



Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Notitie reikwijdte en detailniveau

projectnummer 457462.100
definitief revisie 03
30 maart 2020

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Notitie reikwijdte en detailniveau

projectnummer 457462.100



definitief revisie 03
30 maart 2020

Auteurs

J. Brécheteau
J.W. van Veen

Opdrachtgever

Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
8232 PH LELYSTAD

datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
	definitief	S. Hammink 	J. Fuite 

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	De m.e.r.-procedure	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Voorgenomen activiteit	6
2.1	Realisatie nieuwe buitendijkse haven	6
2.2	Ruimtelijke uitgangspunten haven	6
2.3	Profiel van de activiteiten	7
2.4	Ontsluiting en verkeersaantrekkende werking	8
2.5	Plan- en studiegebied	9
2.6	M.e.r.-plichtige activiteiten	9
3	Planhistorie	12
3.1	Eindrapport verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk	12
3.2	Milieueffectonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2015	12
3.3	Quick scan marktmogelijkheden maritieme servicehaven Urk	12
3.4	Milieueffectrapport Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2016	13
4	Alternatieven	14
4.1	Locatiealternatieven	14
4.2	Inrichtingsalternatieven	19
5	Beoordelingskader	21
5.1	Actualiseren van het MER uit 2016	21
5.2	Beoordelingscriteria	21
5.3	Beoordelingsmethodiek	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Flevoland wil een aantrekkelijk vestigingsgebied zijn voor bedrijven met economische structuurversterking als uiteindelijk doel. De aanleg van een nieuwe haven past binnen dit streven, omdat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de structuurversterking van geheel noordelijk Flevoland en de directe omgeving daarvan. Met het realiseren van de haven wordt beoogd om noordelijk Flevoland een krachtige economische impuls te geven en te voorkomen, dat vitale bedrijven vanwege ruimtegebrek zich buiten de provincie gaan vestigen. Het project Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is er op gericht ruimte te bieden aan bedrijven die hebben aangegeven aanzienlijk meer kadefengte, 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 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) wordt geplaatst op de lijst van projecten waarop de procedurele bepalingen van de Chw van toepassing zijn. Het Rijk is van mening dat de nieuwe haven een directe en aantoonbare bijdrage levert aan het verbeteren van het bedrijfsvestigingsklimaat en de arbeidsmarkt in noordelijk Flevoland. Het project overschrijdt in fysieke zin gemeentegrenzen, terwijl ook het beoogde effect van het project het gemeentelijk belang overstijgt. De positionering en locatiekeuze van de diverse maritieme activiteiten binnen de provincie vragen om bestuurlijke regie en besluitvorming op provinciaal niveau. Te faciliteren functies moeten waarde toevoegen aan het nationale maritieme netwerk. Locatiekeuze van specifieke maritieme activiteiten vindt daarom plaats op regionaal niveau. De logistieke functies moeten elkaar op provinciaal niveau versterken en niet beconcurreren. Daarom dienen de verschillende locaties binnen de provincie te beschikken over onderscheidende profielen. De in ontwikkeling zijnde havenlocaties in Flevoland werken met elkaar samen en vormen één havencomplex vanuit het concept van "one-port-two-(or more) locations".

Zeven maritieme bedrijven hebben zich verenigd 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 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), en verzorgt een technisch ontwerp.

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.

Actualiseren MER uit 2016

Het MER uit 2016 heeft alle benodigde procedurestappen doorlopen, was inhoudelijk compleet en leverde een volledige beeld aan van de te 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.

De huidige ambities, doelen en opgaven van de voorgenomen ontwikkeling 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 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.

1.2 De m.e.r.-procedure

Het doel van de milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Het MER onderbouwt keuzen voor de inrichting en brengt de milieueffecten in beeld.

In deze m.e.r.-procedure treedt de provincie Flevoland op als initiatiefnemer en als bevoegd gezag. Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt het formele begin van de m.e.r.-procedure en heeft als doel informatie te verschaffen over de procedure en de opzet en inhoud van het op te stellen MER. Dat wil zeggen dat in deze notitie wordt aangegeven wat (reikwijdte) en op welke manier (detailniveau) voor het MER wordt onderzocht. Ook worden in deze notitie reeds gemaakte keuzes onderbouwd.

