

Van [naam]

Verzonden: dinsdag 13 juli 2021 13:57

CC:

Onderwerp: vaststelling Inpassingsplan MSNF

Geachte heer / mevrouw,

Op 30 juni 2021 heeft Provinciale Staten het Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021 vastgesteld. Aangezien u op het ontwerpplan heeft gereageerd middels een formele zienswijze of een informele reactie stuur ik u hierbij de Antwoordnota toe. Hierin kunt u terugvinden hoe uw zienswijze / reactie is verwerkt in het vastgestelde plan.

Het vastgestelde plan wordt vanaf 16 juli tot en met 26 augustus 2021 ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunt u beroep indienen bij de Raad van State. Zie bijgevoegde kennisgeving.

Met vriendelijke groet,

[naam]

Provincie Flevoland

W www.flevoland.nl

Vaststelling gewijzigd provinciaal inpassingsplan “Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland”

Algemeen

Gedeputeerde Staten van Flevoland maken bekend dat Provinciale Staten op 30 juni 2021 het provinciaal inpassingsplan “Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland” gewijzigd hebben vastgesteld. De wijzigingen zijn opgenomen in de “Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplan en milieueffectrapport Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland”.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft ten behoeve van de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland in het IJsselmeer in de gemeente Noordoostpolder ontheffing verleend op grond van artikel 3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Om Noordelijk Flevoland een krachtige economische impuls te geven en te voorkomen dat vitale bedrijven zich vanwege ruimtegebrek buiten de provincie gaan vestigen, wordt door de provincie Flevoland de nieuwe buitendijkse haven ‘Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland’ ten zuiden van Urk ontwikkeld. Het betreft een ‘maakhaven’, waar men terecht kan voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een provinciaal inpassingsplan met bijbehorend milieueffectrapport opgesteld.

Afdelingen 2 en 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet zijn op dit besluit van toepassing.

Terinzagelegging

Gegeven de huidige maatregelen en de risico’s ten aanzien van het COVID-19 virus wordt op dit moment afgezien van de gebruikelijke fysieke terinzagelegging van de ontwerpstukken op het provinciehuis en de gemeentehuizen.

Het Statenvoorstel en besluit en het gewijzigd vastgestelde inpassingsplan ‘Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland’ - inclusief het bijbehorende Milieueffectrapport, de Nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen en de door de minister verleende ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening - zijn vanaf vrijdag 16 juli 2021 tot en met donderdag 26 augustus 2021 voor een ieder toegankelijk via de website <https://www.flevoland.nl/loket/ter-inzage> en in de viewer van www.ruimtelijkeplannen.nl op plannummer NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL20-VG01.

Kunt u de ontwerpstukken niet digitaal raadplagen, dan kunt u een papieren versie op afspraak inzien op het Provinciehuis van de provincie Flevoland, Visarenddreef 1 te Lelystad. Voor het maken van deze afspraak of bij vragen over de procedure of het plan kunt u contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Gebiedsprogramma’s en Europa (telefoonnummer 0320-265776).

Beroep

Gedurende de periode van terinzagelegging kan tegen het besluit tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan én de ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening beroep worden ingesteld.

Het beroep kan worden ingesteld bij:
Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage

Het beroepschrift moet worden ondertekend en dient tenminste te bevatten:

- Naam en adres;
- De dagtekening;
- Een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- De redenen waarom de belanghebbende zich niet met het besluit kan verenigen.

Voorlopige voorziening

Degene die beroep heeft ingesteld kan tevens de voorzieningenrechter verzoeken om een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Het verzoek om voorlopige voorziening kan worden gericht aan:

Raad van State
t.a.v. de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage

Griffierecht

Voor de behandeling van het beroepsschrift en een eventueel verzoek om een voorlopige voorziening bent u griffierecht verschuldigd. Over de hoogte van het griffierecht en de wijze van betaling kunt u contact opnemen met de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Crisis- en herstelwet

Op het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zijn afdelingen 2 en 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent voor het indienen van het beroepsschrift dat:

- de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen;
- het beroep niet ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend; en
- deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Ontheffing Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft ten behoeve van de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland in het IJsselmeer in de gemeente Noordoostpolder ontheffing verleend op grond van artikel 3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit besluit tot ontheffingverlening en het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan “Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland” worden voor de mogelijkheid van beroep aangemerkt als één besluit, vastgesteld door Provinciale Staten.

Inwerkingtreding

Het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan treedt in werking op 27 augustus 2021, de dag na het aflopen van de genoemde beroepstermijn. Het instellen van beroep schorst de inwerkingtreding van het besluit niet. Als binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend, dan treedt het besluit niet in werking totdat op het verzoek is beslist.

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

ONTWERP INPASSINGSPLAN EN MILIEUEFFECTRAPPORT

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Documentnummer : 2786512

Ambtelijk : concept, 5 mei 2021

GS : definitief, 18 mei 2021

PS : definitief, 30 juni 2021

Periode ter inzage stukken : 12 maart t/m 22 april 2021

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding, de informatieverstrekking in het kader van de planologisch-juridische procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), de behandeling van de op het ontwerpplan ontvangen zienswijzen en adviezen en de opbouw van deze Nota van Beantwoording Zienswijzen.

1.1. Aanleiding

Bij de ondernemers op Urk die actief zijn in het maritieme servicecluster, gesteund door de gemeenten Urk en Noordoostpolder, bestaat al een aantal jaren de wens om bij Urk een nieuwe buitendijkse haven in het IJsselmeer te realiseren. De nieuwe haven moet, in aanvulling op de bestaande haven van Urk, gaan functioneren als servicehaven: een haven waar met name servicegerichte activiteiten ten behoeve van de scheepvaart worden uitgevoerd: scheepsbouw (incl. de bouw van grote jachten), -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening.

Waarom een nieuwe haven?

Ondernemers

De wens om te komen tot een nieuwe buitendijkse haven komt in eerste instantie vanuit een aantal ondernemers die momenteel actief zijn in de oude werkhaven van Urk en aan de Urkervaart. Zij hebben zich een aantal jaren geleden verenigd, met als voornaamste doel om een nieuwe haven in de buurt van Urk te realiseren waar zij hun groeiende bedrijfsactiviteiten beter en meer toekomstgericht kunnen voortzetten. De beperkte kaderuimte en de milieuruimte van de bestaande werkhaven van Urk worden als een belemmering ervaren om aan de marktvraag naar steeds grotere jachten en werkschepen te kunnen voldoen.

Gemeenten Urk en Noordoostpolder

Een nieuwe haven is ook aantrekkelijk voor de gemeente Urk, eigenaar van de oude werkhaven. Met het verplaatsen van de veelal zware industriële activiteiten naar een locatie buiten het oude centrum komt aan de rand van het oude dorp ruimte vrij voor andere ontwikkelingen.

Verkenning

Op basis van de wens van de ondernemers hebben de gezamenlijke overheden (provincie, gemeenten Urk en Noordoostpolder en Dronten, Waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat) in 2012 besloten samen met de ondernemers een verkenning te starten naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van een nieuwe haven. Uitkomst van dit onderzoek in 2013-2014 was dat een nieuwe haven bij Urk onder voorwaarden mogelijk is.

Toen de ondernemers bij de uitwerking van de plannen in 2015 concludeerden dat het (qua grondpositie en financiën) niet haalbaar is om zelfstandig een nieuwe haven te ontwikkelen, verzochten de ondernemers de overheden om samen met hen een nieuwe haven te ontwikkelen. Zowel de gemeente Urk als de gemeenten Noordoostpolder en Dronten stonden welwillend tegenover dit verzoek, met name vanuit economisch perspectief. Gezamenlijk concludeerden de gemeenten echter dat de ontwikkeling van een nieuwe haven een te grote opgave is voor de gemeenten alleen. Daarom hebben zij in december 2015 de provincie Flevoland verzocht een actieve rol op zich te nemen en een Provinciaal Inpassingsplan voor een nieuwe maritieme servicehaven op te stellen.

Provincie Flevoland

In februari 2016 hebben Provinciale Staten van Flevoland de ontwikkeling van de servicehaven van provinciaal belang verklaard vanuit de overweging, dat deze ontwikkeling belangrijk is voor de economie van heel Noordelijk Flevoland. Flevoland wil een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven zijn, met economische structuurversterking als uiteindelijk doel. De aanleg van de nieuwe maritieme servicehaven past in dit streven. De haven geeft een krachtige economische impuls en voorkomt dat vitale bedrijven zich, vanwege ruimtegebrek, buiten de provincie vestigen.

