



MARITIEME SERVICEHAVEN NOORDELIJK FLEVOLAND

Notitie Reikwijdte en Detailniveau



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	M.e.r.-procedure en deze notitie Reikwijdte en Detailniveau	5
2	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	6
2.1	Realisatie nieuwe buitendijkse haven	6
2.2	Ruimtelijke uitgangspunten haven	7
2.3	Profiel van de activiteiten	7
2.4	Landzijdige ontsluiting en verkeersaantrekkende werking	8
2.5	Plan- en studiegebied	8
2.6	M.e.r.-plichtige activiteiten	9
3	REEDS DOORLOPEN STAPPEN	11
3.1	Eindrapport Verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk	11
3.2	Milieueffectenonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland	11
3.3	Quick scan marktmogelijkheden	11
4	REIKWIJDTE: ALTERNATIEVEN EN TRECHTERING	12
4.1	Alternatieve locaties ligging buitendijkse haven	12
4.2	Keuze locatie	14
4.3	Uitvoeringsvarianten: L- en U-variant	14
4.4	Randvoorwaarden milieu	15
5	AANPAK EFFECTBEOORDELING	19
5.1	Vergelijking twee varianten	19
5.2	Detailniveau	20
	BIJLAGE 1 M.e.r.-procedure	23
	BIJLAGE 2 GIS analyse op basis van de VNG-systematiek	25
	BIJLAGE 3 Afkortingen en begrippen	27

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.



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)

1.2 M.e.r.-procedure en deze notitie Reikwijdte en Detailniveau

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

Deze notitie wordt voorts om advies voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Haar advies wordt meegenomen bij het opstellen van het MER. Ten slotte dient deze notitie er ook toe om belanghebbenden en belangstellenden te informeren over de stand van zaken omtrent de planvorming over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Hierna worden de inspraakmogelijkheden toegelicht. Voor de overige procedurele aspecten wordt verwezen naar bijlage 1.

Inspraak

Deze notitie wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen in het kader van inspraak. De inspraak is met name bedoeld om belanghebbenden en belangstellenden in de gelegenheid te stellen een reactie te geven op welke milieuaspecten met bijbehorende beoordelingscriteria en welke alternatieven en inpassingsvarianten in het MER worden onderzocht. Naar aanleiding van de ontvangen reacties stelt de provincie Flevoland de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau vast. Daarmee is definitief vastgelegd wat er in het MER moet komen te staan.

Deze notitie is digitaal in te zien op de website van de provincie:

www.flevoland.nl/loket/ter-inzage

De “Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland” ligt gedurende de genoemde inzagetermijn ter inzage bij:

- De Provincie Flevoland, Visarendreef 1, 8232 PH Lelystad;
- De gemeente Noordoostpolder, Harmen Visserplein 1, 8302 BW Emmeloord;
- De gemeente Urk, Singel 9, 8321 GT Urk;
- De gemeente Dronten, De Rede 1, 8251 ER Dronten.

Een ieder kan vanaf 13 april tot en met 27 mei 2016 reageren. Een reactie dient bij voorkeur schriftelijk naar voren te worden gebracht door deze te sturen naar Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, Postbus 55, 8200 AB Lelystad of digitaal via provincie@flevoland.nl, onder vermelding van “NRD Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland”.

Leeswijzer

Het doel van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het beschrijven van de te volgen m.e.r.-procedure. Hierbij wordt kort ingegaan op zowel de inhoudelijke als procedurele aspecten van de m.e.r.-procedure. Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgenomen activiteit en het plan- en studiegebied. Daarnaast wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht welke stappen reeds zijn doorlopen. In het voorjaar van 2015 is een eerste trechtering van alternatieven en varianten afgerond. Dit wordt in hoofdstuk 4 samengevat. Hoofdstuk 5 beschrijft op welke wijze de milieueffecten in het MER worden onderzocht. Hierbij wordt ingegaan op de te onderzoeken alternatieven en het beoordelingskader. In bijlage 1 staat informatie over de te volgen m.e.r.-procedure, in bijlage 2 is de GIS analyse op basis van de VNG-systematiek opgenomen en bijlage 3 wordt gevormd door een verklarende woordenlijst.

2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

2.1 Realisatie nieuwe buitendijkse haven

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



Figuur 2.1 Veel functies op een steenworp afstand van elkaar in de huidige situatie

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

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

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

2.2 Ruimtelijke uitgangspunten haven

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

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

2.3 Profiel van de activiteiten

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

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

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering een systeem ontwikkeld dat in de Nederlandse bestuurspraktijk wordt gebruikt als methode om, zonder dat projectspecifieke informatie beschikbaar is, de benodigde milieugebruiksruimte van verschillende soorten bedrijven te objectiveren in het planstadium. Het profiel van de activiteiten die uiteindelijk op het

haventerrein worden nagestreefd wordt vergeleken met de bedrijvenstaat van de VNG om vast te stellen welke bedrijfscategorieën binnen het profiel passen.

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

2.4 Landzijdige ontsluiting en verkeersaantrekkende werking

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

2.5 Plan- en studiegebied

In figuur 2.2 is de globale ligging van de nieuwe buitendijkse haven aangegeven. Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. Hoe groot het studiegebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten en kan daarom ook per milieuaspect verschillen.



Figuur 2.2. Globale ligging plangebied

2.6 M.e.r.-plichtige activiteiten

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van een bestuursorgaan over een plan of een project. Het doel van een MER is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de (ruimtelijke) besluitvorming. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die staan beschreven in het Besluit milieueffectrapportage of omdat een passende beoordeling is benodigd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Hierna worden beiden gevallen toegelicht.