Deze notitie wordt voorts om advies voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Haar advies wordt meegenomen bij het opstellen van het MER. Ten slotte dient deze notitie er ook toe om belanghebbenden en belangstellenden te informeren over de stand van zaken omtrent de planvorming over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Inspraak

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt van 11 mei tot en met 22 juni 2020 ter visie. De NRD is in te zien op <https://www.flevoland.nl/loket/ter-inzage>

In afwijking van gebruikelijk ligt de NRD niet fysiek ter inzage bij de diverse openbare overheidsinstellingen (gemeentehuis e.d.), omdat deze vanwege het Corona-virus gesloten zijn. Indien u de NRD toch graag fysiek wilt inzien dan kunnen wij u de NRD op verzoek kosteloos per post toesturen. U kunt hiervoor op werkdagen van 09.00 tot 17.00 uur contact opnemen de provincie Flevoland, via het secretariaat van de afdeling Gebiedsprogramma's en Europa, telefoonnummer (0320) 265 702.

Gedurende de periode van terinzagelegging kan iedereen zijn zienswijze op de NRD schriftelijk of mondeling kenbaar maken bij Provinciale Staten. De voorkeur gaat uit naar een schriftelijk ingediende zienswijze.

U kunt u schriftelijke zienswijze sturen naar Gedeputeerde Staten van provincie Flevoland, Postbus 55, 8200 AB Lelystad of digitaal via provincie@flevoland.nl, onder vermelding van 'NRD MSNF', 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, telefoonnummer (0320) 265 702.

1.3 Leeswijzer

Omdat de kaders voor het milieueffectrapport niet of nauwelijks zijn gewijzigd komt de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau in grote lijnen overeen met de gelijknamige

notitie uit april 2016; 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' (provincie Flevoland 2016). Waar relevant worden de verschillen ten opzichte van 2016, bijvoorbeeld ten aanzien van de wet- en regelgeving en het programma, toegelicht.

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgenomen activiteit en het plan- en studiegebied. Daarnaast wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht welke stappen reeds zijn doorlopen. De alternatieven worden beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft op welke wijze de milieueffecten in het te actualiseren MER worden onderzocht.

2 Voorgenomen activiteit

2.1 Realisatie nieuwe buitendijkse haven

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.

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.

2.2 Ruimtelijke uitgangspunten haven

De uitgangspunten op basis waarvan de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 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 niet gerealiseerd in de binnen beschermingszone van de dijk (de eerste 20 meters vanaf de kernzone van de dijk). Hier is wel de ontsluitingsweg van het haventerrein voorzien;
- Het haventerrein is landzijdig ontsloten via het binnenstedelijk 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 binnenstedelijke 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.
- Voor het gebruik van het zijbassin wordt uitgegaan van de mogelijkheid van een botenhuis of overkapping en het gebruik van een dok.

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, in 2020 is dit verlaagd naar maximaal categorie 5.1. Daarnaast werd in 2016 nog uitgegaan van een andere ontsluitingsweg. In §2.4 wordt ingegaan op de verschillen tussen de ontsluitingsstructuur zoals deze bedacht was in 2016 en het ontwerp uit 2020.

2.3 Profiel van de activiteiten

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

- Scheepsbouw: refit (modernisering en herinrichting), nieuwbouw, afbouw, reparatie en onderhoud;
- Maritieme servicebedrijven, zoals speciaal transport over water, onderwaterwerken, bestrijding milieuvervuiling op water, onderwaterreparatie en bergingswerkzaamheden;
- Innovatie en productontwikkeling (constructie, engineering en projectmanagement) ten behoeve van:
 - werkschepen;
 - high end markt van luxe jachten;
 - binnenvaartschepen;
 - vissersschepen;
- Een 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)
- 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.

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.