Het belang van de ontwikkeling van de buitendijkse maritieme servicehaven is ook door het rijk erkend. Op 24 juni 2015 is in de Staatscourant de "Voorpublicatie van het besluit tot wijziging en aanvulling van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en van bijlage II bij de Crisis- en herstelwet (elfde tranche)" gepubliceerd. Hieruit blijkt, dat de haven in de 11e tranche van de Crisis- en herstelwet (Chw) is geplaatst op de lijst van projecten waarop de procedurele bepalingen van de Chw van toepassing zijn. Het Rijk is van mening, dat de

nieuwe haven een directe en aantoonbare bijdrage levert aan het verbeteren van het bedrijfsvestigingsklimaat en de arbeidsmarkt in noordelijk Flevoland. Het 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

Proces

In de periode na februari 2016 heeft de provincie de ruimtelijke opgave voortvarend aangepakt en bij besluit van 19 juli 2017 door Provinciale Staten van Flevoland is het inpassingsplan "Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland" vastgesteld. 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).

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.

In de periode 11 mei tot en met 22 juni 2020 zijn de Nota van Uitgangspunten en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en de Milieueffectrapportage (MER) hebben vervolgens van 12 maart 2021 tot en met 22 april 2021 ter inzage gelegen.

De voorliggende Nota van beantwoording, bevat de reactie op de ingediende zienswijzen en is onderdeel van het gewijzigde PIP en MER dat vervolgens ter inzage zal worden gelegd. Gedurende de periode van terinzagelegging kan tegen het besluit tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Complementaire maritieme profielen

De provincie heeft in de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau duidelijk Aangegeven, wat het profiel van de nieuwe servicehaven is. Dit om van meet af aan duidelijkheid te geven over mogelijke concurrentie met de andere havens in de directe nabijheid van de servicehaven.

Flevokust, de multimodale overslaghaven die in ontwikkeling is ten noorden van Lelystad, is gericht op logistieke bedrijvigheid en heeft als laad-, los- en containerhaven een complementair profiel. De locatie van Flevokust bij Lelystad is juist gekozen voor logistieke activiteiten vanwege de goede multimodale ontsluiting.

De nieuwe servicehaven is een maakhaven voor scheepsbouw, -afbouw, -reparatie, re-fits en aanverwante maritieme dienstverlening. De locatie van de servicehaven bij Urk sluit aan bij de maritieme activiteiten die juist daar worden uitgevoerd.

Onder het motto "One port, two locations" vullen beide havens elkaar aan, maar zijn zij geen concurrent van elkaar. Dit betekent dat in de nieuwe Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland geen laad- en losactiviteiten worden uitgevoerd, anders dan aanlanden van materiaal en onderdelen die direct benodigd zijn voor maritieme serviceactiviteiten.

Bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst

In september 2016 hebben de drie betrokken gemeenten – Urk, Noordoostpolder en Dronten – en provincie Flevoland een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin het profiel van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland als maakhaven door de betrokken colleges van Burgermeester en Wethouders en het college van Gedeputeerde Staten is onderschreven.

1.2 Informatieverstrekking over het ontwerp-inpassingsplan

De terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende bijlagen waaronder het Milieueffectrapport is op verschillende manieren bekend gemaakt:

- kennisgeving in de Staatscourant, de regionale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie Flevoland;
- toezending kennisgeving aan de wettelijke adviseurs en vooroverleg partners;
- toezending kennisgeving aan degenen die een reactie hebben ingediend op de Uitgangspuntennotitie en/of Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Vanaf 12 maart 2021 tot en met 22 april 2021 hebben de navolgende stukken ter inzage gelegen:

- het ontwerp-inpassingsplan “Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021” inclusief bijlagen, waaronder het Milieueffectrapport (MER);
- het ontwerp-vaststellingsbesluit;
- de Nota van beantwoording op de reacties op de Uitgangspuntennotitie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De stukken waren digitaal in te zien op de website van de provincie (www.flevoland.nl/loket/ter-inzage).

In afwijking van gebruikelijk hebben de stukken niet fysiek ter inzage gelegen bij de diverse openbare overheidsinstellingen (gemeentehuis e.d.) vanwege de maatregelen en de risico's ten aanzien van het COVID-19 virus. Wanneer belangstellenden de ontwerpstukken niet digitaal konden raadplagen, dan konden ze een papieren versie op afspraak inzien op het Provinciehuis van de provincie Flevoland.

Het ontwerp-inpassingsplan kon ten slotte ook geraadpleegd worden via www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IMRO.9924.IPservicehavenFL20-ON01

Gedurende de periode van terinzagelegging konden bij de provincie zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan, het bijbehorende MER en het ontwerp-vaststellingsbesluit naar voren worden gebracht.

1.3 Ontvangen zienswijzen en adviezen

Zienswijzen

Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn door de provincie drie schriftelijke zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in deel A van deze Nota van beantwoording per adressant beantwoord.

Horen gemeenteraden Noordoostpolder, Urk en Dronten

Het Inpassingsplan is een provinciaal bestemmingsplan dat voor het plangebied de huidige bestemmingen van de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten vervangt. De provincie moet daarom de betreffende gemeenteraden horen (artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening). De gemeenteraad is immers het orgaan dat in eerste instantie bevoegd is om een bestemmingsplan op te stellen. De gemeenteraad verliest als gevolg van het Inpassingsplan deze bevoegdheid voor een door Provinciale Staten vast te stellen termijn van maximaal 10 jaar.

De betreffende gemeenteraden hebben schriftelijk de gelegenheid gekregen om te reageren op het ontwerp-inpassingsplan met bijbehorende bijlagen -waaronder het MER- en het ontwerp-vaststellingsbesluit waarin het voornemen staat om de bevoegdheden tot uitvoering van het Inpassingsplan bij de gemeenten te laten en de looptijd te stellen op 10 jaar. De gemeenteraden van Dronten en Noordoostpolder hebben hier geen gebruik van gemaakt. De gemeenteraad van Urk heeft ervoor gekozen haar waardering uit te spreken voor het inpassingsplan. De schriftelijke reacties van de gemeenteraden zijn verwerkt in deel B van deze Nota van beantwoording.

Advies van de Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 26 april 2021 haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In deel C van deze Nota van beantwoording wordt aangegeven hoe met de inhoud van dit advies is omgegaan.

1.4 Wijzigingen Inpassingsplan en MER

Ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn zaken geconstateerd die wijzigingen in het Inpassingsplan wenselijk maken. Deze ambtshalve wijzigingen worden in deel D van deze Nota van Beantwoording benoemd.

Samenvatting wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r. en de ambtshalve wijzigingen wordt het Inpassingsplan gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen worden in deel E van deze Nota van beantwoording weergegeven.

1.5 Opbouw Nota van beantwoording zienswijzen

Deze nota heeft de volgende indeling:

Deel A Zienswijzen

A1. Beantwoording per adressant

Deel B Het horen van de gemeenteraden

Deel C Advies Commissie m.e.r.

C 1 Inhoud van het advies

Deel D Ambtshalve wijzigingen

Deel E Samenvatting wijzigingen

Deel F Bijlagen

F1 Ingediende zienswijzen

F2 Beantwoording zienswijze IJsselmeervereniging en advies Commissie m.e.r. ten aanzien van Stikstof

F3 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Deel A Zienswijzen

Er zijn drie schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door (op volgorde van ontvangst):

	Naam	Adres en woonplaats	Indiener
1	Gemeente Urk	Postbus 77, 8320 AB, URK	College B&W
2	SwifterwinT b.v.	De Maalstroom 2, 8255 RN SWIFTERBAND	Stephan de Clerck, Directeur Operations SwifterwinT op Land BV
3	IJsselmeervereniging	Jachthavenstraat 24, 8603 CJ SNEEK	A. Wouda, penningmeester

Ontvankelijkheid

De hierboven bedoelde zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Voor zover de zienswijzen betrekking hebben op het provinciale inpassingsplan en het MER kunnen de zienswijzen door provincie in behandeling worden genomen.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen

In een tabel wordt per adressant de inhoud van de zienswijzen weergegeven en volgt onze reactie daarop. In kolom 1 van de tabel worden de in een zienswijze geuite bezwaren genummerd. In kolom 2 is de inhoud van de bezwaren weergegeven en in kolom 3 onze inhoudelijke reactie daarop. In kolom 4 ten slotte geven wij aan of de zienswijze heeft geleid tot wijziging van het Inpassingsplan en/of MER.

