerking van het MER

2. **Reactie RWS**
   Reactie via een getekende brief
   Datum: 19 juni 2020
   Onderwerp: NRD en Nota van Uitgangspunten PIP MSNF

NRD en Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
PIP i.r.t. Projectplan Water. Bij het opstellen van het PIP zal voor de onderdelen die deel uit zullen gaan maken van de primaire waterkering aan de vereisten van het Projectplan Waterwet voldaan moeten worden. Ik mis in de voorliggende stukken een toelichting op hoe hiermee in het PIP en de bijbehorende MER omgegaan wordt. Bovenstaande geldt in principe voor elke wijziging van de bestaande waterkering. RWS vraagt als beheerder	Er is voor het plan geen Projectplan Water nodig. Dat is uitsluitend aan de orde als in opdracht van de waterbeheerder een waterstaatswerk wordt aangelegd of gewijzigd. In voorliggend geval worden de golfbrekers die onderdeel worden van de primaire waterkering nader uitgewerkt bij het ontwerp van de servicehaven en door de partij(en) die de servicehaven ontwikkelen en aanleggen gerealiseerd. In dat kader is een watergunning aan de orde, die apart wordt aangevraagd, waarbij afstemming zal plaatsvinden met

van het rijkswater echter aandacht voor de golfbrekers, aangezien deze objecten in rijkswater komen te liggen en, naast hun belangrijke nautische veiligheidsfunctie voor de scheepvaart en bescherming van de havenkom, onderdeel worden van de primaire waterkering. Een integrale beschouwing van alle wijzigingen van de bestaande waterkering wordt aanbevolen. Voor de overige onderdelen van het plan, die geen deel uit zullen maken van de primaire waterkering, geldt de reguliere vergunningplicht Waterwet en Ontgrondingenwet.	RWS en waarmee de bescherming van de veiligheid van de primaire waterkering wordt beschermd. Dit nemen we op in de MER en het PIP.
De NRD benoemt op pagina 21 expliciet dat drijvende dokken en boothuizen voorzien zijn en dat deze niet toegerekend worden aan de 10 ha die i.h.k.v. Barro artikel 2.12.2 voor deze locatie maximaal is toegestaan aan nieuwe bebouwing en landaanwinning in het IJsselmeergebied. Dit uitgangspunt zie ik niet terug in de Nota van Uitgangspunten. Desondanks geef ik graag in dit stadium al mee dat deze constatering mijn inziens niet correct is. Onder 'nieuwe bebouwing' in artikel 2.12.2 van het Barro wordt verstaan: "het oprichten van bouwwerken, anders dan het vervangen van bouwwerken door bouwwerken van gelijke omvang". Jurisprudentie van de Raad van State (zie o.a. uitspraken uit 2014 – 201306684/1/A1 en 2017 – 201601954/1/A1) geeft aan dat voor de definitie van een bouwwerk aangesloten wordt op de definitie uit de modelbouwverordening, te weten: "Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren". Barro artikel 2.12.2 maakt geen uitzondering voor drijvende bouwwerken, zoals drijvende boothuizen, drijvende dokken of drijvende stijgers. Daarom zullen de oppervlakten van dergelijke bouwwerken toegerekend moeten worden aan de, op deze locatie, 10 ha beschikbare ruimte i.h.k.v. Barro artikel 2.12.2	Provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben een bestuursovereenkomst gesloten, waarbij Lelystad 3 ha uitbreidingsuimte ter beschikking stelt aan de servicehaven. Voor de totale ontwikkeling van de MSNF wordt een nieuwe ontheffing van het Barro aangevraagd. Deze aanvraag omvat in totaal 13 hectare buitendijkse ontwikkelruimte; 10 hectare voor het buitendijkse bedrijventerrein en 3 hectare voor gebouwen en bouwwerken in en op het water. Deze ontheffingsaanvraag wordt samen met het ontwerp PIP ter inzage gelegd. Zodra de ontheffing is verleend zal dat worden opgenomen in het inpassingsplan. In de algemene bouwregels is in dit kader in het PIP alvast de regel opgenomen dat de totale oppervlakte aan gebouwen en bouwwerken in of op het water niet meer mag bedragen dan 30.000 m2.
Nieuw Toetsingskader Waterkwaliteit: Zoals u reeds aangeeft op pg. 3 van de NRD is de regelgeving op een aantal punten gewijzigd sinds het vorige PIP uit 2017. Vanuit onze rol als bevoegd gezag voor de Waterwet wijs ik u in dit verband op de aanpassing van het Toetsingskader Waterkwaliteit in 2019. Een belangrijke aanpassing in het Toetsingskader is dat ieder initiatief dat een negatief effect heeft op de toestand van een waterlichaam moet worden gecompenseerd. Dit maakt een ingreep in ieder oppervlaktewaterlichaam op dezelfde manier wordt beoordeeld. Het gevolg van deze aanpak kan zijn dat niet voor elk (toekomstig) initiatief een vergunning kan worden verleend. Elk initiatief met	We nemen het nieuwe toetsingskader en de eventuele consequenties hiervan voor de besluitvorming over de MSNF mee in de uitwerking van het MER.

een negatieve impact op de waterkwaliteit zal deze impact moeten vereffenen. Van belang is dan ook dat in de MER en in de uiteindelijke vergunningaanvraag (voor de onderdelen van het plan die geen onderdeel worden van de kering) uitgegaan wordt van dit nieuwe Toetsingskader Waterkwaliteit. Ik mis momenteel een verwijzing hierna in de NRD en zie dit graag overgenomen.	
Verkenning noodzaak MER t.b.v. ontgrondingenvergunning: Bij een aanvraag voor een ontgrondingenvergunning moet een MER-beoordelingsbesluit toegevoegd worden, waarin besloten wordt of er een MER opgesteld moet worden t.b.v. de ontgrondingenvergunning. RWS Vergunningverlening neemt dit besluit, maar baseert zich daarbij op informatie van de initiatiefnemer. Aan de provincie wordt daarom geadviseerd om nu al te verkennen of er een project-MER moet komen t.b.v de ontgrondingvergunning. Hiermee kan voorkomen worden dat eerst een plan-MER voor alleen het PIP en NB-vergunning opgesteld wordt en later nog een tweede project-MER gemaakt moet worden voor de ontgrondingenvergunning.	Er is al sprake van een gecombineerd plan- en project-m.e.r. voor de ontwikkeling. In het milieueffectrapport worden de effecten van de aanleg van de servicehaven op het detailniveau van een project-m.e.r. in beeld gebracht. De ontgrondingenvergunning maakt echter geen deel uit van de huidige planprocedure. Hiervoor wordt t.z.t. een aparte procedure doorlopen. We gaan ervan uit dat de gecombineerde plan- en project-m.e.r. die wordt opgesteld, al dan niet met een beperkte aanvulling daarop, ook gebruikt kan worden om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over de ontgrondingenvergunning
Omgevingskwaliteit: Het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied heeft in juni 2020 de Gouden Regels voor Omgevingskwaliteit vastgesteld, waarin aandacht besteed wordt aan de Ruimtelijke Kwaliteit, Ecologie en Cultuurhistorie van het IJsselmeergebied. Gezien de actieve betrokkenheid van de provincie Flevoland bij de totstandkoming hiervan, ga ik ervan uit dat u bij de update van de MER en de verdere uitwerking van de plannen voor de Maritieme Servicehaven deze Gouden Regels voor het IJsselmeergebied als uitgangspunt voor de omgevingskwaliteit zult hanteren.	We beoordelen het uitgevoerde onderzoek voor de landschappelijke inpassing aan de hand van de Gouden regels voor omgevingskwalieit en nemen de Gouden Regels en de eventuele consequenties hiervan voor de besluitvorming over de MSNF mee in de uitwerking van het MER. Dit verwerken we ook in het PIP.

3. **Reactie waterschap Zuiderzeeland**
   Reactie via een brief
   Datum: 18 juni 2020
   Onderwerp: wateradvies NRD en Nota van Uitgangspunten PIP MSNF

Notitie Reikwijdte en Detailniveau & Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
Het waterschap is betreffende het plan bevoegd gezag voor de waterveiligheid en de binnendijkse effecten op de beleidsthema's Voldoende water en Schoon water. De versterkingsopgave van de Zuidermeerdijk is voor het waterschap een belangrijk aspect in het plan. In dit kader vragen wij de volgende opmerkingen te verwerken. 1. Voor de kade wordt gesproken over een L-variant van 1.300 meter en een U-variant van 1.400 m.	Dit betreft nadere uitwerking. het Waterschap gaat er bij de HWBP aanvraag vanuit dat de haven 1000 meter lang worden, met aan beide zijden een zijbassin van 100 meter, waardoor er in totaal dus 1200 meter beschermd zal worden door golfbrekers. Dit betekent dat zij ter hoogte hiervan 1200 meter dijk niet hoeven te versterken, omdat dat wordt opgevangen door de aanleg van de golfbrekers. De voorkeursvariant (L-variant) wordt in het PIP en de MER beschreven.

a) Wij vragen om de voorkeursvariant toe te voegen aan de nota. De L- en U-varianten zijn niet eerder met het waterschap besproken. Tijdens het ambtelijk overleg van 2 juni 2020 heeft de provincie aangegeven dat het voor de hand ligt dat gekozen wordt voor de eerdere voorkeursvariant. Bij de voorkeursvariant krijgt een aannemer een bandbreedte van 1.300 meter waarbinnen 1.000 m kade ontwikkeld wordt met twee overgangsgebieden van elk 100 meter (maximaal 1.200 meter). Met de voorkeursvariant is rekening gehouden in de berekeningen en aanvraag HWBP. Dit is gecommuniceerd met het HWBP en opgenomen in het veiligheidsportaal.	
2. De nota geeft geen informatie over de verschillende soorten afvalwater die zullen ontstaan en de lozingsroute(s) van dit afvalwater. Afhankelijk van het eigendom van de rioleringswerken kan het nodig zijn een watervergunning aan te vragen danwel een advies te vragen aan het waterschap. Verzoek is om genoemde informatie aan te vullen	Dit is een uitvoeringsaspect. Indien een advies dan wel een watervergunning nodig is wordt deze door de initiatiefnemer aangevraagd. Hierover zal t.z.t. overleg met het waterschap plaatsvinden.
3. Verzoek om tekstaanvulling bij de eerste bullit op pagina 2 zodat de tekst luidt: “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) (zie bijlage 1) zich kunnen vestigen onder voorwaarden; na verlening van een watervergunning en wanneer is aangetoond dat het geen nadelig effect heeft op de waterkering.”	We nemen uw reactie als aandachtspunt mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan. De noodzaak van een watervergunning volgt uit zelfstandige wetgeving en hoeft niet te worden geborgd in de regels van het PIP.
4. Verzoek om tekstaanvulling bij de laatste bullit op pagina 2 zodat de tekst luidt: “de dijk wordt niet aangepast en behoudt zijn huidige hoogte. Doordat de golfbreker deel uit gaat maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, telt het oppervlak van de golfbreker niet mee in de Barro ruimte. De golfbreker moet voldoen aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).”	We verwerken uw reactie bij de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan.
5. Verzoek om op pagina 2 een bullit toe te voegen met volgende tekst: “De details betreffende de golfbreker welke onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning.”	We verwerken uw reactie in de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan
6. Wij vragen u om de bij de Nota van Uitgangspunten genoemde opmerkingen ook in de NRD te verwerken.	We nemen uw reactie als aandachtspunt mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport

4. **Reactie SwifterwinT BV en Vattenfall**
   Reactie via een brief
   Datum: 19 juni 2020
   Onderwerp: Zienswijze Nota van Uitgangspunten en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Notitie Reikwijdte en Detailniveau & Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
Het plangebied voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is geprojecteerd nabij het plangebied van windpark Windplanblauw. In de NRD voor de MSNF wordt Windplanblauw en de mogelijke interferentie met het windpark echter niet beschreven. In de NRD is een plangebied weergegeven. Dit plangebied ligt ten zuiden van Urk en overlapt niet met het windpark. Wel ligt het nabij de meest noordoostelijk gelegen nearshore windturbines. Verder zijn er verschillende alternatieven/zoekgebieden aangegeven rondom Urk. Deze liggen verder af van het windpark en interfereren naar verwachting niet met Windplanblauw. Om hiervan zeker te zijn adviseren wij in het MER rekening te houden met de ligging van windpark Windplanblauw. Een toename in de scheepvaartbewegingen door de komst van de haven wordt niet benoemd. Hoe deze eventuele toename zich zal verhouden ten opzichte van de nautische veiligheid in relatie met het windpark wordt eveneens niet benoemd. Een van de vaarroutes naar de servicehaven loopt door Windplanblauw. Wij adviseren in het MER onderzoek te doen naar de nautische veiligheid en daarmee in de verdere planvorming te waarborgen dat aanvaar- en aandrijfkansen acceptabel zijn. Kort samengevat verzoeken wij u de volgende zaken te betrekken in het MER: • Windplanblauw en de in het Rijksinpassingsplan vastgelegde ligging daarvan mee te nemen als autonome ontwikkeling. • In de effectbeoordeling van het MER aan te tonen dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft en aanvaar-/aandrijfkansen acceptabel zijn.	We nemen het Windplanblauw op als autonome ontwikkeling. We zullen de effecten op de nautische veiligheid en aanvaar- en aandrijfkansen kwalitatief beoordelen.

Vanzelfsprekend zijn wij gaarne bereid om u te informeren over de ontwikkeling van Windplanblauw en met u in overleg te treden. Graag worden wij geïnformeerd gedurende de verdere planvorming van de MSNF, over de voortgang en tussentijdse resultaten en worden wij graag betrokken bij de totstandkoming van een voorkeursalternatief.	Indien we geïnformeerd willen worden over de ontwikkelingen van Windplanblauw zullen we contact met u opnemen. U wordt verder geïnformeerd op basis van wettelijke procedurevereisten gedurende de procedure van het PIP waarbij de relevante stukken worden gepubliceerd, die raadpleegbaar zijn via ruimtelijkeplannen.nl.

5. **Reactie IJsselmeervereniging**
   Reactie via een brief
   Datum: 22 juni 2020
   Onderwerp: Zienswijze NRD en nota van uitgangspunten PIP MSNF

Notitie Reikwijdte en Detailniveau & Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
De IJsselmeervereniging is nog steeds geen voorstander van deze haven vlak bij Urk vanwege de negatieve effecten op het landschap en de natuur in het IJsselmeergebied.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen
De nota van uitgangspunten gaat er van uit, dat deze haven noodzakelijk is. Het onderzoek naar de noodzaak is sterk verouderd, zeker als de huidige maatschappelijke situatie als gevolg van Sars-cov-2 in aanmerking wordt genomen. Of de behoefte er nog steeds is, zeker als er in de ruimte omgeving gekeken wordt naar de mogelijkheden, zal uit een nieuw onderzoek moeten blijken. Ook al omdat de Quick-scan van Ecorys inmiddels verouderd is.	De behoefte aan de servicehaven wordt onderbouwd in het provinciale inpassingsplan. In dat kader is een recente onderbouwing opgesteld in het rapport 'Laddertoets Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (Stec Groep, 7 mei 2020). In dit rapport wordt de behoefte bevestigd. De behoefte onderbouwing is geen onderdeel van een m.e.r.-beoordeling. De gevolgen van Sars-cov-2 worden hier dan ook niet bij betrokken.
Daarbij zal ook moeten worden gekeken naar de gevolgen van de transitie van de maatschappij, inclusief alle vormen en activiteiten die met scheepvaart te maken hebben, die noodzakelijk is vanwege het voorkomen en het aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Een nieuwe haven – als die al nodig is – zal CO2-neutraal moeten worden aangelegd en ook CO2-neutraal moeten blijven functioneren.	Er is geen wettelijke eis dat de nieuwe haven CO2-neutraal moet worden aangelegd en moet blijven functioneren. Uit de Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet) die 1 juli 2018 in werking is getreden volgt dat nieuw te bouwen bouwwerken niet meer mogen worden aangesloten op het gasnet. Dit is een uitvoeringsaspect waaraan bij de uitwerking en realisatie / gebruiksfase aan moet worden voldaan. Naar verwachting moeten bouwplannen vanaf 1 januari 2021 voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Dit zal worden beoordeeld in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning.
Daarbovenop komt nog de noodzaak om zowel aanleg als gebruik te realiseren zonder extra emissie van stikstofverbindingen vanwege de negatieve effecten van stikstof op de natuur.	De effecten van de aanleg en het gebruik van de haven op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden wordt onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.
De landschappelijke inpassing moet – als de haven noodzakelijk is – dusdanig zijn dat enerzijds het silhouet van Urk niet wordt aangetast en dat anderzijds de kenmerkende rechte dijk van de Noordoostpolder (NOP) als zodanig herkenbaar blijft. Wat de IJsselmeervereniging betreft dient daarom de hoogte	De effecten op de landschappelijke inrichting van de haven worden meegenomen in het MER. Daarbij sluiten we onder andere aan op de 10 Gouden regels voor het IJsselmeergebied. Daarbij wordt in overweging genomen dat het binnendijkse gebied geen overwegend onbebouwd polderlandschap is, maar dat direct ten

van de gebouwen beperkter te zijn dan in het vernietigde plan.	oosten van de haven een binnendijks bedrijventerrein wordt ontwikkeld (Port of Urk).
De IJsselmeervereniging betwijfelt of de aanleg van de haven met de daarbij behorende dammen door het waterschap nog steeds als een relevante wijze van versterking van de NOP-dijk wordt gezien.	Er heeft voor het plan afstemming plaatsgevonden met het waterschap in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Er is rekening mee gehouden met de HWBP bij de berekeningen en de aanvraag HWBP.
Vanwege de duurzaamheid en klimaatbestendigheid dient de staat van bedrijven geschoond te worden van bedrijven met verbrandingsmotoren en van sommige bedrijfssoorten, zoals metaaloppervlaktebehandeling en grofsmederijen) beter vastgelegd te worden dat het alleen scheepvaart of dienstverlening aan scheepvaart betreft.	Er is geen regelgeving die vanwege duurzaamheid en klimaatbestendigheid bedrijven met verbrandingsmotoren verbiedt. In het bestemmingsplan en de MER wordt beoordeeld in hoeverre de bedrijven die volgens de staat van bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan inpasbaar zijn. De in de staat van bedrijven opgenomen bedrijfsactiviteiten worden beschouwd als passend op een servicehaven.
In de NRD is een selectie gemaakt van te actualiseren documenten. De meeste keuzes zijn logisch. Echter, vooral duurzaamheid en de aanlegfase dienen een update. Bij de update van de passende beoordeling spelen – naast stikstof – ook de actuele staat van instandhouding van de natuurwaarden en cumulatie een rol Hiervoor is al aangegeven dat de haven in aanleg en gebruik stikstof- en CO2-neutraal zal moeten zijn.	Bij de passende beoordeling wordt voor zover gegevens beschikbaar zijn de actuele staat van de natuurwaarden meegenomen. In de m.e.r.-beoordeling wordt rekening gehouden met cumulatie. Het stikstofdepositie onderzoek wordt geactualiseerd, waarbij ook de aanlegfase wordt beoordeeld. Voor wat betreft de duurzaamheidsaspecten wordt verwezen naar de beantwoording hierboven.

6. **Reactie Brandweer Flevoland**
   Reactie via een brief
   Datum: 22 juni 2020
   Onderwerp: Zienswijze nota uitgangspunten en notitie reikwijdte Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Notitie Reikwijdte en Detailniveau & Nota van Uitgangspunten	
Reactie	*Antwoord*
<u>Bestrijdbaarheid</u> Het onderwerp bestrijdbaarheid valt uiteen in bereikbaarheid en bluswater. Aangaande de bereikbaarheid was in de zienswijze uit 2016 tegen het ontwerp inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland opgenomen, dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten onvoldoende was geborgd omdat er sprake was van éénzijdige bereikbaarheid. Uit de ter inzage gelegde documenten maakt de Veiligheidsregio Flevoland op dat er in de nieuwe planvorming een ontsluitingsweg is toegevoegd waardoor er sprake is van tweezijdige bereikbaarheid. Eén ontsluitingsweg (op de Domineesweg) is gelegen aan de Noordzijde van de Servicehaven. De tweede ontsluitingsweg loopt via de infrastructuur van het in voorbereiding zijnde bedrijventerrein Port of Urk. De	Het terrein wordt via de oostzijde ontsloten vanaf het bedrijventerrein Port of Urk. Daarnaast is er voor hulpdiensten een mogelijkheid om het plangebied te bereiken via het onderhoudspad van de windturbines of het fietspad langs de dijk. Voor wat betreft de risico's op eventuele vertragingen of wijzigingen in de ontwikkeling van bedrijventerrein Port of Urk merken we op dat het ontwerpbestemmingsplan voor Port of Urk vanaf 6 november 2020 tot en met 17 december 2020 ter inzage heeft gelegen. Het bestemmingplan Port of Urk wordt 18 februari 2021 vastgesteld door de gemeenteraad zal daarna in werking treden. Mocht dat plan vervolgens in beroep worden vernietigd dan hebben we de mogelijkheid opgenomen het plangebied via de noordzijde vanaf de Domineesweg te ontsluiten.

Veiligheidsregio Flevoland benadrukt in dit advies de eerder geschetste noodzaak voor tweezijdige bereikbaarheid, in het bijzonder in verband met de industriële bestemming van het gebied. Eventuele vertragingen of wijzigingen in de ontwikkeling van bedrijventerrein Port of Urk zou niet tot eenzijdige bereikbaarheid mogen leiden. In de beide ter inzage gelegde documenten wordt niet over bluswater gesproken. De veiligheidsregio Flevoland handhaaft aangaande dit onderwerp het advies uit de zienswijze van december 2016.	Het plangebied is daarmee voldoende bereikbaar voor hulpdiensten. Het aspect bluswater is een uitvoeringsaspect, dat bij de nadere uitwerking aan de orde komt.
<u>Beperken van de bron</u> In de zienswijze van de Veiligheidsregio Flevoland uit 2016 wordt onder dit onderwerp de mogelijk gemaakte komst van een bunkerstation behandeld. Uit de ter inzage gelegde documenten blijkt dat het bunkerstation uit de plannen is geschrapt. De verhandeling in de zienswijze van december 2016 over het bunkerstation is daarmee niet meer van toepassing.	Ter kennisgeving aangenomen
<u>Externe veiligheid</u> In de 'Notitie Reikwijdte en detailniveau' is te lezen dat het rapport Analyse externe veiligheid t.b.v. MER, Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (rev02) van 21 juni 2016 moet worden geactualiseerd. De Veiligheidsregio Flevoland kijkt met interesse uit naar de geactualiseerde versie van dit rapport.	Ter kennisgeving aangenomen
<u>Drijvende bouwwerken</u> In de ter inzake gelegde documenten wordt aangegeven dat drijvende bouwwerken worden toegestaan. Het is, op basis van de nu beschikbare informatie, voor de veiligheidsregio Flevoland niet mogelijk een inschatting te maken van de mogelijkheden aangaande de noodzakelijke bereikbaarheid en bestrijdbaarheid aangaande deze objecten. Een nadere uitwerking is hier gewenst.	In het PIP zal nader worden ingegaan op de ligging van de gebouwen, overkappingen en steigers/scheepsliften in of op het water, waarbij u gedurende de termijn van ter inzageligging van het ontwerpplan in de gelegenheid wordt gesteld hierop te reageren.

3 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en het detailniveau van het MER

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 9 juli 2020 haar advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de maritieme servicehaven het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Een beschrijving van de aanleiding van het project waarin ook actuele ontwikkelingen zoals de Regiodeal Noordelijk Flevoland zijn verwerkt. Beschrijf het voorafgaande én huidige besluitvormingstraject en houd rekening met de kennisachterstand van nieuwe lezers.
- Een duidelijke omschrijving van de activiteiten van het plan, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase. Dit is nodig om de effecten voor beide fases goed in beeld te kunnen brengen.
- Een beschrijving van de samenhang met het project Port of Urk3 omdat beide projecten aan elkaar grenzen, zich op dezelfde sector richten en besluitvorming parallel plaatsvindt. Onderzoek zowel het scenario met als het scenario zonder realisatie van Port of Urk.
- De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op hiervoor gevoelige beschermde natuurgebieden. Maak duidelijk, ook rekening houdend met andere effecten, of het project vergunbaar is in het kader van de Wet natuurbescherming.
- Een vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven met de referentiesituatie.

De provincie Flevoland is akkoord met de hoofdpunten uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en neemt deze mee in de uitwerkingen van het milieueffectrapport voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Memo

memonummer	2021.03	
datum	23 februari 2021	
aan	[redacted]	Provincie Flevopolder
van	[redacted]	Antea Group
kopie		
project	Actualisatie PIP/MER Martime Servicehaven Noordelijk Flevoland	
projectnr.	0457462.100	
betreft	Nota van Beantwoording overlegreacties op PIP en MER	

1 Inleiding en toelichting op de reactienota

Voor u ligt de nota van beantwoording op het conceptontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en de concept m.e.r.-beoordeling die in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Bro naar de betrokken overlegpartners zijn gestuurd. In totaal zijn vijf reacties ontvangen.

In deze reactienota zet de provincie Flevoland uiteen hoe de verschillende reacties worden meegenomen in het ontwerp PIP voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, waar de m.e.r.-beoordeling deel van uitmaakt.

Er zijn overlegreacties ontvangen van:
1. Gemeente Urk
2. Gemeente Lelystad
3. Rijkswaterstaat
4. Waterschap
5. TenneT

2 Overlegreacties

1. **Overlegreactie gemeente Urk**
   Datum: Brief van 1 juli 2020

Reactie	*Antwoord*
De rechter uitsnede bij figuur 1.6 geeft een uitsnede van de verbeelding van de Beheersverordening Landelijk Gebied weer, maar lijkt niet het plangebied te betreffen. Wij vragen u om de afbeelding aan te passen.	De uitsnede was niet de juiste. De rechter uitsnede is derhalve vervangen.
In de toelichting van het inpassingsplan wordt over het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein {hierna: binnendijks bedrijventerrein) gemeld dat deze ter inzage ligt. Gezien de parallelle procedures van de MSNF en het binnendijks bedrijventerrein is deze informatie verouderd. Wij verzoeken wij u daarom om deze paragraaf minder tijdgebonden te beschrijven.	De paragraaf wordt aangepast.
Bij de toelichting op het Inpassingsplan Windenergie langs de dijken van de Noordoostpolder is aangegeven dat het inpassingsplan wordt geacht deel uit te maken van bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Wij verzoeken u nogmaals naar deze toelichting te kijken, aangezien het inpassingsplan geen deel van het bestemmingsplan binnendijks bedrijventerrein gaat uitmaken, maar juist een toevoeging zal zijn	Voor het Inpassingsplan Windenergie (2010) geldt dat deze is vervangen door de beheersverordening Landelijk Gebied (2016). Het Inpassingsplan is derhalve verwijderd uit de beschrijving van de vigerende bestemmingsplannen. De oostelijke begrenzing van het voorliggende inpassingsplan voor de servicehaven zal worden afgestemd op de westelijke begrenzing van het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein.
Er wordt aangegeven dat het bedrijventerrein Zwolsehoek nog in ontwikkeling is. Echter zijn er op dit bedrijventerrein (nagenoeg) geen bedrijfskavels meer beschikbaar. Deze schaarste geeft aanleiding voor het ontwikkelen van het nieuwe binnendijks bedrijventerrein. Wij verzoeken u de toelichting op dit punt aan te passen.	De toelichting wordt aangepast.
In de beleidskaders in de toelichting wordt 'gemeentelijk economisch beleid' genoemd, maar wij zouden graag een toelichting van de aansluiting van de MSNF op de Nota Economisch Beleid 2012 - 2020 (gemeente Urk) en de intergemeentelijke Visie Werklocaties Noordelijke Flevoland (gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder) terug zien.	In de paragraaf gemeentelijk beleid worden de Nota Economisch Beleid 2012 – 2020 (gemeente Urk) en de intergemeentelijke Visie Werklocaties Noordelijke Flevoland (gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder) opgenomen.
Bij de toelichting op de Structuurvisie Noordoostpolder 2025 staat vermeld dat het plangebied van het Inpassingsplan, waar het de bestemming Water betreft, uitsluitend op de gronden van de gemeente Noordoostpolder ligt. De gronden met de bestemming Water betreffen enkel de gronden binnen de gemeente Urk en de gemeente Dronten. Wij vragen u de toelichting op dit punt aan te passen en de relevantie van het vermelden van de Structuurvisie Noordoostpolder 2025 te heroverwegen.	De bestemming Water is gelegen op gronden van de gemeenten Urk en Dronten. De tekst wordt aangepast. De Structuurvisie Noordoostpolder 2025 van gemeente Noordoostpolder is voor het waterdeel langs de waterkering ten zuiden van het de servicehaven van toepassing. Daarnaast gaat de structuurvisie ook in op het landschap. Weliswaar is een deel van de gronden inmiddels via een grenscorrectie onderdeel van gemeente Urk, de gronden ten zuiden en zuidoosten

	van de MSNF zijn van gemeente Noordoostpolder. De visie is daarom nog relevant.
De laatste alinea van paragraaf 4.1 kan wat ons betreft worden verwijderd.	De alinea wordt geschrapt.
Wat betreft het onderwerp externe veiligheid wordt verwezen naar een analyse die eventuele belemmeringen van risicovolle inrichtingen in de omgeving van de MSNF inzichtelijk maakt. Eventuele risico's als gevolg van de activiteiten op de MSNF worden niet geduid. In het verlengde daarvan mist een toelichting op het wel of niet toestaan van risicovolle Bevi activiteiten op de MSNF. Wij vragen u hier duidelijkheid over te geven. Ingeval deze activiteiten zijn toegestaan, vragen wij u om aan te geven in hoeverre deze activiteiten het gebruik van (beperkt) kwetsbare functies - waaronder begrepen kantoorfuncties - inperken.	In de bestemming Bedrijventerrein van het PIP is geregeld dat geen risicovolle inrichtingen zijn toegestaan. Dergelijke inrichtingen zijn in artikel 1 gedefinieerd als inrichtingen 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. Er zijn derhalve geen risico's voor (beperkt) kwetsbare functies op gronden van het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk.
In de laatste bullit van paragraaf 5.4.3 wordt vermeld dat er met zekerheid geen sprake is van een significant negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer. In dezelfde alinea staat in een volgende zin: 'Een en ander is afhankelijk van de resultaten van het Stikstofonderzoek, dat nog moet worden ontvangen en verwerkt.' Dit kan wat verwarring opwerpen; wij verzoeken u dan ook om deze alinea nog aan een nadere blik te onderwerpen. Uiteraard kijken wij uit naar de resultaten van het stikstofonderzoek.	Ten tijde van het vooroverleg was het stikstofonderzoek nog niet afgerond. De resultaten van het onderzoek worden opgenomen in het ontwerp-PIP. De tekst in de toelichting wordt afgestemd op de resultaten van het onderzoek.
Er is een 'geluidtoets' uitgevoerd naar nabij gelegen geluidgevoelige objecten. Hierbij wordt opgemerkt dat een tweetal geluidgevoelige objecten (woningen) in het bestemmingsplan binnendijks bedrijventerrein door de gemeente Urk worden weggestemd en verworven. In het kader van het geluidonderzoek is het enkel relevant dat de bestemming wordt gewijzigd en is de eigendomssituatie van de objecten niet relevant. Wij verzoeken u de toelichting op dit punt de nuanceren.	We passen de tekst aan en geven alleen aan, dat de woningen door gemeente Urk worden wegbestemd.
In de artikelsgewijze toelichting op de planregels staat vermeld dat het inpassingsplan de vestiging van maximaal één bunkerstation toestaat. In de planregels wordt geen bunkerstation toegestaan en ook in de reeds ter inzage gelegde Nota van Uitgangspunten was het toestaan van een bunkerstation niet meer als uitgangspunt opgenomen. Wij vragen u om zowel de toelichting als de planregels (artikel 3.5 onder 'sub 3) op dit punt aan te passen.	Het plan wordt aangepast.
U heeft het in uw plan verschillende malen over het 'binnenstedelijk' bedrijventerrein terwijl hier het binnendijks bedrijventerrein wordt bedoeld, dit zien wij graag aangepast.	Het plan wordt aangepast.

Zoals bovenstaand als aangegeven zouden wij graag terugzien of risicovolle Bevi activiteiten op de MSNF zijn toegestaan. Ingeval deze activiteiten zijn toegestaan vragen wij u om ook de planregels op dit onderdeel aan te vullen.	Zoals hierboven beschreven zijn die activiteiten niet toegestaan.
In de omschrijving van de bestemming Bedrijventerrein worden 'scheepsbouw en refit' en 'innovatie en productontwikkeling' in de planregels gedefinieerd. Mogelijk kan het definiëren van deze begrippen in de lijst met begrippen worden opgenomen.	Voor deze begrippen geldt dat het normale Nederlands taalgebruik voldoende duidelijk is en het niet nodig is deze begrippen op te nemen in de planregels.
Binnen de bestemming Bedrijventerrein is een bebouwingspercentage van ten hoogte 75% toegestaan en is er een afwijkingsmogelijkheid van 10% opgenomen. Dit bebouwingspercentage lijkt vrij fors, mede in relatie tot de minimale afstand van gebouwen en buitenopslag van 7,5 meter van de zijdelingse perceelsgrens. Daarnaast heeft het enkel opnemen van een afstand tot de zijdelingse percelen tot gevolg dat er tot aan de grens met de weg en het water gebouwd mag worden. Wij verzoeken u om deze bouwregels nogmaals te beoordelen en te heroverwegen of het bebouwingspercentage in overeenstemming is met de bouwmogelijkheden.	Het bebouwingspercentage en het afwijkingspercentage worden niet aangepast. Aan de noord-, zuid- en westzijde van de percelen (waar de haven grenst aan het water van het IJsselmeer) mag tot aan het water worden gebouwd. Aan oostzijde de servicehaven wordt de bebouwing geregeld via het opgenomen bouwvlak.
Er zijn geen bouwregels opgenomen voor het bouwen van nutsvoorzieningen. Wij vragen u om deze toe te voegen aan de planregels.	Er worden bouwregels voor nutsvoorzieningen opgenomen.
Voor drijvende bouwwerken zijn locaties in de 'zijbassins' aan de 'noord-zuidkant' aangewezen. De exacte locaties van deze drijvende bouwwerken zijn afhankelijk van de definitieve locatie van de MSNF. Echter willen wij toch vragen om de locaties voor de drijvende bouwwerken te concretiseren: wat wordt er bedoeld met 'zijbassins' en waar is de 'noord-zuidkant' gelegen? Daarnaast is wat betreft de drijvende bouwwerken aangegeven dat de afstand van deze bouwwerken tot de kade niet meer dan 90 meter mag bedragen. Wij zouden graag uitgewerkt zien of hiermee is bedoeld dat het gehele bouwwerk op een maximale afstand van 90 meter tot de kade mag zijn gelegen, of dat dit bijvoorbeeld voor slechts één zijde van het bouwwerk geldt. Deze vraag geldt ook voor artikel 5.1 onder h.	Vanwege de flexibiliteit bij de keuze voor de definitieve locatie van de MSNF wordt de locatie van de bouwwerken in en op het water niet op de verbeelding aangegeven. Dit kan ook niet, omdat de exacte ligging van het haventerrein nog niet bekend is. Deze mag maximaal 10 ha groot en moet binnen de bestemming Bedrijventerrein liggen. Het is dus nu nog niet duidelijk waar de zijbassins liggen. De zijbassins hoeven niet nader te worden geconcretiseerd, omdat in de planregels van de bestemming Bedrijventerrein is bepaald dat gebouwen en overkappingen, steigers en scheepsliften in en op het het water van de zijbassins binnen de bestemming Bedrijventerrein moet plaatsvinden. De afstand van de bouwwerken in of op het water tot de kade van het bedrijventerrein mag niet meer mag bedragen dan 90 meter. Hiermee is bedoeld dat de breedte van het gebouw gerekend vanaf de kade niet meer mag zijn dan 90 meter. We passen deze regel aan in: ’de lengte van het bouwwerk vanaf de kade van het bedrijventerrein mag niet meer bedragen dan 90 meter’. Dit betekent, dat het bouwwerk een lengte van maximaal 90 meter heeft, gerekend vanaf de kade.

	Tevens is geregeld dat de lengte van steigers en scheepsliften in het water gemeten vanaf de kade van het bedrijventerrein niet meer dan 60 meter mag bedragen. Op gronden met de bestemming Water (artikel 5) zijn de drijvende gebouwen en drijvende overkappingen niet toegestaan. Wel zijn aan de westelijke kade steigers en scheepsliften toegestaan. Dat wordt specifiek opgenomen de regels, met een maximale lengte van 60 meter, gemeten vanaf de westelijke kade.
In artikel 3.2.3 is de nummering niet kloppend en er staat 'bouwweken' in plaats van 'bouwwerken'. Graag dit artikel op deze punten corrigeren.	Wordt aangepast.
Het artikel inzake parkeren is vrij summier beschrijven. Er is bepaald dat er voldoende ruimte aanwezig moet zijn 'binnen het plangebied' voor parkeren en laden en lossen. Wij vragen om te verduidelijken op welke wijze parkeren en laden en lossen is verzekerd, aangezien parkeren niet op eigen terrein (of op een daarvoor bestemd gezamenlijk terrein) is voorzien. Daarnaast mist een parkeernorm en is er niet aangegeven of, en zo ja op welke manier, er kan worden afgeweken van de parkeerregels- en norm. Het parkeerbeleid op het binnendijks bedrijventerrein is strak ingericht (parkeren op eigen terrein) om dubbelgebruik van de openbare ruimte te voorkomen. Wij zien graag toegelicht op welke wijze kan worden voorkomen dat er op de MSNF onvoldoende ruimte is voor parkeren en laden en lossen, als gevolg waarvan in de openbare ruimte van het binnendijks bedrijventerrein wordt geparkeerd.	Er worden parkeernormen opgenomen, waarbij parkeren op het eigen terrein moet worden opgelost en parkeren ook in stand moet worden gehouden. We zijn daarbij aangesloten op de parkeerregeling en parkeernormen van de gemeente Urk, zoals ook is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Port of Urk.
In artikel 3.3 is opgenomen dat in bepaalde gevallen van de bouwregels kan worden afgeweken mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijk inpassing. Wat wordt bedoeld met landschappelijke inpassing, aangezien het huidige landschap al sterk wijzigt als gevolg van de ontwikkelingen van de MSNF en het binnendijks bedrijventerrein.	De procedures voor het binnendijkse bedrijventerrein en de servicehaven lopen tegelijkertijd. De wijziging van het landschap door het binnendijkse bedrijventerrein is dus nog niet zeker. Er zijn regels opgenomen ten aanzien van de maximale hoogte, maximale breedte van bouwpercelen en minimale afstand tot de zijdelingse perceelsgrens om doorzichten te borgen. Hiervan kan binnenplans worden afgeweken met een omgevingsvergunning, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke inpassing. De beoordeling daarvan dient te worden gemotiveerd bij de aanvraag omgevingsvergunning en te worden beoordeeld door de plantoetser bij een aanvraag omgevingsvergunning. Indien het halfopen polderlandschap waar Port of Urk is geprojecteerd is getransformeerd tot een binnendijks bedrijventerrein, wordt bij de beoordeling van de vergunningaanvraag daar rekening mee gehouden.
Bij de bestemming Verkeer zijn de daarvoor aangewezen gronden tevens bestemd voor agrarische	Dit wordt aangepast. De gronden met de bestemming Verkeer kunnen niet voor agrarische

bedrijvigheid in de vorm van een grondgeboden agrarisch bedrijf. Is deze bestemming (conform het vigerende gebruik) hier bedoeld, aangezien de verkeersbestemming juist de ontsluiting beoogd te borgen.	bedrijvigheid in de vorm van een grondgeboden agrarisch bedrijf worden gebruikt.
Binnen de bestemming Water is aangegeven dat overstroombare voorzieningen om schepen te water te laten en uit het water te halen aansluiten op het 'bedrijventerrein'. Graag zien wij dit gewijzigd in 'aansluiten op de bestemming Bedrijventerrein	Dit wordt niet aangepast. Het bedrijventerrein (haventerrein) wordt mogelijk minder diep dan de breedte van het bestemmingsvlak. De voorzieningen moet en dus aansluiten op het feitelijke bedrijventerrein en niet op de bestemming bedrijventerrein. De maximale lengte wordt geregeld, gemeten van de kade.
Over de bestemming Waterkering merken wij op dat deze niet bestaat conform de SVBP. Verzoek is om de enkelbestemming Waterkering te wijzigen in een dubbelbestemming of om de naam te wijzigen naar Overig - Waterkering. Daarnaast is de opsomming van artikel 6.3 onder a niet compleet: graven, vergraven, egaliseren, ophogen, aanleggen van verharding, etc. ontbreken.	De bestemming Waterkering is wel conform de SVBP. Er is gebruik gemaakt van de hoofdgroep Overig, waarbij de term Overig conform de SVBP niet is vermeld (zie paragraaf 3.3 – laatste alinea van de SVBP). De gronden zijn immers een waterkering. De regeling is inhoudelijk afgestemd op de geldende regeling in de beheersverordening Landelijk Gebied, die aan de gronden ook een bestemming Waterkering toekent, zodat de bestemming inhoudelijk aansluit op de gronden waar het plan overgaat in de beheersverordening van gemeente Noordoostpolder, nu gemeente Urk.
De bestemmingen Waarde - Archeologie 5 en Waarde - Archeologie 7 hebben niet dezelfde opbouw. Verzoek om de opbouw van Waarde - Archeologie 5 in lijn de brengen met die van Waarde - Archeologie 7. Daarnaast mist onder artikel 7.1 dat het de voor 'waarde Archeologie 5' aangewezen gronden betreft. Ook is binnen de bestemming Waarde - Archeologie 5 geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen ingeval er nader deskundig archeologisch (voor-)onderzoek is uitgevoerd, er geen archeologische waarden aanwezig zijn en/of de bescherming niet meer noodzakelijk wordt geacht.	De bestemming Waarde – Archeologie 7 betreft de gronden van gemeente Urk en de bestemming Waarde – Archeologie 5 die van gemeente Dronten. Voor wat betreft die dubbelbestemmingen is aangesloten bij de vigerende dubbelbestemmingen, die voor beide gemeenten qua opbouw verschillen. De bestemming Waarde – Archeologie 7 is in overeenstemming gebracht met de geldende Urkse standaard. De bestemming Waarde – Archeologie 5 wordt niet aangepast. Die is conform de standaard van gemeente Dronten.
In tegenstelling tot een artikel voor algemene gebruiksregels is er geen artikel voor algemene bouwregels opgenomen. Wij kunnen ons voorstellen dat er wel algemene bouwregels van toepassing zijn, of dat er in ieder geval algemene afwijkingsregels zijn. Indien dit het geval is, verzoeken wij u om een artikel inzake algemene bouwregels toe te voegen aan de planregeling.	Er zijn in het ontwerpplan algemene bouwregels en algemene afwijkingsregels opgenomen.
Voor wat betreft de algemene gebruiksregels merken wij nog op dat wij ook graag internetwinkels uitgesloten zouden willen zien. Dit is in lijn met de algemene gebruiksregels die de gemeente Urk doorgaans hanteert.	We hebben conform de gemeentelijke regels van Urk internetwinkels uitgesloten via de specifieke gebruiksregels in de bestemming bedrijventerrein. Ook is in de begrippen het begrip ‘internetwinkels’ opgenomen.
Tot slot willen wij vragen om voor iedere bestemming waarvoor 'nadere eisen' zijn opgenomen tevens op te nemen dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en afmeting van de	Dit wordt aangepast conform het genoemde bestemmingsplan.

bebouwing ben behoeve van duurzaamheid. Deze aanvulling is ook in het bestemmingsplan voor het binnendijks bedrijventerrein opgenomen.	
Verbeelding: Ter plaatse van de toegangsweg aan de noordzijde van het plangebied gelden archeologische beperkingen. Wij verzoeken u de verbeelding op dit punt aan te vullen.	Aan deze gronden wordt de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 8 toegekend.
We ontvangen de verbeelding graag in dwg-format, zodat wij de plangrenzen van het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein kunnen aansluiten op de plangrenzen van uw inpassingsplan.	Aangezien het ontwerpbestemmingsplan Port of Urk reeds ter inzage heeft gelegen stemmen we de plangrenzen van het PIP aan de oostzijde af op het bestemmingsplan.
Met betrekking tot de in het milieueffectrapport opgenomen figuren en afbeeldingen waar de ligging / vorm van de MSNF is aangeduid maken wij een algemene opmerking. De vorm/ grenzen van deze aanduidingen is in veel gevallen niet in lijn met de plangrenzen van het ontwerp inpassingsplan MSNF. Daarnaast is de aanduiding van de MSNF op een aantal figuren verschoven, waardoor niet het juiste gebied wordt geduid. Wij willen u vragen om de figuren en afbeeldingen op dit punt te controleren en waar nodig aan te passen.	De figuren worden waar mogelijk aangepast.
Bij de beleidskaders zien wij graag een toelichting op de aansluiting van de MSNF op het economisch beleid/ de Nota Economisch Beleid 2012 - 2020 van de gemeente Urk, net als in het inpassingsplan.	Het genoemde beleid wordt opgenomen.
Bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling wordt onder andere de ontwikkeling van de Zeeheldenwijk vermeld. Het voorontwerp bestemmingsplan Zeeheldenwijk staat maximaal 1.438 woningen toe. Wij vragen u om de tekst op dit punt aan te passen.	Het bestemmingsplan Schokkerhoek, dat in werking is staat maximaal 1.438 woningen toe. Hierbij geldt dat er maximaal 1.200 woningen zijn toegestaan en via een binnenplanse afwijking maximaal 1.438 kunnen worden toegestaan, mits er geen belemmeringen optreden op de verkeersafwikkeling. In het ontwerpbestemmingsplan Zeeheldenwijk, dat vanaf 8 januari 2021 tot en met 18 februari 2021 ter inzage ligt zijn er direct maximaal 1.650 woningen toegestaan. We zullen dit opnemen bij de autonome ontwikkeling. Omdat het plan nog niet is vastgesteld, betekent dat we voor wat betreft de Zeeheldenwijk rekening houden met een worstcase scenario.
Met betrekking tot de verkeersintensiteiten zouden wij graag vermeld willen zien van welk verkeersmodel (datum) gebruik is gemaakt, aangezien de gemeente Urk bezig is het met actualiseren van het verkeersmodel en er in het bestemmingsplan en het milieueffectrapport van het binnendijks bedrijventerrein van het geactualiseerde verkeersmodel wordt uitgegaan.	Dit wordt aangegeven.

2. **Reactie gemeente Lelystad**
   Datum: Brief van 22 juni 2020

Reactie	*Antwoord*
De gemeente Lelystad geeft aan geen reactie in het kader van het art. 3.1.1 Bro overleg in te dienen.	Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

3. **Reactie RWS**
   Datum: Mail van 7 juli 2020

Reactie	*Antwoord*
Op pagina 78 wordt de waterkwaliteit van het IJsselmeergebied besproken. Dit betreft vooral een beschrijving van de huidige waterkwaliteitssituatie, waarin benoemd is dat de waterkwaliteit overwegend goed is. Op pagina 35 van de MER wordt een andere conclusie getrokken, namelijk dat de huidige ecologische en chemische toestand in het IJsselmeer niet goed is. Daarnaast mis ik in de passage op pagina 78 een korte reflectie op de mogelijke effecten van de gewenste ontwikkeling op de waterkwaliteit. Hier kan de passage op pagina 86 van de MER als basis voor gebruikt worden. Zoals eerder aangegeven missen we bij dit onderdeel daarnaast nog aandacht voor het (nieuwe) Toetsingskader Waterkwaliteit.	Deze reactie verwerken we in het PIP en de MER.
Op enkele plekken in de stukken wordt het bunkerstation nog benoemd als onderdeel van de ontwikkeling.	Teksten over het bunkerstation worden uit het plan verwijderd.

4. **Reactie waterschap Zuiderzeeland**
   Datum: Brief van 25 juni 2020

Reactie	*Antwoord*
PIP en MER	
In het PIP, 3.2.2 onder Waterveiligheid staat dat de beheerder een projectplan opstelt voor het aanpassen of versterken van de primaire waterkering. Wij vragen om dit aan te passen en een toelichting op te nemen in het PIP en de MER over het vervangen van het Projectplan Waterwet door het PIP en de gevolgen hiervan voor (de inhoud van) het PIP en de MER.	Er is voor het plan geen Projectplan Water nodig. Dat is uitsluitend aan de orde als in opdracht van de waterbeheerder een waterstaatswerk wordt aangelegd of gewijzigd. In voorliggend geval worden de golfbrekers die onderdeel worden van de primaire waterkering nader uitgewerkt bij het ontwerp van de servicehaven en door de partij(en) die de servicehaven ontwikkelt en aanlegt gerealiseerd. In dat kader is een watergunning aan de orde, die apart wordt aangevraagd, waarbij afstemming zal plaatsvinden met RWS en waarmee de bescherming van de veiligheid van de primaire waterkering wordt geborgd. Dit nemen we op in de MER en het PIP.
De L-variant voorziet in ongeveer 1.300 meter kade en kenmerkt zich door één langgerekte kade. De U-variant voorziet in ongeveer 1.400 meter kade en kenmerkt zich door een kade in een U-vorm die compacter is. In de berekeningen/ aanvraag HWBP is rekening gehouden met maximaal 1000 meter kade en 2x100 meter overgangszone = 1200 meter totaal. Zo is dit ook gecorrespondeerd met HWBP en opgenomen in het veiligheidsportaal. Wij hebben tijdens het HWBP-proces om te komen tot een uitwisselingsbijdrage met elkaar afgesproken/	We nemen uw reactie als aandachtspunt mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan. De voorkeursvariant is daarin beschreven.

besproken dat een aannemer 1300 meter bandbreedte krijgt waarin 1000 meter kade ontwikkelt dient te worden met 2 overgangsgebieden met elk 100 meter. Tijdens het ambtelijk overleg van 2 juni 2020 is de vraag gesteld over de L en U variant. De provincie gaf aan: "Het ligt voor de hand dat de eerdere voorkeursvariant nu ook gekozen wordt". De eerdere genoemde voorkeursvariant 1000 meter kade met 2 overgangszones van elk 100 meter kon ik nergens terugvinden in de stukken.	
PIP - Toelichting	
4.4, ontwerpuitgangspunten MSNF: Wij vragen om de opsomming aan te vullen met de volgende punten: • Op basis van de voorgenomen bouwwerkzaamheden en activiteiten beschikken bedrijven indien nodig over een watervergunning ter bescherming van de waterstaatkundige belangen van de primaire kering. • De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering voldoet aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie). • De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering wordt ontworpen met een minimale levensduur van 50 jaar. • De details betreffende de golfbreker welke onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning.	Deze ontwerpuitgangspunten worden opgenomen in het PIP.
5.15, Duurzaamheid van aanleg, inrichting en gebruik: Wij vragen om bij de één na laatste bullit tekst toe te voegen zodat deze luidt: "Gebruik van innovatieve materialen bij aanleg golfbreker, kade en bedrijventerrein mits voldaan kan worden aan de gestelde eisen en normering voor de waterkering."	De tekst wordt toegevoegd.
5.6, Waterkwantiteit: • Wij vragen om de binnendijkse gevolgen van de toename in verharding op te nemen. Een deel van de netto toename in verharding stroomt binnendijks af. In de nadere uitwerking van de planvorming dient dit gekwantificeerd te worden ter bepaling van het al dan niet bestaan van een compensatieopgave. De eventueel benodigde maatregelen worden in een watervergunning gereguleerd. • Geconcludeerd wordt dat de ontgronding geen effect heeft op de waterhuishouding in en nabij de Noordoostpolder. Wij vragen deze informatie aan te vullen met het volgende: Deze conclusie is gebaseerd op het geohydrologisch rapport (bijlage 11). In het geohydrologische rapport (bijlage 11) zijn alleen de L en U varianten getoetst. In het kader van de ontgrondingenvergunning zal ook de voorkeursvariant getoetst moeten worden. Wij	Het PIP wordt aangepast. De conclusie wordt aangevuld conform de reactie.

adviseren Rijkswaterstaat in dit kader over de binnendijkse geohydrologische gevolgen.	
5.6, Waterkwaliteit, laatste alinea: • Wij vragen onderscheid te maken in het hemelwater dat buitendijks afstroomt en het hemelwater dat binnendijks afstroomt. Voor het hemelwater dat binnendijks afstroomt toevoegen wat de lozingsroute is en dat zo nodig maatregelen zullen worden genomen ter voorkoming van het lozen van vervuild hemelwater in oppervlaktewater. • Wij vragen de alinea aan te vullen met de lozingsroute van het vuil water; middels riolering wordt het binnendijks getransporteerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Tollebeek.	Het PIP wordt aangepast. We voegen toe dat het vuilwater via riolering binnendijks wordt getransporteerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Tollebeek.
PIP - Regels	
Wij vragen artikel 6.1 onder a aan te vullen zodat deze komt te luiden: “de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken;”	Lid 6.1 onder a wordt aangepast en luidt als volgt: de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken en daarbij behorende voorzieningen.
Wij vragen artikel 6.2 onder b te wijzigen zodat deze komt te luiden: “op deze gronden mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van deze bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 10,00 m.”	Dit wordt conform verzoek aangepast.
Wij vragen om artikel 9 aan te vullen zodat deze komt te luiden: “De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is.	Dit wordt conform verzoek aangepast.
Wij vragen om artikel 12.3.1 te wijzigen zodat deze komt te luiden: “De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangeduid voor de bescherming, de versterking, het beheer en onderhoud en de instandhouding van de primaire waterkering met de bijbehorende voorzieningen, zoals bermen, schouwpaden en beschoeiing, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is.”	Dit wordt conform verzoek aangepast
Binnen een deel van het plangebied is een dubbelbestemming opgenomen voor zowel Waterstaat-Waterkering als Waarde - Archeologie 5. Wij vragen om een regel op te nemen waarin wordt geregeld dat bij het samenvallen van de genoemde dubbelbestemmingen de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering prevaleert.	Dit wordt conform verzoek aangepast. Toegevoegd wordt: De belangen van deze dubbelbestemming (i.c. Waterstaat-Waterkering) zijn primair ten opzichte van de belangen van de andere daar voorkomende (dubbel)bestemmingen.

MER	
MER: 4.3.1, eerste alinea: • Wij vragen om alleen de huidig geldende overstromingskansnorm van 1:1000 op te nemen, dit is een ondergrensnorm. In de tekst wordt dezelfde 'overstromingskans' bij zowel de 'huidige' (inmiddels oude) norm als de 'voorgestelde nieuwe' (inmiddels huidige) norm genoemd. Beide zijn niet correct. • 'Deze norm leidt tot een versterkingsopgave' vervangen door: "Met het Wettelijk beoordeling instrumentarium is vastgesteld dat de primaire waterkering waar de ontwikkeling van MSNF is beoogd niet aan de waterveiligheidsnorm voldoet. Na de conformiteitstoets van het ILT is dit deel van het normtraject 7-2 als meekoppelkans aangemeld bij het HWBP."	Dit wordt verwerkt in de MER Dit wordt verwerkt in de MER
4.3.1, tweede alinea: Wij vragen om volgende zin toe te voegen na de eerste zin "De kernzone is de eigenlijke, fysieke kering en zorgt ervoor dat de Noordoostpolder droog is en blijft."	Dit wordt conform verzoek aangepast
4.3.1, vierde alinea: Verzoek om de zinsnede 'bijvoorbeeld mogelijkheden om voorzieningen aan te leggen boven de kruinhoogte of' te schrappen. Overleg over leidingen in relatie tot de kern- en binnenbeschermingszones is nog gaande.	Zinsnede wordt geschrapt.
4.3.1, boven figuur 4-13: wij vragen volgende tekst 'Aan de binnenzijde van de dijk ligt een onderhoudspad voor de windturbines. Aan de buitenzijde van de dijk is een fietspad aanwezig (de Buitendijkseweg). Het onderhoudspad is niet openbaar toegankelijk.' te vervangen door "Binnendijks ligt een onderhoudspad voor het windmolenpark. Dit pad is niet openbaar toegankelijk. Aan de buitendijkse zijde is een openbaar toegankelijk onderhouds-/inspectiepad aanwezig dat is opengesteld voor recreatief medegebruik	Dit wordt conform verzoek aangepast
5.3.2, tweede alinea, eerste zin: wij vragen om de zinsnede 'en tevens rekening gehouden met de nieuwe normen' te schrappen.	Dit wordt conform verzoek aangepast
5.3.2, bescherming tegen inundatie. Wij vragen om dit onderdeel te actualiseren, ervan uitgaande dat het genoemde beoordelingsinstrument inmiddels is vastgesteld.	Paragraaf wordt geactualiseerd. Het provinciale risicobeoordelingsinstrument 'Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland' is ongewijzigd vastgesteld waardoor de twee berekeningen ongewijzigd kunnen worden aangehouden.
5.3.2, mogelijkheden voor nieuwbouw in de kernzone: wij vragen in de zin 'De toegangsweg tot het haventerrein wordt echter over de huidige kruin van de waterkering gelegd.' het woord 'echter' te vervangen door "haaks" en het woord 'huidige' te schrappen.	Dit wordt conform verzoek aangepast
5.3.2, Invloed van de aanleg van het haventerrein op de stabiliteit van de waterkering, laatste zin: Vervangen door "Hierbij dient een veiligheidsanalyse te worden gemaakt op grond van de geldende normering.	Dit wordt conform verzoek aangepast

Vervolg	
Het PIP vormt het raamwerk voor de verdere uitwerking en detaillering die, voor wat betreft de waterveiligheidsaspecten, in een watervergunning worden vastgelegd. Hiertoe hebben wij onze KES met u gedeeld. Wij spreken ons vertrouwen uit over de continuering van de goede ambtelijke samenwerking ten aanzien van de Maritieme Servicehaven en de hiervoor te doorlopen procedures	De KES worden bij de aanbesteding gevoegd. Een watervergunning zal door de opdrachtnemer worden aangevraagd.

5. Reactie TenneT
Datum: Mail van 2 juni 2020

Reactie	*Antwoord*
Binnen de grenzen van dit plan heeft TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wij hebben dan ook geen opmerkingen op genoemd plan en wensen u veel succes bij de verdere uitwerking hiervan.	Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021

Milieueffectrapport

projectnummer 457462.100
definitief
23 februari 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021

Milieueffectrapport

projectnummer 457462.100

definitief
23 februari 2021

Auteurs

[redacted]

Opdrachtgever

Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
8232 PH LELYSTAD

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
23-02-2021	definitief	[redacted]	[redacted]

Inhoudsopgave

Blz.

Samenvatting
Aanleiding
Methodiek van het MER
Effecten en beoordeling
Conclusies

1	**Inleiding**	**25**
1.1	Aanleiding en doel	25
1.1.1.1	Voorgeschiedenis	25
1.1.2	Actualiseren MER uit 2016	27
1.2	Plan- en studiegebied	28
1.3	Geschiedenis van de planvorming	29
1.4	M.e.r.-procedure	30
1.4.1	M.e.r.-plichtige activiteiten	30
1.4.2	Doel van de milieueffectrapportage	32
1.4.3	Procedure	32
1.4.4	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	33
1.5	Inspraak en advies	33
1.6	Leeswijzer	34
2	**Beleid, wet- en regelgeving**	**35**
3	**Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland**	**36**
3.1	Toelichting voorgenomen activiteit	36
3.2	Nut en noodzaak: ladder duurzame verstedelijking	36
3.2.1	Ladder-regio	39
3.2.2	Behoefte en mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied	39
3.2.3	Laddertoets	40
3.3	Locatieafweging	40
3.4	Ruimtelijke uitgangspunten haven	46
3.5	Ontsluiting en verkeersaantrekkende werking	48
3.6	Inrichtingsvarianten MSNF	48
3.7	Vaargeulen	50
3.8	Wijze van uitvoering	50
4	**Aanpak in dit MER**	**52**
4.1	Aanpak in dit MER	52
4.2	Beoordelingskader	53
5	**Referentiesituatie**	**56**
5.1	Bodem	59

5.1.1 Autonome ontwikkelingen 59
5.2 Water 59
5.2.1 Huidige situatie 59
5.2.2 Autonome ontwikkelingen 66
5.2.3 Huidige situatie 66
5.3 Landschap, archeologie en cultuurhistorie 70
5.3.1 Huidige situatie 70
5.3.1.1 Landschap 70
5.3.1.2 Archeologie 73
5.3.1.3 Cultuurhistorie 83
5.3.2 Autonome ontwikkelingen 86
5.4 Natuur 86
5.4.1 Huidige situatie 86
5.4.2 Autonome ontwikkelingen 89
5.5 Verkeer 89
5.5.1 Huidige situatie 89
5.5.2 Autonome ontwikkelingen 93
5.6 Geluid 96
5.7 Luchtkwaliteit 101
5.8 Externe veiligheid 102
5.8.1 Huidige situatie 102
5.8.2 Autonome ontwikkelingen 105
5.9 Overige aspecten 106

6 Effectbeschrijving en –beoordeling 107
6.1 Bodem 107
6.1.1 Criteria 107
6.1.2 Effectbeschrijving 107
6.1.3 Effectbeoordeling 110
6.2 Water 111
6.2.1 Criteria 111
6.2.2 Effectbeschrijving 112
6.2.3 Effectbeoordeling 118
6.3 Landschap, archeologie en cultuurhistorie 120
6.3.1 Criteria 120
6.3.2 Effectbeschrijving 121
6.3.3 Effectbeoordeling 126
6.4 Natuur 128
6.4.1 Criteria 128
6.4.2 Effectbeschrijving 128
6.4.3 Effectbeoordeling 135
6.5 Verkeer 137
6.5.1 Criteria 137
6.5.2 Effectbeschrijving 138
6.5.3 Effectbeoordeling 142
6.6 Geluid 143

6.6.1 Criteria 143
6.6.2 Effectbeschrijving 145
6.6.3 Effectbeoordeling 151
6.7 Luchtkwaliteit 153
6.7.1 Criteria 153
6.7.2 Effectbeschrijving 154
6.7.3 Effectbeoordeling 156
6.8 Externe veiligheid 157
6.8.1 Criteria 157
6.8.2 Effectbeschrijving 157
6.8.3 Effectbeoordelingen 160
6.9 Gezondheid 161
6.9.1 Criteria 161
6.9.2 Effectbeschrijving 162
6.9.3 Effectbeoordeling 163
6.10 Duurzaamheid 164
6.10.1 Criteria 164
6.10.2 Effectbeschrijving 164
6.10.3 Effectbeoordeling 166
6.11 Overige effecten en effecten tijdens aanleg 167
6.11.1 Criteria 167
6.11.2 Effectbeschrijvingen 167
6.11.3 Effectbeoordeling 170

7 Conclusies 172
7.1 Conclusies effectbeoordeling 172
7.2 Mitigerende maatregelen 181
7.3 Voorkeursalternatief 182
7.4 Leemten in kennis 182
7.5 Aanzet tot evaluatie 183

Samenvatting

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. 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 (Eindrapport verkenning buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk, Arcadis d.d. 2 oktober 2014). Ter markering van de start van het ruimtelijk besluitvormingsproces is op 6 april 2016 besloten, dat wordt gestart met de procedure om de ontwikkeling van Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland mogelijk te maken. Hierop volgend is een PIP inclusief een MER opgesteld. Deze stukken zijn in juli 2017 gewijzigd vastgesteld door de Provinciale Staten van Flevoland. Na de besluitvorming is beroep ingesteld bij de Raad van State.

Op 11 december 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) uitspraak gedaan en het besluit van Provinciale Staten van 19 juli 2017 tot vaststelling van het inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ABRvS, ECLI:NL:RVS:2019:1603), waardoor bij de vaststelling van een inpassingsplan niet kan worden verwezen naar de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021. Naar aanleiding van de uitspraak van 11 december 2019 heeft de provincie besloten het PIP en MER aan te passen en te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen.

Actualisatie MER uit 2016

Het MER uit 2016 heeft alle benodigde procedurestappen doorlopen, was inhoudelijk compleet en leverde een volledig beeld aan van de milieueffecten en de mogelijkheden om nadelige effecten te beperken of te voorkomen. Hiermee voldeed het MER uit 2016 aan het doel om het milieubelang volwaardig mee te nemen in het kader van de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan in 2017 over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF).

Naast de MSNF heeft de gemeente Urk het voornemen om een nieuwe binnendijks niet-gezoneerd bedrijventerrein te realiseren. In 2015/2016 was de planvorming voor het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk nog in een zeer pril stadium. Inmiddels heeft gemeente Urk haar grondgebied aan de zuidzijde uitgebreid door een grenscorrectie met de gemeente Noordoostpolder. Op 14 december 2018 is de grenscorrectie in werking getreden en per 1 januari 2019 valt het grensgebied binnen de grens van de gemeente Urk. Ten zuiden van de Domineesweg zijn extra gronden (en een deel van het IJsselmeer) aan het grondgebied van de gemeente Urk toegevoegd met het oog op de ontwikkeling van een nieuw binnendijks bedrijventerrein en de ontwikkeling van een nieuwe buitendijkse haven. Dit nieuwe binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk van zal aansluiten op de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). In de huidige situatie bestaat dit gebied voornamelijk uit agrarische percelen

en enkele woningen. Voor het binnendijkse bedrijventerrein 'Port of Urk' is een separaat MER opgesteld[1].

De huidige ambities, doelen en opgaven van de voorgenomen ontwikkeling van de MSNF blijven grotendeels gelijk aan de opgave uit 2016 en 2017. De kaders voor het milieueffectonderzoek veranderen hierdoor niet of nauwelijks. Daarom heeft de provincie besloten om niet een geheel nieuw milieueffectrapport op te stellen maar om het MER uit 2016 te actualiseren aan de hand van de meest recente wet- en regelgeving, zoals ten aanzien van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. Daarnaast is er een aantal kleine wijzigingen in het programma die ook meegenomen moeten worden in het te actualiseren MER. Belangrijke milieuaspecten die in het MER worden geactualiseerd zijn:

- Verkeer: nieuw verkeersonderzoek aan de hand van de wijzigingen in ontsluiting en programma;
- Woon- en leefmilieu: actualiseren van onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de hand van nieuw verkeersonderzoek en gewijzigd programma;
- Natuur: actualiseren vanwege verouderde wet- en regelgeving en omdat onderzoeken deels verjaard zijn;
- Archeologie: actualiseren aan de hand van reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken.

De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied (het bedrijventerrein Port of Urk en de woningbouwlocatie Zeeheldenwijk) maken het noodzakelijk om in dit MER te werken met verschillende scenario's voor de referentiesituatie. Met deze scenario's wordt inzichtelijk of en in hoeverre de beoordeling van de milieugevolgen van de voorgenomen MSNF wordt beïnvloed door de andere ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied.

Methodiek van het MER

In 2016 is een MER opgesteld voor de MSNF. Dit MER is een actualisatie van het MER uit 2016. Een belangrijk verschil met de situatie in 2016 is, dat er inmiddels plannen zijn voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein Port of Urk en het ontwikkelen van een woningbouwlocatie in Urk (Zeeheldenwijk). De ontwikkeling van Post of Urk ligt nog niet vast in een concreet ruimtelijk plan en is daarom nog niet opgevat als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

De ontwikkeling van het Port of Urk kan invloed hebben op de effecten van de MSFN en voor de beoordeling van de effecten. Of dat aan de orde is hangt af van het beschouwde milieueffect en de plaatsen waar de effecten optreden. Er is daarom in dit MER gewerkt met twee scenario's voor de autonome ontwikkeling:

A. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen (inclusief Zeeheldenwijk);
B. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen; plus de ontwikkeling van Port of Urk .

De plansituatie is de toekomstige situatie, zoals die ontstaat op basis van de autonome ontwikkeling plus de realisatie van de MSFN. Doordat er twee scenario's zijn voor de autonome ontwikkelingen zijn er strikt genomen ook twee plansituaties. De verschillen tussen deze plansituaties worden in de meeste gevallen niet veroorzaakt door verschillen in de voorgenomen

[1] Tauw: PlanMER bestemmingsplan Port of Urk- Binnendijks bedrijventerrein; oktober 2020

ontwikkeling, maar door de verschillen in de autonome ontwikkeling. Bijvoorbeeld: de verkeersaantrekkende werking van het MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk, maar de totale verkeersbelasting op het wegennet wel.

Om het onderscheid tussen de effecten van MSFN en gevolgen van de autonome ontwikkelingen inzichtelijk te maken is in dit MER gekozen voor de volgende aanpak:

- de effecten van MSFN zijn beschreven ten opzichte van de autonome situatie zonder de ontwikkeling van Port of Urk;
- voor de aspecten waar de twee scenario's voor de autonome ontwikkelingen relevant kunnen zijn, zijn twee plansituaties (voorgenomen ontwikkeling met twee scenario's voor de autonome ontwikkeling) beschouwd. Dat is kwantitatief gedaan (verkeer, verkeerslawaai, luchtkwaliteit) of kwalitatief (landschap, natuur);
- de beoordeling vindt plaats op basis van een vergelijking met de referentiesituatie zonder Port of Urk;
- aanvullend is aangegeven of het scenario met de ontwikkeling van Port of Urk leidt tot een andere beoordeling van de effecten.

Concreet houdt dit het volgende in:

- in hoofdstuk 5 (referentiesituatie) is voor de relevante aspecten beschreven wat het verschil is van scenario B ten opzichte van scenario A;
- in hoofdstuk 6 (beschrijving en beoordeling van de effecten) is een beoordeling van de effecten van de ontwikkeling van MSNF ten opzichte van scenario A opgenomen (tabel en toelichting daarbij), met vervolgens een beschrijving of en in hoeverre die beoordeling anders wordt als deze wordt vergeleken met scenario B.

De onderzoeken waarnaar in deze MER wordt verwezen zijn als bijlage bij het Inpassingsplan gevoegd.

Beoordelingskader

Het MER beschrijft en beoordeelt de milieueffecten van de MSNF ten opzichte van de referentiesituatie, zoals hiervoor beschreven. De effectbeoordeling vindt plaats voor de varianten. Dit wordt in hoofdstuk 3 toegelicht

Het MER onderzoekt wat de impact is van de MSNF door de effecten op onderstaande thema's in beeld te brengen. Het beoordelingskader focust zich op die aspecten waarvan verwacht wordt dat de voorgenomen ontwikkelingen effect hebben op de omgeving en die van belang kunnen zijn voor de besluitvorming.

Tabel S.1 Beoordelingskader Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Thema	Aspect	Criteria	Wijze van beoordeling
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	Kwalitatief
		Effecten op bodem door ophoging	Kwalitatief
		Effecten op bodem door zettingen	Kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	Kwantitatief/ kwalitatief
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Wijze van beoordeling
		Binnen- en buitenbeschermingszones	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Grondwater	Kwalitatief
		Oppervlaktewater	Kwalitatief
		Afvalwater en afstromend hemelwater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Grondwater	Kwalitatief
		oppervlaktewater	Kwalitatief
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	Kwalitatief
		Effecten van nieuwe elementen	Kwalitatief
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	Kwalitatief
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden	Kwalitatief
Natuur	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	Kwalitatief
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000 gebieden (verzuring/vermesting)	Kwantitatief/ kwalitatief
	Natuurnetwerk Nederland	Ruimtebeslag	Kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
		Verzuring/vermesting	Kwantitatief
	Flora en fauna	Ruimtebeslag	Kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
Verkeer	Verkeer	Verkeerintensiteiten	Kwantitatief
		I/C verhoudingen	Kwantitatief
		Overige verkeer	Kwalitatief
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	Kwantitatief
		Industrielawaai	Kwantitatief
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	Kwantitatief
		Cumulatie geluid	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm	Kwantitatief
		NO_2 effect op concentratie	Kwantitatief
		Fijn stof wettelijke norm	Kwantitatief
		Fijn stof effect op concentratie	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen	Kwalitatief
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	Kwantitatief
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	Kwalitatief
		Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen	Kwantitatief
		Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	Kwalitatief

Thema	Aspect	Criteria	Wijze van beoordeling
		Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	Kwantitatief
	Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	Kwalitatief
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid	Kwantitatief
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	Kwalitatief
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	Kwalitatief
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen	Kwalitatief
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen	Kwalitatief
	Geur	Effecten van geur	Kwalitatief
	Licht	Effect op duisternis	Kwalitatief
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeersstromen	Kwalitatief
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	Kwantitatief

Plangebied versus studiegebied

Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. De grootte van het studiegebied is afhankelijk van de te verwachtte effecten.

Wijze van beoordelen

Aan alle effecten wordt voor alle varianten een score toegekend met behulp van plussen en minnen, in vergelijking met de referentiesituatie conform scenario A. In het MER wordt hiertoe een zevenpuntschaal gebruikt:

Beoordeling	Omschrijving
++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Enigszins positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal, nagenoeg gelijk aan referentiesituatie
0/-	Enigszins negatief in vergelijking met de referentiesituatie
-	Negatief in vergelijking met de referentiesituatie
- -	Zeer negatief in vergelijking met de referentiesituatie

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Toelichting voorgenomen activiteit

Aan de rand van het huidige dorp Urk bevindt zich een haven met een beperkte omvang. Zoals blijkt uit figuur 1.1 in de Inleiding (hoofdstuk 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 (zie ook figuur 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 is gevraagd om een ruimtelijke visie te ontwikkelen met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven. De invulling hiervan is nog niet bekend en maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit.

Locatieafweging

In 2015 is in het eerste MER voor de Maritieme Servicehaven (zie ook §3.2) door Tauw onderzoek gedaan naar verschillende locaties voor de maritieme servicehaven. (Milieueffectonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Tauw d.d. 13 april 2015).

Bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie speelt de ligging in de omgeving een belangrijke rol. Door de mogelijke locaties op een gestructureerde manier te toetsen aan de hand van een set criteria, in de vorm van (globale) omgevingsindicatoren, kan een keuze voor een voorkeur worden geobjectiveerd. In het Milieueffectenonderzoek is op deze wijze een voorkeurslocatie benoemd.

In de directe omgeving van Urk zijn drie zoekgebieden te onderscheiden, waar een nieuwe buitendijkse haven gerealiseerd zou kunnen worden. In figuur S-1 zijn die zoekgebieden indicatief weergegeven.

Figuur S-1 Zoekgebieden Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MER 2015)

In het milieueffectenonderzoek uit 2015 zijn deze drie mogelijk locaties beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur;
- Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur;
- Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde en geplande gebieden;
- Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten;
- Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen;
- Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond.

Uit de vergelijking van de locaties in 2016 blijkt dat locatie A op de meeste onderdelen negatief scoorde. Deze nadelen blijven ook in de huidige situatie nog grotendeels relevant. Locatie A is de minst geschikte locatie voor de ontwikkeling van een maritieme servicehaven.

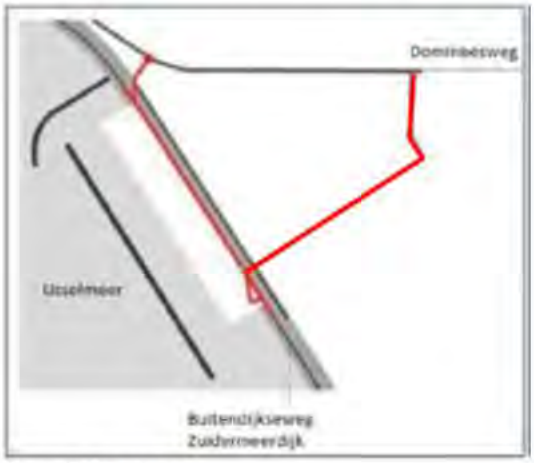
De verschillen tussen locatie B en C zijn echter, in vergelijking met de beoordeling van 2016, aanzienlijk kleiner geworden. Dit komt doordat er in 2016 nog werd uitgegaan van een maximale milieucategorie van 5.3. Dit uitgangspunt is in de huidige situatie naar beneden bijgesteld naar categorie 5.1, waardoor een kleinere richtafstand geldt. Het aantal woningen binnen de hindercontour nemen in locatie B af van ruim 1.650 naar ongeveer 60 woningen. In alternatief C neemt dit aantal af van ongeveer 30 naar 8 woningen. Met name het aantal woningen binnen de hindercontour was een belangrijke afweging om te kiezen voor locatie C in plaats van locatie B. Ten aanzien van het leefklimaat kan in de huidige situatie nog steeds beargumenteerd worden dat locatie C gunstiger is dan locatie B. De gehanteerde richtlijnen voor hindercontouren zijn namelijk niet meer dan een indicatie voor de mate van hinder die acceptabel wordt bevonden. Het betekent niet, dat er buiten deze contour geen hinder wordt ervaren. Locatie B kan hierdoor nog steeds voor een grotere groep woningen nadelige gevolgen voor de leefomgeving hebben. Locatie C laat zien, dat er ook op ruime afstand (1.000 m) maar weinig woningen liggen die hinder kunnen ondervinden.

In dit MER worden daarom de milieueffecten van de ontwikkeling van de MSNF op locatie C beoordeeld.

Inrichtingsvarianten

In het kader van het MER worden twee varianten onderzocht; de L-variant en de U-variant. Onderstaand volgt een nadere toelichting.

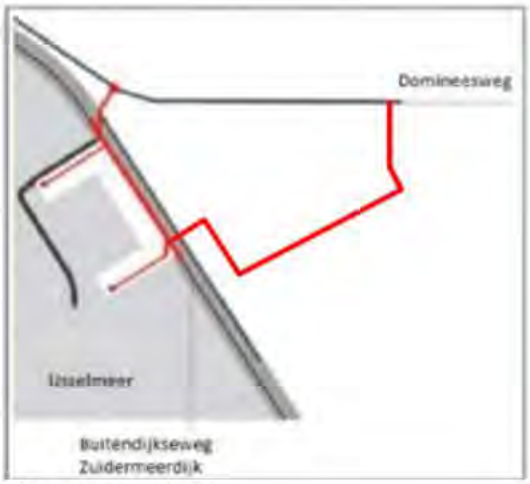
De **L-variant** voorziet in ongeveer 1.310 meter kade en kenmerkt zich door één langgerekte kade, parallel aan de bestaande dijk. Het havenbekken is relatief lang, maar steekt slechts in beperkte mate het open water in. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 2.130 meter. Het gebied is bereikbaar via een ontsluitingsweg (welke tevens toegankelijk is voor hulpdiensten), die wordt aangetakt op de Domineesweg.



Figuur S-2 L-variant

	L- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 2,5 ha
Golfbreker	Ca. 57.000 m^3
Kadelengte	Ca. 1.300 m
Lengte golfbreker	Ca. 2.130 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

De **U-variant** voorziet in ongeveer 1.400 meter kade en kenmerkt zich door een kade in een U-vorm die compacter is, maar waarbij het havenbekken verder het open water in steekt. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 1.750 meter. Het gebied is bereikbaar via een ontsluitingsweg (welke tevens toegankelijk moet zijn voor hulpdiensten), die wordt aangetakt op de Domineesweg.



Figuur S-3 U-variant

	U- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 1,5 ha
Golfbreker	Ca. 30.900 m^3
Kadelengte	Ca. 1.480 m
Lengte golfbreker	Ca. 1.750 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

Effecten en beoordeling

Bodem

Bij bodem wordt zowel ingegaan op de effecten op de bodemopbouw, bodemkwaliteit als grondverzet en grondstromen. Om de effecten in beeld te brengen worden de volgende criteria beschouwd:

Tabel S-2 Beoordelingskader bodem

Thema	Aspect	Criteria
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden
		Effecten op bodem door afgraving/ophoging
		Effecten op bodem door zettingen
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen

Bodemopbouw

Het effect op aardkundige waarden wordt neutraal beoordeeld (0). Weliswaar komen aardkundige waarden voor ter hoogte van de landzijde van het plangebied, maar deze waarden worden niet aangetast. Dit is niet onderscheidend voor de varianten. Grondverbetering is op een zeer beperkt aantal plaatsen noodzakelijk (alleen ter hoogte van de voorziene ontsluitingsweg). Daarmee wordt de bodemopbouw niet wezenlijk aangetast. Het effect op de bodemopbouw is neutraal beoordeeld (0). Het optreden van zettingen op bestaand land vindt alleen in zeer beperkte mate plaats ter hoogte van de aan te leggen infrastructuur. De verticale zetting wordt versneld door het opbrengen van een tijdelijke overhoogte. Het optreden van zetting in het IJsselmeer wordt opgevangen door het aanbrengen van een extra overhoogte. Er is naar verwachting geen sprake van horizontale zettingen. De effecten zijn daarmee als neutraal (0) beoordeeld.

Bodemkwaliteit

Gezien het feit dat de kwaliteit van de op te brengen materialen goed is en er geen graafwerkzaamheden plaatsvinden op land neemt de kwaliteit van de bodem niet af of toe. Daarnaast zal de realisatie van een haven in principe geen nadelige invloed op de bodemkwaliteit mogen hebben (zorgplicht beginsel). Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Grondverzet en grondstromen

Voor de realisatie van de MSNF wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, waarvan een grote hoeveelheid benodigd is om het plangebied op te hogen bij de L-variant ca. 920.000 m^3 en bij de U variant iets minder (ca. 870.000 m^3). De effecten op grondverzet en grondstromen komen daarmee grotendeels overeen. Beide varianten zijn als negatief (-) beoordeeld. Indien gebruikt gemaakt wordt van materiaal dat met het verdiepen van de vaargeulen en havenbekken vrij komt, kan gesproken worden van werk-met-werk maken. Indien hier sprake van is kan het effect minder negatief worden beoordeeld. Aangezien op dit moment dit nog niet duidelijk is, wordt hier niet van uit gegaan voor deze beoordeling. Effecten op de morfologie worden niet verwacht. Onderstaand is de beoordeling van de effecten weergegeven.

Tabel S-4 Effectbeoordeling bodem scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	0	0
	Effecten op bodem door afgraving/ophoging	0	0
	Effecten op bodem door zettingen	0	0
Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	0	0
Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	-	-

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect bodem is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bovenstaande effectbeoordeling is daarmee nog steeds van toepassing. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

Water

Voor het aspect water zijn waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit van belang. Voor de ontwikkeling moet worden voldaan aan de normen die gelden voor bijvoorbeeld waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Tabel S-5 Beoordelingskader water

Thema	Aspect	Criteria
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie
		Binnen- en buitenbeschermingszones
	Waterkwaliteit	Grondwater
		Oppervlaktewater
		Afvalwater en afstromend hemelwater
	Waterkwantiteit	Grondwater
		Oppervlaktewater

Waterveiligheid

Als gevolg van de aanleg van de MSNF blijft de bestaande primaire waterkering in stand. Mogelijk biedt het haventerrein en de golfbreker zelfs meer veiligheid voor de dijk. Het ontwerp voor het haventerrein en de golfbreker wordt later nader uitgewerkt. Dan pas kan met zekerheid gezegd worden of er sprake is van een positief effect op de bescherming tegen inundatie. Dit is derhalve nu neutraal (0) beoordeeld. Ook de binnen- en buitenbeschermingszone worden niet aangetast door de ontwikkeling. Er worden maatwerkafspraken gemaakt met betrekking tot de dijk. Deze worden in het ontwerp toegepast. Het effect wordt daarmee eveneens als neutraal (0) beoordeeld.

Waterkwantiteit

Geconcludeerd wordt dat de ontgronding van zowel de L- als de U-variant geen effect heeft op de waterhuishouding in en nabij de Noordoostpolder. Zo worden er geen noemenswaardige effecten waargenomen in toe- of afname van grondwaterstanden en stijghoogtes. Ook wordt er geen extra kwelflux verwacht in de richting van de Noordoostpolder. Hierbij is het wel van belang dat als gevolg van het uitdiepen van het havenbekken en het realiseren van de vaargeulen de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). Uitgangspunt is baggeren dan wel onderzuigen. Indien in de uitvoering wordt voorzien dat de ondoorlatende laag tijdelijk verwijderd of minder dik wordt dan aangenomen in de geohydrologische studie dient aanvullend onderzoek naar de effecten op kwel- en stijghoogte te worden uitgevoerd. Het effect op waterkwantiteit wordt derhalve beoordeeld met neutraal (0) voor beide varianten.

Waterkwaliteit

Het effect op de kwaliteit van het oppervlakte en grondwaterkwaliteit op langere termijn is voor beide varianten neutraal beoordeeld (0). Er wordt gebruik gemaakt van een gescheiden rioolstelsel, waardoor schoon en vuil water van elkaar gescheiden wordt. Het schone water (of geschoond water) wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. De criteria voor het lozen van hemelwater zijn gelijk aan die voor het lozen op de rest van het IJsselmeer.

Maatregelen om het risico van calamiteuze lozingen richting grond- als oppervlaktewater te beperken worden genomen op het niveau percelen en individuele bedrijven. Dit is een aandachtspunt bij het verlenen van vergunningen aan bedrijven.

Als gevolg van het ontgraven van de vaargeul en haven kan in het IJsselmeer tijdelijk vertroebeling van het water optreden door opwerveling van het slib. Dit kan negatief uitpakken voor de aanwezige ecologische waarden, dit is enigszins negatief beoordeeld. Voor beide varianten wordt een overeenkomend effect verwacht (-). Daarnaast wordt aangenomen dat de MSNN geen significante invloed heeft op de concentratie aan fosfaat. De populatie aan blauwalg of concentratie aan chlorofyl-a zal daardoor niet significant toenemen. Ook is er geen effect voorzien op de kwaliteit van zowel het grond- als oppervlaktewater in de Noordoostpolder.

Tabel S-6 Beoordeling water scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	0	0
	Binnen- en buitenbeschermingszones	0	0
Waterkwantiteit	Grondwater	0	0
	Oppervlaktewater	0	0
Waterkwaliteit	Grondwater	0	0
	Oppervlaktewater	-	-
	Afvalwater en afstromend hemelwater	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect water is in dit MER ongewijzigd ten opzichte van het MER uit 2016. Ook de effectbeoordeling is onveranderd. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. Voor de eigen ontwikkeling zorgt Port of Urk voor een zorgvuldige en voldoende afwatering van het eigen plangebied. Hierdoor is er geen verschil in effect op de waterkwaliteit en de waterkwantiteit tussen de scenario's A en B. Ook ten behoeve van de waterveiligheid wordt voor deze scenario's geen verschileffect verwacht. De ontwikkeling van Port of Urk is (deels) gelegen in de beschermingszone(s) van primaire waterkeringen. Dit legt beperkingen op voor de ontwikkeling van Port of Urk, deze beperkingen zijn opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan. De bestaande primaire waterkering blijft daarmee in stand.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

De volgende criteria zijn beoordeeld:

Tabel S-7 Beoordelingskader landschap, archeologie en cultuurhistorie

Aspect		Criteria
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden
		Effecten van nieuwe elementen
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden

Er zijn voor de aspecten landschap en cultuurhistorie geen noemenswaardige verschillen met de situatie uit 2016. De effectbeoordeling zoals hieronder beschreven is dan ook ongewijzigd met de beoordeling uit 2016. Na 2016 is archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd waardoor de effectbeoordeling voor archeologie is gewijzigd.

Voor de bestaande landschappelijke waarden geldt dat het contrast tussen land en water en de kenmerkende landschappelijke waarden (bijv. openheid) minder herkenbaar en zichtbaar worden. Dit effect is groter bij de U-variant dan bij de L-variant. Ten aanzien van effecten op de bestaande landschappelijke waarden leidt dit tot een zeer negatief oordeel (- -) voor de U-variant en een negatief oordeel (-) voor de L-variant.

Voor de nieuwe elementen is in de landschapsanalyse op basis van voorlopige aannamen een visueel beeld gecreëerd van de mogelijke toekomstige situatie. Omdat op voorhand niet duidelijk is hoe het gebied er echt zal uitzien, is dit aspect voor beide varianten vooralsnog als enigszins negatief beoordeeld (0/-).

Als gevolg van de zeer geringe kans op aantasting van archeologische waarden bij beide varianten is er sprake van een licht negatief effect. Op ontgravingsdiepte treed geen verstoring op in beide varianten. De aanwezige scheepswrakken zorgen voor de enigszins negatieve beoordeling in beide varianten (0/-).

Als gevolg van het realiseren van een haventerrein tegen de buitenzijde van de Zuiderzeedijk neemt de herkenbaarheid van de dijk enigszins af. Tegenover de aantasting aan de waterzijde staat het feit dat er geen aantasting plaatsvindt aan de landzijde. Ook overige waarden worden niet aangetast. Het effect is enigszins negatief beoordeeld en is niet onderscheidend (0/-).

Er is geen sprake van aantasting of verstoring van historisch bouwkundige waarden. Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Tabel S-8 Beoordeling landschap, archeologie en cultuurhistorie scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	-	- -
	Effecten van nieuwe elementen	0/-	0/-
Archeologie	Effecten op archeologische waarden	0/-	0/-
Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	0/-	0/-
	Effecten op historisch-bouwkundige waarden	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Door het uitvoeren van archeologisch vervolgonderzoek is er meer duidelijk over de aanwezige archeologische waarden in het gebied. Hierdoor is de beoordeling van het aspect archeologie in de L-variant aangepast naar enigszins negatief (0/-) nu vergeleken met negatief (-) in 2016. De overige effectbeoordelingen zijn ongewijzigd.

De realisatie van de MSNF heeft geen effect op de inrichting van Port of Urk waardoor een positief of negatief effect op het landschap ontstaat. De afwijkingsmogelijkheid die in de planregels van het inpassingsplan is opgenomen kan enkel worden toegepast bij een onderbouwing van de landschappelijke inpasbaarheid. Deze planregel borgt dat er geen negatieve effecten op het landschap kunnen optreden. De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

Natuur

De volgende criteria zijn beschouwd:

tabel 0S-9: Beoordelingscriteria natuur

Thema	Aspect	Criteria
Natuur	Natura 2000	Effecten op de instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden (verzuring/vermesting)
	Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden
	Beschermde soorten	Ruimtebeslag
		Verstoring

Natura 2000

Het ruimtebeslag, de verstoring, de stikstofdepositie en de tijdelijke vertroebeling hebben een gering en niet significant negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Door de aanleg en het gebruik verdwijnt (fysiek door ruimtebeslag of indirect doordat de soorten het plangebied mijden als gevolg van de verstoring) een klein gedeelte van met name het foerageergebied van diverse watervogels. Het gebied heeft geen uitzonderlijke waarde in tegenstelling tot een groot aantal andere oeverzones, maar het negatief effect is niet verwaarloosbaar. Echter met de aanleg van een golfbreker is er ook sprake van een positief effect op de watervogels. Alle soorten zullen een luwtegebied vinden om te rusten. Wanneer zich driekhoeksmosselen vestigen op de golfbreker komt extra – goed bereikbaar – voedsel beschikbaar voor benthosetende soorten.

Er is geen sprake van een significante aantasting van de natuurlijke kenmerken, maar er is wel sprake van negatieve effecten. Het effect is negatief beoordeeld (-) voor beide varianten. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en leefgebieden van soorten wordt ondanks de verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie nog steeds mogelijk geacht.

Ook in combinatie met andere projecten, zal de aanleg en in gebruik name van de MSNF niet leiden tot significante gevolgen voor de kwaliteit van habitattypen en/of kwalificerende soorten van leefgebied binnen in de passende beoordeling besproken Natura 2000-gebieden. Het effect op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden is dan ook neutraal (0) beoordeeld voor beide varianten.

Natuurnetwerk Nederland

In het plangebied is geen NNN gebied aanwezig. Hierdoor is er van directe aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden geen sprake. Tevens is er geen sprake van indirecte aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van nabijgelegen NNN gebied. Voor beide varianten wordt het effect op Natuurnetwerk Nederland dan ook neutraal (0) beoordeeld.

Beschermde soorten

In het plangebied zijn onder ander vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen aanwezig. Deze vliegroutes en foerageergebieden worden door het voornemen mogelijk verstoord. Een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is noodzakelijk, alsmede het uitvoeren van mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. Er blijft in de directe omgeving voldoende geschikt leefgebied over en de haven komt buitendijks zodat de vliegroutes/trekroute niet onderbroken wordt. Er zal zorgvuldig gewerkt worden om negatief effect zo beperkt mogelijk te houden en voor vleermuizen worden aanvullende maatregelen getroffen. Door deze aspecten is er geen sprake van een aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de voorkomende beschermde soorten en wordt het effect als negatief beoordeeld (-).

Tabel 0S-10: Beoordeling natuur scenario A

Aspect	Criteria	Effectenbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Natura 2000	Effecten op de instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	-	-
	Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden (verzuring/vermesting)	0	0

Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden	0	0
Beschermde soorten	Ruimtebeslag	-	-
	Verstoring	-	-

Verschil met het MER uit 2016

Het aspect natuur is in het MER geactualiseerd. De passende beoordeling en de stikstofdepositieberekeningen zijn opnieuw uitgevoerd. De effectbeoordeling voor het aspect Natura 2000 heeft daarom tevens opnieuw plaatsgevonden. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige natuuraspecten is ongewijzigd.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

Verkeer

De beoordeling van het aspecten verkeer is onderverdeeld in een aantal criteria. Dit betreffen verkeersintensiteiten, IC-verhoudingen en overige aspecten:

Tabel S-11 Beoordelingskader verkeer

Aspect	Criteria
Verkeer	Verkeersintensiteiten
	IC-verhoudingen
	Overige verkeersaspecten

Verkeersintensiteiten

Als gevolg van de realisatie van de MSNF is in beperkte mate sprake van een toename van de verkeersintensiteit. Omdat er wel sprake is van toename is het effect enigszins negatief beoordeeld (0/-). Er is geen onderscheid tussen de alternatieven.

IC-verhoudingen

De IC-verhoudingen op de beschouwde wegvakken blijven met de ontwikkeling van de MSNF onder de grenswaarden van 0,80. ook de kwaliteit van de afwikkelingen op de kruispunten en rotondes voldoet. Als gevolg van de ontwikkeling van Port of Urk nemen de IC-verhoudingen enigszins toe (verschil tussen de scenario's A en B). Omdat de ontwikkeling van de MSNF nagenoeg geen effect heeft is de beoordeling neutraal (0). Er is geen onderscheid tussen de varianten.

Overige verkeersaspecten

Met betrekking tot de verkeersveiligheid, langzaam verkeer, vaarwegverkeer, parkeren, en openbaar vervoer worden er in beide varianten geen knelpunten verwacht. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld ten opzicht van de referentiesituatie.

tabel S-12: Beoordeling verkeer scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Verkeer	Verkeersintensiteiten	0/-	0/-
	IC-verhoudingen	0	0
	Overige verkeersaspecten	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De aspecten verkeersintensiteiten en IC-verhoudingen zijn in een nieuw verkeersonderzoek opnieuw onderzocht gebruik makend van de meest actuele verkeerscijfers. Daarbij is gekeken naar de effecten van de ontwikkeling in 2031. De effectbeoordeling voor de aspecten verkeer en verkeersveiligheid is daarom opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige verkeersaspecten is ongewijzigd.

In dit onderzoek is aanvullend ook gekeken naar een subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting. Deze subvariant leidt (in vergelijking met de scenario B en twee ontsluitingswegen) tot een beperkte ontlasting van het westelijke deel van de Domineesweg. Voor de overige wegen in het studiegebied is het effect gering.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). De ontwikkeling van Port of Urk heeft grotere effecten op het verkeer dan de ontwikkeling van de MSNF. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

Geluid

Voor geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin is gewerkt met een geluidrekenmodel. Onderstaand volgt een korte omschrijving van de methodiek.

Tabel S-13: Beoordelingskader geluid

Aspect	Criteria
Geluid	Industrielawaai
	Wegverkeerlawaai
	Scheepsverkeerlawaai
	Cumulatie
	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm

De resultaten maken duidelijk dat er sprake is van een zeer gering geluideffect door het voornemen. De geluidstoename als gevolg van industrielawaai, wegverkeerslawaai en scheepvaartverkeerslawaai is verwaarloosbaar. Ook cumulatief is het effect minimaal en derhalve neutraal (0) beoordeeld. Het effect tussen de varianten is niet onderscheidend. De subvariant met alleen een oostelijke ontsluitingsweg leidt tot kleine en lokale verschillen ten opzichte van de variant met twee ontsluitingswegen.

Er is bij beide varianten als gevolg van de realisatie van de MSNF geen sprake van geluidbelaste woningen boven de wettelijke norm. Ook dit is neutraal beoordeeld (0).

Tabel S-14: Beoordeling geluid scenario A

Thema	Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
			L-variant	U-variant
Geluid	Geluid	Industrielawaai	0	0
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	0	0
		Cumulatie geluid	0	0
		Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Voor het wegverkeerslawaai zijn nieuwe geluidberekeningen uitgevoerd door de wijziging in de verkeersituatie. De effectbeschrijving is door de nieuwe berekening gewijzigd. Dit zorgt echter niet tot een andere effectbeoordeling. Weg- en scheepvaartverkeerslawaai wordt nog steeds in beide varianten als neutraal beoordeeld.

De realisatie van de L-variant of U-variant zorgt zeer gering voor verandering in geluidsbelasting door industrielawaai. De reeds aanwezige geluidsbelasting afkomstig uit de huidige al dan niet autonome situatie wijzigt niet door de realisatie van de MSNF. De wijzigingen in het planvoornemen zorgen niet voor een verschil in geluidscontouren of een toename in geluidgehinderden. De geluidszones blijven in het planvoornemen op dezelfde locatie liggen. De effectbeoordeling voor industrielawaai wijzigt dan ook niet en is neutraal (0) beoordeeld.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). Het effect op geluid veroorzaakt door de MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

Luchtkwaliteit

Voor lucht is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de voorgeschreven luchtkwaliteitsmodellen. Onderstaand volgt een korte omschrijving van de methodiek.

De beoordeling van het aspect luchtkwaliteit is onderverdeeld in de criteria NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Tabel S-15: Beoordelingskader lucht

Aspect	Criteria
Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm
	NO_2 effect op concentratie
	Fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) wettelijke norm
	Fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) effect op concentratie

De twee alternatieven (L- en U) verschillen niet in verkeersaantrekkende werking en oppervlak van het buitendijkse terrein. De uitgangspunten voor de beide varianten zijn dan ook gelijk. Omdat beide varianten fysiek anders worden vormgegeven, zijn de bronnen voor de beide varianten anders gepositioneerd. Daarom zijn voor beide varianten berekeningen uitgevoerd. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de twee scenario's A (ontwikkeling MSNF) en B (MSNF plus Port of Urk). Er is tevens een subvariant voor scenario B met alleen een oostelijke ontsluiting onderzocht.

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffend punt te toetsen grenswaarden. De bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit is klein (maximaal minder dan 1 $\mu g/m^3$ voor NO_2). Het verschil tussen de twee alternatieven is verwaarloosbaar. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

Tabel S-16: Beoordeling luchtkwaliteit scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm	0	0
	NO_2 effect op concentratie	0	0
	Fijn stof wettelijke norm	0	0
	Fijn stof effect op concentratie	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Het luchtkwaliteitsonderzoek is op basis van de nieuwe verkeerscijfers opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleid tot een wijziging in de beoordeling. Wel is in dit onderzoek ook de luchtverontreinigende stof $PM_{2,5}$ meegenomen. Hiervoor is een effectbeoordeling toegevoegd, die is neutraal (0) beoordeeld.

In het onderzoek is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in combinatie met de effecten van het realiseren van Port of Urk (scenario B). Uit de berekeningen blijkt dat Port of Urk meer invloed heeft dan de MSNF. Er is echter geen reden om de beoordeling aan te passen als wordt gekeken naar de ontwikkelingen gezamenlijk. Ook de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting leidt niet tot een andere beoordeling.

Externe veiligheid

De beoordeling van externe veiligheid gaat in op het plaatsgebonden risico en groepsrisico van bestaande bronnen en op de risico's ten gevolge van de vestiging van nieuwe risicobronnen op het terrein zelf. Het thema externe veiligheid wordt op basis van de volgende criteria beoordeeld:

Tabel S-17: Beoordelingskader externe veiligheid

Aspect	Criteria
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico verkeer gevaarlijke stoffen
	Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen
	Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen
	Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen
	Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen
Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt een neutrale (0) beoordeling voor het plaatsgebonden risico, omdat de risicocontouren (of plasbrandaandachtsgebieden) buiten de grenzen van het plangebied liggen. Dit geldt ook voor het plaatsgebonden risico van de aardgastransportleidingen. Omdat de afstand van de wegen tot het plangebied zo groot is, is de toename van het aantal personen in het plangebied niet relevant voor het groepsrisico. Eenzelfde conclusie geldt voor het vervoer over het water en door transportleidingen (0).

Het plaatsgebonden risico voor bestaande risicovolle inrichtingen buiten het plangebied neemt niet toe, omdat de activiteiten in het plangebied geen risico toevoegen aan de bestaande risicovolle activiteiten. Dit is voor beide varianten neutraal (0) beoordeeld.
De nieuwe invulling van het plangebied kan een toename geven van het plaatsgebonden risico. Dit risico wordt echter gelimiteerd doordat de eisen van het Activiteitenbesluit van toepassing zijn, dan wel dat de 10^{-6} contour van bedrijven niet over de perceelsgrens van andere bedrijven mag vallen. Dit is derhalve neutraal beoordeeld voor beide varianten (0). Omdat er risicovolle activiteiten bijkomen, neemt het groepsrisico wel toe. Gezien de lage populatiedichtheid van de

omgeving zal dit echter een geringe toename zijn (-). Dit is niet onderscheidend tussen de varianten.

Ten aanzien van nautische veiligheid moeten maatregelen genomen worden om de haven voldoende luw te maken voor het afmeren van schepen, ook bij hoge windkracht. Tevens moet de impact op de scheepvaart beperkt worden door onder andere betonning en de afslagen van de vaargeul richting de haven. Omdat er voldoende mogelijkheden beschikbaar zijn is het effect neutraal (0) beoordeeld.

Tabel S-18: Beoordeling externe veiligheid scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico verkeer gevaarlijke stoffen	0	0
	Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
	Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
	Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	0	0
	Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	-	-
Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Het externe veiligheidsonderzoek is voor de actualisatie van het MER ook geactualiseerd. Dit heeft niet geleid tot een wijziging in de beoordeling van de criteria. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

Gezondheid

In het MER wordt aandacht besteed aan het thema gezondheid door invulling te geven aan de volgende criterium:

Tabel S-19: Beoordelingscriteria gezondheid

Thema	Aspect	Criteria
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid

Als gevolg van de MSNF treden nagenoeg geen veranderingen op in de milieugezondheidskwaliteit. Er is geen onderscheid tussen de varianten. Het effect is neutraal (0) beoordeeld).

Tabel S-20 beoordeling gezondheid scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Gezondheid	Effecten op gezondheid	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect gezondheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

Duurzaamheid

In het MER wordt aandacht besteed aan het thema duurzaamheid door invulling te geven aan de volgende criteria:

Tabel S-21: Beoordelingskader duurzaamheid

Thema	Aspect	Criteria
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau
		Effecten op duurzaamheidaspecten van aanleg, inrichting en gebruik

De MSNF levert een duurzame bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio. De effecten op de duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik worden enigszins positief (+) beoordeeld. De mogelijkheden om deze duurzame energiebronnen toe te passen zijn beschikbaar, maar deze zijn niet vastgelegd. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Tabel S-22: Beoordeling duurzaamheid scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	+	+
	Effecten op duurzaamheidaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	+	+

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect duurzaamheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.

Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. De effecten voor de duurzame aanleg, inrichting en gebruik zijn locatie gebonden en worden niet beïnvloed door de aanleg van Port of Urk. Ook de duurzaamheidseffecten van de haven op regionaal niveau worden niet beïnvloed door Port of Urk.

Overige effecten en effecten tijdens de aanleg

Het thema overige effecten en effecten tijdens aanleg wordt samengevat op basis van de volgende criteria beoordeeld:

Tabel S-23: Beoordelingskader overige effecten en effecten tijdens aanleg

Thema	Aspect	Criteria
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen
	Kabels en leidingen	Effect op kabels en leidingen
	Geur	Effect op geurhinder
	Licht	Effect op duisternis
	Verkeer tijdens aanleg	Effect op verkeer
	Geluid tijdens aanleg	Effect op geluidgevoelige bestemmingen

Trillingen
Het effect als gevolg van trillingen wordt als enigszins negatief beoordeeld (-). Enige mate van trillinghinder op nabijgelegen gebouwen kunnen niet worden uitgesloten als gevolg van het slaan van damwanden. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Kabels en leidingen
In of direct bij het plangebied liggen geen belangrijke kabels en leidingen. Middels een Klic-melding zal worden nagegaan of eventueel aanwezige minder belangrijke kabels en leidingen aanwezig zijn en gehandhaafd kunnen blijven. Het effect is vooralsnog neutraal beoordeeld (0). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Geur
Vanuit geurhinder worden geen knelpunten voorzien. Er is geen onderscheid in de effecten.

Licht
Het effect op duisternis is als enigszins negatief (-) beoordeeld. Gezien de grote afstand tot bewoonde gebieden wordt het effect als relatief beperkt beoordeeld.

Effect op verkeer
De effecten van verkeer tijdens aanleg zijn zeer beperkt. Het overgrote deel van het materiaal wordt via water aangevoerd. Omdat er sprake is van een tijdelijke toename is het effect enigszins negatief beoordeeld (-). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Effect op geluidgevoelige bestemmingen
Ter plaatse van de woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is er sprake van een toename van de geluidbelasting van ten hoogste 0,09 dB als gevolg van de toename van het verkeer door de aanleg. Een dergelijke toename is voor menselijk oor niet waar te nemen en is neutraal beoordeeld (0).

Tabel S-24: Beoordeling overige effecten en effecten tijdens aanleg scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Effect als gevolg van trillingen	-	-
	Effect op kabels en leidingen	0	0
	Effect op geur	0	0
	Effect op duisternis	-	-
	Effect op verkeer	-	-
	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	0	0

Verschil met het MER uit 2016
De effectbeschrijving voor het milieuaspect overige effecten en aanleg is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.

Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

Conclusies

Conclusie effectbeoordeling

In dit MER zijn de effecten voor de aanleg van een Maritieme Servicehaven in Noordelijk Flevoland (MSNF) onderzocht op milieueffecten. De effecten zijn beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie plus autonome ontwikkelingen) en gepresenteerd in tabel S-25. Onderstaand volgt een toelichting van de effectbeschrijving.