2.4 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. Naar verwachting kan de verkeersstroom worden opgevangen door een ontsluitingsweg met twee rijbanen. Gezocht wordt naar een logische aansluiting op het provinciaal wegennet, zonder dat kwetsbare natuur- en woongebieden doorsneden hoeven te worden.

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 2.3 is weergegeven. 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.



Figuur 2-1: Links: Ontsluitingsweg oostkant (rode lijn), noordelijke ontsluiting (blauwe lijn)

2.5 Plan- en studiegebied

In Figuur 2-2 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 2-2 Globale ligging plangebied

2.6 M.e.r.-plichtige activiteiten

Een milieueffectrapportage (MER) staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van een bestuursorgaan over een plan of een project. Het doel van een MER 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 mer) of omdat een

passende beoordeling is benodigd op grond van de Wet natuurbescherming. Hierna worden beiden gevallen toegelicht.

M.e.r.-plicht op grond van het Besluit mer

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

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.

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

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

		1, onder- deel A, van deze bijlage.	onderdelen a en b, van die wet.	
--	--	-------------------------------------	---------------------------------	--

Naast de genoemde activiteiten biedt de Maritieme Servicehaven 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.

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

Op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer is een MER verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de 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.

Gecombineerd plan- en project-m.e.r

Zoals hiervoor is uiteengezet, is voor de buitendijkse maritieme servicehaven zowel een plan-MER als een project-MER als een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd. In het vervolg wordt het gecombineerde plan-/project-MER en vormvrije m.e.r. aangeduid als het MER.

3 Planhistorie

3.1 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 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.

3.2 Milieueffectonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2015

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. Het Milieueffectenonderzoek is uitgevoerd vooruitlopend op het aan de ruimtelijke besluitvorming gekoppelde MER. In hoofdstuk 4 van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt op de inhoudelijke aspecten van het Milieueffectenonderzoek ingegaan

3.3 Quick scan marktmogelijkheden maritieme servicehaven Urk

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

- ten aanzien van een nieuwe haven op Urk duidelijk sprake is van een bovenlokaal belang; (i) de -sociaal- economische 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.

3.4 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 Maritieme Servicehave Noordelijk Flevoland.

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).

4 Alternatieven

4.1 Locatiealternatieven

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 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 4-1 zijn die zoekgebieden indicatief weergegeven.



Figuur 4-1 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 4-1 wordt 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. Het resultaat van deze geografische analyse rondom de drie zoekgebieden is gepresenteerd in Figuur 4-2. In de onderstaande matrix 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 4-1 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 natuurwaarden onder water beperkt zullen zijn
Aansluiting bij bestaande	Het gebruik van het binnendijkse land bestaat	Het binnendijkse land is momenteel in	Het binnendijkse land is momenteel in gebruik als

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

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen	deels uit agrarisch land, deels uit bos en het noordelijk deel van de aaneengesloten woonbebouwing van het dorp Urk	gebruik als industrieterrein	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

Actualisatie locatieafweging 2020

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 hindercontour van 1000 meter. De omgevingsindicator 'Te verwachten invloed op het leefklimaat in bewoonde gebieden op basis van de hindercontour van 1000 meter behorende bij VNG-categorie 5.3' is beoordeeld aan de hand van deze hindercontour.

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 hindercontour 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 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 Waterschapswijk ligt op meer dan 1000 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

Doordat de kleinere hindercontour vallen er ook minder woningen binnen deze contour (zie ook Figuur 4-2). Locatie A en B laten de grootste daling zien. In locatie A vallen er helemaal geen woningen meer binnen de hindercontour 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 hindercontour is hier het kleinst.



Figuur 4-2 Milieuhinder contouren in relatie tot aaneengesloten en verspreid liggende woonbebouwing in Urk en de Noordoostpolder (bron: Tauw 2014)

In 2015/2016 was de planvorming voor het binnenstedelijk 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 circa 90 ha bruto zal aansluiten op de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). De ruimtelijke procedures voor Port of Urk (bestemmingsplan / MER) en de maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (provinciaal inpassingsplan / MER) gaan parallel lopen.