In bijlage F1 zijn alle ingediende zienswijzen integraal opgenomen.

A1. Zienswijzen per adressant

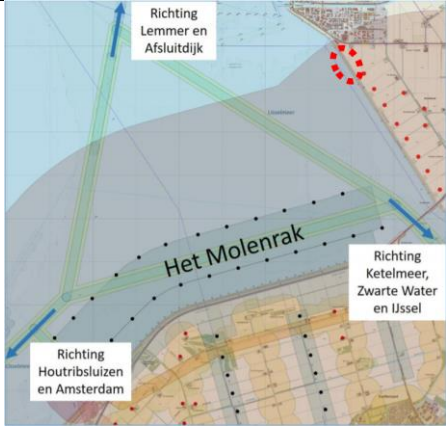
1	Inhoud zienswijze 1 (gemeente Urk)	Reactie	Wijziging
1.1	In het provinciaal inpassingsplan (hierna PIP) is een (brede) bestemming 'Verkeer' opgenomen aan de oostzijde van het plangebied en over de bestemming 'Bedrijventerrein' in het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. De bestemming 'Verkeer' snoept mede door haar omvang een aanzienlijk deel van de bestemming 'Bedrijventerrein' in het bestemmingsplan Port of Urk Binnendijks bedrijventerrein af en daarmee circa 0,6 hectare van de uitgeefbare gronden van de gemeente Urk. Wij verzoeken u dan ook de bestemming 'Verkeer' tussen de waterkering en de Domineesweg te laten vervallen. Temeer omdat reeds op 18 februari 2021 het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein is vastgesteld, waarmee de ontsluiting van de MSNF reeds is verzekerd.	De bestemming Verkeer tussen de waterkering en de Domineesweg wordt geschrapt van de verbeelding.	Schrappen bestemming Verkeer op de verbeelding tussen de waterkering en de Domineesweg.
1.2	Bijna de gehele waterkering is bestemd als 'Verkeer'. Met een breedte van bijna 90 meter zou dat de suggestie kunnen wekken dat er een hele brede weg aangelegd kan worden. De planregeling lezende mogen er binnen de bestemming 'Verkeer' echter helemaal geen wegen gerealiseerd worden of mag er althans maar één ontsluitingsweg worden gerealiseerd. De planregeling in artikel 5.1 onder a is hieromtrent onduidelijk. Wordt hier bedoeld met 'de gronden met de bestemming Bedrijventerrein' (1) de aangrenzende bestemming	De bestemming Verkeer ligt op de waterkering en is bestemd als Verkeer en omvat de bestaande langzaam verkeerverbinding en de geprojecteerde ontsluiting van de MSNF die over de dijk naar Port of Urk loopt. Naar aanleiding van zienswijze is artikel 5.1 aangepast en zijn ook voet- en fietspaden toegestaan en wordt duidelijk gemaakt welke gronden met 'gronden met de bestemming Bedrijventerrein' wordt bedoeld. Sub a is aangepast en sub b is toegevoegd, op de wijze waarop in de kolom hiernaast is weergegeven.	De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor: a. maximaal één hoofdonthutingsweg ten behoeve van de maritieme servicehaven zoals bestemd op de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' in dit plan; b. voet- en fietspaden;

	‘Bedrijventerrein’ binnen dit PIP of (2) de onderliggende bestemming ‘Bedrijventerrein’ in het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein?		
1.3	De gemeente Urk vraagt zich af of ter plaatse een bestemming ‘Verkeer’ wel geschikt is. Is bijvoorbeeld een bestemming ‘Agrarisch’ met een beperkte mogelijkheid tot het aanleggen van wegen en (fiets- en voet)paden niet geschikter? Het hoofdgebruik is en blijft immers agrarisch.	Het hoofdgebruik is een waterkering die ligt tussen het Bedrijventerrein Port of Urk en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Deze gronden een agrarische bestemming geven is niet in lijn met het gebruik. De bestemming Verkeer t.b.v. de ontsluitingsweg en fiets- en voetpaden is de juiste bestemming.	Zie wijziging onder 1.2. weergegeven.
1.4	In paragraaf 5.11 Verkeer in de toelichting wordt opgemerkt dat een capaciteit van 12.000 mvt/u op de Domineesweg niet meer te handhaven is. Er worden twee oplossingen geboden: de oostelijke randweg en een rotonde bij de door de provincie opnieuw geïntroduceerde ontsluiting op de Domineesweg. Het realiseren van een ontsluiting met rotonde ter plaatse is allerm minst zeker en kan derhalve niet opgenomen worden als mitigerende maatregel. Derhalve hebben wij u hiervoor verzocht de bestemming ‘Verkeer’ tussen de waterkering en de Domineesweg te laten vervallen.	De verbeelding is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast, zie ad 1.1.	Zie ad 1.1.
1.5	De oostelijke randweg kan gerealiseerd worden op basis van de gemaakte afspraken welke wij met u en de gemeente Noordoostpolder maken in een bestuursovereenkomst. Wij zien graag dat de passage aangaande de oostelijke randweg in lijn wordt gebracht met de toelichting in het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Zie hiervoor paragraaf 5.4 in de toelichting op het	De toelichting van het PIP wordt afgestemd op paragraaf 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Tevens wordt de paragraaf geactualiseerd. Vermeld wordt dat de verkenningstudie naar de ontsluitingsweg is afgerond en is vastgesteld door Gedeputeerde Staten en het college van burgemeester en wethouders van Urk en voor kennisgeving is aangenomen door het college van burgemeester en wethouders van Noordoostpolder. De studie geeft weer dat een ontsluitingsweg tussen A6 en Staartweg komende jaren voor	Paragraaf 5.11 is aangepast

	bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein	een betere, evenwichtiger en robuustere ontsluiting van Urk en het zuidwestelijk deel van de Noordoostpolder zorgt en dat hiermee knelpunten ten gevolge van de komende ontwikkelingen (Haven, bedrijventerrein Poort of Urk, Zeeheldenwijk) op de Domineesweg en Urk komende jaren (tot 2040) worden opgelost. De bedoeling is dat de ondertekening van de bestuursovereenkomst (BOK) plaatsvindt vóór vaststelling van voorliggend Provinciaal inpassingsplan Maritieme Servicehaven door PS op 30 juni 2021. Volgens de BOK zou de ontsluitingsweg er tegen 2026 (intentie) moeten liggen. Onderdeel van de planstudie is dat er ook gekeken wordt naar maatregelen op de Domineesweg om de intensiteitsgroei op de Domineesweg in de fase tot realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken.	
1.6	De plangrens van het PIP volgt gedeeltelijk de grens van de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Deze gebiedsaanduiding is voor zover gelegen ter plaatse van Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein ruim 11 meter ruimer dan de geluidzone die de gemeente Urk heeft ontvangen van de provincie ten behoeve van het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein en ligt derhalve verder over het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein dan eerder door u gecommuniceerd. Wij ontvangen hierover graag duidelijkheid van u.	Door een aanpassing aan het akoestisch onderzoek is de geluidzone – industriewaaier inderdaad iets verschoven. De aanpassing van het geluidonderzoek is gedaan op 18 februari 2021. Het bestemmingsplan Port of Urk is door de gemeente Urk op die zelfde dag vastgesteld en kon dus niet meer worden aangepast. Omdat de geluidzone iets ruimer is en het inpassingsplan wordt vastgesteld nadat het bestemmingsplan Port of Urk is vastgesteld is de begrenzing van de zone op de juiste wijze opgenomen.	Geen.
1.7	Het valt ons op dat ter plaatse van de waterkering de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 8' ontbreekt. Ter plaatse geldt immers een lage/middelhoge archeologische verwachtingswaarde die eveneens beschermingswaardig is. Wij verzoeken u derhalve ter plaatse van de waterkering de 'Waarde – Archeologie 8' op te nemen	Ter plaatse van de waterkering wordt geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 8' opgenomen. De waterkering is immers een aangelegd kunstwerk, waar geen archeologische waarden zijn te verwachten.	Geen.