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

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

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

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

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

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

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

Gecombineerde MER

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

3 REEDS DOORLOPEN STAPPEN

3.1 Eindrapport Verkenning Buitendijkse Maritieme Servicehaven bij Urk

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

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

3.2 Milieueffectenonderzoek realisatie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

In het voorjaar van 2015 is in opdracht van de provincie door Tauw B.V. een milieueffectenonderzoek uitgevoerd om de in 2014 geïdentificeerde (rand)voorwaarden, zoals verwoord in het onder 3.1 genoemde eindrapport, gedetailleerder te kunnen invullen. Daarmee worden de kaders en randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van de haven nog duidelijker neergezet. Het milieueffectenonderzoek is uitgevoerd vooruitlopend op het aan de ruimtelijke besluitvorming gekoppelde MER. In hoofdstuk 4 van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt op de inhoudelijke aspecten van het milieueffectenonderzoek ingegaan.

3.3 Quick scan marktmogelijkheden

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

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

4 REIKWIJDTE: ALTERNATIEVEN EN TRECHTERING

4.1 Alternatieve locaties ligging buitendijkse haven

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

In de directe omgeving van Urk zijn drie zoekgebieden te onderscheiden waar een nieuwe buitendijkse haven gerealiseerd zou kunnen worden. In de onderstaande 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 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 de onderstaande matrix (tabel 4.1) wordt voor elk van de benoemde omgevingsindicatoren aangegeven hoe deze wordt beïnvloed door de vestiging van een haven op de drie zoeklocaties.

Voor een analyse van de te verwachten invloed op het leefklimaat is een GIS-analyse uitgevoerd, gebruik makend van de VNG-methodiek, zoals omschreven in de publicatie Bedrijven en milieuzonering. Het resultaat van deze geografische analyse rondom de drie zoekgebieden is gepresenteerd in bijlage 2.

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

Tabel 4.1 Effectanalyse voor de verschillende omgevingsindicatoren

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 verlengen 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	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 475 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en 7 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich ongeveer 1650 woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en ongeveer 45 vrij liggende woningen	Binnen een afstand van 1000 meter bevinden zich geen woningen in de aangesloten woonbebouwing van Urk en bijna 30 vrij liggende woningen. De in ontwikkeling zijnde Waterschapswijk ligt op meer dan 1000 meter.
Te verwachten verstoring op beschermde gebieden en soorten	De locatie ligt in relatief ondiep Natura2000 water met een in ieder geval een potentie tot natuurontwikkeling die wordt verstoord	De locatie ligt (net) buiten de begrenzing van de Natura2000 beschermingszone	Deze locatie ligt in relatief diep Natura2000 water waardoor de natuurwaarden onder water beperkt zullen zijn
Aansluiting bij bestaande 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

4.2 Keuze locatie

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 duidelijk minder geschikt dan locatie C doordat locatie B (veel) dichterbij 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. In bijlage 2 wordt dit in meer detail gepresenteerd.

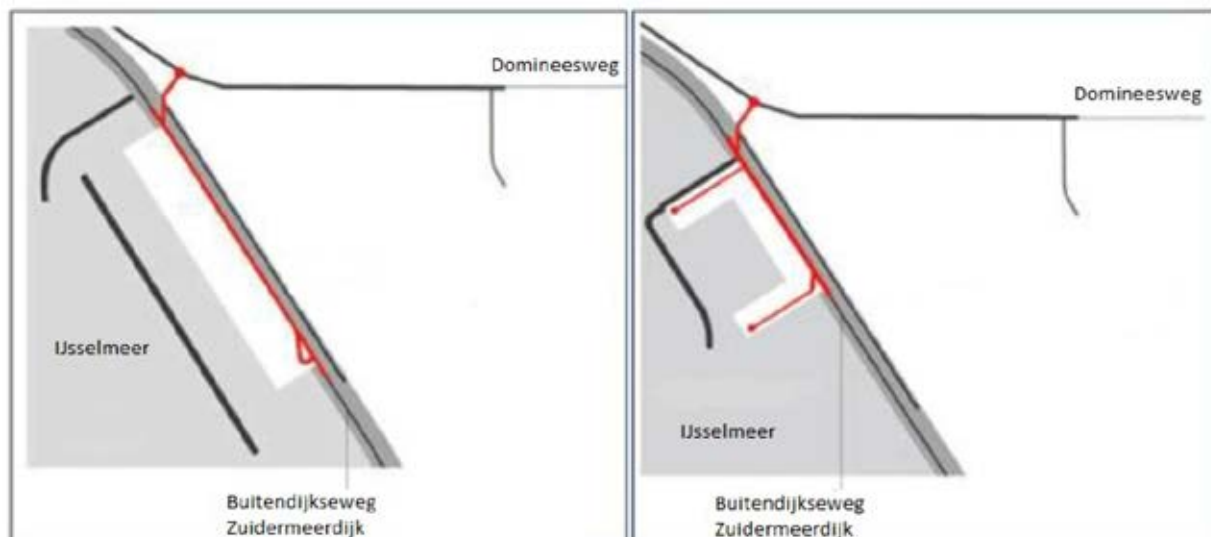
Mede gezien de draagkracht, stabiliteit en beperkte zettingsgevoeligheid van de ondergrond ter plaatse van locatie C, geldt dat uiteindelijk een voorkeur bestaat voor dit meest zuidelijk gelegen zoekgebied voor de buitendijkse haven. De geschiktheid van de ondergrond, in combinatie met de afstand tot 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.

