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)

Stephan Hammink

Opdrachtgever

Provincie Fleoland
Visarenddreef 1
8232 PH Lelystad

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
23 - 2 - 2021	ontwerp	S. Hammink	J. Fuite

antea group

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.

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.

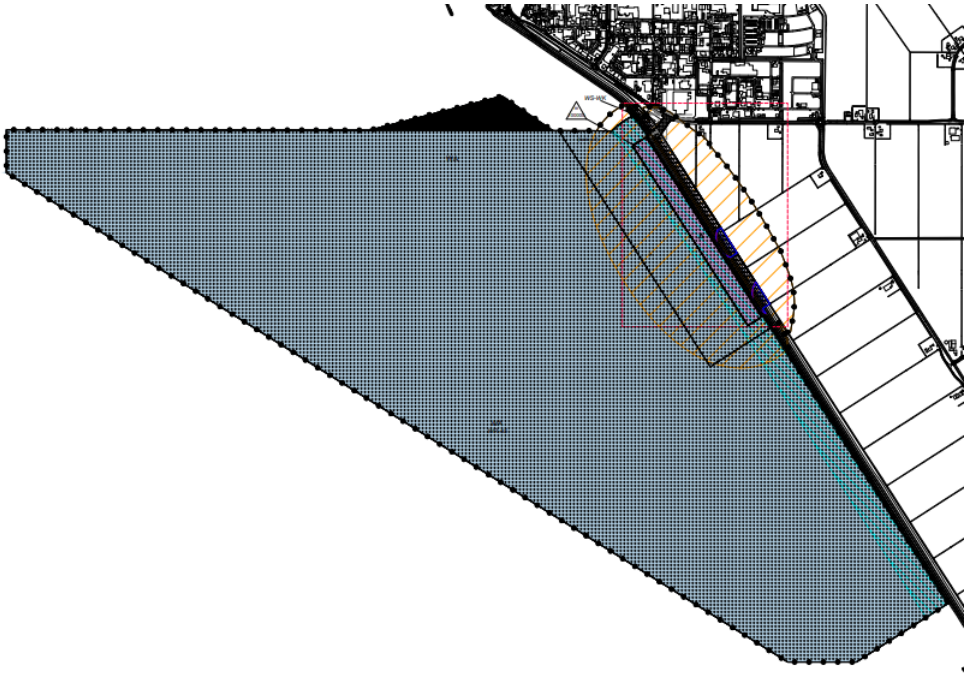
Figuur 1.3: Globale aanduiding Servicehaven Urk met golfbrekers (rood gestippeld). De blauwe delen betreft de globale locatie van de geulen, de rode lijnen betreffen de globale locaties voor de ontsluitingsroute voor wegverkeer.

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

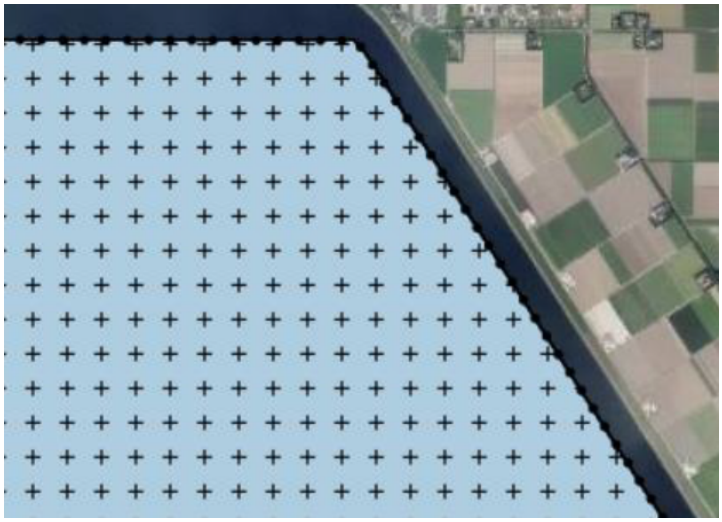
1.3 Vigerende bestemmingsplannen

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.

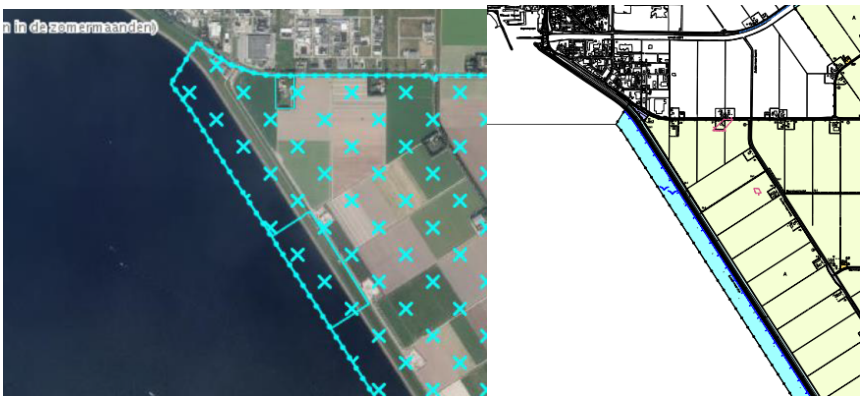
Op grond van de bestemming Water - Meren is de realisatie van een golfbreker en het aanleggen van de vaargeul niet toegestaan.



Figuur 1.5: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Dronten - Randmeerzone (8060)

Beheersverordening Landelijk gebied (gemeente Noordoostpolder)

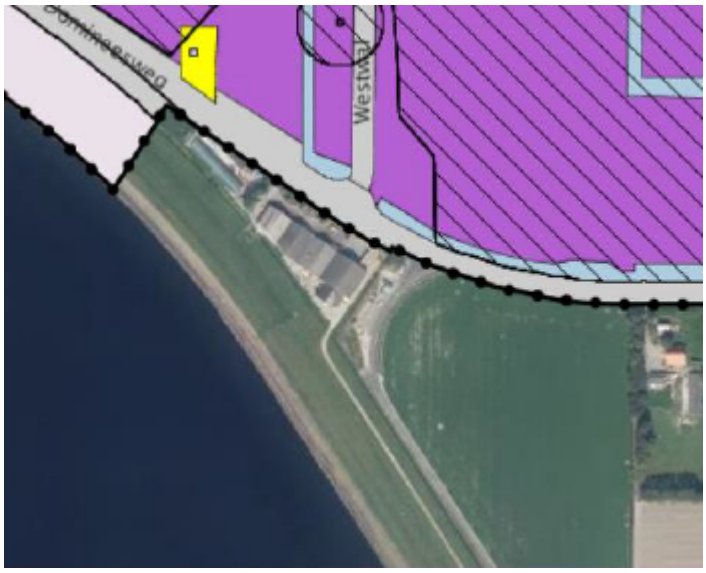
De beheersverordening is vastgesteld op 21 maart 2016 en regelt dat de geldende bestemmingsplannen van kracht blijven. Conform de beheersverordening geldt binnen het plangebied van het inpassingsplan de bestemming Water met de aanduiding Vogelrichtlijngebied. De dijk heeft de bestemming waterkering. 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)