Tabel S-25: Samenvatting effectbeoordeling scenario A

Thema	Aspect	Criteria	L-variant	U-variant
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	0	0
		Effecten op bodem door ophoging	0	0
		Effecten op bodem door zettingen	0	0
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	0	0
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	-	-
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	0	0
		Binnen- en buitenbeschermingszones	0	0
	Waterkwaliteit	Grondwater	0	0
		Oppervlaktewater	-	-
		Afvalwater en afstromend hemelwater	0	0
	Waterkwantiteit	Grondwater	0	0
		oppervlaktewater	0	0
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	-	--
		Effecten van nieuwe elementen	0/-	0/-
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	0/-	0/-
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	0/-	0/-
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden	0	0
Natuur	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	-	-
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000 gebieden (verzuring/vermesting)	0	0
	Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden	0	0
	Flora en fauna	Ruimtebeslag	-	-
		Verstoring	-	-
Verkeer	Verkeer	Verkeerintensiteiten	0/-	0/-
		IC-verhoudingen	0	0
		Overige verkeersaspecten	0	0
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	0	0
		Industrielawaai	0	0
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	0	0
		Cumulatie geluid	0	0
	Luchtkwaliteit	NO_2	0	0
		PM_{10}	0	0
		$PM_{2,5}$	0	0

Thema	Aspect	Criteria	L-variant	U-variant
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
		Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
		Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	0	0
		Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	-	-
	Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	0	0
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid	0	0
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	+	+
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	+	+
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen	-	-
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen	0	0
	Geur	Effecten van geur	0	0
	Licht	Effect op duisternis	-	-
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeer	-	-
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	0	0

Mitigerende maatregelen

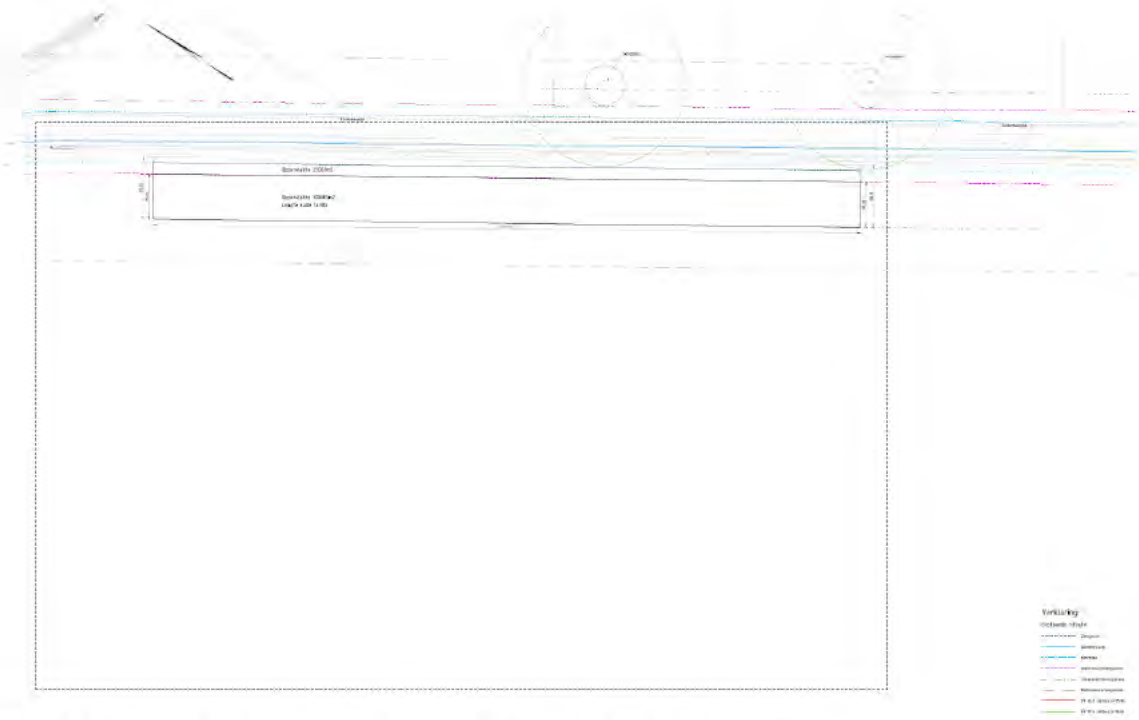
De beschrijving en beoordeling van de effecten geeft voor de meeste aspecten geen aanleiding tot het treffen van mitigerende maatregelen.

Voor verkeer is geconstateerd dat de hoeveelheid verkeer op het drukste deel van de ontsluitingsweg (Domineesweg) groter is dan de provinciale norm. Dit is echter het gevolg van de autonome ontwikkelingen en Port of Urk. Gemeenten en provincie zijn in overleg over de maatregelen die hiervoor kunnen worden genomen.

Mogelijk mitigerende maatregelen voor de realisatie van de MSNF richten zich derhalve grotendeels op natuur. Voor vleermuizen moeten maatregelen worden genomen om te voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden. Wanneer het niet mogelijk is om volgens deze maatregelen te werken dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. Voor broedvogels geldt dat, indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, het plangebied vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt wordt voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecoloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan kan het plangebied niet vrijgegeven worden en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is. Tot slot kunnen de effecten op duisternis gemitigeerd worden door het zoveel mogelijk beperken van het aantal verlichtingspunten en het gebruik van strooilichtarme armaturen. Daarmee kan de lichtuitstraling vanuit het plangebied worden beperkt.

Voorkeursalternatief

Voor de uitvoering (inrichting) van de buitendijkse haven zijn twee verschillende varianten onderzocht: een L-variant en een U-variant. Op basis van verschillende argumenten (waaronder bedrijfseconomische en milieueffecten) is een voorkeursvariant bepaald, **de L-variant** (figuur S.4) Deze variant wordt juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in het Provinciaal Inpassingsplan. Op deze wijze vindt geen onnodig grote ruimteclaim plaats en wordt zekerheid geboden aan de omgeving.



Figuur S.4: Overzicht van de voorkeursalternatief dat in het PIP wordt opgenomen

Aanzet tot evaluatie

Wettelijk bestaat bij activiteiten die worden voorbereid met behulp van m.e.r. de verplichting om evaluatieonderzoek te (laten) verrichten. In een milieueffectrapport wordt daarom een opzet voor een evaluatieprogramma opgenomen.

Het Inpassingsplan MSNF is opgesteld om een buitendijkse Servicehaven te ontwikkelen. Hierbij wordt ingespeeld op de verwachtte ontwikkelingsvraag. Op voorhand is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het terrein precies aan te geven.

Omdat op basis van het akoestisch onderzoek voor het provinciaal inpassingsplan een geluidszone wordt ingesteld, moet deze zone ook gemonitord worden. De zonebeheerder toetst in hoeverre de geluidszone hiermee voldoende ruimte biedt. Daarmee is de monitoring hiervoor reeds (wettelijk) geregeld.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1.1 Voorgeschiedenis

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.

De provincie 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. 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 (MSNF) is er op gericht ruimte te bieden aan bedrijven die hebben aangegeven aanzienlijk meer kadelengte, buitendijks 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 de provincie Flevoland zijn gefocust op nieuwe producten en 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) is 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 de provincie Flevoland werken met elkaar samen en vormen één havencomplex vanuit het concept van “one-port-two-(or more) locations”.

Een aantal maritieme bedrijven hebben zich verenigd onder 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 (Eindrapport verkenning buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk, Arcadis d.d. 2 oktober 2014).

Figuur 1-1 Huidige haven van Urk in november 2013 (bron: Eindrapport verkenning buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk van 2 oktober 2014)

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 Flevokust Haven.

Op verzoek van de gemeenten Noordoostpolder en Urk neemt de provincie Flevoland nu een trekkersrol op zich in het ruimtelijk besluitvormingsproces. De provincie stelt een planologisch juridisch kader op, in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (PIP) met bijbehorend Milieueffectrapport (MER).
Ter markering van de start van het ruimtelijk besluitvormingsproces is op 6 april 2016 besloten, dat wordt gestart met de procedure om de ontwikkeling van de MSNF mogelijk te maken. Hierop volgend is een PIP inclusief een MER opgesteld. Deze stukken zijn in juli 2017 gewijzigd vastgesteld door de Provinciale Staten van Flevoland.

Na de besluitvorming is beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 11 december 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) uitspraak gedaan en het besluit van Provinciale Staten van 19 juli 2017 tot vaststelling van het inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ABRvS, ECLI:NL:RVS:2019:1603), waardoor bij de vaststelling van een inpassingsplan niet kan worden verwezen naar de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021.

Naar aanleiding van de uitspraak van 11 december 2019 heeft de provincie besloten het PIP en MER aan te passen en te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen.

1.1.2 Actualiseren MER uit 2016

Het MER uit 2016 heeft alle benodigde procedurestappen doorlopen, was inhoudelijk compleet en leverde een volledig beeld aan van de milieueffecten en de mogelijkheden om nadelige effecten te beperken of te voorkomen. Hiermee voldeed het MER uit 2016 aan het doel om het milieubelang volwaardig mee te nemen in het kader van de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan in 2017 over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Naast de MSNF heeft de gemeente Urk het voornemen om een nieuwe binnendijks niet-gezoneerd bedrijventerrein te realiseren. In 2015/2016 was de planvorming voor het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk nog in een zeer pril stadium. Inmiddels heeft gemeente Urk haar grondgebied aan de zuidzijde uitgebreid door een grenscorrectie met de gemeente Noordoostpolder. Op 14 december 2018 is de grenscorrectie in werking getreden en per 1 januari 2019 valt het grensgebied binnen de grens van de gemeente Urk. Ten zuiden van de Domineesweg zijn extra gronden (en een deel van het IJsselmeer) aan het grondgebied van de gemeente Urk toegevoegd met het oog op de ontwikkeling van een nieuw binnendijks bedrijventerrein en de ontwikkeling van een nieuwe buitendijkse haven. Dit nieuwe binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk zal aansluiten op de nieuwe MSNF. In de huidige situatie bestaat dit gebied voornamelijk uit agrarische percelen en enkele woningen. Voor het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk is een separaat MER opgesteld[2].

De huidige ambities, doelen en opgaven van de voorgenomen ontwikkeling van de MSNF blijven grotendeels gelijk aan de opgave uit 2016 en 2017. De kaders voor het milieueffectonderzoek veranderen hierdoor niet of nauwelijks. Daarom heeft de provincie besloten om niet een geheel nieuw milieueffectrapport op te stellen maar om het MER uit 2016 te actualiseren aan de hand van de meest recente wet- en regelgeving, zoals ten aanzien van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. Daarnaast zijn er een aantal kleine wijzigingen in het programma die ook

[2] Tauw: PlanMER bestemmingsplan Port of Urk- Binnendijks bedrijventerrein; oktober 2020

meegenomen moeten worden in het te actualiseren MER. Belangrijke milieuaspecten die in het MER worden geactualiseerd zijn:

- Verkeer: nieuw verkeersonderzoek aan de hand van de wijzigingen in ontsluiting en programma;
- Woon- en leefmilieu: actualiseren van onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de hand van nieuw verkeersonderzoek en gewijzigd programma;
- Natuur: actualiseren vanwege verouderde wet- en regelgeving en omdat onderzoeken deels verjaard zijn;
- Archeologie: actualiseren aan de hand van reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken.

De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied (het bedrijventerrein Port of Urk) maken het noodzakelijk om in dit MER te werken met verschillende scenario's voor de referentiesituatie. Met deze scenario's wordt inzichtelijk of en in hoeverre de beoordeling van de milieugevolgen van de voorgenomen MSNF worden beïnvloed door de andere ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied. In hoofdstuk 4 is deze aanpak met scenario's voor de referentiesituatie nader toegelicht.

1.2 Plan- en studiegebied

In figuur 1.2 is de globale ligging van de nieuwe buitendijkse haven aangegeven. Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. Hoe groot het studiegebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten en kan daarom ook per milieuaspect verschillen.

Figuur 1-2 Ligging plangebied Servicehaven Urk (rood gestippeld). De blauwe delen betreft de globale locatie van de geulen, het rode deel betreft de locatie voor de ontsluitingsroute).

1.3 Geschiedenis van de planvorming

De plannen om een buitendijkse haven nabij Urk te realiseren lopen al enige tijd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de reeds opgestelde producten.

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 hoofdlijnenovereenkomst 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 milieueffectenonderzoek uitgevoerd om de in 2014 geïdentificeerde (rand)voorwaarden, zoals verwoord in het onder 3.1 genoemde eindrapport, gedetailleerder te kunnen invullen. Daarmee worden de kaders en randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van de haven nog duidelijker neergezet. Op basis van het milieuonderzoek is gekomen tot een afweging van de locatiekeuze. Het Milieueffectenonderzoek is uitgevoerd vooruitlopend op het aan de ruimtelijke besluitvorming gekoppelde MER. In hoofdstuk 3 van dit MER wordt op de inhoudelijke aspecten van het Milieueffectenonderzoek ingegaan.

Quick scan marktmogelijkheden

In januari 2016 heeft Ecorys, in opdracht van de provincie, het rapport “Quick scan Markt-mogelijkheden 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.

Milieueffectrapport Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2016
In september 2016 heeft Antea Group een milieueffectrapport uitgevoerd ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan van de provincie Flevoland voor de MSNF.

In het MER zijn twee varianten onderzocht; de L-variant en de U-variant (zie §4.2). Uit de resultaten van het MER blijkt, dat op basis van milieueffecten beide varianten niet sterk onderscheidend zijn van elkaar. Economisch gezien had de L-variant echter de voorkeur. De L-variant heeft een groter uitgeefbaar terrein, een gunstigere kavelindeling en een minder complexe ontsluitingsstructuur. De L-variant is daarom in 2017 als voorkeursalternatief uitgewerkt in het provinciaal inpassingsplan van de provincie.

Op 25 januari 2017 is middels een oplegnotitie de MER en de Passende Beoordeling aangevuld naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 december 2016 (projectnummer 3115).

1.4 M.e.r.-procedure

1.4.1 M.e.r.-plichtige activiteiten

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van een bestuursorgaan over een plan of een project. Het doel van een m.e.r. is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de (ruimtelijke) besluitvorming. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die staan beschreven in het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) of omdat een passende beoordeling is benodigd op grond van de Wet natuurbescherming. Hierna worden beiden gevallen toegelicht. Tabel 1.1 geeft de relevante categorieën uit het Besluit m.e.r.

M.e.r.-plicht op grond van het Besluit mer
Op grond van het Besluit m.e.r. 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 project-m.e.r.-plichtig is. De m.e.r. is gekoppeld aan het ruimtelijk plan, het provinciale inpassingsplan (PIP).

Er wordt een industrieterrein van 10 ha mogelijk gemaakt. Dit valt onder de drempelwaarde genoemd in categorie D11.3 voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde vallen geldt een vormvrije m.e.r. beoordelingsplicht. Ook deze is gekoppeld aan het PIP. Omdat al een m.e.r.-plicht bestaat is een m.e.r.-beoordeling niet nodig.

Als het PIP 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 PIP plan-m.e.r.-plichtig op grond van

categorie D29.2, de winning van mineralen door afbaggering van de zee-, meer-, of rivierbodem dan wel de wijziging of uitbreiding daarvan.

Naast de genoemde activiteiten biedt de MSNF mogelijk ruimte voor bedrijven, die op zichzelf kunnen leiden tot verplichtingen ten aanzien van m.e.r. Aangezien het provinciaal inpassingsplan (PIP) hiervoor kaderstellend is, geldt voor het PIP een plan-m.e.r.-plicht

Tabel 1-1 Overzicht m.e.r.(beoordelings)plicht

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheep-vaart	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 industrie-terrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare 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 artikel 3.1, eerste lid, 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.
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.

* Er is voor het project echter geen sprake van de winning van mineralen, wel van het op diepte brengen van de vaargeulen en het havenbekken.

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

Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer is een m.e.r. verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming moet worden opgesteld. De ontwikkeling van de MSNF kan mogelijk negatieve effecten hebben op beschermde soorten van het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Er moet daarom een passende beoordeling (PB) worden opgesteld. Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer (Wm) is voor het PIP dan ook een plan-m.e.r. benodigd.

Gecombineerd MER

Zoals hiervoor is uiteengezet moet in het kader van het PIP voor de MSNF een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Deze m.e.r. heeft het karakter van zowel een project-m.e.r. (voor het concrete ruimtelijke besluit in het PIP) als van een plan-m.e.r. (vanwege de kaderstelling en

vanwege de noodzaak een passende beoordeling op te stellen). Voor de procedure en de inhoud van dit MER is het onderscheid tussen plan- en project-m.e.r. verder niet relevant.

M.e.r.-plicht bedrijventerrein Port of Urk

In het Besluit m.e.r. is onder categorie D11.3 ook voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met een oppervlakte van 75 hectare of meer een plan-m.e.r.-plicht opgenomen. De aanleg van het bedrijventerrein Port of Urk valt binnen deze plan-m.e.r.-plicht gezien de omvang van het bedrijventerrein van 90 hectare. Voor het bedrijventerrein Port of Urk is een aparte m.e.r.-procedure doorlopen. Deze staat verder los van de procedure voor de MSNF.

1.4.2 Doel van de milieueffectrapportage

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van de MSNF is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. In het MER worden keuzen voor de inrichting onderbouwd en worden de milieueffecten in beeld gebracht. De m.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren. Het Inpassingsplan vormt het daadwerkelijke ruimtelijke besluit.

De belangrijkste begrippen en afkortingen zijn in onderstaand kader weergegeven:

Afkortingen en begrippen	
MER	Het milieueffectrapport waarin de effecten op het milieu worden beschreven, vergeleken en beoordeeld.
m.e.r.	De procedure van de milieueffectrapportage.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
Plangebied	Het gebied dat is opgenomen in het (ontwerp) inpassingsplan.
Referentiesituatie	De huidige situatie én de autonome ontwikkeling als de activiteit niet wordt uitgevoerd. Wordt gebruikt om de effecten van de activiteit te vergelijken met de situatie dat de activiteit niet wordt uitgevoerd.
Studiegebied	Gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.
Zoekgebied	Het gebied waarin de voorgenomen activiteit zal plaatsvinden. Als de exacte locatie van de voorgenomen activiteit bekend is, zal dit worden vastgelegd in het plangebied.

1.4.3 Procedure

Ten behoeve van de aanleg van de MSNF is een m.e.r.-procedure gestart. Hiertoe is op 11 mei 2020 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Deze notitie heeft samen met de nota uitgangspunten voor het planologisch-juridisch kader zes weken ter inzage gelegen. Tevens zijn de stukken in het kader van het vooroverleg aan de overlegpartners toegestuurd. Daarnaast is de Commissie-m.e.r. op vrijwillige basis gevraagd om advies uit te brengen. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie van m.e.r.- en andere milieuspecialisten.

De Commissie-m.e.r. heeft in juli 2020 advies uitgebracht. In het advies geeft ze aan dat het MER in ieder geval een beschrijving en onderbouwing moet bevatten van:

- Een beschrijving van de aanleiding van het project waarin ook actuele ontwikkelingen zoals de Regiodeel Noordelijk Flevoland zijn verwerkt.
- Een beschrijving van het voorafgaande én huidige besluitvormingstraject, rekening houdend met de kennisachterstand van de nieuwe lezers.
- Een duidelijke omschrijving van de activiteiten van het plan, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase.
- Een beschrijving van de samenhang met het project Port of Urk omdat beide projecten aan elkaar grenzen, zich op dezelfde sector richten en besluitvorming parallel plaatsvindt.
- De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op hiervoor gevoelige beschermde natuurgebieden.
- Een vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven met de referentiesituatie.

Voor het vervolg van de procedure is dit milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit MER wordt onderzocht welke effecten de realisatie van de MSNF op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken. De samenvatting van de ontvangen reacties en het advies van de Commissie-m.e.r. en de beantwoording ervan zijn opgenomen in de 'Nota van Beantwoording reacties op NRD en NvU MSNF', die als bijlage bij het Inpassingsplan is gevoegd.

1.4.4 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) treedt de provincie Flevoland op als initiatiefnemer en als bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland zijn initiatiefnemer voor het provinciaal inpassingsplan en MER, Provinciale Staten hebben de rol van bevoegd gezag.

1.5 Inspraak en advies

Het voorliggende MER wordt tegelijkertijd met het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan zes weken ter inzage gelegd. Gedurende die periode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. Ook wordt advies gevraagd van adviseurs en te raadplegen instanties en wordt het MER getoetst door de Commissie-m.e.r.

De periode van zes weken start na publicatie van dit MER en het ontwerp Inpassingsplan. In de publicatie is aangegeven aan wie en op welke wijze u kunt reageren ten aanzien van het MER.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het beleidskader genoemd. Er is hierbij onderscheid gemaakt in nationaal, regionaal en lokaal beleid. In bijlage 2 is het beleidskader nader toegelicht. De voorgenomen activiteit, inclusief nut en noodzaak en afweging van de locatie is nader beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt de aanpak in dit MER toegelicht. Waarna in hoofdstuk 5 de beschrijving van de referentiesituatie volgt. Dit bestaat uit een toelichting per milieuthema van de huidige situatie en relevante autonome ontwikkelingen. De effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per aspect is een beschrijving gegeven van de beoordelingscriteria en de effecten. Ook is een effectbeoordeling gegeven. Hoofdstuk 7 bevat een slotbeschouwing bestaande uit een samenvatting van de effectbeoordeling, een toelichting van het voorkeursalternatief, een beschrijving van de mitigerende maatregelen en toelichting van eventuele leemten in kennis alsmede evaluatie.

2 Beleid, wet- en regelgeving

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het relevante beleid voor de MSNF. Er is hierbij onderscheid gemaakt in nationaal, provinciaal en regionaal/gemeentelijk beleid. In bijlage 2 van dit MER is het beleid verder uitgeschreven.

Tabel 2-1 Beleidskader

Beleidsniveau	Kader
Nationaal	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR 2012
	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Barro 2018
	Nationaal Waterplan 2016-2021
	Waterwet
	Deltaprogramma 2020
	De Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025
	Handreiking Omgevingskwaliteit IJsselmeergebied 2020
	Basisdocument DPNH Buitendijkse gebieden 2014
Provinciaal	Omgevingsvisie Flevoland*Straks* 2017
	Regio Deal Noordelijk Flevoland
	Omgevingsverordening Provnicie Flevoland 2019
	Visie werklocaties Noordelijk Flevoland 2018
	Netwerkvisie Vaarwegen Flevoland
	Convenant Voorraadbeheersing en Afstemming werklocaties Flevoland
	Regioplan Windenergie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland
	Keur waterschap Zuiderzeeland 2017
Regionaal en gemeentelijk	Structuurvisie Urk 2035+
	10 Gouden regels voor het IJsselmeergebied

3 Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

3.1 Toelichting voorgenomen activiteit

Aan de rand van het huidige dorp Urk bevindt zich een haven met een beperkte omvang. In de huidige situatie wordt 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 (zie ook figuur 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 grotere afstand van de woonbebouwing.
De gemeente Urk is gevraagd om een ruimtelijke visie te ontwikkelen met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de bestaande haven. De invulling hiervan is nog niet bekend en maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit.

3.2 Nut en noodzaak: ladder duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd (hierna: de ladder). Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. De ladder dient ter ondersteuning van provincies en gemeenten in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder heeft tot doel een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Deze beoogt daarbij een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. In de toets op de Ladder behorend bij het vorige inpassingsplan gold nog een andere wetstekst (Bro 3.1.6) voor de Ladder. In 2017 is deze tekst gewijzigd. In essentie is er niets veranderd aan de motiveringsplicht. De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling en daarmee is een motivering volgens de ladder verplicht. Daarbij hoort ook een afweging of het plan wel binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden, omdat het beoogde plangebied buiten bestaand stedelijk gebied ligt.

Wat is er gewijzigd met de 'nieuwe' Ladder?

Per 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd met als doel om de ladder te vereenvoudigen. Deze 'nieuwe' ladder is verankerd in het Bro in artikel 3.1.6, lid 2. De gewijzigde wettekst luidt als volgt:

''De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.''

De ladder is alleen van toepassing op een plan dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Is dit het geval, dan is een beschrijving van de behoefte nodig. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering vereist, waarin wordt ingegaan op de vraag waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

<u>Afzonderlijke treden zijn komen te vervallen onder de 'nieuwe' Ladder</u>
De belangrijkste wijziging van de ladder is een vereenvoudiging van de systematiek door het loslaten van de afzonderlijke 'treden'. Trede 3 (multimodale ontsluiting) is komen te vervallen en de treden 1 en 2 zijn samengevoegd. Daarnaast zijn de begrippen 'actuele en regionale behoefte' geschrapt en vervangen door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven. In de nieuwe ladder is het woord 'regionale' niet meer aanwezig. De gewijzigde ladder bepaalt niet langer voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. Het is primair aan het bevoegd gezag om het ruimtelijk verzorgingsgebied te bepalen, ofwel: over welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt.

De systematiek en toepassing van de ladder is inhoudelijk nauwelijks veranderd met invoering van de 'nieuwe' ladder, zo blijkt bijvoorbeeld ook uit de overzichtsuitspraak van de Raad van State van 28 juni 2017 (zie uitspraak: 201608869/1/R3). Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat de 'nieuwe' ladder voor het bepalen van de ladderuitgangspunten (NSO, BSG, marktregio), de behoefte en het motiveren van de locatiekeuze voor plannen buiten BSG, in de basis geen inhoudelijke wijzigingen met zich mee brengt: wel is bijvoorbeeld de 'oude' trede 3 komen te vervallen waardoor de laddersystematiek vereenvoudigd is. Voor de in juni 2017 uitgevoerde laddertoets onder de 'oude' ladder, betekent dit dat toetsing aan de 'nieuwe' ladder in principe inhoudelijk geen consequenties heeft, behalve dat toetsing aan de voormalige 'trede 3' achterwege kan blijven.

<u>De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling: plan is daarmee ladderplichtig</u>
De MSNF is als haventerrein een nieuwe stedelijke ontwikkeling; het valt onder: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen" (artikel 1.1.1 onder i, Bro). Een motivering van de ladder is in het geval van de MSNF dan ook verplicht.

<u>De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied: BSG-afweging is vereist volgens de Ladder</u>
De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied (BSG); het plan ligt buiten de kern Urk. De ontwikkeling MSNF valt dus buiten 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur' (artikel 1.1.1 onder h, Bro). Een BSG-afweging is dan ook vereist in het geval van de MSNF.

In deze paragraaf wordt aan de hand van het rapport 'Laddertoets Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (Stec Groep, 7 mei 2020) eerst de marktregio gedefinieerd; daarna worden de twee treden van de ladder doorlopen. Voor een nadere toelichting van de ladder wordt verwezen naar het Provinciaal Inpassingsplan.

3.2.1 Ladder-regio

De marktregio voor de ontwikkeling van de MSNF beslaat voornamelijk uit de gemeenten Urk, Noordoostpolder, Dronten en Lelystad, ongeveer een straal van 25 kilometer rondom de huidige vestigingslocatie van het plangebied. Dit is gebaseerd op het volgende: de doelgroepen zijn nu al dichtbij de geplande ontwikkeling gevestigd: alle bedrijven in het consortium komen van Urk. Het zwaartepunt van interacties voor havengebonden activiteit ligt in een radius van 25 kilometer rondom een haven, toont onderzoek aan. Daarmee wordt niet gezegd, dat de bedrijven in de doelgroepen ook op dit schaalniveau opereren. De marktregio betreft niet het verzorgingsgebied van de bedrijven zelf, dat is in veel gevallen veel groter. De marktregio betreft het schaalniveau waarop de doelgroep een locatiekeuze maakt en waarop de MSNF naar verwachting het grootste deel van de vestigende bedrijven aantrekt. De partijen uit de VOF MSNF werken vrijwel allemaal op internationaal schaalniveau.

3.2.2 Behoefte en mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied

In het rapport van Stec Groep (hierna: STEC) is een analyse uitgevoerd naar de vraag en het aanbod en mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied.

STEC stelt door middel van drie argumenten, dat er voldoende vraag is naar een haventerrein met in totaal circa 10 hectare uitgeefbare kadegebonden kavels met een kadelengte van 1.200 meter in totaal, waar ook bedrijven met een hoge milieucategorie zich kunnen vestigen. De argumenten zijn als volgt:

- De sectoren maritieme dienstverlening en scheepsbouw groeien (economisch en in ruimtegebruik), de verwachting is dat deze groei aanhoudt.
- Er is concrete vraag naar (uitbreidings)ruimte vanuit een consortium van maritieme dienstverleners van Urk.
- Vanuit de WLO-scenario's voor regionale banengroei en het aandeel van de maritieme dienstverlening in Flevoland schat STEC in, dat er in Flevoland circa 300 banen bijkomen in de maritieme dienstverlening tussen 2020-2030.

Uit het STEC-onderzoek volgt, dat er sprake is van een beperkt planaanbod dat voldoet aan het programma van eisen van de doelgroepen van de MSNF. Vooral de kadelengte is beperkt op andere havenlocaties met aanbod. Verder ziet STEC geen mogelijkheden voor het voorzien in de onderbouwde vraag elders in bestaand stedelijk gebied, inclusief de bestaande haven van Urk. STEC heeft tevens een afweging gemaakt van bestaande havens, die industriële havens betreffen die binnen de marktregio vallen van de MSNF (Lelystad, Lemmer, en Zuiderzeehaven). Daarnaast zijn voor de volledigheid ook enkele watergebonden locaties buiten de marktregio (Harlingen en Meppel) afgewogen, omdat deze in de regionale samenwerkingsverbanden en clusters van belang worden gezien. Op die manier is een brede afweging gemaakt.

Uit de analyse van het aanbod blijkt het volgende.

<u>Beperkt geschikt aanbod op watergebonden kavels in havens in de marktregio</u>
Geconstateerd wordt, dat er op twee andere locaties in de marktregio aanbod beschikbaar is om de volledige vraag van circa 12 tot 17 hectare aan maritieme dienstverlenende bedrijvigheid op watergebonden kavels te kunnen faciliteren, namelijk in de Zuiderzeehaven te Kampen (2,4

hectare grond en 150 meter kade aanbod) en op Flevokust Haven (2,5 hectare grond en 200 meter kade) te Lelystad. Daarnaast is er nog ruimte beschikbaar in Meppel, maar deze locatie ligt buiten de marktregio. Uitgaande van 4,9 hectare aanbod binnen de marktregio blijft er minimaal 7 tot 12 hectare behoefte (vraag minus aanbod) over naar watergebonden kavels voor bedrijven actief in de maritieme dienstverlening4. Daarmee is de behoefte aan de ontwikkeling van de MSNF dan ook te onderbouwen.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte in bestaande haven
De eventuele vraag voortkomend uit de bestaande bedrijven in het consortium kan niet in de bestaande haven gefaciliteerd worden, omdat hier niet in voldoende kademeters en ruimte kan worden voorzien. In dat opzicht concurreert de bestaande haven niet met de nieuwe ontwikkeling, wanneer naar locatie-eisen (kademeters, vaardiepte, et cetera) wordt gekeken.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte elders in bestaand stedelijk gebied
Voor de ruimtebehoefte geldt dat deze niet redelijkerwijs is op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied, vanwege het specifieke programma van eisen van de doelgroep voor de MSNF (vraag naar voldoende kaderuimte, benodigde vaardiepte en bereikbaarheid voor grotere schepen). 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 ruimte kan worden vrijgemaakt om de doelgroepen van de MSNF te faciliteren.

Wij verwachten geen onaanvaardbare leegstand door de ontwikkeling van de MSNF
Daarnaast verwacht STEC, dat in het geval een vrijvallende locatie niet opgevuld wordt door andere (haven)bedrijvigheid, er door ontwikkeling van de MSNF geen onaanvaardbare leegstand zal ontstaan. Daarbij speelt mee dat de gemeente Urk al beleid heeft op vrijvallende plekken in de bestaande haven, onder andere in het masterplan 'Hart van Urk', plan 'De parel van Flevoland' en de vigerende structuurvisie. Het ligt niet in de lijn van de gemeentelijke ambitie om woningbouw te realiseren in de bestaande haven, maar recreatieve/toeristische ontwikkeling of detailhandel ligt in de rede.

3.2.3 Laddertoets

Het is op basis van een vraag- en aanbodanalyse aannemelijk, dat de MSNF in de periode 2020-2030 (periode van een inpassingsplan) voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in de marktregio. Ook is geconcludeerd dat er geen mogelijkheden zijn om de behoefte te faciliteren in bestaand stedelijk gebied, waaronder de bestaande havens in de marktregio. Daarmee is het ruimtelijk plan gemotiveerd op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Locatieafweging

In 2015 is in het eerste MER voor de MSNF door Tauw onderzoek gedaan naar verschillende locaties voor de maritieme servicehaven (Milieueffectonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Tauw d.d. 13 april 2015).

Bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie speelt de ligging in de omgeving een belangrijke rol. Door de mogelijke locaties op een gestructureerde manier te toetsen aan de hand van een set criteria, in de vorm van (globale) omgevingsindicatoren, kan een keuze voor een

voorkeur worden geobjectiveerd. In het Milieueffectenonderzoek is op deze wijze een voorkeurslocatie benoemd. In dit hoofdstuk wordt verkort weergegeven hoe in dit onderzoek tot deze locatiekeuze is gekomen.

In de directe omgeving van Urk zijn drie zoekgebieden te onderscheiden waar een nieuwe buitendijkse haven gerealiseerd zou kunnen worden. In *Figuur 3-1* zijn die zoekgebieden indicatief weergegeven.

Figuur 3-1 Zoekgebieden Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MER 2015)

In het milieueffectenonderzoek uit 2015 zijn deze drie mogelijk locaties beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur;
- Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur;
- Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde en geplande gebieden;
- Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten;
- Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen;
- Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond.

In *Tabel 3-1* is voor elk van de benoemde omgevingsindicatoren aangegeven hoe deze wordt beïnvloed door de vestiging van een haven op de drie zoeklocaties. Voor een analyse van de te verwachten invloed op het leefklimaat is een GIS-analyse uitgevoerd, gebruik makend van de VNG-methodiek, zoals omschreven in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009

In de onderstaande matrix is met een kleurarcering voor elk van de omgevingsindicatoren de relatieve geschiktheid van de locatie aangegeven. Oranje staat voor het minst geschikt van de drie, en een groene arcering in de matrix geeft aan dat de locatie het meest geschikt is van de drie voor het desbetreffende criterium. Geel is de tussenoplossing.

Tabel 3-1 Effectanalyse voor de verschillende omgevingsindicatoren (bron: Tauw, 2015)

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loopt waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten; door de aftakking te verlangen kan ook een dubbele ontsluiting gerealiseerd worden
Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur	Om deze locatie nautisch te ontsluiten zal vanaf de bestaande vaargeul in noordelijke richting een ontsluiting van ruim 2 km lengte gegraven moeten worden door relatief ondiep water	Deze locatie kan direct gebruik maken van de vaargeul die de huidige haven ontsluit.	Deze locatie kan (rechtstreeks) gebruik maken van de doorgaande vaarroute die hier op relatief korte afstand voor de kustlijn loopt
Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde gebieden op basis van de hindercontour van 1000 meter behorende bij VNG-categorie 5.3[3]	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 475 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 7 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 1650 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 45 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich geen woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en bijna 30 vrij liggende woningen. De in ontwikkeling zijnde Zeeheldenwijk ligt op meer dan 1000 meter.
Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten	De locatie ligt in relatief ondiep Natura2000 water met een in ieder geval een potentie tot natuurontwikkeling die wordt verstoord	De locatie ligt (net) buiten de begrenzing van de Natura2000 beschermingszone	Deze locatie ligt in relatief diep Natura2000 water waardoor de natuurwaardes onder water beperkt zullen zijn
Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als agrarisch land. De gronden worden ontwikkeld tot een bedrijventerrein (Port of Urk) dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk
Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond	Naar verwachting bevindt zich hier een relatief dikke, zettingsgevoelige deklaag in ondiep water	Naar verwachting bevindt zich hier een relatief dikke, zettingsgevoelige deklaag in relatief diep water	De dikte van de zettingsgevoelige deklaag is beperkt

Actualisatie locatieafweging 2020

Voor de ontwikkeling van de MSNF werd in 2015 / 2016 nog uitgegaan van een maximale milieucategorie van 5.3. De VNG-methodiek gaat voor deze milieucategorie uit van een richtafstand van 1.000 meter. De omgevingsindicator '*Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde gebieden op basis van de hindercontour van 1.000 meter behorende bij VNG-*

[3] In de huidige situatie wordt in het PIP maximaal categorie 5.1 mogelijk gemaakt (zie paragraaf 3.4 en bijlage 1)

categorie 5.3' is beoordeeld aan de hand van deze richtafstand. Inmiddels is het uitgangspunt voor de maximale milieucategorie naar beneden bijgesteld van categorie 5.3 naar 5.1. Voor categorie 5.1 geldt een kleinere richtafstand van 500 meter. Hierdoor verandert ook de beoordeling van de geschiktheid van de locatie voor deze omgevingsindicator. In de hiernavolgende tabel worden de verschillen inzichtelijk gemaakt.

Hindercontour	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
1.000 meter (cat.5.3) 2015/2016	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich ongeveer 475 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 7 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich ongeveer 1650 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 45 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich geen woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en bijna 30 vrij liggende woningen. Zeeheldenwijk ligt op meer dan 1.000 meter.
500 meter (cat.5.1) 2020	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich 0 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 0 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich ongeveer 35 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 22 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich 0 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 8 vrij liggende woningen

Door de kleinere richtafstand vallen er ook minder woningen binnen deze contour (zie ook *Figuur 3-2*). Locatie A en B laten de grootste daling zien. In locatie A vallen er helemaal geen woningen meer binnen de richtafstand en in locatie B is sprake van een zeer sterke daling van het aantal woningen, doordat de naastgelegen woonwijk grotendeels buiten de contouren komt te liggen. Locatie C ligt op ruimere afstand van woonconcentraties. De afname van het aantal woningen binnen de richtafstand is hier het kleinst.

Figuur 3-2 Contouren richtafstanden in relatie tot aaneengesloten en verspreid liggende woonbebouwing in Urk en de Noordoostpolder (bron: Tauw 2014). De contouren rond de zoeklocaties zijn gerelateerd aan de VNG-indeling in milieucategorieën voor bedrijvigheid

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur 2015/2016	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten; door de aftakking te verlangen kan ook een dubbele ontsluiting gerealiseerd worden
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur 2020	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten. Daarnaast wordt het terrein aan de oostkant ontsloten via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, waardoor een dubbele ontsluiting gerealiseerd kan worden
Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen 2015/2016	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als agrarisch land, dat ontwikkeld wordt tot een bedrijventerrein dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk

Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen 2020	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land wordt ontwikkeld tot een mede havengerelateerd bedrijventerrein dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk

Locatiekeuze in 2015

De locatiekeuze is tot stand gekomen aan de hand van het locatieonderzoek van Tauw uit 2015. In het hiernavolgende volgt de toelichting van deze keuze:

"Deelgebied A is voor bijna alle omgevingsindicatoren het minst geschikt als locatie voor een nieuwe buitendijkse haven. Alleen voor de te verwachten invloed op het leefklimaat geldt dat locatie B minder geschikt is dan locatie A.

Locatie B is voor de meeste omgevingsindicatoren het meest geschikt als zoekgebied voor een nieuwe buitendijkse haven. Voor wat betreft de te verwachten invloed op de kwaliteit van het leefklimaat echter, is deze locatie minder geschikt dan locatie C doordat locatie B dichter bij de aaneengesloten woonbebouwing van Urk ligt. Een milieuhindercontour van 1.000 meter kan niet worden uitgesloten als in de haven activiteiten mogelijk worden gemaakt die behoren tot de VNG milieucategorie 5.3. Binnen een dergelijke contour rond locatie B bevinden zich ongeveer 1.650 woningen terwijl er meer dan 1.000 meter ligt tussen de rand van de aangesloten woonbebouwing van Urk en de noordelijke rand van locatie C.

Mede gezien de draagkracht, stabiliteit en beperkte zettingsgevoeligheid van de ondergrond ter plaatse van locatie C, geldt dat uiteindelijk een voorkeur bestaat voor dit meest zuidelijk gelegen zoekgebied voor de buitendijkse haven. De geschiktheid van de ondergrond, in combinatie met de afstand tot de aaneengesloten woonbebouwing is daarin doorslaggevend. Hierbij wordt opgemerkt dat in de zone van 0 -700 meter ongeveer 10 woningen staan en in de zone van 700-1.000 meter zich bijna 20 verspreid liggende woningen bevinden".

Actualisatie locatiekeuze 2020

Uit de vergelijking van de locaties blijkt dat locatie A op de meeste onderdelen negatief scoorde. Deze nadelen blijven ook in de huidige situatie nog grotendeels relevant. Locatie A is hierdoor nog steeds de minst geschikte locatie voor de ontwikkeling van een maritieme servicehaven.

De verschillen tussen locatie B en C zijn echter, door het verkleinen van de hindercontour, aanzienlijk kleiner geworden. Het aantal woningen binnen de hindercontour nemen in locatie B af van ruim 1.650 naar ongeveer 60 woningen. In alternatief C neemt dit aantal af van ongeveer 30 naar 8 woningen. Met name het aantal woningen binnen de hindercontour was een belangrijke afweging om te kiezen voor locatie C in plaats van locatie B.

Toch kan nog steeds beargumenteerd worden dat locatie C ten aanzien van het leefklimaat gunstiger is dan locatie B. De gehanteerde richtlijnen voor hindercontouren zijn namelijk niet meer dan een indicatie voor de mate van hinder die acceptabel wordt bevonden. Het betekent niet dat er buiten deze contour geen hinder wordt ervaren. Locatie B kan hierdoor nog steeds voor een grotere groep woningen nadelige gevolgen voor de leefomgeving hebben. Locatie C laat

zien dat er ook op ruime afstand (1.000 m) maar weinig woningen liggen die hinder kunnen ondervinden.

Daarnaast geldt dat locatie B en C op de omgevingsindicatoren 'Aansluiting bij bestaande Landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen' en 'Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur' nu gelijkwaardig zijn en locatie C aansluit op het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, zowel qua infrastructuur als programma. Het bedrijventerrein biedt ruimte voor bedrijven in de maritieme sector die aangetrokken worden door de nieuwe MSNF.

De argumenten om te kiezen voor locatie C zijn dus (grotendeels) onverminderd van toepassing.

3.4 Ruimtelijke uitgangspunten haven

Cursief en onderstreept zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de uitgangspunten van het MER uit 2016 weergegeven. Zo werd in 2016 nog uitgegaan van een maximale bedrijfscategorie 5.3, dit is dit aangepast naar maximaal categorie 5.1. Daarnaast werd in 2016 nog uitgegaan van een andere ontsluitingsweg. In §3.5 wordt ingegaan op de verschillen tussen de ontsluitingsstructuur, zoals deze bedacht was in 2016 en het ontwerp uit 2020.

De uitgangspunten op basis waarvan de MSNF wordt ontworpen zijn de volgende:

- Het plangebied ligt deels op het grondgebied van de gemeenten Dronten en Urk.
- 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 komt een haventerrein van maximaal 10 hectare waar bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (*maximaal t/m categorie 5.1*) (zie bijlage 1 van de Nota van Uitgangspunten) zich kunnen vestigen.
- Het haventerrein (maximaal 10 hectare) wordt gerealiseerd vanaf de binnen beschermingszone van de dijk. In de kernzone is de ontsluitingsweg van het haventerrein voorzien;
- *Het haventerrein is landzijdig ontsloten via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk op de Domineesweg en/of via de Domineesweg direct ten noorden van de servicehaven.*
- Voor het ontsluiten van de haven voor langzaam verkeer wordt aangesloten bij het bestaande buitendijkse fietspad en bij de Domineesweg *en/of de ontsluitingsweg via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk.*
- Door de aanleg van een golfbreker van ongeveer 1.700 t/m 2.200 meter ontstaat een havenbekken van ongeveer 250 meter breed. De golfbreker wordt onderdeel van de primaire kering;
- De haven is maximaal toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang);
- De ontwerpdiepte van de haven is 6,5 meter;
- De dijk wordt niet aangepast en behoudt zijn huidige hoogte. *Doordat de golfbrekers deel uit gaan maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, tellen de m2 golfbrekers niet mee in de Barro ruimte. De golfbreker moet voldoen aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie)."*
- *Voor het gebruik van het zijbassin aan de noord- en zuidkant wordt uitgegaan van de mogelijkheid van een botenhuis of overkapping en het gebruik van een dok en de aanleg*

van steigers en scheepsliften. Aan de westzijde mogen alleen scheepsliften en steigers in het water worden gerealiseerd.

Ontwerpuitgangspunten voor nautisch veilige haven

- *Op basis van de voorgenomen bouwwerkzaamheden en activiteiten beschikken bedrijven indien nodig over een watervergunning ter bescherming van de waterstaatkundige belangen van de primaire kering.*
- *De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering voldoet aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).*
- *De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering wordt ontworpen met een minimale levensduur van 50 jaar.*
- *De details betreffende de golfbreker die onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning.*

Cursief en onderstreept zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de uitgangspunten van het MER uit 2016 weergegeven. In 2016 werd nog uitgegaan van de mogelijkheid tot het realiseren van een bunkerstation, zijnde een tankstation voor de binnenvaart dat diesel en GLT verkoopt. Deze voorziening zou echter tot veel extra vaarbewegingen leiden waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen sterk zou toenemen. Daarom is besloten om deze activiteit geen onderdeel meer te laten zijn van het plan.

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

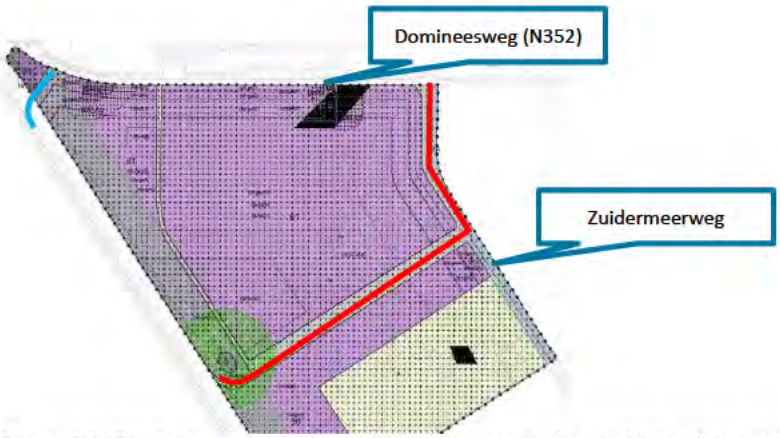
- Scheepsbouw: refit (modernisering en herinrichting), nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud;
- Maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden;
- Innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van:
  - werkschepen;
  - high end markt van luxe jachten;
  - binnenvaartschepen;
  - vissersschepen;
- Een laad- en/of 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;
- *Bedrijfsactiviteiten zoals genoemd in Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage Nota van Uitgangspunten en ook bijlage 1 bij de planregels van het Provinciale Inpassingsplan;)*
- 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;
- *Er is geen sprake meer van een bunkerstation.*

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering (2009) 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.

3.5 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 van Urk zal mogelijk afnemen. Gezocht wordt naar een logische aansluiting op het provinciaal wegennet, zonder dat kwetsbare natuur- en woongebieden doorsneden hoeven te worden.

Uitgegaan wordt van een ontsluitingsweg aan de oostkant, die aansluit op de Domineesweg via de infrastructuur van het in voorbereiding zijnde binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, zoals in figuur 3-3 is weergegeven (rode lijn). Daarnaast is voorzien in een ontsluiting op de Domineesweg aan de noordkant van de Servicehaven, zoals in 2016 ook reeds was voorzien, mocht de planvorming / besluitvorming inzake Port of Urk vertraging opleveren voor de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg (blauwe lijn).



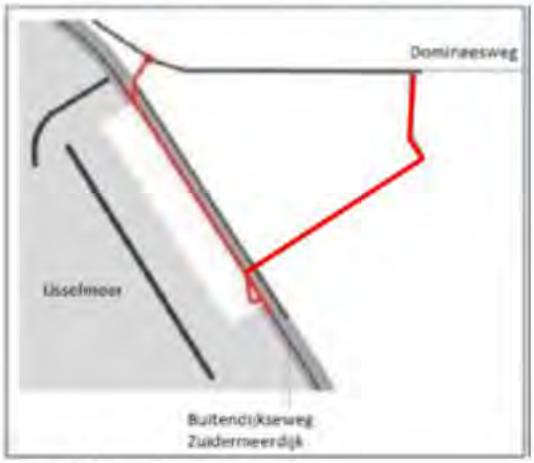
Figuur 3-3: Ontsluitingsweg oostkant (rode lijn), noordelijke ontsluiting (blauwe lijn)

In aanvulling op het bovenstaande is ook een variant onderzocht waarin alleen de oostelijke ontsluiting wordt gerealiseerd.

3.6 Inrichtingsvarianten MSNF

In het kader van dit MER zijn twee varianten onderzocht; de L-variant en de U-variant. Onderstaand volgt een nadere toelichting.

De L-variant voorziet in ongeveer 1.310 meter kade en kenmerkt zich door één langgerekte kade, parallel aan de bestaande dijk. Het havenbekken is relatief lang, maar steekt slechts in beperkte mate het open water in. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 2.130 meter. Het gebied is bereikbaar via een ontsluitingsweg (welke tevens toegankelijk is voor hulpdiensten), die wordt aangetakt op de Domineesweg.



Figuur 3-4 L-variant

	L- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 2,5 ha
Golfbreker	Ca. 57.000 m^3
Kadelengte	Ca. 1.300 m
Lengte golfbreker	Ca. 2.130 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

De U-variant voorziet in ongeveer 1.400 meter kade en kenmerkt zich door een kade in een U-vorm die compacter is, maar waarbij het havenbekken verder het open water in steekt. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 1.750 meter. Het gebied is bereikbaar via een ontsluitingsweg (welke tevens toegankelijk moet zijn voor hulpdiensten), die wordt aangetakt op de Domineesweg.

Figuur 3-5 U-variant

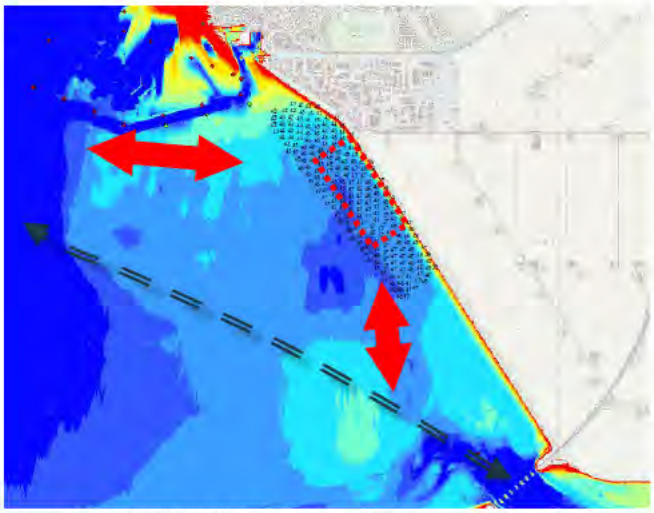
	U- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 1,5 ha
Golfbreker	Ca. 30.900 m^3
Kadelengte	Ca. 1.480 m
Lengte golfbreker	Ca. 1.750 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

Actualisatie inrichtingsvarianten 2020

De actualisatie van het MER leidt niet tot andere overwegingen met betrekking tot de inrichtingsvarianten ten opzichte van inrichtingsvarianten uit 2015. Beide inrichtingsvarianten worden daarom ook in de actualisatie van het MER meegenomen in de effectbeoordeling.

3.7 Vaargeulen

De schepen kunnen gebruik maken van de doorgaande vaarroute die op een relatieve korte afstand voor de kustlijn loopt. Om aansluiting te vinden met de doorgaande vaarroutes worden twee vaarroutes uitgebaggerd; één in noordelijke richting uitkomend op de bestaande vaargeul richting de haven van Urk en één in westelijke richting uitkomend op de bestaande vaarroute tussen het Ketelmeer en Enkhuizen (Botterak) (zie onderstaand figuur). In overleg met RWS is bepaald, dat de vaarroutes een diepte moeten krijgen van ca. 6,8 m. Aangezien de huidige waterdiepte tussen de ca 4.3 en 5,0 m bedraagt betekent dit dat tussen de 2,5 en 1,8 m moet worden weggebaggerd. Het op diepte brengen van de vaargeulen maakt onderdeel uit van de voorgenomen ontwikkeling. Het uitgangspunt is dat er geen zandwinning plaatsvindt in het kader van de ontwikkeling[4]. Naast de geulen wordt ook het havenbekken verdiept.



Figuur 3-6 Indicatieve ligging vaargeulen

3.8 Wijze van uitvoering

In de fase van de aanleg van het haventerrein zal een grote hoeveelheid materialen worden aangevoerd. Het betreft in eerste instantie de aanvoer van zand voor het aanleg van de kade buitendijks en de golfbreker, maar daarna ook de aanvoer van andere (bouw)materialen. De exacte wijze van uitvoering is nog onbekend en wordt overgelaten aan de markt. Mogelijk kan werk met werk gemaakt worden (door bijvoorbeeld het gebruik van gebaggerd materiaal voor geotubes voor de golfbreker) en kan natuur inclusief ontworpen worden. Voor de ophoging van het buitendijks terrein wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, voornamelijk zand dat naar verwachting in het IJsselmeer gewonnen wordt; dit is nog niet bekend. Mogelijk zal hiervoor gedeeltelijk gebruik worden gemaakt van vrachtverkeer over de weg. De verwachting is echter dat de kans hierop zeer klein is (bij Flevokust wordt al het zand via water aangevoerd). Er wordt uitgegaan van een verdeling van 90% water en 10% land. Voor de aanleg van het terrein is naar verwachting maximaal ca. 950.000 m^3 zand benodigd. Om het havenbekken en de vaargeulen te realiseren wordt tot slot materiaal verwijderd middels baggeren/onderzuigen. Ten behoeve van

[4] Op basis van het geohydrologisch onderzoek blijkt daarnaast dat ook omputten (een uitvoeringsmethode waarbij de ondoorlatende laag in de bodem wordt verwijderd) niet kan plaatsvinden.

de aanleg van de haven worden diverse mobiele werktuigen ingezet (graafmachines, shovels, heftruck, kranen). Om de kademuur te realiseren wordt daarnaast geheid. Aangezien de wijze van uitvoering nog niet bekend is, worden hiervoor aannames gedaan in het onderzoek stikstofdepositie.

4 Aanpak in dit MER

4.1 Aanpak in dit MER

In 2016 is een MER opgesteld voor de MSNF. Dit MER is een actualisatie van het MER uit 2016. Een belangrijk verschil met de situatie in 2016 is dat er inmiddels plannen zijn voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein Port of Urk en het ontwikkelen van een woningbouwlocatie in Urk (Zeeheldenwijk). De ontwikkeling van Post of Urk ligt nog niet vast in een concreet ruimtelijk plan en kan daarom nog niet opgevat als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

De ontwikkeling van het Port of Urk kan invloed hebben op de effecten van de MSFN en voor de beoordeling van de effecten. Of dat aan de orde is hangt af van het beschouwde milieueffect en de plaatsen waar de effecten optreden. Er is daarom in dit MER gewerkt met twee scenario's voor de autonome ontwikkeling:

A. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen (inclusief Zeeheldenwijk);
B. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen; plus de ontwikkeling van Port of Urk.

De plansituatie is de toekomstige situatie zoals die ontstaat op basis van de autonome ontwikkeling plus de realisatie van de MSFN. Doordat er twee scenario's zijn voor de autonome ontwikkelingen zijn er strikt genomen ook twee plansituaties. De verschillen tussen deze plansituaties worden in de meeste gevallen niet veroorzaakt door verschillen in de voorgenomen ontwikkeling, maar door de verschillen in de autonome ontwikkeling. Bijvoorbeeld: de verkeersaantrekkende werking van het MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk, maar de totale verkeersbelasting op het wegennet wel.

Om het onderscheid tussen de effecten van MSFN en gevolgen van de autonome ontwikkelingen inzichtelijk te maken is in dit MER gekozen voor de volgende aanpak:

- de effecten van MSFN zijn beschreven ten opzichte van de autonome situatie zonder de ontwikkeling van Port of Urk;
- voor de aspecten waar de twee scenario's voor de autonome ontwikkelingen relevant kunnen zijn, zijn twee plansituaties (voorgenomen ontwikkeling met twee scenario's voor de autonome ontwikkeling) beschouwd. Dat is kwantitatief gedaan (verkeer, verkeerslawaai, luchtkwaliteit) of kwalitatief (landschap, natuur);
- de beoordeling vindt plaats op basis van een vergelijking met de referentiesituatie zonder Port of Urk;
- aanvullend is aangegeven of het scenario met de ontwikkeling van Port of Urk leidt tot een andere beoordeling van de effecten.

Concreet houdt dit het volgende in:

- in hoofdstuk 5 (referentiesituatie) is voor de relevante aspecten beschreven wat het verschil is van scenario B ten opzichte van scenario A;
- in hoofdstuk 6 (beschrijving en beoordeling van de effecten) is een beoordeling van de effecten van de ontwikkeling van MSNF ten opzichte van scenario A opgenomen (tabel en toelichting daarbij), met vervolgens een beschrijving of en in hoeverre die beoordeling anders wordt als wordt vergeleken met scenario B.

4.2 Beoordelingskader

Het MER beschrijft en beoordeelt de milieueffecten van de MSNF ten opzichte van de referentiesituatie zoals hiervoor beschreven. De effectbeoordeling vindt plaats voor de varianten zoals in hoofdstuk 3 toegelicht

Het MER onderzoekt wat de impact is van de MSNF door de effecten op onderstaande thema's in beeld te brengen. Het beoordelingskader focust zich op die aspecten waarvan verwacht wordt dat de voorgenomen ontwikkelingen effect hebben op de omgeving en die van belang kunnen zijn voor de besluitvorming.

Tabel 4-1 Beoordelingskader Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF)

Thema	Aspect	Criteria	Wijze van beoordeling
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	Kwalitatief
		Effecten op bodem door ophoging	Kwalitatief
		Effecten op bodem door zettingen	Kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	Kwantitatief/ kwalitatief
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	Kwalitatief
		Binnen- en buitenbeschermingszones	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Grondwater	Kwalitatief
		Oppervlaktewater	Kwalitatief
		Afvalwater en afstromend hemelwater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Grondwater	Kwalitatief
		oppervlaktewater	Kwalitatief
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	Kwalitatief
		Effecten van nieuwe elementen	Kwalitatief
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	Kwalitatief
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden	Kwalitatief
Natuur	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	Kwalitatief
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000 gebieden (verzuring/vermesting)	Kwantitatief/ kwalitatief
	Natuurnetwerk Nederland	Ruimtebeslag	Kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
		Verzuring/vermesting	Kwantitatief
	Flora en fauna	Ruimtebeslag	Kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
Verkeer	Verkeer	Verkeerintensiteiten	Kwantitatief

Thema	Aspect	Criteria	Wijze van beoordeling
		IC-verhoudingen	Kwantitatief
		Overige verkeer	Kwalitatief
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	Kwantitatief
		Industrielawaai	Kwantitatief
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	Kwantitatief
		Cumulatie geluid	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm	Kwantitatief
		NO_2 effect op concentratie	Kwantitatief
		Fijn stof wettelijke norm	Kwantitatief
		Fijn stof effect op concentratie	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen	Kwalitatief
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	Kwantitatief
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	Kwalitatief
		Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen	Kwantitatief
		Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	Kwalitatief
		Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	Kwantitatief
	Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	Kwalitatief
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid	Kwantitatief
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	Kwalitatief
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	Kwalitatief
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen	Kwalitatief
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen	Kwalitatief
	Geur	Effecten van geur	Kwalitatief
	Licht	Effect op duisternis	Kwalitatief
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeersstromen	Kwalitatief
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	Kwantitatief

Plangebied versus studiegebied

Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. De grootte van het studiegebied is afhankelijk van de te verwachtte effecten.

Wijze van beoordelen

Aan alle effecten wordt voor alle varianten een score toegekend met behulp van plussen en minnen. De beoordeling in de beoordelingstabellen in hoofdstuk 6 is ten opzichte van de

referentiesituatie zonder de ontwikkeling van de Port of Urk (scenario A uit paragraaf 4.1). In het MER wordt hiertoe een zevenpuntschaal gebruikt:

Beoordeling	Omschrijving
++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Enigszins positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal, nagenoeg gelijk aan referentiesituatie
0/-	Enigszins negatief in vergelijking met de referentiesituatie
-	Negatief in vergelijking met de referentiesituatie
- -	Zeer negatief in vergelijking met de referentiesituatie

De meeste milieueffecten zijn beoordeeld op basis van de informatie in de deelonderzoeken. De deelonderzoeken zijn als bijlage toegevoegd bij dit MER. De conclusies zijn in het MER opgenomen.

5 Referentiesituatie

In het MER worden de effecten van de twee varianten vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Met autonome ontwikkelingen worden de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van het gebied bedoeld zonder vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan. De beoogde plannen voor de MSNF dienen hiermee rekening te houden. Als referentiejaar voor de autonome ontwikkeling is het jaar 2031 aangehouden.

Het plangebied is weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 5-1 Luchtfoto plangebied [Cyclomedia, 2015]

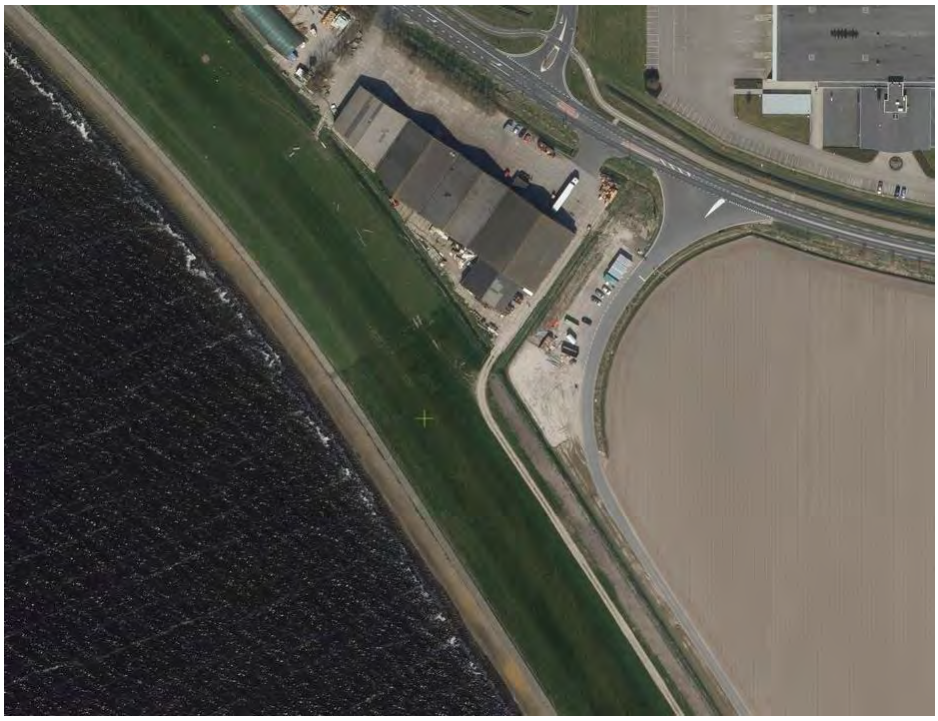
Het plangebied bevindt zich in de Noordoostpolder ten zuiden van Urk. Het grootste deel van het plangebied is gelegen in het IJsselmeer. Aan de oostzijde van het plangebied bevinden zich agrarische gronden en de Zuiderzeedijk. Ter hoogte van de grens tussen water en dijk is steenbestorting aanwezig (zie *figuur 5-3*). Aan de binnenzijde van de Zuiderzeedijk zijn enkele windturbines gelegen en bevindt zich een onderhoudspad voor de windturbines (zie ook *figuur 5-2*). Aan de buitenzijde van de dijk bevindt zich een fietspad.

Het gebied wordt in de huidige situatie ontsloten via de N352. Hier is tevens een bedrijf (Flevopallets, een houthandel) aanwezig (zie *figuur 5-4* en *figuur 5-5*).

Figuur 5-2 Zuidermeerdijk met windturbines, onderhoudspad en fietspad (zuidoostelijke richting)

Figuur 5-3 Steenbestorting Zuidermeerdijk (noordwestelijke richting)

Figuur 5-4 Agrarisch binnendijks gebied met ontsluiting windturbines



Figuur 5-5 Luchtfoto bestaande ontsluiting vanaf N352

Als autonome ontwikkeling is de wijziging van het bestemmingsplan Schokkerhoek meegenomen (d.d. 29-06-2017). Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 1438 woningen mogelijk ten oosten van Urk (zie onderstaand figuur). De naamgeving van deze ontwikkeling is sinds 2016 veranderd van 'Schokkerhoek' in 'Zeeheldenwijk'. Ook de opgave is veranderd, het aantal woningen is toegenomen van 1.438 woningen naar maximaal 1.650 woningen. Daar is rekening mee gehouden in de autonome ontwikkeling.

Figuur 5-6 Ligging ontwikkeling Zeeheldenwijk

Daarnaast heeft de gemeenten Urk plannen om een binnendijks bedrijventerrein mogelijk te maken ten oosten van het plangebied voor de MSNF. In 2016 waren deze plannen nog weinig concreet. Destijds is daarom besloten om deze ontwikkelingen geen onderdeel uit te laten maken van de autonome situatie. Inmiddels zijn de ontwikkelingen ten aanzien van het binnendijkse bedrijventerrein (Port of Urk) concreter, maar nog niet onherroepelijk. In het voorliggende MER is nu wel rekening gehouden met deze ontwikkeling. Er is gewerkt met twee scenario's (MSNF zonder Port of Urk en MNSF met Port of Urk). Port of Urk is geen onderdeel van de autonome ontwikkeling (het bestemmingsplan voor die ontwikkeling is nog niet onherroepelijk). Eventuele overige relevante autonome ontwikkelingen worden in dit hoofdstuk verder toegelicht per milieuaspect.

5.1 Bodem

5.1.1 Autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van bodem zijn geen autonome ontwikkelingen bekend. De referentiesituatie is dan ook gelijk aan de huidige situatie.

5.2 Water

5.2.1 Huidige situatie

Waterveiligheid

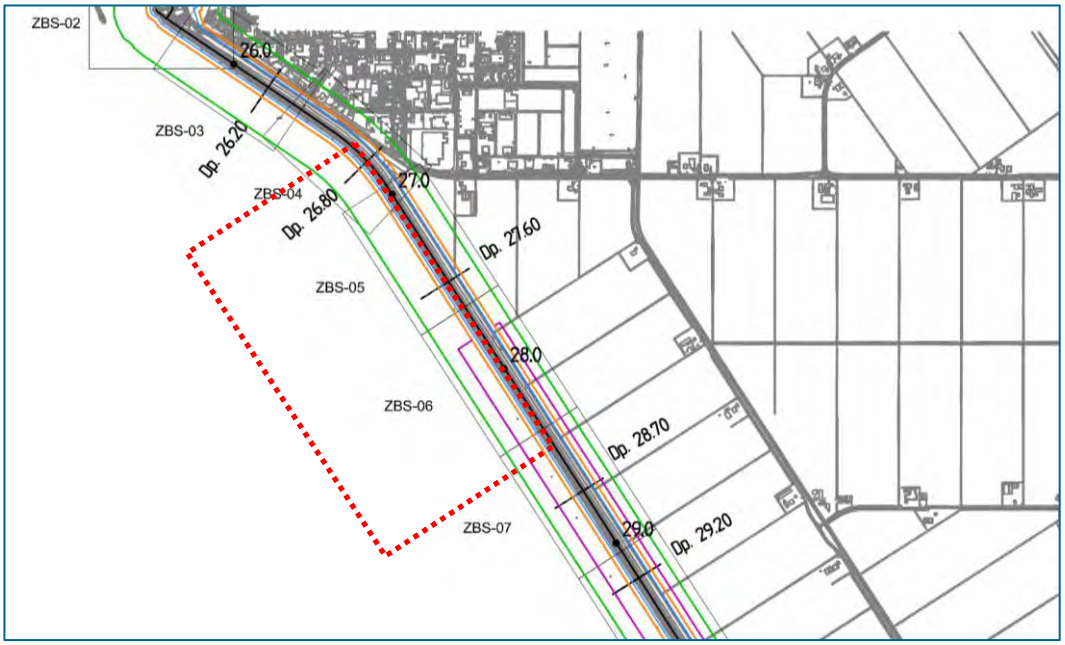
De belangrijkste waterkering in het plangebied is de Zuidermeerdijk. De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering van een hoogte die varieert van ca. NAP + 4,50 m tot NAP + 4,80 m en is in

beheer bij het waterschap Zuiderzeeland. De huidige norm voor de overstromingskans in de Noordoostpolder bedraagt 1:1000. Met het Wettelijk beoordeling instrumentarium is vastgesteld dat de primaire waterkering waar de ontwikkeling van MSNF is beoogd niet aan de waterveiligheidsnorm voldoet. Na de conformiteitstoets van het ILT is dit deel van het normtraject 7-2 als meekoppelkans aangemeld bij het HWBP.

De kering is op grond van de Keur van het waterschap beschermd tegen ongewenste ontwikkelingen en handelingen, die de functie van de kering aantasten. De kernzone is de eigenlijke, fysieke kering en zorgt ervoor dat de Noordoostpolder droog is en blijft. Via de keur kennen dijken een binnen- en buitenbeschermingszone. Deze zones zijn bedoeld om aantasting van de dijk te voorkomen, zodat de dijk zijn waterkerende functie behoudt. Binnendijks geldt een binnen-beschermingszone van 20 meter en een buitenbeschermingszone van 80 meter aansluitend op de binnen-beschermingszone (zie respectievelijk oranje en groene lijn in figuur 5-7). Buitendijks bedraagt de binnen-beschermingszone 20 meter en de buitenbeschermingszone 175 m. Aan de binnendijkse zijde bedraagt de tussenbeschermingszone 30 m (zie ook figuur 5-8).

In de binnenbeschermingszone mag zonder watervergunning niet gebouwd worden en mogen zonder watervergunning geen leidingen of leidingstroken aanwezig zijn. In de buitenbeschermingszone geldt geen beperking voor bouwactiviteiten. Wel geldt er een verbod op diepe ontgrondingen of afgravingen en het hebben van explosiegevaarlijk materiaal of explosiegevaarlijke inrichtingen. Dit heeft te maken met het risico voor stabiliteit van de waterkering en het kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

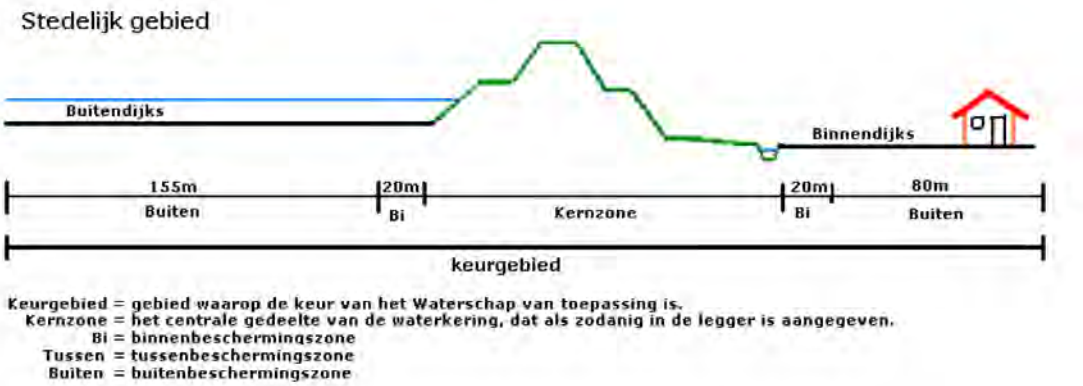
Wel zijn er diverse afwijkingsmogelijkheden aanwezig, zoals bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen waarin wordt geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen. Hier wordt nader op ingegaan in het hoofdstuk effecten (6.2).



Figuur 5-7 Beschermingszones Zuidermeerdijk [Keur, waterschap Zuiderzeeland] (Oranje = binnenbeschermingszone, groen = buitenbeschermingszone)

Voor alle bovenstaande activiteiten in de buitenbeschermingszone geldt dat een keurontheffing aangevraagd dient te worden. De belangrijkste voorwaarde bij de toetsing van de aanvraag is dat het waterkeringsbelang niet in het geding mag komen. Indien dit het geval is, wordt de ontheffing niet verleend.

Binnendijks ligt een onderhoudspad voor het windmolenpark. Dit pad is niet openbaar toegankelijk. Aan de buitendijkse zijde is een openbaar toegankelijk onderhouds-/inspectiepad aanwezig dat is opengesteld voor recreatief medegebruik.



Figuur 5-8 Doorsnede beschermingszones in stedelijk en landelijk gebied

Oppervlaktewater

Waterkwantiteit

Een groot deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het IJsselmeer. Dit waterlichaam heeft een functie voor zowel drinkwater en waterberging als voor transport, recreatie en natuur. Het IJsselmeer heeft sinds 2019 een fluctuerend zomerpeil met een bandbreedte van NAP -0,10 m/-0,30 m en een winterstreefpeil van NAP -0,40 m. In figuur 5-9 zijn de peilgebieden in de Flevopolder in de omgeving van het plangebied weergegeven. De omgeving van het plangebied is onderdeel van de lage afdeling (laag peilgebied) van de Noordoostpolder. Hier wordt een vast waterpeil van NAP -5,70 m gehandhaafd.

Figuur 5-9 Peilgebieden in omgeving plangebied (bron: Waterschap Zuiderzeeland), rode lijnen geven begrenzing peilgebieden aan en het groene kader het zoekgebied.

Bij het peilbeheer wordt rekening gehouden met de weersverwachting en de aanvoer van water uit de rivieren om piekafvoeren op te kunnen vangen en om extra water vast te kunnen houden als droge periode worden verwacht. Overtollig water wordt onder andere afgevoerd via Spuisluizen bij Kornwerderzand en Den Oever.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van een integrale aanpak welke ook wordt gehanteerd voor de KRW toetsing. De waterkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de ecologische doelstellingen vanuit de KRW. De chemische parameters (met uitzondering van de prioritaire stoffen) zijn relevant voor het behalen van de ecologische doelstellingen.

In het 'brondocument IJsselmeer, herziening versie 2012' wordt de waterkwaliteit voor het IJsselmeergebied beoordeeld. Voor het thema "Goede Ecologische Toestand" wordt het IJsselmeergebied als 'matig' beoordeeld. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de matige beoordeling voor "biologische kwaliteitselementen", waaronder fytoplankton en macrofyten behoren. Tevens worden enkele "fysisch chemische ondersteunende parameters" als matig (pH en fosfor), ontoereikend (stikstof) en slecht (doorzicht) beoordeeld en worden de "overige relevante stoffen" allen (koper, zink, kobalt en thallium) als slecht beoordeeld. Voor het thema "Goede Chemische Toestand" wordt de kwaliteit als niet goed beoordeeld. De overall conclusie van het document is dat de huidige toestand van de ecologische en chemische toestand in het IJsselmeer niet goed is.

Oorzaken van overschrijdingen van de KRW-normen (Kaderrichtlijn Water) liggen meestal buiten het eigen beheersgebied. Via de rivieren kan bijvoorbeeld verontreinigd water worden aangevoerd. Specifiek voor het deel van het IJsselmeer nabij Urk geldt dat het gevoelig is voor blauwalg. Ondanks wat de naam doet vermoeden is blauwalg een bacterie. Sommige blauwalgsoorten zijn giftig voor mens en dier en daarnaast kan de massale sterfte van blauwalg zorgen voor overlast in de vorm van stank. Ook een overmaat aan algen kan overlast veroorzaken.

Een belangrijke parameter die van invloed is op de groei van blauwalgbacteriën en algen betreft de concentratie aan fosfaat [PO_4] in het water. Voor de KRW-systematiek wordt niet de concentratie fosfaat maar de concentratie aan fosfor [P] beoordeeld. De parameter fosfor wordt voor het IJsselmeer beoordeeld als matig.

Ook oppervlaktewater in de Noordoostpolder en de zuidelijk gelegen Flevopolder zijn beoordeeld als KRW-waterlichaam. De KRW-lichamen welke op korte afstand van het plangebied liggen betreffen "Tochten lage afdeling NOP" en "Vaarten NOP". In figuur 5-10 zijn deze KRW-waterlichamen weergegeven. Beide waterlichamen hebben de status kunstmatig.

Figuur 5-10 KRW-lichamen binnen de Noordoostpolder en de Flevopolder

Voor het oppervlaktewater in de Noordoostpolder is aangegeven dat deze niet voldoet aan de eisen die gesteld zijn vanuit de KRW. Voor het thema "Goede Ecologische Toestand" worden de Tochten lage afdeling NOP beoordeeld als ontoereikend en de Vaarten NOP als matig. Voor het thema "Goede Chemische Toestand" wordt de kwaliteit voor beide waterlichamen als niet goed beoordeeld.

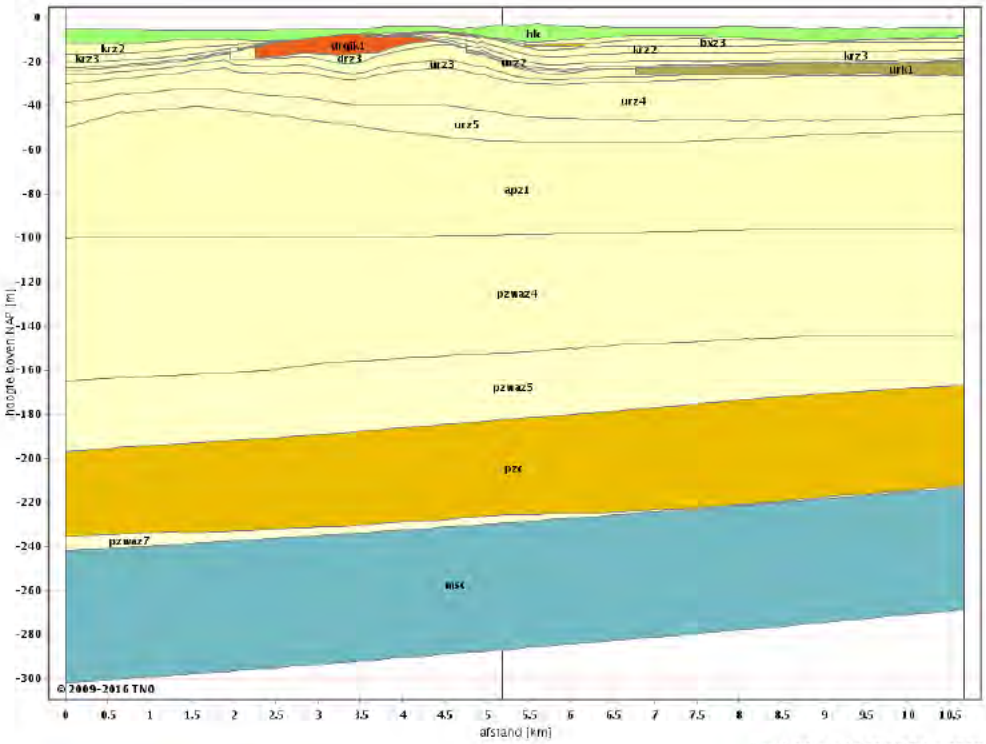
Grondwater

De bodem bestaat ter plaatse van het plangebied uit een deklaag tot ongeveer NAP -10 m met daar onder een watervoerend pakket tot ongeveer NAP -200 m. Lokaal komt een slecht doorlatende laag voor met een dikte van ongeveer 2 m op een diepte tussen NAP -23 m en NAP -25 m van de formatie van Urk. Deze laag is met name onder de Noordoostpolder aanwezig, zoals te zien is in figuur 5-16. Deze slecht doorlatende laag heeft zich niet ontwikkeld onder de projectlocatie. In het zelfde figuur is het watervoerend pakket weergegeven, deze bestaat uit zand van verschillende formatie en reikt tot de scheidende laag van de Formatie van Peize en Waalre.

Onder het IJsselmeer vormen de slecht doorlatende lagen geen gebiedsdekkende scheidende laag. De bodemopbouw bij de overige sonderingen en boringen is telkens gelijk met een kleilaag bovenop een pakket van veen met daaronder het watervoerend pakket van zand. De dikte van de klei- of veenlagen varieert per locatie.

Rondom de werklocatie zijn door IJB geotechniek enkele sonderingen en boringen geplaatst. Deze zijn weergegeven in figuur 5-17.

west **projectlocatie** **oost**



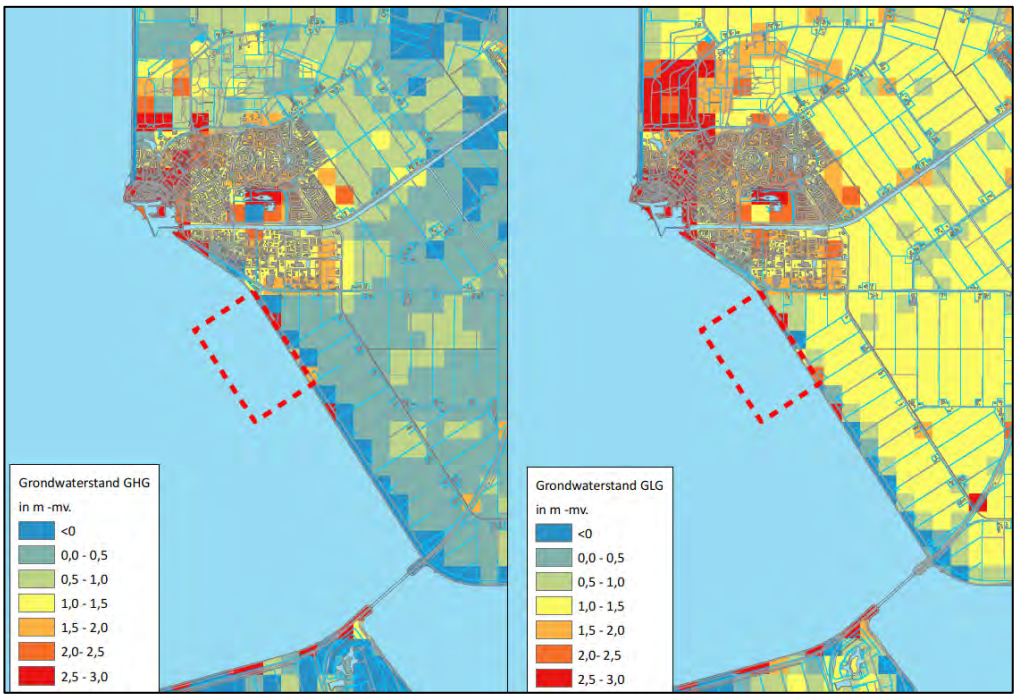
Landelijk model REGIS II.1 – 2008

hlc	01.1-Holocene afzettingen - Holoceen ...
boz2	02.5-Form. van Boxtel - Boxtel z2
bxk2	02.6-Form. van Boxtel - Boxtel k2
boz3	02.7-Form. van Boxtel - Boxtel z3
krz2	04.2-Form. van Kreftenheye - Kreft. z2
krz3	04.4-Form. van Kreftenheye - Kreft. z3
krz4	04.5-Form. van Kreftenheye - Kreft. z4
krz5	04.7-Form. van Kreftenheye - Kreft. z5
krz6	04.9-Form. van Kreftenheye - Kreft. z6
drz1	06.1-Form. van Drente - Drente z1
drgik1	06.4-Form. van Drente - Drente Gieten k1
drz3	06.5-Form. van Drente - Drente z3
urz1	09.1-Form. v. Urk, b. Form. v. Peelo
urk1	09.2-Form. v. Urk, b. Form. v. Peelo
urz2	09.3-Form. v. Urk, b. Form. v. Peelo ...
urz3	09.5-Form. v. Urk, b. Form. v. Peelo ...
urz4	11.1-Form. van Urk, onder Form. Peelo...
urz5	11.3-Form. van Urk, onder Form. Peelo...
apz1	13.1-Form. van Appelscha - Appelscha z1
pzwaz4	15.07-Form. van Peize-Waalre - Peize-...
pzwaz5	15.09-Form. van Peize-Waalre - Peize-...
pzc	15.12-Form. van Peize-Waalre - Peize ...
pzwaz7	15.13-Form. van Peize-Waalre - Peize-...
misc	16.2-Form. van Maassluis - Maassluis ...

Figuur 5-11 Hydrogeologische doorsnede volgens landelijk model REGIS II.1

Figuur 5-12 Uitgevoerd veldwerk rondom de werklocatie [IJB, Geotechniek BV, 2011]

In figuur 5-13 zijn de GHG en GLG weergeven (Gemiddeld Hoogste, respectievelijk Laagste Grondwaterstand), zoals deze door de beheerder van AZURE berekend zijn over de periode van 2001 tot en met 2005. Hieruit is af te leiden dat de GHG in het landbouwgebied tussen 0,0 en 0,5 m -mv ligt. De GLG ligt tussen de 1,0 en 1,5 m -mv.



Figuur 5-13 GHG en GLG afgeleid uit AZURE (versie 1.02)

Veldwaarnemingen
In opdracht van de gemeente Urk is op twee locaties ten zuiden van Urk verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend (water)bodemonderzoek asbest Domineesweg 29 te Tollebeek, d.d. 12 juni 2019 en Verkennend bodemonderzoek Percelen akkerland achter Zuidermeer 57 te Nagele, 15 november 2019, Bodemvisie Milieu&Veiligheid BV). Bij dit onderzoek zijn in de boringen de freatische grondwaterstanden éénmalig waargenomen.

Op de eerste locatie is de freatische grondwaterstand waargenomen in de zomer en moet overeenkomen met de GLG. De grondwaterstand was in deze peilbuizen tussen 1,00 en 1,25 m-mv. Dit komt overeen met de waarden, zoals die berekend zijn met AZURE.

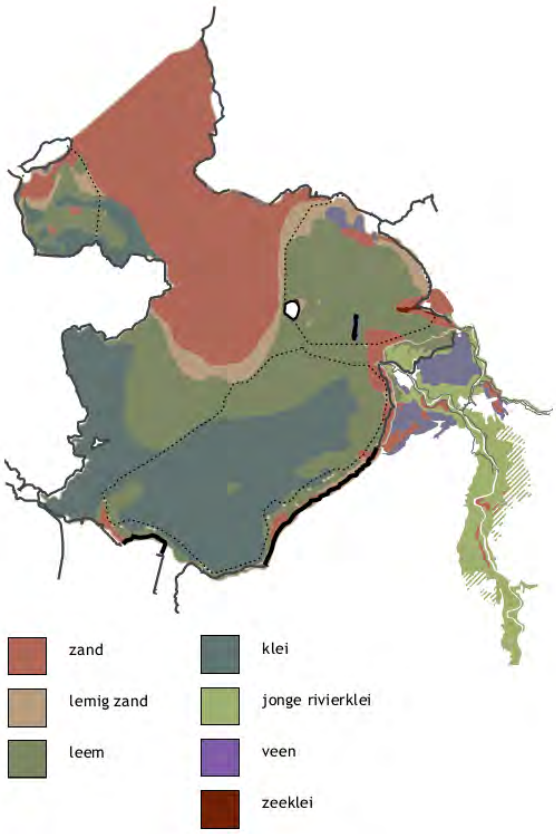
Op de tweede locatie is de freatische grondwaterstand waargenomen in de winter en moet overeenkomen met de GHG. De grondwaterstand was in deze peilbuizen tussen 0,70 en 1,01 m-mv. Dit is een diepere grondwaterstand dan verwacht wordt op basis van de waarden tussen 0,0 en 0,5 m-mv, zoals die berekend zijn met AZURE. 2019 was echter een jaar met een veel groter neerslagtekort dan gemiddeld (Potentieel doorlopend neerslagoverschot en langjarig neerslag overschot, KNMI). Hierdoor waren in november 2019 de grondwaterstanden in het hele land relatief laag. In de Noordoostpolder was het tekort ongeveer 40 mm groter dan het langjarige gemiddelde, wat doorwerkt in de grondwaterstand. Het verschil komt overeen met het waargenomen verschil tussen de metingen en de gegevens in AZURE. De nieuwe gegevens bevestigen derhalve dat de aannames in AZURE volstaan en dat het beeld van de grondwaterstanden klopt met de praktijksituatie.

5.2.2 Autonome ontwikkelingen

Eén van de verwachte gevolgen van klimaatverandering is de stijging van de temperatuur en daarmee ook de temperatuur van het water in het IJsselmeer. Op basis van het midden scenario van de klimaatontwikkelingen moet rekening gehouden worden met een temperatuurstijging van 2 graden Celsius in 2100 (bron: http://www.knmi.nl). Een temperatuurstijging kan invloed hebben op de flora en fauna in het IJsselmeer en daarmee op de waterkwaliteit.

5.2.3 Huidige situatie

Bodemopbouw en -samenstelling
De bodemopbouw van de voormalige Zuiderzee is niet eenduidig: in de luwe zones van de voormalige zee is zeeklei afgezet, terwijl de veel dynamischere monding tussen Friesland en Noord-Holland een zandige ondergrond heeft. De ondergrond ter hoogte van het plangebied wordt gekenmerkt door leem. De Noordoostpolder is in 1942 aangelegd en kent een rand waarin de voormalige eilanden Urk en Schokland als relicten zijn opgenomen (zie figuur 5-7).



Figuur 5-14 Bodemopbouw voormalige Zuiderzee [Ruimtelijk Kwaliteitskader IJsselmeergebied, 2011]

Op een diepte van ca. NAP -4,7 m begint de bodem die bestaat uit klei, deze kleilaag loopt door tot een diepte van ca. NAP -7,2 m. Vervolgens bestaat de deklaag tot ca. -NAP 10,8 uit veen. Onder de deklaag van veen en klei ligt het watervoerend pakket welke bestaat uit zand.

Milieu hygiënische bodemkwaliteit

Uit een quickscan van de beschikbare bodeminformatie volgt, dat op zowel www.bodemloket.nl (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) als https://flevoland.omgevingsrapportage.nl/ geen in milieuhygiënisch opzichte relevante informatie bekend is. Op basis hiervan wordt niet verwacht dat de huidige bodemkwaliteit een belemmering zal zijn voor de voorgenomen herinrichting van het gebied. Bij de uitwerking van het ontwerp dient hier nog nader aandacht aan te worden besteed.

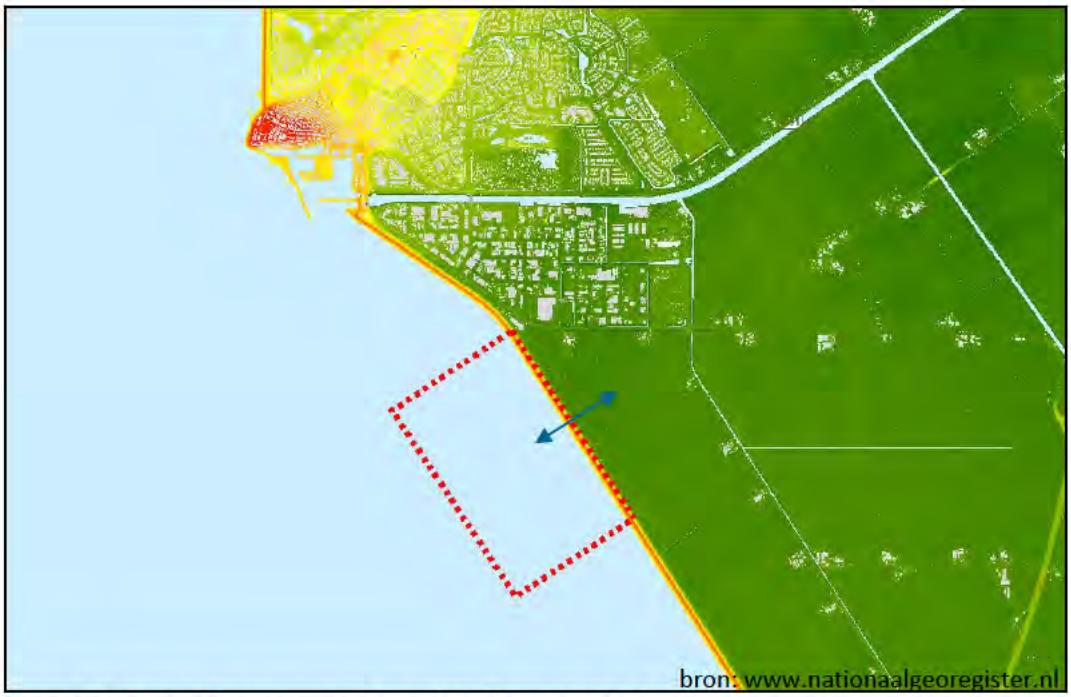
Maaiveld

Het maaiveld binnen het landelijk gebied dat grenst aan de nieuwe haven heeft een maaiveld-niveau tussen NAP -4,0 m en NAP -4,2 m. De dijk die het achterland beschermt tegen de kracht van het IJsselmeer heeft een kruinhoogte van ca. NAP + 4,50 m tot NAP + 4,80 m.

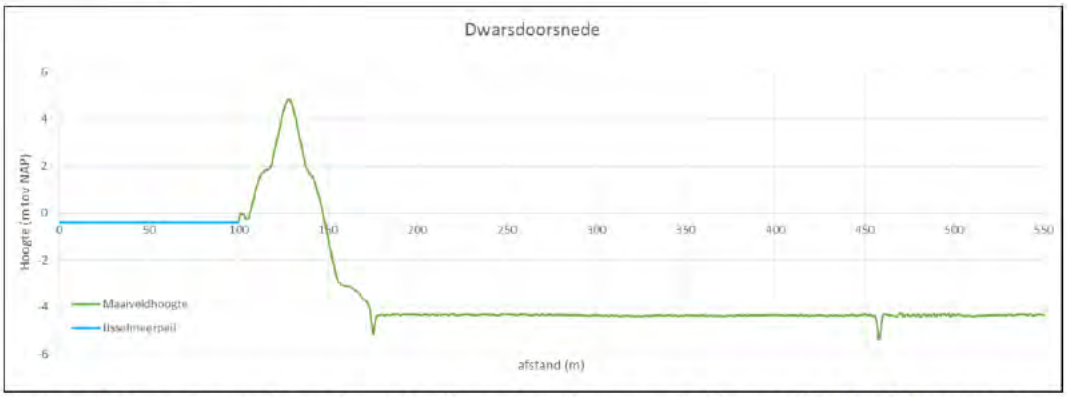
Ten noorden van het zoekgebied in de bebouwde kern van Urk ligt het maaiveld iets hoger (NAP -3,8 m en NAP -4,0 m). Doordat Urk een voormalig eiland betreft is het maaiveld in het oude centrum fors hoger. Het maaiveld in het oude centrum van Urk is gelegen op enkele meters

boven NAP. In **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** is het verloop van het maaiveld weergegeven, een dwarsdoorsnede van het maaiveldhoogteverloop in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** weergegeven.

Figuur 5-15 Uitsnede www.bodemloket.nl



Figuur 5-16 Maaiveldhoogte rondom de zoeklocatie met locatie dwarsdoorsnede aangegeven met blauwe pijl (rood is hoog, groen is laag)



Figuur 5-17 Dwarsdoorsnede van de maaiveldhoogte ter plaatse van de blauwe pijl In ***Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.***

Aardkundige waarden

Naast oude menselijke sporen bevinden zich in de ondergrond van Flevoland ook sporen van vroegere landschappen. Elementen als oude geulsystemen en rivierduinen, zeldzame veenresten en zeer oude bodems vormen onderdelen van deze zeer oude, fossiele landschappen. Uit deze aardkundige elementen is de ontstaansgeschiedenis van de Flevolandse ondergrond af te lezen. De provincie heeft een eerste inventarisatie en waardering van de aanwezige aardkundige waarden uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in de globale begrenzing van aardkundig waardevolle gebieden (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Hierbinnen zijn sterlocaties aangegeven waar de waarden het hoogst zijn vanwege o.a. gaafheid, zeldzaamheid en combinatie met archeologische en landschappelijke waarden. In de provinciale archeologische en aardkundige

kerngebieden (PArK'en) worden de aardkundige waarden, in combinatie met archeologische waarden, beschermd via de Omgevingsverordening Flevoland. Het plangebied maakt geen deel uit van een dergelijk kerngebied.

Bescherming van de aardkundige waarden in de overige aardkundig waardevolle gebieden is geregeld via vergunningverlening in het kader van de Ontgrondingenwet, conform het toetsingskader in de beleidsregel vergunningverlening milieuwetgeving. Bij ontgrondingen in deze gebieden die vergunningplichtig zijn, wordt speciale aandacht geschonken aan de effecten op de aardkundige waarden.

Figuur 5-18 Aardkundig waardevolle gebieden incl. sterlocaties [Provincie Flevoland, 2006]

Het droge gedeelte van plangebied maakt onderdeel uit van aardkundig waardevol gebied (zie bovenstaand figuur). Het gebied is niet gelegen ter hoogte van een sterlocatie (zie nummers in figuur 5-11).

5.3 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Huidige situatie

5.3.1.1 Landschap

Het plangebied voor de MSNF bevindt zich deels in de Noordoostpolder en deels in het IJsselmeer (zie *figuur 5-1*).

De Noordoostpolder heeft een uniek landschap. De inrichting van de polder is na de drooglegging volledig gericht op de landbouw. Dit heeft een bijzonder landschap opgeleverd met een grootschalige opbouw en een grote mate van openheid. De hoofdstructuur van het landschap van de Noordoostpolder wordt bepaald door dijken. De Noordoostpolder is ingedeeld in grotere eenheden door de begeleidende beplanting van het assenkruis en de ringweg. Het assenkruis bestaat uit vier doorgaande wegen die samenkomen in de hoofdkern Emmeloord midden in de polder. Ruimtelijk is dit kruis beleefbaar door de opgaande beplanting die langs deze wegen en de aanliggende vaarten staat. Om Emmeloord liggen tien polderdorpen die door de ringweg verbonden zijn. Bij de aanleg van de polder is gestreefd naar een landschap dat een afspiegeling vormt van de landschappelijke opbouw van het 'oude land' waarbij afstanden van woonkernen en de totale inrichting werden afgestemd op de bereikbaarheid per fiets. De randen van de

polder hebben meer gesloten beplanting, terwijl het middendeel van de polder rond Emmeloord een open karakter heeft. De boerderijen vormen met hun erfbeplantingen kleine groene eilanden, gekoppeld aan al dan niet beplante wegen.

Het landschap ter hoogte van het plangebied, ten zuiden van Urk, wordt gekenmerkt door een zeer langgerekte open strook evenwijdig aan de kaarsrechte en groene (maar onbeplante) Zuidermeerdijk (zie *figuur 5-19*).

Figuur 5-19 Strakke grens tussen land en water met fietspad ter hoogte van de Zuidermeerdijk

De zone wordt aan de binnenzijde begrensd door sterk rationele verkaveling (zie *figuur 5-20*). In de toekomst ontwikkeld zich hier het bedrijventerrein Port of Urk. Verder zijn de windturbines en de wegbeplanting van de Domineesweg en Zuidermeerweg met de daaraan gelegen boerenerven kenmerkend. Buitendijks is het zicht op het grote open water van het IJsselmeer. De dijk zelf vormt een belangrijke doorgaande recreatieve verbinding met een buitendijks fiets-/wandelpad.

De gebiedskarakteristiek wordt zo mede bepaald door de volgende landschappelijke kwaliteiten:

1. een strakke grens tussen land en water;
2. de openheid en het natuurlijke karakter van het IJsselmeer;
3. de strakke in cultuur gebrachte landbouwpolder (in de toekomst Port of Urk).

Figuur 5-20 Open binnendijks gebied met rationele verkaveling en windturbines

De Structuurvisie Noordoostpolder 2025 beschrijft de huidige en gewenste landschappelijke waarden en kwaliteiten. Het plangebied maakte voor de grenscorrect met Urk onderdeel uit van de dijkzone.

Figuur 5-21 Uitsnede structuurvisiekaart aspect 'landschap' Noordoostpolder 2025 [Gemeente Noordoostpolder, 2013]

De ambitie van de dijkzone is om deze open te houden en daarnaast ruimte bieden aan duurzaamheid (zie figuur 5-21):

- De dijk(zone) is een ander element dat de concentrische opbouw benadrukt. Vertrekpunt blijft hier, het intact houden van de langgerekte openheid parallel aan de dijk. Recreatieve routestructuren maken de mogelijkheden om dit te ervaren groter.
- De komst van een nieuw windmolenpark langs de westrand van de polder maakt de polderrand van verre herkenbaar en versterkt daarmee de concentrische opbouw. Ook het toepassen van andere grootschalige vormen van duurzame energie kan hier aan bijdragen.

In de uitgevoerde landschapsanalyse zijn meer foto's opgenomen en is op basis van een beeldinventarisatie de ervaring en beleving van het gebied vanuit de omgeving toegelicht, waarbij onderscheid is gemaakt tussen:

- Ervaring en beleving van het waterlandschap van het IJsselmeer.
- Ervaring en beleving van het polderlandschap van de Noordoostpolder.
- Dijk als grens tussen twee landschappen.
- Urk.
- Recreatieve beleving.

5.3.1.2 Archeologie

In het kader van het MER is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Antea Group, 2017; zie bijlage 8). Aanvullend zijn een Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) (Periplus Archeomare, 2017), een Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) (Periplus Archeomare, 2017) en een Geofysisch veldonderzoek (Periplus Archeomare, 2018) uitgevoerd. Onderstaand volgt een samenvatting hiervan[5].

Ontstaansgeschiedenis
Het IJsselmeer maakt onderdeel uit maakt van een groot dalingsbekken waar een dik pakket klei en zand is afgezet. Het landschap onder water en rondom het IJsselmeer heeft zijn vorm gekregen in het Pleistoceen en het Holoceen.

Het Pleistoceen wordt gekenmerkt door een afwisseling van zeer koude perioden (ijstijden) met perioden waarin het klimaat vergelijkbaar is met het tegenwoordige. Gedurende de voorlaatste ijstijd, het Saalien, waren de ijskappen zodanig gegroeid dat het landijs Nederland bereikte. Onder het ijsfront werd een grondmorene afgezet, bestaande uit leem, grind, keien en zandresten die uit de gletsjers smolten. Dit keileem wordt gerekend tot de formatie van Drenthe en is op meerdere plaatsen ten noorden van het plangebied in Urk aangetroffen.[6] Het voormalige eiland Urk is gelegen op een keileembult (zie figuur 5-22).

Tijdens de laatste ijstijd bereikte het landijs Nederland niet, maar er heersten wel periglaciale omstandigheden. Onder invloed van het poolklimaat werden dikke pakketten dekzand afgezet (Formatie van Boxtel; voorheen Formatie van Twente). Vanwege de schaarse begroeiing in het toendraklimaat kon er veel zand opwaaien vanuit de rivierbeddingen en het drooggevallen Noordzeebekken en dit zand werd over grote afstanden getransporteerd en afgezet in de vorm van glooiende dekken en langgerekte ruggen.[7] Het Pleistocene zand bevindt zich op een diepte van 12 tot 8 m - mv. Het plangebied ligt op de zuidelijke oever van de voormalige rivierloop van de Overijsselse Vecht (zie figuur 5-22). Iets meer naar het zuiden liep de IJssel. Langs beide rivierlopen zijn in deze periode rivierduinen ontstaan. De Formatie van Boxtel ligt hier lokaal op rivierafzettingen uit het laat-Pleistoceen, de Formatie van Kreftenheye. Hierin kunnen (verspoelde) prehistorische resten voorkomen.

[5] De hier beschreven onderzoeken zijn uitgevoerd na het opstellen van het MER in 2016. Dit is derhalve aanvullende informatie ten opzichte daarvan
[6] De Mulder *et al*, 2003
[7] Berendsen, 2004

Het begin van het Holoceen wordt gekenmerkt door een geleidelijke stijging van de temperatuur. De zeespiegel steeg in deze periode weer, samen met de grondwaterspiegel. Door de hoge grondwaterspiegel konden plantenresten minder goed worden afgebroken, waardoor met name in de lage delen van landschap direct op het dekzand een laag veen ontstond (Basisveen).

In verschillende periodes nam de invloed van de zee toe waardoor er op het Basisveen mariene zanden en kleien werden afgezet (Laagpakket van Wormer). In deze zoetwatergetijdezone worden langs rivieren als de Vecht en IJssel hoog opgeslibde oeverwallen gevormd met daarachter laaggelegen komgebieden (figuur 5-22: 5500 en 3850 voor Chr.). Deze oeverwallen, maar ook de nog droog gelegen dekzandhoogtes, waren zeer geschikt voor seizoensgebonden bewoning, zoals blijkt uit vondsten in Flevoland.[8]

Door toenemende inbraken van de zee erodeerde het veen gedeeltelijk, waardoor er plaatselijk lagen verslagen veen of detritus voorkomen (Flevomeerafzettingen). Wanneer de invloed van de zee in rustige perioden afnam, kreeg het veen weer de mogelijkheid zich uit te breiden (figuur 5-22: 2.750 voor Chr.). In de veengebieden bleven enkele meren bestaan. Door erosie aan de oevers konden deze meren zich uitbreiden, waardoor in de Romeinse tijd het meer Flevo ontstond.

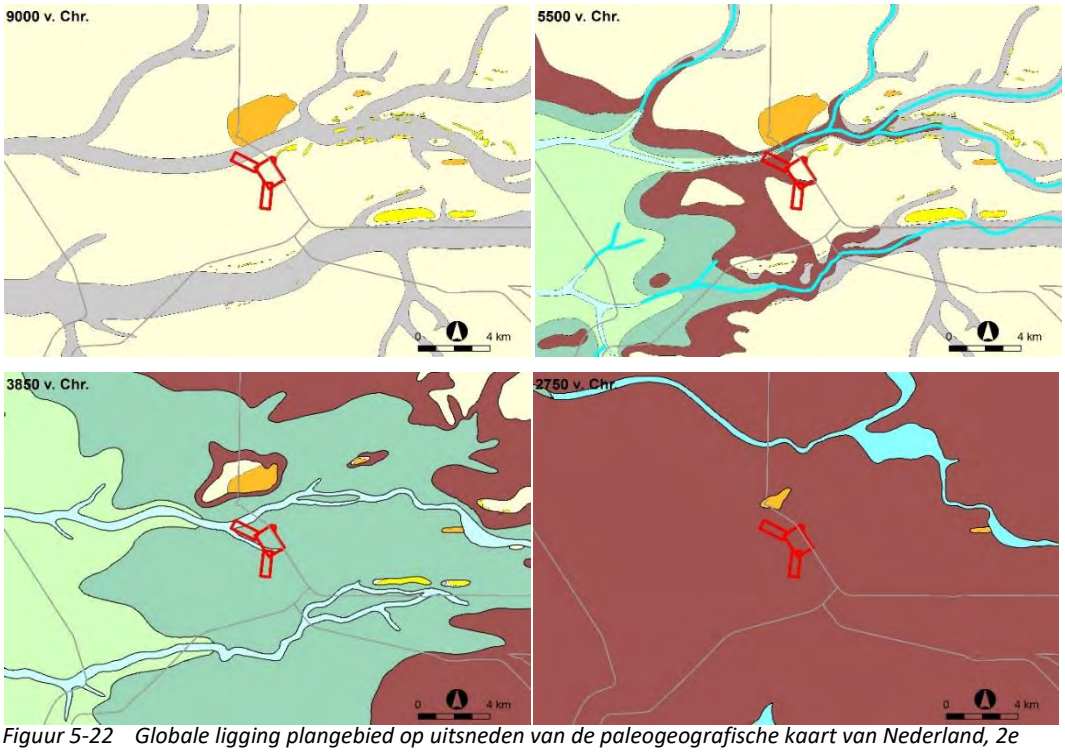
Aan het begin van de jaartelling erodeerde het veen steeds meer en werd een mengsel van humeuze, mariene kleien en verslagen veen afgezet die tot de Almereafzettingen worden gerekend. Deze afzettingen waren in de achtste en negende eeuw na Chr. vrij intensief bewoond.

Het Flevomeer breidde zich in de middeleeuwen uit tot het Almere. Rond 1.250 na Chr. werd de invloed van de zee dusdanig dat de al dan niet door klei bedekte veenafzettingen werden geërodeerd. Vanaf deze periode vormde zich door voortdurende afbraak een binnenzee.

In de veertiende eeuw ontstond een nieuwe inbraakgeul, die de Noordzee via de Waddenzee met het Almere verbond. Hierdoor werd het milieu weer zout, en ontstond de Zuiderzee. In de Zuiderzee werd een laag jonge zeeklei afgezet (Zuiderzeeafzettingen).

In 1932 is de Zuiderzee afgesloten van de Waddenzee door het leggen van de Afsluitdijk, waarna het IJsselmeer verzoette door de toevoer van water via de IJssel. De afzettingen in dit zoete milieu bestaan uit een relatief dunne kleilaag. Tussen 1936 en 1940 werd de in totaal 31,5 kilometer lange dijk rondom de toekomstige Noordoostpolder aangelegd. Hierna werd de polder drooggemalen.

[8] Houkes *et al.* 2014



Figuur 5-22 Globale ligging plangebied op uitsneden van de paleogeografische kaart van Nederland, 2e generatie (Vos & De Vries, 2013).
lichtgeel: Pleistoceen dekzand; donkergeel: rivierduin; oranje: keileem; lichtgroen: getijdengebied; donkergroen: kwelder; bruin: veen; grijs/blauw: geulen van Vecht (noord) en IJssel (zuid)

Archeologische bekende waarden

In het kader van het MER heeft archeologisch bureauonderzoek plaatsgevonden [Antea Group, 2017]. Voor de inventarisatie van archeologische waarden is gebruik gemaakt van het archeologisch informatiesysteem (ARCHIS3). Daarnaast is de informatie die is opgevraagd bij de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (LWAOW) meegenomen. Onderstaand volgen de resultaten:

- In de directe omgeving van het plangebied liggen geen AMK-terreinen (zie figuur 5-23). Wel ligt op 800 m ten noordoosten een terrein van hoge archeologische waarde (AMK-terrein 15796).
- In en rondom het plangebied zijn verschillende waarnemingen gedaan. In het plangebied ligt een scheepswrak, de Urk 1, uit de nieuwe tijd C (waarneming 408303).
- Verder zijn er twee waarnemingen in de polder bekend. Het betreffen vondsten die zijn gedaan ter hoogte van een rivierduin aan de Domineesweg 27 in Tollebeek (waarnemingen 48345 en 50159). Het betreffen kleine stukjes vuurstenen, waaronder een geslepen Fels-Rechteck bijl uit het neolithicum. Verder zijn bij boringen in het rivierduin kleine stukjes vuursteen opgeboord (mesolithicum – neolithicum). Tevens is een slingerkogel uit de late middeleeuwen aangetroffen.