4.3 Uitvoeringsvarianten: L- en U-variant

Naast de ligging van de buitendijkse haven zijn ook voor de uitvoering (inrichting) daarvan verschillende alternatieven mogelijk. In 2012 heeft het consortium Flevo Port een schetsontwerp gepresenteerd dat uitgaat van een langgerekte kade. In het (ontwerp)proces in de jaren daarna zijn verschillende planoptimalisaties gevonden en doorgevoerd die allemaal iets afwijken van het oorspronkelijke plan van Flevo Port. De meest kansrijke van deze varianten zijn verder uitgewerkt: de L-variant en de U-variant, beide met 10 hectare 'nieuw buitendijks land' (zie figuur 4.2).

De L-variant voorziet in ongeveer 1.310 meter kade en kenmerkt zich door één langgerekte kade, parallel aan de bestaande dijk. Het havenbekken is relatief lang, maar steekt slechts in beperkte mate het open water in. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 2.130 meter.

De U-variant voorziet in ongeveer 1.400 meter kade en kenmerkt zich door een kade in een U-vorm die compacter is, maar waarbij het havenbekken verder het open water in steekt. De benodigde golfbreker heeft een lengte van ongeveer 1.750 meter.



Figuur 4.2 L-variant (linker afbeelding) en U-variant voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Uit een analyse van de varianten blijkt dat de U-variant zich kenmerkt door een optimale verhouding tussen (relatief) veel kadelengete en (relatief) lage kosten. Deze variant heeft echter ook belangrijke nadelen; voor de ontsluiting op het bedrijventerrein is relatief veel ruimte nodig en sommige kavels hebben beperkte toegang tot de kade. Daarentegen heeft de U-variant als voordeel dat het een compact ontwerp is met relatief veel kadelengete.

De L variant geniet momenteel de voorkeur van het consortium Flevo Port. In het MER worden de twee varianten onderling vergeleken op de milieueffecten en wordt de inrichtingskeuze gemotiveerd.

4.4 Randvoorwaarden milieu

Uit het Milieueffectenonderzoek komen de volgende randvoorwaarden ten aanzien van milieu naar voren.

Milieugebruiksruimte voor de gewenste haven- en bedrijfsactiviteiten

De Vereniging Nederlandse Gemeentes (VNG) heeft in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering een systeem ontwikkeld dat in de Nederlandse bestuurspraktijk gebruikt wordt als methode om, zonder dat projectspecifieke informatie beschikbaar is, de benodigde milieugebruiksruimte van verschillende soorten bedrijven te objectiveren in het planstadium.

Voor de vier aspecten die in de VNG publicatie betrekking hebben op de leefomgevingskwaliteit, namelijk geluid, geur, stof en veiligheid, is onderzocht of rondom de zuidelijke voorkeurslocatie voldoende milieugebruiksruimte aanwezig is om daar een havengebied te kunnen realiseren.

Geluid

Binnen het profiel van een maritieme servicehaven vallen diverse activiteiten en installaties die een relevante geluidemissie tot gevolg zullen hebben. Het gaat dan bijvoorbeeld om activiteiten voor bouw en onderhoud van schepen, transport over land en scheepvaart. Activiteiten in een maritieme servicehaven zorgen in het bijzonder voor een relevante geluidemissie naar de omgeving. Veel van deze activiteiten vinden noodgedwongen in de buitenlucht plaats en zijn lawaaiig (denk hierbij aan slijpen, gutsen, bikken, hameren en schoonspuiten onder hoge druk), waarbij bronmaatregelen vaak niet goed mogelijk zijn. Voor verreweg het grootste deel van het havenprogramma is geluid naar verwachting een bepalende factor met betrekking tot de inpasbaarheid.

Voor grote constructiebedrijven en scheepswerven geldt dat er tot op een afstand van 500-700 meter sprake kan zijn van geluidshinder. Daarom is voor geluid een indicatieve overdrachtsberekening uitgevoerd die uitgaat van 10 hectare buitendijkse bedrijfsactiviteiten en een haven. In deze berekeningen is uitgegaan van een generieke geluidsproductie van 69 dB(A)/m². Met dit globale model zijn de contouren vastgesteld voor de geprojecteerde havenactiviteiten. Deze laten zien dat vanuit de zuidelijke voorkeurslocatie geluidhinder op de dichtbij gelegen woningen aan de Domineesweg niet kan worden uitgesloten, omdat daar sprake zou kunnen zijn van een gevelbelasting van meer dan 50 dB(A). Daarnaast zal hier ook sprake zijn van gecombineerde/gecumuleerde geluidbelasting vanwege de reeds aanwezige Domineesweg (N352) en het bedrijventerrein Zwolsehoek. In dit globale model blijft de gevelbelasting op alle andere woningen beneden de 50 dB(A), de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Geur

Gelet op de voorgestane activiteiten in de haven, is de verwachting dat vanaf 300 meter niet langer sprake zal zijn van een onaanvaardbare geurhinder. In de directe omgeving van de zuidelijke zoeklocatie voor de haven bevindt zich op dit moment 1 woning op een afstand van minder dan 300 meter. In een later stadium wordt, op basis van een projectgebonden afweging in het kader van een af te geven vergunning, onderzocht worden op welke wijze aan de vigerende geurnormen voor deze woning kan worden voldaan. In dit stadium is de conclusie dat er in de directe omgeving van de zuidelijke zoeklocatie voldoende geurgebruiksruimte lijkt te zijn om het voorgestelde havenprogramma te kunnen realiseren.