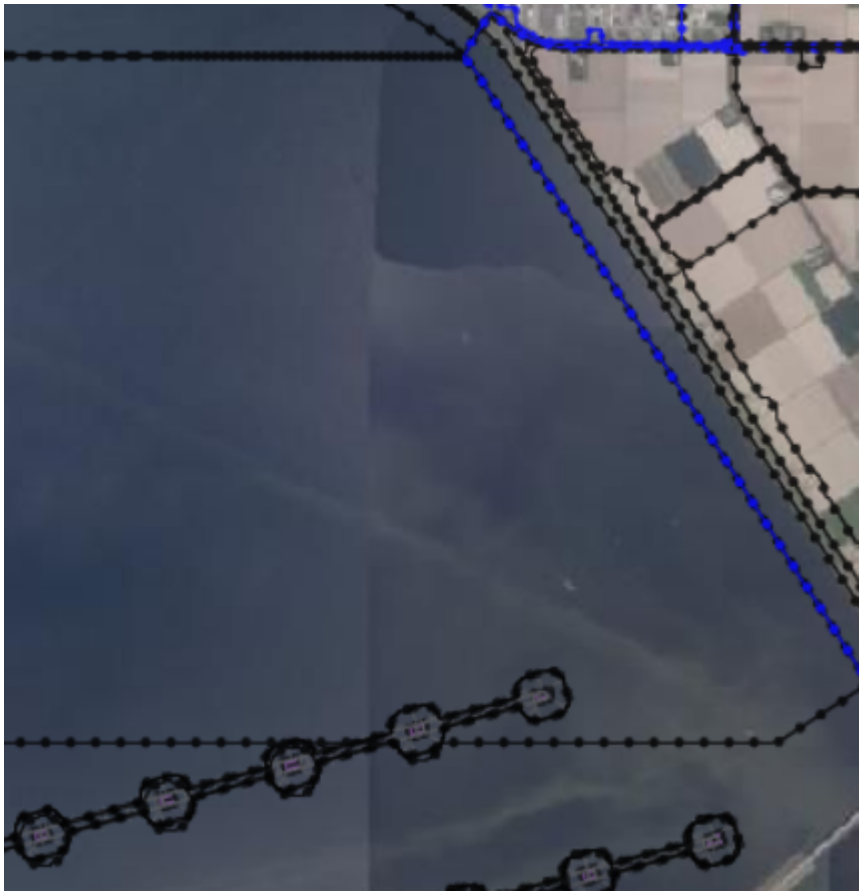
Het bestemmingsplan IJsselmeer is 30 mei 2013 vastgesteld. Voor het plangebied van het inpassingsplan geldt dat de noordelijke vaargeul deels in dit bestemmingsplan ligt. De betreffende gronden zijn bestemd als Water, Natuur en Waarde - Archeologie. De vaargeul

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

InpassingsplanWindplanBlauw

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).

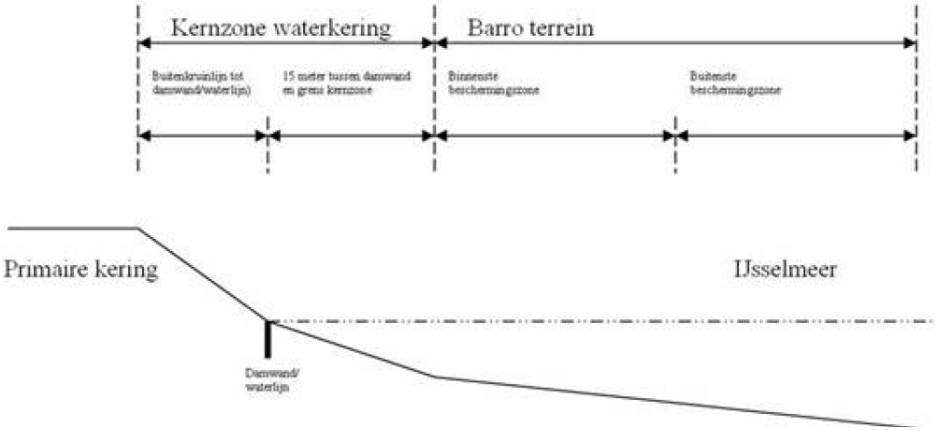
De algemene regels bewerkstelligen, dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies, zoals natuur in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), of met het vrijwaren van functies.

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.

<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.

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

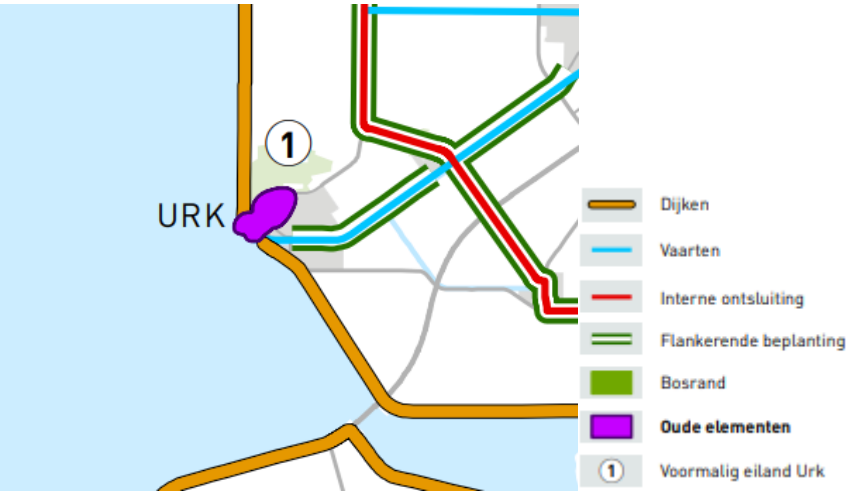
De provincie wil de vitaliteit van het landelijk gebied vergroten en de gebruiksmogelijkheden ervan meer afstemmen op de maatschappelijke behoeften. Op Urk staat de visserij door vangstbeperkende maatregelen onder druk. Behalve op stimulering van diversificatie naar andere sectoren blijft het provinciaal 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.

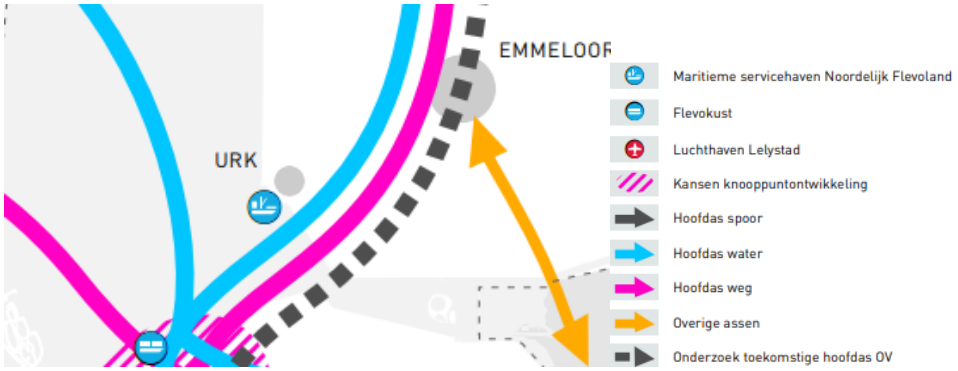
Bereikbaarheid

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.