1.8	In artikel 3.2.1 onder e worden golfbrekers genoemd, deze zijn echter niet toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving onder artikel 3.1. Om een goede definitie te waarborgen raden wij aan om dit alsnog te doen.	In artikel 3.1 was in het ontwerpplan in de bestemmingsomschrijving al het volgende opgenomen: de aanleg, het beheer en onderhoud van golfbrekers en daarbij behorende voorzieningen, waarbij de golfbrekers tevens onderdeel zijn van de primaire waterkering. Daarnaast was in artikel 1 reeds een definitie van golfbreker opgenomen.	Geen.
1.9	Wij willen u verzoeken om de term zijbassin genoemd in artikel 3.2.3 onder a te definiëren in de begripsbepalingen	De term zijbassins is voldoende duidelijk.	Geen.
1.10	In artikel 4.2.1 onder b en in artikel 5.2 zijn grotere nutsvoorzieningen toegestaan dan binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' in het PIP en groter dan gebruikelijk is in de bestemmingsplannen van de gemeente Urk, waaronder ook het aangrenzende bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Wij verzoeken u de omvang van nutsvoorzieningen binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' gelijk te trekken aan de omvang van de nutsvoorzieningen in de bestemming 'Bedrijventerrein' zijnde maximaal 3 meter hoog en een maximale inhoud van 90 m3.	De maatvoeringsbepalingen zijn conform de zienswijze aangepast.	Artikel 5 en 6 (hernummerd) zijn aangepast in die zin dat gebouwen voor nutsvoorzieningen maximaal 3 meter hoog mogen zijn en de inhoud maximaal 90 m3.
1.11	Bij de beantwoording in de Nota van Beantwoording over landschap in artikel 3.3 staat beschreven "De procedures voor het binnendijkse bedrijventerrein en de servicehaven lopen tegelijkertijd. De wijziging van het landschap door het binnendijkse bedrijventerrein is dus nog niet zeker." Dit is niet meer correct, nu reeds op 18 februari 2021 het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein is vastgesteld.	Aangezien de Nota van Beantwoording (NvB) is opgesteld, voordat het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein is vastgesteld is dat inderdaad inmiddels niet meer actueel. De NvB wordt niet aangepast. Bovendien geldt tijdens de behandeling van de zienswijzen dat het bestemmingsplan Port of Urk nog niet onherroepelijk is. De wijziging van het landschap door het binnendijkse bedrijventerrein is dus nog niet zeker.	Geen.

1.12	In paragraaf 2.1 'Huidige situatie plangebied en omgeving' in de toelichting staat helaas nog steeds dat Zwolsehoek nog in ontwikkeling is, dit is niet meer het geval. In de Nota is aangegeven dat dit wordt aangepast.	Dit was abusievelijk niet correct verwerkt. Dit wordt aangepast.	Opnemen: Op het bedrijventerrein Zwolsche Hoek zijn er (nagenoeg) geen bedrijfskavels meer beschikbaar.
1.13	Wij hebben u verzocht om aan de nadere eisen ook het aspect duurzaamheid toe te voegen. Dit heeft u gedaan bij alle bestemmingen, met uitzondering van de bestemming 'Water'. Wij verzoeken u dan ook aan artikel 6.3 alsnog een lid e toe te voegen, zijnde: e. duurzaamheid.	Dit was abusievelijk niet correct verwerkt. Dit wordt aangepast	Toevoegen lid e 'de duurzaamheid' aan nadere eisen
2	Inhoud zienswijze 2 (SwifterwinT b.v.)	Reactie	Wijziging
2.1	Indiener wil dat Windplanblauw en de in het Rijksinpassingsplan vastgestelde ligging in de MER wordt meegenomen als autonome ontwikkeling en dat in de effectbeoordeling wordt aangetoond dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft en aanvaar- en aandrijfkansen acceptabel zijn. Indiener is van mening dat dit onvoldoende is gebeurd. Indiener wil inzicht in hoe een toename in de scheepvaartbewegingen zich verhoudt ten opzichte van de nautische veiligheid voor het Windpark, aangezien één van de vaartroutes naar de servicehaven door het windpark loopt.	In het MER is in paragraaf 6.8 aandacht besteed aan de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de MSNF op de nautische veiligheid. De MSNF leidt tot een kleine toename van het aantal scheepvaartbewegingen. Het scheepvaartverkeer gerelateerd aan de MSNF zal aantakken op de doorgaande vaartroute het Botterrak en van daar richting de vaargeul Amsterdam-Lemmer of (in beperkte mate) richting Meppel. Het is daarbij aannemelijk dat de routes van MSNF slechts beperkt van het Molenrak (de route door Windplan Blauw) gebruik zullen maken. De toename van het aantal vaarbewegingen op de scheepvaartroutes die langs of door (een deel van) Windplanblauw lopen is dus klein. Gezien deze geringe toename en ervan uitgaande dat de scheepvaartroutes voldoen aan de wettelijk eisen - dus ook de routes door en langs Windplanblauw – kan worden geconcludeerd dat de MSNF geen relevant effect heeft op de nautische veiligheid in relatie tot het windpark.	Geen.

		 <i>Figuur: vaarwegen en Windplanblauw (bron: Aanvulling Nautische veiligheid Windplanblauw, 4 mei 2018), met aangevuld de locatie van de MSNF(rode stippellijn)</i>	
2.2	Indiener wil dat dat de effecten van Windplanblauw worden meegenomen in de cumulatieve beschouwing op geluid en ecologie.	Voor wat betreft geluid geldt, dat uit het MER MSNF blijkt, dat de effecten van de MSNF op de geluidbelasting relatief gering en lokaal is. Gezien de afstand tussen de MSNF en de locaties van de geplande windturbines van Windplanblauw is er geen reden op aan te nemen dat er een cumulatief effect op de geluidbelasting is door haven en windturbines gezamenlijk. Voor wat betreft ecologie geldt het volgende. In de Passende beoordeling windpark Blauw (Verbeek, R.G. & H.A.M. Prinsen, 2018. Passende beoordeling Windplan Blauw, provincie Flevoland. Toetsing in het kader van de Wet natuurbescherming. Rapportnr. 17-152, Bureau Waardenburg, Culemborg) is ook het cumulatief effect met de Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland (en een groot aantal andere plannen en projecten) beschreven, zie onderstaande uitsnede v.w.b. de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland Verstoring van watervogels door werkzaamheden is gering van omvang en tijdelijk van karakter. Daarnaast biedt de aanwezigheid van strekdammen nieuw luwtegebied en foerageermogelijkheden. Er is geen sprake van blijvende negatieve effecten. In de Wnb-vergunning voor Windpark Blauw (Provincie Flevoland, 2018, kenmerk 2294998) is daarom ten aanzien van cumulatie opgenomen: “Uit de passende beoordeling voor het project Windplan Blauw blijkt dat ook cumulatief gezien significant negatieve effecten als gevolg van het project op de instandhoudingsdoelstellingen kunnen worden uitgesloten.” Ook in de PB MSNF is op een dergelijke manier het cumulatief onderzoek uitgevoerd.	Geen.