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 haven terrein 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	Deze locatie kan met een korte aftakking vanaf de N352 worden ontsloten. Daarnaast wordt het

Omgevingsindicator	Locatie A: noord	Locatie B: midden	Locatie C: zuid
		langs de kustlijn loop waar het haventerrein gevestigd zou worden	terrein aan de oostkant onsloten via het binnenstedelijk 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, wellicht wordt dit op termijn ontwikkeld 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

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 dicht 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

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.

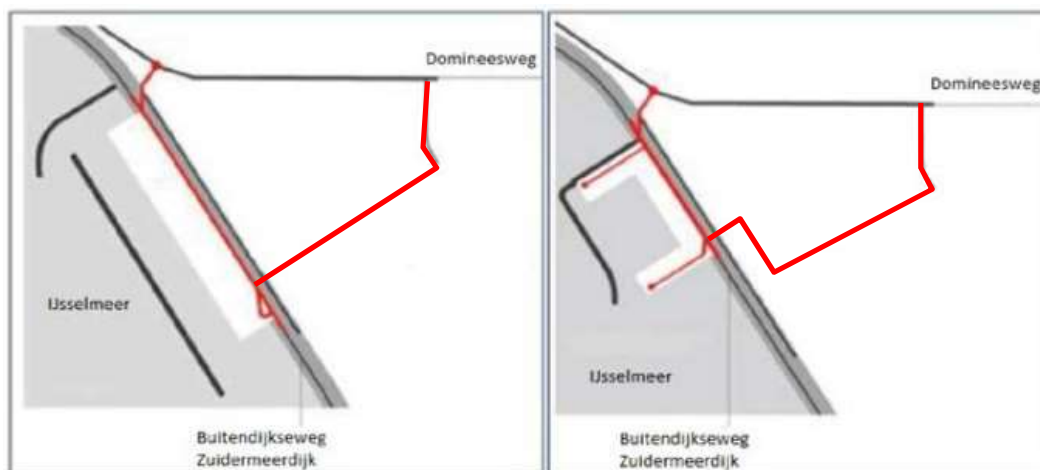
De verschillen tussen locatie B en C zijn echter, door het verkleinen van de hindercontour, aanzienlijk kleiner geworden. Het aantal woningen binnen de hindercontour nemen in locatie B af van ruim 1650 naar ongeveer 60 woningen. In alternatief C neemt dit aantal af van ongeveer 30 naar 8 woningen. Met 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 binnenstedelijk 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.

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

4.2 Inrichtingsalternatieven



Figuur 4-3 L-variant (linker afbeelding) en U-variant voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Naast de ligging van de buitendijkse haven zijn ook voor de uitvoering (inrichting) daarvan verschillende alternatieven mogelijk. In 2012 heeft het consortium Flevo Port een schetsontwerp gepresenteerd dat uitgaat van een langgerekte kade. In het (ontwerp)proces in de jaren daarna zijn verschillende planoptimalisaties gevonden en doorgevoerd die allemaal iets afwijken van het oorspronkelijke plan van Flevo Port. De meest kansrijke van deze varianten zijn verder uitgewerkt: de L-variant en de U-variant, beide met 10 hectare 'nieuw buitendijks land' (zie Figuur 4-3).

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.

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.

5 Beoordelingskader

5.1 Actualiseren van het MER uit 2016

Het nieuw op te stellen MER volgt de reikwijdte en het detailniveau van het MER uit 2016. Het doel is om het MER uit 2016 te actualiseren aan de hand van gewijzigde beleid, wet- en regelgeving. Hiervoor worden de effectbeschrijvingen en beoordelingen uit 2016 beknopt weergegeven en waar nodig opnieuw beoordeeld aan de hand van de gewijzigde beleid, wet- en regelgeving. De oplegnotitie MER, die was opgesteld naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage in het vorige planproces en de (aangepaste) Passende Beoordeling d.d. 25 januari 2017 worden integraal opgenomen en geactualiseerd waar relevant in de nieuwe MER. Het MER maakt hiermee inzichtelijk of bepaalde milieuaspecten anno 2020 anders beoordeeld moeten worden. Het MER benoemt en beoordeeld deze verschillen. Naast de gewijzigde wet- en regelgeving is op een aantal onderdelen ook sprake van een aangepast programma. Hoewel dit gewijzigde programma geen aanleiding geeft tot het ontwikkelen van nieuwe alternatieven en/of varianten of tot het aanpassen van de beoordelingscriteria wordt in het MER wel ingegaan op eventuele verschillen in de effectbeoordeling ten opzichte van het programma uit 2016. De relevante verschillen tussen het programma uit 2016 en 2020 zijn in de hiernavolgende tabel uitgewerkt.