Laag 3
Rampenbeheersing: Evacuatiemogelijkheden

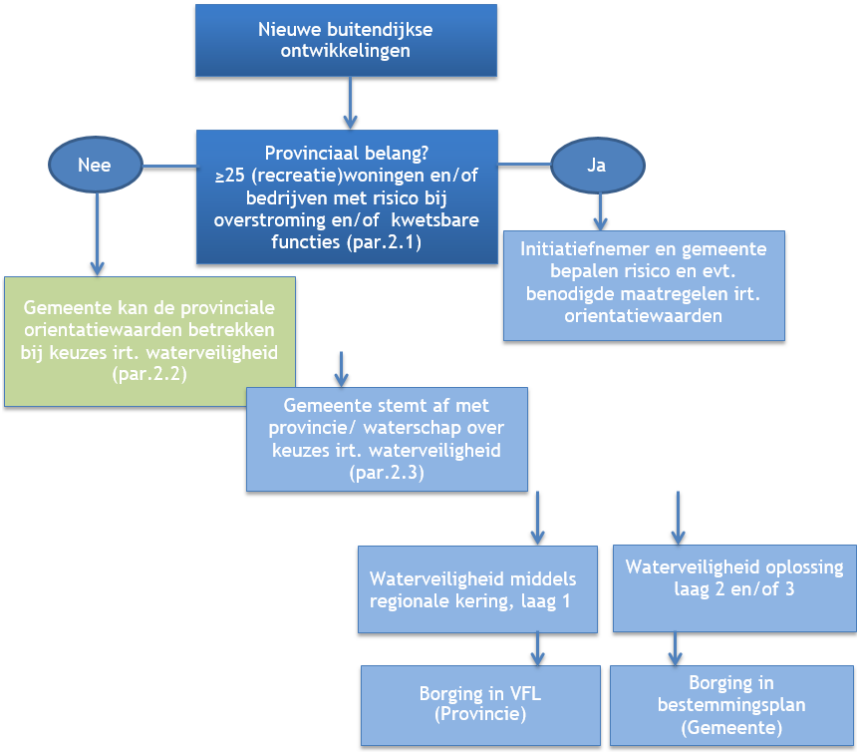
Laag 2
Duurzame ruimtelijk inrichting: gevolgenbeperking door bv.
Maaiveld / vloerpeil verhogen
Waterbestendig bouwen

Laag 1
Preventie:
Waterkeringen

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.

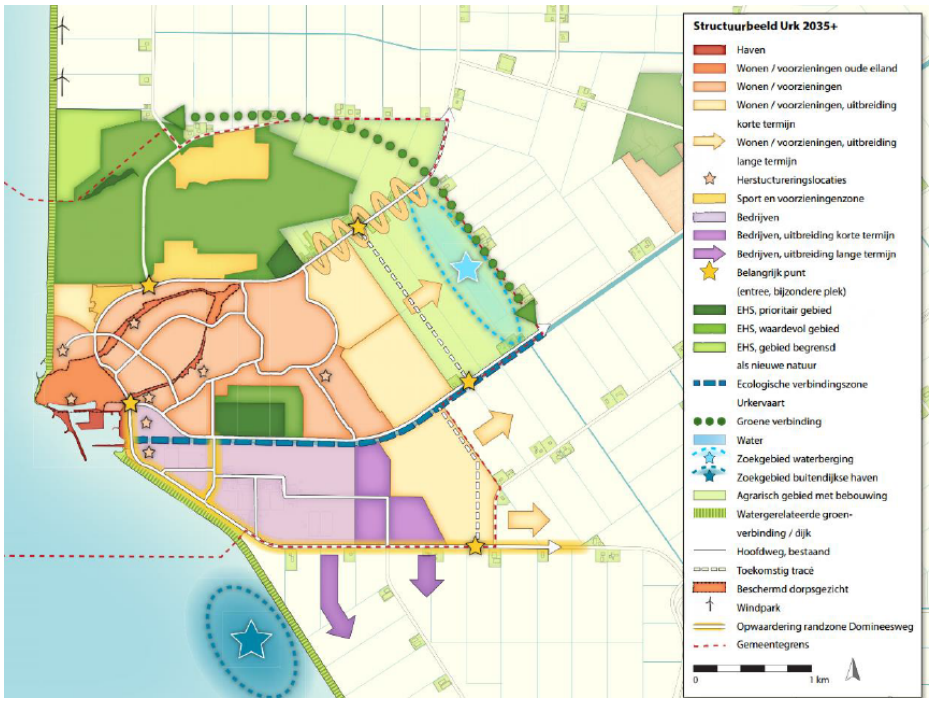
In de binnenbeschermingszone mag zonder watervergunning niet gebouwd worden en er mogen zonder watervergunning geen leidingen of leidingstroken worden aangelegd. In de buitenbeschermingszone geldt geen beperking voor bouwactiviteiten. Wel geldt er een verbod op diepe ontgrondingen of afgravingen en het 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.

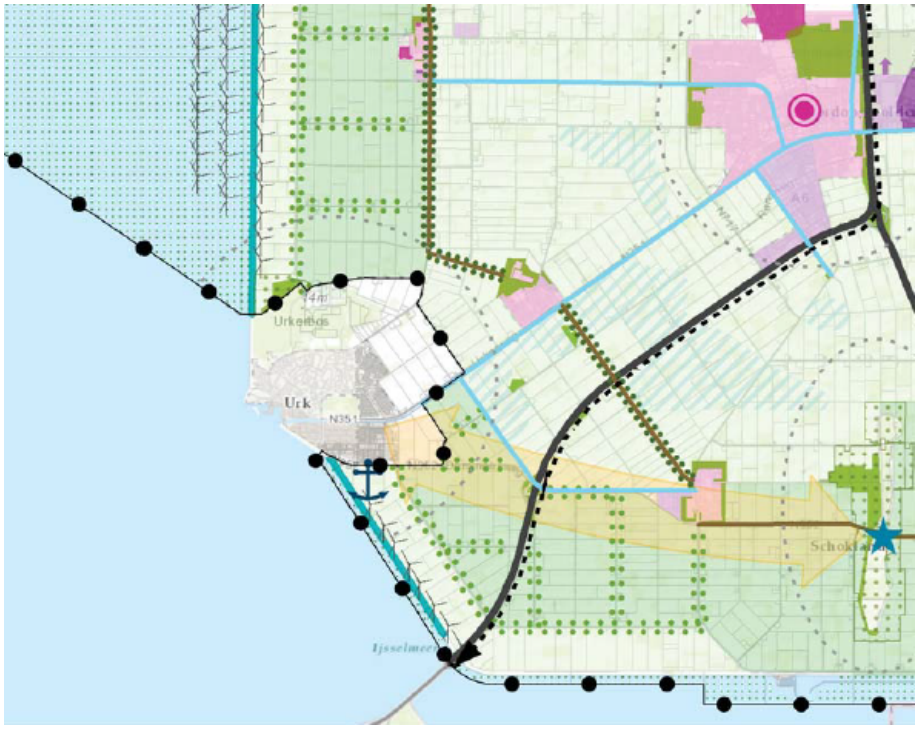
3.4.3 Visie Werklocaties Noordelijk Flevoland