3	IJsselmeervereniging	Reactie	Wijziging
3.1	De aanleg van de haven om de problematiek van gebrek aan ruimte in de bestaande werkhaven van Urk weegt niet op tegen de aantasting van en beslaglegging op het IJsselmeer. De aanleg is een aanslag op de openheid, rust en weidsheid. De aanleg gaat ook ten koste van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke eiland Urk.	Helaas is in de bestaande haven onvoldoende ruimte om de groei van de maritieme bedrijven te kunnen faciliteren. De vraag naar kaderuimte is inmiddels zo groot dat de haven tegen zijn grenzen aanloopt. De haven ligt iedere week vol en er zijn wachtlijsten voor nieuwe schepen. Ook is er vraag naar langere kaderuimte voor werkzaamheden aan grotere schepen. Naast de fysieke is ook de milieutechnische grens (geluid, geur en stof) bereikt, met name ten aanzien van het aspect geluid. Vooral de werkzaamheden aan stalen schepen groter dan 25 meter leveren een grote milieucontour op. Ten slotte heeft een openbare kaderuimte als gevolg dat bezoekers en havenactiviteiten niet van elkaar zijn gescheiden, waardoor veiligheidsrisico's ontstaan. Voor Urk biedt de realisatie van deze nieuwe haven juist kansen. De gemeente Urk zet in op een verplaatsing van de grootschalige activiteiten, met name van de openbare kade naar de servicehaven. Deze verplaatsing zorgt voor meer ruimte in de bestaande haven, wat kansen biedt voor nieuwe kleine bedrijven die in niches opereren en te klein zijn om in eigen kaderuimte te investeren. Om zo min mogelijk impact op het aanzicht vanaf de Ketelbrug richting Urk te hebben is op basis van de Landschapsanalyse bij het MER ervoor gekozen om de Servicehaven parallel aan de dijk te realiseren. Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen over het IJsselmeer en het historisch silhouet van het voormalig eiland Urk wordt gerespecteerd. Het historisch dijktracé blijft ook onaangetast. Uit de visualisaties van de Landschapsanalyse blijkt dat de Servicehaven vanaf de Ketelbrug nauwelijks zichtbaar is. Vanaf Urk is de Servicehaven alleen zichtbaar vanaf de uitkijktoren op de strekdam.	Geen.
3.2	Is er afdoende gekeken naar alternatieven, zoals de haven en industrieterrein ten noorden van Lelystad of Kampen.	Zowel bij de Ladder voor duurzame verstedelijking als de locatieafweging in het kader van het MER is er gekeken naar alternatieven. Er is gekeken naar alternatieven in Lelystad, Lemmer, Kampen, Harlingen en Meppel. Kampen en Lelystad zijn op basis van het programma van eisen van de doelgroepen mogelijke alternatieven, maar de beschikbare	Geen.

		kademeters en fysieke ruimte zijn daar onvoldoende. Het is van belang dat de nieuwe buitendijkse haven zoveel mogelijk in de nabijheid van Urk wordt gerealiseerd, omdat het merendeels Urker bedrijven zijn die op deze locatie hun bedrijfsactiviteiten verder willen uitbouwen. Hierbij is tevens aansluiting gezocht bij het maritieme service cluster op Urk om optimaal gebruik te kunnen maken van de kansen van de locatie en de ligging grenzend aan het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk, dat ruimte biedt aan de autonome groei van onder meer de visserijcluster en het maritieme cluster. 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. De keuze voor de locatie van de servicehave sluit aan bij ambitie van de Regio Deal.	
3.3	Het plan houdt geen rekening met eisen die de klimaatverandering stelt, zoals minimalisatie van uitstoot van CO2 en verwante broeikasstoffen. Indien er wordt verzocht bij de vaststelling maatregelen en voorschriften toe te voegen die ervoor zorgen dat de aanleg van de haven, de realisatie van de bebouwing en het gebruik een nieuwe bronnen van CO2 uitstoot veroorzaken.	Er worden maatregelen getroffen 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 wordt overgelaten aan de markt. Wel wordt duurzaamheid gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. Dit is uitgebreid beschreven in paragraaf 5.16 van de toelichting. Er worden geen regels met betrekking tot duurzaamheid opgenomen in het PIP, omdat in een PIP alleen regels kunnen worden opgenomen met een ruimtelijke relevantie. Er is daarom wettelijk gezien geen mogelijkheid voor het opnemen van milieueisen, zoals maximale uitstoot van CO2 en verwante broeikasstoffen.	Geen.
3.4	Er wordt verwezen naar het Nationale Waterplannen 2009-2015 en 2016-2021. Er dient rekening te worden gehouden met het ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022-2027 dat eind maart is gepubliceerd.	Het ontwerp Nationaal Water Programma 2022-2027 ligt ter inzage van maandag 22 maart 2021 tot en met dinsdag 21 september 2021. De planning is dat in maart 2022 het definitieve Nationaal Water Programma 2022-2027, inclusief alle onderdelen, wordt gepubliceerd. Het programma heeft als ontwerp nog geen status op grond waarvan	Geen.

		een toets van het PIP aan het programma verplicht is. Bovendien kunnen er nog zienswijzen worden ingediend tegen het ontwerpprogramma en onder andere ook tegen het bijbehorende milieueffectrapport en de passende beoordeling. Het is niet in te schatten in hoeverre zienswijzen tegen het ontwerpprogramma worden ingebracht en in hoeverre die leiden tot aanpassingen aan het programma. Er is derhalve geen toets uitgevoerd aan het ontwerp Nationaal Water Programma 2022-2027.	
3.5	Er is geen aandacht aan maatschappelijke en economische gevolgen van de pandemie besteed in het ontwerpplan. In dat kader verdient de aanleg van de haven heroverweging.	De situatie rondom Corona speelt vanaf circa februari / maart 2020. Uit rechtspraak vloeit voort dat gevolgen van een crisis pas kunnen en hoeven te worden meegenomen in een behoefte onderzoek als de mogelijk structurele gevolgen voldoende duidelijk zijn (zie bijvoorbeeld ABRvS 15 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1666). Gelet op het gegeven dat de planperiode zich uitstrekt over een periode van 10 jaar doen de mogelijke gevolgen van de coronacrisis niets af aan de conclusie uit het behoefteonderzoek dat in het kader van het PIP is uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding zijn bovendien al langdurige afspraken over de uitgifte van gronden gemaakt met toekomstige gebruikers voor het volledige haventerrein.	Geen.
3.6	Het IJsselmeer maakt onderdeel uit van de NNN. Door ervan uit te gaan dat het IJsselmeer geen onderdeel is van het NNN heeft er geen toetsing plaatsgevonden.	De ligging van de NNN is bepaald in de Omgevingsverordening Flevoland. Het IJsselmeer is ter plaatse van het plangebied geen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland.	Geen.
3.7	Ondanks uitgebreide passende beoordeling zijn mogelijke significante effecten op vogelsoorten nog niet uitgesloten. Ten aanzien van vogelsoorten met een staat van instandhouding beneden het instandhoudingsdoel en een negatieve trend kunnen kleine effecten al tot significantie leiden. De resteffecten van andere plannen en projecten zoals Windpark Fryslân, Windpark Blauw en Port of Urk dienen als effecten van dit plan te worden meegenomen.	In de Passende Beoordeling MSNF is nader ingegaan op de soorten waarvoor is geconcludeerd dat het plangebied een relevante functie heeft voor de soorten. Voor deze soorten is geconstateerd dat de MSNF geen wezenlijke effecten heeft op de betreffende soorten en dat het behalen van de instandhoudings-doelen geen negatieve gevolgen ondervindt van de MSNF. Het eventueel aanwezig zijn van een negatieve trend of lage aantallen t.o.v. het instandhoudingsdoel, is meegewogen in de beoordeling en daarbij als niet relevant voor de situatie rond de MSNF beoordeeld. Ook in cumulatie met andere vergunde maar nog niet gerealiseerde projecten is geconstateerd dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten. In de toetsing en de verleende vergunningen voor Windpark	Geen.

		Fryslan en Windpark Blauw is eveneens in de cumulatietoets geconstateerd dat in de aanlegfase geen sprake is van wezenlijke effecten als gevolg van verstoring van watervogels. In de Passende beoordeling windpark Blauw (Verbeek, R.G. & H.A.M. Prinsen, 2018. Passende beoordeling Windplan Blauw, provincie Flevoland. Toetsing in het kader van de Wet natuurbescherming. Rapportnr. 17-152, Bureau Waardenburg, Culemborg) is ook het cumulatief effect met windpark Fryslân en met de Maritieme Service Haven Noordelijk Friesland (en een groot aantal andere plannen en projecten) beschreven, zie onderstaande uitsnede v.w.b. de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland Verstoring van watervogels door werkzaamheden is gering van omvang en tijdelijk van karakter. Daarnaast biedt de aanwezigheid van strekdammen nieuw luwtegebied en foerageermogelijkheden. Er is geen sprake van blijvende negatieve effecten. In de Wnb-vergunning voor Windpark Blauw (Provincie Flevoland, 2018, kenmerk 2294998) is daarom ten aanzien van cumulatie opgenomen: “Uit de passende beoordeling voor het project Windplan Blauw blijkt dat ook cumulatief gezien significant negatieve effecten als gevolg van het project op de instandhoudingsdoelstellingen kunnen worden uitgesloten.” Ook in de PB MSNF is op een dergelijke manier het cumulatie-onderzoek uitgevoerd. Gelet op het voorgaande is in de PB terecht de conclusie getrokken dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer niet zullen worden aangetast. Cumulatieve, significante gevolgen zijn uit te sluiten, ook voor zover dit vogelsoorten betreft met een staat van instandhouding beneden het instandhoudingsdoel en een negatieve trend.	
3.8	Bij de stikstofemissie is geen rekening gehouden met effecten van andere plannen en projecten. Zo zal de bouwfase van Windpark Blauw overlappen met de realisatie van de haven. De fases aanleg, bouw en gebruik van het project zijn geïsoleerd beschouwd, terwijl in het plan overlap niet is uitgesloten. Bovendien	In bijlage F2 is deze zienswijze beantwoord.	Geen.