Onderwerp	Programma 2016	Programma 2020
Bedrijfs categorie	Maximaal cat. 5.3	Maximaal cat. 5.1
Bunkerstation	Wel een bunkerstation	Geen bunkerstation
Ontsluitingsroute	Ontsluiting aan de noordkant	Naast de ontsluiting aan de noordkant tevens een ontsluiting aan de oostkant via het Binnenstedelijke bedrijventerrein Port of Urk (bestemmingsplan in voorbereiding)
Drijvend boothuis / dok in zijbassins	Drijvende dokken in bestemming water toegestaan, waarbij de afstand tot de kade van het bedrijventerrein niet meer mag bedragen dan 10 meter.	Drijvende dokken / boothuizen in bestemming Bedrijventerrein toegestaan met een lengte van maximaal 90 meter, een breedte maximaal 26 meter en een hoogte van maximaal 20 meter (vanaf de waterlijn). Deze drijvende bouwwerken (gebouwen) worden niet toegerekend aan de 10 ha die maximaal is toegestaan aan landwinning.

5.2 Beoordelingscriteria

In het MER worden, conform het MER uit 2016, op de vastgestelde voorkeurslocatie (C) twee inrichtingsvarianten (L- en U-variant) geprojecteerd. Deze varianten worden onderling vergeleken. Daarnaast worden beide varianten in het MER vergeleken met de autonome ontwikkeling (referentiesituatie). 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 studie gebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten. De te onderzoeken aspecten staan in Tabel 5-1.

Tabel 5-1 Beoordelingskader Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Thema	Aspect	Criteria
Bodem	Bodemopbouw	Effecten op aardkundige waarden
		Effecten op bodem door ophoging
		Effecten op bodem door zettingen
	Bodemkwaliteit	Effecten op bodemkwaliteit
	Grondverzet en grondstromen	Effecten op grondstromen
Water	Waterveiligheid	Bescherming tegen inundatie
		Binnen- en buitenbeschermingszones
	Waterkwaliteit	Grondwater
		Oppervlaktewater
		Afvalwater en afstromend hemelwater
	Waterkwantiteit	Grondwater
oppervlaktewater		
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		
Natuur	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen van het IJsselmeer
		Effecten op de instandhoudingsdoelen van overige Natura 2000 gebieden (verzuring/vermesting)
	Natuurnetwerk Nederland	Ruimtebeslag
		Verstoring
		Verzuring/vermesting
	Flora en fauna	Ruimtebeslag
Verstoring		
Verkeer	Verkeer	Verkeerintensiteiten
		I/C verhoudingen
		Overige verkeer
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm
		Industrielawaai
		Weg- en scheepvaartverkeerlawaai
		Cumulatie geluid
	Luchtkwaliteit	NO ₂ wettelijke norm
		NO ₂ effect op concentratie
		Fijn stof wettelijke norm
		Fijn stof effect op concentratie
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen
		Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen
		Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen
		Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen
Nautische veiligheid	Effect op nautische veiligheid	

Gezondheid	Gezondheid	Effecten op gezondheid
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik
Overige effecten en effecten tijdens aanleg	Trillingen	Effect van trillingen
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen
	Geur	Effecten van geur
	Licht	Effect op duisternis
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeersstromen
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen

5.3 Beoordelingsmethodiek

Bodem en water

Voor de realisatie van de haven dient 10 ha buitendijks terrein te worden aangelegd. In het MER wordt in beeld gebracht hoeveel grond daarvoor nodig is. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop deze grond wordt aangevoerd. Indien het water in de haven en/of tussen de haven en de vaargeul dient te worden verdiept, om de haven bereikbaar te maken voor schepen van klasse V, dan wordt ook dit onderzocht in het MER en wordt tevens in beeld gebracht wat de geohydrologische effecten van deze ingreep zijn.