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

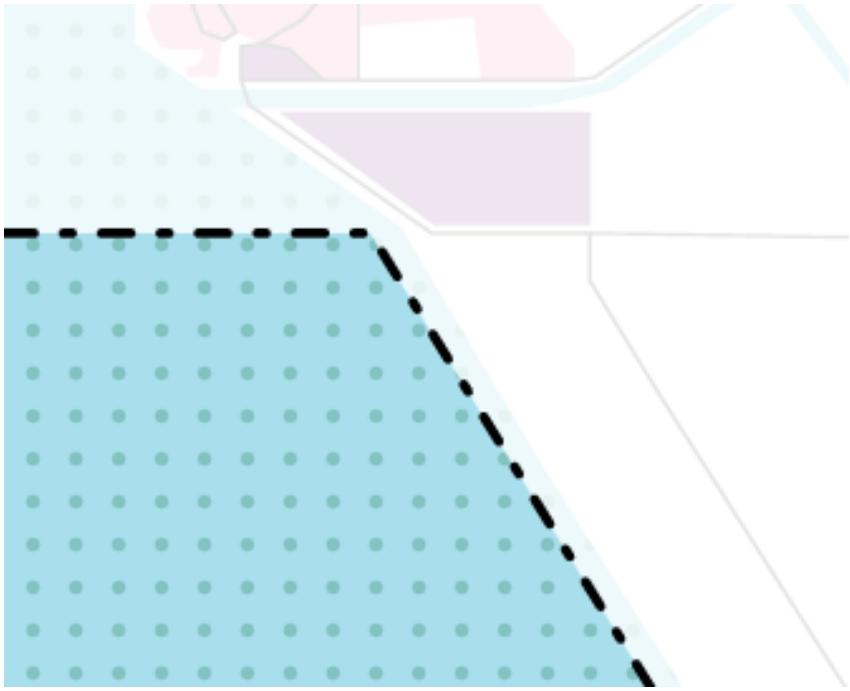
Het IJsselmeer is in de Structuurvisie aangeduid als Natura 2000 gebied. Bescherming van de bestaande natuur in de gemeente Noordoostpolder wordt veelal geborgd vanuit internationale, nationale of provinciale wet- en regelgeving. Dit geldt ook voor het behalen van instandhoudingsdoelstellingen voor de 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.

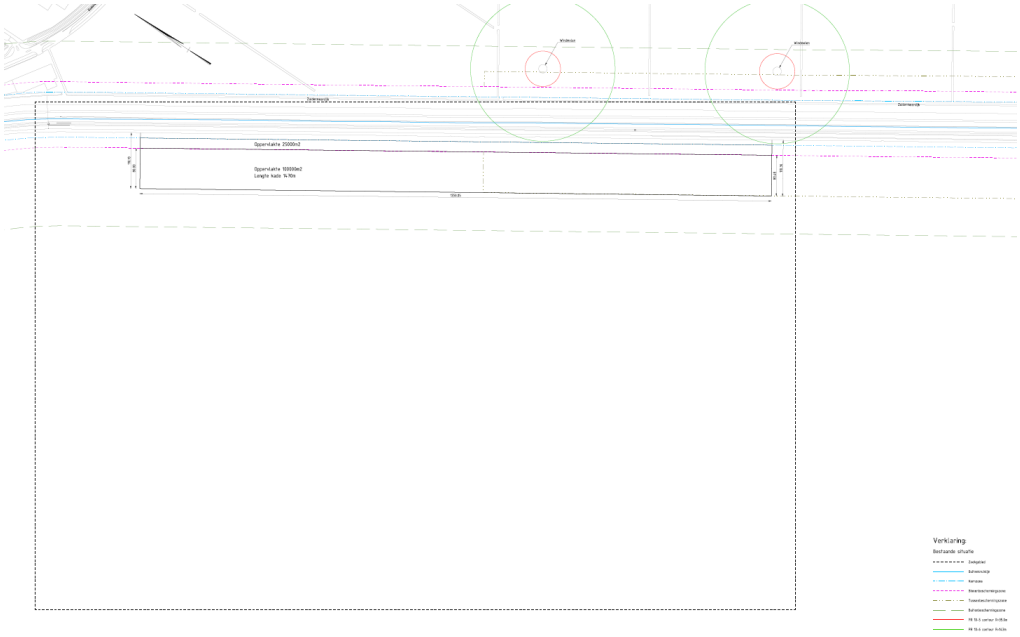
Actualisatie locatiekeuze 2020

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.

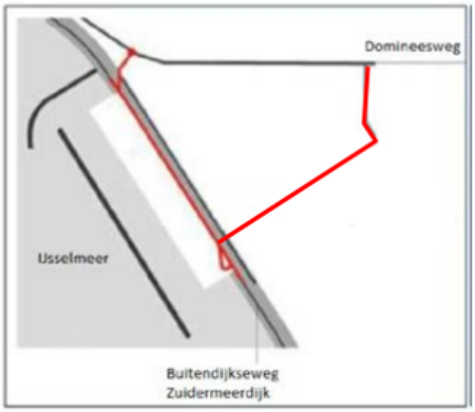
5.1.3.2 Inrichtingsalternatieven

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.

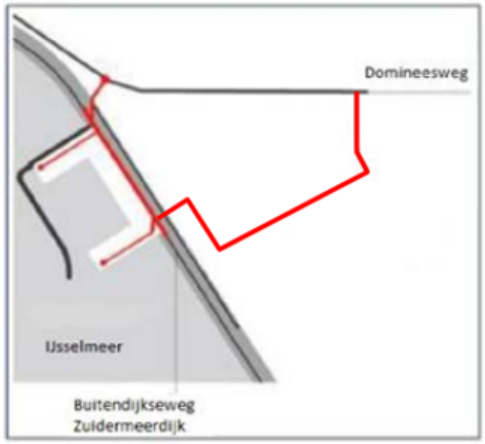


	L- variant
Haventerrein (buiten binnenbeschermingszone)	Ca. 10,0 ha
Haventerrein (binnen binnenbeschermingszone)	Ca. 2,5 ha
Golfbreker	Ca. 57.000 m³
Kadelengte	Ca. 1.300 m
Lengte golfbreker	Ca. 2.130 m
Hoogte kade	Tussen de +1,55 m en 2,25 m NAP

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.