Naar het bovengenoemde wrak is in 2007 onderwateronderzoek uitgevoerd (onderzoeksmelding 23422). Het betreft een wrak van een houten vissersboot met ijzeren platen dat in de eerste helft

van de twintigste eeuw wordt gedateerd. Het wrak heeft geen beschermde status, maar kan wel een lokale archeologische waarde hebben.[9]

Ter hoogte van de Zuidermeerdijk is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van de aanleg van een windmolenpark (onderzoeksmelding 37465). Uit het bureauonderzoek blijkt dat mogelijke oeverwallen van het Vecht-IJsselsysteem ter hoogte van de Westermeerdijk worden verwacht (ten noorden van Urk). Ook blijkt dat de exacte ligging van hoger gelegen dekzandruggen en eventuele rivierduinen niet is aan te geven en dat nader sonderingsonderzoek hier inzicht in kan geven. Deze resultaten hiervan zijn voor het deel van de Zuidermeerdijk niet uitgevoerd. Het tracé ligt in een zone met lage archeologische verwachting; verder onderzoek werd niet noodzakelijk geacht[10].

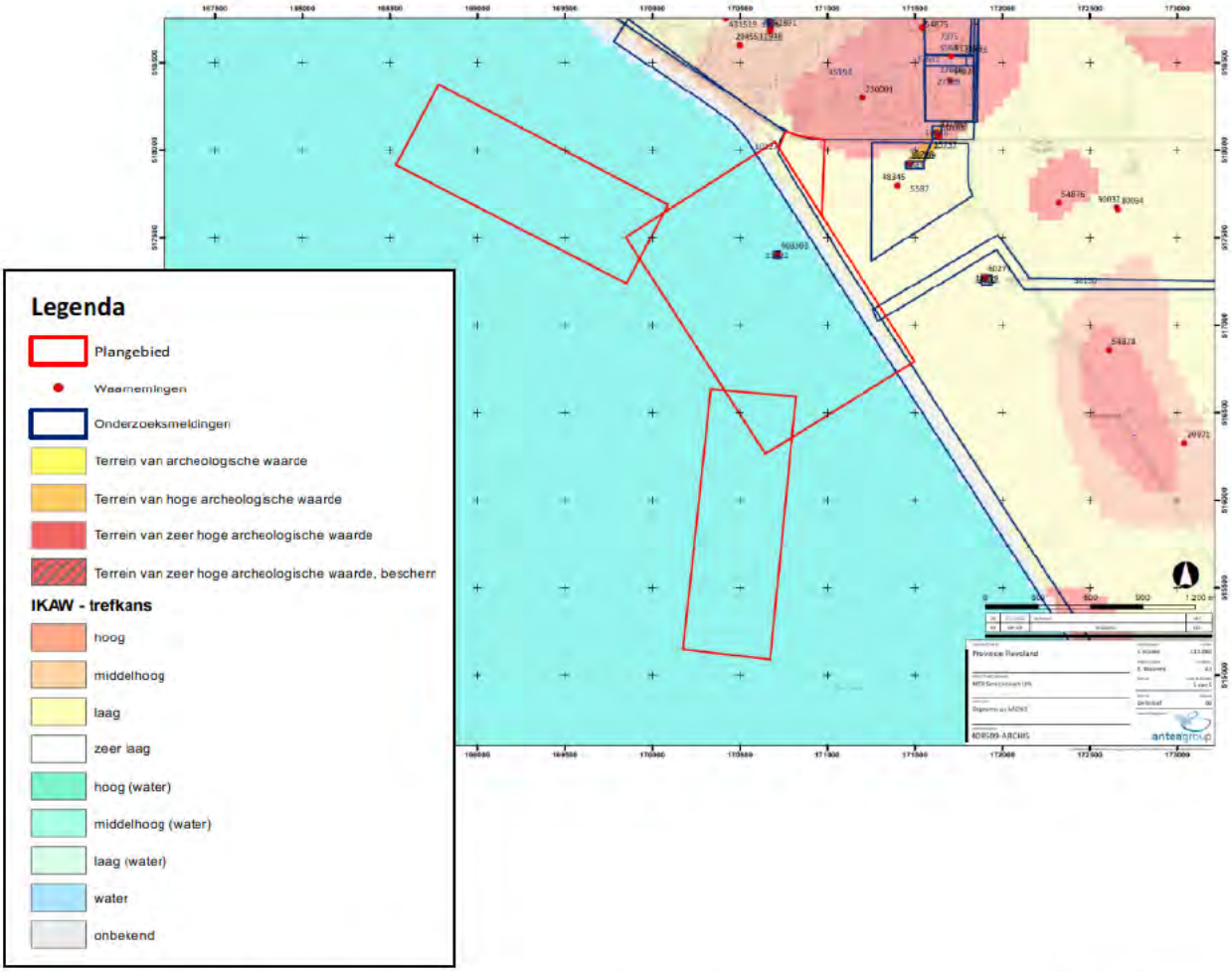
Verder is op het bovengenoemde terrein aan de Domineesweg 27 een booronderzoek uitgevoerd (onderzoeksmelding 5587 en 7642, zie ook waarneming 50159). Binnen dit onderzoeksterrein ligt het bovengenoemd AMK-terrein.

[9] Zie ook www.machuproject.eu

[10] Kappel & Huizer, 2007.

Tabel 5-1. Archeologische waarnemingen binnen onderzoeksgebied (bron: ARCHIS)

Waarnr	Complex	Begin	Eind
48345	Onbekend	Middeleeuwen laat A: 1050 – 1250 nC	Neolithicum: 5300 – 2000 vC
50159	Nederzetting, onbepaald	Mesolithicum: 8800 – 4900 vC	Neolithicum: 5300 – 2000 vC
408303	Scheepvaart	Nieuwe tijd C: 1850 - heden	Nieuwe tijd C: 1850 - heden



Figuur 5-23 Archeologische bekende en verwachte waarden [Antea Group, 2016]

Tabel 5-2 Eerder uitgevoerde onderzoeken binnen onderzoeksgebied (bron: ARCHIS)

OM-nr	Uitvoerder	Type onderzoek	Jaar uitvoering
5587	Provincie Flevoland	Archeologisch: booronderzoek	2003
7642	Provincie Flevoland	Archeologisch: booronderzoek	2004
23422	Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten	Archeologisch: onderwaterarcheologie	2007
37465	ADC ArcheoProjecten	Archeologisch: bureauonderzoek	2009

Er zijn diverse online-raadpleegbare bronnen benaderd voor informatie over mogelijke aanwezigheid van scheeps- en vliegtuigwrakken[11]. Deze hebben, buiten het in ARCHIS geregistreerde scheepswrak, geen aanwijzingen opgeleverd voor andere wrakken. Binnen het plangebied worden geen ondergrondse bouwhistorische waarden verwacht[12].

Archeologische verwachtingswaarden

Provinciale verwachtingskaart

Het plangebied ligt op de provinciale kaart in de zone van archeologisch aandachtsgebied. De archeologische aandachtsgebieden omvatten delen van de prehistorische stroomgebieden van de Vecht, IJssel en Eem.[13]

Gemeentelijke verwachtingskaart

Op de gemeentelijke waarden en verwachtingenkaart van Dronten ligt het plangebied in een zone met specifieke verwachting voor waterbodems. In deze zone geldt een verhoogde verwachting op het aantreffen van scheepswrakken. Op de archeologische kaart van de gemeente Noordoostpolder geldt een lage archeologische verwachting voor op land.

Gespecificeerde archeologische verwachting

Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van de voormalige (Overijsselse) Vechtloop. Op oeverafzettingen en rivierdonken hierlangs kan bewoning uit de tijd van de zogenaamde Swifterbantcultuur (ca. 5.200-3.800 voor Chr.) worden verwacht. In het verleden zijn langs de IJsselloop rondom Swifterbant en langs de voormalige loop van de Overijsselse Vecht diverse vindplaatsen uit deze periode aangetroffen. Van vóór de periode van de Swifterbantcultuur, uit het mesolithicum, kunnen vindplaatsen in de top van het Pleistocene dekzand aanwezig zijn. De top van het dekzand zal binnen het plangebied variëren tussen ca. 9 en 12 m -NAP. Het voormalige dekzand zal enige reliëf hebben gehad, met relatieve laagtes en hoger gelegen ruggen en kopjes. Het zijn deze hogere delen van het dekzandlandschap waarop vindplaatsen zullen zijn gelegen.

Datering: Indien sprake is van hoger gelegen delen van het dekzand, oeverwallen of rivierduinen kunnen resten uit het mesolithicum – neolithicum worden verwacht (zowel op water als op land). Binnen het waterdeel van het plangebied worden resten van scheepswrakken uit de nieuwe tijd verwacht. Scheepswrakken uit eerdere perioden kunnen niet worden uitgesloten. Daarom is er

[11] wrakkenregister; wrakkensite.nl; noordzeeloket.nl; www.machuproject.eu; www.ikme.nl; www.crash40-45.nl; www.nfla.nl

[12] www.atlasleefomgeving.nl

[13] Cultuurhistorische waardenkaart Flevoland via www.geo2.flevoland.nl

op twee locaties (figuur 4-24) met mogelijke historische scheepsresten een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd[14].

Uitkomsten inventariserend veldonderzoek
Op locatie nr. 22 in figuur 5-24 is een stalen roeivlet aangetroffen. Het wrakje is leeg en de eventuele motor ontbreekt. Het wrakje heeft geen archeologische waarde maar kan voor baggerwerkzaamheden een obstakel vormen.

Op locatie nr. 10 in figuur 5-24 zijn twee scheepwrakken aangetroffen. Deze schepen behoren vrijwel zeker tot de categorie 'bolkop' houten vissersschepen die op de Zuiderzee hebben gevaren. Een van de schepen, vermoedelijk een botter of schokker met visbun is nog grotendeels intact en bijna tot het gangboord rechtstandig weggezonken in de waterbodem, bestaande uit fijn zand. Het tweede wrak ligt direct ten noorden van het eerste wrak maar is minder coherent en maakt slagzij in de bodem waardoor de bakboordkant niet zichtbaar is. Overig vondstmateriaal is op deze locatie niet aangetroffen, wat doet vermoeden dat het gaat om een bewuste afzinkoperatie van niet-rendabele schepen. Door afwezigheid van paalwormaantasting zijn de wrakresten te dateren van na de afsluiting van de Zuiderzee (1932). De schepen zelf dateren vermoedelijk uit eind negentiende tot begin twintigste eeuw. Nader veldonderzoek (waarderend onderzoek) wordt niet geadviseerd. Archiefonderzoek naar de wrakken is efficiënter en effectiever. Indien dit niet voldoende is kan alsnog worden overgaan tot extra veldonderzoek.

Figuur 5-24; De onderzoeklocaties (in blauw) in het IJsselmeer (Bron: Periplus Archeomare, 2017)

[14] Periplus Archeomare: Inventariserend veldonderzoek Buitendijkse Haven Urk, IJsselmeer; augustus 2017

Nadere waardering scheepswrak IJsselmeer Urk 1

In het kader van het PIP heeft een waardering plaatsgevonden van een in het plangebied aanwezig scheepswrak aan de hand van een aantal criteria zoals vastgelegd in de KNA 3.3. Het wrak wordt aangeduid met de naam IJsselmeer Urk 1. Het betreft een platbodem die in de eerste helft van de 20e eeuw gezonken is.

Hoewel het scheepswrak een redelijk tot goede fysieke kwaliteit heeft en het de laatste periode in de geschiedenis van de Zuiderzee vertegenwoordigt, wordt geadviseerd de vindplaats niet als behoudenswaardig aan te merken. De informatiewaarde van een bewust afgeschonken 20e - eeuwse platbodem, een type waarvan al veel informatie voorhanden is, wordt niet voldoende geacht om de vindplaats als behoudenswaardig aan te merken. Wel is het te overwegen om in de periode tot dat de daadwerkelijke werkzaamheden van de bouw van de MSNF starten amateur-onderwaterarcheologen (LWAOW) de kans te geven het wrak te onderzoeken.

Naar aanleiding van het bureauonderzoek heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geadviseerd om voor die delen die verstoord gaan worden nader onderzoek uit te voeren. Dit is uitgevoerd en wordt hieronder beschreven.

Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017

Conform het advies van het bureauonderzoek is een archeologisch inventariserend veldonderzoek (opwaterfase) uitgevoerd. In totaal is ruim 170 hectare waterbodem opgenomen met side scan sonar en magnetometer, verdeeld over het plangebied en een bufferzone van 100 meter rondom. Een klein deel van het plangebied (1,3 ha) kon niet worden onderzocht omdat er fuiken stonden.

Figuur 5-25*: Locatie met een archeologische verwachting*

Met de magnetometer zijn op vijf locaties anomalieën groter dan 50 nanoTesla aangetroffen. Alle vijf anomalieën kunnen gerelateerd worden aan zichtbare objecten op de waterbodem, die gezien zijn met side scan sonar. In het geïnterpoleerde beeld van de magnetometerdata zijn duidelijke magnetische lineaties zichtbaar die wijzen op afgedekte en opgevulde geulen in de ondergrond. Deze geulen lijken overeen te komen met de reconstructies van de oer-Vecht.

Met side scan sonar zijn in totaal 22 contacten waargenomen. Het merendeel van de contacten is klein en bestaat waarschijnlijk uit recent verloren of gedumpt materiaal. Op drie locaties zijn scheepswrakken aangetroffen (figuur 5-25). Op één locatie ligt het wrak van een platbodem dat al eerder in 2007 ontdekt en onderzocht is (toponiem IJsselmeer Urk 1, Archis2 waarneming 408303). Op een tweede locatie ligt een recent wrak, vermoedelijk een roeivlet. In het archeologisch onderzoek wordt gesteld dat, indien de roeivlet en/of de platbodem van archeologische waarde worden geacht, en de bevoegde overheid besluit dat deze wraklocaties moeten worden onderzocht, dit onderzoek door een professioneel bedrijf conform de KNA-WB moet worden uitgevoerd.

Aan de derde locatie met resten van meerdere wrakken is een archeologische verwachting toegekend. Deze (vermoedelijk) opzettelijk afgezonken schepen zijn onderdeel van de geschiedenis van Urk. Geadviseerd wordt om deze locatie inclusief een bufferzone van 100 meter rondom te ontzien bij de voorgenomen werkzaamheden. Indien dit niet mogelijk is, kan de werkelijke archeologische waarde vastgesteld worden door middel van aanvullend onderzoek. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een duikinspectie

Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) 2017

Naar aanleiding van het Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017 is Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) uitgevoerd in de vorm van een duikinspectie op de twee locaties met mogelijke historische scheepsresten.

Op locatie 22 (zie figuur 5-25) is een recente stalen roeivlet van 4,85 x 1,85 x 0,6 meter aangetroffen, sterk begroeid met zoetwatermosselen, Het wrakje is leeg, een eventuele motor ontbreekt. Het wrakje heeft geen archeologische waarde, maar kan een obstakel vormen voor baggerwerkzaamheden,

Op locatie 10 (zie figuur 5-25) zijn twee scheepswrakken aangetroffen. Beide schepen behoren vrijwel zeker tot de categorie 'bolkop' houten visserschepen die op de Zuiderzee hebben gevaren. Eén wrak, een vermoedeljke botter of schokker met visbun met afmetingen 15,0 x 5,2 meter is nog grotendeels intact en bijna tot het gangbord rechtstandig weggezonken in de waterbodem, die bestaat uit fijn zand. Het tweede wrak ligt direct ten noorden van het eerste maar is minder coherent, maakt iets slagzij in de bodem en de bakboordkant is niet zichtbaar. De lengte is vermoedelijk gelijk aan het eerste wrak.

Het feit dat hier wee wrakken liggen, de afwezigheid van los vondstmateriaal, scheepsinventaris en zijzwaarden doen vermoeden, dat het hier gaat om een bewuste afzinkoperatie van niet-rendabele schepen. Op grond van de afwezigheid van paalwormaantasting zijn de wrakken na de afsluiting van de Zuiderzee (1932) te dateren, de schepen zelf dateren vermoedelijk uit eind negentiende eeuw tot begin twintigste eeuw.

Geadviseerd is geen nader veldonderzoek (waarderend onderzoek) uit te voeren. Het is effectiever en efficiënter om eerst archiefonderzoek te doen. Indien uit het archief relevante details naar voren komen, kan altijd worden besloten tot extra veldonderzoek. Indien de wrakken vanwege de planontwikkeling niet kunnen blijven liggen en eventueel archiefonderzoek niet voldoende informatie oplevert wordt voorgesteld de resten na berging nader te laten bekijken en indien nodig te documenteren. Dit onderzoek kan plaatsvinden op een ponton of op de kant in samenwerking met specialisten. Tot de geplande ingreep wordt geadviseerd om de verschillende wraklocaties (waaronder ook de locatie van ARCHIS waarneming 408303, een wrak dat eerder is onderzocht en vrijgegeven door de RCE) vrij te geven voor eventueel onderzoek door de LWAOW.

Figuur 5-26: De onderzoekslocaties

Geofysisch veldonderzoek 2018

Naar aanleiding van een analyse van de beschikbare kennis over de MSNF en een overleg met RWS en de RCE van de uitgevoerde archeologische onderzoeken (archeologisch bureauonderzoek 2017 en het Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017 is vastgesteld, dat er onvoldoende inzicht was over het voorkomen van het Laagpakket van Wormer. Evenmin is het duidelijk of het om goed gerijpte oeverafzettingen, geulafzettingen, crevasses of komgebieden gaat. Rijkswaterstaat heeft aangegeven, dat het noodzakelijk is aanvullend onderzoek te verrichten naar het voorkomen van het Laagpakket van Wormer, en in het kielzog daarvan ook naar mogelijk lokaal opduikend Pleistoceen zand (dekzandkopjes en/of rivierduintjes), om het

risico op ongeziene verstoring van archeologische waarden te kunnen voorkomen. In dat kader is een geofysisch veldonderzoek uitgevoerd.

Het is mogelijk gebleken om met een subbottom profiler de (afgedekte) geulen in het plangebied in kaart te brengen. De ijkboringen hebben echter aangetoond dat het gaat om geulstructuren in het Laagpakket van Walcheren (Almere Laag en Zuiderzee Laag) en niet om het Laagpakket van Wormer. Het Laagpakket van Wormer ligt in het grootste deel van het gebied op -8 m NAP en gaat schuil onder het Hollandveen Laagpakket. Nederzettingen van de Swifterbantcultuur worden op dit niveau niet verwacht. Wel kunnen resten gerelateerd aan de Swifterbant-nederzettingen op de nabij gelegen rivierduinen voorkomen. Hierbij valt te denken aan visfuiken en visweren, toevallige of rituele deposities en nederzettingsafval in het Hollandveen Laagpakket en eventuele (rest)geulen in het Laagpakket van Wormer.

De aanwezigheid van de 'magnetometer'-geulen is bevestigd door de boringen. Vooral de sedimenten die in boring 09 (beddingafzetting) en boring 10 (bedding- en gerijpte oeverafzettingen met bodem) zijn aangetroffen, corresponderen met het magnetometer-beeld dat hier een grote geul van het Vecht-Ussel-systeem voorkomt. De boringen 06, 07 en 08 corresponderen met de verwachte gradatie van komgebied (06) naar oever (08) van een geul; in de eigenlijke geul is hier niet geboord.

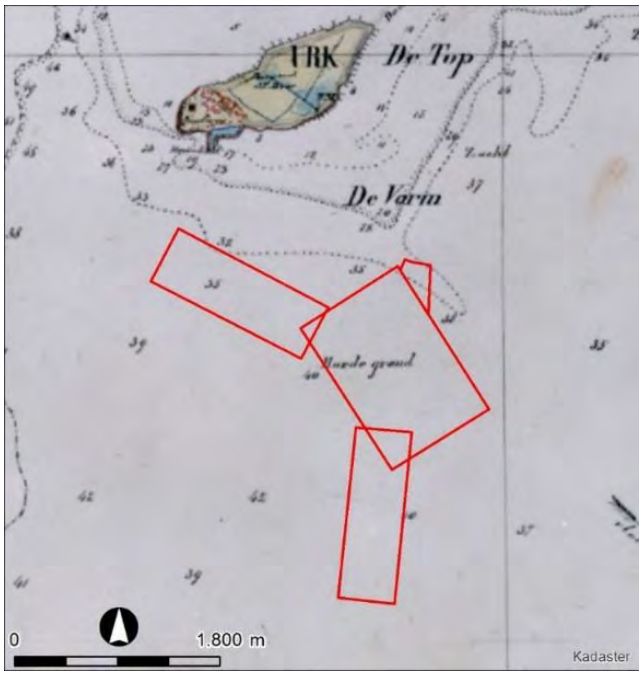
Het booronderzoek heeft verder uitgewezen dat plaatselijk in het gebied het dekzandlandschap met goed geconserveerde veldpodzol-bodems intact bewaard is gebleven. In de top van dit dekzandlandschap kunnen kampplaatsen van jagers en verzamelaars uit het Laat Paleolithicum en Mesolithicum bewaard zijn gebleven. Dit geldt eveneens voor de rivieroever met intacte kleibodem die op -11.8 m NAP is aangetroffen. Het opsporen van dergelijke veelal kleine kampplaatsen met geringe vondstdichtheid is in de praktijk lastig uitvoerbaar. Op basis van de maximale ontgravingsdiepte treedt naar verwachting geen verstoring van de archeologische niveaus plaats. Daarom wordt geadviseerd om het gebied vrij te geven voor de geplande ontwikkeling.

5.3.1.3 Cultuurhistorie

Historische geografie

Op oud kaartmateriaal ligt het plangebied ten zuiden van het eiland Urk en bestaat geheel uit water (Zuiderzee) (zie *figuur 5-27*). Met de komst van de Noordoostpolder wordt de huidige Zuidermeerdijk aangelegd en krijgt het plangebied zijn huidige vorm in de jaren 1936 – 1942 (zie *figuur 5-28*).

Het plangebied zelf is niet gelegen ter hoogte van het voormalige eiland Urk. Waardevolle cultuurhistorische historische waarden ter hoogte van het plangebied zijn de Zuidermeerdijk en de rechtlijnige verkaveling binnendijks.



Figuur 5-27 Ligging plangebied op topografisch-militaire kaart ca. 1870 (bron: kadaster)

Figuur 5-28 Topografische kaart plangebied ca. 1955 met globale ligging plangebied (bron: www.topotijdreis.nl)

Historische bouwkunde

Afgezien van Urk is het gebouwde erfgoed in de Noordoostpolder jong en dreigt vanwege het hoge ontwikkelingstempo van de IJsselmeerpolders (nog) niet de erkenning te krijgen die nodig is voor effectieve bescherming. Het heeft daarentegen wel de potentie om een belangrijke rol te spelen voor de identiteit van de inwoners van Flevoland. Veel gebouwd erfgoed heeft betrekking op de bijzondere poldergeschiedenis: de boerderijen en landarbeiderswoningen met karakteristieke erfbeplantingen in de voor de landbouw bestemde Noordoostpolder, de gemalen die gebruikt zijn voor de, diverse waterbouwkundige werken en de inrichting van de dorpen en steden die de twintigste-eeuwse denkbeelden weerspiegelt over steden- en woningbouw.

Figuur 5-29 Locatie rijksmonumenten in de nabijheid van het plangebied

In het plangebied van de MSNF zijn geen rijksmonumenten aanwezig die beschermd zijn in het kader van de Erfgoedwet. Wel bevindt zich een groot aantal monumenten (meer dan 30) in de kern van Urk. De dichtstbij gelegen rijksmonumenten bevinden zich op ca. 1 km afstand en betreffen:

- Gemaal Visserink te Domineesweg 33 e. Monumentnummer: 515898
- Sluiswachtershuisje, Domineesweeg 33 h, 515901
- Schotbalkenloods Domineesweg 33 F, Monumentnummer: 515900
- De Urkersluis Domineesweeg 33 h, 515899

Er liggen geen beschermde gemeentelijke monumenten in de nabijheid van het plangebied.

Figuur 5-30 Links: Gemaal Visserink, rechts: Sluiswachtershuisje, Schotbalkenloods en Urkersluis

5.3.2 Autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van landschap, archeologie en cultuurhistorie zijn er geen autonome ontwikkelingen in scenario A. De referentiesituatie in dit scenario is dan ook gelijk aan de huidige situatie. In scenario B wordt achter de dijk Port of Urk gerealiseerd. Deze ontwikkeling kan invloed hebben op de effecten van de MSNF op het aspect landschap.

5.4 Natuur

5.4.1 Huidige situatie

In 2016 is een natuurtoets en passende beoordeling uitgevoerd voor het provinciaal inpassingsplan en het MER, waarbij het planvoornemen is getoetst aan destijds geldende wetgeving. Met invoering van de Wet natuurbescherming en het verstrijken van de tijd is de natuurtoets en de passende beoordeling uit 2016 verouderd. Daarom is een nieuwe geactualiseerde natuurtoets en passende beoordeling opgesteld.

Op basis hiervan is in het hiernavolgende achtereenvolgens ingegaan op Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland en beschermde soorten.

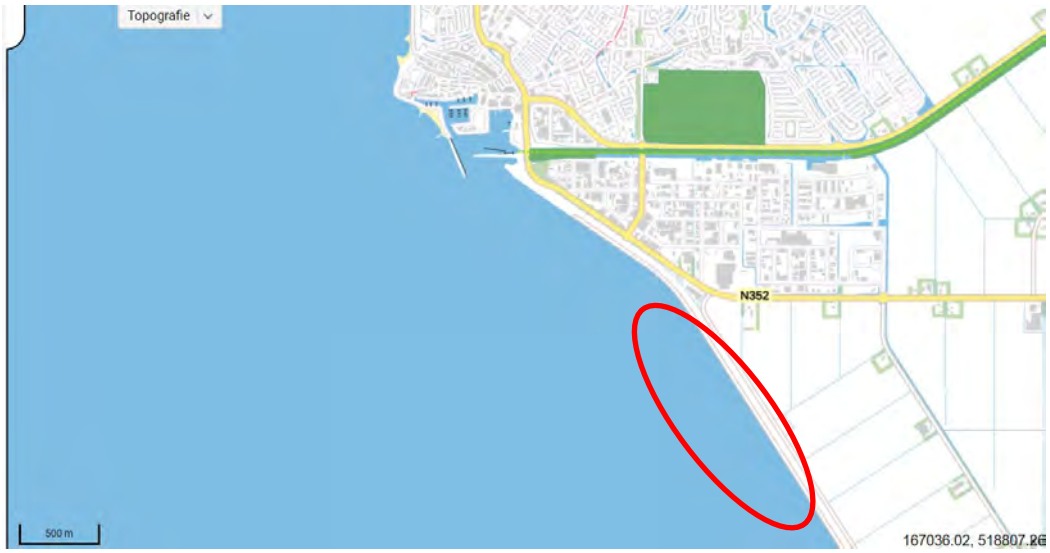
Natura 2000

Het plangebied voor de MSNF is gelegen in Natura 2000-gebied 'IJsselmeer'. De ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebied is weergeven in onderstaande figuur. Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Voor de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. Indien significante effecten op voorhand niet kunnen worden uitgesloten dient een passende beoordeling te worden opgesteld.

Figuur 5-31: Ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebied.

Natuurnetwerk Nederland

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is op circa 1.300 meter ten noordwesten van het plangebied (figuur 5-32)



Figuur 5-32: Ligging van het NNN (groen gearceerd) ten opzichte van het plangebied (globaal rood omlijnd) (Bron: website Provincie Flevoland)

Soortenbescherming

Op basis van bureauonderzoek en terreinbezoek is per soortgroep de eventuele (kans op) aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied in beeld gebracht.

Vogels

Uit bureauonderzoek blijkt dat er in de omgeving van het projectgebied een aantal vogelsoorten waargenomen is met een jaarrond beschermd nest. Bij aantasting of verwijdering van vaste rust- en verblijfplaatsen van deze vogels dient altijd een ontheffing te worden aangevraagd. In het plangebied zijn deze niet aangetroffen tijdens het terreinbezoek.

De aanwezige vegetatie op en langs de binnendijkse watergang biedt een mogelijke broedbiotoop voor algemene broedvogelsoorten als de graspieper, wilde eend, meerkoet en dergelijke. Tijdens het broedseizoen zijn algemene broedvogelsoorten beschermd.

Zoogdieren

Vleermuizen

Tijdens het soortgericht onderzoek in 2016 (en aangevuld in 2020) zijn binnen het plangebied van de MSNF de volgende vleermuissoorten aangetroffen:

- Ruige dwergvleermuis;
- Gewone dwergvleermuis;
- Rosse vleermuis;
- Laatvlieger;
- Meervleermuis;

- Tweekleurige vleermuis;
- Kleine dwergvleermuis;
- Watervleermuis.

De waarnemingen in het gebied laten een uiteenlopend gebruik van het plangebied zien, namelijk foerageergebied, vliegroute tussen foerageergebied en verblijfplaats, en migratieroute tussen winterverblijf en zomerverblijfplaatsen. Indien de aanleg en het gebruik van de MSNF leidt tot effecten op het leefgebied van vleermuizen dient daarvoor een ontheffing te worden aangevraagd. Mogelijke effecten dien te worden gemitigeerd.

De aanwezigheid van overige zoogdieren in het plangebied en het omliggende landschap wordt zeer onwaarschijnlijk geacht. Dit door de ligging en het karakter van het gebied. Er is weinig vegetatie en vegetatiestructuur aanwezig en op een klein aantal bomen langs de Domineesweg zijn er geen houtopstanden aanwezig.

Er zijn enkele waarnemingen van de otter bekend in de omgeving van het plangebied. Dit zijn waarschijnlijk zwervende individuen. Er is geen vaste otterpopulatie bekend in de omgeving van Urk. In het plangebied of omgeving van het plangebied is geen geschikt leefgebied voor de otter aanwezig met mogelijkheden voor dagrustplaatsen. De vegetatie op en achter de dijk wordt gevormd door relatief monotoon grazig weiland en ontbreekt bosachtig karakter. Tevens is door de afwezigheid van ruige oevervegetatie er geen optimaal foerageergebied voor de otter aanwezig.

Reptielen en amfibieën
In de buurt van het plangebied komen de meerkikker en de rugstreeppad voor. Het plangebied wordt echter niet als essentieel leefgebied beschouwd door de karakter van het gebied. Op bouwterreinen komt de rugstreeppad vaak voor, het is daarom niet uitgesloten dat de rugstreeppad zich ten tijde van de werkzaamheden in het plangebied zal begeven.

Vissen
Het plangebied ligt gedeeltelijk in het IJsselmeer en daarnaast liggen er enkele smalle watergangen binnen het plangebied. De kleine modderkruiper en rivierdonderpad uit eerder Natuurtoets (Antea Group, 2016) zijn inmiddels vrijgesteld. Wel geldt voor deze soorten, net als voor alle soorten, de zorgplicht.

Vlinders, Libellen en overige soortgroepen
Door de ligging, het karakter de beperkte variatie in plantsoorten in het plangebied en het omliggende terrein wordt de aanwezigheid van beschermde soorten vlinders, libellen en overige soortgroepen uitgesloten.

Flora
Er zijn tijdens het terreinbezoek geen beschermde plantensoorten waargenomen en worden in verband met het karakter van het plangebied ook niet verwacht. De dijkvegetatie bestaat voornamelijk uit gras met op sommige plaatsen andere soorten zoals duizendblad, brandnetel en reigersbek. Langs de binnendijkse watergangen groeit onder ander fluitenkruid.

Samenvatting beschermde soorten
De aanwezigheid van beschermde soorten is in hiernavolgende tabel samengevat.

Tabel 5-3: Aanwezigheid van (mogelijk) beschermde soorten in het plangebied

Soort	Beschermingsregime	Aanwezigheid	Toelichting
	Artikel 3.1	Mogelijk	Broedgevallen kunnen binnen het plangebied voorkomen
	Artikel 3.5	Aangetoond	Vliegroutes en foerageergebied
	Artikel 3.5	Mogelijk	Kan sporadisch voorkomen, geen essentieel leefgebied
	Artikel 3.5	Mogelijk	Kan voorkomen tijdens de werkzaamheden, geen essentieel leefgebied

5.4.2 Autonome ontwikkelingen

In het cumulatieonderzoek in de passende beoordeling zijn ontwikkelingen meegenomen die al zijn vergund maar nog niet gerealiseerd en/of in uitvoering. In beginsel is de datum van de verlening van de in geschil zijnde Wnb-vergunning bepalend voor de vraag welke andere projecten een onzekere toekomstige gebeurtenis zijn, tenzij een besluit op bezwaar is genomen. In dat laatste geval is de datum van het besluit op bezwaar bepalend.

Als onderdeel van de autonome situatie voor scenario A zijn de volgende projecten geïnventariseerd:

1. Versterking van de Afsluitdijk
2. Realisatie vismigratierivier in de Afsluitdijk
3. Aanpassing van het sluizencomplex Kornwerderzand inclusief vaargeulverdieping
4. Windpark Friesland
5. Port of Urk

De bovenstaande autonome ontwikkelingen maken ook deel uit van de autonome situatie in scenario B, daarnaast is daarbij ook de ontwikkeling van Port of Urk onderdeel van de autonome situatie.

5.5 Verkeer

5.5.1 Huidige situatie

Verkeerstructuur en –intensiteiten

Voor de ontwikkeling van de MSNF is vooral de Domineesweg van belang als ontsluitingsweg. De Domineesweg is een provinciale weg met één rijbaan met in beide richtingen één rijstrook, zonder rijbaanscheiding (tussen rotonde Ensgat en A6), die wordt gebruikt door gemengd verkeer (dus inclusief landbouwverkeer). Verder naar het westen (richting Urk) heeft de Domineesweg een dubbele asmarkering inclusief een kleine strook betonverharding (contrasterend). Dit vergroot de scheiding tussen de rijbanen. De Domineesweg heeft op dit wegvak enkele aansluitingen buiten de voorrang.

De verkeersituatie rondom het plangebied is in beeld gebracht door middel van een verkeersonderzoek. Op een vijftal locaties zijn de intensiteiten op wegvakniveau nader

onderzocht (tabel 5-4 en figuur 5-33). Daarbij is getoetst op de IC-verhouding in zowel de ochtendspits als avondspits. De IC-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Hoe hoger de IC-verhouding, des te slechter de doorstroming. Bij een IC-verhouding van 0,80 en hoger is sprake van filevorming. De maximale theoretische IC-verhouding is 1,00.

tabel 5-4: Overzicht meetpunten

Wegvaknummer	Beschrijving wegvak
1	Sluisweg (Urkerweg – Domineesweg)
2	Meep (Urkerweg – Vliestroom)
3	Domineesweg (Meep – Westwal)
4	Domineesweg (MSNF – Ensgat)
5	Domineesweg (Karel Doormanweg – A6)

Figuur 5-33: Locatie meetpunten onderzochte wegvakken

Voor provinciale wegen met gemengd verkeer met een etmaalintensiteit van meer dan 12.000 motorvoertuigen per werkdag geeft het provinciale beleid aan dat moet worden onderzocht of er alternatieve routes voor het langzaam verkeer aangelegd moeten worden. Theoretisch gezien kunnen de betreffen de provinciale wegen maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De Domineesweg is vanuit de provincie Flevoland aangewezen als provinciale weg met gemengd verkeer, dus met een totale etmaalintensiteit van maximaal 12.000 motorvoertuigen. Conform beleid van de provincie Flevoland moeten als de intensiteiten boven de 12.000 mvt/etm uitkomen maatregelen genomen worden voor landbouwverkeer. Doordat momenteel landbouwverkeer is toegestaan op de Domineesweg is de maximale capaciteit lager dan theoretisch mogelijk in verband met de verkeersveiligheid.

Naast de wegvakken zijn vier kruispunten beoordeeld (tabel 5-5 en figuur 5-34). Het betreffen voorrangskruispunten en rotondes.

Tabel 5-5: Overzicht kruispunten en rotondes

Kruispuntnummer	Beschrijving kruispunt	Kruispunttype

1	Domineesweg - Meep	Rotonde
2	Domineesweg – Westwal	Voorrangskruispunt
3	Domineesweg – MSNF	Voorrangskruispunt
4	Domineesweg- Ensgat- Zuidermeersweg – Oostelijke randweg	Rotonde

Figuur 5-34: Locaties onderzochte kruispunten

Voor rotondes geldt een verzadigingsgraad, indien deze hoger ligt dan 0,80 dan betekent dit dat er structureel wachtrijvorming voor de rotonde plaats vind. Dit is ongewenst voor de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid.

Voorrangskruispunten worden beoordeeld op basis van de gemiddelde wachttijd. Een gemiddelde wachttijd langer dan 20 seconden wordt aangeduid als niet goed. Dit betekent niet per definitie dat de doorstroming in het geding komt, echter komt de verkeersveiligheid wel in gevaar doordat de kans groter wordt dat verkeersdeelnemers grotere risico's gaan nemen bij het oprijden van een kruispunt.

Scheepvaart

Het IJsselmeer wordt veel gebruikt voor recreatievaart. Dit is in principe overal mogelijk waar de waterdiepte dit toelaat. De drukbevaren beroepsvaarroutes worden zoveel mogelijk gemeden door de recreatievaart.

De grote watersport concentreert zich op een aantal (niet betonde) vaarroutes tussen havens onderling en tussen havens en sluizen. Kleine watersport (open zeilboten, speedboten, windsurfen) vindt overal in het IJsselmeer plaats, behalve waar het verboden is (dat betreft met name de ondiepe oeverzones langs de Friese kust).

In het IJsselmeer zijn er enkele belangrijk doorgaande recreatie verbindingen. Dit zijn de routes uit de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN) van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Ter hoogte van het plangebied betreft dit een verbindingsroute voor zowel zeil- als motorboten (categorie ZAM) en een motorbootroute (categorie BM) (figuur 5-35).

	Zeil- en motorbootroute			Motorbootroute		
	Categorie	mast-hoogte	diep-gang	Categorie	opbouw-hoogte	diep-gang
Verbindings-water	AZM	30,00	2,10	AM	HNVJH[1]): per route beoordelen met minimum 3,40m.	1,65
Ontsluitings-water	BZM	30,00	1,90	BN	HNVJH[1]): per route beoordelen met minimum 2,75m.	1,50
Ontsluitings-water met door-vaartbeperkingen	CZM DZM	komen niet voor, aanpassing niet nodig		CN	2,75	1,40
				DN	2,40	1,10

Figuur 5-35: Uitsnede kaart beleidsvisie recreatietourvaart Nederland 2008; Basistourvaartnet.

Urk is daarnaast gelegen aan het Botterak. Deze vaarweg is onderdeel van de vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM), geschikt te maken voor klasse Va schepen rond 2023 (projectenboek Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport: MIRT), en takt aan op de hoofdvaarweg Amsterdam-Lelystad-Lemmer-Delfzijl. Via deze hoofdvaartweg is Urk verbonden met de zeehavens.

Overige verkeersaspecten

Aan de zijde van het IJsselmeer bevindt zicht ter hoogte van de Zuiderzeekdijk een fietspad. Het fietspad maakt onderdeel uit van het fietsknopennetwerk (figuur 5-36) en verbindt Urk met het knooppunt ter hoogte van de A6.

Figuur 5-36: Fietsknooppuntennetwerk [www.route.nl]

Parkeren en openbaar vervoer zijn in de huidige situatie niet relevant. De dichtstbijzijnde bushalte is gelegen aan Marsdiep op het bedrijventerrein Zwolsche Hoek (op enkele honderden meters afstand).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het aantal ongevallen voor de Domineesweg geïnventariseerd. Voor de periode van 1 januari 2014 – 31 december 2019 zijn in totaal 21 verkeersongevallen geregistreerd. Op de Domineesweg zijn daarbij in totaal twee gewonden gevallen en één dodelijk slachtoffer. Deze ongevallen hebben allen plaatsgevonden op het wegvak tussen de rotonde Ensgat en de A6.

5.5.2 Autonome ontwikkelingen

Naast de ontwikkeling van de MSNF is er een aantal autonome ontwikkelingen op Urk. De grootste autonome ontwikkelingen hebben betrekking op de realisatie van de woningbouwontwikkeling Zeeheldenwijk. Voor de Zeeheldenwijk is uitgegaan van de realisatie van 1.100 woningen in 2031. Voor het bedrijventerrein Port of Urk in scenario B is uitgegaan van een omvang van 90 hectare en 1.930 arbeidsplaatsen.

Intensiteiten

De intensiteiten in de autonome situatie in 2031 zijn weergeven in tabel 5-6. In tabel 5-7 zijn ook de IC-verhouding per wegvak weergeven.

Tabel 5-6: Intensiteit gemiddelde werkdag autonoom 2031

Wegvak-nummer	Wegvak	Intensiteit (maatgevend per etmaal)
1	Sluisweg (Urkerweg – Domineesweg)	5.300
2	Meep (Urkerweg – Vliestroom)	8.400
3	Domineesweg (Meep – Westwal)	8.000
4	Domineesweg (MSNF – Ensgat)	8.000
5	Domineesweg (Karel Doormanweg – A6)	14.700

tabel 5-7: IC-verhoudingen per wegvak autonoom 2031

Wegvak-nummer	Wegvak	Ochtendspits	Avondspits
1	Sluisweg (ri. Urkerweg)	0,15	0,24
	Sluisweg (ri. Domineesweg)	0,19	0,17
2	Meep (ri. Urkerweg)	0,15	0,56
	Meep (ri. Domineesweg)	0,42	0,26
3	Domineesweg (ri. Westwal)	0,27	0,27
	Domineesweg (ri. Meep)	0,23	0,35
4	Domineesweg (ri. Ensgat)	0,28	0,29
	Domineesweg (ri. MSNF)	0,26	0,34
5	Domineesweg (ri. A6)	0,51	0,42
	Domineesweg (ri. Karel Doormanweg)	0,38	0,59

In de autonome verkeerssituatie voor het jaar 2031 is er geen doorstromingsknelpunt op basis van de kruispuntberekeningen op en rondom Urk. De berekende IC-verhoudingen liggen (ruim) onder de grens van 0,80. De berekende intensiteiten op het drukste deel van de Domineesweg overschrijden de gestelde provinciale grenswaarde van 12.000 mvt/etm op een wegvak. De weg voldoet daardoor niet meer aan de provinciale richtlijnen. In de huidige situatie zijn er in totaal 9.700 mvt/etm op het drukste deel van de Domineesweg. Met de autonome verkeersgroei neemt de verkeersintensiteit toe met 5.000 mvt/etm tot in totaal 14.700 mvt/etm. Deze toename wordt met name veroorzaakt door de aanleg van de Zeeheldenwijk, waarvan een aanzienlijk deel van het verkeer gebruik zal gaan maken van de Domineesweg als ontsluitingsroute.

Kruispunten

Voor de autonome situatie 2031 zijn ook voor de kruispunten de doorstromings- en verkeersveiligheidseffecten onderzocht. Omdat het kruispunt Domineesweg – MSNF nog niet bestaat en pas wordt aangelegd bij ontwikkeling van de MSNF is deze niet meegenomen, dit wordt in de plansituatie in hoofdstuk 6 meengenomen in de effectbeoordeling. In de autonome verkeerssituatie is nog sprake van de MSNF en het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk.

Onderstaande tabel weergeeft de verzadigingsgraad van twee rotondes. Bij een verzadigingsgraad van boven de 0,80 ontstaan er doorstromingsproblemen op de desbetreffende rotonde.

tabel 5-8: Verzadigingsgraad rotondes autonoom 2031

Kruispunt	Beschrijving kruispunt	Verzadigingsgraad ochtendspits	Verzadigingsgraad avondspits
1	Domineesweg – Meep	0,23	0,31
4	Domineesweg – Ensgat – Zuidermeerweg – Oostelijke randweg	0,49	0,62

De verzadigingsgraad van de beide rotondes Domineesweg – Meep blijven onder de grenswaarde van 0,80.

Het kruispunt Domineesweg – Westwal is een voorrangskruispunt. Hiervoor geldt een maximaal geaccepteerde gemiddelde wachttijd van 20 seconden. Als de wachttijd langer wordt dan 20

seconden komt de verkeersveiligheid en daarnaast ook de doorstroming in gevaar. In onderstaande tabel staan de gemiddelde wachttijden voor de ochtendspits en de avondspits.

tabel 5-9: Gemiddelde wachttijd voorrangskruispunt autonoom 2031

Kruispunt	Beschrijving kruispunt	Gem. wachttijd ochtend-spits	Gem. wachttijd avondspits
2	Domineesweg – Westwal	<15 s	< 15 s

Het voorrangskruispunt Domineesweg –Westwal blijft onder de maximaal geaccepteerde gemiddelde wachttijd van 20 seconden in zowel de ochtend- als avondspits. In de autonome verkeersontwikkeling voldoet dit kruispunt aan de doorstromingsrichtlijnen in het prognosejaar 2040.

Conclusie verkeer (autonome ontwikkeling tot 2031)

In de autonome verkeerssituatie 2031 op Urk voldoet het algemene verkeersbeeld. Er is één aandachtspunt op het gebied van de verkeersdoorstroming, namelijk het wegvak van de Domineesweg tussen Urk en A6.

In de autonome situatie worden op deze locaties de grenswaarde van 12.000 mvt/etm overschreden, waardoor de verkeersveiligheid en de doorstroming in het geding kunnen komen. Naast de capaciteit in de spitsen is voor gemengde provinciale wegen (langzaam en snelverkeer op de provinciale weg) de grenswaarde vastgesteld op 12.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op een wegvak. De berekende intensiteiten op de Domineesweg overstijgen deze grens (14.700 mvt/etm) en maar nog wel (ruim) onder de gestelde norm van 20.000 mvt/etm (bij niet gemengd verkeer). Volgens de provinciale normen mag het landbouwverkeer dus niet meer op de rijbaan rijden.

In de huidige situatie (op basis van verkeerstellingen 2019) zijn er in totaal 9.700 mvt/etm geteld op het drukste deel van de Domineesweg. Dit betekent dat met de autonome verkeersgroei de verkeersintensiteit toeneemt met 5.000 mvt/etm. Deze toename wordt voor een groot deel veroorzaakt door de aanleg van de Zeeheldenwijk, waarvan een aanzienlijk deel van het verkeer gebruik zal gaan maken van de Domineesweg als ontsluitingsroute. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt derhalve dat er op Urk bij de autonome verkeersgroei in 2031 enkele aandachtspunten zullen ontstaan. Het belangrijkste aandachtspunt is de toename van het verkeer op de Domineesweg. Door de toename van verkeer op de Domineesweg, zal zowel in de autonome verkeerssituatie als in de plansituatie deze provinciale weg niet meer voldoen aan de gestelde normen voor de maximale intensiteit. Bij de autonome verkeersgroei wordt de grens voor gemengd verkeer (12.000 mvt/etm) ruimschoots overschreden en ook de grens voor niet-gemengd verkeer (20.000 mvt/etm). Voor de plansituatie geldt dit – zie paragraaf 6.5 - ook. Echter is de bijdrage van MSNF klein op de verkeerstoename op de Domineesweg (1% op de Domineesweg richting de A6). De ontwikkeling van de MSNF leidt niet tot negatieve gevolgen in de doorstroming op de Domineesweg. Andere ontwikkelingen, Zeeheldenwijk en Port of Urk, hebben een veel grotere bijdrage op de verkeersdruk op de Domineesweg en de kruispunten. Echter is de verwachting dat in 2031 de afwikkeling van het verkeer om de diverse rotondes en kruispunten nog voldoende is om al het extra verkeer te kunnen verwerken.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt aanbevolen het aantal voorrangskruispunten op de Domineesweg te minimaliseren. Voor het kruispunt Domineesweg – MSNF is nog geen

kruispunttype bepaald. Een voorrangskruispunt op een drukke weg met een hogere snelheid wordt niet aangeraden in verband met de verkeersveiligheid. Ook wordt aanbevolen het gemengd verkeer op de Domineesweg niet meer toe te staan zodat snelheidsverschillen verkleind worden en de kans op oneigenlijk gedrag wordt geminimaliseerd.

Tijdens een bestuurlijk overleg op 18 juli 2018 hebben de portefeuillehouders van de gemeenten Urk, Noordoostpolder en de provincie Flevoland aangegeven dat een oostelijke randweg de voorkeur verdient, omdat naast de oplossing van de aandachtspunten op de Domineesweg, de ontsluiting van Urk en een groot deel van het zuidwestelijk deel van de Noordoostpolder verbetert. Daarbij is de ambitie uitgesproken de weg zo spoedig mogelijk te realiseren. Op 2 en 9 oktober 2018 is deze afspraak bekrachtigd in de colleges van de gemeenten Urk en Noordoostpolder en de provincie. In 2019 hebben partijen gezamenlijk opdracht gegeven voor een verkenning naar deze randweg. Omdat een oostelijke randweg als oplossingsrichting een grote impact heeft op het gebied is er een brede integrale verkenning uitgevoerd, waarbij naast de verkeerskundige aspecten ook gekeken zal worden naar de inpasbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en meekoppelkansen in het gebied. Deze verkenning ‘nieuwe Ontsluitingsweg’ is inmiddels vastgesteld door de provincie en de betrokken partijen starten samen een planstudie. Uit de verkenning volgt dat met een oostelijke randweg een netwerk van wegen ontstaat waarbij verkeer van en naar Urk op een evenwichtige en logische manier wordt verdeeld over radialen die aansluiten op de randweg. Met de realisatie van de randweg neemt de verkeersintensiteit op de Domineesweg niet substantieel toe waardoor doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd zijn en er geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Aangezien er nog vervolgonderzoek moet plaatsvinden en er nog geen besluitvorming is met betrekking tot de oostelijke randweg, is deze nog niet opgenomen in de verkeersmodellen. Het effect van de oostelijke randweg is daarmee ook nog niet inzichtelijk gemaakt. Aannemelijk is dat de oostelijke randweg zal leiden tot verlichting van de verkeersdruk op de Domineesweg. Daarmee zal zowel de doorstroming als ook de verkeersveiligheid naar verwachting verbeteren op de Domineesweg.

Scheepvaartverkeer

Op basis van de informatie van de Uitvoeringsstrategie Vaarwegen provincie Flevoland (2013) is de verwachting dat het gebruik van de verschillende provinciale vaarwegen door zowel de beroepsvaart als recreatievaart zal stabiliseren of afnemen. Op basis hiervan worden op de vaarwegen van het IJsselmeer geen grote veranderingen verwacht qua intensiteiten.

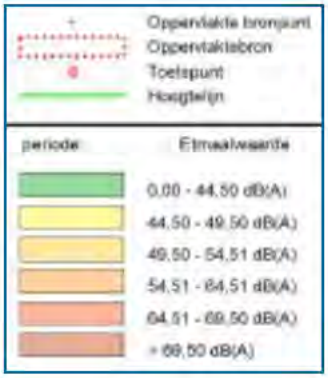
5.6 Geluid

Ten behoeve van het MER en het Inpassingsplan is een akoestisch onderzoek. Onderstaand is ingegaan op de relevante geluidbronnen in de huidige situatie en voor de autonome ontwikkeling. Er is daarbij gekeken naar twee scenario’s (zonder en met port of Urk). In deze paragraaf is alleen de situatie van scenario A (zonder Port of Urk) beschreven. In de effectbeschrijving in paragraaf 6.6 zijn beide scenario’s meegenomen.

Industrielawaai

In de huidige en autonome situatie is met betrekking tot industrielawaai het bedrijventerrein Zwolsche Hoek relevant. In de bijlage 3 van het akoestisch onderzoek zijn de berekende geluidbelastingen voor industrie weergegeven als gevolg van het bedrijventerrein Zwolsche Hoek

in de huidige en autonome situatie. In dit onderzoek is voor Zwolsche Hoek (ca. 97 hectare) uitgegaan van een milieucategorie 4.2 De geluidcontouren zijn weergegeven in *figuur 5-37*.
In tabel 5-10 is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangeven welke woningenaantallen per geluidklasse aan de orde zijn in de huidige en autonome situatie als gevolg van industrielawaai. De aantallen voor de huidige situatie komen overeen met die voor de autonome situatie, omdat geen ontwikkelingen voorzien zijn binnen Zwolsche Hoek.



Figuur 5-37 Geluidcontouren Industrielawaai Zwolsche Hoek [Antea Group, 2016, bijlage 3]

Tabel 5-10 Overzicht aantal woningen per geluidklasse huidige en autonome situatie - Industrie [Antea Group, 2016]

L_{etm} in dB(A)	Aantal adrespunten	
	Huidig 2016	Autonoom
<45	27	27
45-49	4	4
50-54	8	8
55-64	11	11
65-69	14	14
>= 70	8	8
Totaal	**72**	**72**

Wegverkeerslawaai

In de huidige en autonome situatie is met betrekking tot wegverkeerslawaai de Domineesweg N352 relevant. In onderstaande tabel en grafiek is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangegeven welke woningaantallen per geluidklasse aan de orde zijn in de huidige en autonome situatie. Dit zijn de gegevens uit de MER uit 2016.

tabel 5-11: Overzicht aantal woningen per geluidklasse en autonome situatie- wegverkeer [Antea Group, 2016]

L_{etm} in dB(A)	Aantal adrespunten	
	Huidig 2016	Autonoom
<43	31	29
43-47	9	11
48-52	0	0
53-57	5	1
58-62	23	12
63-67	4	19
68-72	0	0
>= 73	0	0
Totaal	**72**	**72**

Windturbines

In de huidige en autonome situatie zijn de geluidbelastingen als gevolg van de windturbines van belang.

In het akoestisch onderzoek zijn de berekende geluidbelastingen als gevolg van de windturbines voor respectievelijk de huidige situatie 2016 en autonome situatie 2028[15] weergegeven. De contouren zijn weergegeven in *figuur 5-38*.

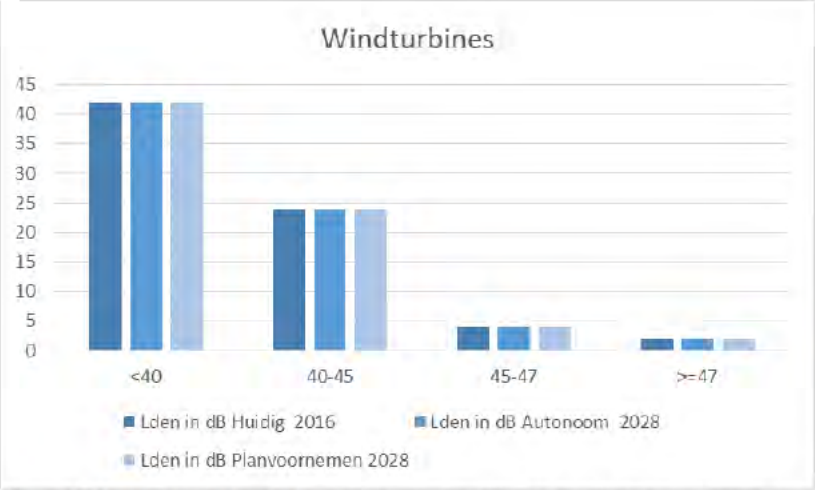
In figuur 5-39 en tabel 5-12 is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangeven welke woningenaantallen per geluidklasse aan de orde zijn. De huidige situatie is gelijk aan de autonome situatie, omdat geen wijzigingen van de huidige situatie voorzien zijn.

[15] Voor de windturbines is gebruik gemaakt van de modelgegevens uit het onderzoek voor het MER 2016, met 2028 als jaartal voor de autonome ontwikkeling. Voor windturbines is er geen verschil tussen 208 en 2031 (bronnen blijven gelijk)

Tabel 5-12 Overzicht aantal woningen per geluidklasse – windturbines [Antea Group, 2016]

L_{den} in dB	Aantal adrespunten	
	Huidig 2016	Autonoom
<40	42	42
40-45	24	24
45-47	4	4
>=47	2	2
Totaal	**72**	**72**

Figuur 5-38 Geluidcontouren geluidbelasting als gevolg van windturbines autonome situatie 2028 [Antea Group, 2016]



Figuur 5-39 Overzicht aantal woningen per geluidklasse huidige en autonome situatie– windturbines [Antea Group, 2016]

Gecumuleerde geluidbelasting

De berekende geluidbelastingen voor alle geluidsoorten zijn tot slot bij elkaar opgeteld ($L_{VL,CUM}$) voor zowel de huidige situatie 2016, autonome situatie 2031 als voor het planvoornemen 2031.

In onderstaande tabel is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangeven welke woningenaantallen per geluidklasse aan de orde zijn voor de huidige en autonome situatie. In paragraaf 6.6 wordt nader ingegaan op de gecumuleerde geluidbelasting met het planvoornemen (de realisatie van de MSNF).

Tabel 5-13 Overzicht aantal woningen per geluidklasse – gecumuleerd $L_{VL,CUM}$

$L_{VL,CUM}$ in dB(A)	Aantal adrespunten	
	Huidig 2016	Autonoom
<43	0	0
43-47	0	0
48-52	9	9
53-57	7	7
58-62	27	8
63-67	7	26
68-72	21	21
>=73	1	1
Totaal	**72**	**72**

Zichtbaar is dat er sprake is van een duidelijke toename in de autonome situatie ten opzichte van de huidige situatie. Dit manifesteert zich in de geluidklasses van 58 dB tot en met 67 dB. De

toename komt als gevolg van een duidelijke verkeerstoename op de Domineesweg (N352). Deze verkeerstoename is weer een gevolg van de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

5.7 Luchtkwaliteit

In het kader van het MER en PIP heeft luchtkwaliteitsonderzoek plaatsgevonden (zie bijlage 4). Hierin zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO_2 en PM10) in beeld gebracht op de locaties in de directe omgeving van het plangebied waar sprake is van langdurige blootstelling. Het gaat daarbij om alle (bedrijfs)woningen in de directe omgeving. In het luchtkwaliteitsonderzoek is inzicht gegeven in de luchtkwaliteit in de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen) in het jaar 2031. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het luchtkwaliteitsonderzoek. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies voor de referentiesituatie weergegeven.
Er is gekeken naar twee scenario's voor de referentiesituatie (zonder en met port of Urk). In deze paragraaf is alleen de situatie van scenario A (zonder Port of Urk) beschreven. In de effectbeschrijving in paragraaf 6.7 zijn beide scenario's meegenomen.

In onderstaande tabellen zijn de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO_2, en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) weergegeven voor de referentiesituatie in 2031. Uit de tabellen blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties van zowel NO_2 als PM_{10} onder de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ liggen. De waarden liggen ook onder de door de WHO geadviseerde concentraties.

Tabel 5-14 Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO_2 in µg/m³ in 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie) (norm is 40 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	Referentie (zonder plan)
Domineesweg 9	12,3	15,1
Domineesweg 26	11	13,7
Domineesweg 21	11	13,7
Domineesweg 24	11	13,7
Domineesweg 23	11	13,5
Domineesweg 19	11	13,2
Domineesweg 26c	11	13,2
Domineesweg 26b	11	13,2
Domineesweg 26a	11	13,1
Domineesweg 16	10,7	13,3

Tabel 5-15 Berekende jaargemiddelde concentraties PM_{10} in µg/m³ in 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie)) (norm is 40 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	Referentie (zonder plan)
Domineesweg 9	17	17,2
Sluisweg 10	15,2	15,3
Sluisweg 2	15,2	15,3
Domineesweg 36a	14,8	15
Domineesweg 16d	14,8	15
Domineesweg 36b	14,8	15
Domineesweg 16b	14,8	15

Zuidoostrak 12b	14,8	15
Domineesweg 16c	14,8	15
Domineesweg 16a	14,8	15

Tabel 5-16: Berekende jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ in µg/m³ 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie)) (norm is 25 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	Referentie (zonder plan)
Sluisweg 10	8,7	8,7
Sluisweg 2	8,7	8,7
Keteldiep 3	8,3	8,4
Domineesweg 38	8,3	8,4
Domineesweg 36b	8,3	8,4
Noordgat 18	8,3	8,4
Keteldiep 17	8,3	8,4
Noordgat 1a	8,3	8,4
Inschot 4a	8,3	8,4
Zuidoostrak 12b	8,3	8,4

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Huidige situatie

Met betrekking tot externe veiligheid is het vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water, spoor en buisleidingen) de risicovolle inrichtingen en de aanwezigheid van de windturbines van belang. Onderstaand wordt hier op ingegaan.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Figuur 5-40 geeft een overzicht van de transportroutes die in de omgeving van het plangebied gelegen zijn. Dit betreffen de N351, de N352, de A6 en de hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze transportaders inclusief aardgas transportleiding liggen op zodanige afstand, dat de locatie buiten het invloedsgebied ligt van een incident met gevaarlijke stoffen.

Figuur 5-40 Uitsnede risicokaart vervoer gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied (rood). (bron: risicokaart).

Over het water (Keteldiep) worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit vervoer kent geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren het groepsrisico is verwaarloosbaar.

Risicovolle inrichtingen

Uit de gegevens van provinciale risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied verschillende risicovolle inrichtingen aanwezig zijn. Figuur 5-41 geeft een uitsnede van de risicokaart met de locatie van de verschillende inrichtingen en de bijbehorende risicocontouren en effectafstanden. Daarnaast zijn er nog twee windturbines ter hoogte van het plangebied gelegen.

Ten noorden van het plangebied bevinden zich aan de Westwal en het Amsteldiep een aantal risicovolle inrichtingen:

- Esso, Westwal 1, LPG-tankstation: het plangebied ligt buiten de 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren en het invloedgebied;
- N.V. Visafslag Urk, Westwal 2, Ammoniakkoelinstallatie: geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied;
- Neerlandia Urk B.V., Amsteldiep 2, Ammoniakkoelinstallatie: Geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied.

Figuur 5-41 Overzicht risicovolle inrichtingen in de omgeving van het plangebied (rood). Risicokaart.

Windturbines

Daarnaast bevinden er zich in de huidige situatie meerdere windturbines langs de dijk. De windturbines zijn in 2015/2016 gerealiseerd door verschillende private partijen (verenigd in de Koepel Windenergie Noordoostpolder) en zijn planologisch mogelijk gemaakt in een Inpassingsplan 'Windenergie langs de dijken van de Noordoostpolder [Ministerie van EZ, 2010]. Het totale project omvatte vijf verschillende locaties. Als onderdeel van de ontwikkeling werden de vijf bestaande turbines op de Zuidermeerdijk gesaneerd.

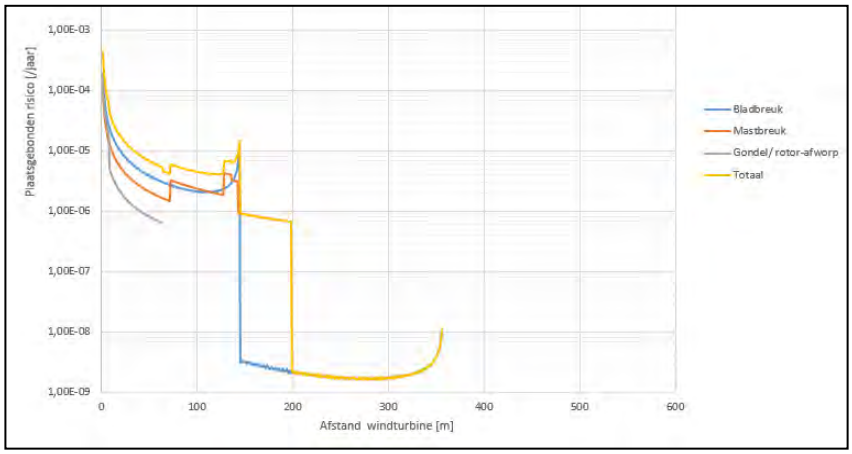
In het onderzoek ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan zijn de externe veiligheids-aspecten beschouwd. Er is geen onderzoek gedaan naar risicocontouren, omdat bij voorbaat duidelijk was dat te beschermen objecten op grote afstand lagen. Nu er objecten geprojecteerd worden nabij de turbines is het relevant om de risicocontouren te onderzoeken. De windturbines die mogelijk zijn gemaakt, betreffen het type Enercon E 126, met een masthoogte van 135 meter[16]. De rotordiameter bedraagt 126 meter. De berekening is uitgevoerd op basis van de specificaties van de fabrikant, de gebruikte specificaties zijn te vinden in onderstaande tabel.

16 De ashoogte bedraagt 139 meter vanwege een vier meter hoog funderingsblok.

Tabel 5-17: Gebruikte specificaties windturbine Enercon E126

MAXIMALE WERPAFSTAND			
Specifieke turbinekenmerken			
	Turbineparameters		
H	Ashoogte	135	m
$\Omega_{nominaal_rpm}$	Nominaal toerental	11,6	rpm
Rz	Afstand zwaartepunt afgebroken bladdeel tot rotor centrum	20	m
Resultaat			
	Rekenresultaat model zonder luchtkrachten		
	Maximale werpafstand bij nominaal toerental	144	m
	Maximale werpafstand bij overtoeren	357	m
Vaste modelparameters			
	Faalfrequentie bladbreuk nominaal toeren	8,4E-04	/jaar
	Faalfrequentie bladbreuk overtoeren	5,0E-06	/jaar
	Turbineparameters		
D	Rotordiameter	126	m
d	Diameter van de toren	5	m
h	Hoogte van de gondel	15	m
l_{max}	Maximale waarde van de lengte en breedte van de gondel	15	m
s	Solidity (opp.bladen/opp. rotor)	0,05	-
Vaste modelparameters			
	Faalfrequentie mastbreuk	1,3E-04	/jaar
	Faalfrequentie gondel/rotor-afworp	4,0E-05	/jaar

Figuur 5-42 geeft de relatie tussen de afstand vanaf de windturbine (in meters) en het risico als gevolg van bladbreuk, mastbreuk of breuk van de gondel/rotor. Hieruit volgt een maximale werpafstand (2x nominaal) van 357 meter. De werpafstand bij nominaal vermogen is 144 meter. De 10^{-6}-contour is 145 meter en de 10^{-5}-contour is 34 meter[17].



Figuur 5-42 Afstanden vanaf windturbine in relatie tot risicocontour Enercon E126

5.8.2 Autonome ontwikkelingen

Ten opzichte van de huidige situatie zijn geen wijzigingen te verwachten ten aanzien van externe veiligheid op basis van autonome ontwikkelingen.
De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) maakt het in principe mogelijk dat nieuwe bedrijven worden gevestigd. Daarvoor gelden de wettelijke kaders en de bepalingen van het bestemmingsplan Port of Urk.

[17] De afstanden worden gemeten vanuit het midden van de turbine of de rand van het bestemmingsplan minus de straal van de windturbine.

5.9 Overige aspecten

Trillingen

In het plangebied is er in de huidige situatie geen sprake van trillingen. De afstand van de doorgaande weg is te groot om trillingen te kunnen veroorzaken als gevolg van vrachtverkeer.

Licht

In de huidige situatie is er vrijwel geen sprake van lichtuitstoot. Zowel het fietspad als de onderhoudsweg binnendijks worden niet verlicht. Wel worden de windturbines s' nachts omwille van de veiligheid middels rode lichten herkenbaar gemaakt voor vliegverkeer.

Kabels en leidingen

De belangrijkste leiding in of in de nabijheid van het plangebied betreft de aardgastransport-leiding (Figuur 5-40). Deze is echter op zeer grote afstand van het plangebied gelegen en is derhalve niet van invloed. Overige kabels en leidingen dienen ter voorbereiding van de realisatiefase nader te worden geïnventariseerd door middel van een Klic-melding. Dit is niet relevant voor de afwegingen in dit MER.

6 Effectbeschrijving en –beoordeling

Leeswijzer
De beschrijving van de milieueffecten wordt in dit hoofdstuk per milieuaspect toegelicht. Hierbij is de volgende opzet gevolgd:

- In de paragraaf 'criteria' wordt beschreven welke criteria zijn gehanteerd bij de effectbeschrijving. Deze komen overeen met hetgeen opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- Vervolgens worden per milieuaspect de effecten van het voornemen beschreven. Er is hierbij een vergelijking gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie, de situatie van het gebied zonder de planontwikkeling.
- Tot slot is op basis van de effectbeschrijving per thema een beoordeling gegeven. De effecten zijn beoordeeld op een kwalitatieve schaal en vergeleken met de referentiesituatie. De effectbeoordelingen per thema worden gedaan voor scenario A. Mogelijke effectverschillen ten opzichte van het MER uit 2016 en door de ontwikkeling van scenario B worden na de effectbeoordeling toegelicht.

6.1 Bodem

6.1.1 Criteria

Bij bodem wordt zowel ingegaan op de effecten op de bodemopbouw, bodemkwaliteit als grondverzet en grondstromen. Om de effecten in beeld te brengen worden de volgende criteria beschouwd:

Tabel 6-1 Beoordelingskader bodem

Thema	Aspect	Criteria
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden
		Effecten op bodem door afgraving/ophoging
		Effecten op bodem door zettingen
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen

De aspecten en criteria worden beoordeeld conform de werkwijze zoals beschreven in hoofdstuk 4.

6.1.2 Effectbeschrijving

Bodemopbouw
Effecten op aardkundige waarden
De landzijde van het plangebied is aangemerkt als aardkundig waardevol. Deze waarden worden niet aangetast door de voorgenomen ingreep, omdat in het gebied niet wordt gegraven of wordt verstoord. Het is binnen de kernzone van de dijk niet mogelijk om bouwwerken te plaatsen. Wel wordt er een ontsluitingsweg mogelijk gemaakt. Hiervoor wordt grond aangebracht en wordt voor een groot deel de bestaande infrastructuur gebruikt (opwaardering binnendijkse weg). Ook

de Zuidermeerdijk wordt niet vergraven. Samengevat is er derhalve geen sprake van aantasting van de bodem. Dit is niet onderscheidend tussen de varianten.

Effecten op bodem door afgraving/ophoging

Het buitendijkse haventerrein wordt gerealiseerd door het plaatsen van damwanden en het vullen van zand. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen. Het haventerrein wordt tot ca. NAP + 1,55 en 2,25 m opgehoogd. Daarnaast wordt voor het creëren van voldoende golfluwte een golfbreker aangelegd voor de haven. De exacte locatie hiervan en de vormgeving van de golfbreker dient nog nader uitgewerkt te worden in het ontwerpproces. Er zijn nog veel verschillende opties mogelijk, zoals een traditionele vormgeving bestaande uit een zandkern en stortsteen tot het gebruik van geotubes[18]. Het uitgangspunt voor het MER is dat de golfbreker en haven voldoen aan de wettelijke vereisten.

In verband met de realisatie van de haven is daarnaast sprake van baggerwerkzaamheden om het havenbekken en de vaargeulen op voldoende diepte te krijgen en houden. Hierbij is de uitvoeringsmethode belangrijk. Het is van belang dat tijdens de uitvoering de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). In overleg met RWS is bepaald dat de vaarroutes en het havenbekken een diepte moeten krijgen van ca. 6,8 m. Aangeleverde gegevens geven aan dat de huidige waterdiepte tussen de ca. 4,3 en 5,0 ligt betekent dit dat er tussen de 2,5 en 1,8 m moet worden weggebaggerd.

Effect op bodem door zettingen

Aan de landwijze van het plangebied is sprake van ophoging ter hoogte van de voorziene ontsluitingsweg. Er dient hier rekening gehouden te worden met een beperkte mate van zetting. Hiervoor wordt door middel van het toepassen van een overhoogte de zettingsduur versneld.

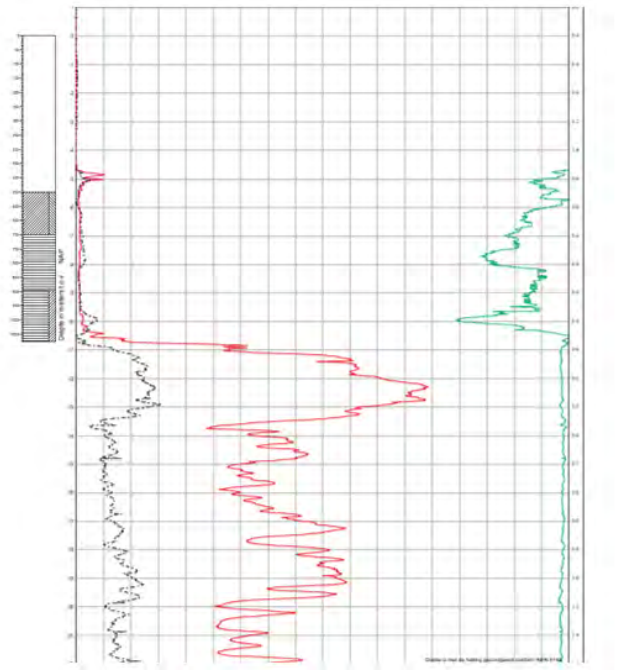
Ter hoogte van de waterzijde van het plangebied heeft geotechnisch bodemonderzoek plaatsgevonden [IJB, geotechniek, 2011]. De locaties van de sonderingen en boringen zijn weergegeven in figuur 5-17.

Voor de analyse is gekeken naar de boringen en sonderingen. In *Figuur 6-1* is de bodemopbouw weergegeven ter plaatse van sondering 1 en boring a.

Uit het grondonderzoek ter plaatse van het water blijkt dat er een zettingsgevoelige laag aanwezig is van 5 m. Deze laag bestaat voor de eerste 2 meter uit siltig of zandige klei. Daaronder is een 3 m dikke veenlaag aanwezig. Aan de hand van deze gegevens kan gesteld worden dat rekening gehouden moet worden met zettingen en er een overhoogte aangelegd moet worden om de zettingen te compenseren. Er is naar verwachting geen sprake van verticale zettingen.

In het kader van de uitwerking van het ontwerp moeten nadere zettingsberekeningen en bodemonderzoek worden uitgevoerd om te bepalen hoeveel grond aangebracht dient te worden. Het uiteindelijke ontwerp van het voorkeursalternatief moet voldoen aan de eisen die daarvoor gesteld worden. De MSNF mag de dijkveiligheid niet in het geding brengen. Er worden derhalve geen effecten verwacht.

[18] Het gebruik van drijvende constructies wordt vooralsnog uitgesloten.



Figuur 6-1 Bodemopbouw ter plaatse van sondering 1 en boring a.

Bodemkwaliteit

Effecten op bodemkwaliteit

Het huidige maaiveld binnen het plangebied wordt niet vergraven. Voor de aan te brengen grond ten behoeve van de ontsluitingsweg wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, zodat geen nieuwe verontreinigingen op het terrein worden aangebracht.

De effecten van activiteiten in de openbare ruimte zoals transport en beheer en onderhoud van groen hebben geen (of minimale) effecten op de bodem. Bedrijven hebben de verantwoordelijkheid en de verplichting vanuit vergunningen om maatregelen te nemen om verontreiniging van de bodem te voorkomen. De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de bedrijfssoort en de bedrijfsactiviteiten en worden gecontroleerd door het bevoegd gezag. Maatregelen kunnen bestaan uit opvangbakken voor tanks, vloeistofdichte bestrating en werkprotocollen. Daarnaast dient in geval van een calamiteit een eventueel ontstane verontreinig adequaat verwijderd te worden.

Ook de ophoging van het buitendijks haventerrein leidt tot het opbrengen van schone bouwstoffen in het IJsselmeer. Voor het slib dat wordt uitgebaggerd bestaat de mogelijkheid om het materiaal lokaal toe te passen indien de kwaliteit voldoende is. Als het materiaal de klasse “niet toepasbaar” bevat, zal het materiaal moeten worden gestort, bijvoorbeeld op IJsseloog. Deze baggeractiviteit valt onder het Besluit bodemkwaliteit. Als er ook pleistoceen materiaal (zand) wordt gewonnen, is een Ontgrondingsvergunning vereist. Het onderzoek naar de milieuhygienische bodemkwaliteit dient te worden uitgevoerd nadat de locatie en het ontwerp van de havenbekken alsmede de locatie van de geulen bekend is.

Grondverzet en grondstromen

Effecten op grondstromen

In de fase van de aanleg van het haventerrein zal een grote hoeveelheid materialen worden aangevoerd. Het betreft in eerste instantie de aanvoer van zand voor het aanleg van de kade buitendijks en de golfbreker, maar daarna ook de aanvoer van andere (bouw)materialen. Voor de ophoging van het buitendijks terrein wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, voornamelijk zand dat naar verwachting in het IJsselmeer gewonnen wordt. Voor de aanleg van het terrein is naar verwachting maximaal ca. 950.000 m^3 zand benodigd (bij de L-variant is dit ca. 920.000 m^3, bij de U-variant iets minder ca. 870.000 m^3). Op de effecten van het transport van de grond wordt ingegaan in paragraaf 6.11.

Het realiseren van een golfbreker kan mogelijk leiden tot wijzigingen in de stroming in het IJsselmeer. Het is als gevolg hiervan mogelijk dat de patronen van sedimentatie en slibtransport wijzigen (morfologische wijzigingen). Deze effecten kunnen voornamelijk optreden in rivieren en zeeën (als gevolg van stromingen en stromend water). In het IJsselmeer is zeer beperkt sprake van dergelijke stromingen. Bovendien ligt het grootste deel van de golfbekers in beide varianten parallel aan de kust, zodat grote wijzigingen in stroming maar beperkt aan de orde is.

6.1.3 Effectbeoordeling

Bodemopbouw

Het effect op aardkundige waarden wordt neutraal beoordeeld (0). Weliswaar komen aardkundige waarden voor ter hoogte van de landzijde van het plangebied, maar deze waarden worden niet aangetast. Dit is niet onderscheidend voor de varianten.

Grondverbetering is op een zeer beperkt aantal plaatsen noodzakelijk (alleen ter hoogte van de voorziene ontsluitingsweg). Daarmee wordt de bodemopbouw niet wezenlijk aangetast. Het effect op de bodemopbouw is neutraal beoordeeld (0).

Het optreden van zettingen op bestaand land vindt alleen in zeer beperkte mate plaats ter hoogte van de aan te leggen infrastructuur. De verticale zetting wordt versneld door het opbrengen van een tijdelijke overhoogte. Het optreden van zetting in het IJsselmeer wordt opgevangen door het aanbrengen van een extra overhoogte. Er is naar verwachting geen sprake van horizontale zettingen. De effecten zijn daarmee als neutraal (0) beoordeeld.

Bodemkwaliteit

Gezien het feit dat de kwaliteit van de op te brengen materialen goed is en er geen graafwerkzaamheden plaatsvinden op land neemt de kwaliteit van de bodem niet af of toe. Daarnaast zal de realisatie van een haven in principe geen nadelige invloed op de bodemkwaliteit mogen hebben (zorgplicht beginsel). Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Grondverzet en grondstromen

Voor de realisatie van de MSNF wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, waarvan een grote hoeveelheid benodigd is om het plangebied op te hogen bij de L-variant ca. 920.000 m^3 en bij de U variant iets minder (ca. 870.000 m^3). De effecten op grondverzet en grondstromen komen daarmee grotendeels overeen. Beide varianten zijn als negatief (-) beoordeeld. Indien gebruikt gemaakt wordt van materiaal dat met het verdiepen van de vaargeulen en havenbekken vrij komt, kan gesproken worden van werk-met-werk maken. Indien hier sprake van is kan het

effect minder negatief worden beoordeeld. Aangezien op dit moment dit nog niet duidelijk is, wordt hier niet van uit gegaan voor deze beoordeling. Effecten op de morfologie worden niet verwacht. Onderstaand is de beoordeling van de effecten weergegeven.

Tabel 6-2 Effectbeoordeling bodem scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	0	0
	Effecten op bodem door afgraving/ophoging	0	0
	Effecten op bodem door zettingen	0	0
Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	0	0
Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	-	-

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect bodem is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bovenstaande effectbeoordeling is daarmee nog steeds van toepassing. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

6.2 Water

6.2.1 Criteria

Voor het aspect water zijn waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit van belang. Voor de ontwikkeling moet worden voldaan aan de normen die gelden voor bijvoorbeeld waterkwantiteit en waterkwaliteit.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt daarnaast overleg gevoerd met de waterbeheerders. Nadere afspraken worden op basis van onderstaande vastgelegd in de watertoets.

Tabel 6-3 Beoordelingskader water

Thema	Aspect	Criteria
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie
		Binnen- en buitenbeschermingszones
	Waterkwaliteit	Grondwater
		Oppervlaktewater
		Afvalwater en afstromend hemelwater
	Waterkwantiteit	Grondwater
		Oppervlaktewater

Voor het beoordelen van de waterveiligheid is gewerkt met het risico beoordelingsinstrument ‘Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland’. Daarnaast heeft in het kader van het MER en het PIP een geohydrologisch modelonderzoek plaatsgevonden. Voor de overige aspecten is de beoordeling tot stand gekomen op basis van expert judgement. De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in hoofdstuk 4 is toegelicht.

6.2.2 Effectbeschrijving

Waterveiligheid

Voor het aspect waterveiligheid worden zowel de effecten op de bestaande waterkering meegenomen als de hoogwaterveiligheid op het nieuw aan te leggen haventerrein. Hierbij wordt rekening gehouden met een verwachte peil stijging van maximaal 30 cm voor het IJsselmeer tot 2100.

In 2017 is de normering voor waterkeringen gewijzigd. In de berekeningen is uitgegaan van de vigerende normen. Het is de verwachting dat de aanleg van het haventerrein een positief effect zal hebben op de berekeningen van de nieuwe normering.

Bescherming tegen inundatie

Voor het bepalen van het risico van hoog water op het haventerrein wordt gebruik gemaakt van het provinciale risico beoordelingsinstrument 'Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland'. Het beoordelingsinstrument bestaat uit een web-applicatie waarin nieuwe buitendijkse ontwikkelingen kunnen worden ingetekend. Vervolgens berekend het beoordelingsinstrument aan de hand van de opgegeven terreinhoogte de inundatiefrequentie. Het instrument kan inundatieberekeningen maken voor de huidige hydraulische randvoorwaarden én voor de hydraulische randvoorwaarden mét een meerpeilstijging van 30 cm voor 2100. Het instrument neemt geen inundatie door golfoverslag mee. Het instrument geeft derhalve alleen de kans op overlopen door een te hoge waterstand. Het gaat er impliciet vanuit dat er maatregelen zijn voorzien die de golfaanval op het voorland breken.

Er zijn twee typen berekeningen gemaakt:

- voor een overstroming met maximaal 1 cm waterdiepte op het aan te leggen voorland;
- voor een overstroming met maximaal 30 cm waterdiepte op het aan te leggen voorland;

Elke berekening geeft de verwachte kans op overstromen van het voorland per jaar. In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de berekeningen met het beoordelingsinstrument weergegeven.

Tabel 6-4 overstromingsfrequenties per jaar als functie van de aanleghoogte van het voorland

	Aanleg hoogte			
	NAP + 1,55 m	***NAP + 1,75 m***	***NAP + 2 m***	***NAP + 2,25 m***
kans/jaar op 1 cm water huidig	1/471	1/1291	1/4641	< 1/10000
kans/jaar op 1 cm water incl. 30 cm meerpeilstijging	1/105	1/286	1/999	1/3593
kans/jaar op 30 cm water huidig	1/2046	1/5695	< 1/10000	< 1/10000
kans/jaar op 30 cm water incl. 30 cm meerpeilstijging	1/448	1/1227	1/4410	< 1/10000

Aangezien in de ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de opslag van diesel op het haventerrein valt de ontwikkeling onder het besluit risico's zware ongevallen 2015 (BRZO2015). Vanuit dit besluit is een maximale kans op overstromen van 1/3000 per jaar

toegestaan [bron risico beoordelingsinstrument 'Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland']. Hieruit volgt dat alleen een ontwikkeling met een ontwerphoogte van NAP + 2,25 m naar de toekomst toe voldoet bij 1 cm water op het haventerrein. Indien een overstroming van 30 cm wordt geaccepteerd kan de ontwerphoogte naar NAP + 2,0 m.

Mogelijkheden voor nieuwbouw in de kernzone
Het buitendijkse terrein wordt direct aan de dijk aangelegd. Het bestaande fietspad blijft daarbij behouden. De ontwerphoogte van het terrein ligt tussen de NAP + 1,55 m en de 2,25 m. In de kernzone van de dijk wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt. Wel is in de kernzone de ontsluiting van de haven voorzien. De toegangsweg tot het haventerrein wordt haaks over de kruin van de waterkering gelegd. In het kader van de nieuwe normering van de waterkering per 2017 wordt geadviseerd om bij de verdere uitwerking van de plannen de nieuwe vereiste dijkhoogte te bepalen en de toegangsweg direct op deze hoogte aan te leggen.

Mogelijkheden voor nieuwbouw in de binnenbeschermingszone
In principe is nieuwbouw in de binnenbeschermingszone zonder vergunning niet toegestaan. Voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenbeschermingszone kan het waterschap ontheffing verlenen als bij de planvorming mogelijkheden worden open gehouden om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een op hoogte aangelegde ontwikkeling. Om een dergelijk plan voor zowel initiatiefnemer als het waterschap op een goede manier uit te werken, is het waterschap in een vroeg stadium bij de planontwikkeling betrokken. Het is uiteindelijk voor de initiatiefnemer om aan te tonen dat de stabiliteit van de waterkering door de ontwikkeling niet wordt aangetast.

Mogelijkheden voor nieuwbouw in de buitenbeschermingszone
Voor het deel dat valt in de buitenbeschermingszone gelden geen beperkingen voor bouwactiviteiten. Wel geldt een beperking op diepe ontgravingen. Deze beperking lijkt voor de voorziene ontwikkeling echter niet van toepassing. Indien voor de aanleg van het haventerrein een grondverbetering voorzien is, dient echter wel te worden aangetoond dat de uitvoeringssituatie stabiel en veilig is.

Invloed van de aanleg van het haventerrein op de stabiliteit van de waterkering
Door de aanleg van het haventerrein en de bijbehorende golfbrekers wordt de stabiliteit van de waterkering in principe verhoogd en zal de golfoploop tegen de dijk kleiner worden. Om het effect van de golfoploop mee te kunnen nemen in de dijkhoogte dienen de golfbrekers echter ook in de legger van het waterschap te worden opgenomen.
Daarnaast dient in de ontwerpfase aandacht te worden geschonken aan de invloed van de uitvoeringsfasering op de veiligheid van de waterkering. Hierbij dient een veiligheidsanalyse te worden gemaakt op grond van de geldende normering.

Invloed van de aanleg van de vaargeul naar de haven op de stabiliteit van de waterkering
Door de aanleg van de vaargeul naar de haven wordt de ondoorlatende laag deels weggebaggerd. Hierdoor kan het kwelbezwaar en de stijghoogte onder de waterkering toenemen. Uit de uitgevoerde geohydrologische studie (zie bijlage 9) blijkt dat er voldoende dikte van het ondoorlatende lagenpakket overblijft waardoor de stijghoogte onder de waterkering niet of nauwelijks toeneemt.

Hierbij is van belang dat tijdens de uitvoering de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). Indien in de uitvoering wordt voorzien dat de ondoorlatende laag tijdelijk verwijderd of minder dik wordt dan aangenomen in de geohydrologische studie dient aanvullend onderzoek naar de effecten op kwel- en stijghoogte te worden uitgevoerd.

Waterkwantiteit

Grondwater

In het kader van het MER en Inpassingsplan is het effect van de aanleg van de MSNF en meer specifiek het realiseren van de buitendijkse maritieme haven en het uitdiepen van de vaargeul op de grondwaterstand en stijghoogte onderzocht (Antea Group, 2016; zie bijlage 9). Hiervoor zijn middels een modelstudie zowel de L- als U-variant beschouwd. Ter plaatse van de ontgraving neemt de stijghoogte in het watervoerend pakket toe met maximaal 0,01 m. De stijging van de grondwaterstand in de Noordoostpolder is kleiner. Dergelijke veranderingen in stijghoogte en grondwaterstand zijn niet noemenswaardig. Mocht in de toekomst het IJsselmeerpeil worden verhoogd, zal ook dit niet leiden tot extra noemenswaardige effecten. Voor een uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar bijlage 9.

Als gevolg van de ontsluitingsweg vindt daarnaast een beperkte toename van verharding plaats. In de bestaande situatie is er echter ook al sprake van verharding en verder zullen er geen grote aanpassingen worden verricht. Effecten op het grondwatersysteem als gevolg van de verharding binnendijks zijn dan ook niet te verwachten.

Oppervlaktewater

Het haventerrein komt grotendeels buitendijks te liggen (10 ha). Hiervoor vindt landaanwinning plaats in het IJsselmeer. Dit brengt een verlies aan waterbergend vergend vermogen van het IJsselmeer met zich mee. Op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bestaat per gemeente de mogelijkheid om buitendijks maximaal 5 hectare nieuw land te winnen. Afgesproken is dat de gemeente Noordoostpolder en Urk beide deze mogelijkheid benutten, zodat in totaal 10 hectare kan worden aangelegd. Er is inmiddels door de minister een ontheffing verleend.

Het inpassingsplan voorziet aan de noord- en zuidzijde van de fysieke servicehaven in de mogelijkheid om binnen de bestemming bedrijventerrein (drijvende) gebouwen, (drijvende) overkappingen en steigers/scheepsliften in en op het water te realiseren. Aan de westzijde van de servicehaven mogen alleen steigers en scheepsliften worden gerealiseerd. Deze worden in het Barro beschouwd als bouwwerken en zijn daarmee onderdeel van de 10 ha van de buitendijkse uitbreiding waarvoor reeds ontheffing is verleend. In dat geval biedt de servicehaven onvoldoende resterende fysieke ruimte. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben daarom een bestuursakkoord gesloten, waarbij Lelystad 3 ha uitbreidingsruimte ter beschikking stelt aan de servicehaven. In overleg met het bevoegd gezag (ministerie BZK) is voor de gehele ontwikkeling van de servicehaven (10 hectare buitendijks bedrijventerrein en 3 hectare al dan niet drijvende bouwwerken in en op het water een nieuwe ontheffing aangevraagd. Deze ontheffing vervangt dan de hiervoor genoemde ontheffing. Deze aanvraag wordt gelijktijdig met het ontwerp Inpassingsplan ter inzage gelegd.

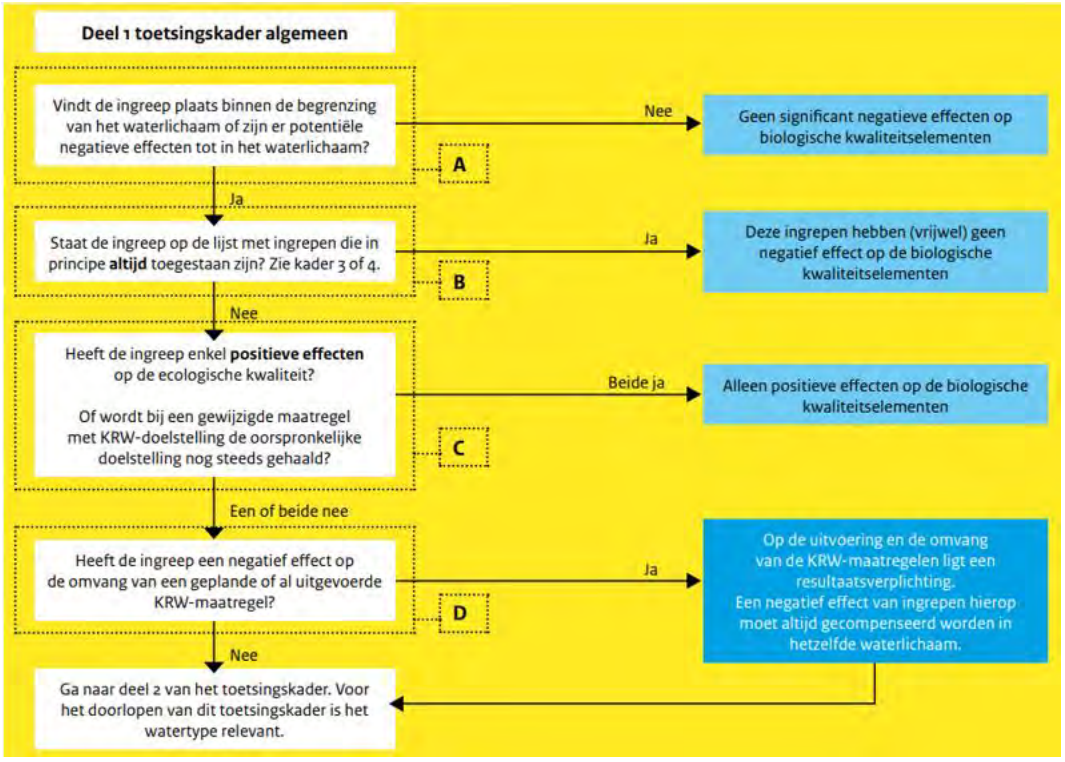
Waterkwaliteit

De voorgenomen activiteiten met betrekking tot de MSNF kunnen op verschillende manieren de waterkwaliteit beïnvloeden. In de aanlegfase kan de waterkwaliteit van het IJsselmeer worden

beïnvloed door het baggeren en het storten van de baggerspecie. Ook het ontgraven van het buitendijkse haventerrein kan van invloed zijn op de waterkwaliteit.

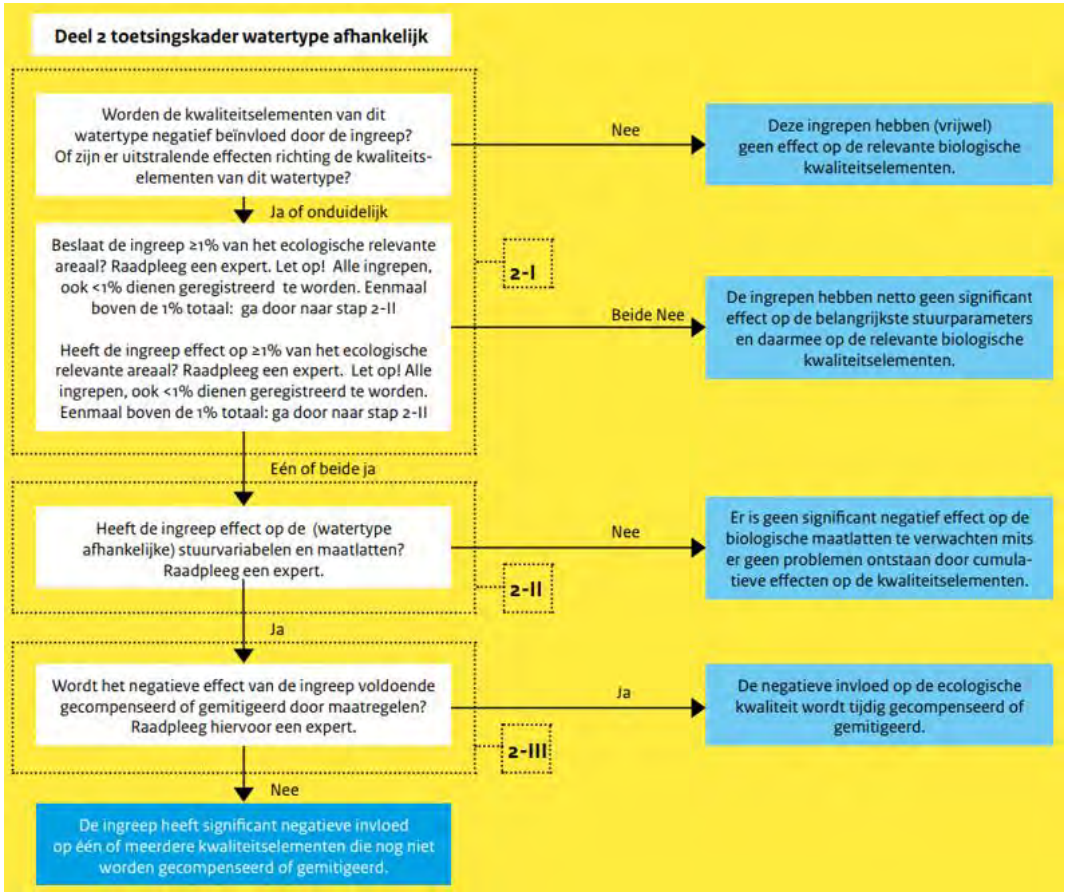
In de gebruiksfase kan de kwaliteit van het IJsselmeer stelselmatige worden belast door de bedrijven die in het buitendijkse gebied gevestigd zijn. Ook kunnen bedrijven op een minder stelselmatige wijze de waterkwaliteit beïnvloeden als gevolg van bijvoorbeeld een calamiteit. Als laatste kan ook de waterkwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in de Noordoospolder worden beïnvloed. In deze paragraaf wordt ingegaan op de mogelijk effecten op de (grond)waterkwaliteit die wordt veroorzaakt in zowel de aanleg- als gebruiksfase van de haven.

De voorgenomen activiteiten met betrekking tot de MSNF hebben mogelijk invloed op de waterkwaliteit. De effecten zijn getoetst volgens het 'Toetsingskader waterkwaliteit'. Deze bestaat uit een stapsgewijze beoordeling met een algemeen deel en een watertype-specifiek deel. Het algemene deel van het toetsingskader bestaat uit een beslisschema.



Beslisschema ecologie (algemeen) uit het Toetsingskader waterkwaliteit

De voorgenomen activiteiten met betrekking tot de MSNF heeft mogelijk negatieve effecten op de ecologische doelstellingen van het waterlichaam. Uit het beslisschema volgt dat een toetsing volgens deel 2 nodig is van het toetsingskader waterkwaliteit.



Beslisschema ecologie (watertype-specifiek) uit het Toetsingskader waterkwaliteit

Met behulp van een GIS-analyse is beoordeeld hoeveel ecologisch relevant areaal binnen het plangebied is gelegen. Zowel de ingreep als het effect is kleiner dan 0,0% op het ecologisch relevant areaal. Uit het beslisschema volgt dat 'de ingrepen netto geen significant effect hebben op de belangrijkste stuurparameters en daarmee op de relevante biologische kwaliteitselementen.

De effecten op de afzonderlijke kwaliteitselementen staan hieronder beschreven.

Vertroebeling IJsselmeer

Als gevolg van het ontgraven van de vaargeul en haven kan tijdelijk vertroebeling van het water optreden door opwerveling van het slib. Vanwege de omvang van het project wordt aangenomen dat het verdiepen van de vaargeul wordt uitgevoerd middels een cutterzuiger of een vergelijk-baar vaartuig. Het “Handboek Bodemsaneringstechnieken, deel G: baggeren en transporteren” welke is opgesteld door het RIVM geeft hierover het volgende aan:
“Voor de meeste vertroebeling geldt dat deze redelijke snel uitzakt (30 min. tot 1,5 uur) en dat deze, zeker in stilstaand water, beperkt blijft tot een plaatselijke verstoring.”

Aangenomen wordt dat het water van IJsselmeer nabij Urk niet tot zeer langzaam stroomt. De opwerveling van slib wordt alleen veroorzaakt in de aanlegfase waardoor dit een tijdelijke

situatie betreft. De meeste vertroebeling zal binnen enkele uren neerslaan in de directe omgeving van de vaargeul of haven. Daarbij is de het doorzicht (indicator voor de mate van zwevend stof) voor de KRW systematiek als slecht beoordeeld (zie paragraaf 5.4.1). Het slechte doorzicht, het snelle neerslaan van het zwevend stof in combinatie met de strikte richtlijnen die gehanteerd worden bij werkzaamheden met als doel om opwerveling van het slib tegen te gaan zullen als gevolg van de werkzaamheden geen nadelige effecten hebben op de waterkwaliteit.

Het weggenomen slib zal worden verpompt of verscheept naar een nieuwe bestemming. Aangenomen is dat deze baggerspecie schoon is en, na akkoord van het bevoegd gezag, gestort mag worden op een nader te bepalen locatie. Het storten (na verscheping) van het slib zorgt wederom voor opwerveling van het slib maar dit zal na ca. 30 min. tot 1,5 uur grotendeels zijn uitgezakt. Vanwege de beperkte stroming in het IJsselmeer beperkt de pluim zich tot de directe omgeving van de stortlocatie.

Het verpompen van het slib naar de stort locatie zorgt voor meer opwerveling doordat over een langere tijd materiaal wordt gestort. Dit kan worden ondervangen door voorafgaand aan de werkzaamheden een kade op te werpen of damwanden te slaan waarbinnen de baggerspecie kan bezinken. Het overtollige water wordt na enige tijd afgepompt. De concentratie aan zwevend stof is afhankelijk van de bezinkingstijd, de werksnelheid en de werkmethode. Bij het storten van zowel de baggerspecie als het lozen van overtollig water worden de werkzaamheden zodanig uitgevoerd dat wordt voldaan aan het “besluit lozen buiten inrichtingen”.

Voor de aanleg van het haventerrein wordt vooralsnog uitgegaan dat een damwand wordt geslagen waarbinnen schone grond wordt gestort. Er is geen sprake van het ophogen van het terrein met secundaire bouwstoffen. Eventuele effecten hiervan op de waterkwaliteit zijn daarmee uitgesloten. Met het bevoegd gezag dienen afspraken te worden gemaakt over de lozing van het overtollige water en de maximale concentraties van zwevend stof. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de effecten op de ecologische waarden. De effecten op de ecologische waarden zijn verwoord in paragraaf 6.4.

Fosfaatconcentratie IJsselmeer

Als gevolg van de baggerwerkzaamheden kan een deel van het aan het slib gebonden fosfaat vrijkomen in het water. De concentratie aan chlorofyl-a kan daardoor eveneens toenemen. Chlorofyl-a is een maat voor het gehalte algen in het water.

Op basis van het rapport “RWS-verkenning waterbodems - Hoofdrapport” versie februari 2014, is vastgesteld dat de potentiële nalevering vanuit aan ijzer gebonden P gering is, gezien de Fe/P ratio van de waterbodem. De hoeveelheid fosfaat die vanuit het slib afgegeven wordt aan de waterlaag blijft daardoor beperkt. Daarnaast komt het slib bij de werkzaamheden niet of slechts voor korte tijd in contact komt met zuurstof. Hierdoor blijft het slib geconserveerd onder anaerobe omstandigheden en is ook de degradatie van het organisch stof beperkt. Tevens wordt het baggeren van de vaargeul en havenbekken over langere tijd uitgesmeerd waardoor er geen piekbelasting wordt veroorzaakt. Vanwege de doorspoeling als gevolg van instromend oppervlaktewater (voornamelijk de IJssel) en de uitstroom van water naar de Waddenzee verdwijnt een groot deel van de fosfaatvracht ook weer uit het watersysteem. Hierbij dient te worden aanbevolen om de werkzaamheden voor het baggeren en storten van het slib zodanig in te richten dat er zo min mogelijk slib wordt omgewoeld. Omgewoeld slib veroorzaakt vertroebeling wat inhoud dat het contactoppervlak met het water wordt vergroot. Daarmee

wordt, mits er voldoende concentratieverschil is tussen water en sediment, de uitwisseling van fosfaat aan het water worden vergroot. Het beperken van vertroebeling beperkt de uitwisseling van fosfaat naar het water. Dit is in lijn met de eisen die ook aan reguliere baggerwerkzaamheden worden gesteld zoals eerder in deze paragraaf is gesteld.

Op basis van bovenstaande wordt aangenomen dat de Servicehaven geen significante invloed heeft op de concentratie aan fosfaat. De populatie aan blauwalg of concentratie aan chlorofyl-a zal daardoor niet significant toenemen.

Riolering en lozing op IJsselmeer
Conform de gebruikelijke werkwijze zal naar verwachting een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater moet worden behandeld conform de voorwaarden uit de Wm-vergunning/activiteitenbesluit van de betreffende bedrijven. Daartoe zal onder andere een afvoer naar het gemeentelijk rioleringsstelsel moeten worden aangelegd of het afvalwater dient lokaal te worden gezuiverd. Een gemeentelijk rioleringsstelsel is momenteel niet aanwezig in of bij de Zuidermeerdijk.
Inrichting en afvoer van hemelwater geschiedt zodanig dat wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Waterwet. Het hemelwater kan, voor zover schoon, geloosd worden op het IJsselmeer. Voor vuil hemelwater zal een extra zuiverende stap afdoende zijn om te mogen lozen op het IJsselmeer. Uitlogende materialen worden niet toegestaan. Afstemming met het waterschap (kering), gemeente (riolering) en aanliggende eigenaren dient plaats te vinden over de wijze waarop het rioolstelsel wordt ingericht.

Calamiteuze lozing op IJsselmeer
Een ongewenste lozing kan plaatsvinden als gevolg van een calamiteit. In eerste instantie dient er alles aan te worden gedaan om een calamiteit te voorkomen. Echter, de kans op een calamiteit kan nooit volledig worden uitgesloten. Maatregelen om een calamiteit te voorkomen c.q. de gevolgen te beperken, dienen door de perceeleigenaar zelf genomen te worden. Hiertoe worden eisen opgenomen in de omgevingsvergunning milieu. Daarmee wordt het risico van vervuiling door calamiteiten op de bedrijfspercelen klein. Bij het ontwerp van het openbare deel (niet in eigendom/gebruik van bedrijven) van het industrieterrein worden maatregelen genomen om de gevolgen van eventuele calamiteuze lozingen op het IJsselmeer te voorkomen. Het globale karakter van het inpassingsplan maakt een nadere invulling daarvan niet mogelijk. In de ontwerpfase van het industrieterrein hier aandacht aan besteedt worden. Het bevoegd gezag wordt hierbij betrokken in de vergunningverlening.

Waterkwaliteit Noordoostpolder
De kwaliteit van zowel het grond- als oppervlaktewater in de Noordoostpolder blijft gelijk. De ontgraving van de vaargeul veroorzaakt geen significant effect op de huidige kwelflux. De effecten op de hydrologische effecten zijn verwoord in bijlage 9.

6.2.3 Effectbeoordeling

Waterveiligheid
Als gevolg van de aanleg van de Servicehaven blijft de bestaande primaire waterkering in stand. Mogelijk biedt het haventerrein en de golfbreker zelfs meer veiligheid voor de dijk. Het ontwerp voor het haventerrein en de golfbreker wordt later nader uitgewerkt. Dan pas kan met zekerheid gezegd worden of er sprake is van een positief effect op de bescherming tegen inundatie. Dit is

derhalve nu neutraal (0) beoordeeld. Ook de binnen- en buitenbeschermingszone worden niet aangetast door de ontwikkeling. Er worden maatwerkafspraken gemaakt met betrekking tot de dijk. Deze worden in het ontwerp toegepast. Het effect wordt daarmee eveneens als neutraal (0) beoordeeld.

Waterkwantiteit

Geconcludeerd wordt dat de ontgronding van zowel de L- als de U-variant geen effect heeft op de waterhuishouding in en nabij de Noordoostpolder. Zo worden er geen noemenswaardige effecten waargenomen in toe- of afname van grondwaterstanden en stijghoogtes. Ook wordt er geen extra kwelflux verwacht in de richting van de Noordoostpolder. Hierbij is het wel van belang dat als gevolg van het uitdiepen van het havenbekken en het realiseren van de vaargeulen de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). Uitgangspunt is baggeren dan wel onderzuigen. Indien in de uitvoering wordt voorzien dat de ondoorlatende laag tijdelijk verwijderd of minder dik wordt dan aangenomen in de geohydrologische studie dient aanvullend onderzoek naar de effecten op kwel- en stijghoogte te worden uitgevoerd. Het effect op waterkwantiteit wordt derhalve beoordeeld met neutraal (0) voor beide scenario's.

Waterkwaliteit

Het effect op het oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit op langere termijn is voor beide varianten neutraal beoordeeld (0). Er wordt gebruik gemaakt van een gescheiden rioolstelsel, waardoor schoon en vuil water van elkaar gescheiden wordt. Het schone water (of geschoond water) wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. De criteria voor het lozen van hemelwater zijn gelijk aan die voor het lozen op de rest van het IJsselmeer. Ook wordt er aandacht besteed aan het voorkomen en beperken van calamiteuze lozingen richting grond als oppervlaktewater. Vuil water wordt middels riolering binnendijks getransporteerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Tollebeek. Er is geen significant Het effect op de ecologische doelstellingen van het KRW-waterlichaam (IJsselmeer).