	leidt voor de zwaar overbelaste habitat iedere toename van de depositie tot een verdere verslechtering.		
3.9	Voor de vleermuizen missen ondanks een scherm van 4 meter beperkingen ten aanzien van verlichting op het bedrijventerrein, zodat onvoldoende gewaarborgd is dat er geen te grote negatieve effecten zijn op vleermuizen.	In de bestemmingsregels is geregeld dat tot een gebruik, strijdig met de bestemming bedrijventerrein en verkeer wordt gerekend: het plaatsen van verlichting op gronden en/of aan bouwwerken waardoor de aanwezige migratieroute, vliegroute en het aanwezige foerageergebied van vleermuizen wezenlijk worden verstoord. Deze regels dekken de verplichting die volgt uit het vleermuizenonderzoek van Ecogroen (Effectbeoordeling vleermuizen havenontwikkeling MSNF, Urk) 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. In artikel 14 is bepaald onder welke voorwaarden gebruik van gronden en bouwwerken met het oog hierop wel is toegestaan. Dit is ondermeer een 4 meter hoge lichtafschermende voorziening en ook dynamische straatverlichting in de weg met vleermuisvriendelijke lichtkleuren die weer uitschakelt nadat voertuigen gepasseerd zijn, lage lichtbronnen die alleen heel lokaal de grond beschijnen en wegdekreflectoren. Volgens het vleermuizenonderzoek bieden deze regels voldoende waarborg.	Geen.
3.10	De NOVI is per september 2020 in werking getreden, zodat het SVIR niet meer van toepassing is.	De NOVI is 11 september vastgesteld. De vastgestelde NOVI is op 11 september 2020 door de minister toegezonden aan de Tweede Kamer en is nog niet in werking getreden. Het SVIR is derhalve nog wel van toepassing.	Geen.
3.11	De in het plan toegestane bouwhoogtes zijn landschappelijk gezien een veel te grote aantasting. Bovendien kan er worden afgeweken van de bouwregels die geleiding in de bebouwing moeten aanbrengen, waarbij de 7,5 m ruimte tussen de bebouwing verminderd kan worden tot zelf nul meter. Er kan een korte diepe kade worden gebouwd, zodat er slechts vier bouwblokken	In de Landschapsanalyse zijn de concrete aandachtspunten voor verdere uitwerking en inpassing van de Servicehaven in het landschap op een rij gezet. Waar mogelijk zijn deze vertaald en geborgd in de planregels van het PIP. Zo is er een maximale bouwhoogte opgenomen, waarvan alleen afgeweken kan worden als dit landschappelijk inpasbaar is. Daarnaast is een minimale bouwafstand van 7,5 meter tot de zijdelingse perceelgrens opgenomen waar ook geen buitenopslag is toegestaan om doorzichten te borgen. Dit leidt tot doorzichten van 15 meter breed. Die 7,5 meter geldt alleen niet als de zijdelingse perceelsgrens grenst aan het water. In dat	Geen.

	kunnen ontstaan van 200 meter.	geval mag aan die zijde tot op de zijdelingse perceelsgrens worden gebouwd. Een kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens kan worden toegestaan van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, mits onder meer geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke inpassing. Met deze bouwregels en afwijkingsbevoegdheden is de bescherming van het landschap geborgd.	
3.12	Er is 3 ha toegevoegd voor drijvende bebouwing. Dit gaat de ontheffingsbevoegdheid (Barro) van de minister te buiten omdat ha worden ingezet van een verafgelegen gemeente.	De gemeente Lelystad heeft zich bereid verklaard 3 hectare beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van de MSNF. Dit is vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Hiervoor is een ontheffing van het Barro verkregen. Deze ontheffing is door de Minister aan de criteria die daarvoor in het Barro gelden getoetst. De afstand van gemeente Lelystad tot het plangebied van het inpassingsplan is daarbij geen criterium.	Geen.
3.13	De bepalingen over drijvende bebouwing zijn tegenstrijdig omdat enerzijds gebouwen worden verboden en anderzijds worden toegelaten.	Er is in artikel 6 onderscheid gemaakt tussen gebouwen en overkappingen die niet in of op het water mogen worden gebouwd en bouwwerken, geen gebouwen zijnde (geen overkappingen zijnde) die wel in of op het water mogen worden gebouwd. De bepalingen zijn derhalve niet tegenstrijdig.	Geen.
3.14	Onduidelijk is of de bepalingen van artikel 6.2.2. over scheepsliften, dokken en steigers cumulatief zijn bedoeld. Deze bebouwing vergroot de negatieve effecten op het landschap.	Uit de wijze waarop de bouwregels voor de scheepsliften, dokken en steigers zijn geredigeerd volgt dat die per bouwwerk gelden. Een scheepslift mag dus per scheepslift 60 meter lang zijn.	Geen.
3.15	Het afgeven van omgevingsvergunning laat de provincie over aan de drie gemeenten. Er is niet voorzien in een bepaling dat de drie gemeente de vergunningen op elkaar afstemmen. Dit leidt tot een risico dat er een rommelig geheel ontstaat.	De hoofdregel (art. 2.4, lid 1 Wabo) is dat burgemeester en wethouders van de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak wordt of zal worden uitgevoerd beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. In dit geval is het bevoegd gezag voor de haven / bouwwerken in de haven en de golfbrekers de gemeente Urk. De gemeente grenzen zijn weergegeven in de (aangepaste) figuur 1.2 in het PIP. Voor de vaargeul(en) is dat afhankelijk van de ligging ervan gemeente Urk of Dronten. Wat betreft de uiteindelijke vergunningverlening is de gemeente die niet het bevoegd gezag is maar op wiens gronden wel een deel van het bouwwerk is gelegen wel een adviseur van het bevoegd gezag op grond van artikel 6.1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor). De gemeente die de aanvraag afhandelt dient dus verplicht advies	Geen.

		te vragen bij de andere gemeente. Daarmee wordt naast de eenduidigheid van de planregels het risico op verrommeling voorkomen.	
3.16	De gemeentegrenzen in figuur 1.2 van de toelichting zijn niet correct weergegeven.	Dit is juist. Wij waren hier ambtshalve door gemeente Dronten ook op gewezen. Figuur 1.2 en de begeleidende tekst zijn daarom aangepast.	Aangepaste figuur 1.2 en begeleidende tekst.

Deel B Het horen van de gemeenteraden van Noordoostpolder, Urk en Dronten

De gemeenteraden van Urk, Dronten en Noordoostpolder zijn schriftelijk uitgenodigd gebruik te maken van de mogelijkheid om op grond van het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening te worden gehoord over het voornemen van de provincie om voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland een inpassingsplan vast te stellen.

De gemeenteraad van Dronten en Noordoostpolder hebben respectievelijk op 16 en 23 april 2021 te kennen gegeven daar geen gebruik van te maken.

De gemeenteraad van Urk heeft schriftelijk aangegeven zich naast de door het college van burgemeester en wethouders ingediende zienswijze, waarin meer technische details worden behandeld, zich te beperken tot het uitspreken van hun waardering voor de volharding die de provincie tot nu toe heeft getoond in het proces om te komen tot de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De gemeenteraad van Urk benadrukt tevens dat de toekomstige haven van groot belang is voor de Urker economie en dat de raad ziet dat de provincie dit belang erkent en ook daarnaar handelt. De gemeenteraad is erg blij dat er binnen een relatief korte tijd (opnieuw) een Provinciaal Inpassingsplan ligt voor de Maritieme Servicehaven.

De schriftelijke zienswijze van het college van burgemeester en wethouders van Urk is beantwoord in deel A.

Naar aanleiding van bovenstaande is er geen zitting geweest.

Deel C Advies van de Commissie m.e.r.