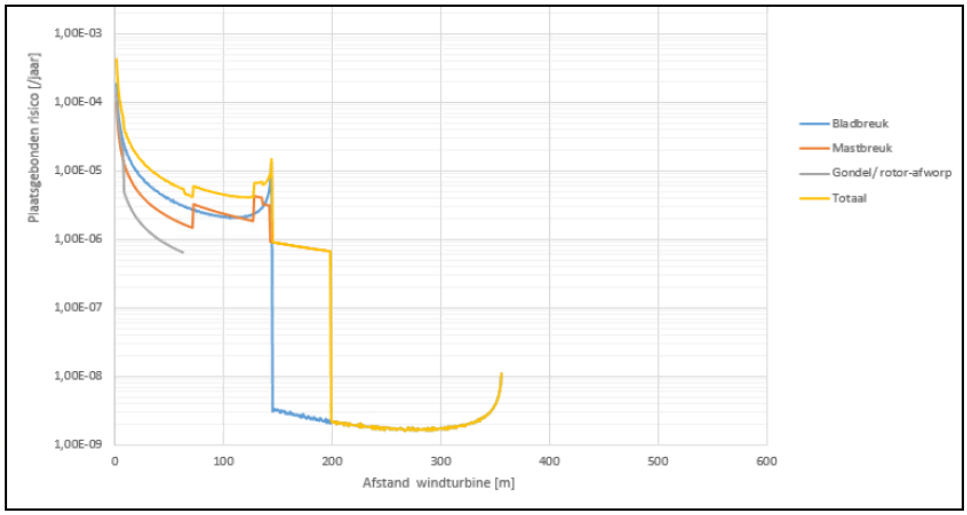
Windturbines

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.

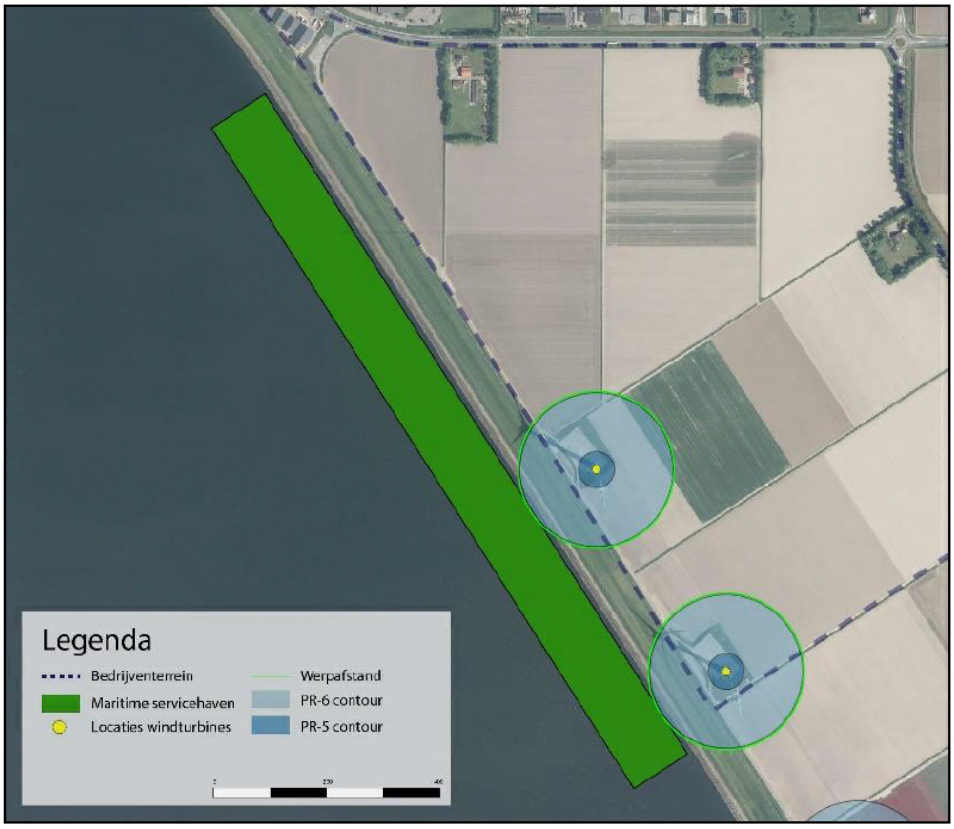
Resultaten risicobeschouwing

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.

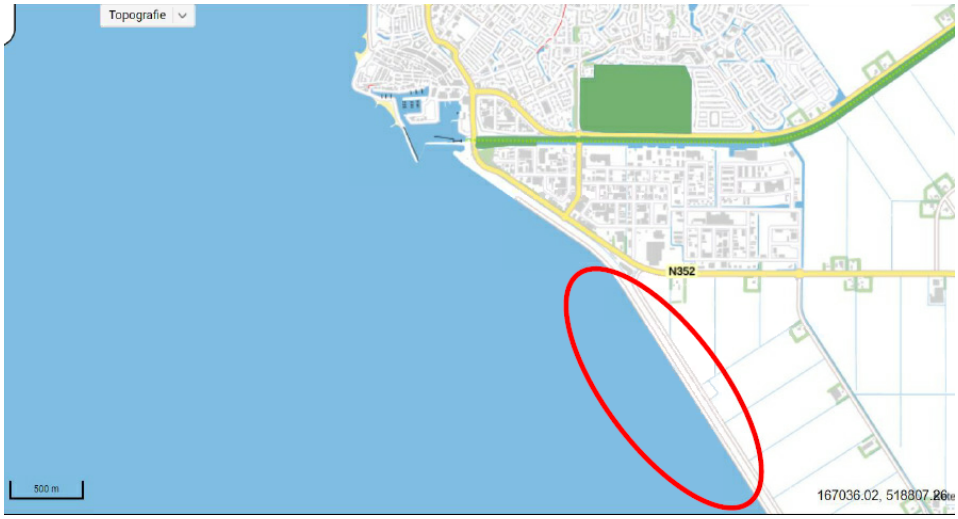
Het plangebied (rood omlijnd) ligt deels in het Natura 2000-gebied IJsselmeer (PDOK in QGIS).

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 foerageerge-bied 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

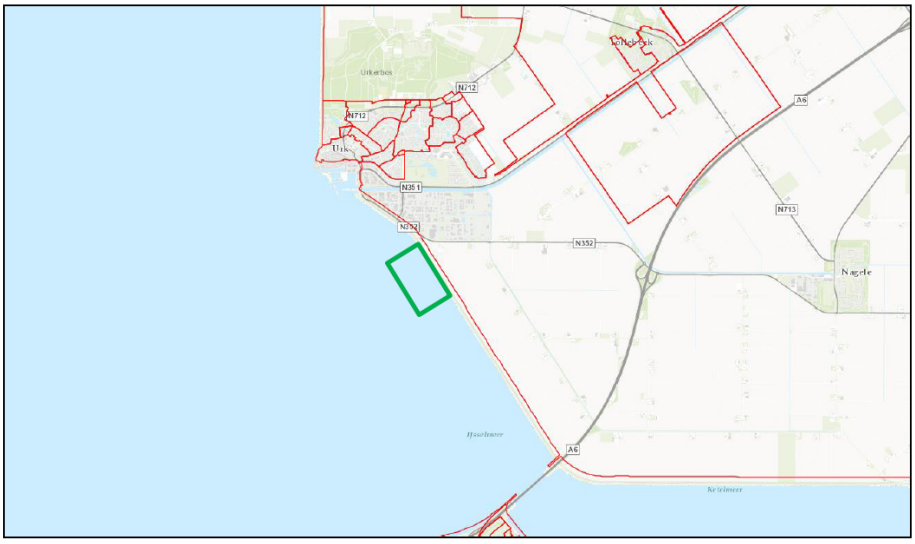
Door de aanleg van de vaargeulen naar de haven wordt de ondoorlatende laag deels gebaggerd. Hierdoor kan het kwelbezwaar en de stijghoogte onder en achter de waterkering toenemen. Uit de uitgevoerde geohydrologische studie (zie bijlage 17) blijkt, dat er voldoende dikte van het ondoorlatende lagenpakket 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:

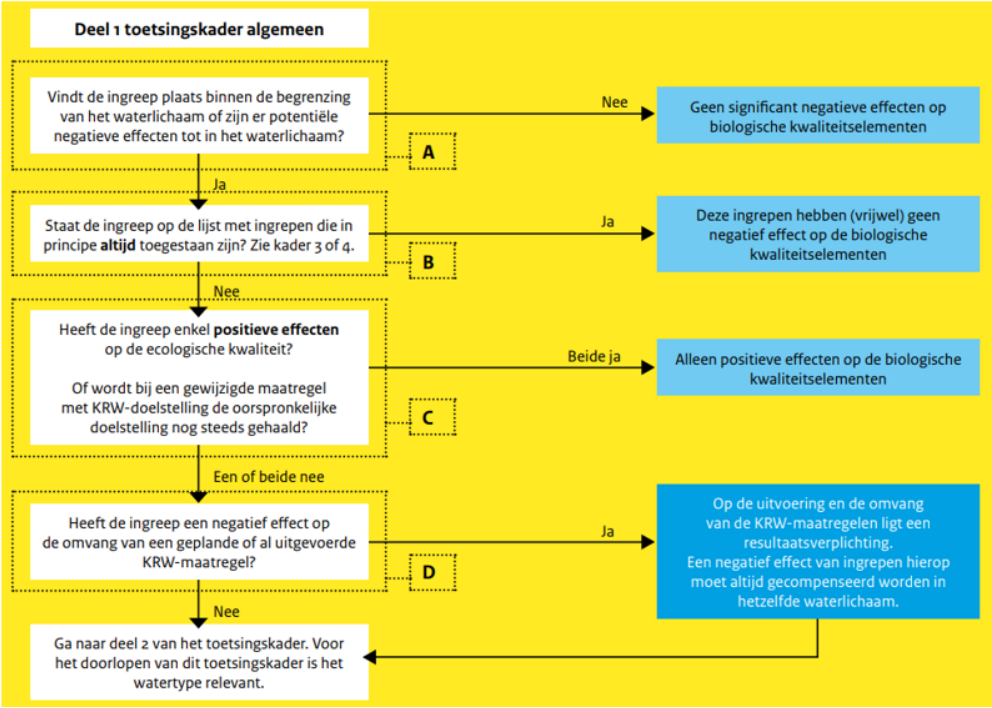
- biologie totaal scoort een matige beoordeling op vis en fytoplankton;
- fysisch-chemische scoort matig door hoge gehalte aan stikstof;
- specifieke verontreinigende stoffen scoort een niet voldoende door hoge concentraties seleen, uranium en zink.

Het onderdeel chemie:

- Ubiquitaire stoffen scoort een niet voldoende door hoge concentraties kwik;
- Niet-Ubiquitaire stoffen scoort een voldoende.

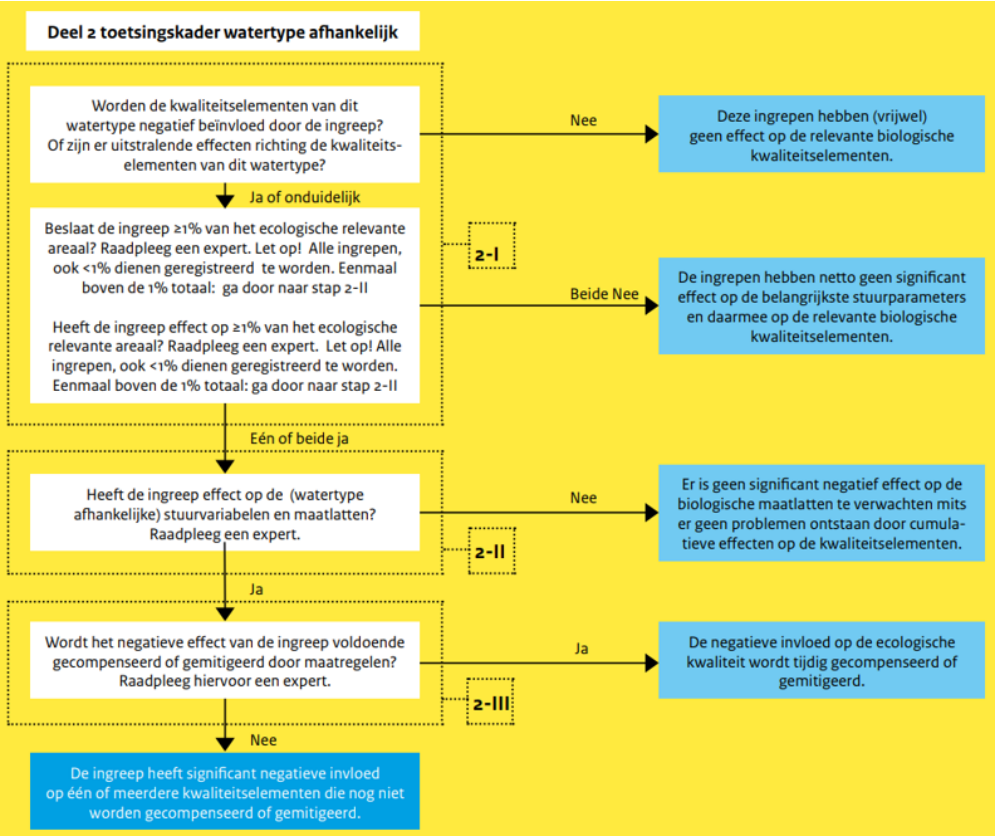
Plansituatie

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.

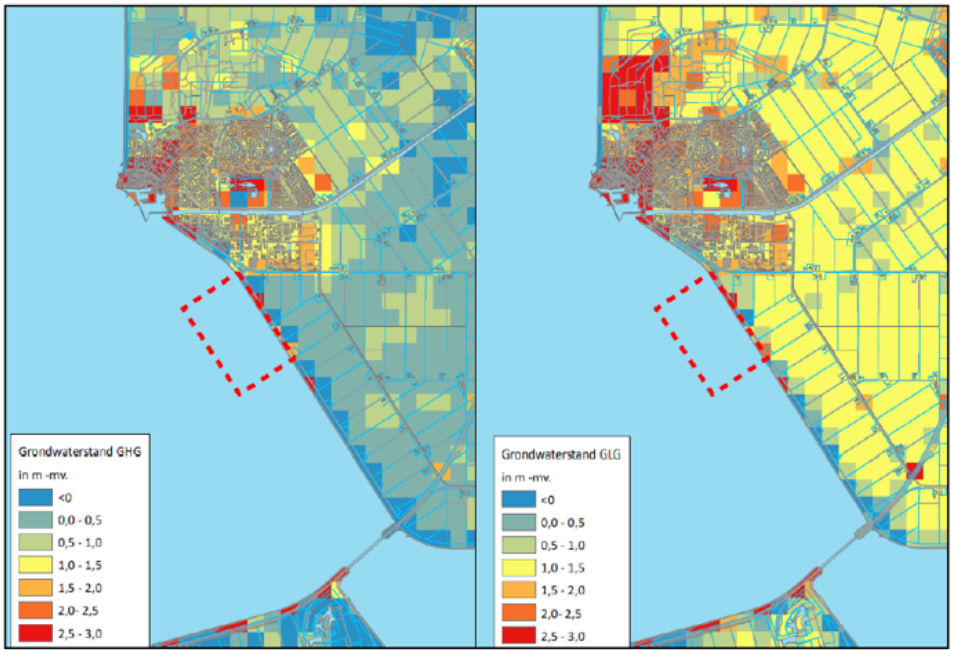
Waterkwaliteit binnendijks

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.