Als gevolg van het ontgraven van de vaargeul en haven kan in het IJsselmeer tijdelijk vertroebeling van het water optreden door opwerveling van het slib. Dit kan negatief uitpakken voor de aanwezige ecologische waarden, dit is enigszins negatief beoordeeld. Voor beide varianten wordt een overeenkomend effect verwacht (-). Daarnaast wordt aangenomen dat de Servicehaven geen significante invloed heeft op de concentratie aan fosfaat. De populatie aan blauwalg of concentratie aan chlorofyl-a zal daardoor niet significant toenemen. Ook is er geen effect voorzien op de kwaliteit van zowel het grond- als oppervlaktewater in de Noordoostpolder.

Tabel 6-5 Beoordeling water scenario A

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	0	0
	Binnen- en buitenbeschermingszones	0	0
Waterkwantiteit	Grondwater	0	0
	Oppervlaktewater	0	0
Waterkwaliteit	Grondwater	0	0
	Oppervlaktewater	-	-
	Afvalwater en afstromend hemelwater	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect water is ongewijzigd met de situatie uit 2016. Ook de effectbeoordeling is onveranderd.

Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. De realisatie van Port of Urk zorgt voor zorgvuldige en voldoende afwatering, hierdoor is er verschil effect op de waterkwaliteit en waterkwantiteit. Ook ten behoeve van de waterveiligheid wordt geen verschileffect verwacht. De ontwikkeling van Port of Urk is (deels) gelegen in de beschermingszone(s) van primaire waterkeringen. Dit legt beperkingen op voor de ontwikkeling van Port of Urk, deze beperkingen zijn opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan. De bestaande primaire waterkering blijft daarmee in stand.

6.3 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

6.3.1 Criteria

De beoordeling van de aspecten landschap, archeologie en cultuurhistorie is onderverdeeld in een aantal criteria. Aardkundige waarden zijn reeds beoordeeld bij het aspect bodem (zie paragraaf 6.1).

Archeologie doet onderzoek naar materiele overblijfselen uit het verleden en hun context. Onderzocht wordt in hoeverre archeologische waarden worden aangetast door de aanleg van de Servicehaven. Ook worden de effecten op cultuurhistorie beschouwd. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in effecten op historisch-geografische waarden alsmede historisch bouwkundige waarden. Historische geografie is het beschrijven, verklaren en dateren van oude elementen en structuren die in het landschap door mensenhanden zijn gemaakt. Historische (steden)bouwkunde richt zich vooral op de verschillende aspecten van de bebouwde omgeving.

Het thema landschap hangt sterk samen met de historische-geografische waarden, omdat de huidige landschappelijke waarden veelal op de cultuurhistorische waarden zijn gebaseerd. Vanuit de landschappelijke waarde is echter ook de invloed van nieuwe vormgeving en kansen vanuit het ontwerp beschouwd.

De volgende criteria zijn beoordeeld:

Tabel 6-6 Beoordelingskader landschap, archeologie en cultuurhistorie

Aspect		Criteria
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden
		Effecten van nieuwe elementen
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden

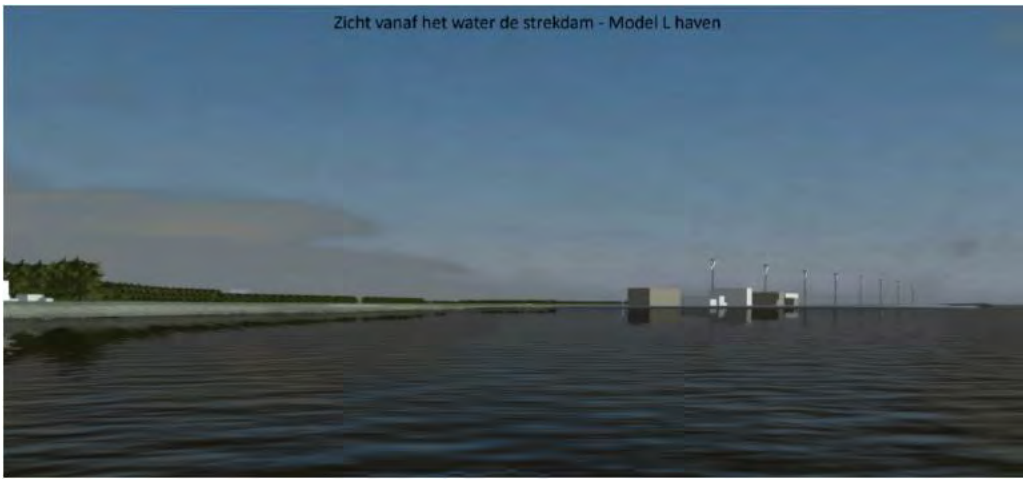
Voor de beoordeling van archeologie zijn onderzoeken uitgevoerd. Voor de overige aspecten is de beoordeling tot stand gekomen op basis van expert judgement. De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in hoofdstuk 4 is toegelicht.

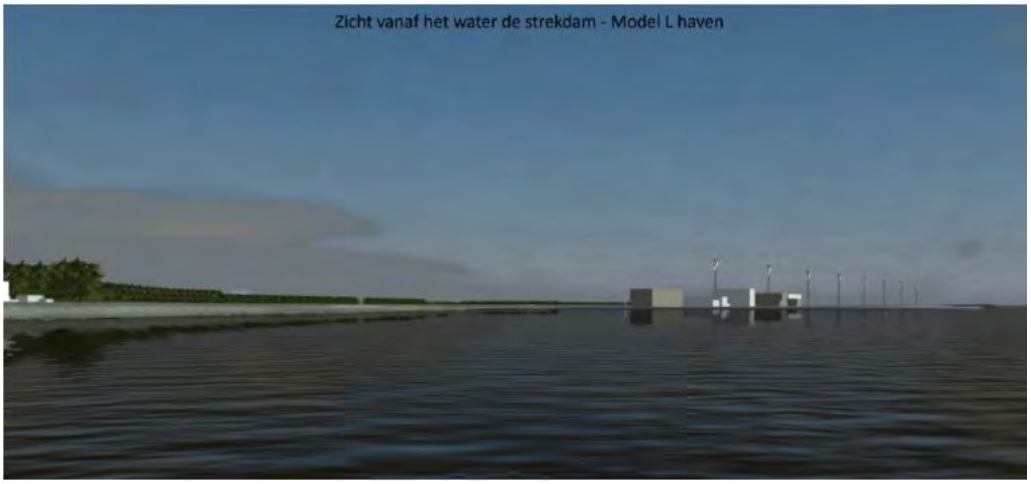
6.3.2 Effectbeschrijving

Landschap

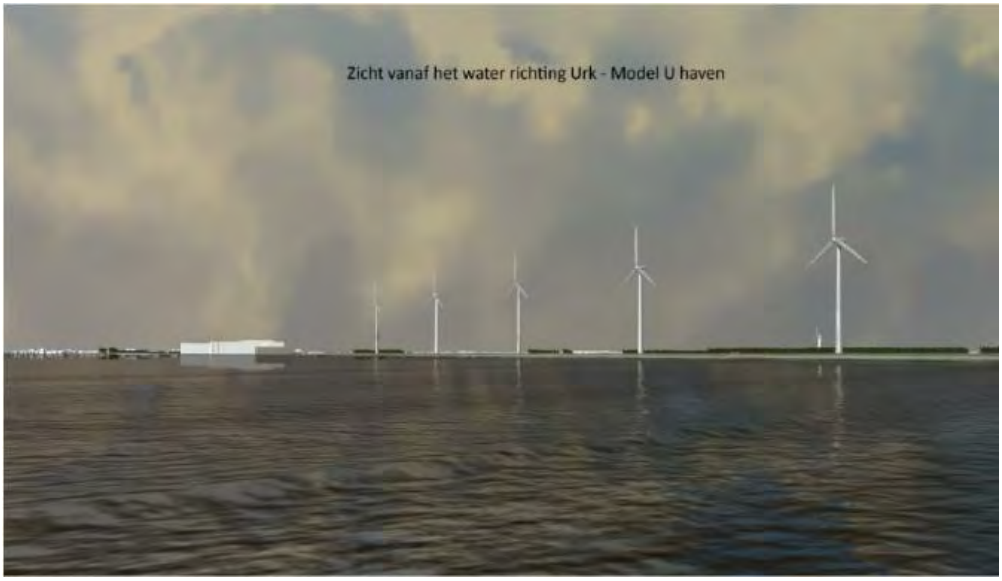
Effecten op bestaande landschappelijke waarden

De aanleg van de MSNF resulteert in een verstoring van de strakke grens tussen land en water. Het contrast tussen het bestaande land en water wordt door de aanleg van de haven minder sterk omdat het terrein buitendijks wordt aangelegd. Op deze wijze wordt land in het IJsselmeer ingebracht. Het oppervlak haventerrein dat in het IJsselmeer wordt aangelegd is bij beide varianten ongeveer gelijk (10 hectare). De vormgeving van de L-variant (meer langgerekt, parallel aan de bestaande dijk) sluit echter beter aan bij de bestaande structuren van het landschap dan de U-variant.





Figuur 6-2: Visualisatie vanaf strekdam bij Urk (uit Landschapsanalyse)



Figuur 6-3: Visualisatie vanaf het water (uit Landschapsanalyse)

Als gevolg van de aanleg van de MSNF neemt de openheid en het natuurlijk karakter van het IJsselmeer af. Met name de toename van de hoogte heeft een invloed op het landschap. Vanaf grote afstand zullen de kranen en bebouwing zichtbaar zijn. Vanaf het IJsselmeer heeft de voorgenomen ontwikkeling met name effect op de belevingswaarde door (vaar)recreanten. Het natuurlijke karakter zal afnemen als gevolg van het stedelijk karakter van het gebied. Het gebied wordt echter in de huidige situatie al gekarakteriseerd door windturbines. Deze windturbines zijn vanaf grote afstand vanaf zowel het IJsselmeer als de Noordoostpolder zichtbaar en hebben al een effect op de openheid en het natuurlijke karakter van het gebied. De varianten zijn niet onderscheidend in effect op de gebiedskarakteristiek openheid en natuurlijkheid.

Daarnaast hebben de varianten in scenario A geen effect op de strakke in cultuur gebrachte landbouwpolder. Het haventerrein wordt buitendijks aangelegd en is daarmee in overeenstemming met de structuurvisie van de gemeente Urk. Bovendien zal het terrein aansluiten op de bestaande bebouwing conform het vereiste van Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Ook in scenario B hebben geen van de varianten effect op het binnendijkse land. De inrichting van Port of Urk wordt niet beïnvloed door de MSNF.

Effecten van nieuwe elementen

Bij het ontstaan van de Noordoostpolder zijn de ontwikkelingen in de agrarische sector leidend geweest voor het ontwerp van de polders. De havens zijn in deze plannen min of meer vergeten. Het initiatief voor de MSNF maakt het mogelijk om de historische maritieme werkzaamheden in het gebied van de voormalige Zuiderzee te bevestigen. Voor het initiatief van MSNF is de functie ‘werken in de Maritieme Service sector’ het uitgangspunt. Het initiatief biedt ruimte aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van ondernemers en medewerkers in deze sector. Het initiatief is een aanvulling op het bestaande en toekomstige aanbod in de regio. Het initiatief vormt samen met de ontwikkeling van de nieuwe haven bij Lelystad kansen en mogelijkheden voor het maken van een nieuw maritiem werklandschap.

De MSNF is in scenario A vanaf het IJsselmeer goed zichtbaar als gevolg van de hoogte van de bebouwing en aanwezige kranen. Ook vanaf het agrarische half open polderlandschap zal de haven zichtbaar zijn boven de dijk. Het grootste deel van de haven is echter uit het zicht ontnomen door de aanwezigheid van de Zuidermeerdijk. In scenario B is de haven onverminderd zichtbaar vanaf het IJsselmeer maar wordt het zicht vanuit de polder onttrokken door het nieuwe bedrijventerrein Port of Urk.

In juni 2020 heeft het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied de zogenaamde ’10 Gouden Regels voor het IJsselmeergebied’ vastgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit, ecologie en cultuurhistorie van het IJsselmeergebied. Het plan is in het Inpassingsplan aan deze 10 gouden regels getoetst. De ontwikkeling van MSNF is in lijn met deze 10 gouden regels voor de omgevingskwaliteit van het IJsselmeergebied, daarbij is de L-variant beter inpasbaar dan de U-variant.

Er is in het kader van de planvorming voor de MSNF een landschapsanalyse uitgevoerd. Deze landschapsanalyse is uitgevoerd in 2016. In die tijd was er nog geen sprake van een bestemmingsplan voor de realisatie van het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk (scenario A). In de landschapsanalyse is daarom uitgegaan van de ervaring en beleving van het polderlandschap van de Noordoostpolder, dat nog vrijwel leeg is van bebouwing. Op basis daarvan is in 2016 de ervaring van de weidse ruimte in het half open polderlandschap met verre zichtlijnen en boerenerven als groene eilanden als kernkwaliteit benoemd. Uitgangspunt voor een goede landschappelijke inpassing van de MSNF was (onder meer) het behoud van doorzichten naar de polder en naar het IJsselmeer. Op basis van de landschapsanalyse uit 2016 zijn de volgende regels van belang geacht voor een goede landschappelijke inpassing van de haven:

- *Een maximale hoogte van bebouwing;*
- *Een minimale afstand tussen gebouwen ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens (ten minste 7,5 meter);*
- *Daarnaast is aanvullend hierop een maximale breedte van bouwpercelen (200 meter) voorgeschreven, om de doorzichten te borgen.*

Wanneer het bestemmingsplan voor Port of Urk in werking treedt (scenario B) en onherroepelijk wordt, wordt op het terrein ten oosten van de MSNF het halfopen polder landschap getransformeerd naar een bedrijventerrein waar bedrijfsgebouwen van 20 tot 25 meter hoog zijn toegestaan. Er is hierdoor geen (directe) relatie meer met het kenmerkende agrarische polderlandschap. De aanbevelingen voor de landschappelijke inpassing komen hiermee in een ander daglicht te staan. Het behoud van doorzichten tussen het agrarisch polderlandschap en het IJsselmeer zijn met de realisatie van Port of Urk niet (of nauwelijks meer relevant) meer relevant.

Vanwege deze verandering van het achterliggende landschap van de MSNF zijn er in de planregels voor het nieuwe provinciaal inpassingsplan afwijkingsmogelijkheden opgenomen die het mogelijk maken een kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens aan te houden of een breder bouwperceel toe te staan. In het kader van die afwijkingsmogelijkheid (via een binnenplanse omgevingsvergunning) dient te worden gemotiveerd dat dit landschappelijk inpasbaar is.

Archeologie

Effect op archeologische waarden

De archeologische verwachting binnen het plangebied is vrij specifiek: er kunnen met name scheepswrakken en, op een dieper niveau, steentijdvindplaatsen worden aangetroffen (zie paragraaf 5.3). Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat de kans op steentijdvindplaatsen op het droge deel van het plangebied echter klein is. Er zijn tijdens inventariserend onderzoek meerdere scheepwrakken net buiten het plangebied aangetroffen. Indien de wrakken vanwege de planontwikkeling niet kunnen blijven liggen, en eventueel archiefonderzoek niet voldoende informatie oplevert, is voorgesteld om de resten na de berging nog nader te laten bekijken en te documenteren (indien nodig). Dit onderzoek kan op een ponton of op de kant worden uitgevoerd in samenwerking met specialisten.
In de top van het dekzandlandschap met de goed geconserveerde veldpodzol-bodems kunnen kampplaatsen van jagers en verzamelaars uit het Laat Paleothicum en Mesolithicum bewaard zijn gebleven. Op basis van de maximale ontgravingsdiepte treedt naar verwachting echter geen verstoring van het archeologische niveau plaats.

Door het verdiepen van de vaargeul en de realisatie van het havenbekken is de kans op aantasting van archeologische waarden zeer gering. Effecten op archeologische waarden zijn derhalve licht negatief beoordeeld. Voor wat betreft het effect op (eventueel) aanwezige vindplaatsen kan gesteld worden dat de 'U-variant' iets gunstiger uitpakt dan 'L-variant', omdat

het ruimtebeslag van de haven, het havenbekken en de golfbreker en daaraan gerelateerde mogelijke verstoring bij de eerste variant beperkt geringer is.

Geadviseerd wordt – ongeacht de keuze voor een uitvoeringsvariant –om de tot de geplande ingreep wordt uitgevoerd om de verschillende wraklocaties waaronder ook de locatie van ARCHIS waarneming 408303, een wrak dat eerder is onderzocht en vrijgegeven door de RCE vrij te geven voor eventueel onderzoek door de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (LWAOW).

Er kan niet worden uitgesloten dat zich in de rest van het plangebied toch nog afgedekte objecten van cultuurhistorische waarde bevinden. Bij eventuele vondsten met mogelijke archeologische waarde dient daarom direct contact opgenomen te worden met het bevoegd gezag, zoals dat in de Erfgoedwet (2016) staat voorgeschreven. In het PIP zijn drie dubbelbestemmingen “Waarde-Archeologie” opgenomen in het plangebied. Deze gronden zijn daarmee, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van mogelijk te verwachten hoge archeologische waarden van de (water)bodems.

Cultuurhistorie

Effect op historisch geografische waarden

De MSNF is buitendijks geprojecteerd, tegen de Zuidermeerdijk aan. De dijk maakt onderdeel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur van de polder.

Als gevolg van de ontwikkeling blijft de dijk behouden; hij wordt niet verlegd of verhoogd. Wel verliest de dijk aan de waterzijde de harde begrenzing die de dijk zo herkenbaar maakt. Dit is niet onderscheidend tussen de varianten. Vanaf de landzijde blijft de dijk wel herkenbaar in het landschap liggen. Ook blijft als gevolg van de ontwikkeling de cultuurhistorisch waardevolle verkaveling behouden. De bestaande weg wordt opgewaardeerd, waardoor er geen nieuwe doorsnijding plaatsvindt van het cultuurhistorische waardevolle agrarisch gebied. Tot slot kan gesteld worden dat in algemene zin de betekenis van de Noordoostpolder en Urk als gevolg van de MSNF niet worden aangetast. Het gebied blijft als zodanig beleefbaar.

Effect op historisch bouwkundige waarden

De aanleg van een nieuwe buitendijkse haven ten zuiden van Urk leidt niet tot een fysieke aantasting van de historisch bouwkundige waarden in de nabijheid van het plangebied. De afstand tot de beschermde rijksmonumenten is tevens te groot om effect te hebben op de cultuurhistorische ensemblewaarden.

6.3.3 Effectbeoordeling

Er zijn voor de aspecten landschap en cultuurhistorie geen noemenswaardige verschillen met de situatie uit 2016. Dat komt omdat met name de zichtbaarheid en beleving van de haven vanaf het IJsselmeer relevant zijn voor de beoordeling van deze aspecten. Dit verandert niet in of nauwelijks in beide scenario’s. De nadelige effecten van de haven op de kernkwaliteiten van het half open agrarische polderlandschap werden in 2016 beperkt geacht. De effectbeoordeling zoals hieronder beschreven is dan ook ongewijzigd met de beoordeling uit 2016. Door uitgevoerd archeologisch onderzoek is de effectbeoordeling voor archeologie wel gewijzigd.

Voor de bestaande landschappelijke waarden geldt dat het contrast tussen land en water en de kenmerkende landschappelijke waarden (bijv. openheid) minder herkenbaar en zichtbaar worden. Dit leidt tot een negatief oordeel (--) voor de U-variant en een negatief oordeel (-) voor de L-variant ten aanzien van effecten op de bestaande landschappelijke waarden.

Voor de nieuwe elementen is in de landschapsanalyse op basis van voorlopige aannamen een visueel beeld gecreëerd van de mogelijke toekomstige situatie. Omdat op voorhand niet duidelijk is hoe het gebied er echt zal uitzien, is dit aspect voor beide varianten vooralsnog als enigszins negatief beoordeeld (0/-).

Als gevolg van de zeer geringe kans op aantasting van archeologische waarden bij beide varianten is er sprake van een licht negatief effect. Op ontgravingsdiepte treed geen verstoring op in beide varianten. De aanwezige scheepswrakken zorgen voor de enigszins negatieve beoordeling in beide varianten (0/-)

Als gevolg van het realiseren van een haventerrein tegen de buitenzijde van de Zuiderzeedijk neemt de herkenbaarheid van de dijk enigszins af. Tegenover de aantasting aan de waterzijde staat het feit dat er geen aantasting plaatsvindt aan de landwijze. Ook overige waarden worden niet aangetast. Het effect is enigszins negatief beoordeeld en is niet onderscheidend (0/-).

Er is geen sprake van aantasting of verstoring van historisch bouwkundige waarden. Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Tabel 6-7 Beoordeling landschap, archeologie en cultuurhistorie

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	-	- -
	Effecten van nieuwe elementen	0/-	0/-
Archeologie	Effecten op archeologische waarden	0/-	0/-
Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	0/-	0/-
	Effecten op historisch-bouwkundige waarden	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Het uitvoeren van archeologisch vervolgonderzoek is er meer duidelijk over de aanwezige archeologische waarden in het gebied. Hierdoor is de beoordeling van het aspect archeologie in de L-variant aangepast naar enigszins negatief (0/-) nu vergeleken met negatief (-) in 2016. De overige effectbeoordelingen zijn ongewijzigd.

De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

6.4 Natuur

6.4.1 Criteria

Voor natuur is onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) en soortenbescherming (flora en fauna).

De effecten op Natura 2000 zijn onderzocht in een passende beoordeling en bijbehorende stikstofdepositieberekeningen. De effecten zijn uitgesplitst naar verschillende bronnen van verstoring voor de voorkomende instandhoudingsdoelen. Er is daarbij onderscheid gemaakt naar effecten van het gebruik van de MSNF en de aanleg van de haven. De effecten op het Natuurnetwerk Nederland en flora en fauna zijn beschreven in een Natuurtoets (zie bijlage 7). Er is hierbij gekeken naar ruimtebeslag, verstoring en verzuring/vermesting.

De volgende criteria zijn beschouwd:
Tabel 6-8: Beoordelingskader natuur

Thema	Aspect	Criteria
Natuur	Natura 2000	Effecten op de instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden (verzuring/vermesting)
	Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden
	Flora en fauna	Ruimtebeslag
		Verstoring

De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in paragraaf 4.2 is toegelicht.

6.4.2 Effectbeschrijving

Natura 2000

Het plangebied ligt in het Natura 2000-gebied de 'IJsselmeer'. Dit gebied is op 23 december 2009 door het ministerie van EZ aangewezen als Natura 2000-gebied. Het gebied is aangewezen als Vogelrichtlijn- en deels als Habitatrichtlijngebied.

Als gevolg van de uitvoering van het plan kunnen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied IJsselmeer optreden. Vanwege de ligging en omvang van het plan ten opzichte van de Natura 2000-gebieden kan er sprake zijn van ruimtebeslag, optische verstoring, geluidsverstoring, lichtverstoring en verstoring door trillingen. De reeds uitgevoerde Passende Beoordeling in 2016 is voor de actualisatie van het MER ook geactualiseerd. Onderstaand worden de effecten beschreven met betrekking tot Natura 2000.

Effecten van ruimtebeslag

De effecten van ruimtebeslag op de instandhoudingsdoelen zijn zeer beperkt. Het aantal watervogelsoorten dat voorkomt binnen het plangebied voor de MSNF is beperkt. Dat is af te leiden uit de telgegevens van de oeverzones van het IJsselmeer. Per soort is dit ander toegelicht in de passende beoordeling.

De aanleg van de strekdammen betekent een toename van harde substraat ter hoogte van het plangebied. Deze strekdammen zullen altijd een functie hebben als paai- en opgroeigebied voor jonge vis (bijvoorbeeld spiering) en vormen dus een positief effect op het voedselaanbod voor viseters. De stortstenen over is ook een geschikt leefgebied voor de rivierdonderpad (waarvoor het leefgebied dus ook toeneemt). Daarnaast ontstaat een nieuw areaal potentieel geschikt gebied voor (driehoeks)mosselen (zeker op onder water gelegen stortstenen). Dit nieuwe areaal is, in tegenstelling tot de huidige waterbodem, goed bereikbaar voor duikeenden en zal dus weer afgegraasd worden. Bij de U-variant zal aandacht nodig zijn voor voldoende doorstroming, een van de abiotische factoren waarvan driehoeksmosselen profiteren.

Gezien de overheersende windrichting zal de zone ten noorden van de noordelijke strekdam een nieuw luwtegebied vormen ten opzichte van de huidige situatie. De dam vormt een afscherming tussen dit gebied en het havengebied.

De vaargeulen zijn niet betrokken bij het aspect ruimtebeslag. Deze blijven oppervlaktewater, dat weliswaar dieper is maar ook gezien de huidige diepte is het niet of nauwelijks exploiteerbaar voor mosseleters. Ter hoogte van de vaargeulen is verstoring maatgevend effect voor het eventuele effect op de instandhoudingsdoelen.

Verstoring

De aanlegwerkzaamheden leveren onder andere door heiwerkzaamheden ook hinder op door trillingen, door geluid en door optische verstoring. Dit kan een direct verstorend effect hebben op watervogels of indirect via vissen op het voedselaanbod van visetende watervogels, niet voor plantenetende watervogels di binnendijks foerageren. Verstoring van broedende vogels is uitgesloten omdat de kustzone in het invloedgebied bestaat uit open water versterkt met basaltblokken dit is geen geschikt broedhabitat voor kwalificerende broedvogelsoorten.

Verstoring van grote concentraties rustende of foeragerende vogels is niet te verwachten gezien de grote afstand van de geplande haven tot de meest waardevolle en verstoringsgevoelige rustgebieden voor watervogels.

Aangezien het potentiële leefgebied van de vissen zich uitstrekt over het hele IJsselmeer, is de toename van het verstoringsgebied klein en zijn de uitwijkmogelijkheden groot mede gezien de grote mobiliteit van vissen. De verstoring vindt daarbij niet plaats in de voor vissen belangrijkste voedsel- of voortplantingsgebieden. Uit de verspreiding van de waterplanten blijkt dat het plangebied van wezenlijk belang is voor de draagkracht van het Natura 2000-gebied voor de voedselvoorziening voor viseters.

Foeragerende vogels in de nabijheid van de werkzaamheden kunnen door de trillingen in de aanlegfase worden verstoord. De totale aanlegfase betreft ca. 3 jaar waarbij de periode dat er geheid wordt veel korter is. Ook zullen de werkzaamheden (waaronder ook het heien) niet in de winter plaats vinden, dus buiten de periode dat veel watervogels aanwezig zijn. Voor die periode is er voldoende alternatief leefgebied in de (directe) omgeving. Vissen en vogels kunnen gemakkelijk uitwijken naar andere delen van het IJsselmeer. De kust van Urk heeft geen specifieke kenmerken die dit in de weg staat. Kenmerken van het plangebied zijn met name diepere oppervlaktewater, zonder waterplantenvelden en zonder concentraties watervogels.

Dit overwegende kan worden geconcludeerd dat de tijdelijke hinder in de aanlegfase niet leidt tot een afname van het voedselaanbod voor viseters. Daarmee leiden de (hei)werkzaamheden er niet toe dat de instandhoudingsdoelen van watervogels in gevaar komt.

Vertroebeling

Vertroebeling heeft effect op de hoeveelheid licht dat in het water doordringt. Dit kan effect hebben op waterplantvelden die voor kieming en groei afhankelijk zijn van voldoende licht in de waterkolom en in de bodem. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen waterplantvelden, omdat het plangebied zich in een relatief diep gedeelte van het IJsselmeer bevindt. Waterplanten vestigen zich op plaatsen waar zonlicht in ieder geval in het voorjaar tot op de bodem kan doordringen.

Vertroebeling leidt tot minder lichtindringing in het water. Dit kan een effect hebben op de algengroei (primaire productie) en op zichtjagers (roofvissen en visetende vogels) omdat het moeilijker is om een prooi te zien en te vangen. Algen staan aan de basis van de voedselketen en vormen een voedselbron voor veel organismen. De lokale vertroebeling zal geen effect hebben op de hoeveelheid algen in het IJsselmeer. Alleen bij grootschaliger vertroebeling kan de toename aan slibconcentraties in de waterkolom leiden tot een afname van de filtratie-efficiëntie van dierlijk plankton en bodemdieren. Door de beperkte hoeveelheid slib en het lokale effect van de vertroebeling is er geen sprake van bedekking van mosselbanken op grotere afstand van het plangebied met slib en zand. Daardoor heeft vertroebeling geen significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen voor de benthoseters.

Een toename van vertroebeling kan een effect hebben op het voedselaanbod voor visetende watervogels. Mogelijke effect is een afname van de oppervlakte foerageergebied omdat vissen niet meer gevangen kunnen worden. Uit een eerste screening blijkt het plangebied foerageergebied te zijn voor een aantal viseters; aalscholver, dwergmeeuw, fuut, grote zaagbek, nonnetje en visdief. Vertroebeling treedt lokaal en tijdelijk op en overlapt met het verstoorde gebied door de aanwezigheid van materieel. Vooral door het tijdelijke (3 jaar) en lokale aspect zijn er uitwijkmogelijkheden en zal de vertroebeling geen significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelen voor de viseters. Bovendien zijn niet alle visetende watervogels even gevoelig voor vertroebeling.

Stikstofdepositie

De stikstofdepositieberekening uitgevoerd voor het MER 2016 is voor de actualisatie van het MER niet meer bruikbaar als gevolg van aanpassingen in het rekenmodel Aerius die na 2016 hebben plaatsgevonden. Het adviesbureau Sweco heeft eind 2020 een nieuwe stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd met de AERIUS Calculator versie 2020.

De stikstofdepositie kan tot grote afstand rijken van het plangebied. Binnen de invloedsfeer van het plan liggen meerdere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. In tabel 6.9 zijn de Natura 2000-gebieden benoemd die vallen binnen de invloedsfeer van de MSNF.

Tabel 6-9: Stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden binnen de invloedsfeer van MSNF

Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen	
Weerribben	De Wieden
Rottige Meenthe & Brandemeer	Rijntakken
Drents-Friese Wold & Leggelderveld	Holtingerveld
Veluwe	Zwarte Meer
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	Dwingelderveld
Olde Maten& Veerslootslanden	Wijnjeterper Schar
Fochterloërveen	Alde Feanen
Bakkeveense Duinen	Van Oord's Mersken
Mantingerzand	Norgerholt
Vecht- en Beneden-Reggegebied	Mantigerbos
Witterveld	Drentsche Aa-gebied
Elperstroomgebied	Drouwenerzand

Voor deze gebieden is gebleken dat er sprake is van een stikstofdepositie toename van > 0,00 mol N/ha/jaar. Echter leidt de aanleg en het gebruik van de MSNF niet tot een zodanige toename aan stikstofdepositie dat hierdoor sprake is van significante gevolgen voor de kwaliteit van kwalificerende habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen.

Voor een deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt dat de KDW niet wordt overschreden door de achtergronddepositie. Voor een ander deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt dat uit de meest recente gebiedsanalyse blijkt dat de kwaliteit van de betreffende habitattypen en/of leefgebieden van soorten goed is, ondanks een overschrijding van de KDW. Stikstofdepositie vormt daardoor geen knelpunt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Voor een aantal habitattypen en leefgebieden binnen de bovengenoemde Natura 2000-gebieden geldt dat de KDW wordt overschreden, de kwaliteit van een aantal van deze habitattypen en/of leefgebieden is momenteel niet goed en stikstofdepositie is in beginsel een knelpunt voor de kwaliteit van het betreffende habitattype en/of leefgebied. Ten aanzien van deze habitattypen en leefgebieden is gekeken of het berekende projecteffect zodanig groot is dat hierdoor merkbare significante gevolgen voor de kwaliteit van het betreffende habitattype of kwalificerende soort(en) binnen een leefgebied kan hebben. Uit de ecologische analyse blijkt dat dit niet het geval is. het berekende maximale projecteffect is verwaarloosbaar (maximaal 0,02 mol N/ha/jaar). Ecologisch gezien zijn er geen aantoonbare verschillen in de kwaliteit van de betreffende habitattypen. Er is in de betreffende Natura 2000-gebieden geen sprake van zodanige omstandigheden dat een verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie in de range van 0-0,02 mol N/ha/jaar alsnog zou kunnen leiden tot in ecologische zin aantoonbare significante gevolgen voor de kwaliteit van de habitattype en/of leefgebied. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en leefgebieden van soorten wordt ondanks de verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie nog steeds mogelijk geacht.

Ook in combinatie met andere projecten, zal de aanleg en in gebruik name van de MSNF niet leiden tot significante gevolgen voor de kwaliteit van habitattypen en/of kwalificerende soorten van leefgebied binnen in de passende beoordeling besproken Natura 2000-gebieden.

Toets instandhoudingsdoelen

In de passende beoordeling is toegelicht dat voor een aantal soorten die in het plangebied voorkomen geen sprake is van significant negatieve effecten als gevolg van de effecten van de aanleg, aanwezigheid en het gebruik van de MSNF.

Conclusie is dat er geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het IJsselmeer. Het behalen van de instandhoudingsdoelen komt niet in gevaar, en voor zover deze door factoren los van de geplande haven worden belemmerd, zal het voornemen deze factoren niet negatief beïnvloeden. Daarmee kan een significant negatief effect met zekerheid worden uitgesloten.

Cumulatie

In het IJsselmeer speelt een groot aantal plannen:

1. Versterking van de Afsluitdijk
2. Aanleg vismigratierivier in de Afsluitdijk;
3. Aanpassing Peilbesluit IJsselmeer;
4. Windpark Fryslân;
5. Windplan Blauw;
6. Port of Urk

In de passende beoordeling zijn alle projecten afzonderlijk getoetst naar het mogelijk cumulatief effect in combinatie met de voorgenomen MSNF. Dit leidt tot de conclusie dat er geen significant cumulatief negatief effect is op de instandhoudingsdoelstelling voor het Natura 2000-gebied IJsselmeer.

tabel 6-10: Totale cumulatietoets

Effect MSNF	Effect Afsluitdijk	Effect vismigratie in de afsluitdijk	Effect Peilbesluit	Effect wind Fryslân	Port of Urk	Conclusie cumulatieve Significantie?
Negatief	Negatief, tijdelijk, geen overlap in invloeds-gebied	Negatief, tijdelijk, geen overlap in invloeds-gebied	Geen ecologisch relevante negatieve effecten, de maximale frequentie en duur is beperkt door randvoor-waarden in het peilbesluit.	Neutraal, ook positieve effecten	Gevolgen voor het buitendijks gelegen Natura 2000-gebied IJsselmeer worden uitgesloten.	Neen

Conclusie passende beoordeling

Op basis van de nadere analyse van mogelijke storingsfactoren en de mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelen luidt de conclusie als volgt:

Gezien het huidige gedrag van de rustende, ruiende, foeragerende watervogels in het zuidelijk deel van het IJsselmeer leidt de aanleg en het gebruik van geplande MSNF niet tot een wezenlijk ander gedrag van de aanwezige watervogels zodat de populatieomvang niet in het geding is. Los van het aspect stikstof, welke in een afzonderlijke rapportage zal worden getoetst, is er met zekerheid geen sprake van een significant negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer door de bouw, de aanwezigheid en het gebruik van de MSNF (beide varianten). Deze conclusie is gebaseerd op de volgende overwegingen::

- de enige mogelijke storingsfactoren zijn ruimtebeslag, verstoring (geluid, optische verstoring en trillingen), vertroebeling (tijdelijk en lokaal) en stikstofdepositie;
- het plangebied is ongeschikt als leefgebied voor een groot aantal soorten;
- van de soorten die voorkomen; komen er enkele in zeer lage aantallen voor en andere soorten komen in aantallen voor die hoger zijn dna de instandhoudingsdoelstelling waarbij het plan de instandhoudingsdoelstelling niet in gevaar brengt;
- De behouddoelstelling voor omvang en kwaliteit en populatie voor de meervleermuis wordt niet belemmerd omdat maatregelen genomen worden om het cumulatieve verstorend effect (reeds aanwezige windpark, MSNF en Port of Urk) te beperken zodat de migratieroute tussen zomer- en winterverblijven, belangrijk voor de populatie meervleermuizen dat foerageert in het IJsselmeer, in stand blijft;
- de behouddoelstelling voor omvang en kwaliteit voor kuifeend, brilduider, tafeleend, meerkoet, wilde eend, aalscholver en visdief wordt niet belemmerd door de geringe omvang van het plangebied en van het verstoord gebied, het behoud van de rust in de belangrijkste (rui)gebieden en het positieve effect van de strekdammen op de foerageer- en rustfunctie;
- de uitbreidingsdoelstelling voor omvang en kwaliteit voor de fuut, nonnetje, grote zaagbek en dwergmeeuw wordt niet belemmerd door de geringe omvang van het plangebied, het behoud van de rust in de belangrijkste (rui)gebieden en het positieve effect van de strekdammen op de foerageerfunctie;
- het cumulatieonderzoek leidt niet tot het ontstaan van significant negatieve effecten.

Natuurnetwerk Nederland

Van directe aantasting van de NNN is geen sprake door de realisatie van de MSNF gezien zich in het plangebied geen NNN bevind. In de omgeving van het plangebied liggen wel NNN-gebieden. Ook significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN gebieden in de nabijheid van het plangebied kunnen worden uitgesloten. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt circa 1.300 meter ten noordwesten van het plangebied. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op de directe omgeving van het plangebied.

Beschermde soorten

Vogels

Algemene broedvogels

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.1). Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door aanlegwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Wet Natuurbescherming aan de orde.

Zo kunnen in het plangebied nesten gebouwd worden door (algemeen voorkomende) soorten met name in opgaande vegetatie). Indien nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecoloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan worden locatiespecifieke maatregelen voorgesteld en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden totdat het nest niet meer in gebruik is.

Zoogdieren

Vleermuizen

De effecten van de MSNF op de aangetroffen vleermuizen zijn per soort verschillend. De verschillen hangen af van de specifieke gevoeligheid van de soort, bijvoorbeeld de mate van gevoeligheid voor lichtverstoring, en de mogelijkheid van de soort om de verstoorde locatie te ontwijken door gebruik te maken van alternatieve routes of een alternatief leefgebied / foerageergebied.

Op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens uit een onderzoek uit 2016 is geconcludeerd dat de MSNF leidt tot effecten op de aanwezige vleermuizen. De onderzoeksgegevens geven een goed beeld van de wijze waarop het gebied wordt gebruikt, maar behoeven verdere aanvulling en actualisatie om een goed beeld te krijgen van de mogelijke effecten van de MSNF.

In 2020 heeft ten behoeve van de aanvulling en actualisatie ecologisch onderzoek naar effecten op foerageergebieden, vlieg- en migratieroutes van vleermuizen langs de kust van de Noordoostpolder plaatsgevonden. Dit onderzoek is in januari 2021 afgerond. In het vleermuizenonderzoek zijn de door de havenontwikkeling mogelijke effecten zoals verstoring door licht, geluid en barrièrewerking op de vitale activiteiten van vleermuizen in beeld gebracht. Tevens zijn de effecten als gevolg van uitwijkgedrag door mogelijke effecten beoordeeld. De volgende effecten zijn voor vleermuizen door de ontwikkeling van MSNF zijn niet uit te sluiten:

- Effecten op jacht- en vliegroutes van Meervleermuizen;
- (Beperkte) verstoring van migratieroutes van de Ruige dwergvleermuis, Meervleermuizen en Rosse vleermuizen;
- Effecten als gevolg van uitwijking door lichtverstoring op de Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Tweekleurige vleermuis en Rosse vleermuis. Als gevolg van uitwijking kunnen de migrerende vleermuizen binnen het bereik komen van de aanwezige windmolens.

Effecten op vleermuizen kunnen worden voorkomen en/of gemitigeerd door de volgende maatregelen:

- Beperken van de lichtverstrooiing vanuit de MSNF, door natuurinclusief te ontwerpen en in te richten;
- Terreinverlichting enkel lokaal de grond te laten beschijnen, niet het water, bomen en grond buiten het terrein; gebruik van strooilichtarme armaturen;

- Gebruik van vleermuisvriendelijke amberkleurige lampen in lichtmasten, waardoor geen lichtverstoring door lichtmasten wordt veroorzaakt;
- Geen onnodige verlichting aanbrengen op de golfbreker, hierdoor ontstaat een donkere zone aan de IJsselmeerzijde van de dam die door vleermuizen kan worden gebruikt om de haven te passeren;
- Het opstellen van een lichtplan, hierdoor kan worden gemodelleerd hoeveel licht er op het IJsselmeer schijnt en of dat de drempelwaarde van 1.1 lux overschrijdt. Indien dit het geval is kan een verhoogde lichtdichte barrière op de golfbreker worden aangebracht ter blokkering van de lichtuitstraling;
- Ter voorkoming van uitwijkingsnoodzaak van migrerende vleermuizen dient te worden gezorgd voor een donkere corridor van voldoende breedte over de buitendijkse voet van de dijk. In de zone achter de dijk en de bebouwing dient terreinverlichting achterwege te blijven en licht te worden geblokkeerd door lichtwerende voorzieningen;
- Onderbreking in de donkere corridor door de ontsluiting van de kade en het bedrijventerrein, noodzakelijke lichtbronnen dienen zo gepositioneerd te worden dat ze niet in de donkere corridor schijnen.

Otter

Er worden geen wezenlijk negatieve effecten op de otter verwacht; er is daarom ook geen sprake van overtredingen van verbodsbepalingen. Het wordt aanbevolen om de maatregelen die worden getroffen langs de watergang als deze wordt ingericht als corridor voor vleermuizen, te benutten ter verbetering van het leefgebied van de otter door in de watergang faunapassages op te nemen ter plaatse van de kruising met de aan te leggen toegangswegen. Op deze manier wordt de barrièrewerking van deze toegangswegen op de otter voorkomen.

Reptielen en amfibieën

Bij de ontwikkeling van de MSNF wordt geen essentieel leefgebied van de rugstreeppad aangetast. Aangezien de rugstreeppad in de buurt van het plangebied voorkomt en vaak wordt aangetroffen op bouwterreinen, kan niet geheel worden uitgesloten dat deze ten tijde van de werkzaamheden in het plangebied aanwezig is.
Aanwezigheid van de rugstreeppad vormt een aandachtspunt tijdens de uitvoeringsperiode. Significante negatieve effecten op de rugstreeppad kunnen worden uitgesloten.

Vissen

Het plangebied ligt gedeeltelijk in het IJsselmeer en daarnaast liggen er enkele smalle watergangen binnen het plangebied. De kleine modderkruiper en rivierdonderpad uit de eerdere Natuurtoets (Antea Group, 2016) zijn inmiddels zijn vrijgesteld. Voor alle soorten dus ook voor deze geldt wel de zorgplicht**.**

6.4.3 Effectbeoordeling

Natura 2000

Het ruimtebeslag, de verstoring, de stikstofdepositie en de tijdelijke vertroebeling hebben een (gering niet significant) negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Door de aanleg en het gebruik verdwijnt (fysiek door ruimtebeslag of indirect doordat de soorten het plangebied mijden als gevolg van de verstoring) een klein gedeelte van met name het foerageergebied van diverse watervogels. Het gebied heeft geen uitzonderlijke waarde in tegenstelling tot een groot aantal andere oeverzones, maar het negatief effect is niet verwaarloosbaar. Echter met de aanleg

van een golfbreker is er ook sprake van een positief effect op de watervogels. Alle soorten zullen een luwtegebied vinden om te rusten. Wanneer zich driekhoeksmosselen vestigen op de golfbreker komt extra – goed bereikbaar – voedsel beschikbaar voor benthosetende soorten.

Er is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken, maar er is wel sprake van negatieve effecten. Het effect is negatief beoordeeld (-) voor beide varianten. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en leefgebieden van soorten wordt ondanks de verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie nog steeds mogelijk geacht.

Ook in combinatie met andere projecten, zal de aanleg en in gebruik name van de MSNF niet leiden tot significante gevolgen voor de kwaliteit van habitattypen en/of kwalificerende soorten van leefgebied binnen in de passende beoordeling besproken Natura 2000-gebieden. Het effect op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden is dan ook neutraal (0) beoordeeld voor beide varianten.

Natuurnetwerk Nederland

In het plangebied is geen NNN gebied aanwezig. Hierdoor is er van directe aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden geen sprake. Tevens is er geen sprake van indirecte aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van nabijgelegen NNN gebied. Voor beide varianten wordt het effect op Natuurnetwerk Nederland dan ook neutraal (0) beoordeeld.

Beschermde soorten

In het plangebied zijn onder ander vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen aanwezig. Deze vliegroutes en foerageergebieden worden door het voornemen mogelijk verstoord. Een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is noodzakelijk als mede het uitvoeren van mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of beperken. Er blijft in de directe omgeving voldoende geschikt leefgebied over en de haven komt buitendijks zodat de vliegroutes/trekroute niet onderbroken wordt. Er zal zorgvuldig gewerkt worden om negatief effect zo beperkt mogelijk te houden en voor vleermuizen worden aanvullende maatregelen getroffen. Door deze aspecten is er geen sprake van een aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de voorkomende beschermde soorten en wordt het effect als negatief beoordeeld (-).

tabel 6-11: Beoordeling natuur

Aspect	Criteria	Effectenbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Natura 2000	Effecten op de instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	-	-
	Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000-gebieden (verzuring/vermesting)	0	0
Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden	0	0
Beschermde soorten	Ruimtebeslag	-	-
	Verstoring	-	-

Verschil met het MER uit 2016

Het aspect natuur is in het MER geactualiseerd. De passende beoordeling en de stikstofdepositieberekeningen zijn opnieuw uitgevoerd. De effectbeoordeling voor het aspect Natura 2000 heeft daarom tevens opnieuw plaatsgevonden. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige natuuraspecten is ongewijzigd.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

6.5 Verkeer

Doordat er recentere verkeersmodellen beschikbaar zijn is er voor de actualisatie van het MER een nieuw verkeersonderzoek gedaan. De effectbeschrijving en effectbeoordeling is hierdoor gewijzigd ten opzichte van het MER uit 2016. Voor het verkeersonderzoek is het vigerend verkeersmodel NOP-URK versie 2.2 gebruikt met als beschikbare modelbasisjaar 2016 en als prognosejaar 2031. In dit model zijn naast de referentiesituatie in 2031 twee scenario's doorgerekend. In beide scenario's is de ontwikkeling van de MSNF opgenomen, maar in scenario A zonder de ontwikkeling van Port of Urk en in scenario B inclusief de ontwikkeling van Port of Urk.

6.5.1 Criteria

De beoordeling van het aspecten verkeer is onderverdeeld in een aantal criteria. Dit betreffen verkeersintensiteiten, IC-verhoudingen en overige aspecten:

Tabel 6-12 Beoordelingskader verkeer

Aspect	Criteria
Verkeer	Verkeersintensiteiten
	IC-verhoudingen
	Overige verkeersaspecten

De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in paragraaf 4.2 is toegelicht.

6.5.2 Effectbeschrijving

De toekomstige situatie is de autonome verkeersituatie 2031 (scenario A, inclusief ontwikkeling van Zeeheldenwijk) en de ontwikkeling van de MSNF (plansituatie). De verkeerseffecten als gevolg van de MSNF zijn hieronder beschreven. In scenario B is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van Port of Urk.

Verkeersproductie

Voor de beschrijving en beoordeling van de verkeerseffecten is op basis van verkeerstellingen en kentallen de verkeersaantrekkende werking van de haven bepaald. Voor een dergelijke specifieke ontwikkeling als een MSNF geniet dit de voorkeur boven het opstellen van een verkeersmodel[19]. Er is inzicht gegeven in werkdag verkeersintensiteiten. Er is hierbij een verdeling gemaakt van dag, avond en nacht. Ook is onderscheid gemaakt in licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer. Voor de overige aspecten is de beoordeling tot stand gekomen op basis van expert judgement.

De verkeersproductie van de MSNF is gelijk voor de twee alternatieven en bedraagt ongeveer 400 mvt per etmaal, waarvan ongeveer 70-75 % personenauto's. Het gaat dus om een klein aantal verkeersbewegingen. Volgens het verkeersmodel gaat ongeveer 90 % van dit verkeer via de nieuwe westelijke ontsluiting naar de Domineesweg en circa 10% via de oostelijke ontsluiting (Zuidermeerweg). De alternatieven zijn in dit opzicht gelijk.

Verkeersintensiteiten

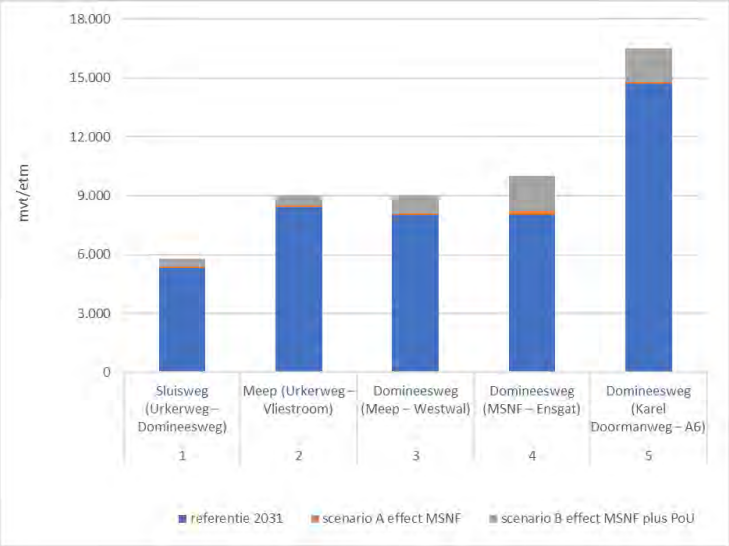
De MSNF en het bedrijventerrein worden via twee wegen ontsloten. De MSNF en een groot deel van het bedrijventerrein zijn direct aangesloten op de Domineesweg tussen Westwal en Ensgat. Ook is er een ontsluitingsroute via de Zuidermeerweg waardoor het gebied per motorvoertuig snel te bereiken is vanaf de A6.

De verkeersintensiteiten zijn berekend met het verkeersmodel van Urk. De verkeerscijfers van de plansituatie zijn weergeven in onderstaande tabel 6-13 en gevisualiseerd in figuur 6-4. Het effect van de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting is weergegeven in figuur 6-5. Hieruit blijkt dat deze subvariant vrijwel alleen effect heeft op het westelijk deel van de Domineesweg.

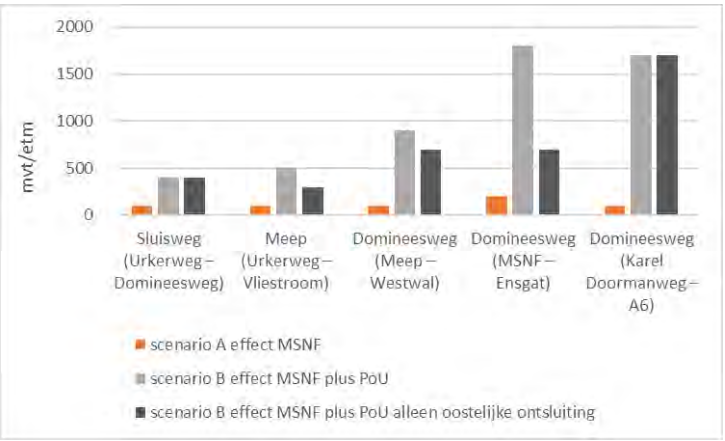
Tabel 6-13: Intensiteit gemiddelde werkdag plansituatie 2031(mvt/etm)

	Wegvak	Scenario A		Scenario B	
		Intensiteit	Verschil met referentie	Intensiteit	Verschil met referentie
1	Sluisweg	5.400	100	5.700	400
2	Meep	8.500	100	8.900	500
3	Domineesweg	8.100	100	8.900	900
4	Domineesweg	8.200	200	9.800	1.800
5	Domineesweg	14.800	100	16.400	1.700

[19] Een verkeersmodel is alleen nauwkeuriger bij grootschaliger en meer standaard ontwikkelingen.



Figuur 6-4: Verkeersintensiteiten op de beschouwde wegvakken (2031)



Figuur 6-5: Effect van de scenario's A en B, en de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting (verschil met referentiesituatie)

Op alle onderzochte wegvakken is sprake van een verkeerstoename door de ontwikkeling van de MSNF (scenario A). De grootste toename is zichtbaar op wegvaknummer 4 (Domineesweg tussen de aansluiting MSNF en het Ensgat). Dit trekt verder door in een verdere toename van de verkeersintensiteiten op de Domineesweg richting de A6 (wegvaknummer 5). Het effect van de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) is veel groter dan het effect van de MSNF.

Door de verkeerstoename op het drukste deel van de provinciale weg neemt de overschrijding van de gestelde norm van 12.000 mvt/etm (voor gemengd verkeer) nog verder toe dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een verdere noodzaak om te onderzoeken of maatregelen op dit wegvak nodig om te kunnen voldoen aan het provinciale beleid. Zoals al aangegeven wordt door provincie en gemeente al gekeken naar de mogelijk om een oostelijke randweg aan te leggen.

IC verhoudingen

Onderstaande tabel weergeeft de IC-verhoudingen per wegvak voor de twee scenario's in 2031.

tabel 6-14: IC-verhoudingen gemiddelde werkdag 2031

Wegvak		Scenario A		Scenario B	
		OS	AS	OS	AS
1	Sluisweg richting Urkerweg	0,15	0,24	0,16	0,26
	Sluisweg richting Domineesweg	0,19	0,17	0,21	0,18
2	Meep richting Urkerweg	0,15	0,56	0,16	0,59
	Meep richting Domineesweg	0,42	0,26	0,46	0,27
3	Domineesweg richting Westwal	0,28	0,27	0,33	0,29
	Domineesweg richting Meep	0,23	0,35	0,24	0,39
4	Domineesweg richting Ensgat	0,28	0,30	0,34	0,36
	Domineesweg richting MSNF	0,27	0,34	0,40	0,42
5	Domineesweg richting A6	0,51	0,44	0,57	0,52
	Domineesweg richting Karel Doormanweg	0,39	0,59	0,47	0,64

Op alle wegvakken is bij scenario B sprake van een (kleine) toename in de IC-verhouding in de spitsen ten opzichte van de autonome situatie. De waarden liggen allemaal (ruim) onder de grenswaarde van 0,80. Er is in de plansituatie bij beide scenario's geen sprake van doorstromingsknelpunten. De IC-verhoudingen van de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting zijn voor het westelijk deel van de Domineesweg nog iets lager dan bij scenario B. Voor het drukste deel van de Domineesweg heeft deze subvariant geen effect (in vergelijking met de variant met twee ontsluitingswegen).

Kruispuntanalyse

Rotondes

Voor de verkeerssituatie van het plan is uitgegaan van een enkelstrooksrotonde voor de Domineesweg – Meep en een enkelstrooksrotonde met vijf aansluitingen voor de Domineesweg –Ensgat. De grenswaarde voor de verzadigingsgraad is 0,80. Indien de verzadigingsgraad hoger ligt is er kans op doorstromingsproblemen op de desbetreffende rotonde.

tabel 6-15: Verzadigingsgraad rotondes plan 2031

Kruispunt		Scenario A		Scenario B	
		OS	AS	OS	AS
1	Domineesweg – Meep	0,21	0,32	0,22	0,37
4	Domineesweg Ensgat – Zuidermeerweg – Oostelijke randweg	0,50	0,63	0,62	0,71

Ten opzichte van de autonome verkeerssituatie nemen in scenario A de verzadigingsgraden in zowel de ochtend- als de avondspits licht toe, maar nergens wordt de grenswaarde overschreden. De aanwezigheid van het MSNF heeft dus vrijwel geen impact op de verkeersafwikkeling van beide rotondes. Bij scenario B (inclusief Port of Urk) is de toename van de verzadigingsgraad wat groter, De doorstroming van rotonde Domineesweg – Meep blijft ruim voldoende. Ook de doorstroming van de rotonde tussen de Domineesweg en het Ensgat voldoet tijdens beide spitsuren. De verzadigingsgraad komt tijdens het avondspitsuur al in de buurt van de 0,8 grenswaarde.

Voor de subvariant met alleen een oostelijke ontsluitingsweg is de rotonde Domineesweg – Ensgat maatgevend. Doordat al het verkeer van MSNF en PoU nu via deze rotonde wordt geleid, neemt de verzadigingsgraad van deze rotonde toe ten opzichte van de variant met twee aansluitingen. De verzadigingsgraad komt tijdens het avondspitsuur in de buurt van de 0,8 grenswaarde.

Voorrangskruispunt

Voor de aansluiting van de MSNF is uitgegaan van een voorrangskruispunt met een vergelijkbare indeling als het kruispunt Domineesweg – Westwal.
Voor de plansituatie geldt een maximaal geaccepteerde gemiddelde wachttijd van 20 seconden. Als de wachttijd langer wordt komt de verkeersveiligheid en daarnaast ook de doorstroming in gevaar.

tabel 6-16: Gemiddelde wachttijd (seconden) voorrangskruispunten plansituatie 2031

Kruispunt		Scenario A		Scenario B	
		OS	AS	OS	AS
2	Domineesweg – Westwal	<15 s	<15 s	<15 s	<15 s
3	Domineesweg – MSNF	<15 s	<15 s	<15 s	15 s

De aanwezigheid van MSNF (scenario A) heeft geen impact op de wachttijden bij voorrangskruispunt Domineesweg – Westwal. Verder is het mogelijk binnen deze scenario een voorrangskruispunt bij kruispunt Domineesweg – MSNF toe te passen. Bij scenario B blijft ondanks de verkeerstoename de gemiddelde wachttijd op de kruising Domineesweg – Westwal onder de 15 seconden. De aansluiting van de MSNF op de Domineesweg als voorrangskruispunt biedt ook in scenario B voldoende capaciteit om al het verkeer goed te kunnen verwerken. De gemiddelde wachttijd is tijdens de avondspits al rond de 15 seconden. De restcapaciteit is dus redelijk beperkt.

Overige verkeersaspecten

Langzaam verkeer

Met betrekking tot langzaam verkeer kan gesteld worden dat de huidige aanwezige fietsverbinding tussen Urk en de Ketelbrug behouden blijft. Door aansluiting van de fietsroute op de nieuwe haven is de bereikbaarheid vanaf Urk per fiets gegarandeerd.

Vaarwegverkeer

De haven wordt maximaal toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang). Het is de verwachting dat voor de MSNF jaarlijks maximaal 10 schepen van een dergelijke omvang gebruik zullen maken van de haven voor reparatie of onderhoud. Daarnaast worden ook kleinere jachten, slepers en vissersboten verwacht. In de huidige werkhaven van Urk wordt niet geregistreerd hoeveel schepen er jaarlijks aan- en afmeren en wat de verblijftijd is. Ingeschat wordt dat de jachten, slepers en vissersboten respectievelijk gemiddeld 1 keer per week, 1 keer per dag en 1 keer per maand de haven aandoen. Dit resulteert in een maximaal aantal schepen dat aanlegt in de nieuwe haven van 439 per jaar.

Buiten het hoogseizoen worden weinig schepen verwacht. Worstcase wordt uitgegaan van 5 per week. De schepen kunnen gebruik maken van de doorgaande vaarroute die op een relatief korte afstand voor de kustlijn loopt.

Ten opzichte van het totaal aantal passages in het IJsselmeer is de toename van vaarwegverkeer beperkt. Verwacht wordt dat er voldoende ruimte op de bestaande vaarroutes zijn en er geen knelpunten optreden.

Openbaar vervoer
De MSNF is bereikbaar met het openbaar vervoer. De meest dichtbij gelegen bushalte is gelegen aan Marsdiep op het bedrijventerrein Zwolsche Hoek.

Verkeersveiligheid
Het aantal voertuigbewegingen waaronder van vrachtauto's neemt door de ontwikkeling van het plan licht toe. Door het massaverschil levert dit potentieel meer conflictpunten op dan in de referentiesituatie. De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) heeft echter een duidelijk groter effect.

In de referentiesituatie 2031 is het handhaven van gemengd verkeer op het drukste gedeelte van de Domineesweg niet meer in overeenstemming met het provinciale beleid (waardoor de beleidsmatige capaciteit van de weg 12.000 mvt/etm is in plaats van 20.000 mvt/etm). De ontwikkeling van de MSNF (scenario A) heeft hierop maar een klein effect. De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) heeft hier een wat groter effect. Het ontvlechten van langzaam verkeer (dus landbouwvoertuigen verplaatsen naar een parallelweg of een alternatieve route) en regulier gemotoriseerd verkeer levert minder snelheidsverschillen op, waardoor de kans op ongewenst verkeersgedrag (bijvoorbeeld inhaalmanoeuvres) lager wordt. Dit is een verbetering van de verkeersveiligheid. Het is nog onduidelijk welke oplossing hier mogelijk is. De verwachting is dat het realiseren van een randweg hier een belangrijke verbetering kan worden gerealiseerd.

Aansluitingen uit de voorrang kunnen potentieel verkeersonveilig zijn. Op provinciale wegen (met een hogere maximumsnelheid) kunnen op drukke momenten hiaten klein zijn en zijn snelheidsverschillen groot. Wanneer de wachttijd voor invoegend verkeer te lang wordt, stijgt de kans dat (te) grote risico's worden genomen om in te voegen.

Een rotonde is daardoor een verkeersveiligere oplossing. Op gebied van doorstroming zorgt een rotonde voor meer ruimte voor invoegend verkeer vanuit zijstraten. Daarnaast is de verkeerssituatie overzichtelijker (minder conflictpunten) en kan invoegend verkeer daardoor veiliger de rotonde oprijden.

Parkeren
Parkeren dient op eigen terrein te gebeuren van de MSNF conform de geldende parkeernormen. Hier zijn derhalve geen knelpunten voorzien.

6.5.3 Effectbeoordeling

Verkeersintensiteiten
Als gevolg van de realisatie van de MSNF is in beperkte mate sprake van een toename van de verkeersintensiteit. Omdat er wel sprake is van toename is het effect enigszins negatief beoordeeld (0/-). Er is geen onderscheid tussen de alternatieven.

IC-verhoudingen

De IC-verhoudingen op de beschouwde wegvakken blijven – ondanks een kleine toename bij scenario B als gevolg van het verkeer van Port of Urk - met de ontwikkeling van de MSNF ruim onder de grenswaarden van 0,80, waardoor de kans op congestie minimaal is. Ook de kwaliteit van de afwikkelingen op de kruispunten en rotondes voldoet. Hierdoor is het effect neutraal beoordeeld (0). Er is geen onderscheid tussen de alternatieven.

Overige verkeersaspecten

Met betrekking tot de verkeersveiligheid, langzaam verkeer, vaarwegverkeer, parkeren, en openbaar vervoer worden er in beide alternatieven geen knelpunten verwacht. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld ten opzicht van de referentiesituatie.

tabel 6-17:Beoordeling verkeer

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Verkeer	Verkeersintensiteiten	0/-	0/-
	I/C verhoudingen	0	0
	Overige verkeersaspecten	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De aspecten verkeersintensiteiten en IC-verhoudingen zijn in een nieuw verkeersonderzoek opnieuw onderzocht gebruik makend van de meest actuele verkeerscijfers. Daarbij is gekeken naar de effecten van de ontwikkeling in 2031. De effectbeoordeling voor de aspecten verkeer en verkeersveiligheid is daarom opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige verkeersaspecten is ongewijzigd.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). De ontwikkeling van Port of Urk heeft grotere effecten op het verkeer dan de ontwikkeling van de MSNF. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

In het onderzoek is aanvullend ook gekeken naar een subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting. Deze subvariant leidt (in vergelijking met de scenario B en twee ontsluitingswegen) tot een beperkte ontlasting van het westelijke deel van de Domineesweg. Voor de overige wegen in het studiegebied is het effect gering.

6.6 Geluid

6.6.1 Criteria

Voor geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin is gewerkt met een geluidrekenmodel. Onderstaand volgt een korte omschrijving van de methodiek. Voor een nadere toelichting van de gehanteerde uitgangspunten van het onderzoek wordt verwezen naar het geluidonderzoek.

Tabel 6-18 Beoordelingskader geluid

Aspect	Criteria
Geluid	Industrielawaai
	Wegverkeerlawaai
	Scheepsverkeerlawaai
	Cumulatie
	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm

Industrielawaai

Voor de bepaling van de geluideffecten als gevolg van industrielawaai vanwege de MSNF is een akoestische invulling van de kavels gegeven op basis van een bronvermogen per m^2 ($dB(A)/m^2$). De akoestische verkaveling is gekoppeld aan de milieucategorieën van het provinciaal inpassingsplan (maximaal categorie 5.1). In werkelijkheid zullen ook bedrijven met een lagere milieucategorie gesitueerd zijn, waardoor de daadwerkelijke geluidbelasting dan ook (veel) lager zijn dan de geluidbelasting waarmee nu is gerekend.

Wegverkeerlawaai

Er worden in het plan twee nieuwe ontsluitingswegen aangelegd. Een tussen het MSNF en de Domineesweg (N352) en een tussen het MSNF en de Zuidermeerweg. Voor deze wegen dient een geluidstoets ingevolge de Wet geluidhinder plaats te vinden. De geluidbelasting wordt berekend voor het jaar 2031. Als input voor de berekening is uitgegaan van de uitgangspunten zoals beschreven in “Verkeersonderzoek Actualisatie PIP/MER Servicehaven Noordelijk Flevoland”, projectnummer 0457462, 29 april 2020.

Scheepvaartlawaai

Voor de bepaling van de geluideffecten vanwege scheepsvaart is aansluiting gezocht bij de publicatie Geluidseffecten scheepsvaartlawaai, P.V.W3629.R01, december 2004 en de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, HMRI1999, VROM. Voor de geluidberekeningen is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu v3.11.

Cumulatie

In de bijlagen bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage 1, hoofdstuk 2) is een rekenmethode opgenomen voor de berekening van de cumulatieve geluidbelasting (L_{cum}). Deze rekenmethode wordt toegepast als er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. In het kader van het MER is ook de cumulatieve geluidbelasting bepaald ter hoogte van gevoelige bestemmingen.

Aantal geluidbelaste woningen

Op basis van bovenstaande onderzoeksresultaten is de geluidbelasting ter hoogte van woningen ten gevolge van het industrie-, wegverkeer- en scheepvaartverkeerlawaai in beeld gebracht. Er is geen invulling gegeven aan maximale geluidniveaus aangezien dit zeer inrichtingsafhankelijk is en de inrichting van het gebied nog niet bekend is.

Naast de beschouwing van de huidige situatie 2016, autonome situatie 2031en het planvoornemen 2031 (L- en U-variant), is ook het 'effect op geluidgevoelige bestemmingen tijdens aanleg' beoordeeld. Hier wordt op ingegaan in paragraaf 6.11 van dit MER.

6.6.2 Effectbeschrijving

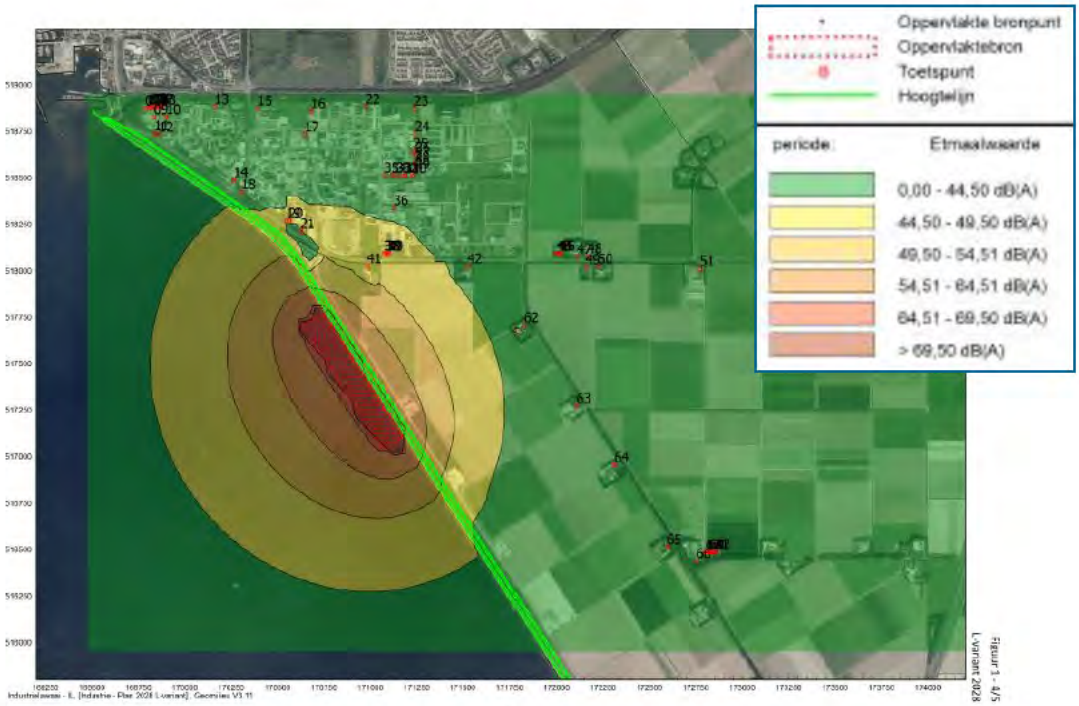
Industrielawaai

Voor het planvoornemen zijn de geluidcontouren gepresenteerd als gevolg van MSNF voor zowel de L- als de U-variant. Ook is gekeken naar de geluidcontouren van MSNF inclusief het bedrijventerrein Zwolsche Hoek (= autonome ontwikkeling, zie paragraaf 5.6). De geluidcontouren voor de L-variant en U-variant zijn respectievelijk weergegeven in figuur 6-6 en figuur 6-7. Er is tevens gekeken naar het effect van MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk.

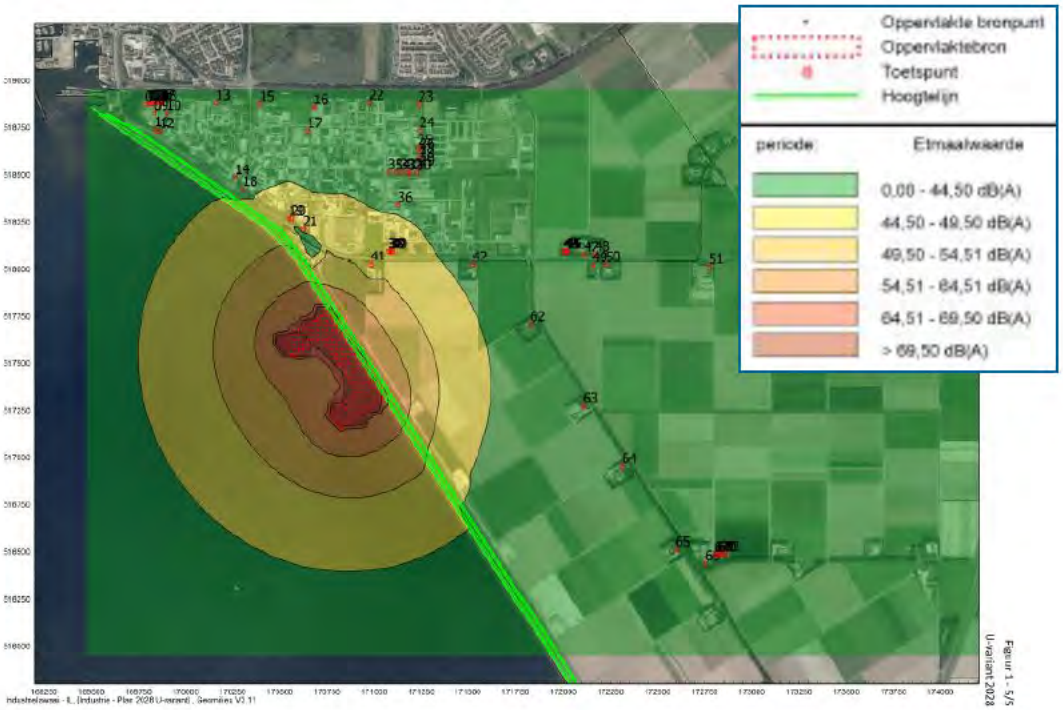
In *figuur 6-8* is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangeven welke woningenaantallen per geluidklasse aan de orde zijn.

Tabel 6-19 Overzicht aantal woningen per geluidklasse – industrie (scenario A)

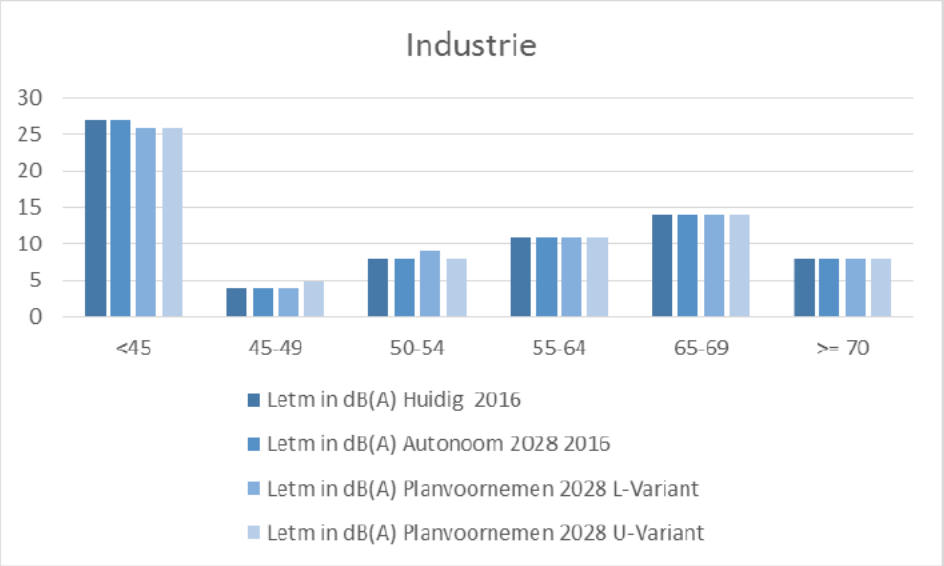
L_{etm} in dB(A)	Aantal adrespunten			
	Huidig 2020	Autonoom 2030	Planvoornemen 2030	
			L-Variant	U-Variant
<45	27	27	26	26
45-49	4	4	4	5
50-54	8	8	9	8
55-64	11	11	11	11
65-69	14	14	14	14
>= 70	8	8	8	8
Totaal	**72**	**72**	**72**	**72**



Figuur 6-6 Geluidcontouren MSNF voor de L-variant [Antea Group, 2016]



Figuur 6-7 Geluidcontouren MSNF voor de U-variant [Antea Group, 2016]



Figuur 6-8 Overzicht aantal woningen per geluidklasse – industrie [Antea Group, 2016]

De resultaten maken duidelijk dat er sprake is van een gering geluideffect door het voornemen. Uit de resultaten blijkt dat op alle punten het geluidniveau als gevolg van het nieuwe industrieterrein ten hoogste gelijk is aan de grenswaarde van 50 dB(A). Er wordt daarmee voldaan aan de wettelijke vereisten die uit de Wet geluidhinder volgen. Het onderscheid tussen de varianten is gering. Alleen in de geluidsklasse 45-49 en 50-54 is er sprake van een minimaal verschil. De realisatie van de L-variant of U-variant zorgt zeer gering voor verandering in geluidsbelasting. De reeds aanwezige geluidsbelasting is afkomstig uit de huidige al dan niet autonome situatie. De wijzigingen in het planvoornemen zorgen niet voor een verschil in geluidscontouren of een toename in geluidgehinderden. De geluidszones blijven in het planvoornemen op dezelfde locatie liggen.

Wegverkeerslawaai

In het kader van het MER zijn de geluidbelastingen voor wegverkeer berekend voor het planvoornemen. Er is geen onderscheid in de toename van wegverkeer tussen de varianten L en U.

Binnen de zone van de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg bevinden zich twee woningen (Domineesweg 29 en Domineesweg 36). Onderstaande tabel geeft de hoogst berekende geluidsbelasting per woning weer. De berekende geluidsbelasting voor de woningen zijn voor 2030 en 2040 hetzelfde.

tabel 6-20: Hoogst berekende geluidsbelasting noordelijke ontsluitingsweg per woning inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting (dB) 2030	Geluidbelasting [dB] 2040
Domineesweg 29	4,5	28	28
Domineesweg 26	4,5	26	26

De Oostelijke ontsluitingsweg wordt onderverdeeld in de reeds bestaande Zuidermeerweg en de nieuw aan te leggen weg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de Zuidermeerweg ook meegenomen in het onderzoek. De hoogst berekende geluidsbelasting voor de woningen die zich binnen de zone van de Oostelijke ontsluitingsweg bevinden zijn weergeven in onderstaande tabel.

tabel 6-21: Hoogst berkenede geluidsbelasting Zuidermeerweg per woning inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting (dB) 2030	Geluidbelasting (dB) 2040
Zuidermeerweg 51	4,5	48	48
Domineesweg 26a	4,5	29	29
Domineesweg 26b	4,5	30	30
Domineesweg 26c	4,5	30	30
Domineesweg 26d	4,5	30	30

Binnen de zone van de nieuw te realiseren weg zijn twee woningen gevestigd: Zuidermeer 49 en 51. De hoogst berekende geluidsbelasting voor deze woningen in 2030 en 2040 zijn weergeven in onderstaande tabel.

tabel 6-22: De hoogst berekende geluidsbelasting voor deze woningen in 2030 en 2040

Adres	Hoogte [m]	Geluidsbelasting (dB) 2030	Geluidsbelasting (dB) 2040
Zuidermeerweg 51	4,5	25	25

Omdat er behoudens de aanleg van de twee nieuwe ontsluitingswegen binnen het voornemen geen sprake is van aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande wegen zijn geen wettelijke (Wet geluidhinder) geluidgrenswaarden van toepassing.

Op de gevels van de bestaande woningen in de zone van de nieuwe noordelijke ontsluitingsroute is de geluidsbelasting in 2030 en 2040 ten hoogste 28 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De geluidsbelasting ten gevolge van de nieuw oostelijke ontsluitingsweg is op de gevels van bestaande woningen ten hoogste 48 dB inclusief aftrek. Beide routes zogen niet voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Variant met alleen een oostelijke ontsluiting

Er is ten opzichte van het MER in 2016 ook gekeken naar de effecten van een situatie waarin alleen de oostelijke ontsluiting wordt gemaakt. Bij deze variant rijdt er in de plansituatie (en vooral bij scenario B) minder verkeer op de Domineesweg ten westen van de kruising met de oostelijkeontsluitingsweg en wordt de Zuidermeerweg en de Monnikenweg wat zwaarder belast. Dit leidt tot een kleine afname van de geluidbelasting (ten opzichte van de situatie met twee ontsluitingen) van de belasting met verkeerslawaai (maximaal ongeveer 1 dB) en een toename bij enkele woningen aan de Zuidermeerweg en Monnikenweg (maximaal ongeveer 2,4 dB), waarbij de totale geluidbelasting door wegverkeer lager is dan 53 dB.

Vaarwegverkeerslawaai

In het akoestisch onderzoek is tevens ingegaan op de toename van geluidbelastingen als gevolg van scheepvaart. In de huidige en autonome situatie zijn geen scheepsvaartbewegingen naar de

nieuwe MSNF aanwezig[20]. De geluidcontouren als gevolg van vaarwegverkeer van en naar de MSNF zijn weergegeven in figuur 6-9.
Er is geen onderscheid tussen de twee varianten.

In tabel 6-23en figuur 6-9 is aan de hand van de contouren en het adressenbestand aangeven welke woningenaantallen per geluidklasse aan de orde zijn als gevolg van de aanleg van de MSNF.

Er kan geconcludeerd worden dat de geluidsituatie als gevolg van de scheepsvaart door toepassing van het planvoornemen niet zal veranderen. De verdeling van het aantal woningen over de verschillende geluidklasses in de drie beschouwde situaties (huidig 2016, autonoom 2028 en planvoornemen 2028) blijft gelijk.

Voor scheepsvaartlawaai zijn geen wettelijk geldende grenswaarden voor geluid van toepassing

Figuur 6-9 Geluidcontouren vaarwegverkeer als gevolg van MSNF [Antea Group, 2016]

[20] Er is derhalve verondersteld dat de geluidbelasting op de woningen binnen het plangebied lager dan 43 dB zal zijn in deze situaties.

Tabel 6-23 Overzicht aantal woningen per geluidklasse – scheepsvaart [Antea Group, 2016]

L_{den} in dB	Aantal adrespunten		
	Huidig 2020	Autonoom 2040	Planvoornemen 2040
<43	72	72	72
43-47	0	0	0
48-52	0	0	0
53-57	0	0	0
58-62	0	0	0
63-67	0	0	0
68-72	0	0	0
>=73	0	0	0
Totaal	**72**	**72**	**72**

Windturbines

De geluidsituatie als gevolg van de windturbines zal door toepassing van het planvoornemen niet veranderen. De verdeling van het aantal woningen over de verschillende geluidklasses in de 3 beschouwde situaties (huidig 2016, autonoom 2028 en planvoornemen 2028) blijft gelijk.

Omdat er binnen het voornemen geen sprake is van realisering van nieuwe of aanpassing van bestaande windturbines zijn geen wettelijke geluidgrenswaarden van toepassing.

Cumulatie

De gecumuleerde effecten van alle geluidbronnen wegverkeer, industrielawaai en windturbinelawaai zijn berekend voor de referentiesituatie, scenario A (ontwikkeling MSNF) en scenario B (ontwikkeling MSNF en Port of Urk).

De resultaten hiervan zijn weergegeven in onderstaand figuren (geluidcontouren) en voor de meest relevante geluidgevoelige bestemmingen in de tabel. De hoogste gecumuleerde geluidniveaus komen voor bij een aantal woningen langs de Domineesweg. Deze geluidbelastingen zijn het gevolg van 'autonome' geluidbronnen. Het effect van scenario A (MSNF) is gering, bij scenario B (MSNF en Port of Urk) is het iets groter, maar de toename blijft beperkt tot maximaal 2dB in vergelijking met de referentiesituatie.

Tabel 6.23: Cumulatieve geluidbelasting Domineesweg 32a t/m d en effecten bij de twee scenario's

Adres	Lcum (dB)		
	Referentie	Scenario A MSNF	Scenario B MSNF en Port of Urk
Domineesweg 32a	60	60	62
Domineesweg 32b	60	60	62
Domineesweg 32c	60	60	62

Adres	Lcum (dB)		
	Referentie	Scenario A MSNF	Scenario B MSNF en Port of Urk
Domineesweg 32d	60	60	62

6.6.3 Effectbeoordeling

De resultaten maken duidelijk dat er sprake is van een zeer gering geluideffect door het voornemen. De geluidstoename als gevolg van industrielawaai, wegverkeerslawaai en scheepvaartverkeerslawaai is verwaarloosbaar. Ook cumulatief is het effect minimaal en derhalve neutraal (0) beoordeeld. Het effect tussen de varianten is niet onderscheidend. Ook de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting verschilt weinig van de variant met twee ontsluitingswegen.

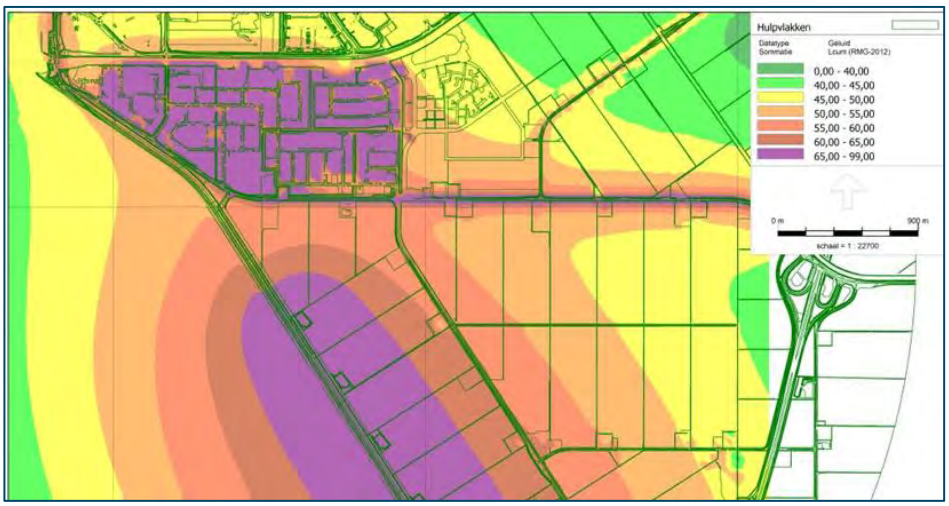
Er is bij beide varianten als gevolg van de realisatie van de MSNF geen sprake van geluidbelaste woningen boven de wettelijke norm. Ook dit is neutraal beoordeeld (0).

Tabel 6-24 Beoordeling geluid

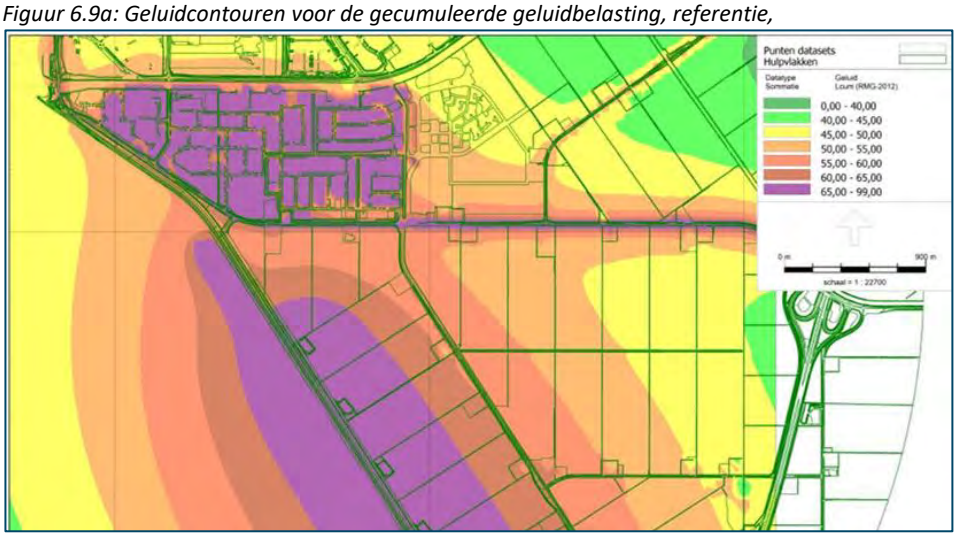
Thema	Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
			L-variant	U-variant
Geluid	Geluid	Industrielawaai	0	0
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	0	0
		Cumulatie geluid	0	0
		Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	0	0

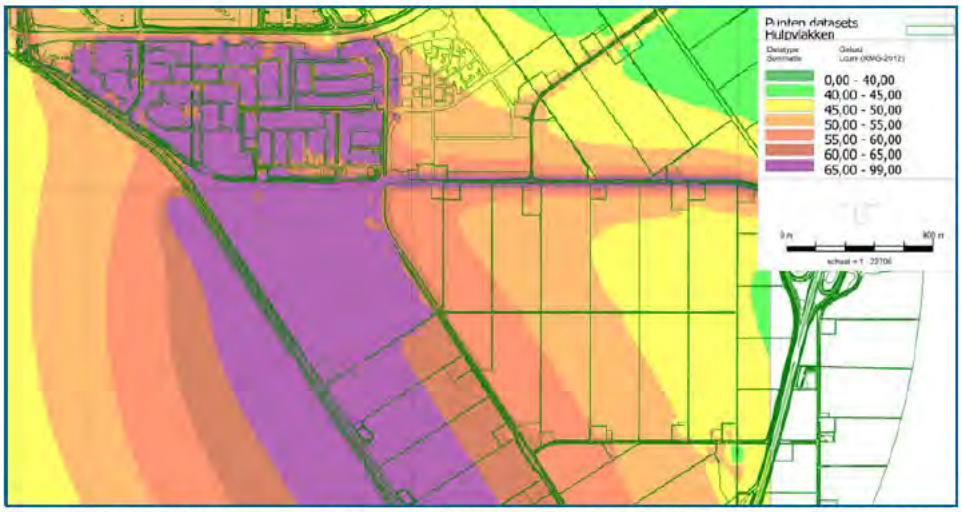
Verschil met het MER uit 2016

Voor het wegverkeerslawaai zijn nieuwe geluidberekeningen uitgevoerd door de wijziging in de verkeersituatie. De effectbeschrijving is door de nieuwe berekening gewijzigd. Dit zorgt echter niet tot een andere effectbeoordeling. Weg- en scheepvaartverkeerslawaai wordt nog steeds in beide varianten als neutraal beoordeeld.



Figuur 6.9a: Geluidcontouren voor de gecumuleerde geluidbelasting, referentie,





Figuur 6.9b: Geluidcontouren voor de gecumuleerde geluidbelasting. Boven: scenario A, midden scenario B en onder de subvariant van scenario B met alleen oostelijke ontsluiting

De realisatie van de L-variant of U-variant zorgt zeer gering voor verandering in geluidsbelasting door industrielawaai. De reeds aanwezige geluidsbelasting afkomstig uit de huidige al dan niet autonome situatie wijzigt niet door de realisatie van de MSNF. De wijzigingen in het planvoornemen zorgen niet voor een verschil in geluidscontouren of een toename in geluidgehinderden. De geluidszones blijven in het planvoornemen op dezelfde locatie liggen. De effectbeoordeling voor industrielawaai wijzigt dan ook niet en is neutraal (0) beoordeeld.

In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). Het effect op geluid veroorzaakt door de MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten. De subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting heeft een verwaarloosbaar effect op de geluidsituatie.

6.7 Luchtkwaliteit

6.7.1 Criteria

Voor lucht is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 4. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de voorgeschreven luchtkwaliteitsmodellen. Onderstaand volgt een korte omschrijving van de methodiek. Voor een nadere toelichting van de gehanteerde uitgangspunten van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage 4.
De beoordeling van het aspect luchtkwaliteit is onderverdeeld in de criteria NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Tabel 6-25 Beoordelingskader lucht

Aspect	Criteria
Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm
	NO_2 effect op concentratie
	Fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) wettelijke norm
	Fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) effect op concentratie

De twee alternatieven (L- en U) verschillen niet in verkeersaantrekkende werking en oppervlak van het buitendijkse terrein. De uitgangspunten voor de beide varianten zijn dan ook gelijk. Omdat beide varianten fysiek anders worden vormgegeven, zijn de bronnen voor de beide varianten anders gepositioneerd. Daarom zijn voor beide varianten berekeningen uitgevoerd. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de twee scenario's A (ontwikkeling MSNF) en B (MSNF plus Port of Urk). Ook de subvariant van scenario B met alleen een oostelijke ontsluiting is doorgerekend.

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten die het plan mogelijk maakt, is sprake van emissie van de voor luchtkwaliteit relevante stoffen NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. In het onderzoek zijn de volgende relevante activiteiten meegenomen:

- Industriële activiteiten op het terrein van de MSNF
- Vaarbewegingen van en naar MSNF
- Verkeer op de Domineesweg N352
- Verkeer op de ontsluitingsweg MSNF

Voor scenario B zijn tevens de emissies door verkeer en bedrijvigheid op Port of Urk meegenomen.

Op basis van de in het luchtkwaliteitonderzoek beschreven uitgangspunten zijn de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PmM_{2,5}$) berekend. De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn in beeld gebracht op de locaties in de directe omgeving van de inrichting waar sprake is van langdurige blootstelling. Het gaat daarbij om alle (bedrijfs)woningen in de directe omgeving.
Voor de overige luchtverontreinigende stoffen (zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen) geldt dat de ruimte tot de grenswaarden zo groot is dat het aannemelijk is dat als gevolg van een besluit overschrijding van de voor die stoffen vastgestelde grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Er wordt geen invulling gegeven aan piekniveaus omdat de exacte inrichting van het haventerrein nog onvoldoende bekend is.

6.7.2 Effectbeschrijving

Stikstofdioxide

In onderstaande tabelleen zijn de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ weergegeven voor de twee alternatieven en de beide scenario's. De effecten van de subvariant van scenario B (alleen oostelijke ontsluiting) zijn niet opgenomen omdat deze nagenoeg gelijk zijn aan de effecten van scenario B.

In onderstaande figuur zijn de resultaten voor NO_2 ook grafisch weergegeven. Uit de rekenresultaten blijkt het volgende:

- alle berekende concentraties liggen ruim onder de norm en tevens onder de WHO-grenswaarden;
- het effect van het ontwikkelen van de MSNF op de luchtkwaliteit (scenario A) is klein;

- er is een klein verschil tussen de alternatieven L en U; dit heeft vooral te maken met de verdeling van het verkeer over het wegennet;
- de effecten van Port of Urk zijn groter dan van de MSNF (scenario B), maar ook bij de ontwikkeling van beide plannen wordt nog ruimschoots voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen; bij dit scenario is de maximale planbijdrage voor NO_2 kleiner dan 1 µg/m³
- het effect van de subvariant met alleen een oostelijke ontsluitingsweg is verwaarloosbaar ten opzichte van de varianten met twee ontsluitingswegen.

Tabel 6-26 Berekende jaargemiddelde concentraties NO_2 in µg/m³ in 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie) (norm is 40 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	referentie	Scenario A		Scenario B	
			Alt L	Alt U	Alt L	Alt U
Domineesweg 9	12,3	15,1	14,9	15,5	15,8	15,8
Domineesweg 26	11	13,7	13,7	14,2	16,1	16,1
Domineesweg 21	11	13,7	13,7	14,3	15,9	15,9
Domineesweg 24	11	13,7	13,6	14,2	15,8	15,8
Domineesweg 23	11	13,5	13,5	14	15,9	15,9
Domineesweg 19	11	13,2	13,1	13,7	14,4	14,4
Domineesweg 26c	11	13,2	13,1	13,6	15,9	15,9
Domineesweg 26b	11	13,2	13,1	13,6	15,8	15,8
Domineesweg 26a	11	13,1	13,1	13,6	15,8	15,8
Domineesweg 16	10,7	13,3	13,1	13,7	14	14

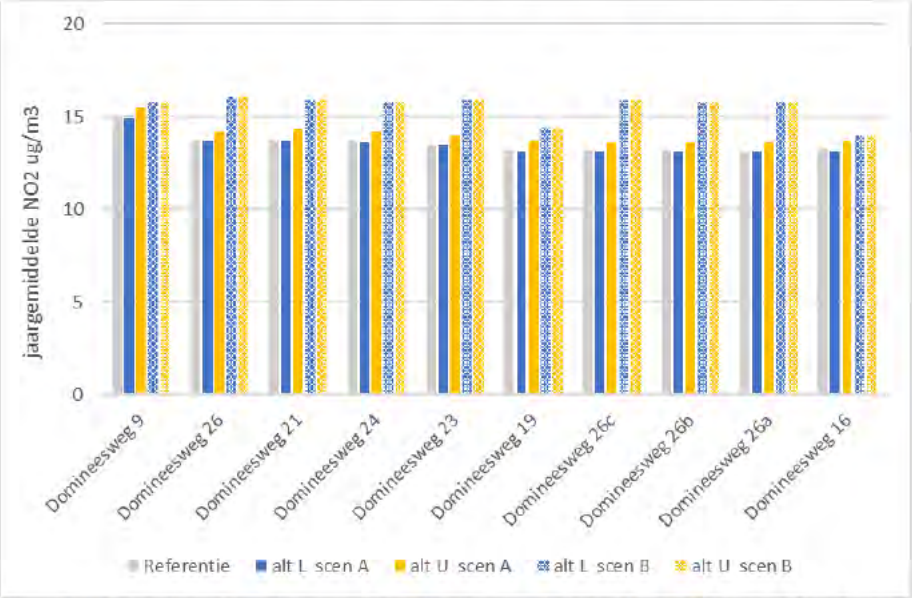
Tabel 6-27 Berekende jaargemiddelde concentraties PM_{10} in µg/m³ in 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie) (norm is 40 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	referentie	Scenario A		Scenario B	
			Alt L	Alt U	Alt L	Alt U
Domineesweg 9	17	17,2	17,2	17,3	17,4	17,3
Sluisweg 10	15,2	15,3	15,4	15,4	15,5	15,4
Sluisweg 2	15,2	15,3	15,4	15,4	15,5	15,4
Domineesweg 36a	14,8	15	15,2	15,3	15,9	15,4
Domineesweg 16d	14,8	15	15	15	15,1	15
Domineesweg 36b	14,8	15	15,2	15,3	15,9	15,4
Domineesweg 16b	14,8	15	15	15	15,1	15
Zuidoostrak 12b	14,8	15	15,1	15,1	15,4	15,2
Domineesweg 16c	14,8	15	15	15	15,1	15
Domineesweg 16a	14,8	15	15	15	15,1	15

Tabel 6-28 Berekende jaargemiddelde concentraties $PM_{2,5}$ in µg/m³ in 2031 (gerangschikt op achtergrondconcentratie) (norm is 25 µg/m³)

Punt	Achtergrondconcentratie	referentie	Scenario A		Scenario B	
			Alt L	Alt U	Alt L	Alt U
Sluisweg 10	8,7	8,7	8,8	8,8	8,9	8,9
Sluisweg 2	8,7	8,7	8,8	8,8	8,9	8,9
Keteldiep 3	8,3	8,4	8,5	8,5	8,8	8,9
Domineesweg 38	8,3	8,4	8,6	8,6	8,9	8,9
Domineesweg 36b	8,3	8,4	8,6	8,7	9,3	9,3
Noordgat 18	8,3	8,4	8,5	8,5	8,9	8,9
Keteldiep 17	8,3	8,4	8,5	8,5	8,9	8,9
Noordgat 1a	8,3	8,4	8,5	8,5	8,8	8,8

Punt	Achtergrondconcentratie	referentie	Scenario A		Scenario B	
			Alt L	Alt U	Alt L	Alt U
Inschot 4a	8,3	8,4	8,4	8,5	8,7	8,7
Zuidoostrak 12b	8,3	8,4	8,5	8,6	8,8	8,9



Figuur 6-10: Berekende immissieconcentraties (jaargemiddelden) voor NO2 voor de referentiesituatie en de twee alternatieven en de beide scenario's

6.7.3 Effectbeoordeling

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffend punt te toetsen grenswaarden. De bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit is klein (maximaal minder dan 1 µg/m^3 voor NO_2). Het verschil tussen de twee alternatieven is verwaarloosbaar.

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

Tabel 6-29 Beoordeling luchtkwaliteit

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Luchtkwaliteit	NO_2 wettelijke norm	0	0
	NO_2 effect op concentratie	0	0
	Fijn stof wettelijke norm	0	0
	Fijn stof effect op concentratie	0	0

Verschil met het MER uit 2016
Het luchtkwaliteitsonderzoek is op basis van de nieuwe verkeerscijfers opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleidt tot een wijziging in de beoordeling. Wel is in dit onderzoek ook de

luchtverontreinigende stof $PM_{2,5}$ meegenomen. Hiervoor is een effectbeoordeling toegevoegd, die is neutraal (0) beoordeeld.

In het onderzoek is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in combinatie met de effecten van het realiseren van Port of Urk (scenario B). Uit de berekeningen blijkt dat Port of Urk meer invloed heeft dan de MSNF. Er is echter geen reden om de beoordeling aan te passen als wordt gekeken naar de ontwikkelingen gezamenlijk.

6.8 Externe veiligheid

6.8.1 Criteria

De beoordeling van externe veiligheid gaat in op het plaatsgebonden risico en groepsrisico van bestaande bronnen en op de risico's ten gevolge van de vestiging van nieuwe risicobronnen op het terrein zelf.

Het thema externe veiligheid wordt op basis van de volgende criteria beoordeeld:

Tabel 6-30 beoordelingskader externe veiligheid

Aspect	Criteria
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico verkeer gevaarlijke stoffen
	Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen
	Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen
	Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen
	Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen
Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid

De beoordeling is tot stand gekomen op basis van expert judgement. De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in hoofdstuk 4 is toegelicht.

6.8.2 Effectbeschrijving

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het huidige vervoer over de weg geldt dat de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) niet buiten de weg ligt. Aangezien de wegen buiten het plangebied liggen heeft het plaatsgebonden risico dan ook geen effect in het gebied. Omdat de afstand van de wegen tot het plangebied zo groot is, is de toename van het aantal personen in het plangebied daarnaast niet relevant voor het groepsrisico. Eenzelfde conclusie geldt voor het vervoer over het water en door transportleidingen.

Het is nog onduidelijk in hoeverre transport van gevaarlijke stoffen naar het terrein plaats zal vinden. Dit is afhankelijk van de bedrijven die zich op het terrein zullen vestigen. Ook transportstromen naar de haven zijn van belang. In het traject van de vergunningverlening moet nader aandacht besteed worden aan deze transporten.

Bestaande risicovolle inrichtingen

Zoals reeds beschreven is in hoofdstuk 4 bevinden zich ten noorden van het plangebied meerdere risicovolle inrichtingen:

- Esso, Westwal 1, LPG-tankstation: het plangebied ligt buiten de 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren van het invloedgebied;
- N.V. Visafslag Urk, Westwal 2, Ammoniakkoelinstallatie: Geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied;
- Neerlandia Urk B.V., Amsteldiep 2, Ammoniakkoelinstallatie: Geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied.

Het effect is niet onderscheidend en is neutraal beoordeeld voor beide varianten.

Toekomstige risicovolle inrichtingen

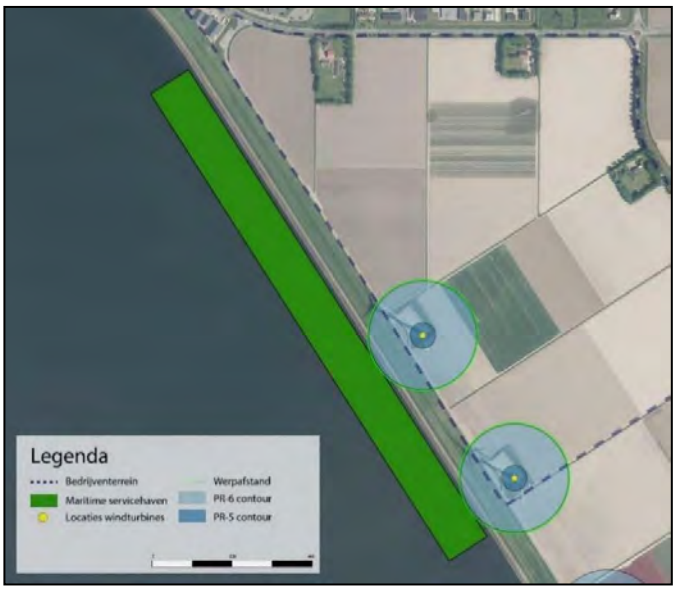
Het nieuwe haventerrein kan plaats bieden aan risicovolle inrichtingen. Voor zover dit risicovolle activiteiten zijn waarop het Activiteitenbesluit van toepassing is, gelden de afstanden uit dit besluit. Voor zover de keuze wordt gemaakt dat Bevi-bedrijven zijn toegestaan, wordt in het PIP als eis gesteld dat de 10^{-6}-contour niet over andere bedrijfspercelen mag vallen. Gezien de populatiedichtheid in de omgeving valt bij voorbaat te constateren dat het groepsrisico laag zal zijn.

Windturbines

In figuur 6-11 zijn de indicatief doorgerekende risicocontouren van 10^{-5} (34 meter) en 10^{-6} (145 meter) ingetekend voor de windturbines. Zichtbaar is dat de PR 10^{-6}-contour reikt tot de locatie van het beoogde buitendijkse bedrijventerrein. De windturbines vormen naar verwachting daarom bij beide varianten een belemmering voor de ontwikkeling, omdat er sprake van een effect met betrekking tot (beperkt) kwetsbare objecten.
In het kader van een zorgvuldige besluitvorming en verantwoordingsplicht ten behoeve van het PIP is hiernaast ook een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor het VKA opgesteld. Voor een nadere toelichting hiervan wordt verwezen naar het PIP.

Port of Urk

De ontwikkeling van Post of Urk (scenario B in dit MER) heeft geen invloed op de effectbeschrijving voor de externe veiligheid. Het gebied van Port of Urk ligt niet binnen de risicocontouren van de MSNF. Op dit moment is nog niet bekend welke bedrijven zich zullen vestigen op Port of Urk. Wel is duidelijk dat voor de nieuwvestiging van bedrijven de regelgeving voor EV van toepassing is. Het bestemmingsplan Port of Urk bepaalt hierover dat bij de ontwikkeling van nieuwe Bevi-inrichtingen de risicocontouren binnen de inrichtingsgrenzen moeten blijven. De ontwikkeling van Port of Urk is daarom voor EV niet relevant.



Figuur 6-11 PR risicocontour windturbines in relatie tot de locatie van het bedrijventerrein

Nautische veiligheid

In het kader van het MER is onderzocht in hoeverre er effecten te zijn met betrekking tot de nautische veiligheid. De haven wordt maximaal toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang). Het is de verwachting dat voor de MSNF jaarlijks maximaal 10 schepen van een dergelijke omvang gebruik zullen maken van de haven voor reparatie of onderhoud. Daarnaast worden ook kleinere jachten, slepers en vissersboten verwacht. In de huidige werkhaven van Urk wordt niet geregistreerd hoeveel schepen er jaarlijks aan- en afmeren en wat de verblijftijd is.

Ingeschat wordt dat de jachten, slepers en vissersboten respectievelijk gemiddeld 1 keer per week, 1 keer per dag en 1 keer per maand de haven aandoen. Dit resulteert in een maximaal aantal schepen dat aanlegt in de nieuwe haven van 439 per jaar.

Daarnaast genereert een mogelijk bunkerstation extra vaarbewegingen. De vaarbewegingen zijn gebaseerd op die voor het huidige bunkerstation in Urk; In het hoogseizoen komen circa 4 à 5 recreatievaartuigen per dag naar het station om diesel te tanken. Dit betreft ca. 40 schepen per week.

Buiten het hoogseizoen worden weinig schepen verwacht. Worstcase wordt uitgegaan van 5 per week. De schepen kunnen gebruik maken van de doorgaande vaarroute die op een relatieve korte afstand voor de kustlijn loopt. Hiervoor worden twee vaarroutes uitgebaggerd; één in noordelijke richting uitkomend op de bestaande vaargeul richting de haven van Urk en één in westelijke richting uitkomend op de bestaande vaarroute tussen het Ketelmeer en Enkhuizen (zie onderstaande afbeelding).

Er vanuit gaande dat er sprake is van een dergelijk beperkte hoeveelheid schepen in verhouding tot de hoeveelheid schepen in de vaarroute en de hoeveelheid plezierjachten beperkt. Bovendien zijn er geen knelpunten voorzien in dit deel van het IJsselmeer. De vaargeulen die gerealiseerd

gaan worden op de gebruikelijke wijze voorzien van betonning (en eventuele verplichte bebakening). Aandachtspunten hierbij vormen de betonning en de aantakking van de vaargeulen richting de haven met de bestaande vaargeulen en de zichtbaarheid van de golfbreker die wordt gerealiseerd. Ten behoeve van het creëren van voldoende luwte voor de haven wordt een golfbreker gecreëerd. Eisen aan de golfbreker zijn dat schepen veilig moeten kunnen aanmeren. De ontwerpen van de golfbreker worden hiervoor nader uitgewerkt.

6.8.3 Effectbeoordelingen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt een neutrale (0) beoordeling voor het plaatsgebonden risico, omdat de risicocontouren (of plasbrandaandachtsgebieden) buiten de grenzen van het plangebied liggen. Dit geldt ook voor het plaatsgebonden risico van de aardgastransportleidingen. Omdat de afstand van de wegen tot het plangebied zo groot is, is de toename van het aantal personen in het plangebied daarnaast niet relevant voor het groepsrisico. Eenzelfde conclusie geldt voor het vervoer over het water en door transportleidingen (0).

Het plaatsgebonden risico voor bestaande risicovolle inrichtingen buiten het plangebied neemt niet toe, omdat de activiteiten in het plangebied geen risico toevoegen aan de bestaande risicovolle activiteiten. Dit is voor beide varianten neutraal (0) beoordeeld.

De nieuwe invulling van het plangebied kan een toename geven van het plaatsgebonden risico. Dit risico wordt echter gelimiteerd doordat de eisen van het Activiteitenbesluit van toepassing zijn, dan wel dat de 10^{-6} contour van bedrijven niet over de perceelsgrens van andere bedrijven mag vallen. Dit is derhalve neutraal beoordeeld voor beide varianten (0). Omdat er risicovolle activiteiten bijkomen, neemt het groepsrisico wel toe. Gezien de lage populatiedichtheid van de omgeving zal dit echter een geringe toename zijn (-). Dit is niet onderscheidend tussen de varianten.