Stof

Vanuit de kernactiviteiten “constructie” en “scheepsbouw” is het niet de verwachting dat stof een bepalende factor zal zijn voor de inpasbaarheid van het havenprogramma. Op een afstand van 200 meter zal geen sprake meer zijn van onacceptabele hinder door de stof die vrij komt.

Veiligheid

Vanuit de activiteiten constructie en scheepsbouw is het niet de verwachting dat veiligheid een bepalende factor zal zijn voor de inpasbaarheid van het havenprogramma. De bijbehorende veiligheidscontouren zijn namelijk naar verwachting nooit groter dan 50 meter.

Luchtkwaliteit

Naast stofhinder voor omwonenden zijn ook de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit (met name PM₁₀ en NO₂) bepalend of een voorgenomen activiteit inpasbaar kan zijn. Gezien de relatief lage achtergrondwaarden in de omgeving van Urk (ca. 13 µg/m³), is het aannemelijk dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet in het geding zullen zijn en dat er dus vanuit dit perspectief voldoende milieugebruiksruimte is om het havenprogramma te kunnen realiseren.

Ecologie

De ontwikkeling kan gevolgen hebben voor beschermde natuurwaarden, zoals instandhoudingsdoelstellingen van beschermde planten- of diersoorten in Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt in het Natura 2000-gebied IJsselmeer, zodat gevolgen van dit plan op de beschermde natuurwaarden van dit Natura 2000-gebied niet zonder meer kunnen worden uitgesloten. Daarnaast liggen in de omgeving van het plangebied twee beschermde natuurmonumenten, namelijk Toppad Urk (op ca. 1-1,5 km) en Staartweg Urk (op ca. 2-3 km). De gevolgen van de ontwikkeling voor beschermde gebieden kunnen worden veroorzaakt door verschillende ‘verstoringfactoren’, te weten areaalverlies, verstoring door geluid, trillingen, licht of bewegingen en stikstofdepositie.

Areaalverlies

De twee beschermde natuurmonumenten (Toppad Urk en Staartweg Urk) liggen beide binnendijks in de gemeente Urk. Voor deze twee gebieden is geen sprake van areaalverlies. Het IJsselmeer is definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Het gehele gebied is Vogelrichtlijngebied en enkele delen aan de Friese kust zijn daarnaast aangewezen als Habitatrichtlijngebied. De kust van de Noordoostpolder is alleen aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Een verlies van areaal door het plan kan dus alleen een effect hebben op kwalificerende vogelsoorten. Op dit moment bestaat het plangebied uit open water en de randen daarvan zijn versterkt met basaltblokken. Dit is geen geschikt broedhabitat voor de kwalificerende broedvogelsoorten van het Natura 2000-gebied. Effecten op broedvogelsoorten van het Natura 2000-gebied IJsselmeer worden uitgesloten. Voor wat betreft de niet-broedende watervogels zijn negatieve effecten van de ontwikkeling, behalve voor de kuifeend, op voorhand uitgesloten.

Verstoring door geluid

Verstoring door geluid is berekend voor een contour van 42 dB(A), omdat deze contour richtinggevend is voor de geluidgevoeligheid van broedvogels in een open veldsituatie. Een effect is merkbaar tot op circa 700 meter vanaf de kust.

Gelet op de instandhoudingsdoelstellingen ontstaan alleen mogelijk negatieve effecten op de kuifeend. De kuifeend is echter niet buitengewoon gevoelig voor geluid, zodat dit geen extra effect oplevert.

Globale verspreidingsberekening stikstofdepositie

Onder de Natuurbeschermingswet mag het bevoegd gezag pas toestemming verlenen voor projecten of activiteiten, als de zekerheid is verkregen dat significant negatieve effecten in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied zich niet kunnen voordoen. Een verstrekkende eigenschap van industriële activiteiten zijn de emissies van verzurende en eutrofiërende stoffen, omdat in de huidige situatie de depositie van deze stoffen in 117 Natura 2000-gebieden hoger is dan de geldende kritische depositie waarden.

Landschap en cultuurhistorie

De aanleg van een nieuwe buitendijkse haven ten zuiden van Urk leidt niet tot een fysieke aantasting van de cultuurhistorische waarde en betekenis van de Noordoostpolder en Urk.

De aanleg van de buitenhaven leidt mogelijk tot een negatief effect op de gebiedskarakteristiek ter plaatse, door:

- een verstoring van de strakke grens tussen (nieuw) land en het water;
- de verstoring van het natuurlijke karakter en de openheid van het IJsselmeer;
- een verandering van het beeld vanuit de polder op de Zuidermeerdijk als gevolg van de bebouwing en schepen die boven de dijk zichtbaar zijn. De rationele polderstructuur zelf wordt daardoor niet aangetast.

Bodem en water

Op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bestaat per gemeente de mogelijkheid om in het IJsselmeergebied buitendijks maximaal 5 hectare nieuw land aan te winnen. De gemeenten Noordoostpolder en Urk willen beiden deze mogelijkheid benutten, zodat in totaal 10 hectare kan worden aangelegd. Bij het bepalen van de kadehoogte en golfbreekconstructie wordt rekening gehouden met een stijging van het IJsselmeerpeil van 30 centimeter tot het jaar 2100.