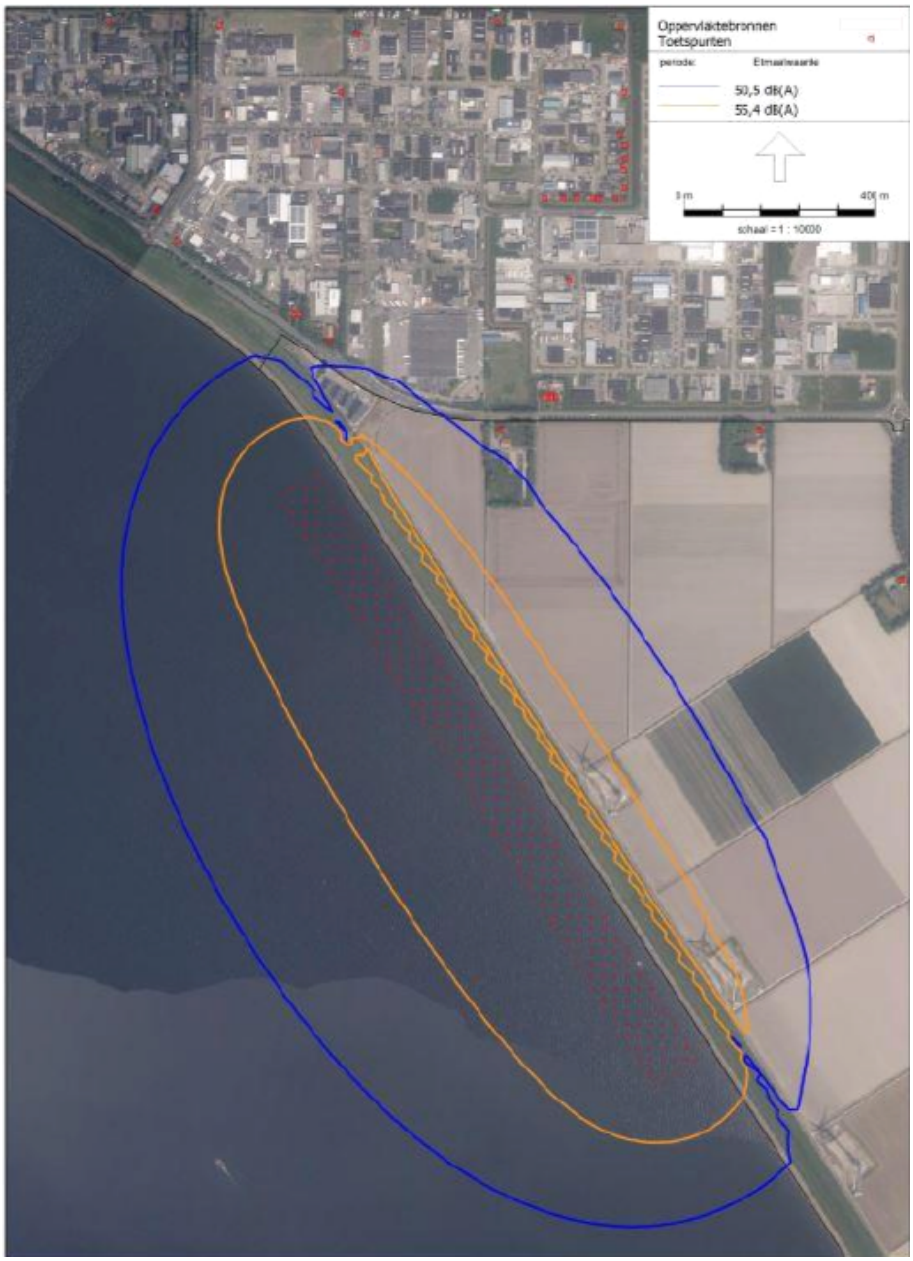
Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat op de gevels van de bestaande woningen in de zone van de noordelijke ontsluitingsroute de geluidbelasting in 2031 ten hoogste 28 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De geluidbelasting ten gevolgde van de oostelijke ontsluitingsweg op de gevels van 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

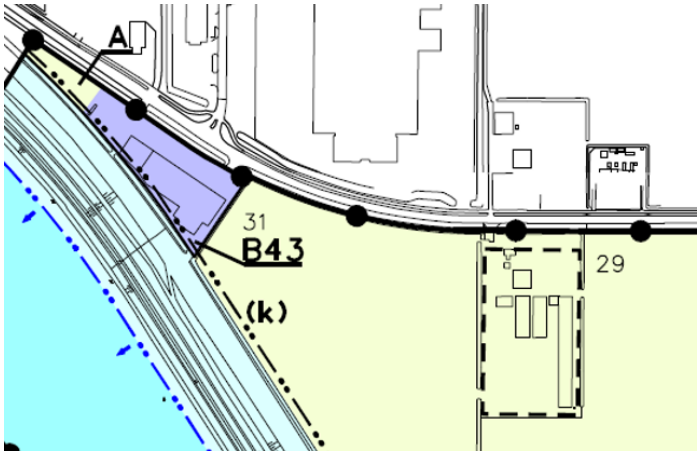
In afbeelding 5.16 zijn de geluidcontouren weergegeven voor het toekomstige industrieterrein van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Deze geluidzone is opgenomen in voorliggend inpassingsplan.

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

Archeologischbureauonderzoek 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