Ten aanzien van nautische veiligheid moeten maatregelen genomen worden om de haven voldoende luw te maken voor het afmeren van schepen, ook bij hoge windkracht. Tevens moet de impact op de scheepvaart beperkt worden door onder andere betonning en de afslagen van de vaargeul richting de haven. Omdat er voldoende mogelijkheden beschikbaar zijn is het effect neutraal (0) beoordeeld.

Tabel 6-31 Beoordeling externe veiligheid

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico verkeer gevaarlijke stoffen	0	0
	Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
	Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
	Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	0	0
	Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	-	-
Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	0	0

Verschil met het MER uit 2016

Het externe veiligheidsonderzoek is voor de actualisatie van het MER ook geactualiseerd. Dit heeft niet geleid tot een wijziging in de beoordeling van de criteria. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

6.9 Gezondheid

6.9.1 Criteria

Voor de diverse aspecten, die samen de aanwezige milieukwaliteit bepalen, bestaan normen. Bij het vaststellen van de normen spelen naast de bescherming van de gezondheid ook politieke en economische overwegingen een rol. Voor diverse milieuaspecten, zoals geluid en luchtkwaliteit, is bekend dat ook onder de vastgestelde normen gezondheidseffecten op kunnen treden. Voor deze twee aspecten wordt daarom bij dit thema verder gekeken dan de wettelijke grenswaarden, oftewel, naar de milieugezondheidskwaliteit voor geluid en luchtkwaliteit. Daarbij wordt ook gekeken naar blootstelling die lager is dan de norm. Input voor dit onderzoek zijn met name de onderzoeksresultaten van het aantal blootgestelden (in principe hier beperkt tot inwoners van woningen) in de omgeving voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit (zie paragraaf 6.6 en 6.7). `Hierbij is de kanttekening dat in het akoestisch onderzoek en in het luchtkwaliteitsonderzoek alleen is gekeken naar de maatgevende woningen, dat wil zeggen woningen met een relatief hoge belasting door geluid en luchtverontreinigende stoffen. Voor geluid is in de modelberekeningen de geluidbelasting op meerdere gevels van de woningen berekend. Voor de beoordeling van de GES-score is per woning de hoogste geluidbelasting gebruikt. Uit de modelberekeningen blijkt dat andere gevels een lagere geluidbelasting hebben. Dit betekent dat de GES-score het karakter heeft van een worst-casebenadering.

De effectbeschrijving en beoordeling is gedaan met de methodiek van de gezondheidseffectscreening (GES)[21].

In het MER wordt aandacht besteed aan het thema gezondheid door invulling te geven aan de volgende criterium:

Tabel 6-32 Beoordelingskader gezondheid

Thema	Aspect	Criteria
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid

Bij een GES is ervoor gekozen de blootstelling aan een milieufactor te kwantificeren op basis van de dosiseffectrelatie en de daarbij horende gezondheidsrisico's. Deze blootstelling wordt uitgedrukt in GES-scores. De onderbouwing verschilt per milieufactor.

Om inzicht te geven in de relatie tussen de GES-klassen en de gezondheidseffecten zijn onderstaande tabellen gehanteerd. Hierin is tevens de dosis-effectrelatie voor geluid en lucht weergegeven. De GES-score loopt van score 0 tot en met 8, al zijn voor lucht niet alle GES-scores van toepassing. De scores 6 t/m 8 worden als 'onvoldoende milieukwaliteit' beschouwd. Iedere milieufactor dient hierbij op zich beoordeeld te worden.

[21] Fast et al, 2018: *Gezondheidseffectscreening. Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming*. GGD GHOR Nederland

Tabel 6-33 Relatie GES-scores en geluidbelasting en concentratie luchtverontreinigende stoffen

GES-score	Geluidbelasting $L_{VL,CUM}$ in dB(A)
0	< 43
1	43 – 47
2	48 – 52
3	-
4	53 – 57
5	58 – 62
6	63 – 67
7	68 - 72
8	> 73

GES-score	Concentraties in µg/m³
0	-
1	-
2	0,04 - 3
3	4 - 19
4	20 - 29
5	30 - 39
6	40 - 49
7	50 - 59
8	≥ 60

Daarnaast is ook ingegaan op geur. De verschillende aard van de gezondheidskundige effecten maakt het onmogelijk om de gezondheidsrisico's van de verschillende milieufactoren in absolute zin met elkaar te vergelijken. Dat betekent dat deze niet gecumuleerd mogen worden. Echter, ondanks het niet rekenkundig kunnen cumuleren van een belasting van diverse gezondheidsrisico's, kan wel gesproken worden van een versterkt negatief effect op de gezondheid indien bij diverse gezondheidsaspecten sprake is van een matig of onvoldoende gezondheidsklimaat.

6.9.2 Effectbeschrijving

Geluid

In onderstaande tabel is het aantal blootgestelde woningen per cumulatieve geluidklasse (GES-klasse) weergegeven van de plansituatie 2028 ten opzichte van de referentiesituatie.

Tabel 6-34 aantal blootgestelde (woningen) per GES-klasse

GES-Score	Geluidbelasting $L_{VL,CUM}$ in dB(A)	Aantal adrespunten			
		Huidig 2016	Autonoom	Planvoornemen	
				L-Variant	U-Variant
0	< 43	0	0	0	0
1	43 – 47	0	0	0	0
2	48 – 52	9	9	8	8
3	-	-	-	-	-
4	53 – 57	7	7	8	8
5	58 – 62	27	8	8	8
6	63 – 67	7	26	26	26
7	68 - 72	21	21	21	21
8	> 73	1	1	1	1
Totaal		**72**	**72**	**72**	**72**

In de tabel is zichtbaar dat er slechts sprake is van verschuiving van één woning naar een hogere cumulatieve geluidsklasse (van klasse 2 naar 4) als gevolg van de aanleg van de MSNF in vergelijking met de referentiesituatie.
Aangezien er sprake is van zeer beperkte effecten in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie is dit effect op gezondheid in relatie tot geluid neutraal (0) beoordeeld. Deze beoordeling staat los van de objectieve beoordeling van de leefomgevingskwaliteit. Bij het relatief beperkt aantal woningen dat is beschouwd is een groot deel beoordeeld met een relatief hoge GES-score. Hierbij moet worden bedacht dat de cijfers betrekking hebben op (per woning) de gevel met de hoogste geluidbelasting. De cijfers laten dus een worst case zien.

Lucht
In onderstaande tabel is het aantal blootgestelden per luchtkwaliteitklasse (GES-klasse) in weergegeven van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie 2026. In het luchtonderzoek is alleen gekeken naar de maatgevende woningen , dat wil zeggen de woningen waar de hoogeste concentraties en de grootste effecten worden verwacht.

Tabel 6-35 Aantal blootgestelden (woningen) per GES-klasse - NO_2 en PM_{10}

GES-score	Concentraties in µg/m³	Referentiesituatie (2026)		Plansituatie L-variant		Plansituatie U-variante	
		NO_2 in µg/m³	PM_{10} in µg/m³	NO_2 in µg/m³	PM_{10} in µg/m³	NO_2 in µg/m³	PM_{10} in µg/m³
0	-	0	0	0	0	0	0
1	-	0	0	0	0	0	0
2	0,04 - 3	0	0	0	0	0	0
3	4 - 19	10	10	10	10	10	10
4	20 - 29	0	1	0	0	0	0
5	30 - 39	0	0	0	0	0	0
6	40 - 49	0	0	0	0	0	0
7	50 - 59	0	0	0	0	0	0
8	≥ 60	0	0	0	0	0	0

Er is geen verschuiving in klassen waarneembaar als gevolg van de voorgenomen activiteit. Alle woningen bevinden zich in de referentiesituatie in klasse 3 (4-19 µg/m³) en blijven in klasse 3. Deze effecten op gezondheid in relatie tot luchtkwaliteit zijn derhalve ook neutraal (0) beoordeeld.

Tenslotte zijn voor geur ook geen knelpunten voorzien (zie paragraaf 5.12).

6.9.3 Effectbeoordeling

Als gevolg van de MSNF treden nagenoeg geen veranderingen op in de milieugezondheidskwaliteit. Er is geen onderscheid tussen de varianten. Het effect is neutraal (0) beoordeeld) omdat voor drie beschouwde aspecten (geluid, lucht en geur) er nagenoeg geen planeffect is.

Tabel 6-36 beoordeling gezondheid

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Gezondheid	Effecten op gezondheid	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect gezondheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.
Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

6.10 Duurzaamheid

6.10.1 Criteria

In het MER wordt aandacht besteed aan het thema duurzaamheid door invulling te geven aan de volgende criteria:

Tabel 6-37 Beoordelingskader duurzaamheid

Thema	Aspect	Criteria
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau
		Effecten op duurzaamheidaspecten van aanleg, inrichting en gebruik

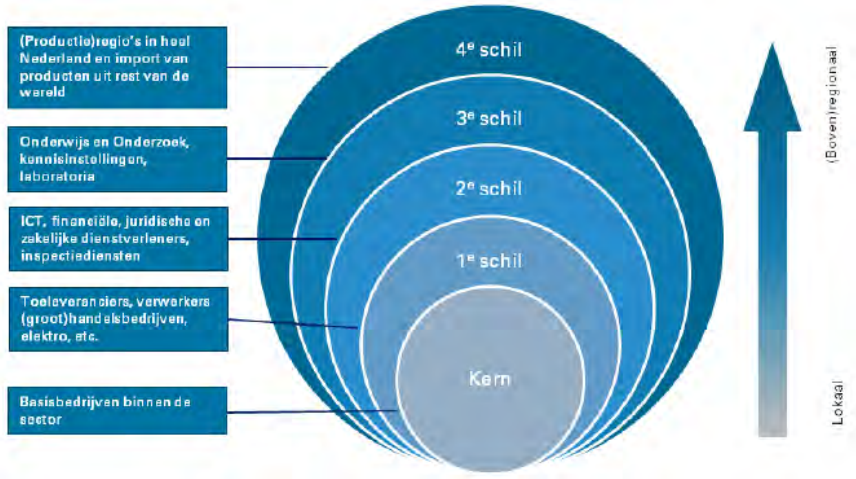
Er is voor het thema duurzaamheid geen beschrijving gegeven van de huidige en referentiesituatie. Omdat de inrichting en het gebruik van de haven zodanig wijzigen leidt een vergelijking met de referentiesituatie tot weinig zinvolle conclusies.

6.10.2 Effectbeschrijving

Duurzaamheid op regionaal niveau

De haven positioneert zich qua marktpositie het beste als 'Maakhaven'. Men kan hier terecht voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Op deze wijze wordt concurrentie met nabijgelegen havens vermeden. Verbreding van de Urker economie is nodig om de structurele krimp in de visserij op te kunnen vangen en voldoende ruimte te bieden aan bedrijven om te groeien en door te kunnen ontwikkelen. De nieuw te ontwikkelen haven is vooral bestemd voor bedrijvigheid in de volgende sectoren:

- Maritieme dienstverlening;
- Scheepsbouw;
- Scheepsreparatie;
- Refit.



Figuur 6-12 Maritiem Servicecluster [Stec Groep, 2016]

Het is de verwachting dat bedrijven vanuit de bestaande haven in Urk zich zullen verplaatsen naar de MSNF, maar daarbij ook dat deze ruimte weer opgevuld wordt door andere bedrijvigheid. De verwachting is dan ook dat het realiseren van de MSNF economische voordelen heeft – bedrijven in de doelgroepsectoren kunnen op een gunstiger plek vestigen, waar zij de komende jaren duurzaam gevestigd zijn en verder kunnen ontplooien – maar geen leegstand veroorzaakt in het bestaande haventerrein .

De Nederlandse maritieme cluster is crisisbestendig gebleken en functioneert de afgelopen jaren beter dan de Nederlandse economie als geheel. Urk heeft een duidelijk zichtbare rol in deze cluster. De toekomstverwachtingen van de cluster zijn positief, zij het dat de op dit moment lage olieprijzen impact hebben op het functioneren van het cluster, met name op de offshore en daaraan gerelateerde sectoren (scheepsbouw, onderhoud, toeleveranciers). De scheepsbouwsector kent daarnaast een hoge multiplier. De nationale werkgelegenheids-multiplier voor de scheepsbouw bedraagt 1,74 in 2014, oftewel één baan in de scheepsbouw genereert een werkgelegenheid van 0,74 personen bij toeleverende bedrijven (bijvoorbeeld schilders, timmerbedrijven, elektrotechnische bedrijven, etc) het is niet bekend waar deze indirecte werkgelegenheid in Nederland neerslaat. Verwacht wordt dat, gezien de verwevenheid van de bedrijvigheid in Urk, een relatief groot deel neerslaat in Urk zelf [Ecroys, 2015]. Als gevolg hiervan biedt de voorziene MSNF een duurzame bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio.

Duurzaamheid van aanleg, inrichting en gebruik

Onderstaand wordt op hoofdlijnen ingegaan op maatregelen die getroffen kunnen worden om bij de aanleg, inrichting en gebruik van de MSNF te komen tot een beperking van het energiegebruik en/of de CO_2-uitstoot. De uiteindelijke invulling wordt overgelaten aan de markt, waarbij de (provinciale) overheid wel een stimulerende en faciliterende rol kan vervullen. Bij ontwerp, realisatie en gebruik dient zoveel mogelijk te worden bijgedragen aan de energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen en biodiversiteit. Dit zijn de nationale transitie-opgaven waaraan ook provincie Flevoland bijdraagt. Duurzaamheid wordt gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. Hierbij kunnen de ontwerpprincipes van circulaire gebiedsontwikkeling uit het GWW-Ambitieweb een inspiratie zijn. Gedacht kan worden aan:

- Het koppelen van materialen/afval/rest/energiestromen tussen bedrijven onderling of met andere bedrijven (circulaire economie). In een circulaire economie worden producten en materialen hergebruikt en behouden grondstoffen hun waarde.
- Het gebruik van zonne-energie als duurzame energiebron. Zonne-energie wordt gebruikt voor de opwekking van warmte via zonnecollectoren of voor het genereren van elektriciteit door middel van zonnepanelen.
- Het gebruik van warmte-krachtkoppeling waarbij sprake is van een gecombineerde opwekking van warmte en elektriciteit.
- Het gebruik van biogas of groen gas. De verbrandingswaarde hiervan is lager dan aardgas. Voor biogas is een apart gas infrastructuur nodig. Biogas kan verbrand worden in een gasmotor of opgewerkt worden naar groen gas met aardgaskwaliteit. Groen gas kan worden geïnjecteerd in het bestaande aardgasnet.
- Het aanleggen van een gescheiden rioolstelsel waarbij afvalwater moet worden behandeld conform de voorwaarden uit de Wm-vergunning/activiteitenbesluit van de betreffende bedrijven. Voor vuil hemelwater zal een extra zuiverende stap noodzakelijk zijn om te mogen lozen op het IJsselmeer.
- Gebruik van innovatieve materialen bij aanleg golfbreker, kade en bedrijventerrein.
- Het toepassen van energiebesparende maatregelen.

De MSNF is daarnaast goed bereikbaar voor fietsverkeer en wordt aangesloten op de bestaande fietsroute van en naar Urk. De afstand tot Urk is slechts enkele kilometers. Op deze wijze wordt door de ontwikkeling van de haven op relatief korte afstand van Urk goed invulling gegeven aan verduurzaming van het transport. Door een goede aansluiting op de bestaande fietsroutes en een goede ontsluiting van het terrein voor de zowel de fiets als brommer wordt gestimuleerd dat lokale werknemers zo min mogelijk met de auto komen.

6.10.3 Effectbeoordeling

De MSNF levert een duurzame bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio. De effecten op de duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik worden enigszins positief (+) beoordeeld. De mogelijkheden om deze duurzame energiebronnen toe te passen zijn beschikbaar, maar deze zijn niet vastgelegd. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Tabel 6-38 beoordeling duurzaamheid

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	+	+
	Effecten op duurzaamheidaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	+	+

Verschil met het MER uit 2016
De effectbeschrijving voor het milieuaspect duurzaamheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.

Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. De effecten voor de duurzame aanleg, inrichting en gebruik zijn locatie gebonden en

worden niet beïnvloed door de aanleg van Port of Urk. Ook de duurzaamheidseffecten van de haven op regionaal niveau worden niet beïnvloed door Port of Urk.

6.11 Overige effecten en effecten tijdens aanleg

6.11.1 Criteria

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de overige effecten en effecten tijdens aanleg. Onder overige effecten vallen effecten van trillingen en mogelijke effecten op kabels en leidingen. Bij effecten tijdens aanleg wordt ingegaan op het effect van verkeer tijdens aanleg en geluid tijdens aanleg.

Het thema overige effecten en effecten tijdens aanleg wordt samengevat op basis van de volgende criteria beoordeeld:

Tabel 6-39 Beoordelingskader overige effecten en effecten tijdens aanleg

Thema	Aspect	Criteria
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen
	Kabels en leidingen	Effect op kabels en leidingen
	Geur	Effect op geurhinder
	Licht	Effect op duisternis
	Verkeer tijdens aanleg	Effect op verkeer
	Geluid tijdens aanleg	Effect op geluidgevoelige bestemmingen

De beoordeling is tot stand gekomen op basis van expert judgement. De effectbeoordeling is uitgevoerd conform de beoordelingsschaal die in paragraaf 4.2 is toegelicht.

6.11.2 Effectbeschrijvingen

Trillingen
Als gevolg van de aanleg van de MSNF kunnen bouwwerkzaamheden en bouwverkeer leiden tot trillingen. Hiervan is in de huidige situatie geen sprake, omdat het gebied slechts beperkt gebruikt wordt. Wel zijn er landbouwvoertuigen in een deel van het gebied aanwezig die slechts tot beperkte trillingen leiden. De kans op het ervaren van trillingen is het grootst in gebouwen die in de nabijheid van het plangebied gelegen zijn. Het intrillen van de damwanden ten behoeve van de realisatie van de kade is potentieel de grootste bron voor trillinghinder. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich twee gebouwen: het bedrijf VDR Onions aan de Domineesweg 31 en de boerderij aan Domineesweg 29. De afstand van de te plaatsen damwanden ten opzichte van de bebouwing is echter enkele honderden meters. Tijdelijke trillinghinder als gevolg van de aanleg van de MSNF kan echter niet worden uitgesloten.

De routes voor zwaar vrachtverkeer als gevolg van uitvoering kunnen goed buiten de woonbebouwing gerealiseerd worden (N352 en A6). Het is daarnaast de verwachting dat het grootste deel van de haven wordt aangelegd met materiaal dat afkomstig is vanaf het water, zodat de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer beperkt kan blijven. Hier is onderstaand verder op ingegaan.

De MSNF zelf leidt naar verwachting niet tot nieuwe trillinghinder. Er is maar beperkte toename van verkeer. En bij de aanleg van de ontsluitingsweg kunnen trillingarme materialen gebruikt worden. Scheepvaartverkeer leidt daarnaast niet tot trillinghinder.

Kabels en leidingen

De belangrijkste kabels en leidingen zijn gelegen buiten het plangebied. Meest van belang is een aardgastransportleiding, omdat met eventuele verplaatsing hoge kosten gemoeid zijn. Deze leiding ligt ver buiten het plangebied. Mogelijk bevinden zich in of bij het plangebied wel (minder belangrijke) kabels en leidingen. In het kader van de uitvoering wordt hiervoor een Klic-melding gedaan. Indien omlegging van kabels en leidingen aan de orde is wordt hierover overleg gevoerd met de kabel- of leidingenbeheerders.

Geur

Gelet op de voorgestane activiteiten in de haven, is de verwachting dat vanaf 300 meter niet langer sprake zal zijn van een onaanvaardbare geurhinder. In de directe omgeving van de zuidelijke zoeklocatie voor de haven bevindt zich op dit moment 1 woning op een afstand van minder dan 300 meter. In een later stadium wordt, op basis van een projectgebonden afweging in het kader van een af te geven vergunning, onderzocht op welke wijze aan de vigerende geurnormen voor deze woning kan worden voldaan. In dit stadium is de conclusie dat er in de directe omgeving van de zuidelijke zoeklocatie voldoende geurgebruiksruimte lijkt te zijn om het voorgestelde havenprogramma te kunnen realiseren.

Licht

In de plannen voor de realisatie van de MSNF zijn geen specifieke uitgangspunten ten aanzien van licht opgenomen. De uitstraling van licht door de realisatie van de haven zal toenemen. Hierbij is er voor mensen slechts sprake van een beperkte toename van de lichthinder, omdat woongebieden op geruime afstand van het terrein liggen. Met name lichtuitstraling naar de hemel is een aandachtspunt, omdat dit de (algemene) duisternis in het gebied laat afnemen. Hiertoe kan bij de nadere uitwerking van de plannen een lichtplan opgesteld worden en gekozen worden voor armaturen die weinig licht verstrooien naar de omgeving en geen licht uitstralen naar de hemel.

Effect op verkeer

In de fase van de aanleg van het haventerrein zal een grote hoeveelheid materialen worden aangevoerd. Het betreft in eerste instantie de aanvoer van zand voor de aanleg van de kade buitendijks en de golfbreker, maar daarna ook de aanvoer van andere (bouw)materialen. Voor de ophoging van het buitendijks terrein wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, voornamelijk zand dat naar verwachting in het IJsselmeer gewonnen wordt. Er wordt uitgegaan van een verdeling van 90% water en 10% land. Voor de aanleg van het terrein is naar verwachting maximaal ca. 950.000 m^3 zand benodigd (bij de L-variant is dit ca. 920.000 m^3, bij de U variant iets minder ca. 870.000 m^3). Een vrachtwagen bevat circa 25 m^3 zand. Uitgaande van 10% van 950.000 m^3 over land is dat 95.000 m^3 en dus circa 3.800 vrachtwagens, dus circa. 7.600 vrachtwagenbewegingen. Deze bewegingen zullen gedurende de 2 jaar aanlegtijd plaatsvinden.

Het materiaal wordt naar verwachting aangevoerd via de N352 en A6. Het is echter nog onduidelijk waar het materiaal exact vandaan komt. Gezien de beperkte aantal bewegingen van ca. 3.800 per jaar worden geen knelpunten voorzien op de bestaande wegenstructuur. De wegenstructuur kan de extra vervoersbewegingen goed verwerken.

Ook het vervoer van materialen per schip levert naar verwachting geen knelpunten op. Gezien het grote laadvermogen (ca. 3.000 ton) van schepen en de periode van uitvoering (2 jaar) zal er sprake zijn van een beperkte toename van vaarverkeer van niet meer dan twee schepen per dag.

Effect op geluidgevoelige bestemmingen

Naast de beschouwing van de huidige situatie 2016, autonome situatie 2028 en het planvoornemen 2028 (L- en U-variant), is ook het 'effect op geluidgevoelige bestemmingen tijdens aanleg' beoordeeld.

De beoogde bouw van de haven is voorzien in het 2020. De verwachte tijdsduur van de realisatie is circa 3 jaar.

In de fase van de aanleg van het haventerrein zal een grote hoeveelheid materialen worden aangevoerd. Het betreft in eerste instantie de aanvoer van zand voor het aanleg van de kade buitendijks en de golfbreker, maar daarna ook de aanvoer van andere (bouw)materialen. Voor de ophoging van het buitendijks terrein wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, voornamelijk zand dat naar verwachting in het IJsselmeer gewonnen wordt. Mogelijk zal hiervoor gedeeltelijk gebruik worden gemaakt van vrachtverkeer. De verwachting is echter dat de kans hierop zeer klein is (bij Flevokust wordt al het zand via water aangevoerd). Uitgaande van 10% van 950.000 m^3 over land worden ca. 7.600 vrachtwagenbewegingen verwacht. Deze bewegingen zullen gedurende de 2 jaar aanlegtijd plaatsvinden. Voor de bepaling van het geluideffect is aangehouden dat er 20 vrachtwagens (40 bewegingen) op een dag plaatsvinden. Dit is worstcase op een piekdag. In onderstaande tabel is het effect in verkeerscijfers weergegeven.

Tabel 6-40 Gehanteerde verkeersgegevens aanlegfase

Wegvak	Intensiteit [mvt/etm]		Snelheid [km/uur]	Wegdek
	2028 plan	2028 aanleg		
Domineesweg (N352) tussen Haven en Meep	7.729	7.769	70	Referentie

Wegvak	Jaar	Voertuigverdeling [%]		
		Licht	Middel	Zwaar
Domineesweg (N352) tussen Haven en Meep	2028p	87,89%	7,85%	4,26%
	2028a	87,43%	7,81%	4,77%

Wegvak	Jaar	Uurverdeling [%]		
		Dag	Avond	Nacht
Domineesweg (N352) tussen Haven en Meep	2028p	6,62%	3,71%	0,72%
	2028a	6,58%	3,69%	0,72%

Op basis van verschillen in emissiegetallen (een maat voor de geluidproductie van de wegen) is de toename als gevolg van het extra vrachtverkeer op de Domineesweg (N352) bepaald.

Tabel 6-41 Emissiewaarden Domineesweg (N352)

2028 plan	2028 aanleg	Toename [dB]	
101,53 dB	101,62	+0,09	

Het effect voor de Domineesweg (N352) is minimaal: ter plaatse van de woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is er sprake van een toename van de geluidbelasting van ten hoogste 0,09 dB als gevolg van de toename van het verkeer door de aanleg. Een dergelijke toename is voor menselijk oor niet waar te nemen.

Uit paragraaf 6.6 blijkt dat de geluidbijdrage van de scheepsvaart beperkt is (<30 dB ter plaatse van de bestaande woningen). Verondersteld is dat de bijdrage van scheepsvaart in de aanlegfase derhalve ook gering is.

6.11.3 Effectbeoordeling

Trillingen
Het effect als gevolg van trillingen wordt als enigszins negatief beoordeeld (-). Enige mate van trillinghinder op nabijgelegen gebouwen kan niet worden uitgesloten als gevolg van het slaan van damwanden. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Kabels en leidingen
In of direct bij het plangebied liggen geen belangrijke kabels en leidingen. Middels een Klic-melding zal worden nagegaan of eventueel aanwezige minder belangrijke kabels en leidingen aanwezig zijn en gehandhaafd kunnen blijven. Het effect is vooralsnog neutraal beoordeeld (0). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Geur
Vanuit geurhinder worden geen knelpunten voorzien. Er is geen onderscheid in de effecten.

Licht
Het effect op duisternis is als enigszins negatief (-) beoordeeld. Gezien de grote afstand tot bewoonde gebieden wordt het effect als relatief beperkt beoordeeld.

Effect op verkeer
De effecten van verkeer tijdens aanleg zijn zeer beperkt. Het overgrote deel van het materiaal wordt via water aangevoerd. Omdat er sprake is van een tijdelijke toename is het effect enigszins negatief beoordeeld (-). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Effect op geluidgevoelige bestemmingen
Ter plaatse van de woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is er sprake van een toename van de geluidbelasting van ten hoogste 0,09 dB als gevolg van de toename van het verkeer door de aanleg. Een dergelijke toename is voor menselijk oor niet waar te nemen en is neutraal beoordeeld (0).

Tabel 6-42 Beoordeling overige effecten en effecten tijdens aanleg

Aspect	Criteria	Effectbeoordeling	
		L-variant	U-variant
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Effect als gevolg van trillingen	-	-
	Effect op kabels en leidingen	0	0
	Effect op geur	0	0
	Effect op duisternis	-	-
	Effect op verkeer	-	-
	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	0	0

Verschil met het MER uit 2016

De effectbeschrijving voor het milieuaspect overige effecten en aanleg is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing. Ook de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

7 Conclusies

7.1 Conclusies effectbeoordeling

In dit MER zijn de effecten voor de aanleg van de MSNF onderzocht op milieueffecten. De effecten zijn beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie plus autonome ontwikkelingen). De effectbeoordelingen voor scenario A zijn in tabel 7-1 gepresenteerd. Onderstaand volgt een toelichting van de effectbeschrijving.

Tabel 7-1 Samenvatting effectbeoordeling

Thema	Aspect	Criteria	L-variant	U-variant
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden	0	0
		Effecten op bodem door ophoging	0	0
		Effecten op bodem door zettingen	0	0
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit	0	0
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen	-	-
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie	0	0
		Binnen- en buitenbeschermingszones	0	0
	Waterkwaliteit	Grondwater	0	0
		Oppervlaktewater	-	-
		Afvalwater en afstromend hemelwater	0	0
	Waterkwantiteit	Grondwater	0	0
		oppervlaktewater	0	0
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden	-	- -
		Effecten van nieuwe elementen	0/-	0/-
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	0/-	0/-
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden	0/-	0/-
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden	0	0
Natuur	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer	-	-
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000 gebieden (verzuring/vermesting)	0	0
	Natuurnetwerk Nederland	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden	0	0
	Flora en fauna	Ruimtebeslag	-	-
		Verstoring	-	-
Verkeer	Verkeer	Verkeerintensiteiten	0/-	0/-
		I/C verhoudingen	0	0
		Overige verkeersaspecten	0	0
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm	0	0
		Industrielawaai	0	0
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai	0	0
		Cumulatie geluid	0	0

Thema	Aspect	Criteria	L-variant	U-variant
	Luchtkwaliteit	NO_2	0	0
		PM_{10}	0	0
		$PM_{2,5}$	0	0
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen	0	0
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
		Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen	0	0
		Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen	0	0
		Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen	-	-
	Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	0	0
Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid	0	0
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau	+	+
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik	+	+
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect als gevolg van trillingen	-	-
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen	0	0
	Geur	Effecten van geur	0	0
	Licht	Effect op duisternis	-	-
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeer	-	-
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen	0	0

Bodem

Het effect op *aardkundige waarden* wordt neutraal beoordeeld (0). Weliswaar komen aardkundige waarden voor ter hoogte van de landzijde van het plangebied, de waarden worden niet aangetast.
Grondverbetering is op een zeer beperkt aantal plaatsen noodzakelijk (alleen ter hoogte van de voorziene ontsluitingsweg). Daarmee wordt de bodemopbouw niet wezenlijk aangetast. Het *effect op de bodem door ophoging* is neutraal beoordeeld (0).

Het optreden van *zetting* wordt opgevangen door het aanbrengen van een extra overhoogte. Er is naar verwachting geen sprake van horizontale zettingen. De effecten zijn daarmee als neutraal (0) beoordeeld.

Gezien het feit dat de kwaliteit van de op te brengen materialen goed is en er geen graafwerkzaamheden plaatsvinden op land neemt de kwaliteit van de bodem niet af of toe. Daarnaast zal de realisatie van een haven in principe geen nadelige invloed op de *bodemkwaliteit* mogen hebben (zorgplicht beginsel). Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Voor de realisatie van de MSNF wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, waarvan een grote hoeveelheid benodigd is om het plangebied op te hogen bij de L-variant ca. 920.000 m^3 en bij de U variant iets minder (ca. 870.000 m^3). *De effecten op grondverzet* en *grondstromen* komen

daarmee grotendeels overeen en zijn dan ook beoordeeld als negatief (-). Indien gebruikt gemaakt wordt van materiaal dat met het verdiepen van de vaargeulen en havenbekken vrij komt, kan gesproken worden van werk-met-werk maken. Indien hier sprake van is kan het effect minder negatief worden beoordeeld. Aangezien op dit moment dit nog niet duidelijk is, wordt hier niet van uit gegaan voor deze beoordeling. Effecten op de morfologie worden niet verwacht.

Water

Als gevolg van de aanleg van de MSNF blijft de bestaande primaire waterkering in stand. Mogelijk biedt het haventerrein en de golfbreker zelfs meer veiligheid voor de dijk. Het ontwerp voor het haventerrein en de golfbreker wordt later nader uitgewerkt. Dan pas kan met zekerheid gezegd worden of er sprake is van een positief effect op de *bescherming tegen inundatie*. Dit is derhalve nu neutraal (0) beoordeeld. Ook de *binnen- en buitenbeschermingszone* worden niet aangetast door de ontwikkeling. Er worden maatwerkafspraken gemaakt met betrekking tot de dijk. Deze worden in het ontwerp toegepast. Het effect wordt daarmee eveneens als neutraal (0) beoordeeld.

Het effect met betrekking tot *afvalwater/afstromend hemelwater* en *kwaliteit grondwater* is voor beide varianten neutraal beoordeeld (0). Er wordt gebruik gemaakt van een gescheiden rioolstelsel, waardoor schoon en vuil water van elkaar gescheiden wordt. Het schone water (of geschoond water) wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. De criteria voor het lozen van hemelwater zijn gelijk aan die voor het lozen op de rest van het IJsselmeer. Ook wordt bij de verdere planontwikkeling en vergunningverlening aan bedrijven aandacht besteed aan het voorkomen en beperken van calamiteuze lozingen richting grond als oppervlaktewater.

Als gevolg van het ontgraven van de vaargeul en haven kan in het IJsselmeer tijdelijk vertroebeling van het water optreden door opwerveling van het slib. Dit kan negatief uitpakken voor de aanwezige ecologische waarden, dit is enigszins negatief beoordeeld voor de *kwaliteit van het oppervlaktewater.* Voor beide varianten wordt een overeenkomend effect verwacht (-). Daarnaast wordt aangenomen dat de MSNF geen significante invloed heeft op de concentratie aan fosfaat. De populatie aan blauwalg of concentratie aan chlorofyl-a zal daardoor niet significant toenemen. Ook is er geen effect voorzien op de kwaliteit van zowel het grond- als oppervlaktewater in de Noordoostpolder.

Geconcludeerd wordt dat de ontgronding van zowel de L- als de U-variant geen effect heeft op de waterhuishouding in en nabij de Noordoostpolder. Zo worden er geen noemenswaardige effecten waargenomen in toe- of afname van grondwaterstanden en stijghoogtes. Ook wordt er geen extra kwelflux verwacht in de richting van de Noordoostpolder. Hierbij is het wel van belang dat als gevolg van het uitdiepen van het havenbekken en het realiseren van de vaargeulen de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). Uitgangspunt is baggeren dan wel onderzuigen. Indien in de uitvoering wordt voorzien dat de ondoorlatende laag tijdelijk verwijderd of minder dik wordt dan aangenomen in de geohydrologische studie dient aanvullend onderzoek naar de effecten op kwel- en stijghoogte te worden uitgevoerd. Het effect op *waterkwantiteit* wordt derhalve beoordeeld met neutraal (0) voor beide scenario's.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Voor de bestaande landschappelijke waarden geldt dat het contrast tussen land en water en de kenmerkende landschappelijke waarden (bijv. openheid) minder herkenbaar en zichtbaar

worden. Dit leidt tot een (zeer) negatief oordeel (- -) voor de U-variant en een negatief oordeel (-) voor de L-variant ten aanzien van effecten op de bestaande landschappelijke waarden.

Voor de nieuwe elementen is in de landschapsanalyse op basis van voorlopige aannamen een visueel beeld gecreëerd van de mogelijke toekomstige situatie. Omdat op voorhand niet duidelijk is hoe het gebied er echt zal uitzien, is dit aspect voor beide varianten vooralsnog als enigszins negatief beoordeeld (0/-).

Als gevolg van de mogelijke aantasting van *archeologische waarden* bij beide varianten is er sprake van een negatief effect. Aangezien de kans op aantasting bij de L-variant beperkt groter is, is, deze negatiever beoordeeld (- in plaats van 0/-).

Als gevolg van het realiseren van een haventerrein tegen de buitenzijde van de Zuiderzeedijk neemt de herkenbaarheid van de dijk enigszins af. Tegenover de aantasting aan de waterzijde staat het feit dat er geen aantasting plaatsvindt aan de landwijze. Ook overige waarden worden niet aangetast. Het effect is licht negatief voor *historisch-geografische waarden* beoordeeld en is niet onderscheidend (0/-).

Er is geen sprake van aantasting of verstoring van *historisch bouwkundige waarden*. Het effect is neutraal beoordeeld (0).

Natuur

Het ruimtebeslag, de verstoring, de stikstofdepositie en de tijdelijke vertroebeling hebben een negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Door de aanleg en het gebruik verdwijnt (fysiek door ruimtebeslag of indirect doordat de soorten het plangebied mijden als gevolg van de verstoring) een klein gedeelte van met name het foerageergebied van diverse watervogels. . Echter, met de aanleg van een golfbreker is er ook sprake van een positief effect op de watervogels. Alle soorten zullen een luwtegebied vinden om te rusten. Wanneer zich driehoeksmosselen vestigen op de golfbreker komt extra – goed bereikbaar – voedsel beschikbaar voor benthosetende soorten. De varianten verschillen in beperkte mate met betrekking tot de negatieve en positieve effecten. Er is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken, maar er is wel sprake van negatieve effecten. Het effect op *Natura 2000 gebied* is negatief beoordeeld (-) voor beide varianten.

Het ruimtebeslag heeft een effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van het IJsselmeer, met name omdat er verlies optreedt van oppervlaktewater dat als foerageergebied fungeert. Daarnaast is een deel van het oppervlaktewater nabij de haven en de geulen verstoord door het gebruikt van de haven en door de scheepvaart waardoor het oppervlaktewater in kwaliteit afneemt als foerageergebied voor watervogels, met name de vogels die overdag foerageren. Er is dus sprake van een negatief effect op het *Natuurnetwerk Nederland* (-), maar geen sprake van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

De aanleg, aanwezigheid en het gebruik van de MSNF leidt tot een verlies en verstoring van leefgebied van diverse beschermde soorten. Het betreft met name de kleine modderkruiper (de binnendijkse watergangen), de rugstreeppad (het binnendijks gebied en de dijk) en diverse soorten vleermuizen (foerageergebied boven het IJsselmeer en vliegroute/trekroute langs de dijk). Er blijft in de directe omgeving voldoende geschikt leefgebied over en de haven komt buitendijks zodat de vliegroute/trekroute niet onderbroken wordt. Er zal zorgvuldig gewerkt

worden om het negatief effect zo beperkt mogelijk te houden en voor vleermuizen mogelijk nog aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Door deze aspecten is er geen sprake van een aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de voorkomende beschermde soorten en wordt het *effect op flora en fauna* als negatief beoordeeld (-).

Verkeer

Als gevolg van de realisatie van de MSNF is slechts is zeer beperkte mate sprake van een toename van de verkeersintensiteiten. Omdat er wel sprake is van een toename is het effect op de *verkeersintensiteiten* enigszins negatief beoordeeld (0/-).

De toename van verkeer door ontwikkeling van de haven leidt niet tot knelpunten. De I/C verhoudingen liggen voor alle richtingen onder de grenswaarde van 0,80. Het effect met betrekking tot *I/C-verhoudingen* is neutraal beoordeeld (0) en is niet onderscheidend voor de varianten.

Met betrekking tot *overige verkeersaspecten* (verkeersveiligheid, langzaam verkeer, vaarwegverkeer, parkeren en openbaar vervoer worden) worden in beide varianten geen knelpunten verwacht. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

Het effect van de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting is zeer beperkt en alleen van belang voor het westelijk deel van de Domineesweg.

Geluid

De resultaten maken duidelijk dat er sprake is van een zeer gering geluideffect door het voornemen. De geluidstoename als gevolg van *industrielawaai, wegverkeerslawaai en scheepvaartverkeerslawaai* is verwaarloosbaar en neutraal beoordeeld (0). Ook *cumulatief* is het effect minimaal en derhalve neutraal (0) beoordeeld. Het effect tussen de varianten is niet onderscheidend.

Er is bij beide varianten als gevolg van de realisatie van de MSNF is geen sprake van *geluidbelaste woningen boven de wettelijke norm*. Ook dit is neutraal beoordeeld (0). Het effect van de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting is gering.

Luchtkwaliteit

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffend punt te toetsen grenswaarden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm). Beide criteria *(NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$)* zijn neutraal (0) beoordeeld. Er is geen relevant verschil in effecten bij de subvariant met alleen een oostelijke ontsluiting.

Externe veiligheid

Voor het vervoer van *gevaarlijke stoffen* geldt een neutrale (0) beoordeling voor het *plaatsgebonden risico*, omdat de risicocontouren (of plasbrandaandachtsgebieden) buiten de grenzen van het plangebied liggen. Dit geldt ook voor het *plaatsgebonden risico* van de aardgastransportleidingen en de *bestaande risicovolle inrichtingen*. Dit is voor beide varianten neutraal (0) beoordeeld. Ook zijn er geen effecten met betrekking tot het *groepsrisico* voor het vervoer van *gevaarlijke stoffen* alsmede *bestaande risicovolle inrichtingen* (0).

De nieuwe invulling van het plangebied kan een toename geven van het plaatsgebonden risico. Dit risico wordt echter gelimiteerd doordat de eisen van het Activiteitenbesluit van toepassing zijn, dan wel dat de 10^{-6} contour van bedrijven niet over de perceelsgrens van andere bedrijven mag vallen. Het *plaatsgebonden risico voor nieuwe risicovolle inrichtingen* is derhalve neutraal beoordeeld voor beide varianten (0). Omdat er risicovolle activiteiten bijkomen, neemt het groepsrisico wel toe. Gezien de lage populatiedichtheid van de omgeving zal dit echter een geringe toename zijn (-). Dit is niet onderscheidend tussen de varianten.

Nautische veiligheid

Ten aanzien van *nautische veiligheid* moeten maatregelen genomen worden om de haven voldoende luw te maken voor het afmeren van schepen, ook bij hoge windkracht. Tevens moet de impact op de scheepvaart beperkt worden door onder andere betonning en de afslagen van de vaargeul richting de haven. Omdat er voldoende mogelijkheden beschikbaar zijn is het effect neutraal (0) beoordeeld.

Gezondheid

Als gevolg van de MSNF treden nagenoeg geen veranderingen op in de *milieugezondheidskwaliteit*. Er is geen onderscheid tussen de varianten. Het effect is neutraal (0) beoordeeld).

Duurzaamheid

De MSNF levert een *duurzame* bijdrage aan de werkgelegenheid in de *regio*. Dit is positief (+) beoordeeld. De effecten op de *duurzaamheid*saspecten van aanleg, inrichting en gebruik worden enigszins positief (+) beoordeeld. De mogelijkheden om deze duurzame energiebronnen toe te passen zijn beschikbaar, maar deze zijn niet vastgelegd. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Overige effecten en effecten tijdens aanleg

Het effect als gevolg van *trillingen* wordt als enigszins negatief beoordeeld (-). Enige mate van trillinghinder op nabijgelegen gebouwen kunnen niet worden uitgesloten als gevolg van het slaan van damwanden. De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

In of direct bij het plangebied liggen geen belangrijke *kabels en leidingen*. Middels een Klic-melding zal worden nagegaan of eventueel aanwezige minder belangrijke kabels en leidingen aanwezig zijn en gehandhaafd kunnen blijven. Het effect is vooralsnog neutraal beoordeeld (0). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Vanuit *geurhinder* worden geen knelpunten voorzien. Er is geen onderscheid in de effecten.

Het effect op *duisternis* is als enigszins negatief (-) beoordeeld. Gezien de grote afstand tot bewoonde gebieden wordt het effect als relatief beperkt beoordeeld.

De effecten van *verkeer tijdens aanleg* zijn zeer beperkt. Het overgrote deel van het materiaal wordt via water aangevoerd. Omdat er sprake is van een tijdelijke toename is het effect enigszins negatief beoordeeld (-). De effecten zijn niet onderscheidend tussen de varianten.

Ter plaatse van de woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is er sprake van een toename van de *geluidbelasting* van ten hoogste 0,09 dB als gevolg van de toename van het

verkeer door de aanleg. Een dergelijke toename is voor menselijk oor niet waar te nemen en is neutraal beoordeeld (0).

Verschil met het MER uit 2016

In onderstaande tabel is opgenomen of er wijzigingen hebben plaatsgevonden in de beoordeling van de thema's ten opzichte van het MER uit 2016 en scenario B.

tabel 7-2: Verschileffecten MER 2016 en scenario B

Thema	Verschil MER 2016	Verschil scenario B
Bodem	De effectbeschrijving voor het milieuaspect bodem is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bovenstaande effectbeoordeling is daarmee nog steeds van toepassing.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.
Water	De effectbeschrijving voor het milieuaspect water is ongewijzigd met de situatie uit 2016. Ook de effectbeoordeling is onveranderd.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. De realisatie van Port of Urk zorgt voor zorgvuldige en voldoende afwatering, hierdoor is er verschil effect op de waterkwaliteit en waterkwantiteit. Ook ten behoeve van de waterveiligheid wordt geen verschileffect verwacht. De ontwikkeling van Port of Urk is (deels) gelegen in de beschermingszone(s) van primaire waterkeringen. Dit legt beperkingen op voor de ontwikkeling van Port of Urk, deze beperkingen zijn opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan. De bestaande primaire waterkering blijft daarmee in stand.
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Het uitvoeren van archeologisch vervolg onderzoek is er meer duidelijk over de aanwezige archeologische waarden in het gebied. Hierdoor is de beoordeling van het aspect archeologie in de L-variant aangepast naar enigszins negatief (0/-) nu vergeleken met negatief (-) in 2016. De overige	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

	effectbeoordelingen zijn ongewijzigd.	
Natuur	Het aspect natuur is in het MER geactualiseerd. De passende beoordeling en de stikstofdepositieberekeningen zijn opnieuw uitgevoerd. De effectbeoordeling voor het aspect Natura 2000 heeft daarom tevens opnieuw plaatsgevonden. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige natuuraspecten is ongewijzigd.	Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.
Verkeer	De aspecten verkeersintensiteiten en I/C verhoudingen zijn in een nieuw verkeersonderzoek opnieuw onderzocht gebruik makend van de meest actuele verkeerscijfers. Daarbij is gekeken naar de effecten van de ontwikkeling in 2031. De effectbeoordeling voor de aspecten verkeer en verkeersveiligheid is daarom opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling. De effectbeoordeling voor de overige verkeersaspecten is ongewijzigd.	In dit MER is ook gekeken naar de effecten van de ontwikkeling van de MSNF in samenhang met de ontwikkeling van Port of Urk (scenario B). De ontwikkeling van Port of Urk heeft grotere effecten op het verkeer dan de ontwikkeling van de MSNF. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.
Geluid	Voor het wegverkeerslawaai zijn nieuwe geluidberekeningen uitgevoerd door de wijziging in de verkeersituatie. De effectbeschrijving is door de nieuwe berekening gewijzigd. Dit zorgt echter niet tot een andere effectbeoordeling. Weg- en scheepvaartverkeerslawaai wordt nog steeds in beide varianten als neutraal beoordeeld. De realisatie van de L-variant of U-variant zorgt zeer gering voor verandering in geluidsbelasting door industrielawaai. De reeds	Het effect op geluid veroorzaakt door de MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk. Scenario B leidt niet tot een andere beoordeling van de effecten.

	aanwezige geluidsbelasting afkomstig uit de huidige al dan niet autonome situatie wijzigt niet door de realisatie van de MSNF. De wijzigingen in het planvoornemen zorgen niet voor een verschil in geluidscontouren of een toename in geluidgehinderden. De geluidszones blijven in het planvoornemen op dezelfde locatie liggen. De effectbeoordeling voor industrielawaai wijzigt dan ook niet en is neutraal (0) beoordeeld.	
Luchtkwaliteit	Het luchtkwaliteitsonderzoek is op basis van de nieuwe verkeerscijfers opnieuw uitgevoerd. Dit heeft niet geleidt tot een wijziging in de beoordeling. Wel is in dit onderzoek ook de luchtverontreinigende stof $PM_{2,5}$ meegenomen. Hiervoor is een effectbeoordeling toegevoegd, die is neutraal (0) beoordeeld.	Uit de berekeningen blijkt dat Port of Urk meer invloed heeft dan de MSNF. Er is echter geen reden om de beoordeling aan te passen als wordt gekeken naar de ontwikkelingen gezamenlijk.
Externe veiligheid	Het externe veiligheidsonderzoek is voor de actualisatie van het MER ook geactualiseerd. Dit heeft niet geleid tot een wijziging in de beoordeling van de criteria.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.
Gezondheid	De effectbeschrijving voor het milieuaspect gezondheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.
Duurzaamheid	De effectbeschrijving voor het milieuaspect duurzaamheid is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling. De effecten voor de duurzame aanleg, inrichting en gebruik zijn locatie gebonden en worden niet beïnvloed door de aanleg van Port of Urk. Ook de duurzaamheidseffecten van de haven op regionaal niveau

		worden niet beïnvloed door Port of Urk.
Overige effecten en effecten tijdens de aanleg	De effectbeschrijving voor het milieuaspect overige effecten en aanleg is ongewijzigd met de situatie uit 2016. De bijbehorende effectbeoordeling is nog steeds van toepassing.	De ontwikkeling van Port of Urk (scenario B) leidt niet tot een aanpassing van de beoordeling.

7.2 Mitigerende maatregelen

De beschrijving en beoordeling van de effecten geeft voor de meeste aspecten geen aanleiding tot het treffen van mitigerende maatregelen.
Voor verkeer is geconstateerd dat de hoeveelheid verkeer op het drukste deel van de ontsluitingsweg (Domineesweg) groter is dan de provinciale norm. Dit is echter het gevolg van de autonome ontwikkelingen. Gemeenten en provincie zijn in overleg over de maatregelen die hiervoor kunnen worden genomen.

Mogelijke mitigerende maatregelen voor de realisatie van de MSNF richten zich grotendeels op natuur.

Voor vleermuizen moeten maatregelen worden genomen om te voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden. Wanneer het niet mogelijk is om volgens deze maatregelen te werken dan dient een ontheffing te worden aangevraagd.
Maatregelen voor vleermuizen bestaan uit:

- beperking van verstoringsbronnen door MSNF, met name verlichting op de vliegroutes en foerageergebied buitendijks;
- bieden van een verlichtingsvrije migratieroute binnendijks, die voldoende windluwte biedt bij westenwind, die vrij is van obstakels die een risico op sterfte kunnen betekenen, en waarbij tevens de aanwezigheid van windturbines binnendijks in ogenschouw moet worden genomen;
- borging van de genoemde maatregelen in relatie tot overige voorgenomen ontwikkelingen in het gebied, die cumulatief mogelijk tot meer en andersoortige effecten leiden dan alleen de MSNF, zoals onder meer de ontwikkeling van bedrijventerrein Port of Urk.

Voor broedvogels geldt dat, indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, het plangebied vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt wordt voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecoloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan kan het plangebied niet vrijgegeven worden en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Tot slot kunnen de effecten op duisternis gemitigeerd worden door het inzetten van weinig (verstrooiings)lichtuitstralende armaturen en het gericht in de plannen opnemen van verlichtingspunten. Daarmee kan de lichtuitstraling van het plan beperkt worden.

7.3 Voorkeursalternatief

Voor de uitvoering (inrichting) van de buitendijkse haven zijn twee verschillende varianten onderzocht: een L-variant en een U-variant. Beide varianten vragen om de inbreng van 10 hectare buitendijkse ontwikkelruimte, conform het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Op basis van verschillende argumenten (waaronder bedrijfseconomische en milieueffecten) is een voorkeursvariant bepaald, **de L-variant,** welke juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt in het Provinciaal Inpassingsplan. Op deze wijze vindt geen onnodig grote ruimteclaim plaats en wordt zekerheid geboden aan de omgeving. Onderstaand volgt een nadere motivering hiervoor.

Op basis van de milieueffecten zijn beide varianten niet sterk onderscheidend.
Uit de resultaten van het MER blijkt dat op basis van milieueffecten beide varianten niet sterk onderscheidend zijn van elkaar. Alleen voor wat betreft het effect op (eventueel) aanwezige archeologische vindplaatsen kan gesteld worden dat de U-variant iets gunstiger scoort dan de L-variant. De reden hiervoor is dat het totale ruimtebeslag van de haven in het water, en de daaraan gerelateerde mogelijke verstoring, bij de U-variant beperkt geringer is. Vanuit Flora en Fauna heeft de U-variant in relatie tot de verstoring van vleermuizen een lichte voorkeur vanwege de compactere vorm. Daarentegen is de L-variante gunstiger voor de rivierdonderpad door het grotere oppervlakte van de strekdammen.

De L-variant heeft meer uitgeefbaar terrein, meer manoeuvreerruimte voor schepen en minder infrastructuur en heeft daarom bedrijfseconomisch de voorkeur.
De Barro-hectares worden gemeten vanaf de aan de waterzijde lopende grens van de kernzone van de dijk. Deze wijze van meten betekent concreet dat de strook vanaf de grens kernzone richting de dijk, uitgegeven kan worden als bedrijventerrein en niet meetelt met de Barro-hectares. Door de relatief lange verbinding met de dijk bevat de L-variant daardoor meer uitgeefbaar terrein dan de compactere U-variant. Dit leidt tot hogere grondopbrengsten. Bij de L-variant kunnen schepen ook makkelijker manoeuvreren in het havenbekken.
Daarbij komt dat op de U-variant relatief veel ruimte nodig is voor ontsluiting op het bedrijventerrein en hebben sommige kavels beperkte ligging aan de kade, wat vaak essentieel is voor Maritieme service gerelateerde bedrijven. De U-variant heeft een compacter ontwerp, waardoor het havenbekken kleiner is en een kortere golfbreker nodig, wat leidt tot lagere kosten. Echter de U-variant bevat meer kadelengte wat weer leidt tot hogere kosten voor een kademuur. Vanuit de potentiele afnemers is er voorkeur voor de L-variant.

Zoals geschetst heeft de L-variant in economische zin de voorkeur en zal daarom naar verwachting het meest gunstig uitwerken voor de business case behorende bij het inpassingsplan. De business case zal op basis van deze voorkeursvariant worden uitgewerkt.

De milieueffecten van de voorkeursvariant (L-variant), welke planologisch mogelijk wordt gemaakt in het Inpassingsplan, passen binnen de reeds beschouwde effecten van dit MER.

7.4 Leemten in kennis

In de totstandkoming van het MER zijn diverse onderzoeken verricht die leiden tot onderbouwing van de gepresenteerde resultaten. Elk onderzoek kan weer verfijnd worden, maar er is voor het huidige MER geen sprake van leemtes in kennis. Het Inpassingsplan MSNF is een globaal

Inpassingsplan, waarin nog geen gedetailleerde uitwerking is gegeven voor bijvoorbeeld de kavelsverdeling, parkeren, groenbestemmingen en andere indelingen van het gebied. Ook de exacte inpassing van de ontsluitingsweg en de wijze van kruisen van de dijk zijn nog onderwerp voor nadere studie. Verder moet de golfbreker en het haventerrein nog verder worden uitgewerkt (bijvoorbeeld voor de hoogte van de kade is nu een bandbreedte gehanteerd en voor het materiaalgebruik van de golfbreker staan nog de meeste opties open). Hierdoor is in het MER uitgegaan van een aantal worstcase aannames. Wel zijn er aandachtspunten geformuleerd, die bij de verdere uitwerking betrokken kunnen worden:

- De archeologische waarden zijn middels een archeologisch bureau onderzoek en inventariserend veldonderzoek (zie bijlage 8) in beeld gebracht. Dit is verankerd in het Inpassingsplan middels een dubbelbestemming.
- Omdat het exacte ontwerp van het haventerrein en de golfbrekers nog niet bekend is, is er nog geen zekerheid te geven over de mogelijke verbetering van de veiligheid van het gebied achter de dijk. Met name onderzoeken ten aanzien van de stabiliteit en zettingen zullen nader uitgevoerd moeten worden. Deze verdere uitwerking is niet van invloed op de besluitvorming ten aanzien van het Inpassingsplan. Ook dient nader waterbodemonderzoek plaats te vinden ter hoogte van de voorziene baggerwerkzaamheden om de milieu hygiënische bodemkwaliteit te kunnen bepalen. Mogelijk kan dit materiaal worden toegepast voor bijvoorbeeld de golfbrekers.

De genoemde leemten werken door in de nadere uitwerking in een concreter stadium. Op het niveau van het Inpassingpslan en de effectvoorspelling daarvan hebben zij geen belangrijke gevolgen. Daarom zijn ze voor de besluitvorming over het Inpassingsplan niet essentieel.

7.5 Aanzet tot evaluatie

Wettelijk bestaat bij activiteiten die worden voorbereid met behulp van m.e.r. de verplichting om evaluatieonderzoek te (laten) verrichten. In een milieueffectrapport wordt daarom een opzet voor een evaluatieprogramma opgenomen.

Het Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is ontwikkeld om een buitendijkse Servicehaven te ontwikkelen. Hierbij wordt ingespeeld op de verwachtte ontwikkelingsvraag. Op voorhand is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het terrein precies aan te geven.

Omdat op basis van het akoestisch onderzoek voor het provinciaal inpassingsplan een geluidszone wordt ingesteld, moet deze zone ook gemonitord worden. De zonebeheerder toetst in hoeverre de geluidszone hiermee voldoende ruimte biedt. Daarmee is de monitoring hiervoor reeds (wettelijk) geregeld.

Referenties

Arcadis, 2 oktober 2014. Eindrapportage verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk.

Ecorys, 2015. Quickscan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme Servicehaven Urk.

IJB, Geotechniek BV, 2011. Rapportage geotechnisch bodemonderzoek te Urk.

Provincie Flevoland, 2016. Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland.

Provincie Flevoland, 2020. Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Provincie Flevoland, 2020. Uitgangspuntennotitie provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

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

Onderzoeken die als bijlage bij het Provinciale Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 20221 zijn gevoegd

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER
T. 06 - 22 99 03 12
E [redacted]@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

WS-WK

WR-A7

(swa-gol)

WA

WA
WR-A6

WA
WR-A5

1:10.000

WR-A6

(eco)

(eco)

BT

WA
(swa-gol)

1:2500

Plangebied

Marritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Enkelbestemmingen

- BT — Bedrijventerrein
- G — Groen
- V — Verkeer
- WA — Water

Dubbelbestemmingen

- WR-A5 — Waarde - Archeologie 5
- WR-A7 — Waarde - Archeologie 7
- WR-A8 — Waarde - Archeologie 8
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- veiligheidszone - windturbine
- vrijwaringszone - dijk

Functieaanduidingen

- (eco) — ecologie
- (swa-gol) — specifieke vorm van water - golfbrekers

Bouwvlakken

- bouwvlak

Maatvoeringen

- m / 100000 — maximum oppervlakte (m2)

Opdrachtgever
Provincie Flevoland

Project
Marritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Imro-id : NL.IMRO.9924.Ihservicehaven01-ON01

Status :
Voorontwerp : 19-05-2020
Ontwerp : 15-02-2021
Ter vaststelling :
Vaststelling :

Schaal
1:2500 / 10.000

Tekenaar
S. Israel

Projectleider
S. Hammink

Bladnr.bladen
1-1

Tekeningnummer
06-457462-IP-VG-MSNF-210215

Formaat
A0

www.anteagroup.nl

anteagroup

I:\projecten\sol.ante\1SOD\IP\projecten\SOR\SOR\QGIS\457462-IP-VG-advies\Ontwerpregime\Opdr1 = ontwerpregime\06-457462-IP-VG-MSNF-210215.dwg

Inpassingsplan

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Inpassingsplan

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021

Projectnummer 457462.100
Revisie 03
Datum 23 februari 2021

Auteur(s)

[redacted]

Opdrachtgever

Provincie Fleoland
Visarenddreef 1
8232 PH Lelystad

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
23 - 2 - 2021	ontwerp	S. Hammink	J. Fuite

anteagroup

Provincie Flevoland

Projectnummer 457462.100

Inhoudsopgave

Toelichting		**7**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**9**
1.1	Aanleiding en doel	9
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	11
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	14
1.4	Leeswijzer	17
Hoofdstuk 2	**Huidige situatie**	**19**
2.1	Huidige situatie plangebied en omgeving	19
2.2	De Urker haven	20
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**23**
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	33
3.3	Regionaal beleid	47
3.4	Gemeentelijk beleid	49
Hoofdstuk 4	**Toekomstige situatie**	**53**
4.1	Inleiding	53
4.2	Locatiekeuze	53
4.3	Voorkeursvariant	55
4.4	(Ruimtelijke) uitgangspunten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland	56
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**59**
5.1	M.E.R.	59
5.2	Externe veiligheid	67
5.3	Bedrijven en milieuzonering	71
5.4	Natuur	74
5.5	Luchtkwaliteit	82
5.6	Water	83
5.7	Geluid	91
5.8	Archeologie	94
5.9	Cultuurhistorie	98
5.10	Landschap	100
5.11	Verkeer	109
5.12	Milieuhygiënische bodemkwaliteit	113
5.13	Conventionele explosieven	114
5.14	Geur	114
5.15	Kabels en leidingen	115
5.16	Duurzaamheid	115
Hoofdstuk 6	**Juridische vormgeving**	**119**
6.1	Algemeen	119
6.2	Methodiek	119
6.3	Regels	119
6.4	Bestemmingen	119
6.5	Artikelsgewijze toelichting	120
Hoofdstuk 7	**Uitvoerbaarheid**	**125**
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	125

7.2 Economische uitvoerbaarheid 125

Regels **127**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels **129**
Artikel 1 Begrippen 129
Artikel 2 Wijze van meten 133

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels **135**
Artikel 3 Bedrijventerrein 135
Artikel 4 Groen 139
Artikel 5 Verkeer 140
Artikel 6 Water 141
Artikel 7 Waarde - Archeologie 5 143
Artikel 8 Waarde - Archeologie 7 145
Artikel 9 Waarde - Archeologie 8 147
Artikel 10 Waterstaat - Waterkering 149

Hoofdstuk 3 Algemene regels **151**
Artikel 11 Anti-dubbeltelregel 151
Artikel 12 Algemene bouwregels 152
Artikel 13 Algemene gebruiksregels 153
Artikel 14 Algemene aanduidingsregels 155
Artikel 15 Algemene afwijkingsregels 156
Artikel 16 Algemene procedureregels 157

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels **159**
Artikel 17 Overgangsrecht 159
Artikel 18 Slotregel 160

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Bijlage 2 Quickscanmarktmogelijkheden

Bijlage 3 Risicobeoordelingsmodel

Bijlage 4 Externe veiligheid analyse

Bijlage 5 Externe veiligheid QRA Windturbines

Bijlage 6 Natuur

Bijlage 7 Passende beoordeling

Bijlage 8 Passende beoordeling Stikstofdepositie

Bijlage 9 Vleermuisonderzoek

Bijlage 10 Effectbeoordeling vleermuizen 2020

Bijlage 11 Luchtkwaliteit

Bijlage 12 Geohydrologie

Bijlage 13 Geluid

Bijlage 14 Archeologisch bureauonderzoek 2017

Bijlage 15 Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017

Bijlage 16 **Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) 2017**

Bijlage 17 **Geofysisch veldonderzoek**

Bijlage 18 **Conventionele explosieven**

Bijlage 19 **Landschap**

Bijlage 20 **Verkeer**

Bijlage 21 **Landbodem**

Bijlage 22 **Waterbodem**

Bijlage 23 **MER**

Bijlage 24 **Aanvraag ontheffing Barro**

Bijlage 25 **Nota van Beantwoording overlegreacties PIP en MER**

Bijlage 26 **Nota van Beantwoording NRD en NvU**

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 **Staat van bedrijfsactiviteiten**

Toelichting

Understanding today.
Improving tomorrow.

Provincie Flevoland

Projectnummer 457462.100

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

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. 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.

Figuur 1.1: Ruimtegebrek in de huidige haven van Urk in november 2013 (bron: Eindrapport verkenning buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk van 2 oktober 2014)

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) is 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.

Her rijksbelang wordt bevestigd met de zogenaamde Regio Deal Noordelijk Flevoland, die het rijk, provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder 12 december 2019 samen met het bedrijfsleven hebben ondertekend. Noordelijk Flevoland heeft van oudsher een krachtige economie, mede als gevolg van een sterk maritiem cluster rondom Urk en de visserijsector rondom het IJsselmeer. Tegelijkertijd komt er veel op dit gebied af, zoals de Brexit en de noodzaak tot verduurzaming. Met de Regio Deal investeren Rijk en regio € 30 miljoen om hiermee een antwoord op deze uitdagingen te geven en zo het gebied krachtig en toekomstbestendig te maken. In de Regio Deal is sprake van drie centrale opgaven, waaronder de Impuls Cluster Urk Maritime. Het cluster Urk Maritime bestaat uit bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die verbonden zijn aan de maritieme industrie op Urk. Groei, verbreding en vernieuwing van het cluster zijn belangrijk om concurrerend te zijn en internationaal tot de top van de maritieme sector te blijven behoren. Innovatie, clustervorming en talentontwikkeling zijn cruciaal om de groei te realiseren. Een nieuw buitendijkse servicehaven en een binnendijks bedrijventerrein op Urk zullen ondernemers de ruimte geven om te groeien. Op 11 december 2019 heeft de Raad van State het inpassingsplan voor de buitendijkse servicehaven op het punt van de stikstofonderbouwing vernietigd. Daardoor dient voorliggend inpassingsplan te worden vastgesteld. Dit betekent een vertraging van het beschikbaar komen van de fysieke uitbreidingsruimte voor de maritieme ondernemers. De Regio Deal is daarmee des te belangrijker om een krachtige impuls te geven aan het maritieme cluster op het gebied van innovatie en talentontwikkeling.

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”.

Een aantal maritieme bedrijven hebben zich verenigd onder 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 circa 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 zijn 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 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).

Ter markering van de start van het ruimtelijk besluitvormingsproces, is op 6 april 2016 besloten, dat wordt gestart met de procedure om de ontwikkeling van Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland mogelijk te maken. Hierop volgend is een PIP inclusief een MER opgesteld. Deze stukken zijn in juli 2017 gewijzigd vastgesteld door de Provinciale Staten van Flevoland.

Na de besluitvorming is beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 11 december 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) uitspraak gedaan en het besluit van Provinciale Staten van 19 juli 2017 tot vaststelling van het inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ABRvS, ECLI:NL:RVS:2019:1603), waardoor bij de vaststelling van een inpassingsplan niet kan worden verwezen naar de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021.

Naar aanleiding van de uitspraak van 11 december 2019 heeft de provincie besloten het PIP en MER aan te passen en te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen.

Onderhavig provinciaal inpassingsplan voorziet in een planologisch-juridisch kader waarbinnen de maritieme servicehaven kan worden gerealiseerd en waarbij rekening is gehouden met de uitspraak van de ABRvS en waar nodig onderzoeken zijn geactualiseerd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

In figuur 1.2 is de globale ligging van de nieuwe buitendijkse haven aangegeven. Het plangebied van dit inpassingsplan betreft de buitendijkse ontwikkeling van de servicehaven inclusief de golfbreker en de ontsluitingsweg.

De servicehaven en de ontsluitingsweg zijn gelegen in de gemeente Urk. Het waterdeel met de golfbreker die voor de haven wordt gerealiseerd is gelegen op gronden in de gemeente Dronten. Een deel van de geluidzone - industrielawaai ligt op gronden van gemeente Noordoostpolder. De gemeentegrenzen zijn in figuur 1.2 weergegeven.

Figuur 1.2: Gemeentegrenzen (groen = Noordoostpolder, blauw met plustekens = Dronten, oranje = Urk) weergegeven op de verbeelding van dit inpassingsplan.

Aan de west-, noord- en zuidzijde wordt de begrenzing gevormd door de ligging van de geluidzone. Deze geluidzone betreft de 50 dB(A)-contour rond het haventerrein, die voortvloeit uit de omstandigheid dat het haventerrein op basis van de Wet geluidhinder als een geluidgezoneerd industrieterrein moet worden beschouwd. Voor het oostelijk deel van de geluidzone, die op de gronden in de gemeente Noordoostpolder en Urk is gelegen, is in het inpassingsplan alleen een aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen, zonder onderliggende bestemming. De regeling in het inpassingsplan voor de geluidzone wordt met het inpassingsplan onderdeel van de geldende bestemmingsplannen en beheersverordening; de geluidzone vormt een aanvulling hierop. De geluidscontour wordt tevens opgenomen in het bestemmingsplan Port of Urk, dat de gemeente Urk in voorbereiding heeft voor het geprojecteerde binnendijkse bedrijventerrein ten oosten van het plangebied. De haven grenst aan de oostzijde aan het bestaande fietspad en de waterkering.

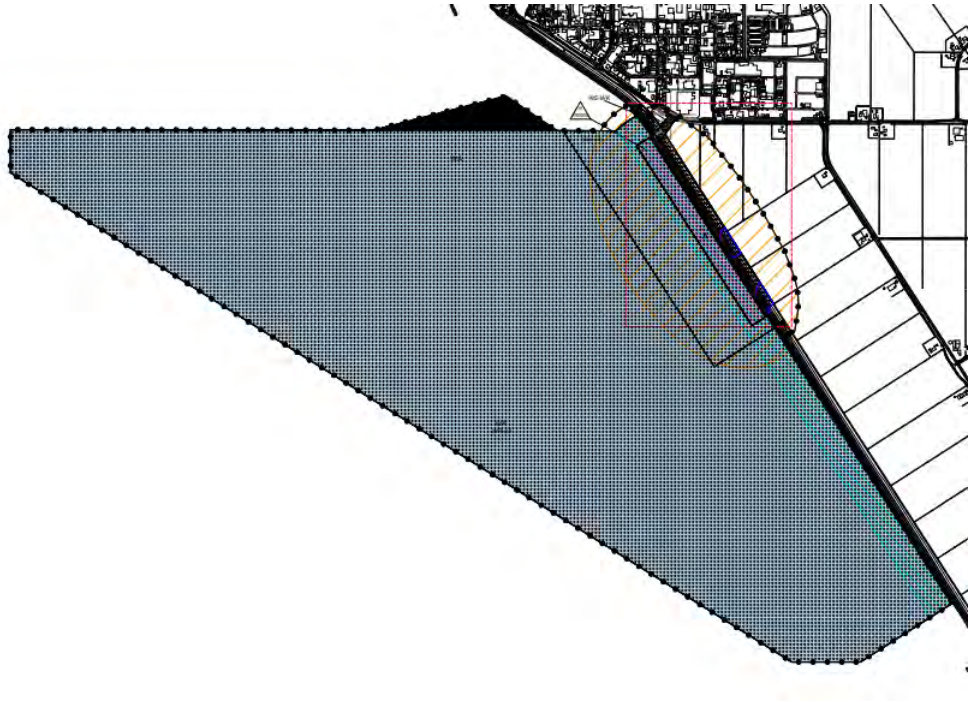
Figuur 1.3: Globale aanduiding Servicehaven Urk met golfbrekers (rood gestippeld). De blauwe delen betreft de globale locatie van de geulen, de rode lijnen betreffen de globale locaties voor de ontsluitingsroute voor wegverkeer.

De bestemming Water is ruim opgenomen in het inpassingsplan. De reden daarvoor is dat nog niet bekend is waar precies de vaargeulen worden aangelegd. Aan de noordzijde is de bestemming Water zo neergelegd, dat hij aansluit op de vaargeul die in het bestemmingsplan IJsselmeer van gemeente Urk is opgenomen. Aan de zuidzijde sluit de bestemming water aan op de vaargeul in westelijke richting, uitkomend op de bestaande vaarroute tussen het Ketelmeer en Enkhuizen (Botterak).

Ontwerpuitgangspunten voor nautisch veilige haven

1. Op basis van de voorgenomen bouwwerkzaamheden en activiteiten beschikken bedrijven indien nodig over een watervergunning ter bescherming van de waterstaatkundige belangen van de primaire kering.
2. De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering voldoet aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).
3. De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering wordt ontworpen met een minimale levensduur van 50 jaar.
4. De details betreffende de golfbreker die onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning. .

In figuur 1.4 is met een afbeelding van de verbeelding van onderhavig inpassingsplan de begrenzing van het plangebied weergeven.



Figuur 1.4: Begrenzing plangebied

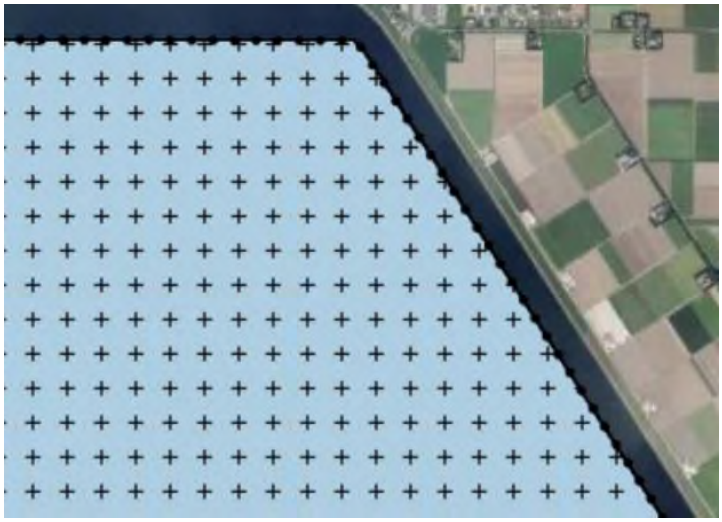
1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van toepassing.

Bestemmingsplan Dronten - Randmeerzone (8060) (gemeente Dronten)

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij besluit van 24 november 2011 en bij besluit van 27 juni 2013. De gronden binnen het plangebied van het inpassingsplan zijn bestemd als Water - Meren. Daarnaast geldt een dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5. Een uitsnede van de verbeelding is weergegeven in figuur 1.5. De golfbrekers en de zuidelijke vaargeul liggen binnen dit bestemmingsplan.

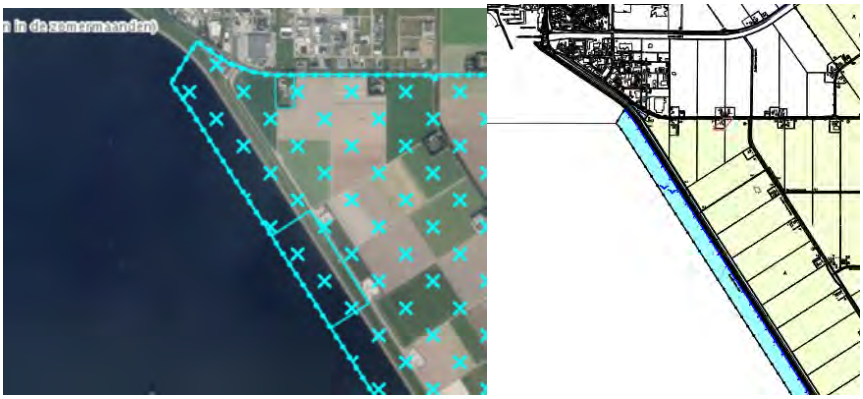
Op grond van de bestemming Water - Meren is de realisatie van een golfbreker en het aanleggen van de vaargeul niet toegestaan.



Figuur 1.5: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Dronten - Randmeerzone (8060)

Beheersverordening Landelijk gebied (gemeente Noordoostpolder)

De beheersverordening is vastgesteld op 21 maart 2016 en regelt dat de geldende bestemmingsplannen van kracht blijven. Conform de beheersverordening geldt binnen het plangebied van het inpassingsplan de bestemming Water met de aanduiding Vogelrichtlijngebied. De dijk heeft de bestemming waterkering. Een uitsnede van de verbeelding en de achterliggende plankaart is weergegeven in figuur 1.6. Een haven kan op basis van dit plan niet worden gerealiseerd. Opgemerkt wordt dat de gronden waar Port of Urk en de MSNF zijn geprojecteerd inmiddels onderdeel zijn van gemeente Urk. De beheersverordening geldt echter nog steeds, totdat het bestemmingsplan Port of Urk in werking treedt.



Figuur 1.6: Uitsnede beheersverordening Landelijk Gebied en achterliggende plankaart Landelijk Gebied 2004

Bestemmingsplan Bedrijventerrein (gemeente Urk)

Dit bestemmingsplan is 31 mei 2007 vastgesteld. Voor het plangebied van het inpassingsplan geldt dat de ontsluiting vanaf de Domineesweg deels in dit bestemmingsplan ligt. De betreffende gronden zijn bestemd als Verkeer. De ontsluiting voor de haven kan binnen deze bestemming worden aangelegd. Een uitsnede van de verbeelding is weergegeven in figuur 1.7.

Figuur 1.7: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Bedrijventerrein

Bestemmingsplan IJsselmeer (gemeente Urk)

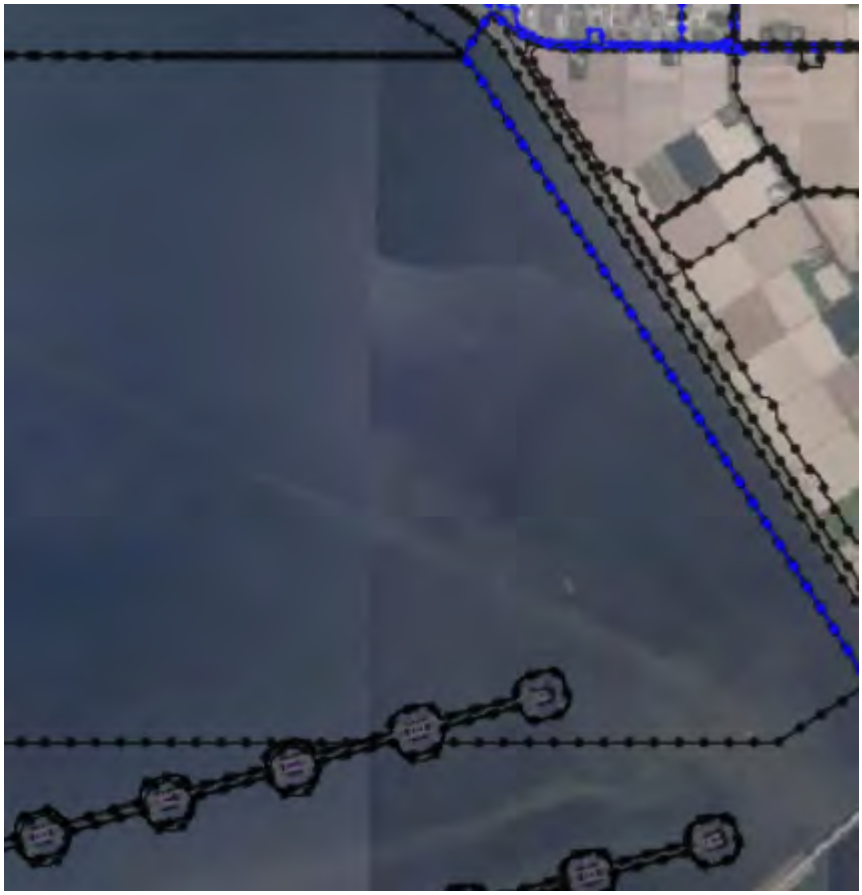
Het bestemmingsplan IJsselmeer is 30 mei 2013 vastgesteld. Voor het plangebied van het inpassingsplan geldt dat de noordelijke vaargeul deels in dit bestemmingsplan ligt. De betreffende gronden zijn bestemd als Water, Natuur en Waarde - Archeologie. De vaargeul

voor de haven kan binnen deze bestemming niet worden aangelegd. Een uitsnede van de verbeelding is weergegeven in figuur 1.8.

Figuur 1.8: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan IJsselmeer

InpassingsplanWindplan Blauw

Dit rijksinpassingsplan is 25 mei 2019 vastgesteld en is opgesteld om de realisatie van een windpark met bijbehorende voorzieningen te realiseren. Voor wat betreft voorliggend inpassingsplan is de begrenzing van de bestemming Water zodanig begrensd dat er geen overlap is met dit rijksinpassingsplan. Bij het opstellen van het inpassingsplan Windpark Blauw is rekening gehouden met het inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, dat in 2017 reeds in werking was getreden, maar dat in 19 juli 2019 door de ABRvS is vernietigd.



Figuur 1.10: Uitsnede verbeelding Inpassingsplan Windplan Blauw

Bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijksbedrijventerrein

Gemeente Urk heeft 18 februari 2021 het bestemmingsplan Bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein vastgesteld om de realisatie van het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk mogelijk te maken. Het plangebied lag tot voor kort in de gemeente Noordoostpolder. Per 1 januari 2019 heeft er een grenscorrectie plaatsgevonden. Het plangebied behoort sindsdien tot het grondgebied van de gemeente Urk.

Figuur 1.11: Uitsnede verbeelding ontwerp bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het vigerende beleid (rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid). Hoofdstuk 4 beschrijft de beoogde situatie. In hoofdstuk 5 worden de relevante omgevingsaspecten beoordeeld. Het milieueffectrapport vormt een belangrijke basis voor de toekomstige situatie die in hoofdstuk 4 is beschreven. Deze wordt daarom ook in dit hoofdstuk behandeld. In hoofdstuk 6 wordt een toelichting gegevens op de juridische planopzet en op de opgenomen bestemmingen. Hoofdstuk 7 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. Daarbij wordt onder meer aandacht besteed aan de planprocedure.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie plangebied en omgeving

Buitendijks ligt het IJsselmeer. De belangrijkste functies van het IJsselmeer zijn de zoetwatervoorraad, waterberging, transport, scheepvaart, visserij, recreatie en natuur. De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering. Aan de buitendijkse zijde van de dijk is een geasfalteerd fietspad aanwezig, dat tevens dienst doet als onderhoudspad voor de dijk.

Aan de binnendijkse zijde is buiten het plangebied een windpark aanwezig. Er zijn acht windturbines in een lijnopstelling, parallel aan de waterkering geplaatst. Het betreft windturbines van het type Enercon E 126, met een masthoogte van 135 meter. De rotordiameter bedraagt 127 meter De windturbines zijn ontsloten met een verhard afsluitbaar onderhoudspad vanaf de Domineesweg. Deze weg wordt uitsluitend gebruikt voor onderhoudswerkzaameden aan de windturbines.

Op circa 750 meter ten oosten van de Zuidermeerdijk liggen aan de Zuidermeerweg enkele agrarische bouwpercelen met agrarische bedrijfswoningen. De agrarische gronden tussen deze bouwpercelen en de waterkering zijn onbebouwd. Aan de zuidzijde van de Domineesweg is ook een aantal agrarisch bouwpercelen gelegen. De kortste afstand tussen de servicehaven en die agrarische bouwvlakken is circa 300 meter.

Aan de noordzijde van de Domineesweg ligt het bedrijventerrein Zwolsche Hoek. Het bedrijventerrein Zwolsche Hoek is momenteel nog in ontwikkeling. Aan de randen van dit bedrijventerrein zijn conform het bestemmingsplan maximaal categorie 3-bedrijven toegestaan. Meer in het midden gebied hebben categorie 4-bedrijven ontwikkelruimte gekregen. Ten oosten van het bedrijventerrein wordt door gemeente Urk het plan Zeeheldenwijk (voorheen: Schokkerhoek) ontwikkeld, dat voornamelijk zal bestaan uit woningbouw en deels een gemengd gebied (bedrijven en voorzieningen). Het bestemmingsplan Schokkerhoek voor dat gebied is 29 juni 2017 vastgesteld. Het plan wordt door de gemeente Urk geactualiseerd om een aangepast programma mogelijk te maken. Dit plan, i.c. bestemmingsplan Zeeheldenwijk heeft vanaf 8 januari 2021 tot en met 18 februari 2021 als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen.

De bestaande situatie is in figuur 2.1 op een luchtfoto (2016) weergegeven.

Figuur 2.1: Bestaande situatie met globale ligging plangebied

2.2 De Urker haven

Geschiedenis

Aan de westkant van Urk ligt de Urkerhaven, oorspronkelijk een vissershaven, waar ieder weekend de schepen van zee terugkwamen naar de thuishaven. In de jaren zestig is de haven sterk gegroeid, vooral door de sterke opkomst van de visserij. De sterke groei werd gekenmerkt door meerdere uitbreidingen van de kadelengte en (gedeeltelijke) dempingen van de haven om meer ruimte op de kade te creëren voor alle activiteiten rondom de visafslag. In de jaren negentig bereikte de visserij en de visafslag op Urk haar hoogtepunt. Zo is Urk één van de grootste platviscentra in Europa. De schepen werden echter steeds groter en kwamen als gevolg hiervan nog slechts sporadisch naar Urk. De vissers losten hun vis in de zeehavens, waarvandaan de vis per vrachtauto naar Urk werd gebracht voor verwerking. In 1997 is de visafslag naar bedrijventerrein Zwolsche Hoek verplaatst, onder andere om de verkeersdruk op het centrum van Urk te verminderen. Na het vertrek van de visafslag naar bedrijventerrein Zwolsche Hoek nam de dynamiek in de Urker haven af en legden steeds minder vissersschepen aan in de haven. Als gevolg hiervan heeft de haven een steeds sterker recreatief profiel gekregen. Slechts 500 meter kade werd voor bedrijfsmatige doeleinden gereserveerd en de overige ruimte, circa 1300 meter kade werd bestemd voor recreatieve doeleinden. Het deel dat bestemd bleef voor bedrijfsmatige doeleinden werd de Werkhaven genoemd. Met de scheiding van beroepsmatig en recreatief gebruik ontstond er een stuk duidelijkheid in de haven. De recreatieve gebieden werden stap voor stap ook als zodanig ingericht. De Dormakade en de Staverse kade zijn opnieuw bestraat en ook een groot deel van het haventerrein heeft een nieuwe bestrating gekregen.

Figuur 2.2: Bestaande haven met recreatief- (blauw) en bedrijfsmatig (rood) deelgebied

Huidige situatie Urker Haven: recreatie- en werkgebied

De bestaande haven doet dienst als enerzijds jacht- en recreatiehaven en anderzijds als werkhaven. In de werkhaven zijn verschillende bedrijven actief, waarvan enkele bedrijven nog direct zijn verbonden aan de visserijsector. Denk bijvoorbeeld aan Visserij Snoek en de IJsselmeer Visafslag, waar zoetwatervis wordt verhandeld. Daarnaast zijn er onder andere SeaVsat, een bedrijf dat zich bezighoudt met satellietcommunicatie op schepen, Scheepswerf Balk, Machinefabriek Hoekman en Hartman Marine, die het pand aan de Klifkade gebruikt als opslag en werkruimte, gevestigd. Daarnaast wordt het terrein ook gebruikt voor tijdelijke bedrijfsactiviteiten, zoals de bouw van windturbines.

Het recreatieve profiel van de bestaande haven kenmerkt zich door vestigingen van niet-bedrijvenfuncties in de haven, zoals horeca, detailhandel en business-to-consumer dienstverlening. Zo zijn er onder meer enkele restaurants in de haven gevestigd, evenals een dagverblijf voor mensen met een beperking, waar ook een toeristisch winkeltje aan gekoppeld is. Het haventerrein wordt onder andere gebruikt als terrein voor evenementen en parkeren.

Capaciteitsproblemen

Tot eind jaren zeventig 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 negentig 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 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De nationale omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze samenleving' komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden. Vier prioriteiten hierin zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen deze prioriteiten worden drie afwegingsprincipes gehanteerd, die helpen om beleidskeuzes te maken. Dit zijn:

1. Combinaties van functies hebben voorrang op enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet ingaat (verwacht 1 januari 2022) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (zie paragraaf 3.1.3). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie paragraaf 3.1.6).

Voorliggend inpassingsplan sluit aan bij de prioriteiten duurzaam economisch groeipotentieel en sterke en gezonde steden en regio's. Een streven naar een duurzaam economisch groeipotentieel vraagt onder meer om goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water. Hier draagt de aanleg van de servicehaven aan bij. Vanuit sterke en gezonde steden en regio's geldt dat er vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig zijn voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

In het kader van de afwegingsprincipes geldt voor het combineren van functies niet mogelijk vanwege de milieu-effecten van een servicehaven, waardoor juist functiescheiding nodig is. Wel is er sprake van een functiekoppeling met het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, dat aansluitend op de servicehaven binnendijks door Urk wordt ontwikkeld, waarbij ruimte

wordt ruimte geboden aan de autonome groei van Urker bedrijven (brede economie), de visserijcluster en het maritieme cluster.

Vanuit het afwegingsprincipes 'kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal' merken we op dat er bij het inpassingsplan rekening is gehouden met een goede landschappelijke inpassing, vanuit de kernkwaliteiten van het IJsselmeergebied en de waarde van de ruimtelijke omgeving.

In het kader van het principe 'voorkomen van afwentelen' geldt dat er met de locatiekeuze en de inpassing in de omgeving zorgvuldig is gekeken naar het voorkomen van negatieve effecten.

Op grond van artikel 2.3 van de Wro wordt de rijksstructuurvisie niet vastgesteld door de Tweede Kamer maar door de Minister of de betrokken Ministers. De vastgestelde NOVI is op 11 september 2020 door de minister toegezonden aan de Tweede Kamer en is nog niet in werking getreden.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) betreft een actualisatie van het ruimtelijke en het mobiliteitsbeleid. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 door de Tweede Kamer aangenomen en is begin 2012 in werking getreden. De SVIR zet twee zaken helder neer. Een scherp kader voor prioritering in het Infrafonds en een selectief ruimtelijk beleid dat meer overlaat aan provincies en gemeenten. Minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het IJsselmeergebied behoort in de structuurvisie tot het deelgebied van Noordwest Nederland. De aanwijzing als Natura 2000-gebied is voor dit gebied belangrijk. "Het IJsselmeer is van (inter)nationaal belang omdat het een groot laaglandmeer is met landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (als voormalige Zuiderzee) en een unieke weidsheid en openheid (rust, leegte, duisternis). In het Nationaal Waterplan (NWP) benoemt het Rijk vier opgaven voor het IJsselmeergebied: waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ecologie en ruimte voor buitendijks bouwen." (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, p.73). In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op het aspect natuur, waarbij wordt geconcludeerd dat het aspect natuur geen belemmering vormt bij de uitvoering van dit plan.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Kern van de Wro is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vóóraf kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij die belangen denken te realiseren. Het rijk en provincies bemoeien zich voortaan uitsluitend met wat daadwerkelijk van nationaal respectievelijk van provinciaal belang is. Ook moeten rijk en provincies duidelijk maken of de borging van een belang gevolgen heeft voor ruimtelijke besluitvorming door provincies en gemeenten.

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is op 17 december 2011 in werking getreden. Het Barro, zoals de afkorting luidt, regelt de doorwerking van nationale

belangen in bestemmingsplannen. Het Barro stelt eisen aan een bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan daar waar het gaat om gebieden van nationaal belang, waaronder het IJsselmeergebied. Op 1 oktober 2012 zijn er aanvullende regels in werking getreden in het Barro. In juli 2016 is de meest recente aanpassing gepubliceerd n.a.v. het inwerking treden van het NWP2 (toegelicht in 3.1.5).

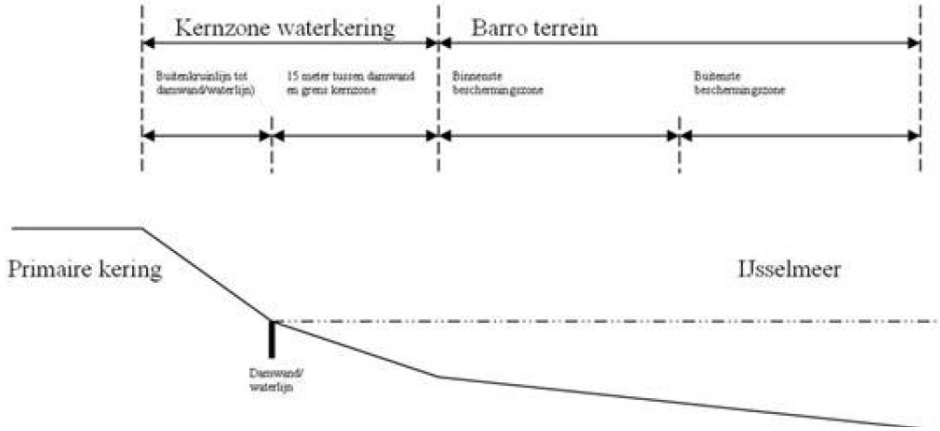
De algemene regels bewerkstelligen, dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies, zoals natuur in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), of met het vrijwaren van functies.

Niet alle nationale ruimtelijke belangen staan in het Barro. Het besluit bevat alleen die nationale ruimtelijke belangen, die via het stellen van regels aan de inhoud of toelichting van bestemmingsplannen (of daarmee vergelijkbare besluiten) beschermd kunnen worden. Belangen waarvoor regels zijn opgenomen zijn onder andere grote rivieren, defensie, waterkeringen, ecologische hoofdstructuur en erfgoederen.

In artikel 2.12 van het Barro worden eisen voor het IJsselmeergebied gegeven, als het gaat om uitbreidingsruimte. Voorgeschreven is dat nieuwe bestemmingsplannen, waaronder mede wordt verstaan inpassingsplannen, geen bestemmingen bevatten die nieuwe bebouwing of landaanwinning mogelijk maken. Uitzonderingen worden gemaakt voor de gemeenten Amsterdam, Almere, Lelystad, Harderwijk, Gaasterlân-Sleat voor concreet omschreven projecten. Daarnaast bied het Barro voor de niet genoemde gemeenten en Gaasterlân-Sleat 5 hectare uitbreidingsruimte per gemeente ten behoeve van natuurontwikkeling en andere bestemmingen dan natuurontwikkeling, aansluitend op de bestaande bebouwing. Met aansluiting op bestaande bebouwing wordt gedoeld op zowel fysieke aansluiting (ook op bestaande infrastructuur), als aansluiting qua inpasbaarheid en maatvoering. Bij deze regels, geldt de gemeentelijke indeling zoals die was op 22 december 2009. In geval van gemeentelijke samenvoeging nadien kunnen de oppervlakten van de samengevoegde gemeenten bij elkaar worden opgeteld. Indien het gebied van een gemeente overgaat naar meer gemeentes, kunnen deze gemeentes desgewenst onderling afspraken maken over de verdeling van op dat moment nog onbenutte bebouwingsruimte.

De uitbreidingsruimte van 5 ha per gemeente wordt gemeten vanaf de lijn die ligt op de grens van de kernzone van de dijk en de binnenbeschermingszone. In de praktijk betekent dit 15 meter IJsselmeer-inwaarts vanaf de waterlijn. Deze is te herkennen aan een waterkerende constructie (damwand) in het dijktalud. Deze kernzone is vastgelegd in de Legger Waterwet door de keringbeheerder (blauwe buitendijkse lijn in figuur 3.1).

Figuur 3.1: Ligging kernzone conform legger



Figuur 3.2: Dwarsdoorsnede ligging damwand / waterlijn

Het bijzondere aan de ligging van de servicehaven is dat het plangebied op gronden in verschillende gemeente is gelegen, i.c. Dronten en Urk.

Voor zover buitendijks gelegen liggen de gronden die zijn bestemd als water, waar de golfbreker wordt gerealiseerd en de vaargeulen worden aangelegd grotendeels op gronden in de gemeente Dronten. Aan de noordkant ligt de bestemming water op gronden gelegen in gemeente Urk, waarbij wordt aangesloten op de bestaande vaargeul. De buitendijkse gronden waar de haven zelf wordt aangelegd liggen geheel in gemeente Urk.

Voor het binnendijkse deel liggen de noordelijke ontsluitingsweg aan de noordkant op de Domineesweg en de oostelijke ontsluitingsweg op gronden van de gemeente Urk. De aanduiding 'geluidzone - industrie') ligt op grond van de gemeente Urk en voor een beperkt deel op grond van gemeente Noordoostpolder.

De aan te leggen buitendijkse servicehaven is vanaf de kernzone gemeten 10 ha groot. Gemeente Urk en Noordoostpolder hebben allebei 5 ha uitbreidingsruimte, die zij gezamenlijk inzetten om de servicehaven te realiseren.

Om dit mogelijk te maken zijn er afspraken gemaakt tussen Urk, Noordoostpolder en Dronten en was ontheffing nodig van artikel 2.12 van het Barro. Op basis van artikel 3.2 (ontheffingsbevoegdheid) van het Barro kan de Minister van Infrastructuur en Milieu op aanvraag van Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen van de bepalingen van hoofdstuk 2, indien de verwezenlijking van het gemeentelijk onderscheidenlijk provinciaal ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die bepalingen te dienen nationale belangen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, indien de betrokken nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Deze ontheffing is door de provincie aangevraagd bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Op 13 oktober 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de ontheffing verleend. In de uitspraak van 11 december 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:4192) oordeelt de ABRvS dat de minister in redelijkheid de ontheffing heeft kunnen verlenen. Bovendien merken we op, dat de oppervlakte van de golfbrekers niet meetelt als gebruik van de ontwikkelingsruimte als bedoeld in artikel 2.12.2, tweede lid, onder f, van het Barro. Dit wordt bevestigd in de uitspraak van de ABRvS van 11 december 2019.

Het inpassingsplan voorziet aan de noord- en zuidzijde van de fysieke servicehaven in de mogelijkheid om binnen de bestemming bedrijventerrein (drijvende) gebouwen, (drijvende) overkappingen en steigers/scheepsliften in en op het water te realiseren. Aan de westzijde van de servicehaven mogen alleen steigers en scheepsliften worden gerealiseerd. Deze (drijvende) bouwwerken in het water worden in het Barro beschouwd als bouwwerken en zijn daarmee onderdeel van de 10 ha van de buitendijkse uitbreiding waarvoor reeds ontheffing is verleend. In dat geval gaat de oppervlakte aan bouwwerken in en op het water ten koste van de oppervlakte Bedrijventerrein. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben daarom een bestuursovereenkomst gesloten, waarbij Lelystad 3 hectare buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer ter beschikking stelt aan de servicehaven. In overleg met het bevoegd gezag (ministerie BZK) is voor de gehele ontwikkeling van de servicehaven (10 hectare buitendijks bedrijventerrein en 3 hectare al dan niet drijvende bouwwerken in en op het water een nieuwe ontheffing aangevraagd. Deze ontheffing vervangt dan de hiervoor benoemde ontheffing. Deze aanvraag wordt gelijktijdig met het ontwerp Inpassingsplan ter inzage gelegd (zie bijlage 24).

In dit kader is alvast een planregel opgenomen, dat de gezamenlijke oppervlakte aan gebouwen, overkappingen, dokken, scheepsliften en steigers die in of op het water worden gebouwd niet meer mag bedragen dan 30.000 m2. Ten aanzien van bruto oppervlakte van de gronden die worden gebruikt als bedrijventerrein is in de planregels vastgelegd dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum oppervlakte (m2)' de oppervlakte van het bedrijventerrein niet meer mag bedragen dan 100.000 m2 (i.c. 10 hectare), waarbij geldt dat golfbrekers en gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde die in of op het water worden gebouwd niet worden meegerekend.

3.1.4 Nationaal Waterplan 2009-2015

In het Nationaal Waterplan 2009–2015 en de bijbehorende beleidsnota IJsselmeergebied is het rijksbeleid voor het IJsselmeergebied vastgelegd. Een belangrijk ruimtelijk aspect van dit beleid is, dat beperkte ontwikkeling wordt toegestaan in het IJsselmeergebied zonder compensatie van het waterbergend vermogen. Verdergaande ruimtelijke ontwikkeling zou in de weg kunnen staan van (versterking van) het toekomstig gebruik van het IJsselmeergebied als zoetwaterbuffer en van het behoud van de functie voor waterafvoer die het meer nu heeft (het water van de IJssel stroomt via het IJsselmeer af naar de Waddenzee).

In het Nationaal Waterplan 2009–2015 en de bijbehorende beleidsnota IJsselmeergebied is vastgelegd dat grootschalige buitendijkse bebouwing alleen mogelijk is in de gemeenten Amsterdam, Almere en Lelystad. Tevens is voor de gemeente Harderwijk in het Nationaal Waterplan een uitzondering gemaakt om de lopende ontwikkeling van het

WaterfrontHarderwijk niet te doorkruisen. Voorts wordt met dit besluit aan de (voormalige) gemeente Gaasterlân - Sleat ruimte geboden voor de aanleg van een tijdelijk werkeiland voor winning van beton- en metselzand. Dit is in lijn met de SVIR, die stelt dat met het benutten van maatschappelijk aanvaardbare mogelijkheden voor de winning van oppervlaktedelfstoffen een nationaal belang wordt gediend. Tevens wordt de (voormalige) gemeente Gaasterlân - Sleat en alle andere gemeenten ruimte geboden voor kleinschalige ontwikkelingen verspreid over het gebied. Het vrijgeven van ruimte voor buitendijkse bebouwing is gebaseerd op een belangenafweging door het kabinet. Daarbij woog met name het belang van woningbouwontwikkeling in de regio Amsterdam – Almere zwaar. Bepaald is dat de ruimte kan worden benut voor deze specifiek benoemde projecten met een grote woningbouwopgave. Mochten de genoemde projecten uiteindelijk niet leiden tot buitendijkse bebouwing, dan kan de vrijgegeven buitendijkse ruimte niet zonder nadere overweging door het kabinet voor andere doelen worden ingezet. Daarom is de vrijgegeven ruimte nadrukkelijk gekoppeld aan specifieke projecten. De oppervlaktes zijn bedoeld als bruto hectaren. Het gaat dus niet alleen om de ruimte die fysiek door gebouwen in beslag wordt genomen, maar ook de stedelijke ruimte rondom de nieuwe bebouwing wordt meegeteld. Omdat deze regeling slechts betrekking heeft op nieuwe bebouwing heeft het geen betekenis voor herstructurering van bestaande buitendijkse bebouwing, ook niet indien daarbij bestemmingswijzigingen optreden. Zo wordt het vervangen van een buitendijks bedrijfspand door woningen niet gezien als het benutten van vrijgegeven ruimte, zolang het bruto bebouwde oppervlak in het IJsselmeergebied niet toeneemt.

Dit beleid is geborgd in het in paragraaf 3.1.3 beschreven Barro, waarbij de gemeenten Urk, Noordoostpolder en Lelystad onder voorwaarden 5 hectare per gemeente buitendijks mogen uitbreiden.

3.1.5 Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2)

Het NWP2 geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor 2016 tot 2021 en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan 2016-2021 dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland. De volgende vijf ambities staan centraal:

1. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
2. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
3. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
4. Nederland is en blijft gidsland voor watermanagement;
5. Nederlanders leven waterbewust.

Tegelijk met het NWP2 is het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 (Bprw) vastgesteld met daarin de operationele uitwerking van het NWP2 voor de rijkswateren: de rollen en taken van Rijkswaterstaat en de hoofdlijnen van het beheer en onderhoud.

Met het NWP2 zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft de overheid naar een integrale benadering, door economie, natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. De realisatie van een buitendijkse servicehaven past binnen dit beleid. Het plan heeft geen invloed op de waterkwaliteit en de veiligheid.

3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening

3.1.6.1 Inleiding

In de SVIR is de voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd (hierna: de ladder). Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. De ladder dient ter ondersteuning van provincies en gemeenten in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

De ladder heeft tot doel een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Deze beoogt daarbij een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

In de toets op de Ladder behorend bij het vorige inpassingsplan gold nog een andere wetstekst (Bro 3.1.6) voor de Ladder. In 2017 is deze tekst gewijzigd. In essentie is er niets verandert aan de motiveringsplicht. De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling en daarmee is een motivering volgens de Ladder verplicht. Daarbij hoort ook een afweging of het plan wel binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden, omdat het beoogde plangebied buiten bestaand stedelijk gebied ligt.

Wat is er gewijzigd met de 'nieuwe' Ladder?

Per 1 juli 2017 is het Besluit Ruimtelijke Ordening gewijzigd met als doel om de ladder te vereenvoudigen. Deze 'nieuwe' Ladder is verankerd in het Bro in artikel 3.1.6, lid 2. De gewijzigde wettekst luidt als volgt:

''De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.''

De Ladder is alleen van toepassing op een plan dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Is dit het geval, dan is een beschrijving van de behoefte nodig. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering vereist waarin wordt ingegaan op de vraag waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Afzonderlijke treden zijn komen te vervallen onder de 'nieuwe' Ladder

De belangrijkste wijziging van de ladder is een vereenvoudiging van de systematiek door het loslaten van de afzonderlijke 'treden'. Trede 3 (multimodale ontsluiting) is komen te vervallen en de treden 1 en 2 zijn samengevoegd. Daarnaast zijn de begrippen 'actuele en regionale behoefte' geschrapt en vervangen door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven. In de nieuwe ladder is het woord 'regionale' niet meer aanwezig. De gewijzigde ladder bepaalt niet langer voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. Het is primair aan het bevoegd gezag om het ruimtelijk verzorgingsgebied te bepalen, ofwel: over welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt.

De systematiek en toepassing van de ladder is inhoudelijk nauwelijks veranderd met invoering van de 'nieuwe' ladder, zo blijkt bijvoorbeeld ook uit de overzichtsuitspraak van de Raad van State van 28 juni 2017 (zie uitspraak: 201608869/1/R3). Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat de 'nieuwe' ladder voor het bepalen van de ladderuitgangspunten (NSO, BSG, marktregio), de behoefte en het motiveren van de locatiekeuze voor plannen buiten BSG, in de basis geen inhoudelijke wijzigingen met zich mee brengt: wel is bijvoorbeeld de 'oude' trede 3 komen te vervallen waardoor de laddersystematiek vereenvoudigd is. Voor de in juni

2017 uitgevoerde laddertoets onder de 'oude' ladder, betekent dit dat toetsing aan de 'nieuwe' ladder in principe inhoudelijk geen consequenties heeft, behalve dat toetsing aan de voormalige 'trede 3' achterwege kan blijven.

De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling: plan is daarmee ladderplichtig

De MSNF is als haventerrein een nieuwe stedelijke ontwikkeling; het valt onder: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen" (artikel 1.1.1 onder i, Bro). Een motivering van de ladder is in het geval van de MSNF dan ook verplicht.

De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied: BSG-afweging is vereist volgens de Ladder

De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied; het plan ligt buiten de kern Urk. De ontwikkeling MSNF valt dus buiten 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur' (artikel 1.1.1 onder h, Bro). Een BSG-afweging is dan ook vereist in het geval van de MSNF.

In deze paragraaf wordt aan de hand van het rapport 'Laddertoets Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (Stec Groep, 7 mei 2020) (zie bijlage 1) eerst de marktregio gedefinieerd; daarna worden de twee treden van de ladder doorlopen.

3.1.6.2 Marktregio

De marktregio voor de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven beslaat voornamelijk uit de gemeenten Urk, Noordoostpolder, Dronten en Lelystad, ongeveer een straal van 25 kilometer rondom de huidige vestigingslocatie van het plangebied. Dit is gebaseerd op het volgende:

- de doelgroepen zijn nu al dichtbij de geplande ontwikkeling gevestigd: alle bedrijven in het consortium komen van Urk
- het zwaartepunt van interacties voor havengebonden activiteit ligt in een radius van 25 kilometer rondom een haven, toont onderzoek aan (zie bijlage 1).

Daarmee wordt niet gezegd dat de bedrijven in de doelgroepen ook op dit schaalniveau opereren. De marktregio betreft niet het verzorgingsgebied van de bedrijven zelf, dat is in veel gevallen veel groter. De marktregio betreft het schaalniveau waarop de doelgroep een locatiekeuze maakt en waarop de MSNF naar verwachting het grootste deel van de vestigende bedrijven aantrekt. De bedrijven uit de VOF MSNF werken vrijwel allemaal op internationaal schaalniveau.

Voor een nadere toelichting op de marktregio wordt verwezen naar bijlage 1.

3.1.6.3 Behoefte en mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied

In het rapport van Stec Groep is een analyse uitgevoerd naar de vraag en het aanbod en mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied.

Stec stelt door middel van drie argumenten dat er voldoende vraag is naar een haventerrein met in totaal circa 10 hectare netto uitgeefbare kadegebonden kavels met een kadelengte van 1200 meter in totaal, waar ook bedrijven met een hoge milieucategorie zich kunnen vestigen. De argumenten zijn als volgt:

- De sectoren maritieme dienstverlening en scheepsbouw groeien (economisch en in ruimtegebruik), de verwachting is dat deze groei aanhoudt.
- Er is concrete vraag naar (uitbreidings)ruimte vanuit een consortium van maritieme dienstverleners van Urk.
- Vanuit de WLO-scenario’s voor regionale banengroei en het aandeel van de maritieme

dienstverlening in Flevoland schat Stec in, dat er in Flevoland circa 300 banen bijkomen in de maritieme dienstverlening tussen 2020-2030.

Uit het Stec-onderzoek volgt dat er sprake is van een beperkt planaanbod dat voldoet aan het programma van eisen van de doelgroepen van de MSNF. Vooral de kadelengte is beperkt op andere havenlocaties met aanbod. Verder ziet Stec geen mogelijkheden voor het voorzien in de onderbouwde vraag elders in bestaand stedelijk gebied, inclusief de bestaande haven van Urk.