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerders en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Binnen het thema water zijn voor de volgende aspecten de effecten in beeld gebracht: oppervlaktewater, grondwater en binnendijkse kwel en riolering.

Oppervlaktewater

Rijkswaterstaat is het bevoegde gezag binnen het plangebied voor waterkwaliteit en -kwantiteit (o.b.v. kaarten Waterregeling). De aanleg van de nieuwe haven, bebouwing en de aanpassingen van de bestaande infrastructuur leiden tot een toename van de verharding. Dit resulteert in een versnelde afstroming van regenwater. Vooral nog wordt uitgegaan van afvoer van regenwater naar het IJsselmeer. De toename van versneld afstromend regenwater is te verwaarlozen in relatie tot het totale IJsselmeer. Het ligt daarom voor de hand dat compensatie van oppervlaktewater niet aan de orde is.

Een en ander dient te worden afgestemd met Rijkswaterstaat tijdens het doorlopen van het watertoetsproces.

Grondwater en binnendijkse kwel

Grote effecten op het horizontale stromingspatroon in het grondwatersysteem zijn niet te verwachten. Vooral nog wordt aangenomen dat de kade van de nieuwe haven wordt uitgevoerd met een harde constructie in de vorm van damwanden. Op basis van het geohydrologisch model REGIS II (bron DINO-loket) blijkt dat de dikte van de deklaag 5 meter bedraagt. Daaronder bevindt zich een dik watervoerend pakket zonder scheidende lagen. De damwand reikt waarschijnlijk tot in het watervoerende pakket, maar de afscherming is te verwaarlozen in relatie tot de totale dikte van het pakket.

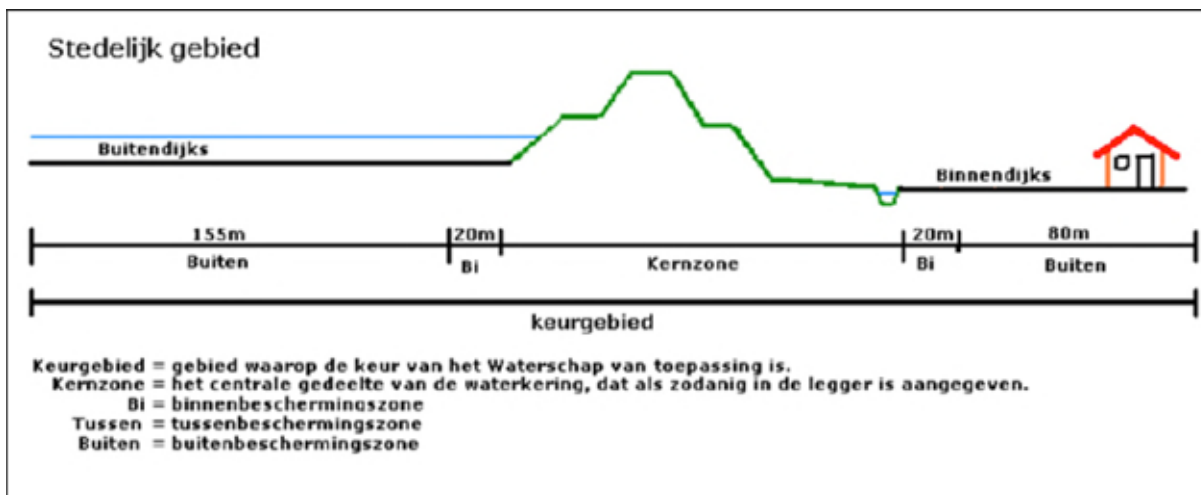
Riolering

Er dient een gescheiden rioleringsstelsel te worden aangelegd. Afstromend regenwater van daken en schone(re) oppervlakken van de kade kan rechtstreeks worden geloosd op het IJsselmeer. Huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater moet worden behandeld conform de voorwaarden uit de Wm-vergunning/activiteitenbesluit van de betreffende bedrijven. Daartoe zal onder andere een afvoer naar het gemeentelijk rioleringsstelsel moeten worden aangelegd. Deze is momenteel niet aanwezig in de Zuidermeerdijk. Afstemming met het waterschap (kering), gemeente (riolering) en aanliggende eigenaren dient plaats te vinden over de wijze waarop de aansluiting kan worden gerealiseerd.

Waterveiligheid: beschermingszones langs de bestaande dijk

De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering in beheer bij het waterschap Zuiderzeeland. De kering is op grond van de Keur van het waterschap beschermd tegen ongewenste ontwikkelingen en handelingen, die de functie van de kering aantasten. Ter plaatse van het plangebied bestaat het beschermingsregime aan de buitenzijde van de kering uit drie, en deels uit vier, zones:

- Buitenbeschermingszone buitenkant (175 meter vanaf de kernzone, dus 20 m overlap met binnen beschermingszone);
- Binnenbeschermingszone buitenkant (20 meter vanaf de kernzone);
- Tussenbeschermingszone (80 meter vanaf binnenbeschermingszone);
- Kernzone (varieert van 36-39 meter vanaf het hart van de kering).



Figuur 4.3 Overzicht beschermingszones primaire waterkering (Bron: Tauw 2013a)

In artikel 4.3 van de Keur van het waterschap is per zone weergegeven welke handelingen niet zonder vergunning zijn uit te voeren. In de vrijwaringzone (Buitenbeschermingszone) is in beginsel geen nieuwe bebouwing toegestaan om toekomstige dijkversterkingen mogelijk te maken. Op basis van de Nota 'Beleid bouwen nabij primaire waterkeringen' zijn onder voorwaarden nieuwbouwontwikkelingen mogelijk met een ontheffing.