C 1 Inhoud van het advies

Op 26 april 2021 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar toetsingsadvies over het Milieueffectrapport (MER) uitgebracht onder projectnummer 3459. Dit advies is in de bijlage F3 opgenomen. Hieronder wordt een samenvatting van het advies weergegeven en geven we aan hoe hiermee omgegaan wordt. Voor wat betreft de aanpassingen aan de MER die volgen uit het advies van de Commissie m.e.r. geldt dat deze niet in het MER-rapport zijn verwerkt, maar dat de aanpassingen die in deze Nota van Beantwoording zijn beschreven als aanvulling op het MER-rapport moeten worden beschouwd

1	Stikstof	Reactie	Wijziging
	De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER in een Passende beoordeling, voorafgaand aan besluitvorming, te laten zien dat de aanleg en het gebruik van de MSNF afzonderlijk en in cumulatie (waaronder Port of Urk) niet leiden tot negatieve effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, door: te onderbouwen dat (per saldo) geen toename van stikstofdepositie plaats vindt op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden; of te onderbouwen dat de zeer geringe toename het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in de weg staat. Het is essentieel dat duidelijk is hoe de uitgangspunten voor de stikstofberekeningen doorwerken in de regels van het PIP of anderszins zijn geborgd.	In bijlage F2 wordt nader onderbouwd dat het gebruik van de MSNF afzonderlijk en in cumulatie niet leidt tot negatieve effecten door stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden. Als uitgangspunt voor de aanlegfase is aangenomen dat alle werktuigen in stageklasse IV en alle vrachtwagens in Euroklasse 6 vallen. De inzet van deze soort werktuigen en vrachtwagens zouden we in de regels van het PIP kunnen borgen. Echter, op 24 maart 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering ("Stikstofwet") na goedkeuring door de Eerste Kamer op 9 maart 2021 gepubliceerd in het Staatsblad. Het streven is dat de Stikstofwet op 1 juli 2021 in werking treedt. De Stikstofwet kent een partiele vrijstelling die geldt voor tijdelijke stikstofemissies tijdens de bouw, sloop en aanleg (hierna: bouwfase). Het beperken van stikstofemissie tijdens de bouwfase is derhalve niet nodig. In het PIP worden daarom hiervoor geen regels opgenomen. Indien toch nodig kunnen in de aanbesteding eisen worden gesteld aan het toepassen van het materiaal en materieel in relatie tot beperking van de emissie van stikstof. Voor de gebruiksfase geldt dat er emissies van stikstof zijn ten gevolge van transport (wegverkeer en scheepvaart) en ten gevolge van industriële emissies. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat MSNF geen stikstofeffect heeft op	Geen.

		stikstofgevoelige leefgebieden binnen de onderzochte Natura 2000-gebieden. Wanneer een bedrijf een omgevingsvergunning aanvraagt zal op grond van de Wet natuurbescherming een stikstofdepositie onderzoek moeten worden aangeleverd waaruit volgt dat aan de eisen van de Wet natuurbescherming wordt voldaan. Extra regels opnemen in het PIP zijn derhalve niet nodig.	
2	Prehistorisch landschap	Reactie	Wijziging
	Voorkom onvoorziene aantasting van prehistorisch landschap. De Commissie beveelt daarom aan ervoor te zorgen dat passend onderzoek plaats vindt bij werkzaamheden die tot roering van de diepe bodem kunnen leiden. Omdat het om een onderwaterlocatie gaat, kan bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) advies worden ingewonnen over wat bij het te realiseren technisch ontwerp als passend kan worden beschouwd. Laat ook zien hoe tijdens de uitvoering wordt gehandeld bij eventuele archeologische (toevals-)vondsten. Suggesties hoe met (toevals)vondsten om te gaan zijn te vinden op de website van de RCE.	Er zijn meerdere archeologische dubbelbestemmingen opgenomen op de gronden voor het behoud en de bescherming van mogelijk te verwachten archeologische waarden van de (water)bodems. In dat kader wordt passend onderzoek vereist bij het roeren van de boden bij bouwen of bij het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Er is een omgevingsvergunning verbonden aan het mogen uitvoeren van de werkzaamheden. De wijze waarop met (toevals)vondsten wordt omgegaan is aan de gemeente. De vinder is verplicht om een toevalsvondst te melden via Archis dan wel het vondstmeldings-formulier en de vondst zes maanden beschikbaar te houden voor wetenschappelijk onderzoek. Dit advies van de commissie leidt niet tot een aanvulling op het MER	Geen.
3	Capaciteit Domineesweg naar A6 mogelijk knelpunt	Reactie	Wijziging
	Uit het verkeersonderzoek blijkt dat reeds in de referentiesituatie en in de drie planscenario's de wegbelasting op de Domineesweg de norm van 12.000 mvt/etmaal aanzienlijk overschrijdt. Dit kan tot verkeersonveiligheid leiden. Het MER gaat hier nu niet op in, en ook niet op de gevolgen hiervan voor de doorstroming van de MSNF in samenhang met de nabijgelegen ontwikkelingen Zeeheldenwijk en Port of Urk. Het MER benoemt wel dat de gemeente Urk en de provincie Flevoland al mogelijke oplossingen voor dit huidige verkeersknelpunt laten onderzoeken. Er is	De verkenningsstudie naar de ontsluitingsweg is inmiddels afgerond en vastgesteld door Gedeputeerde Staten en het college van burgemeester en wethouders van Urk en is voor kennisgeving aangenomen door het college van burgemeester en wethouders van Noordoostpolder. De studie geeft weer dat een ontsluitingsweg tussen A6 en Staartweg komende jaren voor een betere, evenwichtiger en robuustere ontsluiting van Urk en het zuidwestelijk deel van de Noordoostpolder zorgt en dat hiermee knelpunten ten gevolge van	Paragraaf 5.11 in het PIP is aangepast

	een verkenning uitgevoerd naar een nieuwe ontsluitingsweg of randweg voor Urk, maar hier zijn nog geen concrete afspraken over gemaakt. Om deze reden is hier in de modellen nog geen rekening mee gehouden. De Commissie beveelt daarom aan om te laten zien hoe een dergelijke randweg kan bijdragen aan het oplossen van de verwachte verkeersknelpunten en wat dit betekent voor de (cumulatieve) effecten van de haven.	de komende ontwikkelingen (Haven, bedrijventerrein Poort of Urk, Zeeheldenwijk) op de Domineesweg en Urk komende jaren (tot 2040) worden opgelost. De bedoeling is dat de ondertekening van de bestuursovereenkomst plaatsvindt vóór vaststelling van voorliggend Provinciaal inpassingsplan MSNF door PS op 30 juni 2021. Volgens de BOK zou de ontsluitingsweg er tegen 2026 (intentie) moeten liggen. Onderdeel van de planstudie is dat er ook gekeken wordt naar maatregelen op de Domineesweg om de intensiteitsgroei op de Domineesweg in de fase tot realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken. Dit zal worden beschreven in het PIP. Dit advies van de commissie leidt niet tot een aanvulling op het MER.	
4	Aansluiting op Domineesweg nabij Westwal	Reactie	Wijziging
	Voor het kruispunt dat de MSNF ontsluit op Domineesweg nabij de Westwal is nog geen kruispunttype bepaald. De toelichting in het PIP geeft aan dat een voorrangskruispunt niet de voorkeur verdient in verband met de verkeersveiligheid. Het MER geeft geen antwoord op de vraag is of het mogelijk is om de ontsluitingsweg voor de MSNF te combineren met het huidige T-kruispunt Domineesweg – Westwal, bijvoorbeeld via een kort stuk parallelweg naar een rotondeoplossing. Op deze manier is het niet nodig om een extra kruispunt aan te leggen. De Commissie beveelt aan om bij verdere uitwerking van het PIP te onderzoeken hoe de aansluiting op de Domineesweg het beste vorm kan krijgen.	Het bestemmingsplan Port of Urk – binnendijs bedrijventerrein is inmiddels in werking getreden. Op basis hiervan en met inachtneming van de ingediende zienswijzen is het voldoende aannemelijk dat de ontsluiting van de MSNF via het binnendijkse bedrijventerrein zal plaatsvinden. De noordelijke ontsluiting nabij Westwal komt daarmee te vervallen en wordt in het PIP niet meer mogelijk gemaakt. Dit advies van de commissie leidt niet tot een aanvulling op het MER.	Bestemming Verkeer tussen MSNF en Domineesweg wordt in het PIP geschrapt.
5.	Duurzaamheid	Reactie	Wijziging
	Het aspect duurzaamheid krijgt weinig aandacht in het MER. Het MER beperkt zich tot de bijdrage van de haven aan de (duurzame) werkgelegenheid in de regio. Daarnaast worden suggesties gedaan over een meer duurzame aanleg, inrichting en gebruik. De uiteindelijke invulling hiervan wordt overgelaten aan de markt waarbij de provincie zich beperkt tot een stimulerende of faciliterende rol.	De uiteindelijke invulling wordt overgelaten aan de markt. Wel wordt duurzaamheid gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. De provincie zal overwegen op welke wijze het advies van de commissie daarbij wordt meegenomen. Dit advies van de commissie leidt niet tot een aanvulling op het MER.	Geen.