Stec heeft tevens een afweging gemaakt van bestaande havens, die industriële havens betreffen die binnen de marktregio vallen van de MSNF (Lelystad, Lemmer, en Zuiderzeehaven). Daarnaast zijn voor de volledigheid ook enkele watergebonden locaties buiten de marktregio (Harlingen en Meppel) afgewogen, omdat deze in de regionale samenwerkingsverbanden en clusters van belang worden gezien. Op die manier is een brede afweging gemaakt.

Uit de analyse van het aanbod blijkt het volgende.

Beperkt geschikt aanbod op watergebonden kavels in havens in de marktregio

Geconstateerd wordt, dat er op twee andere locaties in de marktregio aanbod beschikbaar is om de volledige vraag van circa 12 tot 17 hectare aan maritieme dienstverlenende bedrijvigheid op watergebonden kavels te kunnen faciliteren, namelijk in de Zuiderzeehaven te Kampen (2,4 hectare grond en 150 meter kade aanbod) en op Flevokust Haven (2,5 hectare grond en 200 meter kade) te Lelystad. Daarnaast is er nog ruimte beschikbaar in Meppel, maar deze locatie ligt buiten de marktregio. Uitgaande van 4,9 hectare aanbod binnen de marktregio blijft er minimaal 7 tot 12 hectare behoefte (vraag minus aanbod) over naar watergebonden kavels voor bedrijven actief in de maritieme dienstverlening. Daarmee is de behoefte aan de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven dan ook te onderbouwen.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte in bestaande haven

De eventuele vraag voortkomend uit de bestaande bedrijven in het consortium kan niet in de bestaande haven gefaciliteerd worden, omdat hier niet in voldoende kademeters en ruimte kan worden voorzien. In dat opzicht concurreert de bestaande haven niet met de nieuwe ontwikkeling, wanneer naar locatie-eisen (kademeters, vaardiepte, et cetera) wordt gekeken.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte elders in bestaand stedelijk gebied

Voor de ruimtebehoefte geldt dat deze niet redelijkerwijs is op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied, vanwege het specifieke programma van eisen van de doelgroep voor de Maritieme Servicehaven (vraag naar voldoende kaderuimte, benodigde vaardiepte en bereikbaarheid voor grotere schepen). 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 ruimte kan worden vrijgemaakt om de doelgroepen van de Maritieme Servicehaven te faciliteren.

Wij verwachten geen onaanvaardbare leegstand door de ontwikkeling van de MSNF

Daarnaast verwacht Stec, dat in het geval een vrijvallende locatie niet opgevuld wordt door andere (haven)bedrijvigheid, er door ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven geen onaanvaardbare leegstand zal ontstaan. Daarbij speelt mee dat de gemeente Urk al beleid heeft op vrijvallende plekken in de bestaande haven, onder andere in het masterplan 'Hart van Urk', plan 'De parel van Flevoland' en de vigerende structuurvisie. Het ligt niet in de lijn van de gemeentelijke ambitie om woningbouw te realiseren in de bestaande haven, maar recreatieve/toeristische ontwikkeling of detailhandel ligt in de rede.

Conclusie

Het is op basis van een vraag- en aanbodanalyse aannemelijk dat de MSNF in de periode

2020-2030 (periode van een inpassingsplan) voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in de marktregio. Ook is geconcludeerd dat er geen mogelijkheden zijn om de behoefte te faciliteren in bestaand stedelijk gebied, waaronder de bestaande havens in de marktregio. Daarmee is het ruimtelijk plan gemotiveerd op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Een nadere onderbouwing van de motivatie die hierboven is opgenomen treft u aan in bijlage 1.

3.1.7 Deltaprogramma

In het vijfde Deltaprogramma staan definitieve voorstellen voor deltabeslissingen om de bescherming tegen overstromingen en watertekorten te verbeteren. De deltabeslissingen leiden tot een nieuwe manier van werken op drie terreinen: de waterveiligheid, de zoetwaterbeschikbaarheid en een waterrobuuste ruimtelijke inrichting.

De ruimtelijke inrichting wordt klimaatbestendiger en waterrobuuster. De overheden gaan hier gezamenlijk mee aan het werk, zodat de bebouwde omgeving beter bestand wordt tegen hitte, droogte en wateroverlast en bij (her)ontwikkeling geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat. De rijksoverheid gaat ervoor zorgen, dat de nationale vitale en kwetsbare functies, zoals energiecentrales, beter bestand worden tegen overstromingen. De ambitie is dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht.

In het Deltaprogramma is ook een deltabeslissing IJsselmeergebied opgenomen: Belangrijk onderdeel van de voorgestelde deltabeslissing is dat het gemiddelde winterpeil in het IJsselmeer tot 2050 gelijk blijft. De voorgestelde deltabeslissing voorziet ook in flexibeler beheer van de streefpeilen. Daarmee kan de waterbeheerder beter inspelen op de verwachte weersomstandigheden en een grotere zoetwatervoorraad in de zomer creëren. Met de eerste stap van flexibel peilbeheer neemt de voorraad in het zomerseizoen toe met 20 cm in het IJsselmeer, Markermeer en de Zuidelijke Randmeren. Als de vraag naar zoetwater toeneemt, is de buffer verder te vergroten tot een waterschijf van 40-50 cm.

Het plan heeft geen effect op het Deltaprogramma.

3.1.8 Handreiking ruimtelijke kwaliteit IJsselmeergebied

De handreiking ruimtelijke kwaliteit IJsselmeergebied komt voort uit het Nationaal Waterplan, waarin het streefbeeld voor het IJsselmeer is geschetst. Om te komen tot dit streefbeeld is een aantal beleidskeuzes gemaakt. Eén van deze beleidskeuzes is, dat het kabinet ruimte maakt voor groot- en kleinschalige buitendijkse ontwikkelingen. Als uitzondering op wat is vastgelegd in de Nota Ruimte, hoeft voor deze beschikbaar gestelde ruimte het verlies aan waterbergend vermogen niet te worden gecompenseerd. Buitendijkse ontwikkelingen moeten wel een toegevoegde waarde hebben voor de bestaande kernkwaliteiten en karakteristieken van het bestaande waterlandschap. Ook is gesteld dat de ruimtelijke kwaliteit van het IJsselmeer gewaarborgd wordt door buitendijkse ontwikkelingen te toetsen op basis van een handreiking ruimtelijke kwaliteit.

Er geldt een aantal 'harde criteria' voor buitendijkse ontwikkelingen, onder andere dat:

- ze moeten passen binnen de natuurwetgeving;
- het functioneren van het watersysteem nu en in de toekomst niet mag worden belemmerd.

Daarnaast zijn in het Nationaal Waterplan exacte grenzen bepaald voor de omvang van buitendijkse bouwlocaties voor de verschillende gemeentes tot 2040. Het eventueel verlies aan waterbergend vermogen hoeft voor deze locaties niet te worden gecompenseerd. Voor de gemeente Amsterdam, Almere en Lelystad geldt een vrijstelling van respectievelijk 350, 700 en 150 hectare. Voor de andere gemeenten geldt een vrijstelling van 5 hectare per gemeente

(zie eerder). Daarbij geldt de gemeentelijke indeling bij vaststelling van het Waterplan. Na herindeling mogen samengevoegde gemeentes hun oorspronkelijke hectaren optellen. Voor een nadere toelichting op de buitendijkse bouwlocaties verwijzen we naar paragraaf 3.1.3.

Naast deze 'harde' criteria is er ook gesteld dat bij de buitendijkse ontwikkelingen:

- toegevoegde waarde ontstaat voor de bestaande kernkwaliteiten van het bestaande (water)landschap.
- verrommeling moet worden voorkomen, door bijvoorbeeld bestaande zichtlijnen niet te doorbreken.
- gestreefd wordt naar versterking van ecologie en veiligheid. Dit kan door in het ontwerp aandacht te besteden aan land-water overgangen.
- de buitendijkse bebouwing op logische wijze aansluit bij bestaande bebouwing en infrastructuur.
- inpasbaarheid en maatvoering zijn daarbij belangrijke factoren voor afweging.

Er is een landschapsanalyse uitgevoerd die nader op deze criteria in gaat. Deze analyse wordt toegelicht in paragraaf 5.10. In paragraaf 5.10 wordt ook ingegaan op de zogenaamde tien Gouden Regels voor Omgevingskwaliteit, die het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied in juni 2020 heeft vastgesteld. Het plan voldoet aan de handreiking en aan de tien Gouden Regels.

3.1.9 Maritieme strategie van het Rijk 2015-2025

De maritieme strategie maakt duidelijk waar de komende jaren de belangrijkste uitdagingen voor het maritieme beleid liggen en welke bijdragen daaraan vanuit de overheid en vanuit de maritieme cluster worden geleverd. De maritieme strategie staat niet op zichzelf, maar biedt tezamen met ander relevant nationaal en internationaal overheidsbeleid een antwoord op de uitdagingen waarvoor de maritieme cluster zich gesteld ziet. Het maritieme cluster als geheel is een stabiele, kapitaalintensieve en hoogwaardige sector en daarmee een drijvende kracht voor een welvarende toekomst. Het is ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin.

De Maritieme strategie is gericht op samenwerking tussen overheid en de maritieme sector: “Intensievere samenwerking tussen de rijksoverheid en relevante partijen uit de maritieme cluster leiden daarbij tot wederzijdse versterking van publieke en private belangen.

Bij zo'n gezamenlijke aanpak rekent de rijksoverheid het tot haar rol en verantwoordelijkheid om optimaal ruimte te bieden voor ondernemerschap en het borgen van de publieke belangen op het gebied van economie, bereikbaarheid, veiligheid en milieu.” De rijksoverheid wil haar bijdrage daaraan leveren door onder andere toereikende aanleg en adequaat beheer en onderhoud van de infrastructuur, inclusief betere benutting. Dit plan past uitstekend binnen deze strategie.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks

De Omgevingsvisie FlevolandStraks, vastgesteld op 8 november 2017, geeft de visie van de provincie Flevoland op de toekomst van Flevoland. De Omgevingsvisie vervangt het visiedeel uit het Omgevingsplan 2006. Vervolgens worden de beleids- en uitvoeringsdelen uit het Omgevingsplan 2006 gefaseerd vervangen door onder meer programma's en regels in een omgevingsverordening. Hierbij biedt de provincie waar mogelijk en wenselijk lokaal maatwerk. Vanaf de vaststelling van de Omgevingsvisie werkt de provincie vanuit de geest van deze visie.

De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities de provincie heeft voor de toekomst. Het bijzondere

verleden van de jongste provincie van Nederland vormt de basis van de visie.

Flevoland is gemaakt voor ontwikkeling. De ontwikkelingsgerichtheid is onderdeel van de identiteit van de provincie. Hier grijpt de provincie met lef de kansen van nieuwe ontwikkelingen. En de ontwikkelingen blijven doorgaan. Denk aan opgaven zoals woningbouw, bedrijvigheid, herontwikkelingen, nieuwe voorzieningen, klimaatverandering, bodemdaling, waterveiligheid, transformatie in landbouw, duurzame energie. Alle opgaven - klein of groot - omarmt de provincie op een wijze, waarbij ze de kenmerkende elementen van de polder koesteren. Binnen deze kenmerken geven ze ruimte aan ontwikkelingen. De overheden hebben de polders aangelegd en ingericht. Het is een plek waar inwoners, organisaties en ondernemers hun idealen kunnen realiseren. Hierdoor krijgt de provincie meer verrassing, spontaniteit en variatie. Mensen maken Flevoland.

In de Omgevingsvisie wordt onderscheid gemaakt in kernopgaven en strategische opgaven. Deze opgaven hebben een tijdshorizon van circa tien tot vijftien jaar.

Kernopgaven

Er zijn drie kernopgaven:

- het Verhaal van Flevoland (fysieke omgeving);
- krachtige Samenleving (sociaal-economische omgeving);
- ruimte voor Initiatief (bestuurlijke omgeving).

Deze opgaven vormen de kern voor alle ontwikkelingen waar de provincie Flevoland bij betrokken is. Zowel voor de strategische opgaven uit de Omgevingsvisie, als andere vraagstukken van de provincie Flevoland

Strategische opgaven

Veranderende maatschappelijke opvattingen en technologische mogelijkheden bepalen in grote mate de manier waarop we in de toekomst gaan wonen, werken en leven in Flevoland. Deze veranderingen krijgen een grote impact. Niet van de ene op de andere dag, het gaat om veranderingen die zich over vele jaren uitstrekken. De provincie gaat Flevoland hierop voorbereiden. Sterker nog, de provincie wil dat inwoners en bedrijven optimaal profiteren van deze ontwikkelingen. In de strategische opgaven staan deze vraagstukken en ambities voor de toekomst beschreven. Het gaat om de volgende opgaven:

- duurzame energie;
- regionale kracht;
- circulaire economie;
- landbouw: meerdere smaken.

Meer specifieke uitspraken over de toekomstige invulling van de provincie worden in de visie niet beschreven. De provincie faciliteert de ontwikkelende partijen zoveel mogelijk, zo ook bij de ontwikkeling in het plangebied. Samen met partners en inwoners wil de provincie het Verhaal van Flevoland verder brengen.

De provincie Flevoland is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De ontwikkeling van de servicehaven past binnen de kernopgave: krachtige Samenleving. De ambitie van de provincie bij deze opgave is immers om na 2030 bekend te staan als een omgeving met uitstekende mogelijkheden voor ontplooiing, ontwikkeling en ontspanning met een aantrekkelijk vestigingsgebied. Het in Flevoland aanwezige talent alsmede de potentie, kracht en ondernemerschap van de samenleving wordt benut De prpvincie volgt daarbij samen met partners de regionale sociale en economische ontwikkelingen op de voet. Dit om gezamenlijk nieuwe opgaven tijdig te signaleren, en om die op een passende wijze te agenderen en te bespreken met de partners.

Voorliggend plan sluit ook uitstekend aan op de strategische opgave 'regionale kracht'. Deze opgave richt zich op het creëren van goede voorwaarden. Stedelijke regio´s vormen in toenemende mate de knooppunten van netwerken. De kracht van regio’s neemt toe door de

continue instroom van mensen en bedrijven. De regio's zijn belangrijke motoren van de economie en groot belang voor de regionale en nationale welvaart. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op een slimme manier de goede voorwaarden te creëren.

Goede (infrastructurele) verbindingen met de bovenregionale netwerken zijn bepalend voor nieuwe kansen die zich vanuit deze netwerken aandienen voor Flevoland. Hiervoor blijft de provincie met partners deze verbindingen - bestaand en nieuw - ontwikkelen. Tevens houdt de provincie de ontwikkelingen in de bovenlokale netwerken in de gaten. Zij zijn in grote mate bepalend voor kansen die zich aandienen voor nieuwe economieën. Een aantal kansen zijn in beeld. Hiertoe behoort het maritieme netwerk waarin de provincie onder meer met voorliggend inpassingsplan een faciliteert in een (boven)regionale havenontwikkeling.

3.2.2 Omgevingsprogramma Flevoland

Het Omgevingsprogramma Flevoland is vastgesteld op 27 februari 2019 (inwerkingtreding per 15 maart 2019). Sindsdien zijn er diverse beleidsstukken vastgesteld door Provinciale Staten van Flevoland, waarmee wijzigingen in het beleid zijn doorgevoerd. In het Geconsolideerde Omgevingsprogramma Flevoland zijn deze beleidswijzigingen verwerkt. Hiermee is in één document een integraal en actueel overzicht van het naast de Omgevingsvisie FlevolandStraks geldende provinciale beleid beschikbaar. Met de vaststelling van het Omgevingsprogramma is een groot aantal beleidsnota's komen te vervallen, waaronder het omgevingsplan 2006. Voor zover nog actueel is dat beleid overgenomen in het Omgevingsprogramma. Daar waar de Omgevingsivisie FlevolandStraks (zie paragraaf 3.2.1) ingaat op de opgaven en de ambities voor Flevoland bevat het Omgevingsprogramma een verdere uitwerking van de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid.

Ruimte

Het belangrijkste doel van de provincie is een goede woon-, werk- en leefomgeving in heel Flevoland. Daarbij moet verstedelijking worden ingepast in een hoogwaardig landschap en passen bij de gerealiseerde en de geplande infrastructuur. Aantrekkelijke woongebieden in een groen-blauwe omgeving maken Flevoland concurrerend met andere gebieden. Er is sprake van overloop uit de drukke, dure Randstad naar een ruimer, goedkoper Flevoland (push factor). Ook kiezen mensen bewust voor het attractieve woonmilieu van Flevoland (pull factor).

De provincie wil verdere grootschalige ontwikkelingen mogelijk maken en deze deels zelf ter hand nemen, samen met partners. De provincie is bereid om ruimte te reserveren voor functies waarvoor in omliggende regio's onvoldoende ruimte is. De voorwaarde daarvoor is een evenwichtige ontwikkeling. Samen met partners binnen en buiten het gebied biedt de provincie zicht op oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken, die het tempo van de ruimtelijke ontwikkelingen in Flevoland met zich meebrengt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om achterblijvende bereikbaarheid, voorzieningenniveau en werkgelegenheid.

<u>Stedelijk gebied</u>

Het verstedelijkingsbeleid is gericht op de ontwikkeling van vitale steden en dorpen. Het beleid maakt behoud en versterking van de kwaliteit van de fysieke omgeving mogelijk. Het gaat hierbij om efficiënt ruimtegebruik, kwaliteitsverbetering en herstructurering van het stedelijk gebied en versterking van het draagvlak voor voorzieningen. Deze doelen worden gediend door de stedelijke ontwikkeling van de kernen te bundelen. Nieuwe bebouwing wordt geconcentreerd in of aansluitend aan het bestaande bebouwde gebied. Dit ondersteunt de optimale benutting van infrastructuur en centrumvorming rondom belangrijke vervoerknooppunten.

De ontwikkeling en realisatie van werklocaties is een verantwoordelijkheid van gemeenten

en private partijen en is sterk afhankelijk van marktontwikkelingen. Met het provinciaal locatiebeleid vervult de provincie een faciliterende, ondersteunende, gebiedsvertegenwoordigende en regisserende rol. Het locatiebeleid draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- versterking van de economische ontwikkeling van Flevoland;
- beheersing van de mobiliteit door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets;
- efficiënt gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen;
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Het locatiebeleid voor het stedelijk gebied is gericht op een voldoende gedifferentieerd aanbod van werklocaties in Flevoland, zodat er voor ieder bedrijf en instelling een geschikte locatie gevonden kan worden. Daarbij moeten zowel kwantiteit als kwaliteit zodanig zijn dat het aansluit bij de regionale vraag en een optimale bijdrage levert aan de vitaliteit van steden en dorpen.

De vraag naar bedrijventerreinen in Flevoland neemt af en verandert. Er zijn verschillen tussen de zes gemeenten, maar het algehele beeld is dat er nu en in de toekomst minder vraag is dan voorheen. Dit heeft geleid tot een herstructureringsopgave voor zowel de publieke als de private partners. Afspraken voor afstemming tussen gemeenten bij de ontwikkeling en herstructurering van werklocaties zijn vastgelegd in het 'Convenant voorraadbeheersing en afstemming werklocaties' en het 'Convenant bedrijventerreinen'.

De provincie zet actief in op de realisatie van drie (boven-)regionale bedrijventerreinen, waaronder de Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland bij Urk.

Landelijk gebied

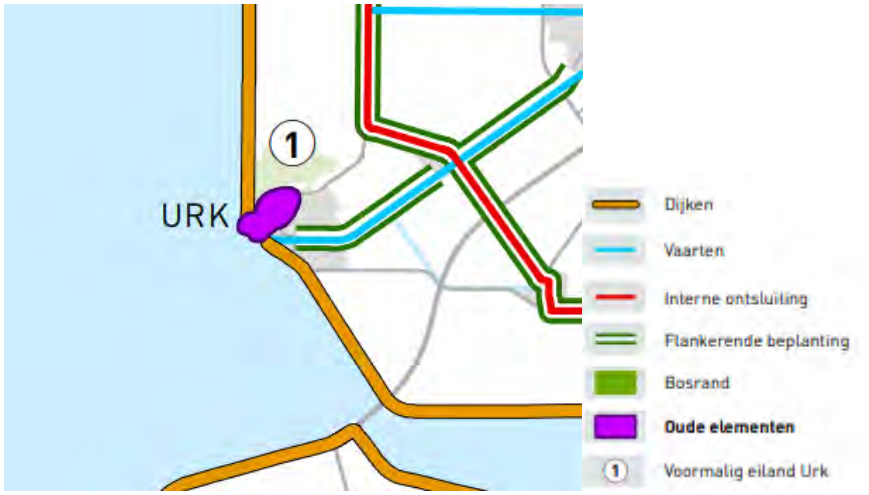
De provincie wil de vitaliteit van het landelijk gebied vergroten en de gebruiksmogelijkheden ervan meer afstemmen op de maatschappelijke behoeften. Op Urk staat de visserij door vangstbeperkende maatregelen onder druk. Behalve op stimulering van diversificatie naar andere sectoren blijft het provinciaal beleid gericht op versterking van het visserijcomplex. Om de positie van de verwerkende industrie veilig te stellen is een verdere internationale oriëntatie nodig, vooral gericht op de aanvoer van te verwerken vis uit het buitenland. Daarnaast dient de aandacht verder te verschuiven naar kwaliteitsproducten met een hoge toegevoegde waarde. De provincie kan met voorwaardenscheppend en stimulerend beleid bijdragen aan structuurversterkende ontwikkelingen, zoals de aanleg van bedrijventerreinen en de eventuele ontwikkeling van nieuwe havencapaciteit in de vorm van de Maritieme Servicehaven. Naast de internationaal georiënteerde zeevisserij blijft het behoud van de IJsselmeervisserij van belang.

Landschapen cultuurhistorie

Het typisch Flevolandse landschap, is ontstaan in de twintigste eeuw. Als onderdeel van het Zuiderzeeproject zijn de IJsselmeerpolders drooggelegd. De Noordoostpolder is in 1942 drooggevallen, Oostelijk Flevoland in 1957 en Zuidelijk Flevoland in 1968. De inrichting van deze polders weerspiegelt de heersende tijdgeest. Dit verklaart de verschillen tussen de drie polders, in bijvoorbeeld schaal, verkaveling, erfgrootte, aantal dorpen, dorpsomvang, stedenbouwkundige opzet en architectuur. Veel bouwkundige objecten en landschappelijke structuren verwijzen naar de inpolderings- en ontginningsfase en zijn nog steeds in het landschap zichtbaar. In de polders worden ook sporen van eerdere landschappen en hun bewoners aangetroffen. Deze geven het twintigste-eeuwse ontwerp meer historie, identiteit en diepgang. De voormalige eilanden Urk en Schokland en de voormalige haven Oud-Kraggenburg herinneren aan de Zuiderzeegeschiedenis en creëren een unieke tegenstelling tussen oud en nieuw land. De Noordoostpolder is een waardevol toonbeeld van de wederopbouw vanwege de grootschalige droogmakerij met verspreide, rationeel geordende agrarische bebouwing en erven, de ring van dorpen rond de hoofdkern Emmeloord, en het functioneel patroon van wegen en waterwegen met bijbehorende

beplantingsprofielen (Rijksvisie erfgoed en ruimte). Dit typische Flevolandse landschap met twintigste-eeuwse karakteristieken in contrast met relicten van ver daarvoor wil de provincie behouden door de landschappelijke waarden in te zetten als ruimtelijke kwaliteit ter versterking van nieuwe ontwikkelingen.

Op de kaart Landschap is de IJsselmeerdijk aangeduid als 'cultuurhistorische kernkwaliteiten'. Cultuurhistorische en landschappelijke kernkwaliteiten zijn elementen en patronen die bepalend zijn voor het karakter van Flevoland en waarmee de essentie van het polderconcept wordt gewaarborgd. Het zijn de dijken, vaarten, interne ontsluiting, flankerende beplanting, wegbeplanting en de bosranden. Deze wil de provincie behouden en de kwaliteiten ervan inzetten bij nieuwe ontwikkelingen, zodat zij een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. De cultuurhistorische en landschappelijke kernkwaliteiten en de landschapskunstwerken zijn indicatief aangegeven op de kaart Landschappelijk en cultuurhistorische kernkwaliteiten. De provincie werkt dit nader uit in het kader van de Omgevingsvisie FlevolandStraks. Op de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing van de Servicehaven wordt nader ingegaan in paragraaf 5.9 en paragraaf 5.10.



Figuur 3.3: Uitsnede kaart Landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten

Archeologie

Het plangebied is aangeduid als 'archeologische aandachtsgebieden'. Dit zijn gebieden met een relatief hoge dichtheid aan goed geconserveerde archeologische waarden. Zij omvatten delen van de prehistorische stroomgebieden van de Vecht, IJssel en Eem, waarin onder andere nederzettingen van de Swifterbantcultuur liggen. De inzet in archeologische aandachtsgebieden beperkt zich tot het opsporen en het planologisch beschermen, dan wel - indien niet anders mogelijk - opgraven van individuele archeologische waarden. Terreinen die op de landelijke Archeologische MonumentenKaart (AMK) staan vallen onder de aandachtsgebieden. Dit houdt in dat ze in principe altijd planologische bescherming moeten krijgen. In paragraaf 5.8 wordt hier nader op ingegaan.

Waterveiligheid

De Zuidermeerdijk is aangeduid als primaire waterkering. Naast het bieden van bescherming wil de provincie ook ontwikkelingen op- en rond primaire waterkeringen mogelijk maken vanuit maatschappelijke wensen of opgaven. Flevoland wil zijn dijken veilig houden en in de toekomst versterken. Tegelijkertijd bestaat er een brede wens vanuit diverse belanghebbenden om de kustzone rondom de dijken ruimtelijk en economisch te ontwikkelen. De provincie Flevoland wil werken aan synergie bij dijkversterkingen. Het verbreden van de opgave door andere belangen aan deze projecten te koppelen is belangrijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Flevoland, waarbij de veiligheid uiteraard te allen tijde gegarandeerd moet blijven. Door samenwerking kunnen bestaande ideeën

groeien naar reële projecten, en ontstaan win-win situaties waarin waterveiligheid en andere maatschappelijke doelen elkaar versterken. De provincie vindt het daarom belangrijk dat de initiatiefnemer afweegt of andere plannen, maatregelen of doelen in de regio meegenomen kunnen worden in een integrale oplossing voor een dijkversterking. De waterkering wordt bij voorliggend plan niet aangetast. Deze blijft ongewijzigd. De aan te leggen golfbrekers bij de haven hebben een functie voor het verminderen van de golfslag achter de golfbrekers en daarmee het verbeteren van de waterveiligheid in de haven en de polder achter de golfbrekers. Met het waterschap is overeengekomen dat de golfbrekers onderdeel gaan uitmaken van de primaire waterkering van Noordelijk Flevoland. De golfbrekers worden nader uitgewerkt bij het ontwerp van de servicehaven en door de private partij die de servicehaven ontwikkelt en aanlegt gerealiseerd. In dat kader is een watervergunning aan de orde, die door de private partij apart wordt aangevraagd, waarbij afstemming zal plaatsvinden met RWS en waarmee de bescherming van de veiligheid van de primaire waterkering wordt geborgd

Natuur

De gronden van het plangebied zijn onderdeel van een Natura 2000-gebied. De provincie is bevoegd gezag voor vergunningverlening en handhaving op grond van de Wet Natuurbescherming en voor het opstellen en uitvoeren van beheerplannen voor de binnendijks gelegen gebieden. De uitvoering in het gebied vindt idealiter plaats door de beheerder. Het beheerplan is een belangrijk hulpmiddel voor het beschermen van de natuur in de Natura 2000-gebieden. In het beheerplan staat wat de natuurdoelen zijn en of, en zo ja, hoe deze gecombineerd kunnen worden met menselijke activiteiten zoals visserij, recreatie en scheepvaart. Het beheerplan is daarmee een afwegingskader voor vergunningverlening. Het Natura 2000-beheerplan bevat maatregelen om de natuurdoelen te realiseren. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de effecten van het plan op de natuur.

Mobiliteit

De provincie heeft de ambitie om de reistijd te verkorten op de trajecten Almere-Nijkerk, Almere-Utrecht, Lelystad-Harderwijk en Alkmaar-Lelystad-Kampen/Zwolle. De reistijd kan daar worden verkort door de doorstroming te bevorderen via infrastructurele aanpassingen of door de maximumsnelheid te verhogen. Randvoorwaarden daarbij zijn veiligheid en leefbaarheid.

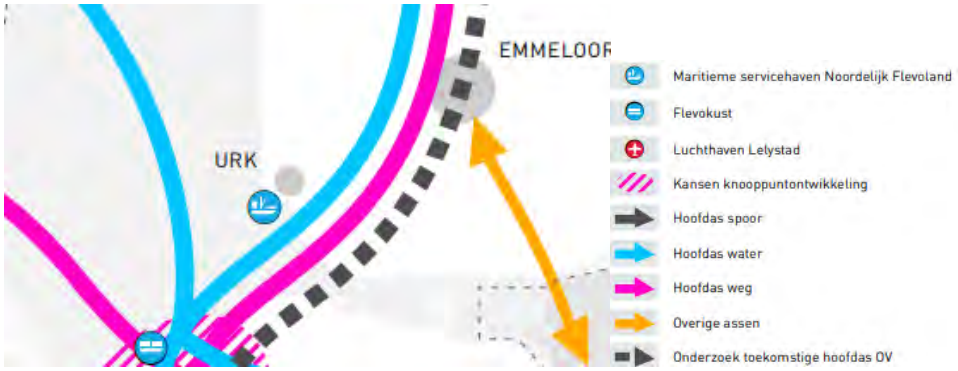
Bereikbaarheid

Doel van het provinciale beleid is een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de normale reistijd.

De Domineesweg is op de kaart 'Prognose intensiteiten provinciale wegen 2030' aanduid als 'tussen de 10.000 en 20.000 voertuigen per dag'. In het omgevingsprogramma is in dat kader een actie opgenomen die omvat dat in afstemming met andere wegbeheerders tien intelligente verkeersregelinstallaties (VRI's) ter uitvoering van het actieplan Smart Mobility worden gerealiseerd. De opgave is, bij door de provincie gedragen ontwikkelingen zorg te dragen voor een goede wegontsluiting van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen en recreatieve ontwikkelingen. Het gaat hier om onder meer de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven. Voor wegen met een intensiteit van meer dan 12.000 motorvoertuigen per werkdag wordt volgens het progrmma onderzocht of er alternatieve routes voor langzaam verkeer nodig zijn.

Hoofdassen

Het plangebied ligt op gronden met de aanduiding Hoofdas water. Op de kaart Hoofdassen zijn de hoofdassen voor mobiliteit in Flevoland weergegeven. Op deze kaart is de Servicehaven weergegeven. Optimale bereikbaarheid wordt van groot belang geacht.



Figuur 3.4: Uitsnede kaart Hoofdassen Flevoland

Vaarwegen

De vaarwegen in Flevoland worden gebruikt voor het vervoer van goederen, recreatievaart en afwatering. De vaarwegen buiten de dijken zijn in het beheer van het Rijk. De scheepvaartroute Amsterdam–Lelystad–Lemmer–Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute behoren tot het hoofdvaarwegennet. Ze voldoen aan de eisen van CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport).

De provinciale vaarwegen worden weinig gebruikt voor het vervoer van goederen, met uitzondering van een aantal trajecten naar natte bedrijventerreinen. Veel bedrijven kiezen voor vervoer van goederen over de weg. Door de schaalvergroting van de scheepvaart vormen de afmetingen van de sluizen een beperking voor de beroepsscheepvaart. Flevoland beschouwt dit als een gegeven en legt de nadruk op het bieden van alternatieve locaties voor grote schepen. Voor de bereikbaarheid van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, is vergroting van de sluizen bij Kornwerderzand van belang. In dat kader geldt dat de provincie niet voornemens is de capaciteit van sluizen en vaarten verder te vergroten, maar wel bereid is via aanvaarbeveiliging de benuttingscapaciteit van de Noordersluis en de Zuidersluis te vergroten, mits het bedrijfsleven evenredige cofinanciering levert.

Goederenvervoer

De ontwikkeling van corridors biedt mogelijkheden voor Europese samenwerking en financiering (bijvoorbeeld het Trans European Transport Network TEN-T). Voor nieuwe economische centra als de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is een goede ontsluiting nodig. Actie H stelt dat de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland via een ontsluitingsweg wordt aangesloten op de Domineesweg. Deze is onderdeel van de verkenning die de provincie samen met de gemeenten Urk en Noordoostpolder opstelt. De noodzakelijke capaciteitsuitbreiding van de Domineesweg wordt in samenhang met de ontwikkeling van de nieuwe woningbouwlocatie Zeeheldenwijk onderzocht. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden afspraken gemaakt over realisatie en financiering. Voor de volledigheid merken we op dat de MSNF geen overslaghaven is.

Speerpunten

Bij de vaststelling van het Omgevingsplan 2006 heeft de provincie een aantal speerpuntgebieden aangewezen. In deze gebieden heeft de provincie het voortouw genomen om in overleg met alle betrokkenen de visie op de gewenste ontwikkeling te concretiseren. De speerpunten zijn vervolgens projectmatig opgepakt. De rol en betrokkenheid van de provincie kan in de loop van de tijd veranderen.

In Noordelijk Flevoland heeft de provincie in 2012 samen met de gemeenten Urk en Noordoostpolder het programma Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland opgezet om de economische structuur van het gebied te versterken. Daarmee wordt vervolg gegeven aan de constatering dat er in dit deel van de provincie extra impulsen nodig zijn. In het programma wordt de inzet van de Zuiderzeelijngelden gekoppeld aan grootschalige investeringen in de

agro-, vis- en maritieme sector, maar ook aan initiatieven in hightech systemen en materialen en in de toeristisch-recreatieve sector. De beoogde aanleg van de maritieme servicehaven in Noordelijk Flevoland is een voorbeeld van zo'n grootschalige investering die uitstekend past binnen deze kaders.

3.2.3 Omgevingsverordening Flevoland

De Omgevingsverordening Flevoland is vastgesteld op 27 februari 2019 (inwerkingtreding per 15 maart 2019). Sindsdien zijn er diverse wijzigingsverordeningen vastgesteld door Provinciale en Gedeputeerde Staten van Flevoland, waarmee wijzigingen in de regels, de werkingsgebieden en de bijlagen zijn doorgevoerd. In de Geconsolideerde Omgevingsverordening Flevoland zijn deze wijzigingsverordeningen verwerkt. Hiermee is in één document een integraal en actueel overzicht van de geldende provinciale regels beschikbaar.

In de Omgevingsverordening zijn bestaand beleid en regels voor de fysieke leefomgeving uit provinciale beleidsnota's en verordeningen bij elkaar gebracht in een nieuwe opzet. Het betreft een actualisatie en een beleidsneutrale omzetting van bestaand beleid.

Hieronder wordt ingegaan op de voor voorliggend inpassingsplan relevante regels

Natuurnetwerk Nederland

De verordening stelt dat een ruimtelijk plan of besluit, voor zover het betrekking heeft op een gebied binnen of nabij de aangewezen het Natuurnetwerk Nederland:

- strekt mede tot bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van dat gebied;
- maakt activiteiten alleen mogelijk als die per saldo niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden.

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het regime ter bescherming van het NNN kent in de provincie Flevoland geen externe werking. Dit houdt in dat alleen wanneer er binnen de grenzen van het NNN gewerkt wordt, de effecten beoordeeld en eventueel gecompenseerd dienen te worden. Effecten als gevolg van de activiteiten die ontstaan op NNN-gebieden die buiten de plangrenzen liggen (externe effecten), hoeven derhalve niet gecompenseerd te worden. Echter, voor de beoordeling van projecten in het kader van de m.e.r. dienen ook de effecten op NNN in beeld te worden gebracht ongeacht ofwel of niet sprake is van vernietiging binnen NNN. Dit aangezien de Wet milieubeheer ook in het geval van externe werking een toetsing aan de wezenlijke kenmerken en waarden vereist. In het kader van dit inpassingsplan / MER is een Natuurtoets uitgevoerd, waarin ook de effecten op de NNN zijn onderzocht. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 5.4. Geconcludeerd wordt, dat er geen significante aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied.

3.2.4 Buitendijkse waterveiligheid

1. Aanleiding tot herijking beleid

In het buitendijkse gebied gelden in tegenstelling tot het binnendijkse gebied geen landelijke wettelijke normen voor de bescherming tegen overstromingen. In 2012 heeft de provincie daarom voor 26 waterkeringen waterveiligheidsnormen vastgesteld. Na een evaluatie heeft in 2018 de provincie het bestaande beleid herijkt om ruimte te bieden voor ruimtelijke oplossingen. Besloten is, dat er alleen sprake is van een provinciaal belang bij grootschalige, vitale en/of kwetsbare functies in buitendijkse gebieden. Voor 15 gebieden is

op basis van deze nieuwe uitgangspunten geen sprake van een provinciaal belang en de normering van de regionale waterkering komen te vervallen. Hiermee is er meer ruimte ontstaan voor decentrale besluitvorming, alternatieve oplossingen passend bij het ontwerp van de voorgenomen ontwikkeling en het inzetten van het concept meerlaagse veiligheid. Voor de buitendijkse gebieden zonder provinciaal belang geldt dat de gemeente verantwoordelijk is om de overstromingsrisico' s mee te wegen in het ruimtelijke ontwerp (bestemmingsplan / inpassingsplan). Het waterschap en veiligheidsregio hebben ieders vanuit hun taken en verantwoordelijkheid een adviserende en/of toetsende rol. De provincie legt alleen veiligheidsnormen vast voor grootschalige, vitale en/of kwetsbare functies in het buitengebied.

Meerlaagse veiligheid

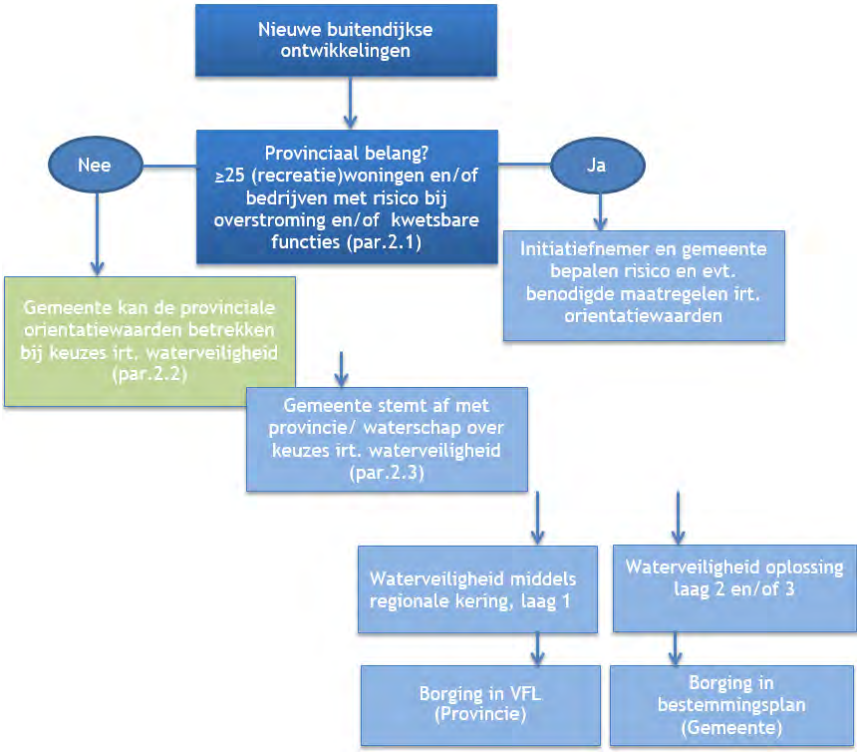
Meerlaagse veiligheid is een benadering waarbij drie lagen bijdragen aan de waterveiligheid (zie figuur 3.5):

- De eerste laag gaat over preventie van een overstroming en heeft als doel een overstroming te voorkomen. Maatregelen als het aanwijzen en realiseren van een regionale waterkering vallen binnen deze veiligheidslaag.
- De tweede laag bestaat uit maatregelen die als doel hebben een duurzame ruimtelijke inrichting te realiseren. Deze ruimtelijke inrichting moet ervoor zorgen dat in het geval van een overstroming de gevolgen beperkt blijven bijvoorbeeld door verhoogd te bouwen of wonen alleen toe te staan vanaf de eerste verdieping met een parkeergarage op de begane grond.
- De derde laag richt zich op het verbeteren van de rampenbeheersing. Het hoofddoel hiervan is het verkleinen van het aantal slachtoffers in geval van een overstroming door bijvoorbeeld een gedegen rampenplan en goede communicatie.

Figuur 3.5: Meerlaagse veiligheidsbenadering

2. Beleid voor toekomstige buitendijkse ontwikkelingen

In figuur 3.6 is het beleid ten aanzien van waterveiligheid schematisch weergegeven. Deze wordt in de tekst daarna verder toegelicht (zie verwijzing naar betreffende paragraaf in figuur). Het beleid is van toepassing op alle nieuwe buitendijkse ontwikkelingen (in bestaand danwel nieuw buitendijks gebied).



Figuur 3.6: Schematische weergave beleid

a. <u>Onderscheid wel/ geen provinciaal belang</u>

De provincie maakt onderscheid tussen buitendijkse ontwikkelingen met én zonder een provinciaal belang. Dit onderscheid spitst zich met name toe op de omvang en de functies in deze buitendijkse gebieden. In onderstaand kwadrant is dit schematisch in beeld gebracht.

Figuur 3.7: Provinciaal belang

Het provinciaal belang is aan de orde bij grootschalige kwetsbare functies in het buitendijks gebied. Concreet betekent dit dat er in ieder geval sprake is van een provinciaal belang bij:

1. de (ontwikkeling van) fysieke aanwezigheid van 25 of meer (recreatie)woningen en/of
2. (de oprichting van) bedrijven die bij overstroming, wegens de aard van de aanwezige stoffen, milieuschade kunnen veroorzaken zoals bijvoorbeeld vuurwerkbedrijven, RWZI en inrichtingen vallend onder het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO);
3. (de ontwikkeling van) gebouwen bestemd voor het verblijf van niet zelfredzame

personen zoals minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten in bijvoorbeeld ziekenhuizen, bejaardentehuizen, scholen en kinderopvang.

b. Buitendijkse ontwikkelingen zonder een provinciaal belang

Wanneer er geen sprake is van een provinciaal belang, ligt de beoordeling van het plan op waterveiligheidsaspecten geheel bij de gemeente. De ontwikkeling is van een beperkte omvang zodat de provincie hier geen rol voor zichzelf ziet. Voor de beoordeling van de waterveiligheidsrisico's kan gebruik worden gemaakt van het door de provincie ter beschikking gestelde risicobeoordelingsmodel (zie bijlage 3).

c. Buitendijkse ontwikkelingen met een provinciaal belang

Alleen bij buitendijkse ontwikkelingen waar de gevolgen van een overstroming voor de maatschappij (mens en milieu) relatief groot kunnen zijn, is sprake van een provinciaal belang. Voor deze ontwikkelingen moet het risico op schade aan mens en milieu worden bepaald (zie ook onder 'd') en indien nodig maatregelen worden uitgevoerd om een acceptabel waterveiligheidsrisico te realiseren. Als hulpmiddel voor het bepalen van het risico stelt de provincie het risicobeoordelingsmodel ter beschikking. Omdat de MSNF een buitendijkse ontwikkeling met een provinciaal belang is, is dit nader uitgewerkt in bijlage 3. De provincie ziet er op toe dat bij deze buitendijkse ontwikkelingen het aspect waterveiligheid onderdeel uitmaakt van de beoordeling van het plan én dat de waterveiligheid zorgvuldig wordt geborgd. De wijze waarop de waterveiligheid wordt geborgd is aan de initiatiefnemer in overleg met de gemeente (meerlaagse veiligheid).

d. Risico's inschatten: risico's vergelijken met oriëntatiewaarden

Voor het inschatten van het risico voor mens en milieu kan het berekende risico worden vergeleken met de volgende oriëntatiewaarden:

- Veilig voor mensen: De kans op overlijden door een overstroming is kleiner dan 1:100.000 per jaar. Motivatie: Uit Deltaprogramma 2015: “Met het nieuwe waterveiligheidsbeleid gaat voor ieder individu achter dijken of duinen een beschermingsniveau van 1: 100.000 per jaar als basis gelden. Daarmee mag de kans op overlijden van een individu door een overstroming niet groter zijn dan 1 /100.000ste per jaar. Ten aanzien van de veiligheid voor mensen geldt buitendijks en binnendijks dus dezelfde norm.
- Financiële schade is acceptabel: De verwachte schade aan een gebouw per jaar is minder dan gemiddeld 100 euro [100 euro/jaar/gebouw]; hierbij wordt uitgegaan van een oppervlak tot 100 m^2 per gebouw; bij grotere oppervlakten wordt gerekend met gemiddeld 100 euro/jaar/100m^2. Motivatie: Hoge waterstanden en overstromingen kunnen altijd leiden tot schade aan aanwezige bebouwing. De hoogte van de acceptabele financiële schade is gebaseerd op de studie 'Percepties van burgers over binnen- en buitendijks wonen (2012)'. Daarnaast is de inschatting dat burgers bij grootschalige ontwikkelingen verwachten dat de waterveiligheid zonder individuele inspanning is geborgd en dat zij geen rekening hoeven te houden met hoge kosten ten gevolge van schade door overstroming.
- Milieu is beschermd: Bij een bedrijf waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, die bij (schade door) een overstroming kunnen vrijkomen, is de kans op een overstroming kleiner dan 1/3.000 per jaar. Motivatie: Bedrijven waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn worden buitendijks even goed beschermd als binnendijks. In de Noordoostpolder hebben de dijktrajecten een overstromingskans met een signaleringswaarde van 1/3.000 en de Flevopolder 1/30.000. In beide gebieden worden bedrijven met gevaarlijke stoffen toegestaan. Daarom is 1/3.000 een acceptabele grens voor buitendijkse gebieden. Bovenstaande oriëntatiewaarden zijn richtwaarden waarvan

wordt verwacht dat de overheid zich hier zo veel mogelijk aanhoudt. Echter, mits onderbouwd, kan hier ook van worden afgeweken. Indien het berekende risico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt is het risico op schade aan mens en milieu als gevolg van een overstroming beperkt. Aan de andere kant, indien het berekende risico ongeveer gelijk is aan de oriëntatiewaarde of zelfs groter, dan is de waterveiligheid niet geborgd. In dat geval dient het plan zodanig te worden aangepast dat het berekende risico wel (ruim) voldoet aan de oriëntatiewaarde ofwel er moet worden gemotiveerd waarom het te rechtvaardigen is dat van de oriëntatiewaarde wordt afgeweken en dat met de voorgestelde maatregelen de waterveiligheid voor mens en milieu wél voldoende is geborgd.

Er zijn in het kader van het oversttroningsrisico twee typen berekeningen gemaakt:

- voor een overstroming met maximaal 1 cm waterdiepte op het aan te leggen voorland;
- voor een overstroming met maximaal 30 cm waterdiepte op het aan te leggen voorland;

Elke berekening geeft de verwachte kans op overstromen van het voorland per jaar. In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de berekeningen met het beoordelingsinstrument weergegeven.

	Aanleg hoogte			
	NAP + 1,55 m	*NAP + 1,75 m*	*NAP + 2 m*	*NAP + 2,25 m*
kans/jaar op 1 cm water huidig	1/471	1/1291	1/4641	< 1/10000
kans/jaar op 1 cm water incl. 30 cm meerpeilstijging	1/105	1/286	1/999	1/3593
kans/jaar op 30 cm water huidig	1/2046	1/5695	< 1/10000	< 1/10000
kans/jaar op 30 cm water incl. 30 cm meerpeilstijging	1/448	1/1227	1/4410	< 1/10000

Aangezien in de ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de opslag van diesel op het haventerrein valt de ontwikkeling onder het besluit risico's zware ongevallen 2015 (BRZO2015). Vanuit dit besluit is een maximale kans op overstromen van 1/3000 per jaar toegestaan [bron risico beoordelingsinstrument 'Risicobeoordeling waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland']. In dat kader is in het PIP in de planregels opgenomen dat 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) slechts mogen worden opgericht, indien:

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

Op basis hiervan wordt aan de norm 1/3000 voldaan.

Voor de rest van de servicehaven wordt uitgegaan van een aanleghoogte van ten minste NAP + 1,5 meter. Dit wordt door de provincie acceptabel geacht. Het terrein blijft in geval van overstroming goed bereikbaar voor hulpdiensten, omdat de ontsluitingsweg op NAP + 2,5 m ligt. Daarnaast geldt dat de verantwoordelijkheid van de gevolgen vanwege het overstromingsrisico contractueel bij de gebruikers van het terrein wordt neergelegd.

3.2.5 RO Visie Werklocaties Flevoland 2015

De RO Visie Werklocaties Flevoland 2015, die 28 juni 2016 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld, laat de realisatie van werklocaties primair aan gemeenten en private partijen over, maar stemt die wel af op een provinciaal toekomstperspectief. Naast een kwantitatieve raming dient de RO Visie Werklocaties strategische doelen. Het geeft aan hoe de provincie haar beleid vorm geeft en hoe het best kan worden ingespeeld op ruimtelijk-economische trends op een hoger schaalniveau. Daarbij geeft de visie richting bij beleidskeuzes op het gebied van onder meer zorgvuldig ruimtegebruik en functiemenging. Ook dient het document als aanzet voor intergemeentelijke afstemming ten aanzien van werklocaties. De opgave zal per gemeente en regio verder geconcretiseerd worden in een gemeentelijke structuurvisies werklocaties of een Gemeentelijke Visie op het Vestigingsbeleid en conform de ladder van duurzame verstedelijking in regionale afstemming met gemeenten in de omringende, relevante marktregio.

In de provinciale Visie Werklocaties is de wens vastgelegd om in Noordelijk Flevoland een zogenaamd industrieterrein te ontwikkelen voor categorie 4 en 5 bedrijven. Dit beleid zou gefaciliteerd kunnen worden door bij de buitendijkse haven een thematisch (maritiem) industrieterrein te ontwikkelen. Feitelijk vallen maritieme scheepsbouwbedrijven vaak al in de milieu categorieën 4 of 5. In combinatie met verwachtte clustervorming van maritieme bedrijven bij de buitendijkse haven biedt een binnendijks maritiem industrieterrein zowel de gemeente Urk als gemeente Noordoostpolder mogelijkheden om maritieme bedrijven binnen te halen, die tot nu toe planologisch niet of moeilijk kunnen worden gefaciliteerd. Het genoemde binnendijkse maritieme industrieterrein is geen onderdeel van dit inpassingsplan.

3.2.6 Netwerkvisie Vaarwegen Flevoland

De netwerkvisie Vaarwegen Flevoland is een uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan en de Nota Mobiliteit van de provincie. Aan de basis van deze visie ligt een eerder door de provincie uitgevoerde analyse van vaarwegen en ontwikkelingen. De visie bevat drie prioriteiten om te komen tot een aantrekkelijk en toekomstbestendig provinciaal vaarwegennet:

- Behouden van de huidige kwaliteit en kwantiteit van vaarwegen;
- Benutten van de bestaande mogelijkheden van vaarwegen;
- Bouwen van infrastructuur en knooppunten voor overslag.

De realisatie van een maritieme servicehaven in noordelijk Flevoland past binnen deze visie.

3.2.7 Convenant Voorraadbeheersing en Afstemming werklocaties Flevoland

Om eventuele overschotsituaties voor werklocaties het hoofd te bieden, of deze te voorkomen is het Convenant Voorraadbeheersing en Afstemming Werklocaties Flevoland ondertekend door de Provincie Flevoland en de gemeenten in Flevoland. Dit convenant sluit aan bij het door Rijk, IPO en VNG ondertekende Convenant Bedrijventerreinen 2010 - 2020. In laatstgenoemd Convenant zijn onder andere afspraken gemaakt over de planning van nieuwe en herstructurering van bestaande werklocaties.

Hoewel er elders in Nederland sprake is van snel toenemende overschotten aan werklocaties, is dit in Flevoland nog niet in die mate het geval. Maar om te voorkomen dat deze situatie zich ook in Flevoland gaat voordoen, hebben de gemeenten en de provincie overeenstemming bereikt over wat er gedaan moet worden wanneer zich tekorten dan wel overschotten gaan voordoen. Natuurlijk wordt in het Convenant ook rekening gehouden met afspraken die zijn gemaakt in Plabeka-verband (Platform Bedrijventerreinen en Kantorenlocaties) en in het kader van de samenwerking van Flevolandse gemeenten met het

samenwerkingsverband Zwolle - Kampen of nog worden gemaakt.

3.2.8 Beleidsregel locatiebeleid stedelijk gebied 2011

In de beleidsregel Locatiebeleid Stedelijk Gebied 2011 van de provincie Flevoland zijn regels ten aanzien van de vestiging van bedrijven, kantoren en voorzieningen vastgelegd. Er worden zeven verschillende locatietypen onderscheiden, die van elkaar verschillen in kantorenomvang, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. De zeven verschillende locatietypen zijn: grootstedelijke en overige centrummilieus, gemengde woonwerkmilieus, kantorenmilieus, voorzieningenmilieus, reguliere bedrijventerreinen en industrieterreinen. De Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland wordt aangemerkt als industrieterreinen.

Voor industrieterreinen geeft het beleid voorwaarden, waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan de maximale kantoorhoudendheid op bedrijfspercelen (30%), parkeren (eigen erf), ontsluiting (fietsen en (vracht)auto's) en milieucategorieën (3, 4 en 5). De ontwikkeling van de servicehaven sluit aan op deze beleidsregel.

3.2.9 Beleidsregel archeologie en ruimtelijke ordening

Met deze beleidsregel wil het college van Gedeputeerde Staten aangeven op welke wijze zij wil omgaan met archeologie. In de Beleidsregel zijn criteria vastgesteld die GS hanteren bij de toetsing van gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Het gaat om de volgende criteria:

- archeologische waarden en verwachtingen moeten gelokaliseerd, gewaardeerd en begrensd zijn;
- archeologisch onderzoek en de producten hiervan moeten voldoen aan de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA);
- voor zover in het plangebied behoudenswaardige archeologische waarden en/of hoge archeologische verwachtingen liggen, mogen deze in principe niet als gevolg van de uitvoering van het ruimtelijk plan worden beschadigd of vernietigd. Met dien verstande dat een archeologische verwachting vervalt op het moment dat de archeologische waarden hierbinnen zijn gelokaliseerd en begrensd;
- in bestemmingsplannen, projectbesluiten, wijzigings- en uitwerkingsplannnen moeten behoudenswaardige archeologische waarden en hoge archeologische verwachtingen zijn gekoppeld aan het bouwverbod en/of te zijn opgenomen in stelsels van aanlegvergunningen, waarbij ingrepen die de archeologische waarde of verwachting kunnen beschadigen, vernietigen of ontoegankelijk maken, vergunningplichtig moeten zijn.

Voor het plangebied betekent dit dat gebieden met behoudenswaardige archeologische waarden worden voorzien van een beschermende dubbelbestemming. Het inpassingsplan is in overeenstemming met de beleidsregel archeologie en ruimtelijke ordening. Er is archeologisch onderzoek uitgevoerd, dat nader is beschreven in paragraaf 5.8.

3.2.10 Regioplan Windenergie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland

In deze visie is de ambitie ten aanzien van windenergie in Flevoland vastgelegd. De provincie koos in het integrale Omgevingsplan uit 2006 voor een strategie van 'opschalen en saneren'. Het 'opschalen' betekent dat nieuwe windmolens groter zijn dan de oude en meer stroom opwekken. De technologische ontwikkeling maakt dat mogelijk. De nieuwe windparken Prinses Alexia en Sternweg (beide in Zeewolde) en Noordoostpolder zijn voorbeelden van deze nieuwe generatie windmolens. Het 'saneren' betekent dat windmolens van de vorige generatie worden weggehaald. Er staan nu bijna zeshonderd oude, relatief kleine windmolens in Flevoland die samen een vermogen van 629 MW hebben. De doelstelling met dit Regioplan Windenergie is om het aantal windmolens te halveren en daarmee twee keer zoveel duurzame energie opwekken. Dat biedt kans om de nieuwe windmolens op te stellen in lijnen die beter passen in het landschap. Nu zich een nieuwe generatie windmolens aandient, is het tijd voor een volgende stap. Die nieuwe windmolens zijn hoger en wekken per stuk veel meer stroom op dan de bestaande, oudere windmolens. Naarmate de windmolens groter worden, is hun invloed op het landschap groter. Door ze meer planmatig te bouwen dan in het verleden, is een hogere landschappelijke kwaliteit mogelijk. De strategie van 'opschalen en saneren' combineert verschillende doelstellingen: een mooier landschap, een duurzamere energiehuishouding en een sterkere economie.

Met het regioplan is een belangrijke stap gezet naar energieneutraliteit in de provincie Flevoland. Het regioplan gaat over Zuidelijk en Oostelijk Flevoland en is niet van toepassing op Noordelijk Flevoland, waar onderhavig plangebied is gelegen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Waterbeheerplan Zuiderzeeland 2016-2021

Het Waterbeheerplan Zuiderzeeland 2016-2021 (vastgesteld 27 oktober 2015) bevat het beleid van het waterschap Zuiderzeeland over de zorg voor waterveiligheid en voldoende en schoon water. In het plan staan de doelen en de maatregelen die het waterschap in de periode 2016-2021 neemt om die doelen te realiseren.

Het waterschap is beheerder van de Zuidermeerdijk. Dijken zijn bedoeld om water tegen te houden en bieden daarmee veiligheid tegen overstromingen. Steeds vaker ontvangt het waterschap verzoeken om waterkeringen te gebruiken voor andere doelen dan veiligheid. Hierdoor kan de stabiliteit van keringen verminderen. Vandaar dat Waterschap Zuiderzeeland terughoudend is met het toelaten van activiteiten op of nabij primaire waterkeringen. Van geval tot geval beoordelen ze of de voorgenomen activiteit verenigbaar is met het belang van waterveiligheid. Wat er wel en niet mag staat in de Keur, de Legger en in de beleidsregels van het waterschap, waaronder ‘Bouwen nabij primaire keringen’. Het waterschap heeft reeds ingestemd met het inpassingsplan uit 2017. Het waterschap werkt tevens mee aan het integreren van dijkversterking in het project, waardoor er golfbrekers worden aangelegd als onderdeel van primaire waterkering.

3.3.2 Keur waterschap Zuiderzeeland 2017

De Keur is de verordening (wettelijke regeling) van het waterschap en gaat vooral over het waterkwantiteitaspect. De Keur is van toepassing op het aanbrengen van veranderingen aan het watersysteem (o.a. aanleggen van duikers, dammen en werkzaamheden op of aan de dijken). Ook het onttrekken van water aan de bodem of aan oppervlaktewater is geregeld in de Keur. Voor handelingen in het watersysteem is een watervergunning nodig of kan volstaan worden met een melding.

De Waterwet heeft in hoofdstuk 6 de regulering van handelingen van derden in het watersysteem opgenomen. Dat reguleringsstelsel voorziet in de introductie van de

watervergunning en algemene regels. Centraal daarbij staan de doelmatige bescherming van het watersysteem en een efficiënte dienstverlening voor burgers en bedrijven. Voor samenhangende handelingen in het watersysteem wordt één watervergunning afgegeven. De afstemming met andere vergunningstelsels is geborgd door het instellen van één loket voor de uitvoering van het behandelen van vergunningaanvragen.

De reglementaire bevoegdheid van de waterschappen om bij Keur regels te stellen, blijft bestaan. Zo zijn in artikel 4.3 van de Keur handelingen in, op, boven, over of onder waterstaatswerken, beschermingzones en/of beschermd buitendijks gebied opgenomen die vergunningplichtig zijn.

Voor dit plan zijn er afspraken gemaakt tussen het waterschap en RWS als waterbeheerders. Het waterschap verleent de vergunning in afstemming met RWS.

3.3.3 De legger

De legger is een uitwerking van de Keur en bestaat uit een set van kaarten. Daarop staat welke dijken, vaarten, tochten, stedelijk water en kunstwerken (bruggen, stuwen, gemalen, sluizen) Waterschap Zuiderzeeland in beheer heeft en waar ze liggen. De legger bevat ook een register waarin staat wie waar en waarvoor het onderhoud moet doen. Tot slot bevat de legger zones (zoneringen) voor toekomstige ontwikkelingen en bescherming van het watersysteem.

3.3.4 Beleid bouwen nabij primaire waterkeringen (Waterschap Zuiderzeeland)

De nota Beleid Bouwen nabij primaire waterkering geeft het beleid ten aanzien van bouwen nabij de primaire waterkeringen weer. De veiligheid van de waterkeringen en de mogelijkheid voor toekomstige dijkversterkingen kan negatief worden beïnvloed door de aanwezigheid van elementen op of nabij de dijk, zoals bebouwing. De belangrijkste waterkering in het plangebied is de Zuidermeerdijk. De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering categorie A, een waterkeringen die het IJsselmeer- en Markermeerwater rechtstreeks keert. In de keur zijn beschermingszones opgenomen in paragraaf 4.4.

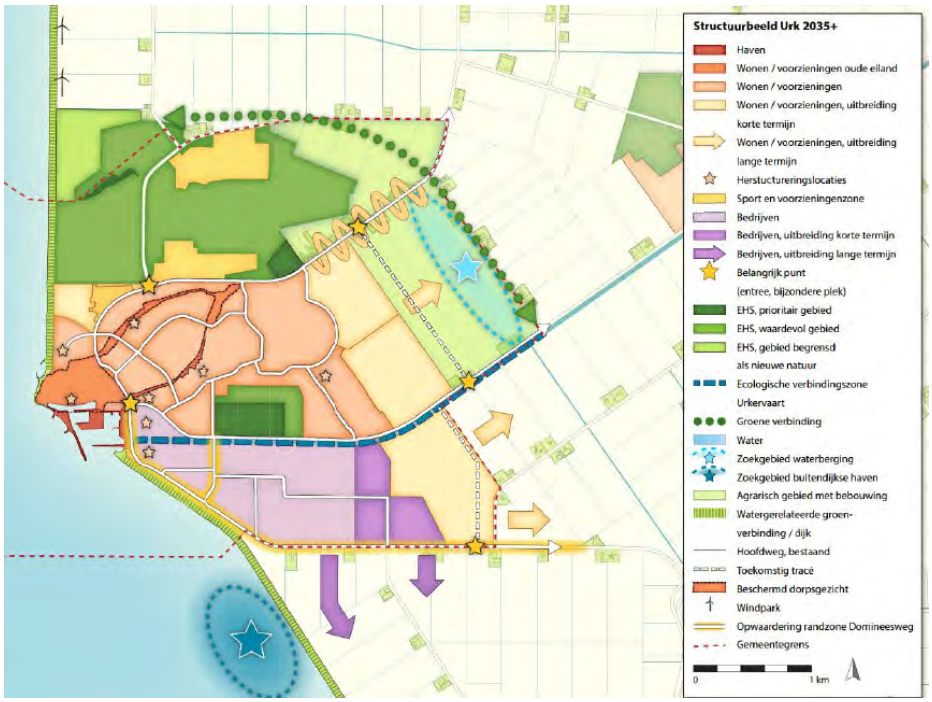
In de binnenbeschermingszone mag zonder watervergunning niet gebouwd worden en er mogen zonder watervergunning geen leidingen of leidingstroken worden aangelegd. In de buitenbeschermingszone geldt geen beperking voor bouwactiviteiten. Wel geldt er een verbod op diepe ontgrondingen of afgravingen en het hebben van explosiegevaarlijk materiaal of explosiegevaarlijke inrichtingen. Dit heeft te maken met het risico voor stabiliteit van de waterkering en het kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Voor alle bovenstaande activiteiten in de buitenbeschermingszone geldt dat een keurontheffing aangevraagd dient te worden. De belangrijkste voorwaarde bij de toetsing van de aanvraag is dat het waterkeringbelang niet in het geding mag komen. Indien dit het geval is, wordt de ontheffing niet verleend.

Met dit beleid is rekening gehouden in het plan. Er zijn regels opgenomen ter bescherming van de belangen van de beschermingszones.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Urk 2035+ Gemeente Urk

Op 25 september 2014 heeft de raad de “Structuurvisie Urk 2035+” vastgesteld. Het vertrekpunt van deze visie is dat Urkers willen wonen op Urk zowel nu als in de toekomst. Dit betekent dat er voldoende ruimte binnen de eigen gemeentegrens moet zijn en blijven om te wonen, te werken en te recreëren. Tot 2035 zal, uitgaande van het gemiddeld scenario, Urk doorgroeien naar ca. 25.600 inwoners. De groei van de Urker bevolking vraagt om ruimte, ruimte om in te kunnen spelen op de woonwensen van woonconsumenten. Het streven is om te komen tot een betere afstemming tussen behoefte, vraag en aanbod.



Figuur 3.8: Structuurvisie Urk 2035+

Op het kaartbeeld is te zien dat de Structuurvisie al rekening houdt met een aantal gewenste ontwikkelingen, waaronder de realisatie van een buitendijkse haven met aansluitend mogelijk een binnendijks bedrijventerrein.

De realisatie van een nieuwe buitendijkse haven aan de buitenzijde van de huidige Zuidermeerdijk is voor de gemeente Urk een belangrijk strategisch uitgangspunt, zo is te lezen in de Structuurvisie. Zowel de beoogde buitendijkse havenontwikkeling alsmede de binnendijkse bedrijventerrein is gericht op een maritieme versterking. Het doorgaan van de buitendijkse haven biedt ook kansen voor andere invulling van de oude haven. Het schept namelijk mogelijkheden om de cultuurhistorische waarden van Oud Urk en het havengebied te versterken qua toerisme, nu elders ruimte wordt gecreëerd voor een werkhaven.

3.4.2 Nota economisch beleid 2012 - 2020

De focus van het economische beleid van Urk ligt op het behouden van en versterken van de totale visserijketen en het stimuleren van de sectoren maritiem, zakelijke dienstverlening, zorg en toerisme & recreatie. Het advies is om de maritieme sector en zakelijke dienstverlening met hoge prioriteit te ontwikkelen. Verder wil de gemeente Urk de komende jaren investeren in de clusters Agro & Food, Composieten, Zorg en Toerisme en Recreatie en hiervoor aansluiting zoeken bij de provinciale clusters.

Maritieme sector

Urk is verweven met water, enerzijds visserij en anderzijds maritiem. Urk wil dan ook in het kader van structuurversterking de industrie versterken met de maritieme sector. De maritieme sector zorgt voor bedrijvigheid met een hoge toegevoegde waarde, past goed bij de cultuur en de arbeidsmarkt van Urk. Inmiddels ziet de gemeente dat vanuit het onderwijs op Urk nieuwe opleidingen ontwikkeld worden gericht op binnenvaart en koopvaardij. Door het toekennen van subsidies is de ontwikkeling van een Maritiem kenniscentrum Berechja op Urk een feit.

De ambitie om te komen tot het ontwikkelen van een buitendijkse haven (een werkhaven), maakt het cluster Maritiem compleet. De gemeente kiest er voor om het vestigingsklimaat voor de maritieme sector te verbeteren en wil hier voor onderzoek verrichten. Ruimtelijke studies zijn nodig om scenario denken mogelijk te maken voor het selecteren van de beste duurzame opties om de maritieme sector te ontwikkelen. Uiteindelijk zullen ruimtelijke aanpassingen noodzakelijk zijn om nieuwe bedrijven uit de maritieme sector te laten vestigen op Urk. De gemeente Urk geeft inmiddels vorm aan dit beleid door de ontwikkeling van het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, dat met name wordt ontwikkeld voor de visserij- en maritieme sector. Het bedrijventerrein doet hiermee gestand aan het doel van het economisch beleid; werkgelegenheid creëren en verbeteren van het vestigingsklimaat).

Onderhavig inpassingsplan past binnen het gemeentelijk economisch beleid van Urk.

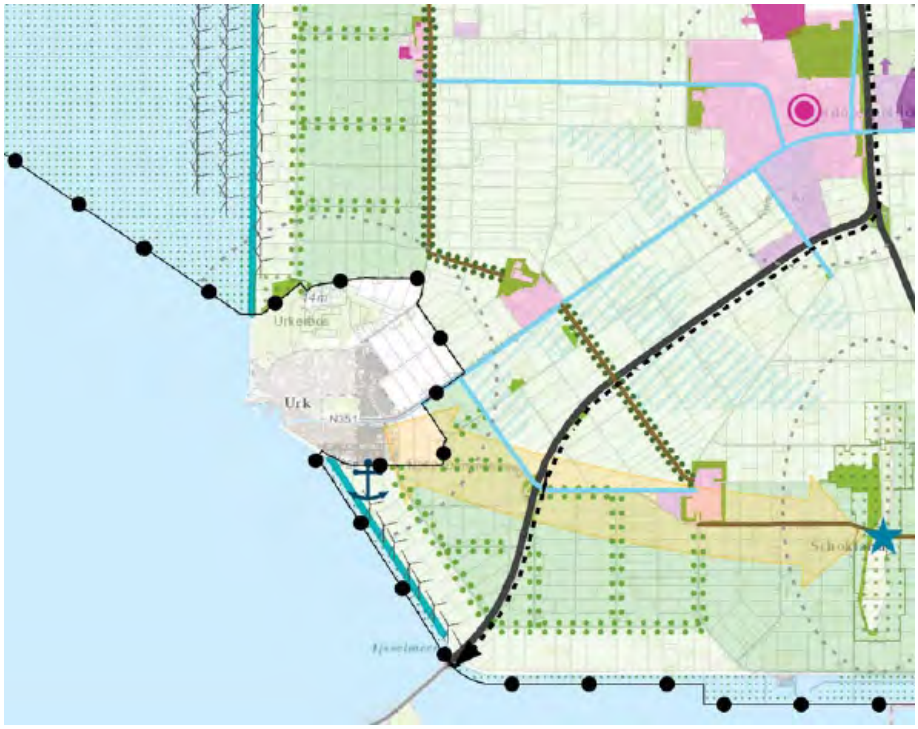
3.4.3 Visie Werklocaties Noordelijk Flevoland

De ‘Visie Werklocaties Noordelijk Flevoland’ (9 januari 2018) is door de gemeenten Urk en Noordoostpolder gezamenlijk opgesteld en is het eerste beleidsstuk dat, na vaststelling, uitgangspunten formuleert die voor beide gemeenten gelijk zijn, en ook gericht zijn om gezamenlijk doordacht om te gaan met de vraag van ondernemers en de uitgifte van (nieuw) bedrijventerrein.

De Visie Werklocaties vormt een uitwerking van de ambities die zijn beschreven in de gemeentelijke structuurvisie. De Visie biedt de kaders en uitgangspunten voor ontwikkelingen op vrijkomende erven en voor bedrijven die zich ontwikkelen in de agrarische keten (ketenverlenging). Deze mogelijkheden zijn in constructief overleg met de provincie uitgewerkt en verduidelijkt. De visie sluit aan op de provinciale RO-visie op werklocaties (zie paragraaf 3.2.5) en de eisen die de Ladder voor duurzame verstedelijking stelt. Er wordt ingezet op groei van de ruimte voor bedrijvigheid, onder andere door de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven met bijbehorend haventerrein en het binnendijks bedrijventerrein ten zuiden van het bestaande bedrijventerrein Zwolsehoek. Het binnendijks bedrijventerrein moet op lange termijn onderdeel worden van de totale gebiedsontwikkeling de ‘Triangel. Dit inpassingsplan betreft gebied waar de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven wordt beoogd. Het bestemmingsplan past daarmee in het beleid van de gemeente.

3.4.4 Structuurvisie Noordoostpolder 2025

De ‘Structuurvisie Noordoostpolder 2025’, vastgesteld op 15 januari 2014, is vooral gericht op behoud en verbetering van de bestaande ruimtelijke, economische en sociale kwaliteiten en daarmee op het versterken van het landschap en de leefbaarheid in de gemeente Noordoostpolder. Het plangebied ligt vanwege de grenscorrectie met gemeente Urk uitsluitend op gronden van gemeente Urk en Dronten. Omdat het achterliggende landschap ten zuidoosten van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en de gronden ten zuiden van het plangebied (het IJsselmeer langs de waterkering) in gemeente Noordoostpolder liggen, is in deze paragraaf ingegaan op de geldende structuurvisie van Noordoostpolder.



Figuur 3.9: Uitsnede Structuurvisiekaart Noordoostpolder 2025

Natura 2000

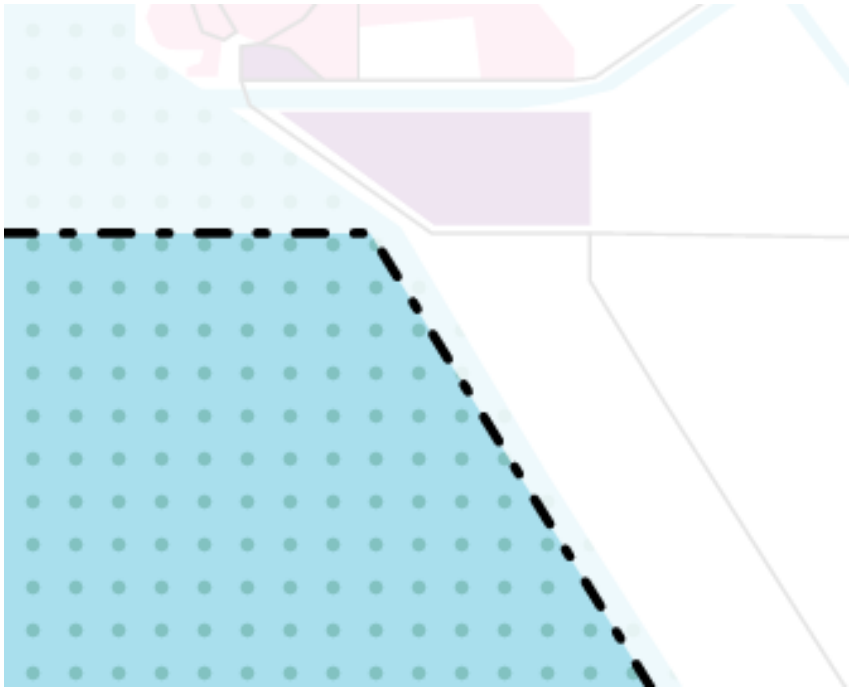
Het IJsselmeer is in de Structuurvisie aangeduid als Natura 2000 gebied. Bescherming van de bestaande natuur in de gemeente Noordoostpolder wordt veelal geborgd vanuit internationale, nationale of provinciale wet- en regelgeving. Dit geldt ook voor het behalen van instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura2000-gebieden. In paragraaf 5.4 wordt hier nader op ingegaan.

Vrije ligging Emmeloord, Urk, Schoklanden Oud Kraggenburg behouden

In de Structuurvisie is vanuit het aspect landschap aangegeven dat Schokland, Oud Kraggenburg en Urk restanten oud land zijn. Het zijn unieke landschappelijke relicten, die zeer herkenbaar zijn in de verder volledig rationeel ontworpen Noordoostpolder. Deze herkenbaarheid en beleefbaarheid moeten worden behouden. Voor Urk geldt dat er om die reden een cirkel rond Urk is getrokken waarbinnen het zicht op Urk bepalend is voor het wel of niet toestaan van ontwikkelingen. Voor de haven is een landschapsanalyse opgesteld (zie paragraaf 5.10). Uit de landschapsanalyse is aangegeven dat de servicehaven bestaat uit eigen identiteit van een nieuw voorland langs de dijk. Het initiatief ligt aansluitend aan de bebouwing van Urk maar kent ook een relatieve afstand in relatie tot Urk. Het initiatief ligt op geruime zicht afstand van de historische bebouwing die kenmerkend is door de verhoogde ligging op de keileembult. Zichtlijnen vanaf de Ketelbrug naar Urk blijven behouden. Het contrast in het landschap, tussen de kleinschaligheid van het historische eiland en de kern Urk en de openheid grootse maat van zowel het polderlandschap als het waterlandschap blijven eveneens behouden. De servicehaven past daarmee binnen de Structuurvisie.

3.4.5 Structuurvisie Dronten 2030

De gemeenteraad van Dronten heeft 29 november 2012 de Structuurvisie Dronten 2030 vastgesteld. Het IJsselmeer is aangeduid als water en als ecologische hoofdstructuur (inclusief Natura2000).



Figuur 3.10: Uitsnede structuurvisiekaart Dronten 2030

In de structuurvisie is aangegeven dat binnen de gemeentegrenzen enkele zeer waardevolle natuurgebieden zijn gelegen. De Randmeren en het IJsselmeer zijn zelfs van Europees belang: ze vormen aaneengesloten Natura2000-gebieden. De langgerekte bosgebieden en de enkele open en vaak natte natuurgebieden langs de Randmeren vormen samen een belangrijk onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) met een grote waarde voor planten en dieren (vooral vogels). Hoewel de open agrarische gebieden van belang zijn voor onder meer overwinterende ganzen en zwanen, liggen de belangrijkste natuurwaarden in de gemeente dan ook in de oost-, zuid- en noordrand van de gemeente. De gemeente faciliteert en stimuleert het behoud en de versterking van deze kwaliteiten door het:

1. doorontwikkelen van de bestaande bossen;
2. creëren van een aaneengesloten groenblauw raamwerk;
3. combineren van kansen.

In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op het aspect natuur. De structuurvisie bevat geen specifiek beleid dat invloed heeft op de realisatie van een servicehaven.

3.4.6 Koersen op karakter, Economische Visie Dronten 2015

De volgende aspecten zijn voor de gemeente Dronten leidend in de ontwikkeling van nieuwe terreinen en het borgen van het vestigingsklimaat op bestaande terreinen:

a. Ruimte: kavels en (planologische) kaders maken uitbreiding en groei mogelijk;
b. Bereikbaar: de terreinen zijn ingebed in een toegesneden infrastructuur;
c. Toekomstvast: energie en telecommunicatie via de nieuwste technologie;
d. Arbeidsintensief: elk terrein draagt substantieel bij aan de werkgelegenheid;
e. Schoon, heel en veilig: het is prettig ondernemen en verblijven op de terreinen.

Het haventerrein is met uitzondering van (een deel van) de golfbrekers geheel gelegen op gronden gelegen in de gemeente Urk.

Hoofdstuk 4 Toekomstige situatie

4.1 Inleiding

Aan de rand van het huidige dorp Urk bevindt zich een haven met een beperkte omvang. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 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.

Het verhuizen van (een deel van de) bedrijvigheid, die nu milieu-uitstraling heeft op de woonkern van Urk, naar de nieuwe haven biedt nieuwe ontwikkelkansen voor hoogwaardige verstedelijking in en rond de oude haven. Het bestemmingsplan Havens kent een wijzigingsbevoegheid die het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft de maatbestemming van Balk Shipyard en Hoekman na beëindiging van de bedrijfsactiviteiten te schrappen. 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 grotere afstand van de woonbebouwing.

4.2 Locatiekeuze

Alternatieve locaties ligging buitendijkse haven

Bij het bepalen van de meest geschikte locatie voor een Maritieme Servicehaven speelt de ligging in de omgeving een belangrijke rol. Door de mogelijke locaties op een gestructureerde manier te toetsen aan de hand van een set criteria, in de vorm van (globale) omgevingsindicatoren, kan een keuze voor een voorkeur worden geobjectiveerd. In een Milieueffectenonderzoek (Tauw, 2015], dat als bijlage is bijgevoegd, is op deze wijze een voorkeurslocatie benoemd. In deze paragraaf wordt verkort weergegeven hoe in dit onderzoek tot deze locatiekeuze is gekomen.

In de directe omgeving van Urk zijn drie zoekgebieden te onderscheiden waar een nieuwe buitendijkse haven gerealiseerd zou kunnen worden. In figuur 4.1 zijn die zoekgebieden indicatief weergegeven.

Figuur 4.1 Zoekgebieden Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland

Zoekgebied A ligt ten noorden van de bestaande havenmond, op enige afstand van de woonbebouwing van het dorp Urk, deels in water dat behoort tot de gemeente Noordoostpolder. Zoekgebied B ligt ten zuiden van de bestaande havenmond, voor de kust van het bestaande industrieterreinen. Zoekgebied C ligt nog verder naar het zuiden, in water dat deels behoort tot de gemeente Noordoostpolder en deels tot de gemeente Dronten. In het milieueffectenonderzoek zijn deze drie mogelijk locaties beoordeeld op basis van de volgende omgevingsindicatoren:

- Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur;
- Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur;
- Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde en geplande gebieden;
- Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten;
- Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen;
- Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond.

Keuze locatie

Uit het rapport van Tauw volgt dat deelgebied A voor bijna alle omgevingsindicatoren het minst geschikt is als locatie voor een nieuwe buitendijkse haven. Alleen voor de te verwachten invloed op het leefklimaat geldt dat locatie B minder geschikt is dan locatie A.

Locatie B is voor de meeste omgevingsindicatoren het meest geschikt als zoekgebied voor een nieuwe buitendijkse haven. Voor wat betreft de te verwachten invloed op de kwaliteit van het leefklimaat echter, is deze locatie duidelijk minder geschikt dan locatie C doordat locatie B (veel) dichter bij de aaneengesloten woonbebouwing van Urk ligt. Een milieuhindercontour van 1000 meter kan niet worden uitgesloten als in de haven activiteiten mogelijk worden gemaakt die behoren tot de VNG milieucategorie 5.3. Binnen een dergelijke contour rond locatie B bevinden zich ongeveer 1650 woningen terwijl er meer dan 1000 meter ligt tussen de rand van de aangesloten woonbebouwing van Urk en de noordelijke rand van locatie C.

Mede gezien de draagkracht, stabiliteit en beperkte zettingsgevoeligheid van de ondergrond ter plaatse van locatie C, geldt dat uiteindelijk een voorkeur bestaat voor dit meest zuidelijk gelegen zoekgebied voor de buitendijkse haven. De geschiktheid van de ondergrond, in combinatie met de afstand tot de aaneengesloten woonbebouwing is daarin

doorslaggevend. Hierbij wordt opgemerkt, dat in de zone van 0 -700 meter ongeveer 10 woningen staan en in de zone van 700-1000 meter zich bijna 20 verspreid liggende woningen bevinden. Overigens is in het rapport van Tauw aangegeven, dat het zeer de vraag is of de uiteindelijke milieucontour zich tot op een dergelijk grote afstand van de locatie zal uit strekken.

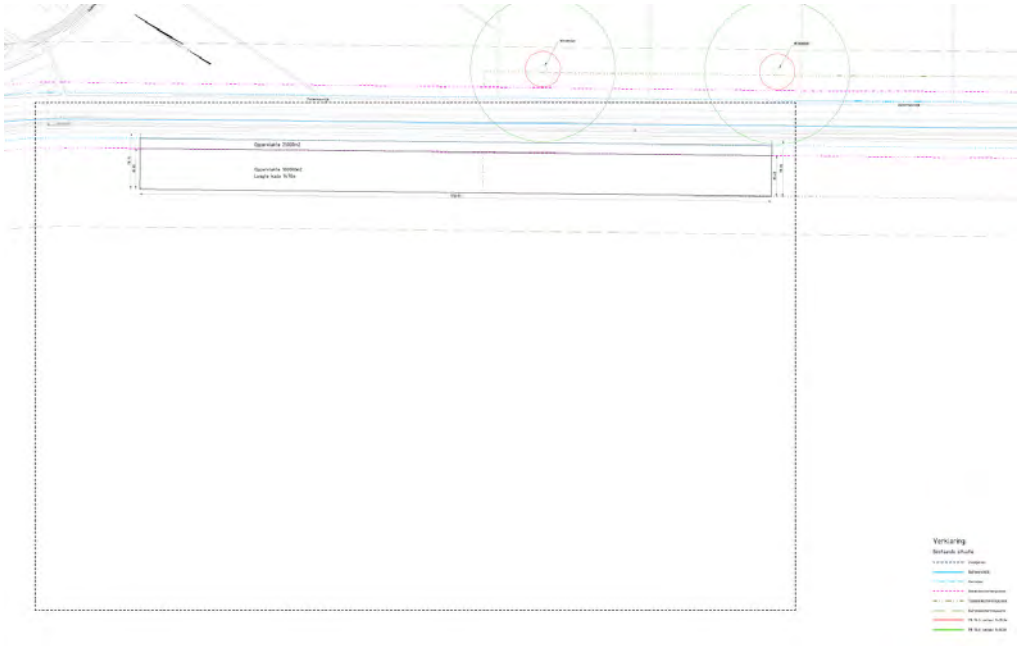
Actualisatie locatiekeuze 2020

In de MER (bijlage 5.1) is de locatiekeuze voor de Servicehave herijkt op basis van de meest recente inzichten. Uit paragraaf 3.3. van het MER volgt dat de argumenten om te kiezen voor locatie C nog steeds (grotendeels) onverminderd van toepassing zijn.

4.3 Voorkeursvariant

Zoals in paragraaf 5.1 is beschreven zijn er twee varianten vergeleken in het M.E.R. Op basis van de vergelijking is op basis van het MER en economische en bestuurlijke overwegingen een voorkeursvariant bepaald die de basis is voor onderhavig inpassingsplan. Voor de resultaten van de effectbeoordeling wordt verwezen naar het MER die als bijlage is bijgevoegd en in paragraaf 5.1 is beschreven. De voorkeursvariant wordt met dit inpassingsplan planologisch-juridisch mogelijk gemaakt.

De voorkeursvariant is hieronder in figuur 4.2 weergegeven.



Figuur 4.2: Voorkeursvariant

De L-variant, rechte kade evenwijdig aan het dijklichaam, heeft de voorkeur boven de U-variant met uitstekende stukken. Het maximale oppervlak buitendijks (buiten de kernzone) is 10 ha. De verhouding tussen lengte en breedte passen binnen een aan te wijzen zoekgebied. Dit resulteert in een netto haventerrein van maximaal 10 ha. Op deze 10 hectare wordt de bedrijfsbebouwing gerealiseerd. De gronden ten oosten van de kernzone zijn bedoeld voor de aanleg van een ontsluitingsweg en parkeren. Op de gronden binnen deze zone mag niet worden gebouwd. Na het kiezen van de L-variant blijft het mogelijk om te variëren in de verhouding lengte-breedte, zolang de totaal oppervlakte gerekend vanaf de kernzone maar niet meer bedraagt dan 10 ha. Bij de voorkeursvariant krijgt een aannemer een bandbreedte van circa 1.300 meter kader waarbinnen 1.000 meter kade ontwikkeld wordt met twee overgangsgebieden van elk 100 meter (maximaal 1.200 meter).

4.4 (Ruimtelijke) uitgangspunten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Profiel

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:

1. scheepsbouw: refit (modernisering en herinrichting), nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud;
2. maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden;
3. innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van:
   a. werkschepen;
   b. high end markt van jachten;
   c. binnenvaartschepen;
   d. vissersschepen;
4. een laad- en/of loskade ten behoeve van de aan- en afvoer van grondstoffen, onderdelen en (half)producten voor maritieme bedrijven op de buitendijkse haven;
5. een schuilhaven;
6. bedrijfsactiviteiten zoals genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
7. een laad- en/of loskade, anders dan ten behoeve van de aan- en afvoer van grondstoffen, onderdelen en (half)producten voor maritieme bedrijven van de buitendijkse haven is uitgesloten;
8. op- en overslagactiviteiten, anders dan genoemd onder punt 4 zijn uitgesloten.

Uitgangspunten

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

1. 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.
2. Het haventerrein (maximaal 10 hectare) wordt gerealiseerd vanaf de buitendijkse grens kernzone-binnenbeschermingszone. In de kernzone van de dijk is een eigen ontsluiting van het haventerrein voorzien;
3. het haventerrein is landzijdig ontsloten via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk op de Domineesweg en/of via de Domineesweg direct ten noorden van de servicehaven.
4. Voor het ontsluiten van de haven voor langzaam verkeer wordt aangesloten bij het bestaande buitendijkse fietspad en bij de Domineesweg en/of de ontsluitingsweg via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk.
5. door de aanleg van een golfbreker van ongeveer 1.700 t/m 2.200 meter ontstaat een havenbekken van ongeveer 250 meter breed. De golfbreker wordt onderdeel van de primaire kering;
6. de haven is maximaal toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang);
7. de ontwerpdiepte van de haven is 6,5 meter;
8. de dijk wordt niet aangepast en behoud zijn huidige hoogte. Doordat de golfbrekers deel

uit gaan maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, tellen de m2 golfbrekers niet mee in de Barro ruimte.

Ontwerpuitgangspunten voor nautisch veilige haven

1. Op basis van de voorgenomen bouwwerkzaamheden en activiteiten beschikken bedrijven indien nodig over een watervergunning ter bescherming van de waterstaatkundige belangen van de primaire kering.
2. De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering voldoet aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).
3. De toekomstige golfbreker die wordt aangemerkt als primaire kering wordt ontworpen met een minimale levensduur van 50 jaar.
4. De details betreffende de golfbreker die onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning.

Vaargeulen

Er worden maximaal twee vaargeulen aangelegd, waarvan de ligging nog indicatief is. Dit wordt in een later stadium uitgewerkt.

Aandachtspunt voor de noordwestelijke ontsluiting is dat de vaargeul naar Urk niet op de benodigde diepte is. Aandachtspunt voor de zuidelijke ontsluiting op de vaargeul Ketelmeer-IJsselmeer (Botterak) is dat deze, conform de Richtlijn Vaarwegen 2017, op nautisch veilige afstand tot de Ketelbrug moet liggen. Daarnaast kan ook gedacht worden aan een vaargeul vanaf de Servicehaven haaks op het Botterak. Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt besloten of er één of twee vaargeulen worden aangelegd.

In dat kader worden voorafgaand aan de keuze de verschillende alternatieven goed in beeld gebracht en inzichtelijk gemaakt wat de voor- en nadelen hiervan zijn, zowel vanuit nautisch oogpunt als qua effecten op o.a. de waterkwaliteit en ecologie. Rijkswaterstaat wordt hier bij betrokken.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de kosten en verantwoordelijkheid voor de aanleg, het op diepte brengen en houden van de toegangsgeul(en) vanaf het Botterak tot aan de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland bij de initiatiefnemer ligt. Hierop is de Richtlijn Vaarwegen 2017 van toepassing. De markering van de nieuwe toegangsgeul(en) en de golfbreker wordt in opdracht en op kosten van de initiatiefnemer verzorgd door Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 M.E.R.

5.1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

Voor de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geldt de (plan)m.e.r.-plicht en de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht conform het Besluit milieueffectrapportage (Besluit-m.e.r.), namelijk:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer is m.e.r.-plichtig (categorie C4, zie tabel x). Omdat de haven toegankelijk wordt voor CEMT-klasse V schepen, die een laadvermogen vanaf 1.500 ton hebben, wordt voor deze activiteit de drempelwaarde overschreden;
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met een omvang van 75 hectare of meer is m.e.r.-beoordelingsplichtig (categorie D11.3, zie figuur 5.1). Omdat er een industrieterrein van 10 hectare mogelijk wordt gemaakt valt de activiteit onder de drempelwaarde en geldt derhalve een vormvrije-m.e.r.beoordelingsplicht.
- indien het inpassingsplan het mogelijk maakt om meer dan 50 hectare 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 binnenscheep-vaart	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 industrie-terrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare 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 artikel 3.1, eerste lid, 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.
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.

Figuur 5.1: Overzicht m.e.r.(beoordelings)plicht

Daarnaast is het zo dat op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer, het verplicht is om een MER op te stellen voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming moet worden opgesteld. Voor de Maritieme

Servicehaven wordt een inpassingsplan opgesteld. 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 Wet natuurbescherming moet worden opgesteld. De ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven kan mogelijk negatieve effecten hebben op beschermde soorten van het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Er moet daarom een passende beoordeling (PB) worden opgesteld. Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer (Wm) is voor het inpassingsplan dan ook een plan-MER benodigd.

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. Dit MER is de basis van de effectbeschrijving zoals deze in dit hoofdstuk is gegeven en is als bijlage 23 toegevoegd.

Doel

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. In het MER worden keuzen voor de inrichting onderbouwd en worden de milieueffecten in beeld gebracht. De m.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren. Het inpassingsplan vormt het daadwerkelijke ruimtelijke besluit.

5.1.2 Proces MER

Het MER uit 2016 heeft alle benodigde procedurestappen doorlopen, was inhoudelijk compleet en leverde een volledig beeld aan van de milieueffecten en de mogelijkheden om nadelige effecten te beperken of te voorkomen. Hiermee voldeed het MER uit 2016 aan het doel om het milieubelang volwaardig mee te nemen in het kader van de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan in 2017 over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF).

Naast de MSNF heeft de gemeente Urk het voornemen om een nieuwe binnendijks niet-gezoneerd bedrijventerrein te realiseren. In 2015/2016 was de planvorming voor het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk nog in een zeer pril stadium. Inmiddels heeft gemeente Urk haar grondgebied aan de zuidzijde uitgebreid door een grenscorrectie met de gemeente Noordoostpolder. Op 14 december 2018 is de grenscorrectie in werking getreden en per 1 januari 2019 valt het grensgebied binnen de grens van de gemeente Urk. Ten zuiden van de Domineesweg zijn extra gronden (en een deel van het IJsselmeer) aan het grondgebied van de gemeente Urk toegevoegd met het oog op de ontwikkeling van een nieuw binnendijks bedrijventerrein en de ontwikkeling van een nieuwe buitendijkse haven.

Dit nieuwe binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk sluit aan op de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). In de huidige situatie bestaat dit gebied voornamelijk uit agrarische percelen en enkele woningen. Voor het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk is in het kader van het bestemmingsplan voor dat terrein een separaat MER opgesteld.

De huidige ambities, doelen en opgaven van de voorgenomen ontwikkeling van de MSNF blijven grotendeels gelijk aan de opgave uit 2016 en 2017. De kaders voor het milieueffectonderzoek veranderen hierdoor niet of nauwelijks. Daarom heeft de provincie besloten om niet een geheel nieuw milieueffectrapport op te stellen maar om het MER uit 2016 te actualiseren aan de hand van de meest recente wet- en regelgeving, zoals ten aanzien van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden en ontwikkelingen in de omgeving (Port of Urk).Daarnaast zijn er een aantal kleine wijzigingen in het programma die ook meegenomen moeten worden in het te actualiseren MER. Belangrijke milieuaspecten die in het MER worden geactualiseerd zijn:

- Verkeer: nieuw verkeersonderzoek aan de hand van de wijzigingen in ontsluiting en programma;
- Woon- en leefmilieu: actualiseren van onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de hand van nieuw verkeersonderzoek en gewijzigd programma;
- Natuur: actualiseren vanwege verouderde wet- en regelgeving en omdat onderzoeken deels verjaard zijn;
- Archeologie: actualiseren aan de hand van reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken.

De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied (het bedrijventerrein Port of Urk en de woningbouwlocatie Zeeheldenwijk) maken het noodzakelijk om in dit MER te werken met verschillende scenario's voor de referentiesituatie. Met deze scenario's wordt inzichtelijk of en in hoeverre de beoordeling van de milieugevolgen van de voorgenomen MSNF worden beïnvloed door de andere ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied.

5.1.3 Inhoud MER

In 2016 is een MER opgesteld voor de MSNF. Het nieuwe MER is een actualisatie van het MER uit 2016. Een belangrijk verschil met de situatie in 2016 is, dat er inmiddels plannen zijn voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein Port of Urk en het ontwikkelen van een woningbouwlocatie op Urk (Zeeheldenwijk). De ontwikkeling van Port of Urk ligt niet vast in een onherroepelijk bestemmingsplan en kan daarom nog niet worden opgevat als onderdeel van de autonome ontwikkeling. De ontwikkeling van het Port of Urk kan invloed hebben op de effecten van de MSFN en voor de beoordeling van de effecten. Of dat aan de orde is hangt af van het beschouwde milieueffect en de plaatsen waar de effecten optreden. Er is daarom in dit MER gewerkt met twee scenario's voor de autonome ontwikkeling:

A. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen (inclusief Zeeheldenwijk);
B. de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die vastliggen in concrete ruimtelijke plannen; plus de ontwikkeling van Port of Urk .

De plansituatie is de toekomstige situatie, zoals die ontstaat op basis van de autonome ontwikkeling plus de realisatie van de MSFN. Doordat er twee scenario's zijn voor de autonome ontwikkelingen zijn er strikt genomen ook twee plansituaties. De verschillen tussen deze plansituaties worden in de meeste gevallen niet veroorzaakt door verschillen in de voorgenomen ontwikkeling, maar door de verschillen in de autonome ontwikkeling. Bijvoorbeeld: de verkeersaantrekkende werking van het MSNF wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Port of Urk, maar de totale verkeersbelasting op het wegennet wel.

Om het onderscheid tussen de effecten van MSFN en gevolgen van de autonome ontwikkelingen inzichtelijk te maken is in dit MER gekozen voor de volgende aanpak:

- de effecten van MSFN zijn beschreven ten opzichte van de autonome situatie zonder de ontwikkeling van Port of Urk;
- alleen voor de relevante aspecten (verkeer, verkeerslawaai, luchtkwaliteit) zijn twee plansituaties doorgerekend of beschreven (landschap, natuur);
- de beoordeling vindt plaats op basis van een vergelijking met de referentiesituatie zonder Port of Urk;
- aanvullend is aangegeven of het scenario met de ontwikkeling van Port of Urk leidt tot een andere beoordeling van de effecten.

5.1.3.1 Locatieafweging

Locatieafweging 2015

In 2015 is in het eerste MER voor de Maritieme Servicehaven onderzoek gedaan naar verschillende locaties voor de maritieme servicehaven. (Milieueffectonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, Tauw d.d. 13 april 2015). Bij het onderzoek naar de meest geschikte locatie speelt de ligging in de omgeving een belangrijke rol. Door de mogelijke locaties op een gestructureerde manier te toetsen aan de hand van een set criteria, in de vorm van (globale) omgevingsindicatoren, kan een keuze voor een voorkeur worden geobjectiveerd. In het Milieueffectenonderzoek is op deze wijze een voorkeurslocatie benoemd.

In deze paragraaf is verkort weergegeven hoe in dit onderzoek tot deze locatiekeuze is gekomen. In de directe omgeving van Urk zijn drie zoekgebieden te onderscheiden waar een nieuwe buitendijkse haven gerealiseerd zou kunnen worden. In figuur 5.2 zijn die zoekgebieden indicatief weergegeven.

Figuur 5.2: Zoekgebieden Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MER 2015)

In het milieueffectenonderzoek uit 2015 zijn deze drie mogelijk locaties beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur;
- Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur;
- Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde en geplande gebieden;
- Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten;
- Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen;
- Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond.

In tabel 5.1 is voor elk van de benoemde omgevingsindicatoren aangegeven hoe deze wordt beïnvloed door de vestiging van een haven op de drie zoeklocaties. Voor een analyse van de te verwachten invloed op het leefklimaat is een GIS-analyse uitgevoerd, gebruik makend van de VNG-methodiek, zoals omschreven in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering (2009).

In tabel 5.1 wordt met een kleurarcering voor elk van de omgevingsindicatoren de relatieve geschiktheid van de locatie aangegeven. Rood staat voor het minst geschikt van de drie, en een groene arcering in de matrix geeft aan dat de locatie het meest geschikt is van de drie voor het desbetreffende criterium.

Tabel 5.1: Effectanalyse voor de verschillende omgevingsindicatoren (bron: Tauw, 2015)

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten; door de aftakking te verlangen kan ook een dubbele ontsluiting gerealiseerd worden
Ligging ten opzichte van bestaande nautische infrastructuur	Om deze locatie nautisch te ontsluiten zal vanaf de bestaande vaargeul in noordelijke richting een ontsluiting van ruim 2 km lengte gegraven moeten worden door relatief ondiep water	Deze locatie kan direct gebruik maken van de vaargeul die de huidige haven ontsluit.	Deze locatie kan (rechtstreeks) gebruik maken van de doorgaande vaarroute die hier op relatief korte afstand voor de kustlijn loopt
Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde gebieden op basis van de hindercontour van 1000 meter behorende bij VNG-categorie 5.3[1]	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 475 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 7 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 1650 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 45 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich geen woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en bijna 30 vrij liggende woningen. De in ontwikkeling zijnde Waterschapswijk ligt op meer dan 1000 meter.
Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten	De locatie ligt in relatief ondiep Natura2000 water met een in ieder geval een potentie tot natuurontwikkeling die wordt verstoord	De locatie ligt (net) buiten de begrenzing van de Natura2000 beschermingszone	Deze locatie ligt in relatief diep Natura2000 water waardoor de natuurwaardes onder water beperkt zullen zijn
Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als agrarisch land, wellicht wordt dit op termijn ontwikkeld tot een bedrijventerrein dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk
Civieltechnische geschiktheid van de ondergrond	Naar verwachting bevindt zich hier een relatief dikke, zettingsgevoelige deklaag in ondiep water	Naar verwachting bevindt zich hier een relatief dikke, zettingsgevoelige deklaag in relatief diep water	De dikte van de zettingsgevoelige deklaag is beperkt

De locatiekeuze in 2015 is tot stand gekomen aan de hand van het locatieonderzoek van Tauw uit 2015. In het hiernavolgende volgt de toelichting van deze keuze:

- Deelgebied A is voor bijna alle omgevingsindicatoren het minst geschikt als locatie voor een nieuwe buitendijkse haven. Alleen voor de te verwachten invloed op het leefklimaat geldt dat locatie B minder geschikt is dan locatie A.
- Locatie B is voor de meeste omgevingsindicatoren het meest geschikt als zoekgebied voor een nieuwe buitendijkse haven. Voor wat betreft de te verwachten invloed op de kwaliteit van het leefklimaat echter, is deze locatie minder geschikt dan locatie C doordat locatie B dichter bij de aaneengesloten woonbebouwing van Urk ligt. Een milieuhindercontour van 1000 meter kan niet worden uitgesloten als in de haven

activiteiten mogelijk worden gemaakt die behoren tot de VNG milieucategorie 5.3. Binnen een dergelijke contour rond locatie B bevinden zich ongeveer 1650 woningen terwijl er meer dan 1000 meter ligt tussen de rand van de aangesloten woonbebouwing van Urk en de noordelijke rand van locatie C.

- Mede gezien de draagkracht, stabiliteit en beperkte zettingsgevoeligheid van de ondergrond ter plaatse van locatie C, geldt dat uiteindelijk een voorkeur bestaat voor dit meest zuidelijk gelegen zoekgebied voor de buitendijkse haven. De geschiktheid van de ondergrond, in combinatie met de afstand tot de aaneengesloten woonbebouwing is daarin doorslaggevend. Hierbij wordt opgemerkt dat in de zone van 0 -700 meter ongeveer 10 woningen staan en in de zone van 700-1000 meter zich bijna 20 verspreid liggende woningen bevinden. Overigens is het zeer de vraag of de uiteindelijke hindercontour zich tot op een dergelijk grote afstand van de locatie zal uitstrekken.

Actualisatie locatiekeuze 2020

Leefklimaat

Voor de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven werd in 2015 / 2016 nog uitgegaan van een maximale milieucategorie van 5.3. De VNG-methodiek gaat voor deze milieucategorie uit van een richtafstand van 1.000 meter. De omgevingsindicator 'Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde gebieden op basis van de hindercontour van 1.000 meter behorende bij VNG-categorie 5.3' is beoordeeld aan de hand van deze richtafstand.

Inmiddels is het uitgangspunt voor de maximale milieucategorie naar beneden bijgesteld van categorie 5.3 naar 5.1. Voor categorie 5.1 geldt een kleinere richtafstand van 500 meter. Hierdoor verandert ook de beoordeling van de geschiktheid van de locatie voor deze omgevingsindicator. In de hiernavolgende tabel worden de verschillen inzichtelijk gemaakt.

Hindercontour	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
1.000 meter (cat.5.3) 2015/2016	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich ongeveer 475 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 7 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich ongeveer 1650 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 45 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1.000 meter bevinden zich geen woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en bijna 30 vrij liggende woningen. Zeeheldenwijk ligt op meer dan 1.000 meter.
500 meter (cat.5.1) 2020	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich 0 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 0 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich ongeveer 35 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 22 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 500 meter bevinden zich 0 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 8 vrij liggende woningen

Door de kleinere richtafstand vallen er ook minder woningen binnen deze contour. Locatie A en B laten de grootste daling zien. In locatie A vallen er helemaal geen woningen meer binnen de richtafstand en in locatie B is sprake van een zeer sterke daling van het aantal woningen, doordat de naastgelegen woonwijk grotendeels buiten de contouren komt te liggen. Locatie C ligt op ruimere afstand van woonconcentraties. De afname van het aantal woningen binnen de richtafstand is hier het kleinst.

Uit de vergelijking van de locaties blijkt dat locatie A op de meeste onderdelen negatief scoorde. Deze nadelen blijven ook in de huidige situatie nog grotendeels relevant. Locatie A is hierdoor nog steeds de minst geschikte locatie voor de ontwikkeling van een maritieme servicehaven.

De verschillen tussen locatie B en C zijn echter, door het verkleinen van de hindercontour, aanzienlijk kleiner geworden. Het aantal woningen binnen de hindercontour nemen in

locatie B af van ruim 1.650 naar ongeveer 60 woningen. In alternatief C neemt dit aantal af van ongeveer 30 naar 8 woningen. Met name het aantal woningen binnen de hindercontour was een belangrijke afweging om te kiezen voor locatie C in plaats van locatie B.

Toch kan nog steeds beargumenteerd worden dat locatie C ten aanzien van het leefklimaat gunstiger is dan locatie B. De gehanteerde richtlijnen voor hindercontouren zijn namelijk niet meer dan een indicatie voor de mate van hinder die acceptabel wordt bevonden. Het betekent niet dat er buiten deze contour geen hinder wordt ervaren. Locatie B kan hierdoor nog steeds voor een grotere groep woningen nadelige gevolgen voor de leefomgeving hebben. Locatie C laat zien dat er ook op ruime afstand (1.000 m) maar weinig woningen liggen die hinder kunnen ondervinden.

Daarnaast geldt dat locatie B en C op de omgevingsindicatoren 'Aansluiting bij bestaande Landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen' en 'Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur' nu gelijkwaardig zijn en locatie C juist uitstekend aansluit op het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, zowel qua infrastructuur als programma. Het bedrijventerrein biedt ruimte voor bedrijven in de maritieme sector die aangetrokken worden door de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur 2015/2016	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten; door de aftakking te verlangen kan ook een dubbele ontsluiting gerealiseerd worden
Ligging ten opzichte van bestaande weg infrastructuur 2020	Deze locatie ligt op meer dan 3 km afstand van de N712, de ontsluitingsweg van Espel.	Deze locatie laat zich eenvoudig op twee plaatsen ontsluiten vanaf de N352 die langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten. Daarnaast wordt het terrein aan de oostkant ontsloten via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, waardoor een dubbele ontsluiting gerealiseerd kan worden
Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen 2015/2016	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als agrarisch land, dat ontwikkeld wordt tot een bedrijventerrein dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk
Aansluiting bij bestaande landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen 2020	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als industrieterrein	Het binnendijkse land wordt ontwikkeld tot een mede haven gerelateerd bedrijventerrein dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van het dorp Urk

De argumenten om te kiezen voor locatie C zijn dus (grotendeels) onverminderd van toepassing.

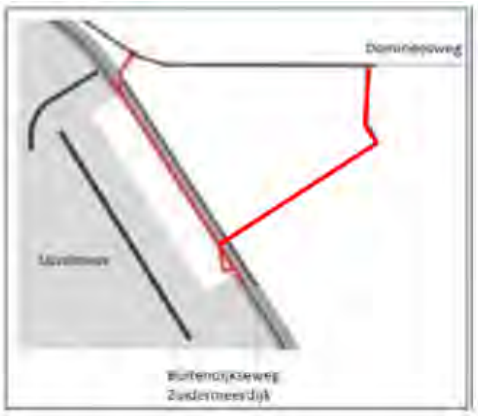
5.1.3.2 Inrichtingsalternatieven

In het kader van het MER zijn voor locatie C twee varianten onderzocht; de L-variant en de U-variant. Onderstaand volgt een nadere toelichting.