5 AANPAK EFFECTBEOORDELING

5.1 Vergelijking twee varianten

In het MER worden op de vastgestelde voorkeurslocatie (C) twee inrichtingsvarianten geprojecteerd. Deze varianten worden onderling vergeleken. Daarnaast worden beide varianten in het MER vergeleken met de autonome ontwikkeling (referentiesituatie). Voor de autonome ontwikkeling wordt ook de in ontwikkeling zijnde Waterschapswijk meegenomen. Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. Hoe groot het studiegebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten. De te onderzoeken aspecten staan in tabel 5.1.

Tabel 5.1: te onderzoeken milieueffecten

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

Thema	Aspect	Criteria
Woon- en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven wettelijke norm
		Industrielawaai
		Wegverkeerlawaai
	Luchtkwaliteit	NO ₂ wettelijke norm
		NO ₂ effect op concentratie
		Fijn stof wettelijke norm
		Fijn stof effect op concentratie
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen
		Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen
		Plaatsgebonden risico bestaande risicovolle inrichtingen
Groepsrisico bestaande risicovolle inrichtingen		
Plaatsgebonden risico nieuwe risicovolle inrichtingen		
Groepsrisico nieuwe risicovolle inrichtingen		
Gezondheid	Effecten op de gezondheid	
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Effecten duurzaamheid op regionaal niveau
		Effecten op duurzaamheidsaspecten van aanleg, inrichting en gebruik
Overige aspecten	Trillingen	Effect van trillingen
	Kabels en leidingen	Effect op bestaande kabels en leidingen
	Verkeer tijdens de aanlegfase	Effect op verkeersstromen
	Geluid tijdens de aanlegfase	Effect op geluidgevoelige bestemmingen

5.2 Detailniveau

Op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn diverse beleidskaders relevant voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. In het MER worden deze beleidsmatige randvoorwaarden verder uitgewerkt.

Het MER wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij in de eerste fase de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de twee varianten met elkaar en met het referentiealternatief kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of de L-variant definitief als voorkeursalternatief wordt gezien. Van het definitieve voorkeursalternatief wordt een Voorlopig Ontwerp gemaakt.

In de tweede fase van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht ten behoeve van het provinciale inpassingsplan. In de tweede fase is gedetailleerder onderzoek nodig om definitieve conclusies te trekken. Dit kan plaatsvinden als de definitieve schetsontwerpen gereed zijn en bekend is in welke categorie het havenbedrijventerrein valt. Op basis daarvan kunnen uitgebreidere effectberekeningen worden uitgevoerd voor de verschillende thema's. De effecten worden waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase.

De gefaseerde aanpak van het MER staat er overigens niet aan in de weg, dat het MER zal (kunnen) bestaan uit één rapportage. Een aantal aspecten wordt hieronder verder uitgewerkt.

Bodem en water

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

Voor het aspect waterveiligheid worden zowel de effecten op de bestaande waterkering meegenomen als de hoogwaterveiligheid op het nieuw aan te leggen haventerrein. Hierbij wordt rekening gehouden met een verwachte peilstijging van maximaal 30 cm voor het IJsselmeer tot 2100. Voor het bepalen van het risico van hoog water op het haventerrein wordt gebruik gemaakt van het provinciale risicobeoordelingsinstrument “Risicobeoordeling Waterveiligheid Buitendijkse Gebieden Flevoland”. In 2017 wijzigt de normering voor waterkeringen. In de berekeningen wordt uitgegaan van de vigerende normen en wordt tevens rekening gehouden met de nieuwe normen. Het is de verwachting dat de aanleg van het haventerrein een positief effect zal hebben op de berekeningen conform de nieuwe normering.

Voor de wateraspecten is nadere afstemming met de waterbeheerder noodzakelijk.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Naast aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit door middel van een verantwoorde landschappelijke inpassing van de haven en het -terrein, dient onderzoek te worden gedaan naar verwachte archeologische waarden. Urk is in het Omgevingsplan Flevoland 2006 grotendeels aangewezen als Provinciaal Archeologisch en Aardkundig Kerngebied (PARK). Dit houdt in dat belangrijke archeologische waarden en verwachtingen aanwezig zijn, die samenhangen met de aardkundige waarden in de ondergrond. Het PARK gebied strekt zich niet buitendijks uit, maar ook daar kunnen archeologische waarden aanwezig zijn. Door middel van archeologisch bureauonderzoek wordt onderzoek gedaan naar de verwachte archeologische waarden van recentere archeologie op en in de waterbodem (scheeps- en vliegtuigwrakken) en de prehistorische archeologie in de diepere ondergrond onder water.

Natuur

Om de effecten van de aanleg en het gebruik van de haven, het haventerrein en de golfbreker op het Natura 2000-gebied te bepalen, wordt een voortoets uitgevoerd. Indien uit de voortoets blijkt dat significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling te worden opgesteld. Uit het Milieueffectenonderzoek blijkt dat in het gebied geen relevante soorten aanwezig zijn, met uitzondering van de Kuifeend.

Naast de voortoets/passende beoordeling van tijdelijke en permanente effecten op Natura 2000, wordt in het MER beoordeeld of effecten kunnen optreden op het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen: EHS) en op de vanuit de Flora- en faunawet beschermde soorten in het plangebied.