Voor het aspect waterveiligheid worden zowel de effecten op de bestaande waterkering meegenomen als de hoogwaterveiligheid op het nieuw aan te leggen haventerrein. In de berekeningen wordt uitgegaan van de vigerende normen. Het is de verwachting dat de aanleg van het haventerrein een positief effect zal hebben op de berekeningen conform de nieuwe normering. Voor de wateraspecten is nadere afstemming met de waterbeheerder noodzakelijk.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Naast aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit door middel van een verantwoorde landschappelijke inpassing van de haven en het –terrein, dient onderzoek te worden gedaan naar verwachte archeologische waarden. Door middel van archeologisch bureauonderzoek wordt onderzoek gedaan naar de verwachte archeologische waarden van recentere archeologie op en in de land- en waterbodem (scheeps- en vliegtuigwrakken) en de prehistorische archeologie in de diepere ondergrond onder water.

Actualisatie t.b.v. MER 2020

Het uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek (24 januari 2017) is conform de KNA 3.2. uitgevoerd. Intussen is de KNA 4.1. in werking getreden en zijn de plannen enigszins aangepast (de ontsluiting van het plangebied is veranderd). Op de gronden van de nieuwe ontsluitingsweg geldt geen archeologische dubbelbestemming. In 2017 is bovendien in juni een inventariserend veldonderzoek (opwaterfase) uitgevoerd en naar aanleiding daarvan in augustus ook een inventariserend veldonderzoek (onderwaterfase verkennend). Verder archeologisch onderzoek (waarderend onderzoek) wordt niet nodig geacht. Deze nieuwe onderzoeken worden in het MER meegenomen.

Ter plaatse van de gronden waar de oostelijke ontsluitingsweg is geprojecteerd geldt van uit de archeologische beleidskaart (Raap, 20180 van gemeente Noordoostpolder geen onderzoeksplicht

aanlegwerkzaamheden met een oppervlakte van minder dan 10.000 m² en niet dieper dan 1 meter. De ontsluitingsweg zal niet leiden tot grondwerkzaamheden die dieper zijn dan 1 meter. Daarom is voor deze ontwikkeling geen nader archeologisch onderzoek nodig.

Natuur

Om de effecten van de aanleg en het gebruik van de haven, het haventerrein en de golfbreker op het Natura 2000-gebied te bepalen, wordt een passende beoordeling uitgevoerd. Naast de passende beoordeling van tijdelijke en permanente effecten op Natura 2000, wordt in het MER beoordeeld of effecten kunnen optreden op het Nationaal Natuurnetwerk en op de beschermde soorten in het plangebied.

Mitigerende maatregelen worden in omvang en kwaliteit zo vastgelegd dat met zekerheid geen negatieve gevolgen kunnen ontstaan voor Natura 2000 instandhoudingdoelstellingen. Ook de effecten op overige natuurwaarden zullen zo veel als mogelijk worden ontzien.

Daarnaast wordt een meer gedetailleerde verspreidingsberekening voor verzurende en eutrofiërende stoffen uitgevoerd, die uitgaat van het programma dat maximaal mogelijk wordt gemaakt in het op te stellen inpassingsplan.

Actualisatie t.b.v. MER 2020

Er is een natuurtoets uitgevoerd: 'MER en PIP Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' (Antea Group, 29 juni 2016). Het bijbehorende terreinbezoek heeft plaatsgevonden op donderdag 28 april 2016. Deze gegevens zijn 3 tot 4 jaar geldig en vereisen daarom een actualisatie. Ook is de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 in werking getreden. De natuurtoets is gebaseerd op 'oude wetgeving (Flora- en faunawet en NNN). Het onderzoek wordt daarom geactualiseerd, waarbij ingegaan wordt op soortenbescherming en NNN. Ecogroen beoordeeld in hoeverre het uitgevoerde vleermuisonderzoek moet worden geactualiseerd. Dit gebeurt aan de hand van beschikbare monitoringsgegevens vanwege de milieuvergunning voor de windturbines of aan de hand van aanvullend onderzoek, mochten deze monitoringsgegevens onvoldoende inzicht bieden.