L-variant

De L-variant voorziet in ongeveer 1.310 meter kade en kenmerkt zich door één langgerekte kade, parallel aan de bestaande dijk. Het havenbekken is relatief lang, maar steekt slechts

in beperkte mate het open water in. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 2.130 meter.



	L- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 2,5 ha
Golfbreker	Ca. 57.000 m³
Kadelengte	Ca. 1.300 m
Lengte golfbreker	Ca. 2.130 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

Figuur 5.3: L-Variant

U-Variant

De U-variant voorziet in ongeveer 1.400 meter kade en kenmerkt zich door een kade in een U-vorm die compacter is, maar waarbij het havenbekken verder het open water in steekt. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 1.750 meter.

	U- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 1,5 ha
Golfbreker	Ca. 30.900 m³
Kadelengte	Ca. 1.480 m
Lengte golfbreker	Ca. 1.750 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

Figuur 5.4: U-Variant

5.1.4 Procedure

Ten behoeve van de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is een m.e.r.-procedure gestart. Hiertoe is op 11 mei 2020 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Deze notitie heeft samen met de Nota van Uitgangspunten voor het planologisch-juridisch kader zes weken ter inzage gelegen. Tevens zijn de stukken in het kader van het vooroverleg aan de overlegpartners toegestuurd. Daarnaast is de Commissie-m.e.r. op vrijwillige basis gevraagd om advies uit te brengen. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie van m.e.r.- en andere milieuspecialisten.

De Commissie-m.e.r. heeft in juli 2020 advies uitgebracht. In het advies geeft ze aan dat het MER in ieder geval een beschrijving en onderbouwing moet bevatten van:

- Een beschrijving van de aanleiding van het project waarin ook actuele ontwikkelingen zoals de Regio Deal Noordelijk Flevoland zijn verwerkt.
- Een beschrijving van het voorafgaande én huidige besluitvormingstraject, rekening houdend met de kennisachterstand van de nieuwe lezers.
- Een duidelijke omschrijving van de activiteiten van het plan, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase.

- Een beschrijving van de samenhang met het project Port of Urk omdat beide projecten aan elkaar grenzen, zich op dezelfde sector richten en besluitvorming parallel plaatsvindt.
- De bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op hiervoor gevoelige beschermde natuurgebieden (zie bijlage 8) .
- Een vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven met de referentiesituatie.

Voor het vervolg van de procedure is het bijgevoegde milieueffectrapport (MER) opgesteld (zie bijlage 23). In dit MER is onderzocht welke effecten de realisatie van de Maritieme Servicehaven op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken.

De samenvatting van de ontvangen reacties en het advies van de Commissie-m.e.r. en de beantwoording ervan zijn opgenomen in de 'Nota van Beantwoording reacties op NRD en NvU MSNF', die als bijlage 26 bij het Inpassingsplan is gevoegd.

5.1.5 Inpassingsplan en MER

Het inpassingsplan regelt het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van gronden, zoals deze uit de voorkeursvariant blijken. De gewenste ontwikkeling past niet binnen de geldende bestemmingsplannen; daarom is voor het plangebied dit inpassingsplan opgesteld. Zoals hiervoor aangegeven is aan de procedure voor het inpassingsplan een MER-procedure gekoppeld. De procedure van het inpassingsplan en het MER lopen parallel, omdat beide documenten nauw verweven zijn.

5.2 Externe veiligheid

5.2.1 Kader

Met betrekking tot externe veiligheid is het vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water, spoor en buisleidingen) de risicovolle inrichtingen en de aanwezigheid van de windturbines van belang.

5.2.2 Onderzoek

In het kader van het MER is een analyse externe veiligheid uitgevoerd, die ook dient ter onderbouwing van onderhavig inpassingsplan. Deze analyse is als bijlage 4 bijgevoegd. Daarnaast is een QRA uitgevoerd vanwege de windturbines. De QRA is als bijlage 5 bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn hieronder verwoord.

Vervoer gevaarlijkestoffen

Figuur 5.5 geeft een overzicht van de transportroutes gevaarlijke stoffen die in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn. Dit betreffen de N351, de N352, de A6 en een hogedruk aardgastransportleiding van Gasunie. Deze risicobronnen liggen op dusdanige afstand van het plangebied dat het invloedsgebied van een incident met gevaarlijke stoffen niet tot het plangebied reikt. Over het water (Keteldiep) vindt ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaatst. Dit vervoer kent geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour en het invloedsgebied reikt niet tot het plangebied.

Figuur 5.5: Overzicht transportroutes in de omgeving van het plangebied (rood). Bron: Risicokaart

Risicovolleinrichtingen

Uit de gegevens van de Risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied verschillende risicovolle inrichtingen aanwezig zijn. In figuur 5.6 is de ligging van de verschillende inrichtingen (met bijbehorende risicocontouren) weergegeven.

Figuur 5.6: Uitsnede risicokaart risicovolle inrichtingen

Ten noorden van het plangebied bevinden zich aan de Westwal en het Amsteldiep een aantal risicovolle inrichtingen:

- Westwal 1 (Esso): LPG-tankstation. Het plangebied ligt buiten de 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontouren en het invloedsgebied;
- Westwal 2 (N.V. Visafslag Urk): ammoniakkoelinstallatie. Geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied;
- Amsteldiep 2 (Neerlandia Urk B.V.): ammoniakkoelinstallatie. Geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebied.

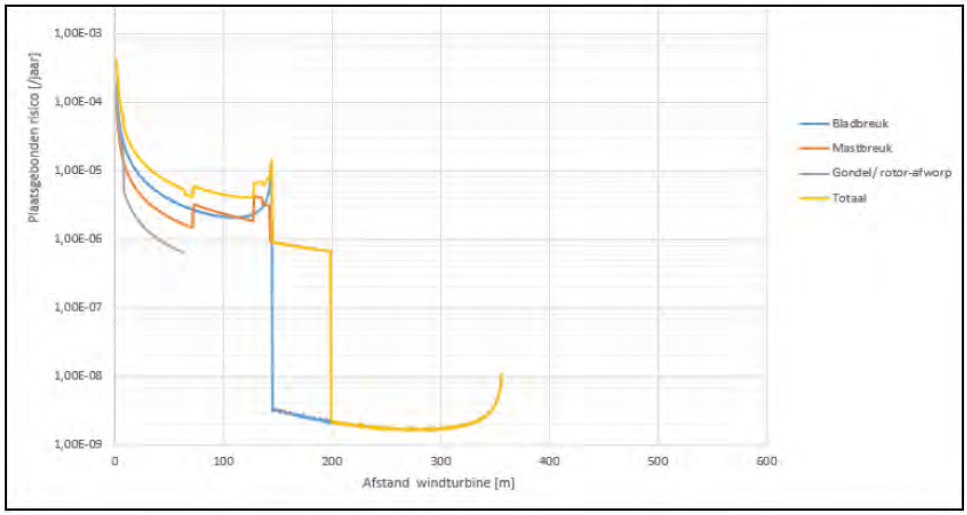
Windturbines

In de huidige situatie bevinden zich meerdere windturbines langs de dijk. De windturbines in het plangebied zijn in 2015/2016 gerealiseerd door verschillende private partijen (verenigd in de Koepel Windenergie Noordoostpolder) en zijn planologisch mogelijk gemaakt in een Inpassingsplan 'Windenergie langs de dijken van de Noordoostpolder (Ministerie van EZ, 2010). Het totale project omvatte vijf verschillende locaties. Als onderdeel van deze ontwikkeling zijn de vijf bestaande turbines op de Zuidermeerdijk gesaneerd.

Nu er objecten geprojecteerd worden nabij de turbines is het relevant om de relevante risicocontouren te onderzoeken. De geplaatste windturbines betreffen het type Enercon E126, met een masthoogte van 135 meter. De rotordiameter bedraagt 126 meter. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de specificaties van de fabrikant, de gebruikte specificaties zijn te vinden in tabel 2.1 van bijlage 4.

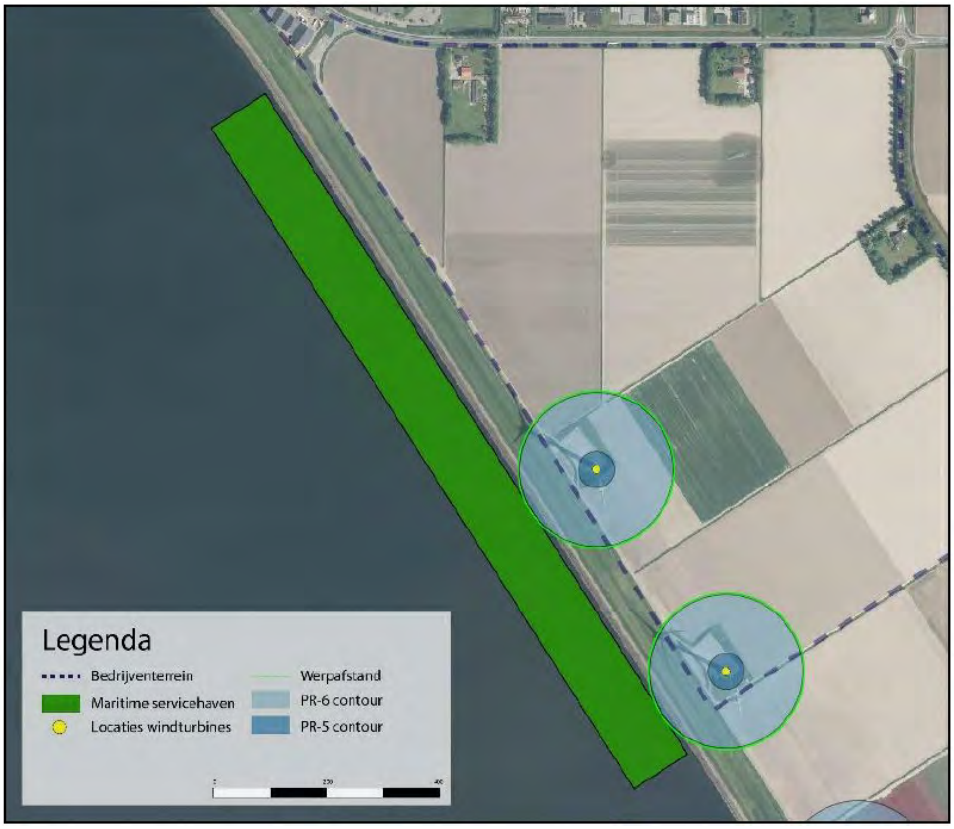
Resultaten risicobeschouwing

Figuur 5.7 geeft de relatie tussen de afstand vanaf de windturbine (in meters) en het risico als gevolg van bladbreuk, mastbreuk of breuk van de gondel/rotor. Hieruit volgt een maximale werpafstand (2x nominaal) van 357 meter. De werpafstand bij nominaal vermogen is 144 meter. De 10-6-contour is 145 meter en de 10-5-contour is 34 meter.



Figuur 5.7: Afstanden vanaf windturbine in relatie tot risicontour Enercon E126

In figuur 5.8 zijn deze contouren geprojecteerd op het plangebied. Daarbij wordt de contour gemeten vanaf de het hart van de turbine. Doordat de exacte coördinaten van de windturbine niet op ruimtelijkeplannen.nl staan, is er gekozen om de locatie te benaderen op basis van de beschikbare gegevens. Mogelijk is sprake van een kleine afwijking met de werkelijkheid.



Figuur 5.8: Locatie PR 10^{-5} en 10^{-6} contour t.o.v. het plangebied

In figuur 5.8 is te zien dat de PR 10-6-contouren voor een zeer beperkt deel over het haventerrein liggen. Dit geeft beperkingen voor de indeling van het gebied. Op basis van het Activiteitenbesluit zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten uitgesloten binnen de PR 10-5-contour. Deze ligt ruim buiten het plangebied. Binnen de PR 10-6-contour zijn enkel beperkt kwetsbare objecten toegestaan. De definitie voor beperkt kwetsbaar en kwetsbaar object wordt gegeven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De PR 10-6-contour is weergegeven op de verbeelding met de aanduiding 'veiligheidszone - windturbine' en in de regels is bepaald dat daar geen kwetsbare objecten zijn toegestaan. Beperkt kwetsbare objecten zijn wel toegestaan. Wat onder kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wordt verstaan is in artikel 1 van de planregels opgenomen. Op deze wijze is de veiligheidszone van de windturbines planologisch juridisch geborgd. Daarbij geldt dat bebouwing alleen is toegestaan binnen het bouwvlak, die geen overlapping kent met de PR-contouren. Op deze wijze wordt door ruimtelijke maatregelen voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan.

Tot slot merken we op dat in het kader van de waterveiligheid een dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de waterkering.

Zelfredzaamheid

Om bij een incident zelfredzaam te zijn moeten burgers en bedrijven op de hoogte zijn van risico's in hun omgeving en een idee hebben wat ze kunnen doen ten tijde van een incident. In het kader van bedrijvigheid gaat het dan om risico inventarisatie en maatregelen in het kader van arbeidsveiligheid.

De veiligheidsregio en gemeente verzorgen vooraf algemene risicocommunicatie. Dit wordt ingevuld met landelijke kanalen als de risicokaart en het voorlichtingsdeel op www.crisis.nl. Bij een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen verzorgen de veiligheidsregio met de gemeente de alarmering en crisiscommunicatie. Middelen hiervoor zijn WAS-sirenes, omroepinstallaties, publieke omroepen (radio, televisie, internet), beschikbare netwerken

(telefoonnetwerken, NL Alert) en de website www.crisis.nl.

Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten uit het effectgebied van een incident. De haven kent in beginsel één ontsluitingsweg in oostelijke richting. Indien die weg niet kan worden gebruikt kan het onderhoudspad van de windturbines in noordelijke richting worden gebruikt als vluchtroute.

Bestrijdbaarheid

Naast het beperken van het effect van incidenten door ruimtelijke maatregelen en zelfredzaamheid biedt de overheid ook hulpverlening door effecten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op, en heeft voldoende capaciteit voor basisbrandweerzorg of om secundaire effecten te bestrijden. Een aantal taken van de brandweer die een grootschalig optreden vergen zijn landelijk georganiseerd. Bijvoorbeeld hulpverlening bij instortingen, scheepsbranden of gevaarlijke stoffen.

De hulpdiensten zijn afhankelijk van twee ruimtelijke randvoorwaarden voor bestrijding van incidenten: bereikbaarheid en bluswater.

Bereikbaarheid

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel wegkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Bij de planuitwerking zal hiervoor in overleg worden getreden met de veiligheidsregio, waarbij de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten de basis is..

Het plangebied kent een tweezijdige bereikbaarheid, te weten vanaf het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk en voor calamiteiten ook vanaf de Domineesweg.

Bluswater

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten over voldoende bluswater beschikken. Bij de nadere uitwerking van het plan wordt dit met de veiligheidsregio besproken, waarbij de Handreiking bluswater brandweer Flevoland het uitgangspunt is. Op voorhand kan gesteld worden dat industriële branden een hoge wateropbrengst vragen. Bij een nadere uitwerking zal er rekening gehouden worden met afdoende bluswatervoorzieningen.

5.2.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

5.3.1 Kader

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijfsactiviteiten op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd (Bedrijven en milieuzonering, 2009). Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen activiteiten milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de

milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 6, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden. In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" (VNG, 2009) is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- categorie 1 grootste afstanden 0 en 10 meter;
- categorie 2 grootste afstand 30 meter;
- categorie 3 grootste afstanden 50 en 100 meter;
- categorie 4 grootste afstanden 200 en 300 meter;
- categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1.000 meter;
- categorie 6 grootste afstand 1.500 meter.

De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Wanneer aan de afstanden wordt voldaan kan worden geconcludeerd dat het aannemelijk is, dat er geen sprake is van hinder. De afstand moet worden gemeten tussen de perceelsgrens van het haventerrein en de dichtstbijzijnde (geprojecteerde) gevel van de woningen.

5.3.2 Onderzoek

Bedrijven milieucategorie 3 tot en met 5.1

Binnen het plangebied zijn volgens de planregels ten eerste bedrijven toegestaan in milieucategorie 3 tot en met 5.1. Deze bedrijven zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 1 van de regels). De afstand die tussen (zwaarste) categorie 5.1 bedrijven en milieugevoelige functies moet worden aangehouden is ten minste 500 meter.

In de omgeving van het plangebied zijn diverse milieugevoelige functies aanwezig. Het gaat daarbij om de bedrijfswoningen bij agrarische bedrijven aan de oostzijde van het plangebied langs de Zuidermeerweg en (bedrijfs)woningen aan de Domineesweg. We merken op dat voor de gronden aan de oostzijde van de MSNF inmiddels het ontwerpbestemmingsplan Port of Urk ter inzage is gelegd, dat de ontwikkeling van een binnendijks bedrijventerrein mogelijk zal maken. Dit plan voorziet niet in nieuwe milieugevoelige functies, waarmee in het inpassingsplan rekening moet worden gehouden.

Omdat het bestemmingsplan voor Port of Urk nog niet in werking is getreden en niet onherroepelijk is, is voor wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering ook getoetst aan de geldende planologische situatie.

De woningen aan de Zuidermeerweg liggen op een afstand van ruim 800 meter van de hier voorgestane havenontwikkeling. Bij deze woningen wordt aan de minimaal aan te houden afstand voldaan. De volgende woningen liggen aan de noord- en zuidzijde van de Domineesweg:

- Domineesweg 29, op circa 305 meter (is inmiddels gesloopt in het kader van de voorgenomen ontwikkeling van Port of Urk);
- Domineesweg 27, op circa 755 meter (ligt op gronden van het bestemmingsplan Port of Urk);
- Domineesweg 32a tot en met 32d, op circa 410 meter;
- Domineesweg 36, op circa 260 meter;
- Domineesweg 36a en 36b, op circa 300 meter

Met uitzondering van de woning op Domineesweg 27 liggen de genoemde woningen op een kortere afstand dan 500 meter. Deze afstand geldt echter bij het omgevingstype 'rustige woonomgeving'. Daarnaast kent de VNG-uitgave het omgevingstype 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied is volgens de VNG-uitgave een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor, zoals winkels,

horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, eveneens tot het omgevingstype ‘gemengd gebied’. Gezien de ligging van de woningen aan de Domineesweg en op een bedrijventerrein, is er voor die woningen sprake van een gemengd gebied.

Wanneer er sprake is van een gemengd gebied kunnen de in de VNG-uitgave genoemde richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd. Aangezien er sprake is van een gemengd gebied geldt, dat er ten opzichte van bedrijven in milieucategorie 5.1 een afstand van ten minste 300 meter moet worden aangehouden. Alle woningen voldoen daaraan, met uitzondering van Domineesweg 36.

Ten aanzien van Domineesweg 36 wordt het volgende gesteld. Uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten van dit inpassingsplan volgt, dat voor de toegestane bedrijven de minimaal aan te houden afstanden voor de aspecten geur, gevaar en stof in een gemengd gebied respectievelijk maximaal 50 meter, 30 meter en 100 meter bedragen. Aan deze afstanden wordt voldaan. Vanuit die aspecten is er derhalve geen hinder te verwachten. Voor het aspect geluid geldt een minimale afstand van 300 meter. Het haventerrein is echter een geluidgezoneerd terrein. Hierbij wordt de omgeving tegen geluidhinder beschermd, doordat met het inpassingsplan een geluidzone wordt vastgelegd, waarbij geldt dat alle bedrijven samen niet meer geluid mogen produceren dan 50 dB op de grens van de geluidzone. Dit is nader beschreven in paragraaf 5.7. De woningen, inclusief Domineesweg 36, liggen buiten deze geluidscontour van 50 dB. Voor wat betreft geluid is er naast stof, gevaar en geur, ook sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Overige bedrijven

Naast de in de staat van bedrijfsactiviteiten genoemde bedrijven zijn op het haventerrein ook de volgende bedrijven toegestaan

1. scheepsbouw: refit (modernisering en herinrichting), nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud. Deze activiteiten zijn genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten of zijn er mee vergelijkbaar. Hiervoor geldt de motivatie zoals hierboven aangegeven. Deze activiteiten zijn planologisch inpasbaar voor wat betreft de aspecten geluid, geur, stof en gevaar.
2. maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden. Deze bedrijven zijn op het haventerrein gevestigd, maar voeren hun activiteiten buiten de haven uit. Er is derhalve geen hinder te verwachten op de omgeving.
3. innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van werkschepen, high end markt van jachten, binnenvaartschepen en vissersschepen. Voor zover de activiteiten van dit soort bedrijven niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn dit 'advieswerkzaamheden' en vergelijkbaar met 'overige zakelijke dienstverlening: kantoren'. Die activiteiten vallen in milieucategorie 1 met een minimaal aan te houden afstand van 10 meter. Deze activiteiten zijn planologisch inpasbaar voor wat betreft de aspecten geluid, geur, stof en gevaar.
4. een loskade ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar en de afvoer van (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven. Het gebruiken van de laad- en loskade valt in de VNG-uitgave onder 'Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart: stukgoederen en wordt beschouwd als een categorie 3.2-activiteit. Hierbij hoort een minimale afstand van 100 meter. Deze activiteiten zijn planologisch inpasbaar voor wat betreft de aspecten geluid, geur, stof en gevaar.
5. een schuilhaven. Een schuilhaven is niet specifiek genoemd in de VNG-uitgave. De effecten ervan zijn daarom vergeleken met 'Jachthavens met diverse voorzieningen'. Dit wordt beschouwd als een categorie 3.1-bedrijf. Hiervoor geldt een minimale afstand van 50 meter. Deze activiteiten zijn planologisch inpasbaar voor wat betreft de

aspecten geluid, geur, stof en gevaar.

5.3.3 Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan ondervindt geen belemmeringen vanuit het aspect 'bedrijven en milieuzonering'.

5.4 Natuur

5.4.1 Kader

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. In de voorliggende Natuurtoets wordt niet ingegaan op de bescherming van houtopstanden, omdat dit niet aan de orde is, aangezien er geen bomen worden gekapt in voorliggend plangebied. Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Dit betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht.

Ruimtelijke plannen, zoals provinciale inpassingsplannen, dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er dient onderzocht te worden of het plan effect heeft op beschermde soorten of beschermde gebieden (Wnb en NNN).Het plan kan worden uitgevoerd als duidelijk is dat het plan niet in strijd is met de Wnb en het beleid van het NNN. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied en de effecten hierop. Dit wordt gedaan op basis van de uitgevoerde Natuurtoets (zie bijlage 6), een effectenbeoordeling met betrekking tot vleermuizen (zie bijlage 10) een Passende Beoordeling (zie bijlage 7) en een Passende Beoordeling met betrekking tot stikstofdepositie (zie bijlage 8)

Beschermde gebieden

Natura 2000

Het plangebied voor de Maritieme Servicehaven is gelegen in Natura 2000 gebied 'IJsselmeer'. De begrenzing van het IJsselmeer is aangegeven in figuur 5.9.

Figuur 5.9: Ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden.

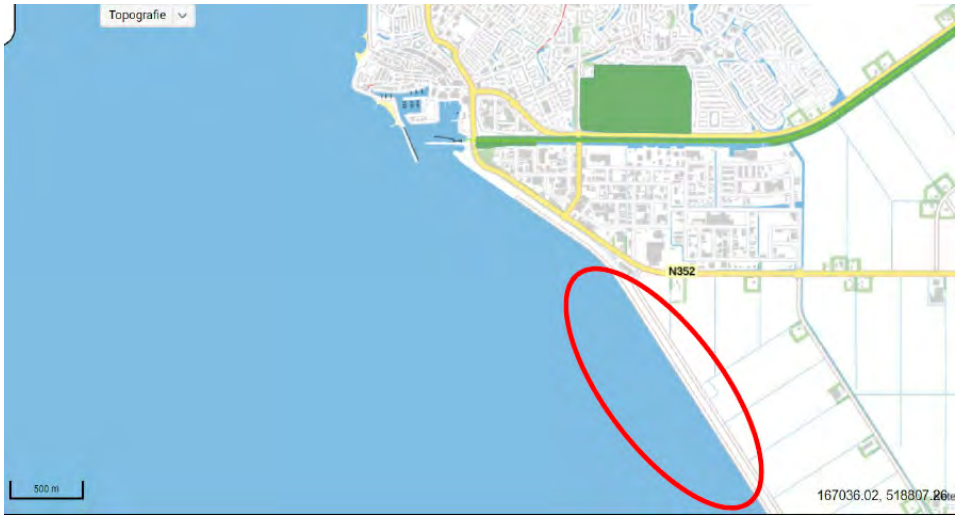
Het plangebied (rood omlijnd) ligt deels in het Natura 2000-gebied IJsselmeer (PDOK in QGIS).

De Wet natuurbescherming (Wnb) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000 gebieden en de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden. Het kan daarbij zowel activiteiten binnen als buiten het betreffende Natura 2000-gebied betreffen. Het regime voor Natura 2000 kent een zogenaamde externe werking, waardoor ook moet worden bezien of activiteiten buiten het Natura 2000-gebied, negatieve effecten kunnen hebben op de daarvoor vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen.

In het kader van de besluitvorming over het PIP is het nodig om te toetsen of het plan in overeenstemming is met de Wet natuurbescherming. Op grond van artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb stelt een bestuursorgaan (i.c. de provinciale staten van de provincie Flevoland) bij het vaststellen van een plan dat niet direct verband houdt met of niet nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8. Op grond van dat artikel (lid 1) dient het bestuursorgaan een passende beoordeling van de gevolgen voor de gebieden, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied. Op grond van artikel 2.8 lid 3 mag het plan alleen worden vastgesteld als het bestuursorgaan uit de passende beoordeling de zekerheid heeft verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

Natuurnetwerk Nederland

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is op circa 1.300 meter ten noordwesten van het plangebied gelegen (figuur 5.10).



Figuur 5.10: Ligging van het NNN (groen gearceerd) ten opzichte van het plangebied (rood omlijnd) (Bron: website Provincie Flevoland).

Voor een nadere beschrijving van het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage 6.

5.4.2 Onderzoek

Hieronder worden de resultaten weergegeven van de uitgevoerde en hierboven genoemde onderzoeken, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland en de soortenbescherming.

Natura 2000

Natuurtoets

Het plangebied ligt in het Natura 2000-gebied de IJsselmeer. Dit gebied is op 23 december 2009 door het ministerie van EZ aangewezen als Natura 2000-gebied. Het gebied is als Vogelrichtlijn- en deels als Habitatrichtlijngebied aangewezen. Aanwijzing tot Natura 2000-gebied vindt plaats op basis van het voorkomen van specifieke soorten en/of habitattypen. Voor deze soorten en habitattypen worden doelen benoemd met betrekking tot aantal, oppervlakte en kwaliteit van het habitat of leefgebied, de zogenaamde instandhoudingsdoelen.

Vanwege de ligging en omvang van het plan ten opzichte van de Natura 2000-gebieden kan er sprake zijn van ruimtebeslag, optische verstoring, geluidsverstoring, lichtverstoring en verstoring door trillingen. Als gevolg van de uitvoering van het plan kunnen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied IJsselmeer optreden. Uit de Natuurtoets volgt, dat niet met zekerheid gesteld kan worden, dat de gebiedsbescherming de uitvoering van het plan niet belemmert. In dat kader is een passende beoordeling uitgevoerd.

Passende beoordeling

Uit een eerste screening in 2016 is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling op voorhand significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten. Daarom is in 2016 een Passende beoordeling uitgevoerd conform de Natuurbeschermingswet 1998 (Antea Group, 2016) in het kader van de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan en het milieueffectrapport voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Deze stukken zijn in juli 2017 gewijzigd vastgesteld door Provinciale Staten. Na de besluitvorming is beroep ingesteld bij de Raad van State door de IJsselmeervereniging. Op 11 december 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) uitspraak gedaan en het besluit van Provinciale Staten van 19 juli 2017 tot vaststelling van het inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ABRvS, ECLI:NL:RVS:2019:1603), waardoor bij de vaststelling van een inpassingsplan niet kan worden verwezen naar de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021.

Naar aanleiding van de uitspraak van 11 december 2019 heeft de provincie Flevoland besloten om het PIP MSFN opnieuw in procedure te brengen en actualiseert daarvoor het inpassingsplan, de plan-MER en de onderzoeken. Het bijgevoegde rapport (bijlage 7) betreft een actualisatie van de Passende Beoordeling uit 2016 conform de Wet natuurbescherming (Wnb) op basis van de meest actuele vogeltelgegevens. In deze rapportage is ook de aanvullende informatie uit de memo, die in het kader van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is opgesteld (Antea Group, 2017), toegevoegd. De effecten van stikstofdepositie zijn in een aparte rapportage getoetst (zie bijlage 8).

Op basis van de nadere analyse van mogelijke storingsfactoren en de mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelen luidt de conclusie als volgt:

Gezien het huidige gedrag van de rustende, ruiende, foeragerende watervogels in het zuidelijk deel van het IJsselmeer leidt de aanleg en het gebruik van geplande Servicehaven niet tot een wezenlijk ander gedrag van de aanwezige watervogels zodat de populatieomvang niet in het geding is. Los van het aspect stikstof, welke in een afzonderlijke rapportage zal worden getoetst, is er met zekerheid geen sprake van een significant negatief effect op het Natura 2000-gebied IJsselmeer door de bouw, de aanwezigheid en het gebruik van de Maritieme Servicehaven (beide varianten). Deze conclusie is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- de enige mogelijke storingsfactoren zijn ruimtebeslag, verstoring (geluid, optische verstoring en trillingen), vertroebeling (tijdelijk en lokaal) en stikstofdepositie;

- het plangebied is ongeschikt als leefgebied voor een groot aantal soorten;
- van de soorten die voorkomen; komen er enkele in zeer lage aantallen voor en andere soorten komen in aantallen voor die hoger zijn dan de instandhoudingsdoelstelling waarbij het plan de instandhoudingsdoelstelling niet in gevaar brengt;
- de behoudoelstelling voor omvang en kwaliteit en populatie voor de meervleermuis wordt niet belemmerd, omdat maatregelen genomen worden om het cumulatieve verstorend effect (van reeds aanwezige windpark, MSNF en Port of Urk) te beperken zodat de migratieroute tussen zomer- en winterverblijven, belangrijk voor de populatie meervleermuizen dat foerageert in het IJsselmeer, in stand blijft (zie bijlage 10).
- de behouddoelstelling voor omvang en kwaliteit voor kuifeend, brilduider, tafeleend, meerkoet, wilde eend, aalscholver en visdief wordt niet belemmerd door de geringe omvang van het plangebied en van het verstoord gebied, het behoud van de rust in de belangrijkste (rui)gebieden en het positieve effect van de strekdammen op de foerageer- en rustfunctie;
- de uitbreidingsdoelstelling voor omvang en kwaliteit voor de fuut, nonnetje, grote zaagbek en dwergmeeuw wordt niet belemmerd door de geringe omvang van het plangebied, het behoud van de rust in de belangrijkste (rui)gebieden en het positieve effect van de strekdammen op de foerageerfunctie;
- het cumulatieonderzoek leidt niet tot het ontstaan van significant negatieve effecten.

Stikstof

Stikstofdepositie onderzoek

Uit het stikstofdepositieonderzoek (bijlage 1 bij de passende beoordeling stikstof, die als bijlage 8 is bijgevoegd) volgt, dat tijdens de realisatiefase (aanlegfase en bouwfase) van het project er tijdens de werkzaamheden tijdelijke toenamen zijn van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten. Na de realisatiefase is er in de gebruiksfase ook een toename van de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten ten gevolge van het project.

Aangezien er een toename hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar is berekend, is er voor het project mogelijk sprake van een vergunningplicht Wet natuurbescherming. Een vergunning is niet nodig als een verslechtering van habitattypen of leefgebieden van soorten volledig uitgesloten kan worden in een ecologische beoordeling. In dat kader is een passende beoordeling uitgevoerd (zie bijlage 8).

Passende beoordeling stikstofdepositie

Hieronder is de conclusie van de passende beoordeling stikstofdepositie weergegeven. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 8

Het voorgenomen plan voor de aanleg en het gebruik van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) leidt niet tot een zodanige toename aan stikstofdepositie dat hierdoor sprake is van significante gevolgen voor de kwaliteit van kwalificerende habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen.

- Voor een deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt, dat de kritische depositiewaarde (KDW) niet wordt overschreden door de achtergronddepositie.
- Voor een ander deel van de habitattypen en/of leefgebieden van soorten geldt. dat uit de meest recente gebiedsanalyses blijkt, dat de kwaliteit van de betreffende habitattypen en/of leefgebieden van soorten goed is, ondanks een overschrijding van de KDW. Stikstofdepositie vormt daardoor geen knelpunt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.
- Voor een aantal habitattypen en leefgebieden binnen de in voorliggende passende beoordeling besproken Natura 2000-gebieden geldt, dat de KDW wordt overschreden,

de kwaliteit momenteel niet goed is en stikstofdepositie in beginsel een knelpunt vormt voor de kwaliteit van het betreffende habitattype en/of leefgebied. Ten aanzien van deze habitattypen en leefgebieden is gekeken of het berekende projecteffect zodanig groot is, dat hierdoor merkbare significante gevolgen voor de kwaliteit van het betreffende habitattype of kwalificerende soort(en) binnen een leefgebied kunnen optreden. Uit de ecologische analyse blijkt dat dit niet het geval is. Het berekende maximale projecteffect is verwaarloosbaar (maximaal 0,02 N/ha/jr). Ecologisch gezien, zijn er geen aantoonbare verschillen in de kwaliteit van de betreffende habitattypen. Er is in de betreffende Natura 2000-gebieden geen sprake van zodanige omstandigheden dat een verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie in de range van 0-0,02 mol N/ha/jr alsnog zou kunnen leiden tot in ecologische zin aantoonbare significante gevolgen voor de kwaliteit van het habitattype en/of leefgebied. Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en leefgebieden van soorten wordt, ondanks de verwaarloosbare toename aan stikstofdepositie, nog steeds mogelijk geacht.

Geconcludeerd wordt dat het voorgenomen plan, ook in combinatie met andere projecten, niet zal leiden tot significante gevolgen voor de kwaliteit van habitattypen en/of kwalificerende soorten van leefgebieden binnen de in voorliggende passende beoordeling stikstof besproken Natura 2000-gebieden.

Natuurnetwerk Nederland

Voor wat betreft de NNN is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. In het kader van de MER-procedure is ook gekeken naar mogelijke indirecte aantasting van het NNN. Er bevindt zich geen NNN binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. In de omgeving van het plangebied liggen wel NNN-gebieden. Ook significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt circa 1.300 meter ten noordwesten van het plangebied. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op de directe omgeving van het plangebied. Vanuit dit oogpunt zijn er voor NNN geen belemmeringen. Het NNN-beleid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

Soortenbescherming

Uit de Natuurtoets (bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek) is gebleken dat (het leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels;
- Vleermuizen: meervleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, tweekleurige vleermuis, watervleermuis (aanwezig belangrijk leefgebied); de kleine dwergvleermuis en de watervleermuis zijn in dermate lage aantallen waargenomen dat er geen sprake is van belangrijke gebiedsfuncties voor deze soorten;
- Otter;
- Amfibieën (rugstreeppad).

In tabel 5.1 is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Is er sprake van een overtreding?	Is een ontheffing noodzakelijk	Is het plan uitvoerbaar?	Aandachtspunten vervolgfase
Algemene broedvogels	Ja Er kunnen broedgevallen binnen het plangebied, zoals op de grasdijk en in de watergangen, voorkomen	*Nee*	*Nee, mits gewerkt wordt buiten broedseizoen*	*Ja*	*Uitvoeren werkzaamheden buiten her broedseizoen*
Vleermuizen	Ja Vliegroutes en foerageergebied aanwezig.	*Ja*	*Ja*	*Ja, onder voorwaarden voor mitigatie van effecten*	
Otter	Het plangebied vormt suboptimaal leefgebied	*Nee*	*Nee*	*Ja*	*Voorstel maatregel ontsnippering kruising watergang met toegangs-wegen*
Amfibieën (rugstreeppad)	Nee	*Nee*	*Nee*	*Rekening houden met de rugstreeppad in de uitvoeringsfase*	

De maatregelen zoals genoemd bij algemene broedvogels en otter worden genomen. Het inpassingsplan is daarmee uitvoerbaar voor wat betreft de Wnb.

Uit de natuurtoets (bijlage 6) en het vleermuisonderzoek (bijlage 9) volgt dat de ontwikkeling van de MSNF effect kan hebben op de functionele leefomgeving van vleermuizen. Het gaat om de volgende aspecten:

- Vliegroutes (pendelende vliegroutes tussen kolonies en foerageergebied)
- Foerageergebied (waaronder jachtroutes)
- Migratie (routes tussen zomer- en winterkwartier over grote afstanden

In dat kader is er een effectbeoordeling uitgevoerd (zie bijlage 10), waarvan de resultaten hieronder worden samengevat

Effectbeoordeling vleermuizen

Op de locatie van de MSNF zijn geen bomen of gebouwen aanwezig. Er zijn zodoende geen verblijfplaatsen van vleermuizen te verwachten. Vleermuisactiviteit beperkt zich in het plangebied zodoende tot:

- Foerageren boven de dijk, oever of het IJsselmeer.
- Pendelen tussen foerageergebied en verblijfplaatsen in bebouwing en/of bomen.
- Seizoensmigratie over grotere afstanden (van en naar paargebieden/winterkwartieren).

Voor wat betreft de effecten wordt het volgende geconcludeerd.

Door lichtuitstraling op het water langs de Zuidermeerdijk kunnen jagende en pendelende meervleermuizen verstoord worden. Het effect treedt naar verwachting slechts gedurende een deel van het actieve seizoen op en betreft een betrekkelijk gering aantal dieren (10-15). Negatieve effecten op de bruikbaarheid van de vliegroute van meervleermuis zijn een

overtreding van de Wet natuurbescherming. De staat van instandhouding van de soort is ongunstig en wordt mede bedreigd door lichtvervuiling. Als effecten niet kunnen worden opgeheven door mitigatie, dan geldt een ontheffingsplicht.

Als gevolg van lichtuitstraling en fysieke barrièrewerking zijn op de andere migrerende vleermuissoorten geen directe negatieve effecten te verwachten. Naar verwachting wijken ze hooguit over korte afstand van hun lijn af maar vervolgen ze hun weg zonder significante hinder of schade. Wel kan het gebeuren dat ze door het afwijken van de lijn binnen bereik van de rotors van de windmolens komen. Hierdoor is voor rosse vleermuis en tweekleurige vleermuis extra sterfte te verwachten. Voor ruige dwergvleermuis en gewone dwergvleermuis kan dit eveneens niet uitgesloten worden. Als een omvliegende vleermuis omkomt als gevolg van een aanvaring met een wiek (of het verschijnsel barotrauma, waarbij de vleermuis gewond raakt door de sterke onderdruk in het zog van de wiek) is dat niet direct het gevolg van een menselijke handeling (bijvoorbeeld 'doden') en geen overtreding van de verbodsartikelen uit de Wet natuurbescherming. Dit effect (additionele sterfte) wordt wel gezien als een overtreding, wanneer dit vaker dan incidenteel optreedt. In de praktijk wordt veelal gebruik gemaakt van de 1%-norm. Die beschrijft dat de additionele sterfte als gevolg van een initiatief niet groter mag zijn dan 1% van de jaarlijkse natuurlijke sterfte. Het is echter in deze fase onmogelijk om de precieze omvang van de additionele schade te bepalen. Daarmee is ook niet te toetsen wat de impact op de gunstige staat van instandhouding van de diverse vleermuissoorten is.

Voorafgaand aan de aanleg van het windmolenpark (86 molens, waarvan er 8 langs de Zuidermeerdijk staan) zijn de effecten op vleermuizen getoetst. Voor wat betreft de effecten op vleermuizen blijkt dat diverse vleermuizensoorten in de Noordoostpolder voorkomen die in aanvaring kunnen komen met de windturbines. Het gaat dan vooral om de windturbines op land, aangezien op de locaties van de windturbines op het IJsselmeer nauwelijks tot geen vleermuizen zijn aangetroffen die op rotorhoogte vliegen. De onderzoekers geven aan dat het niet mogelijk is effecten helemaal uit te sluiten tijdens een jaarlijkse trekperiode bij specifieke (nader te bepalen) weersomstandigheden. Zij bevelen dan ook aan om onderzoek te doen naar mogelijke aanvaringen in de exploitatiefase. Dan kan bepaald worden wat de omvang van de effecten is en kunnen ook maatregelen worden genomen, zoals stilstandvoorziening tijdens bepaalde (weers-)omstandigheden waarin vleermuizen actief zijn. Deze aanbeveling is overgenomen. Tijdens de aanleg en na realisatie van de windturbines vindt monitoring plaats. In de exploitatieovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de wijze van monitoren (Rijksoverheid, 2010). De monitoring loopt en heeft veel waarnemingen van passerende vleermuizen maar ook van windmolenslachtoffers opgeleverd (Klop et al, 2019). Het is dus te verwachten dat eventuele negatieve effecten als gevolg van de aanwezigheid en exploitatie van de windmolens duidelijk worden. Vervolgens worden negatieve effecten (indien mogelijk) gemitigeerd. Pas dan is duidelijk welke negatieve effecten de windmolens hebben op de trekroute en kan een betrouwbare inschatting worden gemaakt van de cumulatieve effecten van de havenontwikkeling.

Dit geldt niet als (door mitigatie) kan worden voorkomen dat er uitwijkgedrag optreedt of als blijkt dat er geen sprake is van uitwijkgedrag. Voordat een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) kan worden vastgesteld cq verleend, dient derhalve zeker te zijn dat er geen sprake is van situaties die negatieve effecten hebben op beschermde soorten. Daarom is ingezet op mitigatie; door in te zetten op adequate verzachtende maatregelen worden negatieve effecten voorkomen.

Mitigatie

Zoals hierboven beschreven kunnen negatieve effecten als gevolg van lichtverstrooiing op jacht- en vliegroutes van meervleermuis en migratieroutes van ruige en gewone dwergvleermuis, tweekleurige en rosse vleermuis zónder mitigatie niet worden uitgesloten. Uit voorzorg worden daarom maatregelen genomen om lichtverstrooiing vanuit MSNF

drastisch te beperken (mitigatie van effecten) door het terrein natuurinclusief te ontwerpen en in te richten.

De maatregel die wordt voorgeschreven is de realisatie van een donkere corridor tussen de dijk én het voorkomen van lichtstoring op vliegroutes en foerageergebied. Dit wordt in de planregels van het PIP op de volgende wijze voorgeschreven:

Als strijdig gebruik wordt omschreven:

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend: het plaatsen van verlichting op gronden en/of aan bouwwerken waardoor de aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied wezenlijk worden verstoord'

Deze regel dekt de verplichting dat de migratieroute, de vliegroute (de donkere corridor tussen de dijk en de lichtafschermende voorziening) en het foerageergebied (van Meervleermuizen boven het aangrenzende water) gevrijwaard blijven van directe lichtinval en dat uitstraling zoveel mogelijk voorkomen wordt.

Verder wordt het volgende in het PIP opgenomen als voorwaardelijke verplichting:

'Het gebruik van gronden en bouwwerken op een bouwperceel is slechts toegestaan indien:

a. ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' een lichtafschermende voorziening is gerealiseerd en in stand wordt gehouden van minimaal 4 meter hoog;
b. In de afscherming mogen openingen zitten ten behoeve van de bereikbaarheid van de bedrijfspercelen. Per perceel zijn maximaal twee onderbrekingen toegestaan, waarbij geldt dat het totaal aantal onderbrekingen niet meer mag bedragen dan 20;
c. de maximale lengte van een onderbreking wordt bepaald door de volgende formule: (6 x de breedte bedrijfsperceel (meters) / 50), waarbij per onderbreking een maximum geldt van 12 meter;
d. op de gronden met de bestemming Verkeer mag geen nieuwe verlichting worden gerealiseerd, met uitzondering van:
    1. dynamische straatverlichting in de weg met vleermuisvriendelijke lichtkleuren die weer uitschakelt nadat voertuigen gepasseerd zijn;
    2. lage lichtbronnen die alleen heel lokaal de grond beschijnen;
    3. wegdekreflectoren.

De lichtafschermende voorziening uit punt 1 mag uit een scherm, een bekleed hek, een bomenrij, een windsingel van bomen, een begroeid raster of een gelijkwaardige oplossing besaan. Voor een lichtwerende voorziening wordt een hoogte van tenminste vier meter (hoger is beter) effectief en aanvaardbaar geacht. Met dynamische verlichting wordt bedoeld dat de verlichting weer uitschakelt nadat voertuigen gepasseerd zijn. Andere opties zijn lage lichtbronnen die alleen heel lokaal de grond beschijnen of wegdekreflectoren.

Conclusie lichtverstrooiing ná mitigatie

Meervleermuis

Geadviseerd wordt om een lichtplan op te stellen voor MSNF en vervolgens nader te onderzoeken (modelleren) welke lichtuitstraling dit heeft op de vlieg- en jachtroutes in de luwe zone aan lijzijde van de Zuidermeerdijk. Vervolgens moet onderzocht worden of door natuurinclusief ontwerpen voldoende verzachting van de effecten (mitigatie) kan worden bereikt. Met de uitkomsten kan een deskundige op vleermuisgebied inschatten of de onvermijdelijke lichtuitstraling belangrijke verstoring van Meervleermuis met zich meebrengt. Indien dat niet het geval is, wordt de gunstige staat van instandhouding van de lokaal jagende en passerende Meervleermuis niet aangetast als gevolg van de havenaanleg.

Voor de vaststelling van het PIP vormen de genoemde planregels voldoende waarborg.

Migratie van migrerende vleermuizen

Wanneer een donkere corridor wordt ingericht tussen MSNF en de dijk kunnen migrerende

vleermuizen (waaronder ook meervleermuizen op trek) hun weg vervolgen zonder daarbij recht op lichtbronnen af te moeten vliegen. De vleermuizen kunnen dan ongehinderd doorvliegen en hoeven niet uit te wijken. Ze lopen dan ook geen verhoogd risico om in de aanvaringszone van de windmolens te belanden. De gunstige staat van instandhouding wordt, wanneer deze mitigerende maatregel wordt toegepast, niet aangetast als gevolg van de havenaanleg.

Voor de vaststelling van het PIP vormen ook hier de genoemde regels voldoende waarborgen.

5.4.3 Conclusie

- De NNN vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit inpassingsplan.
- De soortenbescherming vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan vanwege de voorgeschreven mitigerende maatregelen. Daarnaast worden de maatregelen ter bescherming van de algemene broedvogels en otter genomen.
- Natura 2000-gebied: Er is geen sprake van een significant negatief effect op het Natura 2000-gebieden door de realisatie, aanwezigheid en gebruik van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

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

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in ‘Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen’ van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

a. er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
b. het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. het besluit draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10);
d. het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB’s) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit Gevoelige bestemmingen.

Flevoland heeft in 2020, samen met acht andere provincies en ruim 35 gemeenten, het Schone Lucht-akkoord (SLA) getekend. Het doel van het akkoord is om in 2030 50% gezondheidswinst door schonere lucht ten opzichte van 2016 te behalen. Het Schone Lucht-Akkoord betekent dat mensen langer en gezonder en met meer kwaliteit leven. Concreet gaat het Schone Lucht-Akkoord om een vermindering van de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxiden door wegverkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Provincies die meedoen verplichten zich jaarlijks de voortgang te laten zien. Het Schone Lucht-Akkoord bouwt verder op bestaand beleid, zoals het klimaatakkoord en de stikstofaanpak. Per provincie en gemeente zijn (aanvullende) decentrale uitvoeringsplannen opgesteld met in totaal miljoenen aan investeringen. De investeringen zijn met name gericht op projecten en pilots die concreet bijdragen aan gezondheidswinst door schonere lucht. Voor de diverse projecten worden vanuit het Rijk, via de Regeling specifieke uitkering

Schone Lucht Akkoord' subsidies met co-financiering beschikbaar gesteld.

De provincie Flevoland heeft als ambitie gesteld minimaal te willen voldoen aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. Bij projecten waar deze waarden nog niet worden gehaald zal met aanvullende maatregelen vanuit het SLA getracht worden hieraan te voldoen.

5.5.2 Onderzoek

In het kader het inpassingsplan is een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd (zie bijlage 11). Hierbij is rekening gehouden met alle bij de inrichting behorende bedrijfsactiviteiten. De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn uitgerekend en getoetst ter plaatse van de relevante beoordelingslocaties in de directe omgeving.

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd, dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffend punt te toetsen grenswaarden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

5.5.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt het geen belemmering voor de uitvoering van het plan

5.6 Water

5.6.1 Kader

De watertoets, zoals deze in het kader van ruimtelijke plannen dient te worden uitgevoerd is het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. De watertoets vormt de verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. In dit kader worden dan ook alle relevante waterhuishoudkundige aspecten meegenomen in onderhavig plan.

5.6.2 Onderzoek

Waterveiligheid

Zuidermeerdijk

De belangrijkste waterkering in het plangebied is de Zuidermeerdijk. De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering van een hoogte die varieert van ca. NAP + 4,50 m tot NAP + 4,80 m en is in beheer bij het waterschap Zuiderzeeland.

Aan de binnenzijde van de dijk ligt een onderhoudspad voor de windturbines. Aan de buitenzijde van de dijk is een onderhoudsweg aanwezig die tevens dienst doet als fietspad (de Buitendijkseweg). Het onderhoudspad is openbaar toegankelijk voor fietsers en wandelaars.

De huidig geldende overstromingskansnorm van 1:1000 is een ondergrensnorm. Met het Wettelijk beoordeling instrumentarium is vastgesteld, dat de primaire waterkering waar de ontwikkeling van Servicehaven is beoogd niet aan de waterveiligheidsnorm voldoet. Na de conformiteitstoets van het ILT is dit deel van het normtraject 7-2 als meekoppelkans aangemeld bij het HWBP.

Voor alle activiteiten in en nabij de waterkering (kernzone en beschermingszones) geldt, dat een keurontheffing aangevraagd dient te worden. De belangrijkste voorwaarde bij de toetsing van de aanvraag is dat het waterkeringbelang niet in het geding mag komen. Indien dit het geval is, wordt de ontheffing niet verleend.

Als gevolg van de aanleg van de Servicehaven blijft de bestaande primaire waterkering in stand. Mogelijk biedt het haventerrein en de golfbreker zelfs meer veiligheid voor de dijk. Er worden met Rijkswaterstaat en het waterschap maatwerkafspraken gemaakt met betrekking tot de waterkering. Deze worden in het ontwerp toegepast. Een en ander dient tevens te voldoen aan de Waterwet, op grond waarvan een vergunning moet worden aangevraagd.

Invloed van de aanleg van de vaargeul naar de haven op de veiligheid van de waterkering

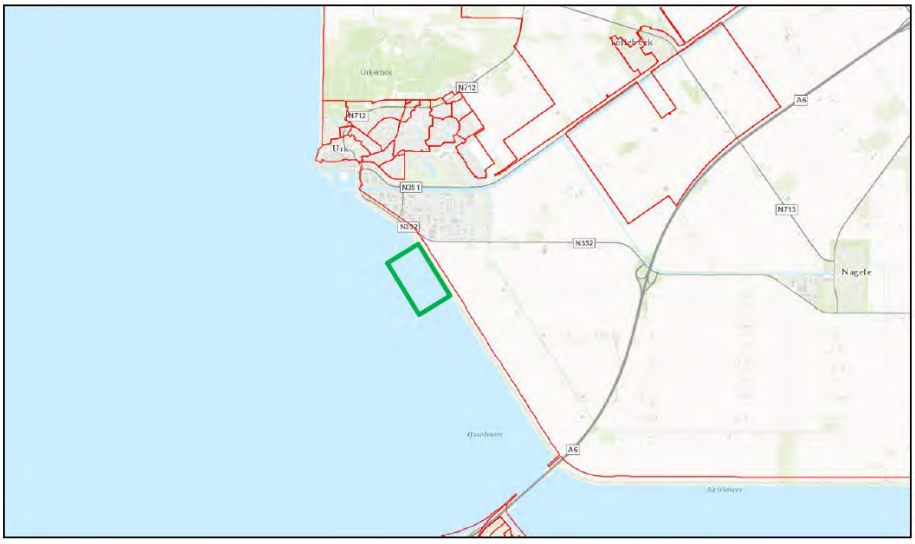
Door de aanleg van de vaargeulen naar de haven wordt de ondoorlatende laag deels gebaggerd. Hierdoor kan het kwelbezwaar en de stijghoogte onder en achter de waterkering toenemen. Uit de uitgevoerde geohydrologische studie (zie bijlage 17) blijkt, dat er voldoende dikte van het ondoorlatende lagenpakket overblijft, waardoor de stijghoogte onder de waterkering niet of nauwelijks toeneemt. Hierbij is van belang, dat tijdens de uitvoering de ondoorlatende laag niet tijdelijk wordt verwijderd (omputten). Indien wordt voorzien dat de ondoorlatende laag tijdelijk verwijderd of minder dik wordt dan aangenomen in de geohydrologische studie, dient in de ontwerpfase aanvullend onderzoek naar de effecten op kwel- en stijghoogte te worden uitgevoerd. Voor de aanleg van een vaargeul is een Ontgrondingsvergunning nodig. Dit is een aparte procedure.

Oppervlaktewater

Waterkwantiteit buitendijks

Een groot deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het IJsselmeer. Dit waterlichaam heeft een functie voor zowel drinkwater en waterberging als voor transport, recreatie en natuur.

Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m een winterstreefpeil van NAP -0,40 m. In figuur 5.11 zijn de peilgebieden in de Flevopolder in de omgeving van het plangebied weergegeven. De omgeving van het plangebied is onderdeel van de lage afdeling (laag peilgebied) van de Noordoostpolder. Hier wordt een vast waterpeil van NAP -5,70 m gehandhaafd.



Figuur 5.11: Peilgebieden in omgeving plangebied (bron: Waterschap Zuiderzeeland), rode lijnen geven begrenzing peilgebieden aan en het groene kader het plangebied.

Bij het peilbeheer wordt rekening gehouden met de weersverwachting en de aanvoer van water uit de rivieren om piekafvoeren op te kunnen vangen en om extra water vast te kunnen houden als een droge periode worden verwacht. Overtollig water wordt onder andere afgevoerd via de spuisluizen bij Kornwerderzand en Den Oever.

Geconcludeerd wordt, dat de ontgronding geen significant effect zal hebben op de grondwaterstanden en stijghoogtes. Deze conclusie is gebaseerd op het geohydrologisch rapport (bijlage 17). In het geohydrologische rapport zijn alleen de L- en U-variant getoetst. In het kader van de ontgrondingenvergunning zal ook de voorkeursvariant getoetst moeten worden. Het waterschap adviseert Rijkswaterstaat in dit kader over de binnendijkse geohydrologische gevolgen.

Rijkswaterstaat werkt samen met de provincies Fryslân en Noord-Holland en de gemeenten Sudwest Fryslân, Hollands Kroon en Harlingen aan het versterken en vernieuwen van de Afsluitdijk. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de verbetering van de veiligheid en de vergroting van de afvoercapaciteit. De regio verwezenlijkt de ambities op het gebied van duurzame energie, ecologie, recreatie, toerisme en ruimtelijke kwaliteit. Samen zorgen Rijk en regio voor een veilige, duurzame, aantrekkelijke en toekomstbestendige dijk. In dat kader maakt Rijkswaterstaat de Afsluitdijk overslagbestendig, er worden pompen geplaatst in het bestaande spuicomplex van Den Oever en de sluizen worden versterkt.

Waterkwantiteit binnendijks

In het kader van de binnendijkse verharding (ontsluitingsweg via Port of Urk) geldt een eis dat de toename in verharding wordt gecompenseerd door 60 mm waterberging per m2 verharding. Aanvullend wordt de plansituatie getoetst voor een situatie waarbij een bui valt die 1 maal per 100 jaar wordt verwacht. Bij deze bui mag als gevolg van de ontwikkelingen geen inundatie vanuit het watersysteem optreden naar bebouwd gebied en wegen.

De ontsluitingsweg van de MSNF is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein, dat 18 februari 2021 is vastgesteld. In dat plan is rekening gehouden met compensatie, waarbij ervan is uitgegaan dat bij ontwikkelingen met een toename aan verharding groter dan 25 hectare het waterschap voorschrijft dat er een maatwerkberekening wordt uitgevoerd om de watercompensatie vast te stellen. In de bestemmingsplanfase was het nog niet mogelijk om deze berekening uit te voeren, daarom is op basis van de oppervlakten van de stedenbouwkundige tekening op hoofdlijnen, een bergingsberekening gemaakt op basis van de bergingsnorm van 5,5% over de netto toename aan verharding binnen peilgebied Lage afdeling, welke geldt voor ontwikkelingen met een verhardingstoename van minder dan 25 hectare. Hieruit volgt een benodigde compensatie van circa 5,4 hectare. In het ontwerp van Port of Urk is voorzien in 6,0 hectare aan water, waarmee er voldaan wordt aan de compensatieopgave.

Waterkwaliteit binnendijks

Huidige waterkwaliteitssituatie

Voor alle KRW-waterlichamen is de waterkwaliteit beoordeeld aan de hand van de chemische- en ecologische doelstellingen met een prognose voor de jaren 2021 en 2027. Deze worden weergegeven in factsheets die openbaar beschikbaar zijn gesteld door Rijkswaterstaat en te vinden zijn op het waterkwaliteitsportaal. Het IJselmeer is aangewezen als KRW-waterlichaam, bekend als KRW-waterlichaam 'NL92_IJSSELMEER', KRW-doeltype: M21.

Het onderdeel ecologie:

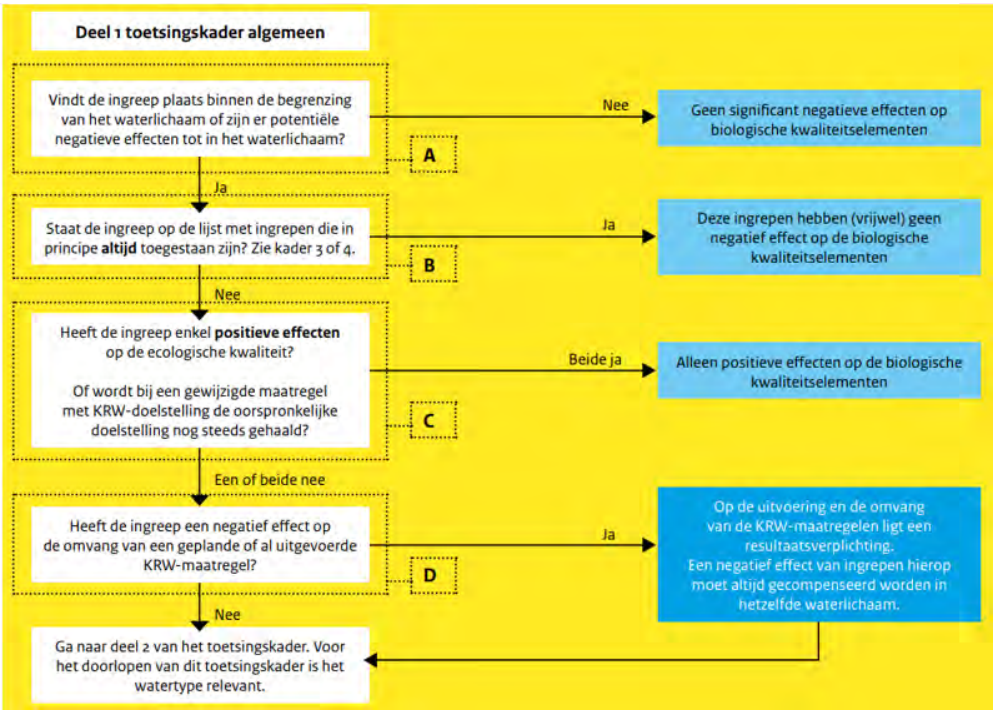
- biologie totaal scoort een matige beoordeling op vis en fytoplankton;
- fysisch-chemische scoort matig door hoge gehalte aan stikstof;
- specifieke verontreinigende stoffen scoort een niet voldoende door hoge concentraties seleen, uranium en zink.

Het onderdeel chemie:

- Ubiquitaire stoffen scoort een niet voldoende door hoge concentraties kwik;
- Niet-Ubiquitaire stoffen scoort een voldoende.

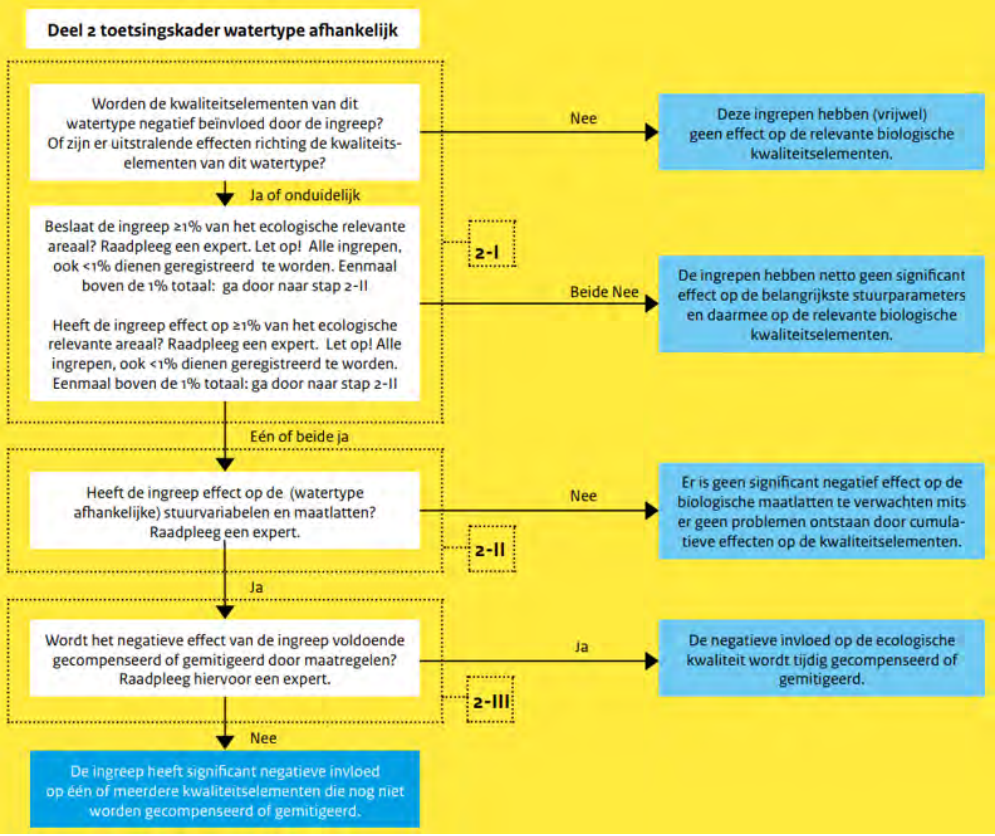
Plansituatie

De voorgenomen activiteiten met betrekking tot de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland hebben invloed op de waterkwaliteit. De effecten zijn getoetst volgens het 'Toetsingskader waterkwaliteit'. Deze bestaat uit een stapsgewijze beoordeling met een algemeen deel en een watertype-specifiek deel. Het algemene deel van het toetsingskader bestaat uit een beslisschema (figuur 5.12).



Figuur 5.12: Beslisschema ecologie (algemeen) uit het Toetsingskader waterkwaliteit

De voorgenomen activiteiten met betrekking tot de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland heeft mogelijk negatieve effecten op de ecologische doelstellingen van het waterlichaam. Uit het beslisschema volgt dat een toetsing volgens deel 2 nodig is (Figuur 5.13) van het toetsingskader waterkwaliteit.



Figuur 5.13: Beslisschema ecologie (watertype-specifiek) uit het Toetsingskader waterkwaliteit

Met behulp van een GIS-analyse is beoordeeld hoeveel ecologisch relevant areaal binnen het plangebied is gelegen. Zowel de ingreep als het effect is kleiner dan 0,0% op het ecologisch relevant areaal. Uit het beslisschema volgt dat 'de ingrepen netto geen significant effect hebben op de belangrijkste stuurparameters en daarmee op de relevante biologische kwaliteitselementen'.

De effecten op de afzonderlijke kwaliteitselementen staan hieronder beschreven.

Vertroebeling IJsselmeer

In de aanlegfase kan als gevolg van het ontgraven van de vaargeul en haven in het IJsselmeer tijdelijk vertroebeling van het water optreden door opwerveling van het slib. Dit kan negatief uitpakken voor de aanwezige ecologische waarden. Dit is enigszins negatief beoordeeld. Gezien de weidsheid van het IJsselmeer kan worden aangenomen, dat het water nabij Urk niet tot zeer langzaam stroomt. De opwerveling van slib wordt alleen veroorzaakt in de aanlegfase, waardoor dit een tijdelijke situatie betreft. De meeste vertroebeling zal binnen enkele uren neerslaan in de directe omgeving van de vaargeul of haven. Het slechte doorzicht, het snelle neerslaan van het zwevend stof in combinatie met de strikte richtlijnen die gehanteerd worden bij werkzaamheden met als doel om opwerveling van het slib tegen te gaan zullen als gevolg van de werkzaamheden geen significatie nadelige effecten hebben op de waterkwaliteit.

Het weggenomen slib zal worden verpompt of verscheept naar een nieuwe bestemming. Aangenomen is dat deze baggerspecie schoon is en, na akkoord van het bevoegd gezag, gestort mag worden op een nader te bepalen locatie. Het storten (na verscheping) van het slib zorgt wederom voor opwerveling van het slib, maar dit zal na circa 30 minuten tot 1,5 uur grotendeels zijn uitgezakt. Vanwege de beperkte stroming in het IJsselmeer beperkt de

pluim zich tot de directe omgeving van de stortlocatie.

Het verpompen van het slib naar de stortlocatie zorgt voor meer opwerveling, doordat over een langere tijd materiaal wordt gestort. Dit kan worden ondervangen door voorafgaand aan de werkzaamheden een kade op te werpen of damwanden te slaan waarbinnen de baggerspecie kan bezinken. Het overtollige water wordt na enige tijd afgepompt.

De concentratie aan zwevend stof is afhankelijk van de bezinkingstijd, de werksnelheid en de werkmethode. Bij het storten van zowel de baggerspecie als het lozen van overtollig water worden de werkzaamheden zodanig uitgevoerd, dat wordt voldaan aan het Besluit lozen buiten inrichtingen.

Voor de aanleg van het haventerrein wordt ervan uitgegaan, dat een damwand wordt geslagen, waarbinnen schone grond wordt gestort. Er is geen sprake van het ophogen van het terrein met secundaire bouwstoffen. Eventuele effecten hiervan op de waterkwaliteit zijn daarmee uitgesloten. Met het bevoegd gezag dienen afspraken te worden gemaakt over de lozing van het overtollige water en de maximale concentraties van zwevend stof. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de effecten op de ecologische waarden. De effecten op de ecologische waarden zijn verwoord in paragraaf 5.4.

Fosfaat concentratie IJsselmeer

Als gevolg van de baggerwerkzaamheden kan een deel van het aan het slib gebonden fosfaat vrijkomen in het water. De concentratie aan chlorofyl-a kan daardoor eveneens toenemen. Chlorofyl-a is een maat voor het gehalte algen in het water.

Op basis van het rapport “RWS-verkenning waterbodems - Hoofdrapport” versie februari 2014, is vastgesteld dat de potentiële nalevering vanuit aan ijzer gebonden P gering is, gezien de Fe/P-ratio van de waterbodem. De hoeveelheid fosfaat die vanuit het slib afgegeven wordt aan de waterlaag blijft daardoor beperkt. Daarnaast komt het slib bij de werkzaamheden niet of slechts voor korte tijd in contact komt met zuurstof. Hierdoor blijft het slib geconserveerd onder anaerobe omstandigheden en is ook de degradatie van het organisch stof beperkt.

Tevens wordt het baggeren van de vaargeul en havenbekken over langere tijd uitgesmeerd waardoor er geen piekbelasting wordt veroorzaakt. Gezien de weidsheid van het IJsselmeer kan worden aangenomen, dat het water nabij Urk niet tot zeer langzaam stroomt. De opwerveling van slib wordt alleen veroorzaakt in de aanlegfase waardoor dit een tijdelijke situatie betreft.

Hierbij dient te worden aanbevolen om de werkzaamheden voor het baggeren en storten van het slib zodanig in te richten dat er zo min mogelijk slib wordt omgewoeld. Het beperken van vertroebeling beperkt de uitwisseling van fosfaat naar het water.

Riolering en lozing op IJsselmeer

Het effect op het oppervlakte als grondwaterkwaliteit op langere termijn is neutraal beoordeeld. Er wordt gebruik gemaakt van een gescheiden rioolstelsel, waardoor schoon en vuil water van elkaar gescheiden wordt. Het wegwater wordt geïnfiltreerd. Het schone water (of geschoond water) wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. De criteria voor het lozen van hemelwater zijn gelijk aan die voor het lozen op de rest van het IJsselmeer. Ook wordt er aandacht besteed aan het voorkomen en beperken van calamiteuze lozingen richting grond als oppervlaktewater.

Calamiteuze lozing op IJsselmeer

Een ongewenste lozing kan plaatsvinden als gevolg van een calamiteit. In eerste instantie

dient er alles aan gedaan om een calamiteit te voorkomen. Echter, de kans op een calamiteit kan nooit volledig worden uitgesloten. Maatregelen om een calamiteit te voorkomen c.q. de gevolgen te beperken, dienen door de perceeleigenaar zelf genomen te worden. Hiertoe worden eisen opgenomen in de omgevingsvergunning milieu. Daarmee wordt het risico van vervuiling door calamiteiten op de bedrijfspercelen klein. Bij het ontwerp van het openbare deel van het haventerrein worden maatregelen genomen om de gevolgen van eventuele calamiteuze lozingen op het IJsselmeer te voorkomen. Het globale karakter van het inpassingsplan maakt een nadere invulling daarvan niet mogelijk.

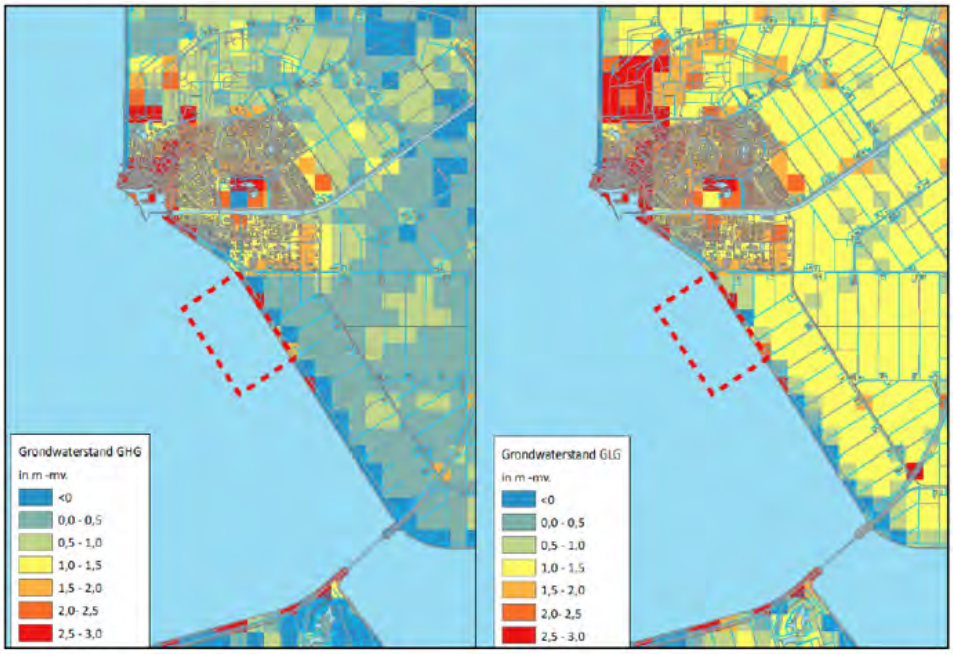
Waterkwaliteit binnendijks

Het plan heeft geen effect op de oppervlaktewater- en de grondwaterkwaliteit. Er wordt gebruik gemaakt van een gescheiden rioolstelsel, waardoor schoon en vuil water van elkaar gescheiden wordt. Het hemelwater dat van de weg afstroomt wordt geïnfiltreerd in de berm. Het schone water (of geschoond water) wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. De criteria voor het lozen van hemelwater zijn gelijk aan die voor het lozen op de rest van het IJsselmeer. Ook wordt er aandacht besteed aan het voorkomen en beperken van calamiteuze lozingen richting grond- en oppervlaktewater. Vuil water wordt middels riolering binnendijks getransporteerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Tollebeek.

Grondwaterstand en stijghoogte

De bodem bestaat ter plaatse van het plangebied uit een deklaag tot ongeveer NAP -10 m met daar onder een watervoerend pakket tot ongeveer NAP -200 m. Lokaal komt een slecht doorlatende laag voor met een dikte van ongeveer 2 m op een diepte tussen NAP -23 m en NAP -25 m van de formatie van Urk. Deze laag is met name onder de Noordoostpolder aanwezig. Deze slecht doorlatende laag heeft zich niet ontwikkeld onder de projectlocatie. Het watervoerend pakket bestaat uit zand van verschillende formatie en reikt tot de scheidende laag van de Formatie van Peize en Waalre. Onder het IJsselmeer vormen de slecht doorlatende lagen geen gebiedsdekkende scheidende laag. De bodemopbouw bij de overige sonderingen en boringen is telkens gelijk met een kleilaag bovenop een pakket van veen met daaronder het watervoerend pakket van zand. De dikte van de klei- of veenlagen varieert per locatie.

In figuur 5.14 zijn de GHG en GLG weergegeven (Gemiddeld Hoogste, respectievelijk Gemiddeld Laagste Grondwaterstand), zoals deze door de beheerder van AZURE berekend zijn over de periode van 2001 tot en met 2005. Hieruit is af te leiden dat de GHG in het landbouwgebied tussen 0,0 en 0,5 m -mv ligt. De GLG ligt tussen de 1,0 en 1,5 m -mv.



Figuur 5.14: GHG en GLG afgeleid uit AZURE (versie 1.02)

Veldwaarnemingen

In opdracht van de gemeente Urk is op twee locaties ten zuiden van Urk verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend (water)bodemonderzoek asbest Domineesweg 29 te Tollebeek, d.d. 12 juni 2019 en Verkennend bodemonderzoek Percelen akkerland achter Zuidermeer 57 te Nagele, 15 november 2019, Bodemvisie Milieu&Veiligheid BV). Bij dit onderzoek zijn in de boringen de freatische grondwaterstanden éénmalig waargenomen. De rapportages met de exacte locaties van de waarnemingen zijn in de bijlage van het geohydrologisch onderzoek opgenomen (bijlage 11).

Op de eerste locatie is de freatische grondwaterstand waargenomen in de zomer en moet overeenkomen met de GLG. De grondwaterstand was in deze peilbuizen tussen 1,00 en 1,25 m-mv. Dit komt overeen met de waarden, zoals die berekend zijn met AZURE.

Op de tweede locatie is de freatische grondwaterstand waargenomen in de winter en moet overeenkomen met de GHG. De grondwaterstand was in deze peilbuizen tussen 0,70 en 1,01 m-mv. Dit is een diepere grondwaterstand dan verwacht wordt op basis van de waarden tussen 0,0 en 0,5 m-mv, zoals die berekend zijn met AZURE. 2019 was echter een jaar met een veel groter neerslagtekort dan gemiddeld (Potentieel doorlopend neerslagoverschot en langjarig neerslag overschot, KNMI). Hierdoor waren in november 2019 de grondwaterstanden in het hele land relatief laag. In de Noordoostpolder was het tekort ongeveer 40 mm groter dan het langjarige gemiddelde, wat doorwerkt in de grondwaterstand. Het verschil komt overeen met het waargenomen verschil tussen de metingen en de gegevens in AZURE. De nieuwe gegevens bevestigen derhalve dat de aannames in AZURE volstaan en dat het beeld van de grondwaterstanden klopt met de praktijksituatie.

In de veldwaarnemingen zijn geen gegevens beschikbaar van de stijghoogte in het watervoerend pakket. Voor de stijghoogte zijn daardoor geen nieuwe inzichten.

Baggerwerkzaamheden

Bij het baggeren van de haven en de vaargeul wordt een deel van de deklaag verwijderd. Dit houdt in dat ter plaatse van de ontgraving een deel van weerstand wordt weggenomen. Hierdoor ontstaat er meer inzijging naar het watervoerend pakket wat mogelijk kan leiden

tot wateroverlast. De wateroverlast manifesteert zich in de vorm van extra kwel, het opbarsten van slootbodems of het negatief beïnvloeden van de waterkwaliteit

In het geohydrologisch onderzoek in bijlage 17 is beoordeeld wat het effect van het verdiepen van de haven en de vaargeul door middel van baggeren is. Door middel van een modelberekeningen (AZURE) is de omvang van de te verwachten veranderingen van de waterhuishouding in beeld gebracht. Omdat het effect voornamelijk afhankelijk is van de weerstand van de deklaag tussen het IJsselmeer en het watervoerend pakket is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de weerstandsfactor van de deklaag. Op basis van de analyse van de berekeningsresultaten zijn er nauwelijks effecten geconstateerd. Het wegnemen van een deel van de weerstand door middel van ontgraving leidt niet tot het kortsluiten van het IJsselmeer en het watervoerend pakket. Ter plaatse van de ontgraving komt de stijghoogte van het watervoerend pakket omhoog met maximaal 0,01 m. Een dergelijke verandering is niet noemenswaardig. Mocht in de toekomst het IJsselmeerpeil worden verhoogd zal ook dit niet leiden tot extra noemenswaardige effecten. Geconcludeerd kan worden dat de ontgronding geen effect heeft op de waterhuishouding in en nabij de Noordoostpolder. Uit de gevoeligheidsanalyse is gebleken dat een forse verlaging van de weerstand (verlaging met circa factor 10) tussen het IJsselmeer en het watervoerend pakket nog steeds niet leidt tot wezenlijke effecten. In dat geval neemt de stijghoogte ter plaatse van de Noordoostpolder toe met minder dan 0,05 m. Ook dit effect is aan te duiden als niet noemenswaardig.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 17.

5.6.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.7 Geluid

5.7.1 Kader

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg van rechtswege een geluidszone heeft (art.74 lid 1). Een uitzondering hierop zijn wegen die zijn gelegen in een 30 km/uur-zone of in een woonerf. De breedte van de geluidszones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van een weg. In stedelijk gebied gelden de navolgende maten: voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter; voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken 350 meter. In geval van een nieuwe weg mogelijk wordt gemaakt en er geluidgevoelige functies binnen de bijbehorende zone zijn geprojecteerd of aanwezig zijn is akoestisch onderzoek vereist.

Ten behoeve van de haven worden planologisch twee nieuwe ontsluitingswegen mogelijk gemaakt. De noordelijke ontsluitingsroute bevindt zich tussen het MSNF en de Domineesweg (N352). De oostelijke ontsluitingsroute gaat vanaf het MSNF via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk en de Zuidermeerweg naar de Domineesweg, waarbij binnen de geluidzone woningen aanwezig zijn, zodat akoestisch onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer. De noordelijk route wordt alleen gerealiseerd als onverhoopt het bestemmingsplan Port of Urk niet in werking treedt en de oostelijke ontsluitingsweg derhalve niet kan worden gerealiseerd.

Daarnaast maakt het inpassingsplan de vestiging van zogenaamde 'grote lawaaimakers' mogelijk. Dit betekent, dat er sprake is van een gezoneerd industrieterrein. Rond het industrieterrein is daarom een zone bepaald waarbuiten de geluidsbelasting door de gezamenlijke bedrijven niet hoger mag zijn dan 50 dB(A).

Voor de noordelijke ontsluiting geldt dat er binnen de grenzen van de fysieke wijziging geen geluidgevoelig objecten in de geluidzone van de Domineesweg (N253) liggen. Een akoestisch

onderzoek naar de wijziging van de Domineesweg (N352) is voor de noordelijke ontsluiting derhalve niet nodig.

5.7.2 Onderzoek

In het kader van de procedure voor het Inpassingsplan is een geluidtoets uitgevoerd ingevolge de Wet geluidhinder. Er dient namelijk te worden aangetoond hoe er ter plaatse van de nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen) aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan, als gevolg van 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' (MSNF). Daarbij is gekeken naar het industrielawaai en het geluid vanwege wegverkeer.

- Wegverkeer: Er komen nieuwe ontsluitingswegen, waarvoor een geluidtoets ingevolge de Wet geluidhinder is uitgevoerd.
- Industrielawaai: Aangezien het MSNF ingevolge de Wet geluidhinder een gezoneerd industrieterrein is, is een geluidzone (50 dB(A)) in het Inpassingsplan opgenomen. Deze geluidzone vloeit voort uit de door Antea Group uitgevoerde geluidstudie.

Het rapport van dit akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 13. In het rapport is eerst de geluidsituatie beoordeeld van alleen de MSNF. Daarnaast is ingegaan op de situatie dat ook Port of Urk wordt gerealiseerd. Uitgegaan is van het peiljaar 2031 (10 jaar na vaststelling PIP).

Geluidsituatie MSNF

Wegverkeer

In het kader van het geluidonderzoek zijn voor de effectbeschrijving van de nieuwe ontsluitingswegen akoestische berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen dienen ter bepaling van de geluidbelasting per woning en groepen van woningen vanwege het wegverkeer van de MSNF.

Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat op de gevels van de bestaande woningen in de zone van de noordelijke ontsluitingsroute de geluidbelasting in 2031 ten hoogste 28 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting ten gevolgde van de oostelijke ontsluitingsweg op de gevels van de bestaande woningen zal in 2031 ten hoogste 48 dB inclusief aftrek zijn. Beide routes zorgen niet voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB waardoor nader onderzoek naar maatregelen achterwege kan blijven.

Opgemerkt wordt dat er aan weerszijde van de oostelijke ontsluitingsweg agrarische bedrijfswoningen zijn gelegen. De meest noordelijke woning (Zuidermeerweg 51) wordt in het kader van het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein door de gemeente wegbestemd. De zuidelijke woning (Zuidermeerweg 49) behoudt de agrarische bestemming en blijft een agrarische bedrijfswoning. Op de woningen in de geluidzone van de Zuidermeerweg 49 is de geluidbelasting vanwege wegverkeer ten hoogste 47 dB en blijft daarmee onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

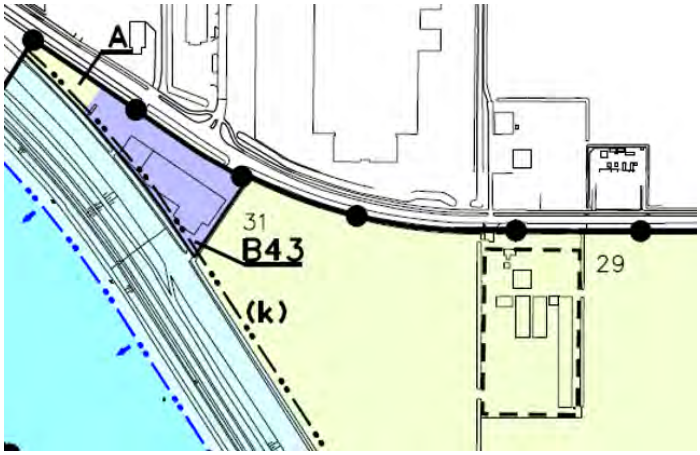
Industrie

In afbeelding 5.16 zijn de geluidcontouren weergegeven voor het toekomstige industrieterrein van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Deze geluidzone is opgenomen in voorliggend inpassingsplan.

De contouren maken duidelijk dat op alle geluidgevoelige objecten het geluidniveau als gevolg van het MSNF ten hoogste gelijk is aan de grenswaarde van 50 dB(A). Er wordt daarmee voldaan aan de wettelijke vereisten die uit de Wet geluidhinder volgen

Figuur 5.16: 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 maximaal 28 dB(A). Deze woning is inmiddels gesloopt in het kader van het bestemmingsplan Port of Urk. Op grond van de beheersverordening Landelijk gebied kan de woning echter na sloop worden teruggebouwd binnen een strook van 25 meter vanaf de aan de wegzijde gelegen grens van het op de plankaart van de bedrijfswoning aangegeven bebouwingsvlak (zie figuur 5.17), mocht het bestemmingsplan voor Port of Urk niet in werking treden / worden vernietigd. Op grond van die bouwregels geldt dat de agrarische bedrijfswoning buiten de geluidzone lag en ook niet binnen de geluidzone terug kan worden gebouwd.



Figuur 5.17: Uitsnede plankaart Beheersverordening Landelijk Gebied

Aanvullend geldt dat gemeente Urk in het in voorbereiding zijnde bestemming Port of Urk aan de gronden van Domineesweg 29 de bestemming Bedrijventerrein heeft toegekend, zonder mogelijkheden van een bedrijfswoning.

Geluidsituatie MSNF en Port of Urk

In het geluidonderzoek is tevens gekeken naar de indirecte geluidhinder vanwege extra verkeer door nieuwe ontwikkelingen op woningen langs de Domineesweg. Hierbij is de situatie beoordeeld van de ontwikkeling van alleen de MSNF en ook de situatie inclusief de ontwikkeling van Port of Urk. Bij een verhoging meer dan twee dB door het wegverkeer van een nieuw plan wordt er gesproken van een 'significant effect'.

Uit de resultaten blijkt, dat de grootste toename tussen de autonome situatie en de plansituatie met zowel de MSNF alleen als de plansituatie inclusief Port of Urk één dB is. Derhalve is geen sprake van een significant effect en is de toename van de geluidbelasting acceptabel.

5.7.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het inpassingsplan.

5.8 Archeologie

5.8.1 Kader

Ingevolge de Erfgoedwet moet bij de vaststelling van een inpassingsplan rekening worden houden met de in de grond aanwezige dan wel de te verwachten archeologische monumenten. Bij een inpassingsplan kan in het belang van de archeologische monumentenzorg voor een aanlegactiviteit of een bouwactiviteit een omgevingsvergunning verplicht worden gesteld. In het Besluit ruimtelijke ordening is aangegeven dat de toelichting van een bestemmingsplan ten minste een beschrijving bevat van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden (artikel 3.1.6 lid 4 onder a).

5.8.2 Onderzoek

Archeologisch bureauonderzoek 2017

In het kader van het inpassingsplan en het MER is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het resultaat is in bijlage 14 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). Voor de in gebruik name van de haven wordt de waterbodem met maximaal 2,5 m verdiept.

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 (Laagpakket van Wormer, neolithicum / Swifterbantcultuur).

Dat betekent dat alleen scheepwrakken en vliegtuigwrakken, die zich over het algemeen aan het oppervlak van de waterbodem en in de Zuiderzeeafzettingen bevinden, bedreigd worden door de voorgenomen werkzaamheden. De positie van het vermoedelijk 20e-eeuwse wrak Urk 1 is bekend en kan mogelijk binnen de geplande werkzaamheden worden ontzien. Gezien de diepteligging van kleiige afzettingen (Laagpakket van Wormer) en pleistocene afzettingen op meer dan 4 m onder de huidige waterbodem, worden archeologische resten uit de steentijden niet bedreigd door de huidige plannen.

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 (opwaterfase) uit te voeren. Dat onderzoek is uitgevoerd en wordt hieronder beschreven.

Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017

Conform het advies van het bureauonderzoek is een archeologisch inventariserend veldonderzoek (opwaterfase) uitgevoerd (zie bijlage 15). In totaal is ruim 170 hectare waterbodem opgenomen met side scan sonar en magnetometer, verdeeld over het plangebied en een bufferzone van 100 meter rondom. Een klein deel van het plangebied (1,3 ha) kon niet worden onderzocht omdat er fuiken stonden.

Met de magnetometer zijn op vijf locaties anomalieën groter dan 50 nanoTesla aangetroffen. Alle vijf anomalieën kunnen gerelateerd worden aan zichtbare objecten op de waterbodem, die gezien zijn met side scan sonar. In het geïnterpoleerde beeld van de magnetometerdata zijn duidelijke magnetische lineaties zichtbaar die wijzen op afgedekte en opgevulde geulen in de ondergrond. Deze geulen lijken overeen te komen met de reconstructies van de oer-Vecht.

Met side scan sonar zijn in totaal 22 contacten waargenomen. Het merendeel van de contacten is klein en bestaat waarschijnlijk uit recent verloren of gedumpt materiaal. Op drie locaties zijn scheepswrakken aangetroffen. Op één locatie ligt het wrak van een platbodem dat al eerder in 2007 ontdekt en onderzocht is (toponiem IJsselmeer Urk 1, Archis2 waarneming 408303). Op een tweede locatie ligt een recent wrak, vermoedelijk een roeivlet. In het archeologisch onderzoek wordt gesteld dat, indien de roeivlet en/of de platbodem van archeologische waarde worden geacht, en de bevoegde overheid besluit dat deze wraklocaties moeten worden onderzocht, dit onderzoek door een professioneel bedrijf conform de KNA-WB moet worden uitgevoerd.

Aan de derde locatie met resten van meerdere wrakken is een archeologische verwachting toegekend. Deze (vermoedelijk) opzettelijk afgezonken schepen zijn onderdeel van de geschiedenis van Urk. Geadviseerd wordt om deze locatie inclusief een bufferzone van 100

meter rondom te ontzien bij de voorgenomen werkzaamheden. Indien dit niet mogelijk is, kan de werkelijke archeologische waarde vastgesteld worden door middel van aanvullend onderzoek. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een duikinspectie

Figuur 5.18: Locatie met een archeologische verwachting

Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) 2017

Naar aanleiding van het Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017 is Inventariserend Veldonderzoek (onderwaterfase) uitgevoerd in de vorm van een duikinspectie op de twee locaties met mogelijke historische scheepsresten (zie bijlage 16).

Op locatie 22 (zie figuur 5.19) is een recente stalen roeivlet van 4,85 x 1,85 x 0,6 meter aangetroffen, sterk begroeid met zoetwatermosselen, Het wrakje is leeg, een eventuele motor ontbreekt. Het wrakje heeft geen archeologische waarde, maar kan een obstakel vormen voor baggerwerkzaamheden,

Op locatie 10 (zie figuur 5.19) zijn twee scheepswrakken aangetroffen. Beide schepen behoren vrijwel zeker tot de categorie 'bolkop' houten visserschepen die op de Zuiderzee hebben gevaren. Één wrak, een vermoedelijke botter of schokker met visbun met afmetingen 15,0 x 5,2 meter is nog grotendeels intact en bijna tot het gangbord rechtstandig weggezonken in de waterbodem, die bestaat uit fijn zand. Het tweede wrak ligt direct ten noorden van het eerste maar is minder coherent, maakt iets slagzij in de bodem en de bakboordkant is niet zichtbaar. De lengte is vermoedelijk gelijk aan het eerste wrak.

Het feit dat hier twee wrakken liggen, de afwezigheid van los vondstmateriaal, scheepsinventaris en zijzwaarden doen vermoeden, dat het hier gaat om een bewuste afzinkoperatie van niet-rendabele schepen. Op grond van de afwezigheid van

paalwormaantasting zijn de wrakken na de afsluiting van de Zuiderzee (1932) te dateren, de schepen zelf dateren vermoedelijk uit eind negentiende eeuw tot begin twintigste eeuw.

Geadviseerd is geen nader veldonderzoek (waarderend onderzoek) uit te voeren. Het is effectiever en efficiënter om eerst archiefonderzoek te doen. Indien uit het archief relevante details naar voren komen, kan altijd worden besloten tot extra veldonderzoek. Indien de wrakken vanwege de planontwikkeling niet kunnen blijven liggen en eventueel archiefonderzoek niet voldoende informatie oplevert wordt voorgesteld de resten na berging nader te laten bekijken en indien nodig te documenteren. Dit onderzoek kan plaatsvinden op een ponton of op de kant in samenwerking met specialisten. Tot de geplande ingreep wordt geadviseerd om de verschillende wraklocaties (waaronder ook de locatie van ARCHIS waarneming 408303, een wrak dat eerder is onderzocht en vrijgegeven door de RCE) vrij te geven voor eventueel onderzoek door de LWAOW.

Figuur 5.19: De onderzoekslocaties

Geofysischveldonderzoek 2018

Naar aanleiding van een analyse van de beschikbare kennis over de MSNF en een overleg met RWS en de RCE van de uitgevoerde archeologische onderzoeken (archeologisch bureauonderzoek 2017 en het Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) 2017 is vastgesteld, dat er onvoldoende inzicht was over het voorkomen van het Laagpakket van Wormer. Evenmin is het duidelijk of het om goed gerijpte oeverafzettingen, geulafzettingen, crevasses of komgebieden gaat. Rijkswaterstaat heeft aangegeven, dat het noodzakelijk is aanvullend onderzoek te verrichten naar het voorkomen van het Laagpakket van Wormer, en in het kielzog daarvan ook naar mogelijk lokaal opduikend Pleistoceen zand (dekzandkopjes

en/of rivierduintjes), om het risico op ongeziene verstoring van archeologische waarden te kunnen voorkomen. In dat kader is een geofysisch veldonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 17).

Het is mogelijk gebleken om met een subbottom profiler de (afgedekte) geulen in het plangebied in kaart te brengen. De ijkboringen hebben echter aangetoond dat het gaat om geulstructuren in het Laagpakket van Walcheren (Almere Laag en Zuiderzee Laag) en niet om het Laagpakket van Wormer. Het Laagpakket van Wormer ligt in het grootste deel van het gebied op -8m NAP en gaat schuil onder het Hollandveen Laagpakket. Nederzettingen van de Swifterbantcultuur worden op dit niveau niet verwacht. Wel kunnen resten gerelateerd aan de Swifterbant-nederzettingen op de nabij gelegen rivierduinen voorkomen. Hierbij valt te denken aan visfuiken en visweren, toevallige of rituele deposities en nederzettingsafval in het Hollandveen Laagpakket en eventuele (rest)geulen in het Laagpakket van Wormer.

De aanwezigheid van de 'magnetometer'-geulen is bevestigd door de boringen. Vooral de sedimenten die in boring 09 (beddingafzetting) en boring 10 (bedding- en gerijpte oeverafzettingen met bodem) zijn aangetroffen, corresponderen met het magnetometer-beeld dat hier een grote geul van het Vecht-Ussel-systeem voorkomt. De boringen 06, 07 en 08 corresponderen met de verwachte gradatie van komgebied (06) naar oever (08) van een geul; in de eigenlijke geul is hier niet geboord.

Het booronderzoek heeft verder uitgewezen dat plaatselijk in het gebied het dekzandlandschap met goed geconserveerde veldpodzol-bodems intact bewaard is gebleven. In de top van dit dekzandlandschap kunnen kampplaatsen van jagers en verzamelaars uit het Laat Paleolithicum en Mesolithicum bewaard zijn gebleven. Dit geldt eveneens voor de rivieroever met intacte kleibodem die op -11.8m NAP is aangetroffen. Het opsporen van dergelijke veelal kleine kampplaatsen met geringe vondstdichtheid is in de praktijk lastig uitvoerbaar. Op basis van de maximale ontgravingsdiepte treedt naar verwachting geen verstoring van de archeologische niveaus plaats.

Daarom wordt geadviseerd om het gebied vrij te geven voor de geplande ontwikkeling.

Zorgplicht

Tijdens de geplande werkzaamheden kunnen nog resten aan het licht komen die tot heden volledig werden afgedekt in de waterbodem of niet als archeologisch object zijn herkend tijdens het geofysisch onderzoek. De uitvoerder is conform de Erfgoedwet (2016) verplicht om dergelijke vondsten te melden bij de bevoegde overheid. Deze meldingsplicht dient in het bestek of Plan van Aanpak van het werk te worden opgenomen.

5.8.3 Conclusie

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken zijn er geen archeologische belemmeringen voor de uitvoering van het inpassingsplan. Voor deze gronden is bovendien een archeologische dubbelbestemming opgenomen die is afgestemd op het archeologisch beleid van gemeente Urk (zie paragraaf 6.5.2).

5.9 Cultuurhistorie

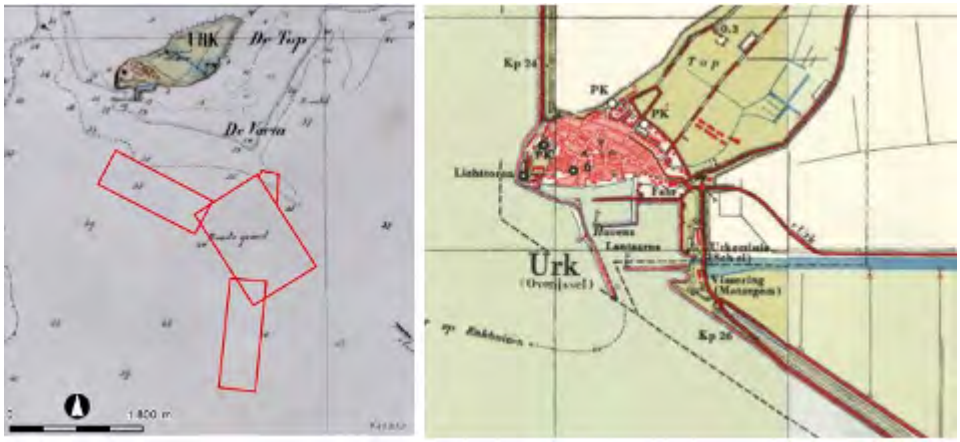
5.9.1 Kader

In het Besluit ruimtelijke ordening is aangegeven dat de toelichting van een bestemmingsplan ten minste een beschrijving bevat van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden (artikel 3.1.6 lid 4 onder a).

5.9.2 Onderzoek

Historische geografie

Op oud kaartmateriaal ligt het plangebied ten zuiden van het eiland Urk en bestaat geheel uit water (Zuiderzee) (zie figuur 5.20, links). Met de komst van de Noordoostpolder wordt de huidige Zuidermeerdijk aangelegd en krijgt het plangebied zijn huidige vorm in de jaren 1936 – 1942 (zie figuur 5.20, rechts).



Figuur 5.20: Historische geografie

Het plangebied zelf is niet gelegen ter hoogte van het voormalige eiland Urk. Waardevolle cultuurhistorische waarden ter hoogte van het plangebied zijn de Zuidermeerdijk en de rechtlijnige binnendijkse verkaveling. Met het plan worden die waarden niet aangetast.

Historische bouwkunde

Afgezien van Urk is het gebouwde erfgoed in de Noordoostpolder jong en dreigt vanwege het hoge ontwikkelingstempo van de IJsselmeerpolders (nog) niet de erkenning te krijgen die nodig is voor effectieve bescherming. Het heeft daarentegen wel de potentie om een belangrijke rol te spelen voor de identiteit van de inwoners van Flevoland. Veel gebouwd erfgoed heeft betrekking op de bijzondere poldergeschiedenis: de boerderijen en landarbeiderswoningen met karakteristieke erfbeplantingen in de voor de landbouw bestemde Noordoostpolder, de gemalen die gebruikt zijn voor de, diverse waterbouwkundige werken en de inrichting van de dorpen en steden die de twintigste-eeuwse denkbeelden weerspiegelt over steden- en woningbouw.

In het plangebied van de Maritieme Servicehaven zijn geen rijksmonumenten aanwezig die beschermd zijn in het kader van de Monumentenwet. Wel bevindt zich een groot aantal monumenten (meer dan 30) in de kern van Urk. De dichtstbij gelegen rijksmonumenten bevinden zich op ca. 1 km afstand en betreffen:

- Gemaal Visserink te Domineesweg 33 e. Monumentnummer: 515898
- Sluiswachtershuisje, Domineesweeg 33 h, 515901
- Schotbalkenloods Domineesweg 33 F, Monumentnummer: 515900
- De Urkersluis Domineesweeg 33 h, 515899

Er zijn geen gemeentelijke monumenten beschermd in het kader van de gemeentelijke Monumentenverordening gelegen in de nabijheid van het plangebied.

5.9.3 Conclusie

Er hoeven bij dit plan geen cultuurhistorische waarden te worden beschermd.

5.10 Landschap

5.10.1 Kader

Er is in het kader van de planvorming voor de servicehaven een landschapsanalyse uitgevoerd. Het rapport is bijgevoegd als bijlage 19. Deze landschapsanalyse is uitgevoerd in 2016. In die tijd was er nog geen sprake van een bestemmingsplan voor de realisatie van het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk. In de landschapsanalyse is daarom uitgegaan van de ervaring en beleving van het polderlandschap van de noordoostpolder, dat nog vrijwel leeg is van bebouwing. Op basis daarvan is de ervaring van de weidse ruimte in het halfopen polderlandschap met verre zichtlijnen en boerenerven als groene eilanden als kernkwaliteit benoemd. Uitgangspunt voor een goede landschappelijke inpassing van de MSNF was (onder meer) het behoud van doorzichten naar de polder en naar het IJsselmeer. Op basis van die landschapsanalyse zijn er planregels opgenomen in het inpassingsplan voor wat betreft:

- de maximale hoogte van bebouwing;
- een minimale afstand tussen gebouwen ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens (ten minste 7,5 meter)
- daarnaast is in voorliggend inpassingsplan aanvullend een maximale breedte van bouwpercelen (200 meter) opgenomen, om de doorzichten beter te borgen.

Wanneer het bestemmingsplan voor Port of Urk in werking treedt en onherroepelijk wordt, wordt op het terrein ten oosten van de MSNF het halfopen polder landschap getransformeerd naar een bedrijventerrein waar bedrijfsgebouwen van 20 tot 25 meter hoog zijn toegestaan. Vanwege deze verandering van het achterliggende landschap van de MSNF zijn er in de planregels afwijkingsmogelijkheden opgenomen die het mogelijk maken een kortere afstand tot de zijdelingse peceelsgrens aan te houden of een breder bouwperceel toe te staan. In het kader van die afwijkingsmogelijkheid (via een binnenplanse omgevingsvergunning) dient te worden gemotiveerd dat dit landschappelijk inpasbaar is.

Daarnaast heeft het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied in juni 2020 de zogenaamde Gouden Regels voor Omgevingskwaliteit vastgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan de Ruimtelijke Kwaliteit, Ecologie en Cultuurhistorie van het IJsselmeergebied. We beoordelen in deze paragraaf het uitgevoerde onderzoek voor de landschappelijke inpassing aan de hand van deze Gouden Regels.

5.10.2 Onderzoek

De landschapsanalyse is uitgevoerd aan de hand van de volgende onderdelen.

1. Verschillende beleidskaders:
   a. van het rijk: de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit IJsselmeergebied 2011
   b. van de provincie: Landschappelijk Casco Flevoland 2007, Omgevingsplan provincie Flevoland 2006-2015,
   c. van de gemeente Noordoostpolder en Urk: Kwaliteitskaart Noordoostpolder Urk (2003), Landschapsvisie Noordoostpolder (2012), Groenbeleidsplan Gemeente Noordoostpolder, 2000-2014, Structuurvisie Noordoostpolder 2025, (2013), Masterplan Hart van Urk (2004) en Structuurvisie Urk 2035;
2. Een beeldinventarisatie, die het huidige landschap zien met de ervaring en de beleving vanuit de omgeving.
3. Een analyse van de cultuurhistorische ontwikkeling van de Noordoostpolder.

Op basis van de landschapsanalyse zijn de ruimtelijke kernkwaliteiten van het huidige

landschap in tekst en een verbeelding van de landschappelijke kernkwaliteiten op kaart weergegeven. Gegevens uit diverse beleidsstukken (o.a. Landschappelijk casco en Landschapsvisie NOP) zijn aangevuld met bevindingen uit het veld. De kernkwaliteiten zijn samengevat weergegeven in figuur 5.21.

Figuur 5.21: Kernkwaliteitenkaart

Visie

Een nieuw maritiem werklandschap

Bij het ontstaan van de Noordoostpolder zijn de ontwikkelingen in de agrarische sector leidend geweest voor het ontwerp van de polders. De havens zijn in deze plannen min of meer vergeten. Het voornemen voor de Maritieme Servicehaven maakt het mogelijk om de historische maritieme werkzaamheden in het gebied van de voormalige Zuiderzee te bevestigen. Voor het voornemen van de Maritieme Servicehaven is de functie ‘werken in de Maritieme Service sector’ het uitgangspunt. Het voornemen biedt ruimte aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van ondernemers en medewerkers in deze sector. Het voornemen is een aanvulling op het bestaande en toekomstige aanbod in de regio. Het voornemen vormt samen met de ontwikkelingen van de nieuwe haven bij Lelystad kansen en mogelijkheden voor het maken van een nieuw maritiem werklandschap.

Figuur 5.22: Visiekaart

Initiatief in een contrastrijke omgeving

Het werklandschap bij Urk bestaat uit eigen identiteit van een nieuw voorland langs de dijk. Het voornemen ligt aansluitend aan de bebouwing van Urk maar kent ook een relatieve afstand in relatie tot Urk. Het voornemen ligt op geruime zicht afstand van de historische bebouwing die kenmerkend is door de verhoogde ligging op de keileembult. Zichtlijnen vanaf de Ketelbrug naar Urk blijven behouden. Het contrast in het landschap, tussen de kleinschaligheid van het historische eiland en de kern van Urk en de openheid en grootse maat van zowel het polderlandschap als het waterlandschap blijven eveneens behouden.

Figuur 5.22: Visie op het voorland

Voorland in samenhang met grootschaligheid van het omliggende landschap

Het initiatief is gelegen langs de Zuidermeerdijk. Dit landschap heeft de grootschalige

kenmerken van het waterlandschap van het IJsselmeer en het achterliggende polderlandschap. Het initiatief past binnen de parallelle structuren van het landschap en ligt evenwijdig aan de dijk. De bebouwing in de vorm van werkloodsen in de haven heeft net als de boerderijen en windmolens een ritme langs de lijn van de dijk. Door voldoende afstand te houden tussen de bebouwing blijven doorzichten vanuit het landschap mogelijk.

AandachtspunteninpassingMaritieme Servicehaven

In de onderstaande alinea's zijn de concrete aandachtspunten voor verdere uitwerking en inpassing in het landschap op een rij gezet.

Positie Maritieme Servicehaven als voorland

- De positie van het initiatief ligt langs de dijk en heeft daarmee zo min mogelijk impact in het aanzicht vanaf de Ketelbrug richting Urk
- Het voornemen houdt rekening met zichtlijnen over het IJsselmeer, en respecteert het historisch silhouet van het voormalige eiland Urk
- De Maritieme Servicehaven ligt als voorland voor de dijk van de Noordoostpolder, zodat het historische dijktracé onaangetast blijft.
- De Maritieme Servicehaven als voorland is als eenheid herkenbaar en eenduidig begrensd
- De begrenzing van de Maritieme servicehaven bestaat uit strekdammen die een harde en strakke lijn vormen. Deze lijn is de 'plint' waardoor onmiskenbaar de beleving van buitendijks land ontstaat.
- Het maaiveld ligt zo laag mogelijk, zodat er een herkenbare eenheid als voorland ontstaat. Door voldoende hoogteverschil blijft de dijk als dominante zelfstandige structuur intact, en staat daarmee los van de nieuwe omlijsting van het voorland van de Maritieme Servicehaven.
- Door het creëren van doorzichten tussen de gebouwen blijft het zicht vanaf de dijk en het recreatieve fiets/wandelpad op het watervlak van het IJsselmeerlandschap mogelijk.
- Vanaf het water wordt de dijk als scheidslijn tussen water en polder visueel onderbroken. De scheidslijn is er nog wel maar verdwijnt achter het voorland.
- Respecteer het watersysteem in de polder bij de verdere uitwerking van het initiatief.

Begrenzingen gezien vanuit het landschap

- Begrenzing van het initiatief vanaf het water bestaat uit strekdammen.
- Begrenzing van het initiatief vanaf het land bestaat uit de bestaande dijk met het grastalud en basaltstenen aan de dijkteen.
- De vormgeving en het historisch dijktracé blijven behouden bij verdere uitwerking.
- Parallelle structuur van de dijk behouden en versterken.