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

Daarnaast wordt een meer gedetailleerde verspreidingsberekening voor verzurende en eutrofiërende stoffen uitgevoerd, die uitgaat van het programma dat maximaal mogelijk wordt gemaakt in het op te stellen inpassingsplan. De berekening wordt uitgevoerd met het rekeninstrument AERIUS van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Daaruit moet blijken of met betrekking tot stikstofemissie in het kader van de PAS een melding moet worden gedaan of een vergunning moet worden aangevraagd.

Verkeer

Op basis van kentallen is de verkeersaantrekkende werking van de haven in het Milieueffectenonderzoek geschat op 5000 voertuigbewegingen per etmaal. Nu het profiel van de havenactiviteiten is gewijzigd (geen op- en overslag), wordt verwacht dat het aantal voertuigbewegingen per etmaal beduidend lager zal zijn. In het MER worden de verkeersintensiteiten en de I/C verhoudingen bepaald. Daarnaast wordt beoordeeld of het aantal voertuigbewegingen effect kan hebben op de ontsluitingsstructuur van een groter gebied. Daarom wordt op structuurniveau onderzocht welke gevolgen de realisatie van de haven heeft op de ontwikkeling van de doorstroming van het verkeer en verkeersveiligheid in de driehoek Urk - Emmeloord - aansluiting Domineesweg op de A6. Bij een aansluiting van het haventerrein op de Domineesweg worden, naast de effecten van het gebruik door (vracht-) autoverkeer, ook de effecten op langzaam verkeer in beeld gebracht.

Woon- en Leefmilieu

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

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

BIJLAGE 1

M.e.r.-procedure

Inleiding

Het doel van m.e.r. 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 activiteiten op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Het MER onderbouwt keuzen voor de inrichting en brengt de milieueffecten in beeld.

Voor het project Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgd. Deze procedure is verplicht voor plan-m.e.r.- en voor project-m.e.r.-procedures die worden doorlopen voor een planologisch-juridisch besluit, in dit geval het provinciaal inpassingsplan.

In deze bijlage vindt u welke actoren een rol spelen in de procedure en hoe de procedure voor de m.e.r. en het provinciaal inpassingsplan met elkaar samen hangen. In bijlage 3 wordt een aantal afkortingen en begrippen nader toegelicht.

Actoren

Actor	Omschrijving
Bevoegd gezag (BG)	Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende m.e.r.-plichtige plan of besluit. In dit geval Provinciale Staten van de provincie Flevoland.
De initiatiefnemer (IN)	Een publieke of private partij die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen en een aanvraag voor een besluit wil indienen bij het bevoegd gezag.
Adviseurs	De adviseurs die worden geraadpleegd over het inpassingsplan. In dit geval de betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs.
Commissie voor de milieu-effectrapportage	Onafhankelijk adviseur over MER
Een ieder	Burgers en andere belanghebbenden en belangstellenden

Procedureschema

KENNISGEVING EN ZIENSWIJZEN

Het bevoegd gezag geeft kennis van het voorbereiden van het inpassingsplan waarvoor de uitgebreide m.e.r.-procedure geldt. Een ieder kan hierop een inspraakreactie geven.

UITGANGSPUNTENNOTITIE

Het bevoegd gezag geeft kennis van de uitgangspuntennotitie. Een ieder kan hierop een inspraakreactie geven.

RAADPLEGING EN ADVIES REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Het bevoegd gezag raadpleegt de betrokken overheidsorganen en de wettelijk adviseurs over reikwijdte en detailniveau van het MER. De Commissie m.e.r. wordt om advies over reikwijdte en detailniveau gevraagd.

OPSTELLEN MER

Het bevoegd gezag stelt het MER op.

OPSTELLEN ONTWERP INPASSINGSPLAN

Het bevoegd gezag stelt het ontwerp inpassingsplan op.

TER INZAGE EN ADVIES COMMISSIE M.E.R.

Het bevoegd gezag geeft kennis van het MER en legt dit ter inzage. Een ieder kan hierover zienswijzen naar voren brengen. De Commissie m.e.r. wordt om advies gevraagd over het MER.

TER INZAGE

Het bevoegd gezag legt het ontwerp inpassingsplan ter inzage. Een ieder kan hierover zienswijzen naar voren brengen.

VASTSTELLING INPASSINGSPLAN EN BEKENDMAKING

Het bevoegd gezag stelt het inpassingsplan vast. Daarbij geeft zij aan hoe rekening is gehouden met milieugevolgen, inspraakreacties/zienswijzen en adviezen.

BEROEP INPASSINGSPLAN

Tegen het vastgestelde inpassingsplan met bijbehorend MER kan door een belanghebbende beroep worden ingesteld.

EVALUATIE

Evaluatie van de werkelijk optredende milieueffecten.