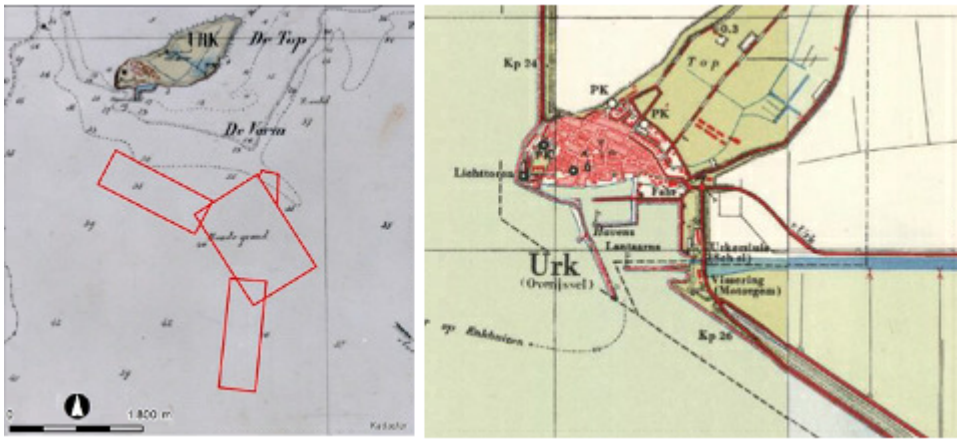
5.9.1 Kader

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

<u>Een nieuw maritiem werklandschap</u>

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

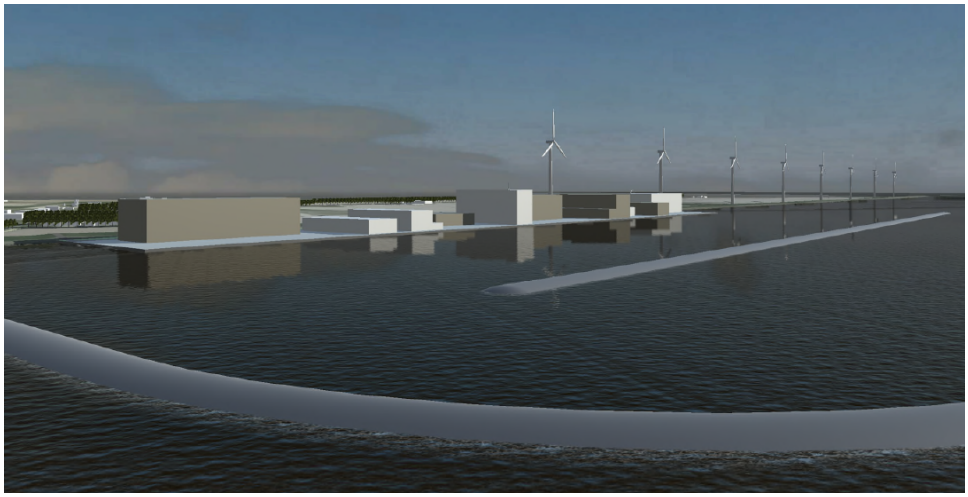
- De bebouwing bestaat uit functionele gebouwen en werkloodsen die passend zijn bij de Maritieme uitstraling van een servicehaven.
- Hoofdvorm van de gebouwen is rechthoekig met een plat dak
- Aan de hoofdvorm kunnen kleinere eenheden worden geschakeld of kunnen bijgebouwen worden geplaatst. Deze eenheden 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

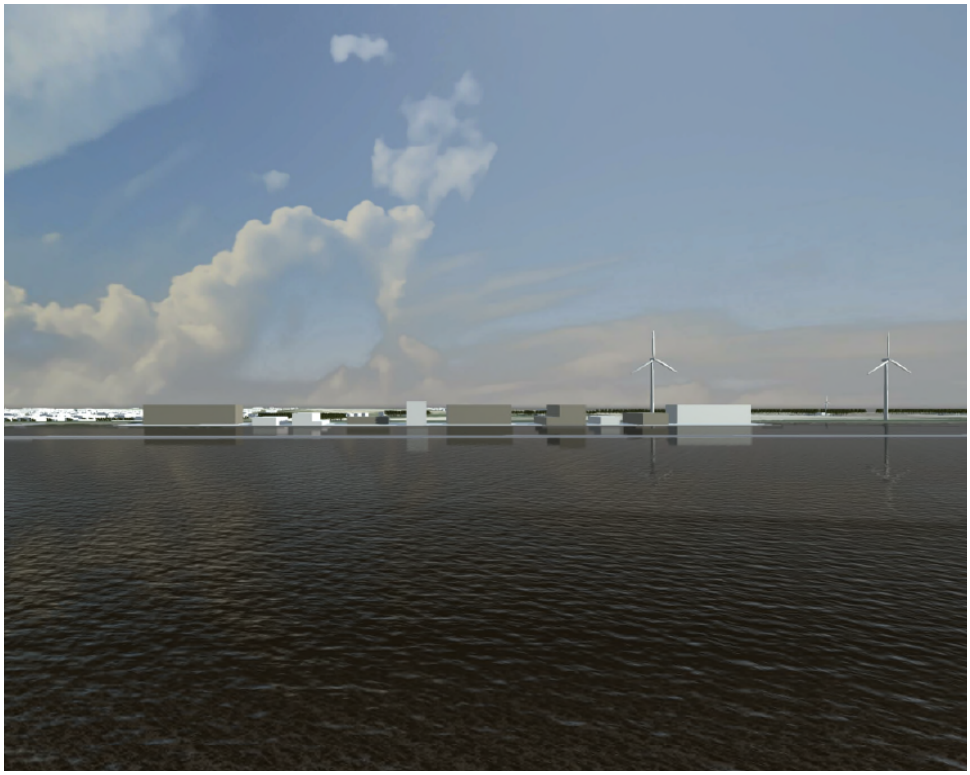
- Materiaalgebruik bebouwing in maritieme werksfeer: staal, beton, hout.
- Materiaalgebruik bebouwing en meubilair in gedekte kleurstellingen, in een reeks van grijstinten van middelgrijs tot antraciet en zwart.
- Naamgeving bedrijf zowel aan landzijde en/of waterfrontzijde. Ingetogen kleurstelling, 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.

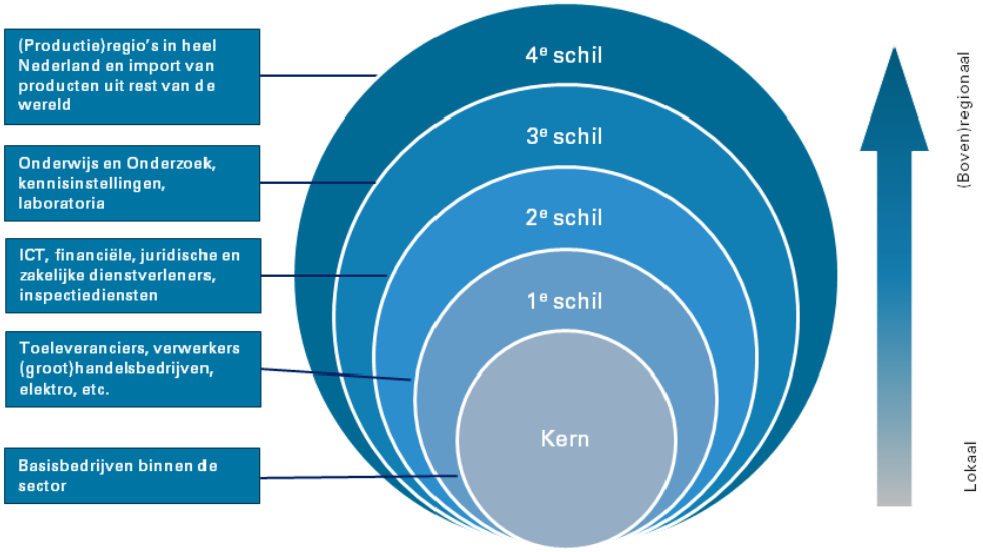
Overige kabels en leidingen dienen ter voorbereiding van de realisatiefase nader te worden geïnventariseerd door middel van een Klic-melding. Dit is niet relevant voor de afwegingen in dit inpassingsplan.

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	