Positionering bebouwing

- Aansluitend op de bestaande bebouwing conform vereiste Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.
- Bebouwing bevindt zich buiten het buitendijks talud en buiten de 'teen van de dijk'.
- Tussen de dijk en de bebouwing ligt een zone van 30 meter. Deze zone geeft ruimte, zodat toekomstige aanpassingen of ophogingen aan de dijk in verband met veiligheid kunnen plaatsvinden.
- Grootte en positie van de gebouwen op het gehele voornemen van de Maritieme Servicehaven indien mogelijk op elkaar afstemmen door bijvoorbeeld bedrijven van gelijke schaal en hoogte naast elkaar te positioneren. Zo ontstaat een reeks van gebouwen met een gelijkmatig verloop, het geheel blijft daarmee in balans.
- De landzijde van de gebouwen vormt de entreezijde van de haven gezien vanaf de Noordoostpolder zijde, dit is de zijde met een rustige en nette uitstraling.
- De waterfrontzijde van de gebouwen vormt de entreezijde van de haven gezien vanaf de IJsselmeer zijde. Dit is de zijde waar de bedrijfsvoering plaatsvindt zowel in de

gebouwen als buiten op de kade en in de haven. Ook aan deze zijde aandacht voor een nette uitstraling passend in een functionele werkomgeving.

Rooilijn bebouwing

- Om een eenduidig en rustig gevelbeeld te creëren, waarbij het ritme van de gebouwen aansluit bij de lineaire structuur van de dijk is er een rooilijn aan de landzijde. Bij voorkeur de positie van hoofd- en of bijgebouwen laten aansluiten bij deze lijn.

Doorzichten tussen bebouwing

- Onderlinge afstand tussen de gebouwen zorgt voor doorzicht tussen de gebouwen, de doorzichten kunnen een praktische invulling krijgen als logistieke ruimte.
- Ruimte voor opslag zodanig positioneren, dat doorzichten behouden blijven, parallel of in het verlengde van de gevel van het gebouw aan de waterfrontzijde.
- De parkeervakken aan de voorzijde van de bebouwing liggen bij voorkeur in lijn met het bouwvolume zodanig, dat doorzichten naar het landschap open blijven.

Vormgeving bebouwing

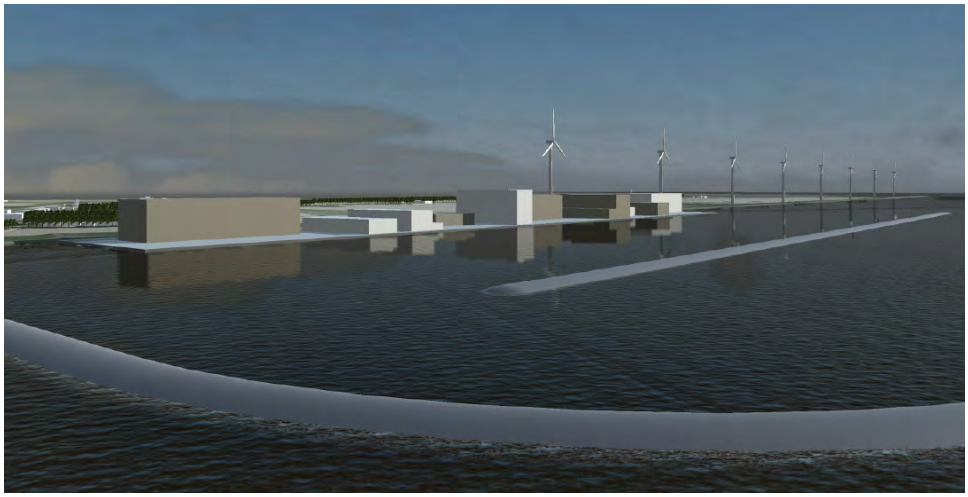
- De bebouwing bestaat uit functionele gebouwen en werkloodsen die passend zijn bij de Maritieme uitstraling van een servicehaven.
- Hoofdvorm van de gebouwen is rechthoekig met een plat dak
- Aan de hoofdvorm kunnen kleinere eenheden worden geschakeld of kunnen bijgebouwen worden geplaatst. Deze eenheden hebben eveneens rechthoekige vorm met een plat dak.
- Deze geschakelde eenheden of bijgebouwen zijn afwijkend in hoogte en zijn daarmee in voldoende mate onderscheidend aan het hoofdvolume.

Materialisering en kleurstelling

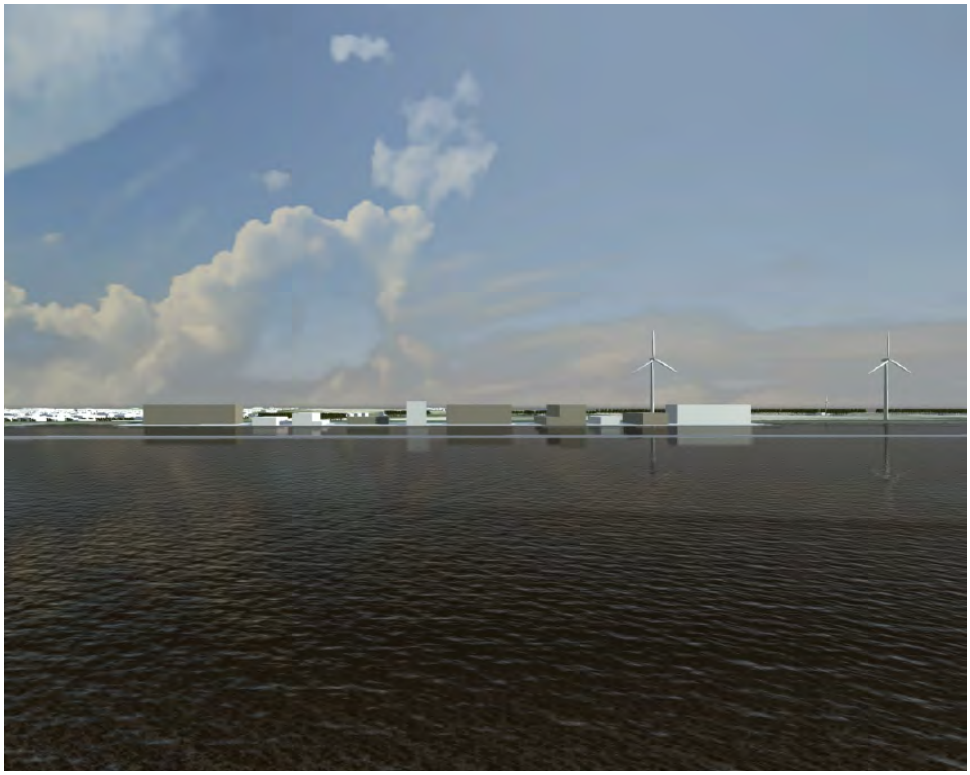
- Materiaalgebruik bebouwing in maritieme werksfeer: staal, beton, hout.
- Materiaalgebruik bebouwing en meubilair in gedekte kleurstellingen, in een reeks van grijstinten van middelgrijs tot antraciet en zwart.
- Naamgeving bedrijf zowel aan landzijde en/of waterfrontzijde. Ingetogen kleurstelling, wel zichtbaar maar niet nadrukkelijk aanwezig.
- Lichthinder en uitstraling van licht naar de omgeving zo veel mogelijk voorkomen.
- Hekwerken tussen gebouwen zoveel mogelijk minimaliseren, kleurstelling in overeenstemming met het gebouw in een gedekte kleurstelling.

Buitenruimte aan de waterfrontzijde van het voorland

- Nadere uitwerking van golfbrekers en strekdammen voor nautische veiligheid en dempen golfoploop, vorm bij voorkeur parallel aan de dijk. De elementen hebben een minimale hoogte, zodat de visuele impact zo klein mogelijk blijft.
- Strekdammen liggen als strakke elementen in het watervlak
- Aan de havenzijde liggen er remmingwerken langs de strekdammen
- Kansen voor natuurwaarden ontstaan door het toepassen van een zachte vooroever aan de havenzijde van de strekdammen
- De havenkade bestaat uit een strakke plint als begrenzing van het voorland, bij de keuze van materialen rekening houden met een gedekte kleurstelling en een matte uitstraling



Figuur 5.23: Impressie, zicht vanuit noord vanaf water op haven



Figuur 5.24: Impressie, vooraanzicht vanaf water

Figuur 5.25: Impressie, zicht vanaf land

Toets landschapsanalyse aan de 10 gouden Regels voor Omgevingskwaliteit

De Gouden Regels dienen als handreikingen voor ruimtelijke ingrepen in het IJsselmeergebied. Ze vormen aansporingen om bepaalde karakteristieken te beschermen, behouden, versterken, ontwikkelen of te transformeren. De handreikingen zijn handzaam maar niet directief. Ze gelden in principe voor het hele IJsselmeergebied maar laten lokale differentiatie toe. Ze hebben een universele ondertoon, maar dagen uit tot maatwerk. De handreikingen vormen geen receptuur en leiden niet automatisch tot kwaliteit. Ze vormen een taal, in woord en beeld, een 'nomenclatuur', waarmee de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied en de mogelijke implicaties van nieuwe ontwikkelingen besproken en bediscussieerd kunnen worden. Hieronder worden de 10 gouden regels benoemd en aan de uitgevoerde landschapsanalyse gerelateerd.

1. Maak het rondje IJsselmeer compleet

Vanuit deze gouden regel wordt aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van de dijk, waar er uitzicht is op zowel het land als het water. In de landschapsanalyse is aandacht besteed aan het belang van doorzichten vanaf de dijk naar het IJsselmeer en naar het achterliggende (nog) halfopen polder landschap. Hiervoor zijn planregels opgenomen waarmee de doorzichten tussen de gebouwen en daarmee het zicht vanaf de dijk en het recreatieve fiets-/wandelpad op het watervlak van het IJsselmeerlandschap wordt geborgd. Het fiets-en wandelpad blijft in het plan gehandhaafd en openbaar toegankelijk.

2. Benader de kust niet als een lijn maar als een zone

De kust is meer dan de dijk alleen. Voorland en achterland horen erbij en beïnvloeden elkaar. De kustzone beslaat minimaal het dijkprofiel en zijn directe omgeving. In de landschapsanalyse is aandacht besteed aan de ligging van de MSNF als voorland voor de dijk, zodat het historische dijktracé onaangetast blijft. Door voldoende hoogteverschil blijft de NOP dijk als dominante zelfstandige structuur intact. Daarnaast is gekeken naar de positie van de MSNF langs de dijk ten opzichte van het aanzicht van de Ketelbrug richting Urk en de zichtlijnen over het IJsselmeer. en het historisch silhoulet van het voormalige eiland Urk. Daarnaast is gekeken naar de effecten op het landschap. De kust is daarmee niet als lijn, maar conform de gouden regels als een zone beschouwd.

3. Respecteer en versterk de opeenvolging van baaien en kapen

Het verloop van de kustlijn doet ertoe. Ieder traject vertoont een specifieke opeenvolging van 'baaien' en 'kapen'. De baaien zijn relatief zacht en beschut, de kapen zijn relatief hard en meer blootgesteld aan de elementen. Besteed dus niet alleen aandacht aan het dwarsprofiel van de kust (de dwarsdoorsnede van de dijk en alles wat daar bij hoort), maar ook aan het verloop in de lengterichting. Rechtstanden en bochten, scherp en flauw, hol en bol geven ieder dijktraject een eigen karakter. Het verloop van de kustlijn blijft met dit plan ongewijzigd.

4. Koester en versterk het verschil tussen strakke en grillige kusten

Behandel de grillige en de strakke kusten niet op dezelfde manier. Juist door hun verschil vertellen ze het verhaal van de Nederlandse waterstaatkundige geschiedenis. Laat het contrast spreken. Interventies langs de strakke kusten verdragen een grotere schaal, mits ze worden onderworpen aan de abstract-geometrische orde die de Zuiderzeepolders als geheel beheerst. Zowel grillige als strakke kusten vragen in het geval van interventies om goed ontworpen ruimtelijke composities. In voorliggend plan is sprake van een strakke kust. Bij de keuze voor de L-variant met een rechthoekige basisvorm die aansluitend aan de parallelle structuur van de Zuidermeerdijk ligt is vanuit de landschappelijke inpassing de voorkeur uitgesproken voor de L-variant, die minder ver het wateroppervlak van het IJsselmeer insteekt. Door de keuze voor de L-variant in samenhang met het handhaven van het historische dijktracé als dominante zelfstandige structuur met de vereiste doorzichten en de opgenomen bouwregels is er sprake van een goede ruimtelijke compositie.

5. Verdedig de grootste open maten in het gebied

Houdt de lengte-assen van het grote open water open. Zij dragen de ervaring van openheid in het gebied. Houdt de open ruimtes in het gebied met elkaar in verband. Zorg dat elk open gebied contact houdt met gebieden van een nog grotere open maat. 'Een glimp van de oneindigheid' doet al veel. Maak onderscheid tussen enerzijds vooroevers of 'tussenland' als aanwas die vast zit aan bestaande oevers, en anderzijds eilanden die los in het open water liggen. Voorkom dat 'aanwas' de grote maten aantast; voorkom dat eilanden zo groot worden dat ze de ervaring van het open water teniet doen. Bij de keuze van het voorkeursalternatief (L-variant) is hiermee rekening gehouden. Tevens is in de landschapsanalyse rekening gehouden met de zichtlijn vanaf de Ketelbrug richting het open water van het IJsselmeer. Dit heeft mede geleid tot de voorkeur voor de L-variant, omdat het alternatief, de U-variant, met een vierkante basisvorm die verder het water insteekt impact zou hebben op de zichtlijn vanaf de Ketelbrug richting de historische kern van Urk en ook het open IJsselmeer. De lengte-as van het openwater wordt met voorliggend plan gerespecteerd.

6. Intensiveer de verbindingen tussen het water en het achterland

Grijp de bestaande schakelpunten aan en creëer waar mogelijk nieuwe. De historische en eigentijdse waterstaatswerken (havens, sluizen, gemalen etc.) dienen als aangrijpingspunt.

Bij het ontstaan van de Noordoostpolder zijn de ontwikkelingen in de agrarische sector leidend geweest voor het ontwerp van de polders. De havens zijn in deze plannen min of meer vergeten. Het voornemen voor de Maritieme Servicehaven maakt het mogelijk om de historische maritieme werkzaamheden in het gebied van de voormalige Zuiderzee te bevestigen.

7. Speel in op de diversiteit van het (onder)waterlandschap

Bij de ontwikkeling van de MSNF is rekening gehouden met de diversiteit van het (onder)waterlandschap. Zoals in de Passende Beoordeling (zie bijlage 7) beschreven heeft

de aanleg van strekdammen een toename van hard substraat ter hoogte van het plangebied tot gevolg. Deze strekdammen zullen altijd een functie hebben als paai- en opgroeigebied voor jonge vis (bijvoorbeeld spiering) en hebben dus een positief effect op het voedselaanbod voor viseters. De stortstenen oever is ook een geschikt leefgebied voor de rivierdonderpad (waarvoor het leefgebied dus ook toeneemt). Daarnaast ontstaat een nieuw areaal potentieel geschikt gebied voor (driekhoeks)mosselen (zeker op onder water gelegen stortstenen). Dit nieuwe areaal is, in tegenstelling tot de huidige waterbodem, goed bereikbaar voor duikeenden en zal dus weer afgegraasd worden. Een en ander betekent een versterking van het ecosysteem.

8. Buit de diversiteit van het achterland uit

Het IJsselmeergebied heeft een enorm gevarieerd achterland, als een patchwork of lappendeken van verschillen. Laat de patches hun eigen gezicht tonen, het geheel wordt er sterker van. Voorliggend plan omvat uitsluitend de MSNF. Het achterland is geen onderdeel van het plangebied. Ingrepen in het achterland ter versterking van voorliggend plan is daarmee niet mogelijk. Wel is rekening gehouden met het aanwezig achterland. Zo is rekening gehouden met het eigen historische gezicht van Urk en de cultuur-historische waarde van een herkenbaar dijklichaam.

9. Verfijn het netwerk van verbindingen, te land en te water

Zorg dat je meer ‘rondjes om/in/rondom het IJsselmeer’ kunt maken, en dat je meer (on)gelijksoortige bestemmingen kunt combineren. Het bestaande buitendijkse openbare fiets-en wandelpad blijft in het plan gehandhaafd en openbaar toegankelijk. Vanwege de aard van de bedrijfsactiviteiten in de servicehaven is er geen aanleiding om de servicehaven te combineren met andere activiteiten, zoals op het gebied van land- en waterverbindingen ten behoeve van toerisme en recreatie.

10. Voeg een paar nieuwe krachtige trekkers toe

Het IJsselmeergebied heeft baat bij extra trekkers of iconen, die inspelen op het karakter en de historie van het gebied, en de verbinding leggen tussen cultuur en natuur: een “Kröller-Müller van de 21ste eeuw”. Zij moeten lokale en internationale doelgroepen met elkaar verbinden, en aanhaken bij de aantrekkingskracht van de Amsterdamse metropoolregio. Ze moeten een combinatie van ongelijksoortige ervaringen bieden, inclusief de reis-er-naar-toe, liefst over water. Het raakvlak tussen Nieuw Land en Nieuwe Wildernis tussen Lelystad, Oostvaardersplassen en Markermeer is daarvoor een uitgelezen locatie. Daarnaast is er verspreid over het hele IJsselmeergebied behoefte aan een veelheid aan kleine maar specifieke en avontuurlijke trekkers, ‘geheimtips’ voor de kenners en fijnproevers, zoals bijvoorbeeld het Vuurtoreneiland bij Amsterdam. De aanleg van een Maritieme Servicehaven biedt vanwege het industriële karakter geen mogelijkheid invulling te geven aan deze Gouden Regel. Wel worden door de aanleg van de Maritieme Servicehaven de historische maritieme werkzaamheden in het gebied van de voormalige Zuiderzee te bevestigd, waarmee een nieuwe schakel wordt gerealiseerd passend in het verhaal van het IJsselmeer.

5.10.3 Conclusie

Het haventerrein is landschappelijk inpasbaar in de omgeving. Op basis van de landschapsanalyse zijn de volgende aspecten die van belang zijn voor een goede inpassing geborgd in de planregels van dit inpassingsplan:

- de maximale hoogte van de gebouwen bedraagt 24 meter. Er is een binnenplanse afwijking opgenomen die een bouwhoogte van 30 meter mogelijk maakt, mits dit

landschappelijk inpasbaar is.

- er is opgenomen dat de gebouwen minimaal 7,5 meter van de zijdelingse perceelsgrens moeten worden gebouwd. Hiermee zijn doorzichten geborgd. In dat kader is tevens buitenopslag binnen 7,5 meter van de zijdelingse perceelsgrens niet toegestaan. Er kan via een binnenplanse afwijking dichter op de zijdelingse perceelsgrens worden gebouw, mits dat landschappelijk inpasbaar is.

e. Er is opgenomen dat de breedte van een bouwperceel niet meer mag bedragen dan 200 meter. Er kan via een binnenplanse afwijking een grotere breedte worden toegestaan, mits dat landschappelijk inpasbaar is.

5.11 Verkeer

5.11.1 Kader

In het kader van het inpassingsplan is een verkeersonderzoek gedaan. Het doel van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt of de ontsluitingsstructuur van Urk (zijnde de Domineesweg (N352)) de toekomstige verkeersintensiteiten binnen de voorziene vormgeving kan blijven afwikkelen. De focus ligt hierbij op een aantal kruispunten (Meesp, Westwal, MSNF, Ensgat). Daarnaast zijn de uitkomsten van dit verkeersonderzoek gebruikt voor de milieuonderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluid vanwege wegverkeer. Uitgegaan is van het prognosejaar 2031.

5.11.2 Onderzoek

Het verkeersonderzoek is als bijlage 20 bijgevoegd.

Uitgangspunten

Wanneer in onderstaande tekst wordt ingegaan op kruispunten en wegvakken, wordt verwezen naar figuren 5.26 en 5.27.

Figuur 5.26: Overzicht wegvakken

Kruispuntnummer	Beschrijving kruispunt	Kruispunttype
1	Domineesweg – Meep	Rotonde
2	Domineesweg – Westwal	Voorrangskruispunt
3	Domineesweg – MSNF	Voorrangskruispunt
4	Domineesweg – Ensgat – Zuidermeerweg – Oostelijke randweg	Rotonde

Figuur 5.26 en 5.27: Overzicht kruispunten

5.11.2.1 Verkeersafwikkeling

Autonome situatie

Eerst is gekeken naar de autonome verkeersontwikkeling (2031). Door reeds vastgestelde ontwikkelingen nemen de verkeersintensiteiten in de omgeving toe. Daarbij is ook de realisatie van woningbouwontwikkeling Zeeheldenwijk (voorheen Schokkerhoek) verwerkt. Voor deze ontwikkeling is in het verkeersmodel uitgegaan van 1.650 woningen.

In de autonome verkeerssituatie ontstaan er op kruispunt- en op wegvakniveau geen doorstromingsknelpunten. Wel is Domineesweg tussen de A6 en Urk een aandachtspunt, omdat hier de intensiteiten boven de beleidswaarde van de provincie komen. Hierdoor kan op deze weg de verkeersveiligheid in het geding komen.

Toekomstige verkeerssituatie

Autonoom plus MSNF

De toekomstige verkeerssituatie is de autonome verkeerssituatie 2031 inclusief de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) (verder genoemd “plansituatie”). In het scenario "2031 met MSNF" is naast de autonome verkeerssituatie 2031 (dus inclusief de Zeeheldenwijk) ook de volledige ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) inbegrepen. In deze variant is Port of Urk niet opgenomen. Met deze scenario kan specifiek worden beoordeeld wat de verkeerseffecten zijn door de aanleg van de MSNF.

Uit het onderzoek volgt dat de ontwikkeling van de MSNF nauwelijks impact heeft op de verkeersafwikkeling op Urk. Doordat het verkeersaandeel van het plan laag is, is de invloed op de doorstroming daardoor ook laag. Hierdoor ontstaan er in vergelijking met de autonome verkeerssituatie geen nieuwe knelpunten op zowel wegvakken als kruispunten. Alleen het bestaande aandachtspunt dat de Domineesweg drukker is dan het beleid van de provincie voorschrijft blijft bestaan.

Autonoom plus MSNF en Port of Urk 2031

In het scenario "2031 volledige plansituatie" is ten opzichte van het vorige scenario ook Port of Urk meegenomen. Voor dit scenario is op basis van het exploitatieplan van Port of Urk ervan uitgegaan, dat in 2031 de helft van Port of Urk (30 hectare) is ontwikkeld. Port of Urk wordt via dezelfde wegen als voor MSNF ontsloten.

Ten opzichte van MSNF heeft Port of Urk een veel grotere impact op de verkeersafwikkeling. Desondanks zijn ook in dit scenario in 2031 nog geen knelpunten aanwezig. De rotonde Domineesweg – Ensgat komt echter in de buurt van de grenswaarde, waardoor er weinig buffer is. Verder is het ook mogelijk om bij de aansluiting van de MSNF op de Domineesweg een voorrangskruispunt toe te passen, al zal de ruimte beperkt zijn. Wel blijft in deze variant de Domineesweg een aandachtspunt. De intensiteiten overschrijden hier logischerwijs de grenswaarde van 12.000 mvt/etm, waardoor er mogelijke maatregelen getroffen dienen te worden ten aanzien van het landbouwverkeer.

5.11.2.2 Verkeersveiligheid

Huidige situatie

In de periode 1 januari 2014 – 31 december 2019 zijn op de Domineesweg in totaal 21 verkeersongevallen geregistreerd. Bij 12 ongevallen was een personenauto of bestelauto betrokken, bij 4 ongevallen een bromfiets, bij 2 ongevallen een vrachtauto bij en bij 1 ongeval een fiets. Van de overige ongevallen is niet bekend op welke manier de verplaatsing plaats vond.

In totaal zijn er bij de ongevallen op de Domineesweg 2 gewonden gevallen en 1 dode. Deze ongevallen hebben plaatsen gevonden op het wegvak tussen de rotonde Ensgat en de A6. De gewonden zijn gevallen bij een éénzijdig ongeval, de dode is gevallen bij een frontale aanrijding waarbij een personenauto tegen een vrachtauto is gebotst.

De Domineesweg is een provinciale weg met 2 x 1 rijstrook zonder rijbaanscheiding (tussen rotonde Ensgat en A6). Verder naar het westen (richting Urk) heeft de Domineesweg een dubbele asmarkering inclusief een kleine strook betonverharding (contrasterend). Dit vergroot de scheiding tussen de rijbanen. De Domineesweg heeft op dit wegvak enkele aansluitingen buiten de voorrang.

Toekomstige situatie

Door de ontwikkeling van de MSNF zal het aantal voertuigenbewegingen in het algemeen, en het aantal vrachtauto's specifiek, toenemen. Door het massaverschil en het snelheidsverschil levert dit potentieel meer conflictsituaties op.

Door het hogere verkeersaanbod is het handhaven van gemengd verkeer op de Domineesweg (waardoor de beleidsmatige capaciteit van de weg 12.000 mvt/etm is in plaats van 20.000 mvt/etm) niet meer haalbaar. Het ontvlechten van langzaam verkeer (dus landbouwvoertuigen verplaatsen naar een parallelweg of een alternatieve route) en regulier gemotoriseerd verkeer levert minder snelheidsverschillen op, waardoor de kans op ongewenst verkeersgedrag (bijvoorbeeld inhaalmanoeuvres) lager wordt. Dit is een verbetering van de verkeersveiligheid.

Aansluitingen uit de voorrang kunnen potentieel verkeersonveilig zijn. Op provinciale wegen (met een hogere maximumsnelheid) kunnen op drukke momenten hiaten klein zijn en zijn snelheidsverschillen groot. Wanneer de wachttijd voor invoegend verkeer te lang wordt, stijgt de kans dat (te) grote risico's worden genomen om in te voegen. Bovendien geldt dat er veel erfaansluitingen zijn op de Domineesweg, die een deel van de veiligheidsproblemen veroorzaken.

Een rotonde is daardoor een verkeersveiligere oplossing. Op gebied van doorstroming zorgt een rotonde voor meer ruimte voor invoegend verkeer vanuit zijstraten. Daarnaast is de verkeerssituatie overzichtelijker (minder conflictpunten) en kan invoegend verkeer daardoor veiliger de rotonde oprijden.

5.11.2.3 Scheepvaartverkeer

Op basis van de informatie van de Uitvoeringsstrategie Vaarwegen provincie Flevoland (2013) is de verwachting dat het gebruik van de verschillende provinciale vaarwegen door zowel de beroepsvaart als recreatievaart zal stabiliseren of afnemen. Op basis hiervan worden op de vaarwegen van het IJsselmeer geen grote veranderingen verwacht qua intensiteiten.

De servicehaven wordt maximaal toegankelijk voor schepen met een waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135 meter lang). Het is de verwachting dat voor de Maritieme Servicehaven jaarlijks maximaal 10 schepen van een dergelijke omvang gebruik zullen maken van de haven voor reparatie of onderhoud. Daarnaast worden ook kleinere jachten, slepers en vissersboten verwacht. Ingeschat is dat de jachten, slepers en vissersboten respectievelijk gemiddeld 1 keer per week, 1 keer per dag en 1 keer per maand de haven aandoen. Dit resulteert in een maximaal aantal schepen dat aanlegt in de nieuwe haven van 439 per jaar (circa 8 à 9 per week).

5.11.3 Conclusie

Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat er op Urk, bij zowel de autonome verkeersgroei als bij de planontwikkelingen, in 2031 enkele aandachtspunten zullen ontstaan. Het belangrijkste aandachtspunt is de toename van het verkeer op de Domineesweg.

Door de toename van verkeer op de Domineesweg, zal zowel in de autonome verkeerssituatie als in de plansituatie deze provinciale weg niet meer voldoen aan de gestelde normen voor de maximale intensiteit. Bij de autonome verkeersgroei wordt de grens voor gemengd verkeer (12.000 mvt/etm) ruimschoots overschreden en ook de grens voor niet-gemengd verkeer (20.000 mvt/etm). Voor de plansituatie geldt dit ook. Echter is de bijdrage van MSNF klein op de verkeerstoename op de Domineesweg (1% op de Domineesweg richting de A6). De ontwikkeling van de MSNF leidt niet tot negatieve gevolgen in de doorstroming op de Domineesweg. Andere ontwikkelingen, Zeeheldenwijk en Port of Urk, hebben een veel grotere bijdrage op de verkeersdruk op de Domineesweg en de kruispunten. Echter is de verwachting dat in 2031 de afwikkeling van het verkeer om de diverse rotondes en kruispunten nog voldoende is om al het extra verkeer te kunnen verwerken.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt aanbevolen het aantal voorrangskruispunten op de Domineesweg te minimaliseren. Voor het kruispunt Domineesweg – MSNF is nog geen kruispunttype bepaald. Een voorrangskruispunt op een drukke weg met een hogere snelheid wordt niet aangeraden in verband met de verkeersveiligheid. Ook wordt aanbevolen het gemengd verkeer op de Domineesweg niet meer toe te staan zodat snelheidsverschillen verkleind worden en de kans op oneigenlijk gedrag wordt geminimaliseerd.

Als alle nieuwe ontwikkelingen, samen met voorliggende MSNF in 2040 gerealiseerd zijn, wordt verwacht dat er verkeerskundige aanpassingen nodig zijn om een structureel gebrek aan wegcapaciteit te voorkomen. Tijdens een bestuurlijk overleg op 18 juli 2018 hebben de portefeuillehouders van de gemeenten Urk, Noordoostpolder en de provincie Flevoland aangegeven dat een oostelijke randweg de voorkeur verdient, omdat naast de oplossing van de aandachtspunten op de Domineesweg, de ontsluiting van Urk en een groot deel van het zuidwestelijk deel van de Noordoostpolder verbetert. Daarbij is de ambitie uitgesproken de weg zo spoedig mogelijk te realiseren. Op 2 en 9 oktober 2018 is deze afspraak bekrachtigd in de colleges van de gemeenten Urk en Noordoostpolder en de provincie. In 2019 hebben partijen gezamenlijk opdracht gegeven voor een verkenning naar deze randweg. Omdat een oostelijke randweg als oplossingsrichting een grote impact heeft op het gebied is er een brede integrale verkenning uitgevoerd, waarbij naast de verkeerskundige aspecten ook gekeken zal worden naar de inpasbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en meekoppelkansen in het gebied. Deze verkenning ‘nieuwe Ontsluitingsweg’ is inmiddels vastgesteld door de provincie en de betrokken partijen starten samen een planstudie.

Uit de verkenning volgt dat met een oostelijke randweg een netwerk van wegen ontstaat waarbij verkeer van en naar Urk op een evenwichtige en logische manier wordt verdeeld over radialen die aansluiten op de randweg. Met de realisatie van de randweg neemt de verkeersintensiteit op de Domineesweg niet substantieel toe waardoor doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd zijn en er geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Aangezien er nog vervolgonderzoek moet plaatsvinden en er nog geen besluitvorming is met betrekking tot de oostelijke randweg, is deze nog niet opgenomen in de verkeersmodellen. Het effect van de oostelijke randweg is daarmee ook nog niet inzichtelijk gemaakt. Aannemelijk is dat de oostelijke randweg zal leiden tot verlichting van de verkeersdruk op de Domineesweg. Daarmee zal zowel de doorstroming als ook de verkeersveiligheid naar verwachting verbeteren op de Domineesweg.

5.12 Milieuhygiënische bodemkwaliteit

5.12.1 Kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een inpassingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de functie. Een eventuele verontreiniging dient milieutechnisch opgeruimd of afgeperkt te kunnen worden en dit dient financieel haalbaar te zijn.

In het kader van hergebruik van grond als bodem en verspreidden van baggerspecie geldt het Besluit bodemkwaliteit als toetsingskader. Hiermee wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van het oppervlaktewater en het grondwater als gevolg van de toepassing voldoende wordt beschermd.

De gemeenten Almere, Dronten, Lelystad, Noordoostpolder, Urk en Zeewolde hebben gezamenlijk beleid voor grondverzet vastgesteld. De gemeenten hebben hiervoor een nota bodembeheer en een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Op de website https://ofgv-bbkweb.lievense.com/ is informatie te vinden die gebruikt moet worden bij grondverzet in het werkgebied van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV) en kunnen tevens de bodemfunctieklassen worden geraadpleegd.

5.12.2 Onderzoek

Landbodem

Het huidige maaiveld binnen het plangebied wordt niet vergraven. Voor de aan te brengen grond ten behoeve van de ontsluitingsweg wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen, zodat geen nieuwe verontreinigingen op het terrein worden aangebracht.

De effecten van activiteiten in de openbare ruimte zoals transport en beheer en onderhoud van groen hebben geen (of minimale) effecten op de bodem. Bedrijven hebben de verantwoordelijkheid en de verplichting vanuit vergunningen om maatregelen te nemen om verontreiniging van de bodem te voorkomen. De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de bedrijfssoort en de bedrijfsactiviteiten en worden gecontroleerd door het bevoegd gezag. Maatregelen kunnen bestaan uit opvangbakken voor tanks, vloeistofdichte bestrating en werkprotocollen. Daarnaast dient in geval van een calamiteit een eventueel ontstane verontreinig adequaat verwijderd te worden.

Ter plaatse van de ontsluitingsweg is een verkennend bodemonderzoek, asfaltonderzoek eb indicatief puinonderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 21 is bijgevoegd. Geconcludeerd wordt dat er geen bodemverontreiniging aanwezig is, die een belemmering zou kunnen vormen. Er is geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Waterbodem

De ophoging van het buitendijks haventerrein leidt tot het opbrengen van schone bouwstoffen in het IJsselmeer. Voor het slib dat wordt uitgebaggerd bestaat de mogelijkheid om het materiaal lokaal toe te passen indien de kwaliteit voldoende is. Als het materiaal de klasse "niet toepasbaar" bevat, zal het materiaal moeten worden gestort, bijvoorbeeld op IJsseloog. Deze baggeractiviteit valt onder het Besluit bodemkwaliteit. Als er ook pleistoceen materiaal (zand) wordt gewonnen, is een Ontgrondingsvergunning vereist. Het onderzoek naar de milieuhygienische bodemkwaliteit dient te worden uitgevoerd, nadat de locatie en het ontwerp van de havenbekken alsmede de locatie van de geulen bekend is.

Aangenomen wordt dat de locatie onverdacht is op het voorkomen van een waterbodemverontreiniging. Wanneer wel verontreiniging aanwezig is, wordt deze veracht in de bodemlaag welke het meest antropogeen belast is, dit betreft de toplaag van de waterbodem. Om een nadere uitspraak te kunnen doen over de verwachte kwaliteit van de

bodem ter plaatse is een indicatief waterbodemonderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 22 is bijgevoegd. Uit de analyseresultaten blijkt dat de bagger op basis van dit indicatieve onderzoek verspreidbaar is op het aangrenzende perceel en 'altijd toepasbaar' is op landbodem. In het oppervlaktewater is de bagger eveneens 'altijd toepasbaar'. Wanneer de beoogde toepassingslocatie een GBT betreft (grootschalige bodemtoepassing), is de vrijkomende bagger op basis van dit indicatieve onderzoek toepasbaar in zowel een GBT voor landbodem, alsmede een GBT voor waterbodem.

5.12.3 Conclusie

Op basis hiervan wordt niet verwacht dat de huidige bodemkwaliteit een belemmering zal zijn voor de voorgenomen herinrichting van het gebied.

5.13 Conventionele explosieven

5.13.1 kader

Als gevolg van gevechtshandelingen in het verleden kunnen conventionele explosieven in het plangebied zijn achtergebleven. Wanneer conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog bij de aanleg van de MSNF spontaan worden aangetroffen, dan ontstaat mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico. Onbedoelde detonaties (zware explosies) bij de uitvoering van werkzaamheden kunnen in het ergste geval leiden tot dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving. Spontane vondsten van conventionele explosieven kunnen daarnaast tot extra uitvoeringskosten leiden, hetgeen gevolgen kan hebben voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

5.13.2 Onderzoek

Om te bezien of er conventionele explosieven voorkomen in het plangebied is een vooronderzoek conventionele explosieven uitgevoerd (zie bijlage 18). Er is op basis van de beoordeelde feiten van het vooronderzoek geconcludeerd, dat er geen indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van CE in het onderzoeksgebied.

5.13.3 Conclusie

Het onderzoeksgebied is niet verdacht op de mogelijke aanwezigheid van CE. De werkzaamheden kunnen onder reguliere condities worden uitgevoerd. De kans op het aantreffen van CE is net zo groot als de gemiddelde kans op het aantreffen van CE op als 'onverdacht' aangemerkte locaties in de rest van Nederland.

5.14 Geur

In het in voorbereiding zijn bestemmingsplan Port of Urk van gemeente Urk zijn voor de te vestigen inrichtingen geurregels opgesteld. Voor geur is een regeling opgenomen met normen voor de toelaatbare geur per bedrijf, die gelden op een afstand van 30 of 50 meter van de terreingrens van het bedrijf. Voor geur zijn 3 zones opgenomen. Naast de zones voor geur zijn er twee zones opgenomen, waar de normen voor geur niet gelden voor het verwerken van vis. De zones zijn met een aanduiding aangegeven op de verbeelding.

De aanduiding voor het verwerken van vis zónder drogen ligt vanaf een afstand van 200 meter van de rand van het bedrijventerrein. De aanduiding voor het drogen van vis op een afstand vanaf 500 meter. Door de in de branche gebruikelijke maatregelen om geurhinder te voorkomen, in combinatie met de aangehouden afstanden tot buiten het bedrijventerrein, zal geurhinder buiten het bedrijventerrein door de viswerkende bedrijven voorkomen worden.

De bedrijfsvoering van de bedrijven van de MSNF wordt derhalve niet belemmerd door het

aspect geur vanwege bedrijven op het binnendijkse bedrijventerrein.

5.15 Kabels en leidingen

De belangrijkste leiding in of in de nabijheid van het plangebied betreft een aardgastransportleiding, zie figuur 5.4 in paragraaf 5.2.2. Deze is echter op zeer grote afstand van het plangebied gelegen en is derhalve niet van invloed.

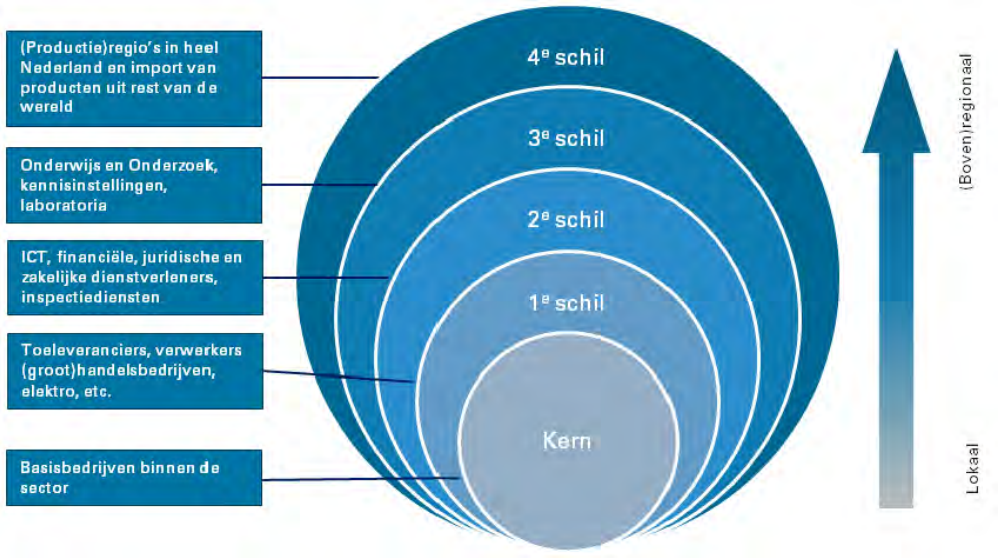
Overige kabels en leidingen dienen ter voorbereiding van de realisatiefase nader te worden geïnventariseerd door middel van een Klic-melding. Dit is niet relevant voor de afwegingen in dit inpassingsplan.

5.16 Duurzaamheid

Duurzaamheid op regionaal niveau

De haven positioneert zich qua marktpositie het beste als 'Maakhaven'. Men kan hier terecht voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Op deze wijze wordt concurrentie met nabijgelegen havens vermeden. Verbreding van de Urker economie is nodig om de structurele krimp in de visserij op te kunnen vangen en voldoende ruimte te bieden aan bedrijven om te groeien en door te kunnen ontwikkelen. De nieuw te ontwikkelen haven is vooral bestemd voor bedrijvigheid in de volgende sectoren:

- Maritieme dienstverlening;
- Scheepsbouw;
- Scheepsreparatie;
- Refit.



Figuur 5.28: Maritiem Servicecluster [Stec Groep, 2016]

Het is de verwachting dat bedrijven vanuit de bestaande haven in Urk zich zullen verplaatsen naar de Maritieme Servicehaven, maar daarbij ook dat deze ruimte weer opgevuld wordt door andere bedrijvigheid. We verwachten dan ook dat het realiseren van de Maritieme Servicehaven economische voordelen heeft – bedrijven in de doelgroepsectoren kunnen op een gunstiger plek vestigen, waar zij de komende jaren duurzaam gevestigd zijn en verder kunnen ontplooien – maar geen leegstand veroorzaakt in het bestaande haventerrein.

De Nederlandse maritieme cluster is crisisbesteding gebleken en functioneert de afgelopen

jaren beter dan de Nederlandse economie als geheel. Urk heeft een duidelijk zichtbare rol in deze cluster. De toekomstverwachtingen van de cluster zijn positief, zij het dat de op dit moment lage olieprijzen impact hebben op het functioneren van het cluster, met name op de offshore en daaraan gerelateerde sectoren (scheepsbouw, onderhoud, toeleveranciers). De scheepsbouwsector kent daarnaast een hoge multiplier. De nationale werkgelegenheidsmultiplier voor de scheepsbouw bedraagt 1,74 in 2014, oftewel één baan in de scheepsbouw genereert een werkgelegenheid van 0,74 personen bij toeleverende bedrijven (bijvoorbeeld schilders, timmerbedrijven, elektrotechnische bedrijven, etc) het is niet bekend waar deze indirecte werkgelegenheid in Nederland neerslaat. Verwacht wordt dat, gezien de verwevenheid van de bedrijvigheid in Urk, een relatief groot deel neerslaat in Urk zelf [Ecroys, 2015]. Als gevolg hiervan biedt de voorziene Servicehaven een duurzame bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio.

Tot slot geldt vanuit de Regio Deal dat de provincie Flevoland samenwerkt met het Rijk aan onder meer het programma Cluster Urk Maritime. Dit programma draagt specifiek bij aan nationale en regionale ambities en vraagt om urgentie voor intensivering van de samenwerking. Zo wordt de toppositie van Nederland en de regio versterkt. Het programma is van groot belang voor evenwichtige economische groei en positieve ontwikkeling van welvaart en welzijn in Noordelijk Flevoland.

Duurzaamheid van aanleg, inrichting en gebruik

Onderstaand wordt op hoofdlijnen ingegaan op maatregelen die getroffen kunnen worden om bij de aanleg, inrichting en gebruik van de Maritieme Servicehaven te komen tot een beperking van het energiegebruik en/of de CO2-uitstoot. De uiteindelijke invulling worden echter overgelaten aan de markt. Wel wordt duurzaamheid gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. Gedacht kan worden aan:

- Het koppelen van materialen/afval/rest/energiestromen tussen bedrijven onderling of met andere bedrijven (circulaire economie). In een circulaire economie worden producten en materialen hergebruikt en behouden grondstoffen hun waarde.
- Het gebruik van zonne-energie als duurzame energiebron. Zonne-energie wordt gebruikt voor de opwekking van warmte via zonnecollectoren of voor het genereren van elektriciteit door middel van zonnepanelen.
- Het gebruik van warmte-krachtkoppeling waarbij sprake is van een gecombineerde opwekking van warmte en elektriciteit.
- Het gebruik van biogas of groen gas. De verbrandingswaarde hiervan is lager dan aardgas. Voor biogas is een apart gas infrastructuur nodig. Biogas kan verbrand worden in een gasmotor of opgewerkt worden naar groen gas met aardgaskwaliteit. Groen gas kan worden geïnjecteerd in het bestaande aardgasnet.
- Het aanleggen van een gescheiden rioolstelsel waarbij afvalwater moet worden behandeld conform de voorwaarden uit de Wm-vergunning/Activiteitenbesluit van de betreffende bedrijven. Voor vuil hemelwater zal een extra zuiverende stap noodzakelijk zijn om te mogen lozen op het IJsselmeer.
- Gebruik van innovatieve materialen bij aanleg golfbreker, kade en bedrijventerrein, mits voldaan kan worden aan de gestelde eisen en normering voor de waterkering;
- Het toepassen van energiebesparende maatregelen.
- Er komt geen aansluiting van MSNF op het aardgasnetwerk.

De Maritieme Servicehaven is daarnaast goed bereikbaar voor fietsverkeer en wordt aangesloten op de bestaande fietsroute van en naar Urk. De afstand tot Urk is kort. Op deze wijze wordt door de ontwikkeling van de haven op relatief korte afstand van Urk goed invulling gegeven aan verduurzaming van het transport. Door een goede aansluiting op de bestaande fietsroutes en een goede ontsluiting van het terrein voor de zowel de fiets als brommer wordt gestimuleerd, dat lokale werknemers zo min mogelijk met de auto komen.

Bij ontwerp, realisatie is het streven om zoveel mogelijk bij te dragen aan de energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen en biodiversiteit. Dit zijn de nationale transitie-opgaven waaraan ook provincie Flevoland bijdraagt. Zo komt er geen aansluiting van MSNF op het aardgasnetwerk. En bij de aanbesteding van de aanleg van het project wordt het creëren van een meerwaarde voor de ecologie een zwaarwegend selectiecriterium.

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

6.1 Algemeen

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Het inpassingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 29 oktober 2013 Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2012.

De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

6.2 Methodiek

In het inpassingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming toegewezen gekregen. Daarnaast komen op sommige gronden (alleen) aanduidingen voor. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven. Het plan is vormgegeven als een globaal eindplan met een directe bouwtitel.

6.3 Regels

De regels zijn ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, teneinde een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hier worden alle voorkomende bestemmingen en de bijbehorende regels uiteengezet.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierin staan de algemeen geldende regels, in aanvulling op de bestemmingsregels, welke voor meerdere of alle bestemmingen van toepassing zijn.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdictum.

6.4 Bestemmingen

De regels volgen een eenduidige opbouw, conform SVBP2012. De regels voor de bestemmingen zijn in beginsel als volgt opgebouwd en bevatten tenminste:

- een bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

In de bestemmingsomschrijving wordt aangegeven welke functies binnen de bestemming zijn toegelaten.

De bouwregels bevatten regels voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het betreft meestal regels inzake de situering en inzake de (maximale) bouwhoogte.

Daarnaast komen in sommige bestemmingen één of meer van de volgende onderdelen voor:

- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

6.5 Artikelsgewijze toelichting

6.5.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van de regels.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden. De regels inzake de wijze van meten voorkomen interpretatieverschillen bij de toepassing van de regels over maatvoeringen.

6.5.2 Bestemmingen

Artikel 3 Bedrijventerrein

Buitendijks wordt een servicehaven gerealiseerd. Deze gronden hebben de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. De haven mag maximaal 10 ha bedragen, waarbij de oppervlakte wordt berekend vanaf de kernzone. Het bestemmingsvlak is echter groter, om enige flexibiliteit te hebben bij de uitwerking van de plannen. Om de maximum toegestane oppervlakte van 10 ha te borgen is op de verbeelding vanaf de kernzone een aanduiding 'maximum oppervlakte (m2)' opgenomen, waarbij in samenhang met de planregels is bepaald dat de oppervlakte van het bedrijventerrein niet meer mag bedragen dan 100.000 m2.

In de planregels is toegestaan dat in de zijbassins van de servicehaven bouwwerken in of op het water worden gebouwd. Dit betreft gebouwen en overkappingen, zoals boothuizen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, i.c. steigers, scheepsliften en dokken. Deze bouwwerken zijn toegestaan in en op het water in de zijbassins van de servicehaven voorzover de zijbassins liggen op gronden met de bestemming Bedrijventerrein. De toegestane lengte van deze bouwwerken is in de planregels vastgelegd en wordt gemeten vanaf de kade van het bedrijventerrein, i.c. de servicehaven.

Aan de westkant van de servicehaven (de IJsselmeerkant) zijn in het water alleen steigers, scheepsliften en dokken toegestaan. Gebouwen en overkappingen in of op het water zijn daar niet mogelijk.

Aanvullend aan de maximum oppervlakte van de servicehaven van 10 ha is voor de bouwwerken in of op het water in het kader van de ontheffing van het Barro een maximum oppervlakte toegestaan van 3 ha (30.000 m2). Dit is in de algemene bouwregels vastgelegd (zie artikel 12).

Op de gronden met de bestemming Bedrijventerrein zijn ten eerste categorie 3- tot en met categorie 5-bedrijven toegestaan, zoals deze zijn genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 1 bij de planregels). Naast de in de staat van bedrijfsactiviteiten genoemde bedrijven zijn op het haventerrein ook de volgende bedrijven toegestaan:

- 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 jachten, binnenvaartschepen en vissersschepen.

Er is een loskade toegestaan, alleen ten behoeve van de aanvoer van grondstoffen naar en de afvoer van (half)producten van de maritieme bedrijven van de buitendijkse haven. Daarnaast is het gebruik als een schuilhaven toegestaan.

Tot slot is productiegebonden detailhandel toegestaan. Hiervan is een definitie opgenomen in lid 1.32 van de planregels. Er is op grond van de definitie geen mogelijkheid voor het inrichten van een showroom of een winkelruimte op het bedrijventerrein.

De regels maken de bouw van gebouwen, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals kranen, steigers, masten, scheepsliften) mogelijk. Daarbij moet rekening worden gehouden met de maximale afmetingen die in de planregels zijn opgenomen en zijn afgestemd op de beoogde functie.

Dit betekent bijvoorbeeld dat een grote oppervlakte van het terrein bebouwd mag worden (75 procent per bouwperceel) en dat de gebouwen maximaal 24 meter hoog mogen zijn. Vanwege een goede landschappelijke inpassing moeten de gebouwen een afstand tot de zijdelingse erfgrens aanhouden van 7,5 meter, behalve als de zijdelingse perceelsgrens grenst aan water. In dat geval mag je tot op de zijdelingse perceelsgrens bouwen. De afstand van 7,5 meter tot de zijdelingse perceelsgrens geldt ook voor buitenopslag.

Er zijn zoals hierboven al aangegeven specifieke bouwregels opgenomen voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd in de vorm van gebouwen en of overkappingen. Hierbij geldt dat in de zijbassins (noord- en zuidkant) van de servicehaven gebouwen en overkapping in of op het water mogen worden gerealiseerd met een lengte van maximaal 90 meter, gemeten vanaf de kade. Aan de westkant van de servicehaven mogen in of op het water steigers, scheepsliften en dokken worden gebouwd met een lengte van maximaal 60 meter, gemeten van de kade. Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp van de servicehaven kan het zijn dat deze bouwwerken deels in de bestemming Water liggen. Daarom zijn in de bestemming Water hiervoor ook bouwregels opgenomen.

Binnen de bestemming is sprake van flexibiliteitsbepalingen via regels voor afwijking van de bouwregels (met een omgevingsvergunning). Hierdoor kunnen gebouwen bijvoorbeeld maximaal 30 meter hoog worden. In deze afwijkingsregels zijn voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden voordat de omgevingsvergunning voor afwijking verleend kan worden, zoals landschappelijke inpassing.

Op de verbeelding is een bouwvlak opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. Hieraan zijn in het plan (bouw)regels verbonden. Binnen de bestemming Bedrijventerrein dienen echter niet alleen regels te worden gekoppeld aan het bouwvlak, maar ook aan de afzonderlijke bedrijfskavels. Hieraan worden bijvoorbeeld regels gekoppeld ten aanzien van het bebouwingspercentage, de afstand van gebouwen tot de zijdelingse perceelsgrens en de maximale breedte van een bedrijfsperceel. De situering en omvang van de bedrijfskavels ligt echter niet vast op grond van het inpassingsplan. Hierdoor is het niet wenselijk om deze kavels vast te leggen op de verbeelding van het

bestemmingsplan. Om deze reden is in het bestemmingsplan het begrip bouwperceel gehanteerd voor bedrijfskavels.

Artikel 4 Groen

Deze bestemming is toegekend aan de primaire waterkering aan de noordkant van de MSNF. Deze bestemming is afgestemd op de bestemming van het naastgelegen bestemmingsplan Bedrijventerrein fase 1 t/m 4, waar het Inpassingsplan op aansluit.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming Verkeer omvat de primaire waterkering inclusief de ontsluitingsweg in oostelijke richting via het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk en de aantakking op de Domineesweg. Daarnaast is op deze gronden de ontsluitingsweg van de MSNF toegestaan die dient ter ontsluiting van de verschillende bedrijfspercelen.

Artikel 6 Water

De bestemming Water is ruim opgenomen in het inpassingsplan. De reden daarvoor is dat nog niet bekend is waar precies de vaargeulen worden aangelegd. Aan de noordzijde is de bestemming water zo neergelegd, dat hij aansluit op de vaargeul die in het bestemmingsplan IJsselmeer van gemeente Urk is opgenomen. Aan de zuidzijde sluit de bestemming water aan op de vaargeul in westelijke richting, uitkomend op de bestaande vaarroute tussen het Ketelmeer en Enkhuizen. De golfbrekers mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen de gronden die zijn aangeduid als 'specifieke vorm van water - golfbreker'. Deze golfbrekers zijn onderdeel van de primaire waterkering. Binnen de bestemming zijn dokken, steigers en scheepsliften toegestaan, uitsluitend op een afstand van minimaal 60 meter van de kade van het haventerrein.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 5

Deze archeologische dubbelbestemming geldt voor het waterdeel (noordzijde plangebied). De bestemming is afgestemd op het archeologisch beleid van de gemeente Urk. Tot categorie 5 behoren de zones met weinig aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen waar scheepswrakken, vliegtuigwrakken en steentijdvindplaatsen worden verwacht. In verband met de intensiteit van het benodigde onderzoek wordt een ondergrens van 1,5 ha - 0,5 meter gehanteerd. Voor grondroerwerkzaamheden die groter zijn dan 1,5 ha en dieper gaan dan 0,5 meter is een vergunning nodig.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 7

Deze archeologische dubbelbestemming geldt voor het waterdeel (westzijde plangebied). De bestemming is afgestemd op het archeologisch beleid van de gemeente Urk. Tot categorie 7 behoren de zones met weinig aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen waar scheepswrakken, vliegtuigwrakken en steentijdvindplaatsen worden verwacht. In verband met de intensiteit van het benodigde onderzoek wordt een ondergrens van 1,7 ha gehanteerd. Voor grondroerwerkzaamheden die groter zijn dan 1,7 ha is een vergunning nodig.

Artikel 9 Waarde - Archeologie 8

Deze archeologische dubbelbestemming geldt voor de gronden waar de noordelijke ontsluitingsweg is geprojecteerd. De bestemming is afgestemd op het archeologisch beleid van de gemeente Urk. Tot categorie 8 behoren de zones met lage/middelhoge aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Er is een vrijstellingsgrens voor bouw- en grondwerkzaamheden die kleiner zijn dan 10.000 m2 en niet dieper dan 100 cm onder maaiveld de bodem verstoren.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

Het doel van deze bestemming is het beschermen van een waterkering (dijk). De beschermende regeling is opgenomen om werken en werkzaamheden te voorkomen die van

invloed kunnen zijn op de toekomstige waterkerende functie van het dijklichaam. De dubbelbestemming ligt daarom op het dijklichaam (de kernzone) en binnenbeschermingszone rond de dijk. De regeling bepaalt dat de dubbelbestemming bedoeld is voor het handhaven van de primaire waterkering. Voor de bescherming van de dijk geeft de Keur van het Waterschap voldoende regels. De regeling in deze bestemming koppelt daarom de Keur aan het bestemde gebied.

6.5.3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt in een omgevingsvergunningstoets voor de activiteit bouwen en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 12 Algemene bouwregels

In dit artikel is bepaald dat de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen, overkappingen en dokken, steigers en scheepsliften in of op het water in totaal niet meer mag bedragen dan 30.000 m2.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is ten eerste bepaald welk gebruik in ieder geval als strijdig met de bestemmingen wordt gerekend. Daarnaast is in dit artikel een regeling opgenomen die ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Tot slot is in dit artikel geregeld dat er een lichtwerende voorziening van tenminste 4 meter hoog wordt gerealiseerd om effecten op aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied van vleermuizen te voorkomen. Deze regeling is afgestemd op het vleermuizenonderzoek (effectbeoordeling) dat is opgenomen in bijlage 10 bij deze toelichting.

Van belang is dat er per perceel maximaal twee onderbrekingen ten behoeve van inritten worden toegestaan tot een maximum van 20 in totaal. De maximale lengte van een onderbreking is gerelateerd aan de lengte van het bedrijfsperceel: per 50 meter mag de lichtafschermende voorziening 6 meter onderbroken worden te behoeve van inritten. Elke onderbreking mag in totaal maximaal 12 meter lang zijn. De maximale lengte van een onderbreking wordt op grond van dit uitgangspunt bepaald door de volgende formule: (6 x de breedte bedrijfsperceel (meters) / 50), waarbij per onderbreking een maximum geldt van 12 meter. Een paar praktijkvoorbeelden:

- bij een bedrijfsperceel van 200 meter breed mag de lichtafschermende voorziening in totaal 24 meter (6 x 200, gedeeld door 50) onderbreken, waarbij elke onderbreking in totaal maximaal 12 meter mag zijn. Dus die kan twee inritten aanleggen van elk maximaal 12 meter breed.
- bij een bedrijfsperceel van 75 meter breed mag de lichtafschermende voorziening in totaal 9 meter (6 x 75, gedeeld door 50) onderbreken, waarbij elke onderbreking in totaal maximaal 12 meter mag zijn. Dus die kan 1 inrit van 9 meter realiseren of 2 aparte inritten waarbij de totale breedte niet meer dan 9 meter mag zijn (dus bijvoorbeeld één inrit van 9 meter breed, of twee van respectievelijk 4 en 5 meter breed).

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

De algemene aanduidingsregels geven regels over specifiek aangeduide gebieden in het plangebied.

De als *'geluidzone - industrie'* aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden

aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten vanwege de geluidszoneringsplichtige inrichtingen op het industrieterrein.

De aanduiding *'vrijwaringszone - dijk'* is gelegd op de buitenbeschermingszone. Dit is ter bescherming van de veiligheid van de dijk. Voor de buitenbeschermingszone gelden geen beperkingen voor bouwactiviteiten. Voor de bescherming van de dijk geeft de Keur van het Waterschap voldoende regels. De regeling in deze bestemming koppelt daarom de Keur aan het bestemde gebied.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat algemene afwijkingsregels die gelen voor alle opgenomen bestemmingen. Er kan worden afgeweken van de bij recht in de bestemmingsregels gegeven maten en afmetingen, tot ten hoogste 10% van die maten en afmetingen en de bestemmingsregels, in die zin dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate worden aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft. Hierbij wordt getoetst aan de in het artikel genoemde voorwaarden.

Artikel 16 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat de procedureregels die gelden bij het stellen van nader eisen.

6.5.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wro.

Artikel 18 Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept ontwerp inpassingsplan met bijbehorende stukken is aan de relevante overleginstanties gestuurd. Er is een overlegreactie ontvangen van:

1. Gemeente Urk
2. Gemeente Lelystad
3. Rijkswaterstaat
4. Waterschap
5. TenneT

De reacties van de overleginstanties zijn in een Nota van Beantwoording overlegreacties PIP en MER van een antwoord voorzien en waar relevant verwerkt in het inpassingsplan. De Nota van Beantwoording is in bijlage 25 opgenomen.

7.1.2 Zienswijzen

Het Inpassingplan met bijbehorende stukken wordt als ontwerpplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij een ieder een zienswijze kan indienen tegen het plan. Tegelijkertijd met het ontwerp inpassingsplan wordt ook het MER ter inzage gelegd.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij dit inpassingsplan is geen exploitatieplan opgenomen, omdat het:

- verhaal van de kosten van de grondexploitatie op een andere wijze is verzekerd;
- tijdvak van de exploitatie vanuit de provincie gezien flexibel is, en
- niet noodzakelijk is om eisen, regels of een uitwerking van die regels middels het inpassingsplan vast te leggen.

De provincie zal het grootste deel van de in dit inpassingsplan opgenomen gronden verkrijgen van het Rijk, op basis van langjarige erfpacht of huur. Op deze gronden zal een havengebied worden aangelegd door de provincie. Dit havengebied kent kavels voor vestiging van bedrijven. Deze kavels zal de provincie uitgeven in ondererfpacht en verhuur, met het doel opbrengsten te generen om de kosten voor de aanleg van het gebied terug te verdienen. Op basis van de huidige businesscase van de provincie zal de terugverdientijd zeker 60 jaar in beslag nemen. Zowel het verkrijgen van de gronden als de uitgifte daarvan door de provincie wordt notarieel en contractueel vastgelegd. In deze contracten worden zaken als looptijd, prijzen, onderhoudsverplichtingen en verdere randvoorwaardelijke zaken vastgelegd.

Voor de aansluiting op de dijk en de daarop gelegen infrastructuur zijn afspraken gemaakt met het waterschap.

Provinciale Staten hebben op 19 december 2018 een aangepast investeringsvoorstel goedgekeurd waarmee goedkeuring is gegeven voor de investeringen en de exploitatie.

Op basis hiervan is het plan economisch uitvoerbaar.

Regels

Understanding today.
Improving tomorrow.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021 met identificatienummer NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL20-ON01 van de provincie Flevoland.

1.2 inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.6 bedrijfsgebouw:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van een bedrijf;

1.7 beperkt kwetsbaar object:

beperkt kwetsbaar object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Ingeval van veiligheidszones langs buisleidingen geldt dat als beperkt kwetsbaar object tevens lintbebouwing wordt beschouwd welke loodrecht of nagenoeg loodrecht is gesitueerd op de risicocontouren;

1.8 bestaand:

bestaand ten tijde van de inwerkingtreding van het inpassingsplan;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.12 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.13 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.14 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten;

1.15 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.16 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en leveren van goederen die worden aangeschaft voor gebruik, verbruik of aanwending overwegend anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.17 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt, met uitzondering van verkeerstunnels;

1.18 geluidzone industrielawaai:

een op grond van de Wet geluidhinder in het bestemmingsplan vastgelegd gebied rond een industrieterrein waarbuiten de geluidsbelasting ten gevolge van dat industrieterrein niet meer mag bedragen dan 50 dB(A);

1.19 geluidzoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidzone moet worden vastgesteld;

1.20 geluidbelasting:

de geluidbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg;

1.21 geluidsgevoelige objecten:

gebouwen welke dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige objecten of terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

1.22 golfbreker:

een langs de kust of de oever gebouwde constructie om de kracht van golven en stroom te weerstaan of te absorberen om daarmee de wal tegen afkalving te beschermen en/of rustig water te verkrijgen;

1.23 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken;

1.24 internetwinkel:

detailhandel via internet, met dien verstande dat het te koop aanbieden, de uitstalling ten verkoop en het verkopen uitsluitend geschieden via internet en niet fysiek ter plaatse, en het leveren van goederen uitsluitend plaatsvindt via post-, pakket- of soortgelijke bezorgdiensten;

1.25 kantoor:

voorzieningen gericht op het verlenen van diensten op administratief, financieel, architectonisch, juridisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied, waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen;

1.26 kraan:

een constructie, uitgevoerd met kabels en katrollen voor het omhoog hijsen, omlaag laten zakken of verplaatsen, laden of lossen van goederen;

1.27 kwetsbaar object:

kwetsbaar object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);

1.28 nutsvoorziening:

voorziening ten behoeve van het openbaar nut, zoals ten behoeve van de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatiediensten, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling;

1.29 overkapping

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak en met aan ten hoogste één zijde een gesloten wand;

1.30 peil:

a. indien op het land wordt gebouwd:
    1. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
    2. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
b. indien in of op het water wordt gebouwd: het peil ter plaatse van de kade;

1.31 plaatsgebonden risico:

het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu op een bepaalde locatie naar aanleiding van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor het PR zijn getalsnormen vastgesteld. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 10^{-6} /jaar (1 op een miljoen). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als zich woningen of andere kwetsbare objecten tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden;

1.32 productiegebonden detailhandel:

detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd en/of geassembleerd;,waarbij een showroom of winkelruimte niet zijn toegestaan

1.33 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.

1.34 seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden.

Onder een seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische-massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.35 rijstrook:

een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, in- en uitvoegstroken, aansluitingen en opstelplaatsen;

1.36 staat van bedrijfsactiviteiten:

de staat van bedrijfstypen behorende bij dit plan;

1.37 vaarweg:

water ten behoeve van waterverkeer (recreatief danwel bedrijfsmatig);

1.38 vuurwerkbedrijf:

een bedrijf dat is gericht op de vervaardiging of assemblage van vuurwerk of de (detail)handel in vuurwerk, niet bedoeld periodieke verkoop in consumentenvuurwerk, c.q. de opslag van vuurwerk en/of de daarvoor benodigde stoffen.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand tot een perceelgrens:

vanaf enig punt van een (hoofd)gebouw tot de (naar de weg gekeerde, de zijdelingse en/of achter)perceelgrens;

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

a. vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, luchtkokers, antennes, liftkokers, technische installaties en lichtkappen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen, mits deze plaatselijke verhogingen niet leiden tot een bouwhoogte die hoger is dan 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende bouwwerk;
b. de bouwhoogte van bouwwerken op en in het water wordt gemeten vanaf het peil van de kade.

2.3 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.4 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijvigheid in de categorieën 3.1 tot en met 5.1 van de bij deze regels als bijlage behorende Staat van bedrijfsactiviteiten, en ook;
b. scheepsbouw en refit (modernisering en herinrichting, nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud);
c. maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden;
d. innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van werkschepen, high end markt van jachten, binnenvaartschepen en vissersschepen;
e. 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;
f. afmeergelegenheden;
g. dokken;
h. een schuilhaven;
i. productiegebonden detailhandel;
j. de aanleg, het beheer en onderhoud van golfbrekers en daarbij behorende voorzieningen, waarbij de golfbrekers tevens onderdeel zijn van de primaire waterkering;

met de daarbijbehorende:

k. wegen, straten en paden;
l. parkeervoorzieningen;
m. erven en terreinen;
n. kaden;
o. water;
p. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
q. bedrijfsgebouwen;
r. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder steigers, kranen en scheepsliften;
s. maximaal 2 vaargeulen, aansluitend op de bestemming Water;
t. nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

a. gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van een gebouw bedraagt ten hoogste 24 meter;
c. het bebouwingspercentage van een bouwperceel bedraagt ten hoogste 75%.;
d. de afstand van gebouwen tot de zijdelingse perceelsgrens dient ten minste 7,5 meter te bedragen, tenzij deze zijdelingse perceelsgrens grenst aan het water. In dat geval mag aan die zijde tot op de zijdelingse perceelsgrens worden gebouwd.
e. op de golfbrekers mogen geen gebouwen worden gebouwd.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 3 meter, met uitzondering van het bepaalde in lid 13.3;
c. de bouwhoogte van kranen en scheepsliften bedraagt ten hoogste 45 meter;
d. de bouwhoogte van tanks en silo's bedraagt ten hoogste 35 meter;
e. de bouwhoogte van palen en masten bedraagt ten hoogste 30 meter;
f. de bouwhoogte van steigers bedraagt niet meer dan de hoogte van de kade;
g. de lengte van scheepsliften en/of steigers in en op het water bedraagt gemeten vanaf de noordelijke, westelijke of zuidelijke kade van het bedrijventerrein per bouwwerk niet meer dan 60 meter;
h. de lengte van dokken in en op het water bedraagt gemeten vanaf de noordelijke of zuidelijke kade van het bedrijventerrein per bouwwerk niet meer dan 90 meter;
i. de lengte van dokken in en op het water bedraagt gemeten vanaf de westelijke kade van het bedrijventerrein per bouwwerk niet meer dan 60 meter;
j. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 24 meter.
k. op de golfbrekers mogen geen bouwwerken, geengebouwen worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de primaire waterkering en/of ten behoeve van de de golfbreker met een maximale bouwhoogte van 10 meter.

3.2.3 Gebouwen en overkappingen in of op het water

Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen in of op het water gelden in afwijking van het bepaald in lid 3.2.1 en 3.2.2 de volgende regels:

a. gebouwen en overkappingen in of op het water mogen uitsluitend in de zijbassins aan de noord- en zuidkant van het bedrijventerrein worden gebouwd;
a. de bouwwerken dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
b. er geldt geen maximum bebouwingspercentage;
c. de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 24 meter, gerekend vanaf het peil van de kade;
d. de lengte van het bouwwerk vanaf de kade van het bedrijventerrein mag niet meer mag bedragen dan 90 m.

3.2.4 Nutsvoorzieningen

Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte mag maximaal 3 meter bedragen;
b. de maximale inhoud mag per gebouw niet meer bedragen dan 90 m3.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke inpassing en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

a. het bepaalde in lid 3.2.1 onder b en 3.2.3 onder b in die zin dat de bouwhoogte wordt vergroot tot ten hoogste 30 meter.
b. het bepaalde in lid 3.2.1 onder d in die zin dat een kleinere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens wordt toegestaan.

3.4 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. het straat- en bebouwingsbeeld;
b. landschappelijke inpassing;
c. de milieusituatie;
d. de verkeersveiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
f. de sociale veiligheid;
g. de externe veiligheid;
h. de duurzaamheid.

3.5 Specifieke gebruiksregels

a. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:
    1. het gebruik van gronden en bouwwerken als een laad- en/of loskade en voor op- en overslag activiteiten, anders dan bepaald in lid 3.1 onder e;
    2. risicovolle inrichtingen;
    3. detailhandel;
    4. vuurwerkbedrijven;
    5. buitenopslag binnen 7,5 meter van de zijdelingse perceelsgrens;
    6. het gebruik ten behoeve van een internetwinkel;
    7. het plaatsen van verlichting op gronden en/of aan bouwwerken waardoor de aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied van vleermuizen wezenlijk worden verstoord.
b. 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 golfbrekers, gebouwen en overkappingen in en op het water en steigers en scheepsliften in en op het water niet worden meegerekend;
c. 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.
d. De breedte van een bouwperceel mag niet meer bedragen dan 200 meter.

3.6 Afwijken van de gebruiksregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke inpassing en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

a. het bepaalde in lid 3.5 onder d in die zin dat de een grotere breedte van een bouwperceel wordt toegestaan.

3.7 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.7.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

a. het winnen van zand en baggerspecie;
b. het verwijderen of inplanten van oevergewassen;
c. het verdiepen, verbreden, aanbrengen en/of het verleggen van vaargeulen;
d. het opspuiten of aanleggen van eilanden en voorlanden;
e. het aanbrengen van onder- en bovengrondse leidingen, constructies, installaties en apparatuur op de golfbrekers;

3.7.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 3.7.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

a. het normale onderhoud betreffen dan wel plaatsvinden ten behoeve van de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en/of de vaargeulen ten behoeve van deze servicehaven;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

3.7.3 Toetsingscriteria

a. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 3.7.1 onder a tot en met d kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden.
b. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 3.7.1 onder e kan slechts worden verleend, indien door de uitvoering van de werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie van de waterkering en de waterhuishouding dan wel hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. fiets en / of voetpaden;
c. straatmeubilair;
d. nutsvoorzieningen;
e. bijbehorende verhardingen en watergangen;
f. aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeersvoorzieningen;

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

a. Op deze gronden zijn uitsluitend gebouwen voor nutsvoorzieningen toegestaan;
b. Voor het bouwen van gebouwen voor nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:
    1. de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 5,00 m;
    2. de oppervlakte van gebouwen bedraagt ten hoogste 50 m2;

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 2,5 meter bedragen, met uitzondering van het bepaalde in lid 13.3;
b. Kunstobjecten en bouwwerken ten behoeve van verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogen maximaal 6 meter hoog zijn.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maximaal één hoofdontsluitingsweg ten behoeve van de maritieme servicehaven op de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein';
b. verkeers- en parkeervoorzieningen
c. groenvoorzieningen;
d. water;
e. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
f. straatmeubilair;
g. nutsvoorzieningen;

met de daarbijbehorende:

h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstobjecten en kunstwerken;

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen voor nutsvoorzieningen

Voor het bouwen van gebouwen voor nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 5,00 m;
b. de oppervlakte van gebouwen bedraagt ten hoogste 50 m2;

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van palen en masten bedraagt ten hoogste 6,00 m;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 5,00 m.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot de situering en maatvoering van de in lid 5.2 genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, indien en voor zover dit noodzakelijk is voor:

a. de ruimtelijke samenhang met de overige bebouwing;
b. milieuhygiënische redenen;
c. de sociale veiligheid;
d. het aanwezige woon- en leefklimaat;
e. de verkeersveiligheid;
f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronde;
g. de duurzaamheid.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

a. buitenopslag;
b. het plaatsen van verlichting op gronden en/of aan bouwwerken waardoor de aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied van vleermuizen wezenlijk worden verstoord.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. water, waarbij de bescherming van de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied IJsselmeer en het voorkómen van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied, zoals nader omschreven in het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied IJsselmeer leidend is;
b. vaarwegen;
c. dagrecreatie;
d. beroepsscheepvaart;
e. beroepsvisserij;
f. voorzieningen behorende bij de servicehaven:
    1. maximaal 2 vaargeulen aansluitend op de bestemming Bedrijventerrein;
    2. voorzieningen om schepen te water te laten en uit het water te halen in de vorm van scheepsliften en dokken, aansluitend op de bestemming Bedrijventerrein;
    3. steigers, aansluitend op de bestemming Bedrijventerrein;
g. de aanleg, het beheer en onderhoud van golfbrekers en daarbij behorende voorzieningen, waarbij de golfbrekers onderdeel zijn van de primaire waterkering;
h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder afmeerplaatsen en keerwanden.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen en overkappingen in of op het water

a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en overkappingen in of op het water worden gebouwd.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet zijnde overkappingen, gelden de volgende regels:

a. golfbrekers mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - golfbreker';
b. op de golfbrekers mogen geen bouwwerken worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de primaire waterkering en/of ten behoeve van de golfbreker met een maximale bouwhoogte van 10 meter.
c. er mogen scheepsliften worden gerealiseerd, mits:
    1. de lengte van een scheepslift in of op het water gemeten vanaf de kade van het bedrijventerrein niet meer bedraagt dan 60 meter;
    2. de hoogte niet meer bedraagt dan 45 m;
    3. deze aan de westelijke kade worden gerealiseerd;
d. er mogen steigers worden gerealiseerd, mits:
    1. de lengte van een steiger in of op het water gemeten vanaf de kade van het bedrijventerrein niet meer bedraagt dan 60 meter;
    2. de hoogte niet meer bedraagt dan de kade;
    3. deze aan de westelijke kade worden gerealiseerd;
e. er mogen dokken worden gerealiseerd, mits:
    1. de lengte van een dok in of op het water tot de kade van het bedrijventerrein niet meer bedraagt dan 60 meter;
    2. deze aan de westelijke kade worden gerealiseerd;
f. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 meter.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

a. de natuurlijke en landschappelijke waarden;
b. de milieusituatie;
c. de verkeersveiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

6.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van de gronden als permanente ligplaats voor vaartuigen en/of woonschepen;
b. het plaatsen van verlichting op gronden en/of aan bouwwerken waardoor de aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied van vleermuizen wezenlijk worden verstoord.

6.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.5.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

a. het winnen van zand en baggerspecie;
b. het verwijderen of inplanten van oevergewassen;
c. het verdiepen, verbreden, aanbrengen en/of het verleggen van vaargeulen;
d. het opspuiten of aanleggen van eilanden en voorlanden;
e. het aanbrengen van onder- en bovengrondse leidingen, constructies, installaties en apparatuur op de golfbrekers;

6.5.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 6.5.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

a. het normale onderhoud betreffen dan wel plaatsvinden ten behoeve van de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en/of de vaargeulen ten behoeve van deze servicehaven;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

6.5.3 Toetsingscriteria

a. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 6.5.1 onder a tot en met d kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden.
b. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 6.5.1 onder e kan slechts worden verleend, indien door de uitvoering van de werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie van de waterkering en de waterhuishouding dan wel hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 5

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van mogelijk te verwachten hoge archeologische waarden van de waterbodems.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Omgevingsvergunning voor het bouwen

Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 1,7 hectare, moet alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, door de aanvrager een rapport worden overgelegd waarin:

a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

7.2.2 Voorwaarden omgevingsvergunning voor het bouwen

Indien uit het in lid 7.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

7.2.3 Uitzondering

Het bepaalde in lid 7.2.1 is niet van toepassing op bouwwerken die een kleinere oppervlakte dan 1,7 hectare beslaan.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Vergunningplichtige werken en werkzaamheden

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op de gronden van toepassing zijnde bestemmingen een omgevingsvergunning vereist:

a. het verdiepen, verbreden, aanbrengen of verleggen van een vaargeul;
b. het winnen van zand en/of baggerspecie;
c. het opspuiten of aanleggen van eilanden en voorlanden.

7.3.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 7.3.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;

c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen worden uitgevoerd, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie;
d. een kleinere oppervlakte dan 1,7 hectare beslaan.

7.3.3 Uitsluiting uitzonderingsregel

De in lid 7.3.2 genoemde uitzonderingsregels gelden niet indien in de periode van 24 maanden voor de datum van voorgenomen werken of werkzaamheden een uitzonderingsbepaling van toepassing is geweest op aangrenzende terreinen of terreinen op een afstand van minder dan 25 meter van het onderhavige terrein.

7.3.4 Voorwaarden

De in lid 7.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

7.3.5 Onderzoeksplicht

Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend nadat door de aanvrager een rapport is overgelegd waarin:

a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

7.3.6 Beoordelingscriteria

Alvorens de omgevingsvergunning wordt verleend moet er ten behoeve van de beoordeling van het rapport advies worden ingewonnen bij een ter zake deskundige.

7.3.7 Voorwaarden omgevingsvergunning

Indien uit het in lid 7.3.5 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

7.3.8 Voorrangsregeling

In geval van strijdigheid van regels gaan de regels van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' vóór de regels die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 7

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 7' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden.

Indien strijd ontstaat tussen het belang van het behoud en de bescherming van archeologische waarden en andere aan de gronden toegekende bestemmingen, prevaleert de bestemming 'Waarde - Archeologie 7'.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Vergunningsplicht

Op de in lid 8.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van een andere aan deze gronden toegekende bestemming met omgevingsvergunning worden gebouwd, mits op basis van archeologisch onderzoek is vastgesteld dat ter plaatse geen behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld dan wel de aanwezige behoudenswaardige archeologische waarden niet onevenredig worden geschaad.

8.2.2 Toepassingsvoorwaarde

Artikel 8.2.1 is niet van toepassing op aanvragen voor een omgevingsvergunning in de als 'Waarde - Archeologie 7' aangewezen gronden, die betrekking hebben op plangebieden die niet groter zijn dan 1,5 ha en ingrepen die niet dieper dan 50 cm de bodem verstoren.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.3.1 Vergunningsplicht

Het is verboden, op of in de in lid 8.1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

a. het vergraven en egaliseren van gronden;
b. het bebossen of anderszins beplanten met houtopstanden, waaronder begrepen het kweken en telen van bomen, struiken en heesters;
c. het aanleggen, verbreden en verharden van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
d. het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en dempen van bestaande waterlopen;
e. het aanbrengen van leidingen, constructies, installaties en apparatuur;
f. het ophogen van gronden en aanleggen van (geluids)wallen;
g. werken en werkzaamheden die wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben, zoals uitdiepen, draineren en slaan van putten.

8.3.2 Toepassingsvoorwaarde

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in 8.2.1 mag alleen worden verleend, indien door de uitvoering van de werken en werkzaamheden dan wel door de daarvan, hetzij direct hetzij indirect, te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden, dan wel hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

Vooraf dient door aanvrager van de aanlegvergunning een rapport op basis van de in de beroepsgroep geldende normen te worden overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate blijkt dat:

a. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
b. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
c. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.

8.3.3 Uitzonderingen

Geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in lid 8.2.1 is vereist voor werken en werkzaamheden:

a. die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
b. die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan in uitvoering waren of konden worden uitgevoerd krachtens een voor dat tijdstip geldende dan wel aangevraagde vergunning;
c. werken en werkzaamheden die betrekking hebben op plangebieden die niet groter zijn dan 1,5 ha en ingrepen die niet dieper dan 50 cm de bodem verstoren.

8.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om het plan te wijzigen op grond van artikel 3.6 lid 1 sub a Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van:

a. het bestemmen van de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie 7' zoals bedoeld in lid 8.1, indien uit nader deskundig archeologisch (voor-)onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn;
b. het verwijderen van de bestemming 'Waarde - Archeologie 7' zoals bedoeld in lid 8.1, indien uit nader deskundig archeologisch onderzoek is gebleken;
    1. dat ter plaatse geen behoudenswaardige archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
    2. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in de bescherming van deze waarden.

Artikel 9 Waarde - Archeologie 8

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 8' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Verbod

Het is verboden om zonder afwijking van burgemeester en wethouders te bouwen of te laten bouwen op de voor 'Waarde - Archeologie 8' mede bestemde gronden.

9.2.2 Uitzonderingen

Het onder 9.2.1 genoemde verbod is niet van toepassing als aan tenminste één van de onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

a. bebouwing waarvan de oppervlakte niet meer dan 10.000 m2 bedraagt en die daar kan worden gebouwd krachtens de andere daar voorkomende bestemming(en);
b. bebouwing waarbij de bodem tot maximaal 100 centimeter onder het bestaande maaiveld wordt geroerd (en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst) en die daar kan worden gebouwd krachtens de andere daar voorkomende bestemming(en).

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het verbod in 9.2.1 voor het bouwen volgens de andere daar voorkomende bestemming(en), mits op basis van deskundig archeologisch onderzoek in voldoende mate blijkt dat:

a. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
b. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
c. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.

9.3.2 Beperkingen

Burgemeester en wethouders kunnen de afwijking onder beperkingen verlenen en de volgende voorschriften aan de afwijking verbinden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
c. de verplichting de activiteit, die leidt tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan de door de burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.4.1 Vergunningsplicht

Het is verboden, op of in de in lid 9.1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

a. het vergraven en egaliseren van gronden;

b. het bebossen of anderszins beplanten met houtopstanden, waaronder begrepen het kweken en telen van bomen, struiken en heesters;
c. het aanleggen, verbreden en verharden van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
d. het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en dempen van bestaande waterlopen;
e. het aanbrengen van leidingen, constructies, installaties en apparatuur;
f. het ophogen van gronden en aanleggen van (geluids)wallen;
g. werken en werkzaamheden die wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben, zoals uitdiepen, draineren en slaan van putten.

9.4.2 Toelaatbaarheid

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in 9.4.1 mag alleen worden verleend, indien door de uitvoering van de werken en werkzaamheden dan wel door de daarvan, hetzij direct hetzij indirect, te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden, dan wel hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

Vooraf dient door aanvrager van de omgevingsvergunning een deskundig archeologisch rapport is overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate blijkt dat:

a. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
b. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
c. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.

9.4.3 Uitzonderingen

Geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in lid 9.4.1 is vereist voor werken of werkzaamheden:

a. die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
b. die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan in uitvoering waren of konden worden uitgevoerd krachtens een voor dat tijdstip geldende dan wel aangevraagde vergunning;
c. werken en werkzaamheden die betrekking hebben op plangebieden die niet groter zijn dan 10.000 m² en ingrepen die niet dieper dan 100 cm de bodem verstoren.

9.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming 'Waarde - Archeologie 8' geheel of gedeeltelijk te laten vervallen, indien op basis van deskundig archeologisch onderzoek blijkt dat:

a. ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

10.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is.
b. De belangen van deze dubbelbestemming zijn primair ten opzichte van de belangen van de andere daar voorkomende (dubbel)bestemmingen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene bouwregels

a. De gezamenlijke oppervlakte van gebouwen, overkappingen en dokken, steigers en scheepsliften in of op het water mag in totaal niet meer bedragen dan 30.000 m2.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

13.1 Gebruik

Tot een met de bestemming strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan het gebruiken of het laten gebruiken van gronden en/of bouwwerken:

a. voor het storten van puin en afvalstoffen;
b. het stallen en opslaan van aan het oorspronkelijke gebruik onttrokken vaar-, voer- of vliegtuigen;
c. voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, anders dan ten behoeve van de uitvoering van krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten, werken en werkzaamheden;
d. als standplaats voor kampeermiddelen;
e. ten behoeve van een seksinrichting.

13.2 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheid

a. Bij het beoordelen van een aanvraag omgevingsvergunning voor gebruik, bouwen of afwijken dient, indien de omvang of de bestemming van een gebouw en/of het terrein daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's, motorfietsen, fietsen, of andere voertuigen, op eigen terrein in voldoende mate ruimte zijn aangebracht op of onder het gebouw, en/of op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw of terrein behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. De parkeergelegenheid bij het beoordelen van een aanvraag omgevingsvergunning voor gebruik, bouwen of afwijken wordt bepaald aan de hand van de "Beleidsregel parkeren Urk" of later door het college van burgemeester en wethouders vast te stellen vervangende beleidsregel(s).
b. De onder a bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare auto's. Aan deze eis wordt voldaan door vast te houden aan de richtlijnen en maatvoering conform de "Beleidsregel parkeren Urk" of later door het college van burgemeester en wethouders vast te stellen vervangende beleidsregel(s).
c. Indien de bestemming van een gebouw of het terrein aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
d. Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde onder a en c:
    1. indien het voldoen aan die bepalingen op overwegende bezwaren stuit; en
    2. voor zover op andere redelijke wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien; en
    3. dient daarbij te voldoen aan de afwijkingsregels als opgenomen in de “Beleidsregel parkeren Urk” of later door het college van burgemeester en wethouders vast te stellen vervangende beleidsregel(s).
e. Ruimte(n) voor het bepaalde onder a en c dient, voor zover de aanwezigheid van deze ruimten krachtens deze regels nodig is, beschikbaar te blijven. Ander gebruik wordt aangemerkt als strijdig gebruik met de bestemming.

13.3 Lichtafschermende voorziening

Het gebruik van gronden en bouwwerken is overeenkomstig dit inpassingsplan slechts toegestaan, indien met het oog op het gestelde in lid 3.5 onder a onder 7 en lid 5.4 onder b:

a. ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' een lichtafschermende voorziening is gerealiseerd en in stand wordt gehouden van minimaal 4 meter hoog;
b. In de afscherming mogen openingen zitten ten behoeve van de bereikbaarheid van de

bedrijfspercelen. Per perceel zijn maximaal twee onderbrekingen toegestaan, waarbij geldt dat het totaal aantal onderbrekingen niet meer mag bedragen dan 20.

c. de maximale lengte van een onderbreking wordt bepaald door de volgende formule: (6 x de breedte bedrijfsperceel (meters) / 50), waarbij per onderbreking een maximum geldt van 12 meter.
d. op de gronden met de bestemming Verkeer mag geen nieuwe verlichting worden gerealiseerd, met uitzondering van:
    1. dynamische straatverlichting in de weg met vleermuisvriendelijke lichtkleuren die weer uitschakelt nadat voertuigen gepasseerd zijn;
    2. lage lichtbronnen die alleen heel lokaal de grond beschijnen;
    3. wegdekreflectoren.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.1 geluidzone - industrie

14.1.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'geluidzone - industrie' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten vanwege de geluidszoneringsplichtige inrichtingen op het industrieterrein.

14.1.2 Bouwregels

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

a. een op grond van de andere daar voorkomende bestemming(en) toelaatbaar geluidsgevoelig object, of de uitbreiding daarvan, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein van de gevels van dit geluidsgevoelige object niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.

14.2 veiligheidszone - windturbine

a. Op de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - windturbine':
   1. is wiekoverslag van windturbines toegestaan.
   2. is de bouw van beperkt kwetsbare objecten toegestaan.
b. In afwijking van het bepaalde in de binnen deze gebiedsaanduiding voorkomende bestemmingen, geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - windturbine' nieuwe kwetsbare objecten zijn uitgesloten.

14.3 vrijwaringszone - dijk

14.3.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangeduid voor de bescherming, de versterking, het beheer en onderhoud en de instandhouding van de primaire waterkering met de bijbehorende voorzieningen, zoals bermen, schouwpaden en beschoeiing, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan het straat- en bebouwingsbeeld, het landschap, de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

a. de bij recht in de bestemmingsregels gegeven maten en afmetingen, tot ten hoogste 10% van die maten en afmetingen;
b. de bestemmingsregels, in die zin dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate worden aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft;

Artikel 16 Algemene procedureregels

16.1 Nadere eis

Voor een besluit tot verlening van een nadere eis geldt de volgende voorbereidingsprocedure:

a. een ontwerpbesluit ligt, met bijhorende stukken, gedurende twee weken ter inzage;
b. de terinzagelegging wordt vooraf bekend gemaakt in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze;
c. de bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden tot het naar voren brengen van zienswijzen gedurende de onder a genoemde termijn;
d. burgemeester en wethouders delen aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021.

Bijlagen bij de regels

Understanding today.
Improving tomorrow.

Staat van Bedrijfsactiviteiten PIP Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES			
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)										
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen										
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100	30	100	3.2	2 G	2	B	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50	10	50	3.1	1 G	1		
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200	30	200	4.1	2 G	2	B	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300 Z	30	300	4.2	3 G	3	B	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:										
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300	30 R	300	4.2	2 G	2	B	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500 Z	50 R	500	5.1	3 G	3	B	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:										
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100	50	100	3.2	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200	30	200 D	4.1	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100	50	100 D	3.2	1 G	2	B	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100	50 R	100 D	3.2	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100	30 R	100 D	3.2	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100	50	100	3.2	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100	50	100	3.2	2 G	2	B	L
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100	30	100	3.2	2 G	2	B	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100	30	100	3.2	2 G	2	B	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100	30	100	3.2	2 G	2	B	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100	50 R	100	3.2	1 G	1	B	L
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100	50	100	3.2	2 G	2	B	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:										
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200	30	200	4.1	2 G	2	B	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500 Z	30	500	5.1	3 G	3	B	
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN										
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:										
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100	30	100 D	3.2	2 G	1	B	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200	30	200 D	4.1	3 G	2	B	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300 Z	30	300 D	4.2	3 G	2	B	
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)										
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:										
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50	10	50	3.1	2 G	1	B	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100	50 R	100	3.2	2 G	1	B	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200	30	200	4.1	2 G	2	B	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500 C Z	50	500	5.1	2 G	3	B	

Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van .... , nummer ....

BESLUITEN:

1a. Gelet op de zienswijzen ….

1b. Gelet op het feit dat de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland onder de naam Flevoport Urk is vermeld in bijlage II van de Crisis- en herstelwet, zodat de procedurele bepalingen als bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing zijn.

1c. Het Provinciaal Inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL20-ON01 (on)gewijzigd vast te stellen.

2a. Aangaande artikel 3.26 lid 3 Wet ruimtelijke ordening (Wro) te bepalen dat het Inpassingsplan de gronden binnen het plangebied ervan een nieuwe bestemming geeft die de huidige, ingevolge de vigerende bestemmingsplannen geldende, bestemmingen vervangt.

2b. Aangaande artikel 3.26 lid 4 Wro te bepalen dat de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro, en beslissingen 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 niet overgaan naar de provincie, maar blijven bij de desbetreffende gemeenten.

2c. Aangaande de termijn als bedoeld in artikel 3.26 lid 5 Wet ruimtelijke ordening aan te sluiten bij de wettelijke standaardtermijn van 10 jaar. Deze uitsluiting van bevoegdheid geldt alleen voor plannen die in strijd zijn met de ontwikkeling waarvoor het Inpassingsplan is vastgesteld. 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.

3. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 eerste lid Wro, vast te stellen, omdat het verplichte kostenverhaal anderszins verzekerd is.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van datum.

griffier, voorzitter,

PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

De Raad van de gemeente Urk
Postbus 77
8320 AB URK

Verzenddatum
10 MAART 2021

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2742293

Onderwerp
Uitnodiging gehoord te worden over het Provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Geachte leden van de raad,

Zoals u weet werkt de provincie op verzoek van de gemeenten Noordoostpolder en Urk en in samenwerking met de gemeente Dronten, Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland aan het planologisch-juridisch mogelijk maken van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Het vorige Inpassingsplan is op 11 december 2019 door de Raad van State vernietigd, enkel op grond van de stikstofdepositie. Dit betekent dat er een nieuw Inpassingsplan met bijbehorende Milieueffectrapportage moest worden opgesteld en de daarbij behorende procedures opnieuw moeten worden doorlopen om aanleg van de haven alsnog planologisch mogelijk te maken.

Aangezien nagenoeg alle andere bezwaren tegen het plan ongegrond zijn verklaard, kan het plan inhoudelijk gelijk blijven. Er waren wel extra maatregelen nodig om de stikstofuitstoot in de aanleg- en gebruiksfase omlaag te brengen, op basis waarvan de ecologische beoordeling kon worden aangepast. Hiervoor is een beperkte functiewijziging voor de haven doorgevoerd in het ontwerp-inpassingsplan, te weten het schrappen van het in het oude Inpassingsplan toegestane bunkerstation. Dit verlaagt de stikstofuitstoot, wat de uitvoerbaarheid van het plan ten goede komt. Geen van de nu in beeld zijnde ondernemers wil een bunkerstation realiseren op de haven. Ook waren alle onderzoeken en gegevens inmiddels meer dan twee jaar oud en dienden deze geactualiseerd te worden.

Inmiddels zijn flinke stappen gezet en heeft Gedeputeerde Staten op 9 maart 2021 - hiertoe gemandateerd door Provinciale Staten - ingestemd met de terinzagelegging van het nieuwe ontwerp-inpassingsplan, samen met het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit. Na deze instemming is de kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant, in lokale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie. Daarmee liggen de stukken vanaf vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021 ter inzage en wordt een ieder in de gelegenheid gesteld hierop zienswijzen in te dienen.

Gedurende deze termijn wordt uw Raad conform artikel 3.26 Wro, lid 1 en de door Provinciale Staten vastgestelde Bestuursopdracht in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden over het ontwerp-inpassingsplan MSNF. Over de wijze waarop zal onze griffie contact opnemen met uw griffie.

Inlichtingen bij
[redacted]

Doorkiesnummer
0320-[redacted]

Bezoekadres
Visarenddreef 1
Lelystad

Ten slotte
Zodra het ontwerp-inpassingsplan ter inzage ligt, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor het desbetreffende gebied zelf een alternatief bestemmingsplan vast te stellen. Na vaststelling is een gemeenteraad 10 jaar van die bevoegdheid uitgesloten. De bevoegdheden aangaande de uitvoering van het Inpassingsplan (flexibiliteitsbepalingen en vergunningverlening) blijven wel bij de betreffende gemeenten liggen. Die bevoegdheden gaan niet over naar de provincie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris, de voorzitter,

[redacted]

drs. D.J. Tijl - L. Verbeek

PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

De Raad van de gemeente Dronten
Postbus 100
8250 AC DRONTEN

Verzenddatum
10 MAART 2021

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2742296

Onderwerp
Uitnodiging gehoord te worden over het Provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Geachte leden van de raad,

Zoals u weet werkt de provincie op verzoek van de gemeenten Noordoostpolder en Urk en in samenwerking met de gemeente Dronten, Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland aan het planologisch-juridisch mogelijk maken van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Het vorige Inpassingsplan is op 11 december 2019 door de Raad van State vernietigd, enkel op grond van de stikstofdepositie. Dit betekent dat er een nieuw Inpassingsplan met bijbehorende Milieueffectrapportage moest worden opgesteld en de daarbij behorende procedures opnieuw moeten worden doorlopen om aanleg van de haven alsnog planologisch mogelijk te maken.

Aangezien nagenoeg alle andere bezwaren tegen het plan ongegrond zijn verklaard, kan het plan inhoudelijk gelijk blijven. Er waren wel extra maatregelen nodig om de stikstofuitstoot in de aanleg- en gebruiksfase omlaag te brengen, op basis waarvan de ecologische beoordeling kon worden aangepast. Hiervoor is een beperkte functiewijziging voor de haven doorgevoerd in het ontwerp-inpassingsplan, te weten het schrappen van het in het oude Inpassingsplan toegestane bunkerstation. Dit verlaagt de stikstofuitstoot, wat de uitvoerbaarheid van het plan ten goede komt. Geen van de nu in beeld zijnde ondernemers wil een bunkerstation realiseren op de haven. Ook waren alle onderzoeken en gegevens inmiddels meer dan twee jaar oud en dienden deze geactualiseerd te worden.

Inmiddels zijn flinke stappen gezet en heeft Gedeputeerde Staten op 9 maart 2021 - hiertoe gemandateerd door Provinciale Staten - ingestemd met de terinzagelegging van het nieuwe ontwerp-inpassingsplan, samen met het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit. Na deze instemming is de kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant, in lokale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie. Daarmee liggen de stukken vanaf vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021 ter inzage en wordt een ieder in de gelegenheid gesteld hierop zienswijzen in te dienen.

Gedurende deze termijn wordt uw Raad conform artikel 3.26 Wro, lid 1 en de door Provinciale Staten vastgestelde Bestuursopdracht in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden over het ontwerp-inpassingsplan MSNF. Over de wijze waarop zal onze griffie contact opnemen met uw griffie.

Inlichtingen bij
[redacted]

Doorkiesnummer
0320-[redacted]

Bezoekadres
Visarenddreef 1
Lelystad

Ten slotte
Zodra het ontwerp-inpassingsplan ter inzage ligt, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor het desbetreffende gebied zelf een alternatief bestemmingsplan vast te stellen. Na vaststelling is een gemeenteraad 10 jaar van die bevoegdheid uitgesloten. De bevoegdheden aangaande de uitvoering van het Inpassingsplan (flexibiliteitsbepalingen en vergunningverlening) blijven wel bij de betreffende gemeenten liggen. Die bevoegdheden gaan niet over naar de provincie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris, de voorzitter,

[redacted]

drs. D.J. Tijl - L. Verbeek

PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

De Raad van de gemeente Noordoostpolder
Postbus 155
8300 AD EMMELOORD

Verzenddatum
10 MAART 2021

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2742307

Onderwerp
Uitnodiging gehoord te worden over het Provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Geachte leden van de raad,

Zoals u weet werkt de provincie op verzoek van de gemeenten Noordoostpolder en Urk en in samenwerking met de gemeente Dronten, Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland aan het planologisch-juridisch mogelijk maken van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Het vorige Inpassingsplan is op 11 december 2019 door de Raad van State vernietigd, enkel op grond van de stikstofdepositie. Dit betekent dat er een nieuw Inpassingsplan met bijbehorende Milieueffectrapportage moest worden opgesteld en de daarbij behorende procedures opnieuw moeten worden doorlopen om aanleg van de haven alsnog planologisch mogelijk te maken.

Aangezien nagenoeg alle andere bezwaren tegen het plan ongegrond zijn verklaard, kan het plan inhoudelijk gelijk blijven. Er waren wel extra maatregelen nodig om de stikstofuitstoot in de aanleg- en gebruiksfase omlaag te brengen, op basis waarvan de ecologische beoordeling kon worden aangepast. Hiervoor is een beperkte functiewijziging voor de haven doorgevoerd in het ontwerp-inpassingsplan, te weten het schrappen van het in het oude Inpassingsplan toegestane bunkerstation. Dit verlaagt de stikstofuitstoot, wat de uitvoerbaarheid van het plan ten goede komt. Geen van de nu in beeld zijnde ondernemers wil een bunkerstation realiseren op de haven. Ook waren alle onderzoeken en gegevens inmiddels meer dan twee jaar oud en dienden deze geactualiseerd te worden.

Inmiddels zijn flinke stappen gezet en heeft Gedeputeerde Staten op 9 maart 2021 - hiertoe gemandateerd door Provinciale Staten - ingestemd met de terinzagelegging van het nieuwe ontwerp-inpassingsplan, samen met het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit. Na deze instemming is de kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant, in lokale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie. Daarmee liggen de stukken vanaf vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021 ter inzage en wordt een ieder in de gelegenheid gesteld hierop zienswijzen in te dienen.

Gedurende deze termijn wordt uw Raad conform artikel 3.26 Wro, lid 1 en de door Provinciale Staten vastgestelde Bestuursopdracht in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden over het ontwerp-inpassingsplan MSNF. Over de wijze waarop zal onze griffie contact opnemen met uw griffie.

Inlichtingen bij
[redacted]

Doorkiesnummer
0320-[redacted]

Bezoekadres
Visarenddreef 1
Lelystad

Ten slotte
Zodra het ontwerp-inpassingsplan ter inzage ligt, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor het desbetreffende gebied zelf een alternatief bestemmingsplan vast te stellen. Na vaststelling is een gemeenteraad 10 jaar van die bevoegdheid uitgesloten. De bevoegdheden aangaande de uitvoering van het Inpassingsplan (flexibiliteitsbepalingen en vergunningverlening) blijven wel bij de betreffende gemeenten liggen. Die bevoegdheden gaan niet over naar de provincie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

de secretaris, de voorzitter,

[redacted] [redacted]

drs. D.J. Tijl - L. Verbeek

Kennisgeving Provincie Flevoland in de Staatscourant en Huis-aan-huisbladen

Gedeputeerde Staten van Flevoland maken inzake de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland het volgende bekend:

Op 9 maart 2021 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland ingestemd met de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland', het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit.

In het ontwerp-vaststellingsbesluit is opgenomen dat:

- *het Inpassingsplan geheel in plaats komt van de huidige geldende bestemmingsplannen voor het plangebied van het Inpassingsplan;*
- *de uitvoering van het Inpassingsplan bij de gemeenten komt te liggen en dat de bevoegdheden als bedoeld in artikel 3.26 lid 4 Wet ruimtelijke ordening niet overgaan naar de provincie. Dit betreft het toepassen van de flexibiliteitsbepalingen in het Inpassingsplan en het verlenen van bepaalde omgevingsvergunningen (namelijk die voor bouwen, het uitvoeren van werken, gebruik in strijd met het Inpassingsplan en slopen);*
- *aangaande de termijn dat de gemeenteraad geen bestemmingsplan voor het plangebied kan vaststellen, wordt aangesloten bij de wettelijke standaardtermijn van 10 jaar. Deze uitsluiting van bevoegdheid geldt alleen voor plannen die in strijd zijn met de ontwikkeling waarvoor het Inpassingsplan is vastgesteld. De desbetreffende gemeenteraad verkrijgt 10 jaar na vaststelling van het Inpassingsplan weer de bevoegdheid een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden die in het Inpassingsplan zijn opgenomen;*
- *er geen grondexploitatieplan wordt vastgesteld, omdat verplicht kostenverhaal anderszins is verzekerd.*

Op het plan en het besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Terinzagelegging
Gegeven de huidige maatregelen en de risico's ten aanzien van het COVID-19 virus wordt op dit moment afgezien van de gebruikelijke fysieke terinzagelegging van de ontwerpstukken op het provinciehuis en de gemeentehuizen.

Het ontwerp-inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland', het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit, zijn vanaf vrijdag 12 maart 2021 tot en met donderdag 22 april 2021 voor een ieder toegankelijk via de website https://www.flevoland.nl/loket/ter-inzage en in de viewer van www.ruimtelijkeplannen.nl op plannummer NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL20-ON01.

Kunt u de ontwerpstukken niet digitaal raadplagen, dan kunt u een papieren versie op afspraak inzien op het Provinciehuis van de provincie Flevoland, Visarenddreef 1 te Lelystad. Voor het maken van deze afspraak of bij vragen over de procedure of het plan kunt u contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Gebiedsprogramma's en Europa (telefoonnummer 0320-265776).

Zienswijze
Gedurende de periode van terinzagelegging kan iedereen zijn zienswijze op het Inpassingsplan en het Milieueffectrapport schriftelijk of mondeling kenbaar maken bij Provinciale Staten. De voorkeur gaat uit naar een schriftelijk ingediende zienswijze.

Een schriftelijke zienswijze dient, onder vermelding van 'Zienswijze Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' te worden gericht aan de provincie Flevoland, t.a.v. de afdeling Gebiedsprogramma's en Europa, Postbus 55, 8200 AB Lelystad. U kunt uw zienswijze ook per e-mail zenden aan provincie@flevoland.nl onder vermelding van 'Zienswijze Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' en voorzien van datum, naam, postadres en woonplaats.

Voor het naar voren brengen van een mondelinge zienswijze kunt u op werkdagen contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Gebiedsprogramma's en Europa voor het maken van een afspraak voor het indienen van de mondelinge zienswijze (telefoonnummer 0320-265776).

Vervolg
Nadat wij uw zienswijze hebben ontvangen, sturen wij u een ontvangstbevestiging. Uw zienswijze wordt verwerkt in een Nota van beantwoording. Provinciale Staten nemen mede op basis van deze Nota een besluit tot het al dan niet gewijzigd vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan.

Na vaststelling van het Inpassingsplan kunt u beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hierover wordt u te zijner tijd geïnformeerd.

Provincie Flevoland legt ontwerp-inpassingsplan MSNF ter inzage

Gedeputeerde Staten heeft op 9 maart besloten om het ontwerp-inpassingsplan voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) ter inzage te leggen. Eind 2019 vernietigde de Raad van State het inpassingsplan voor de nieuwe buitendijkse servicehaven bij Urk. De nieuwe richtlijnen rondom stikstof gooiden roet in het eten voor de realisatie van de nieuwe haven. Dit betekende dat er niet kon worden gestart met de aanleg van de haven, de provincie het plan moest aanpassen en dat de daarbij behorende procedures opnieuw moeten worden doorlopen. Inmiddels is het plan aangepast, zijn alle onderzoeken geactualiseerd en legt de Provincie het nieuwe ontwerp-inpassingsplan vanaf 12 maart 2021 gedurende een periode van 6 weken voor eenieder ter inzage.

Belang Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland

Het belang van de te realiseren buitendijkse servicehaven is groot. De oude haven van Urk is overvol en beperkt de maritieme ondernemers om te groeien. De nieuwe haven biedt de Urker ondernemers fysieke ruimte om te ontwikkelen en innoveren om hun toppositie in de maritieme sector te behouden en verder uit te bouwen. De servicehaven zorgt voor versterking en verbreding van het maritieme cluster op Urk en draagt bij aan de brede welvaart. Noordelijk Flevoland wordt hierdoor minder gevoelig voor schommelingen van buitenaf. De provincie vindt de realisatie van de Maritieme Servicehaven zo belangrijk voor de toekomst van de regio, dat zij deze van provinciaal belang heeft verklaard. Dat is ook de reden dat de servicehaven via een inpassingsplan – een provinciaal bestemmingsplan – planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt.

Stikstofproblematiek

Het afgelopen jaar heeft de Provincie verschillende onderzoeken uitgevoerd en geactualiseerd om het effect van stikstofneerslag op de omgeving in kaart te brengen. Hierbij is zowel gekeken naar de stikstof die vrijkomt tijdens de aanleg van de haven als wanneer de haven operationeel is. Door aanpassing van het plan, met als belangrijkste wijziging het schrappen van het bunkerstation, is de stikstofuitstoot zoveel mogelijk beperkt en nog verder omlaag gebracht. Uit berekeningen blijkt dat de stikstofneerslag op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden nu minimaal is (maximaal 0,02 mol per hectare per jaar) en in ecologische zin geen aantoonbare significante gevolgen heeft voor de kwaliteit van het ecosysteem. Hierdoor is de Provincie overtuigd van de haalbaarheid van het plan om de nieuwe haven te realiseren.

Stikstofdepositie

Ondanks de uitkomsten van de ecologische onderzoeken waarmee duidelijk is geworden dat de komst van de Maritieme Servicehaven geen significante ecologische effecten heeft, doet de provincie er alles aan om elders bronnen te vinden om stikstofdepositie te verminderen. Jan-Nico Appelman, gedeputeerde van de Provincie Flevoland: “De stikstofproblematiek is een landelijke uitdaging waar wij als provincie graag ons steentje aan bijdragen. Dus ook al is de stikstofneerslag als gevolg van de realisatie en operatie van de MSNF minimaal en heeft het geen significante gevolgen voor de natuur, doen we er alles aan om waar we kunnen de stikstofneerslag te compenseren”.

Ondernemers

Ook de Urker ondernemers staan achter het besluit van de Provincie om het aangepaste ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen. “We zijn blij dat we zo weer een stap vooruit kunnen zetten richting de aanleg van de nieuwe haven” aldus Jaap Brink, woordvoerder van de ondernemers die zich op de nieuwe Maritieme Servicehaven willen vestigen. De ondernemers wachten al jaren op de komst van de buitendijkse haven bij Urk.