De toets aan Natura 2000-gebieden vindt plaats in de passende beoordeling. Het bestaande rapport is gebaseerd op de inmiddels verouderde Wet Natuurbescherming 1998. Bij de beoordeling is destijds gebruik gemaakt van de PAS-systematiek, hetgeen niet meer mogelijk is door de PAS-uitspraak van 29 mei 2019. In het kader van de toetsing aan de Wnb-gebiedsbescherming wordt de passende beoordeling (inclusief onderzoek naar stikstofdepositie) geactualiseerd.

Verkeer

In het MER worden de verkeersintensiteiten en de I/C verhoudingen bepaald. Daarnaast wordt beoordeeld of het aantal voertuigbewegingen effect kan hebben op de ontsluitingsstructuur van een groter gebied. Daarom wordt op structuurniveau onderzocht welke gevolgen de realisatie van de haven heeft op de ontwikkeling van de doorstroming van het verkeer en verkeersveiligheid in de driehoek Urk – Emmeloord – aansluiting Domineesweg op de A6. Bij een aansluiting van het haventerrein op de Domineesweg worden, naast de effecten van het gebruik door (vracht-) autoverkeer, ook de effecten op langzaam verkeer in beeld gebracht.

Actualisatie t.b.v. MER 2020

In 2016 zijn verkeerstellingen uitgevoerd om de toenmalige verkeerssituatie in beeld te brengen. Deze gegevens zijn input geweest voor onderzoek luchtkwaliteit, stikstof en geluid vanwege wegverkeer. Deze gegevens zijn niet meer actueel. Daarom worden nieuwe verkeersgegevens gegenereerd met een actueel verkeersmodel.

Woon- en leefmilieu

Daar waar in het Milieueffectenonderzoek de aspecten geluid, geur, luchtkwaliteit en veiligheid met name van “buiten naar binnen” zijn benaderd op basis van de VNG systematiek voor bedrijven en milieuzonering, wordt in het MER het effect van deze aspecten van “binnen naar buiten” vastgesteld. De onderzoeken voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid dienen te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving.

Daarnaast wordt voor geluid in beeld gebracht wat het cumulatieve effect is op de omgeving van de verschillende ontwikkelingen in het plangebied. Tevens wordt in beeld gebracht wat hiervan de effecten zijn op de gezondheid

Actualisatie t.b.v. MER 2020

Het onderzoek voor geluid vanwege wegverkeer moet geactualiseerd worden vanwege nieuwe verkeersgegevens die gegenereerd worden (zie verkeer). Daarnaast komt de ontsluitingsroute op een andere plek te liggen. Deze verandering wordt meegenomen in het onderzoek.

Er is een luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd (Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, luchtkwaliteit onderzoek (Antea Group, 21 september 2016). Dit onderzoek richt zich voor het aspect luchtkwaliteit op het milieueffectrapport (MER) en het provinciaal inpassingsplan (PIP). De berekeningen zijn gebaseerd op verkeerstellingen uit 2016 en richt zich op 2026. Er komen nieuwe verkeerscijfers beschikbaar uit het verkeersmodel van Urk. De luchtkwaliteitsberekeningen dienen op basis hiervan opnieuw te worden uitgevoerd.

Het rapport Analyse externe veiligheid t.b.v. MER, Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (rev02) van 21 juni 2016 moet worden geactualiseerd. Voor het PIP/MER dient een actuele beschouwing externe veiligheid opgesteld te worden.

Overige thema's

De beoordeling van de overige thema's gezondheid, duurzaamheid en overige effecten en effecten tijdens aanleg (trillingen, kabels en leidingen, geur, licht, verkeer tijdens de aanlegfase en geluid tijdens de aanlegfase) zijn nog actueel.

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. 06-22990312
E. stephan.hammink@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

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.