BIJLAGE 2

GIS analyse op basis van de VNG-systematiek

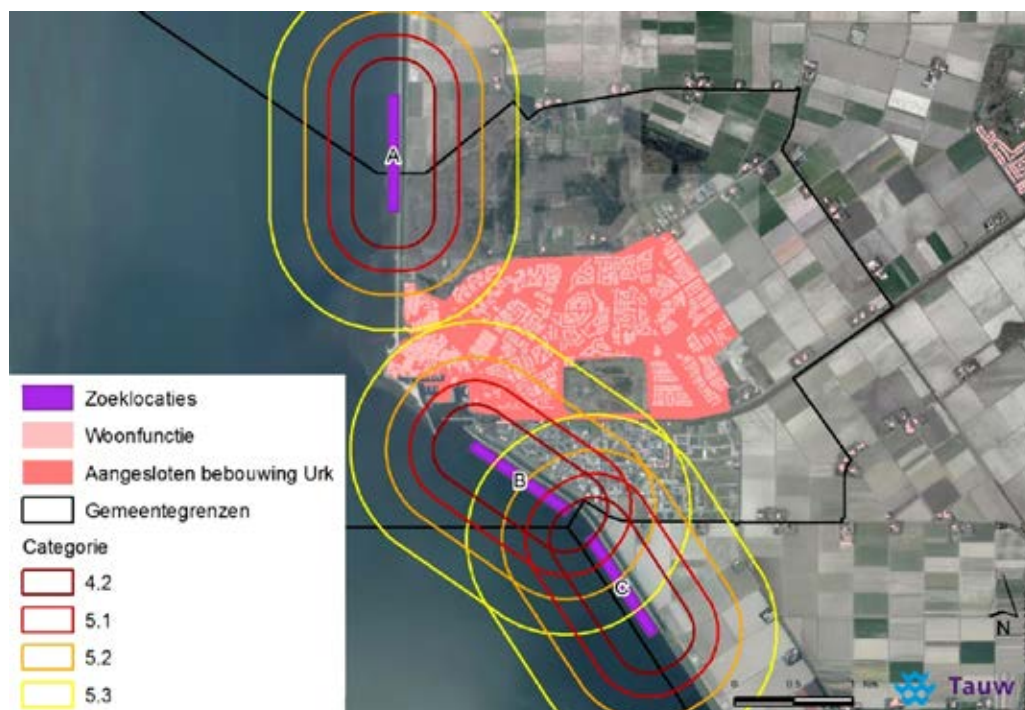
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende milieucategorieën, op basis van een te verwachten maximum afstand waarop de milieuhinder af zal nemen tot een acceptabel, inpasbaar en vergunbaar niveau. In deze systematiek wordt rekenschap gegeven van mogelijke hinder door geur, stof en geluid. Veiligheidsrisico-afstanden zijn ook onderdeel van deze systematiek.

De VNG-systematiek maakt onderscheid tussen milieucategorieën 1 tot en met 6. Voor het havenprofiel waar de onderhavige studie betrekking op heeft zijn alleen categorie 4 en 5 relevant. In de onderstaande tabel is aangegeven welke maximale effect-afstand wordt toegekend aan de verschillende (sub) categorieën die in de VNG-systematiek worden onderscheiden.

Tabel B.1 Relevantie VNG milieucategorieën

Milieucategorie	Bijbehorende maximale effect-afstand
Categorie 4.2	300 meter
Categorie 5.1	500 meter
Categorie 5.2	700 meter
Categorie 5.3	1000 meter
Een ieder	Burgers en andere belanghebbenden en belangstellenden

Rondom elke van de drie zoeklocaties voor een buitendijkse haven zijn deze contouren gelegd, in GIS. De onderstaande figuur geeft de ligging van de contouren weer.



Figuur B.1 Milieuhinder contouren in relatie tot aaneengesloten en verspreid liggende woonbebouwing in Urk (en de Noordoostpolder)

In de figuur is aangegeven waar sprake is van aaneengesloten en verspreid liggende woonbebouwing. In de onderstaande tabel is het resultaat weergegeven van de geografische analyse van de woonbebouwing binnen elk van deze contouren.

Tabel B.2 Cumulatief aantal woningen binnen de milieuzones rondom locatie A

Milieucategorie	Aan woningen in het dorp Urk	Aantal verspreid liggende woningen
4.2 (300 meter)	0	0
5.1 (500 meter)	0	0
5.2 (700 meter)	28	0
5.3 (1000 meter)	475	7

Tabel B.3 Cumulatief aantal woningen binnen de milieuzones rondom locatie B

Milieucategorie	Aan woningen in het dorp Urk	Aantal verspreid liggende woningen
4.2 (300 meter)	3	20
5.1 (500 meter)	35	22
5.2 (700 meter)	340	29
5.3 (1000 meter)	1639	44

Tabel B.4 Cumulatief aantal woningen binnen de milieuzones rondom locatie C

Milieucategorie	Aan woningen in het dorp Urk	Aantal verspreid liggende woningen
4.2 (300 meter)	0	1
5.1 (500 meter)	0	8
5.2 (700 meter)	0	11
5.3 (1000 meter)	0	29

BIJLAGE 3

Afkortingen en begrippen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende milieucategorieën, op basis van een te verwachten maximum afstand waarop de milieuhinder af zal nemen tot een acceptabel, inpasbaar en vergunbaar niveau. In deze systematiek wordt rekenschap gegeven van mogelijke hinder door geur, stof en geluid. Veiligheidsrisico-afstanden zijn ook onderdeel van deze systematiek.

De VNG-systematiek maakt onderscheid tussen milieucategorieën 1 tot en met 6. Voor het havenprofiel waar de onderhavige studie betrekking op heeft zijn alleen categorie 4 en 5 relevant. In de onderstaande tabel is aangegeven welke maximale effect-afstand wordt toegekend aan de verschillende (sub) categorieën die in de VNG-systematiek worden onderscheiden.

Tabel B.1 Relevantie VNG milieucategorieën

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

Colofon

Dit is een uitgave van:

Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:

Telefoon 0320 - 265 265
E-mail: info@flevoland.nl
www.flevoland.nl

April 2016