	De Commissie beveelt aan om de duurzaamheidsambities voorafgaand aan de realisatie van de haven verder uit werken. Ga daarbij ook in op afspraken of doelen die uit landelijk, regionaal of gemeentelijk beleid volgen en een plek moeten krijgen, zoals de Duurzaamheidsvisie Urk 2030 en de Regionale Energiestrategie voor Flevoland. Door de ambities tijdig concreet te maken kan hier bij de voorbereiding van de realisatie al rekening mee gehouden worden.	De provincie is samen met de toekomstige gebruikers gestart met onderzoek naar de mogelijkheden voor duurzame energievoorziening.	
--	--	--	--

Deel D Lijst van ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn zaken geconstateerd die wijzigingen in het Inpassingsplan wenselijk maken. Deze ambtshalve wijzigingen worden hieronder benoemd. Voor wat betreft de aanpassingen aan de MER geldt dat deze niet in het MER-rapport zijn verwerkt, maar dat de aanpassingen die in deze Nota van Beantwoording zijn beschreven als aanvulling op het MER-rapport moeten worden beschouwd. In de ambtshalve aanpassingen zijn ook informele opmerkingen van Rijkswaterstaat, het waterschap Zuiderzeeland en gemeente Dronten opgenomen. In onderstaande tekst is per onderdeel tussen haakjes aangegeven welke partij de informele opmerking heeft gemaakt.

Toelichting

(Provincie)

De ontheffing Barro is 4 mei 2020¹ verleend en als bijlage 24 toegevoegd. Deze komt in de plaats van de aanvraag ontheffing Barro die bij het ontwerp PIP als bijlage was opgenomen.

(Dronten)

In paragraaf 1.2 was in figuur 1.2 de eigendomssituatie van de gronden van de verschillende gemeenten niet juist verbeeld. De figuur en de begeleidende tekst zijn aangepast.

(Waterschap)

De benodigde ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is inmiddels verleend, dus dat wordt beschreven in paragraaf 3.1.3 (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) van de Toelichting. Het besluit wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Paragraaf 3.2.2, tweede en derde zin van onderdeel Waterveiligheid zijn in beperkte mate aangepast. Het Rijk stelt de normering voor de Zuidermeerdijk vast. Daarom is geschrapt 'naast het bieden van bescherming' uit de tweede zin. Niet voor alle primaire keringen geldt dat ze versterkt hoeven te worden. Daarom wordt de derde zin veranderd in: 'Flevoland wil zijn dijken veilig houden en in de toekomst, indien benodigd, kunnen versterken.'

Paragraaf 3.2.2. Onderdeel Waterveiligheid, de zinnen: 'De waterkering wordt bij voorliggend plan niet aangetast. Deze blijft ongewijzigd.' wordt vervangen door: 'De waterkerende functie wordt bij voorliggend plan niet aangetast. De waterveiligheid wordt bij voorliggend plan door maatregelen geborgd. De oorspronkelijke waterkering blijft ongewijzigd. De aan te leggen golfbrekers bij de haven hebben een functie voor het verminderen van de golfslag. De golfbrekers hebben een positief effect op de waterkering en polder achter de golfbrekers.'

Paragraaf 3.2.2. Onderdeel Waterveiligheid, laatste zin wordt voor de duidelijkheid aangevuld. "In dat kader is een watervergunning aan de orde, die door de private partij apart wordt aangevraagd bij het waterschap, waarbij afstemming zal plaatsvinden met RWS en waarmee de bescherming van de veiligheid van de primaire waterkering wordt geborgd."

Paragraaf 3.2.4. Deze paragraaf is op kleine onderdelen verbeterd. Zo bleek in het kader van de buitendijkse waterveiligheid voor 14 gebieden geen sprake van een provinciaal belang, in plaats van 15 en is het woord overstromingskans aangepast in overschrijdingskans. Tot slot is verduidelijkt dat in de alinea waar wordt gesteld dat terrein in geval van overstroming goed bereikbaar voor hulpdiensten blijft, omdat de ontsluitingsweg op NAP + 2,5 m ligt, dat dit gaat om de toekomstige ontsluitingsweg.

Paragraaf 3.3.1. De tekst "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." is vervangen door "Middels beleidsregels probeert het waterschap te sturen op welke initiatieven wel en niet mogelijk zijn en waar eventueel maatwerk kan worden toegepast. De opmerking dat het waterschap reeds heeft ingestemd met het inpassingsplan uit 2017 is geschrapt. Toegevoegd is dat het eigendom en het toekomstig beheer en onderhoud van de golfbrekers bij de provincie ligt en dat dit is vastgelegd in een overeenkomst tussen de provincie en het waterschap.

Paragraaf 3.3.2. Over de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017 is de tekst “Zo zijn in artikel 4.3 van de Keur handelingen in, op, boven, over of onder waterstaatswerken, beschermingszones en/of beschermd buitendijks gebied opgenomen die vergunningsplichtig zijn.” vervangen door de volgende tekst “Zo zijn in de Keur handelingen in, op, boven, over of onder waterstaatswerken, beschermingszones en/of beschermd buitendijks gebied opgenomen die vergunningsplichtig zijn.”

Paragraaf 3.3.3, onderdeel legger. De paragraaf wordt aangevuld met de volgende zin: ‘De wijzigingen aan de primaire kering als gevolg van de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland worden in de legger primaire keringen verwerkt, waarna de gewijzigde legger wordt vastgesteld.’ Daarnaast wordt de tekst “De legger bevat ook een register waarin staat wie waar en waarvoor het onderhoud moet doen.” wordt vervangen door “De legger bevat ook een register waarin staat wie waar eigenaar van is en wie waar verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud.”

Paragraaf 3.3.4, in de eerste alinea, worden de laatste twee zinnen vervangen door: ‘De Zuidermeerdijk is een primaire waterkering, een waterkering die het IJsselmeer- en Markermeerwater rechtstreeks keert. In de keur en legger zijn beschermingszones opgenomen.’

Paragraaf 4.4, onder uitgangspunten, punt 8. Dit was naar aanleiding van de vooroverlegreactie van het waterschap in het MER reeds aangepast, maar abusievelijk nog niet in het PIP. Punt wordt als volgt aangepast: ‘de dijk wordt niet aangepast en behoudt zijn huidige hoogte. Doordat de golfbreker deel uit gaat maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, telt het oppervlak van de golfbreker niet mee in de Barro ruimte. De golfbreker moet voldoen aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).’

Paragraaf 5.6.2: Onderzoek, onderdeel Waterkwaliteit binnendijks, p. 85 (pdf p. 82): Dit onderdeel gaat over de buitendijkse oppervlaktewaterkwaliteit. De titel is aangepast in Waterkwaliteit buitendijks. In de eerste alinea wordt verwezen naar criteria voor lozen in het IJsselmeer. Deze zijn echter niet relevant binnendijks. De 4e en 5e zin zijn daarom vervangen door: ‘Het schone of gezuiverde hemelwater wordt direct in het oppervlaktewater geloosd. Hemelwater dat afstroomt van de ontsluitingsweg wordt op grond van het Waterkader van Waterschap Zuiderzeeland aangemerkt als verontreinigd. Zuivering vóór lozing in oppervlaktewater is noodzakelijk.’

Bij de alinea ‘Baggerwerkzaamheden’ in paragraaf 5.6.2 is voor de volledigheid het volgende ingevoegd: “In het geohydrologische rapport zijn alleen de L- en U-variant getoetst. De definitieve beoordeling van de binnendijkse geohydrologische effecten vindt plaats in de procedure om een ontgrondingsvergunning. In het kader van de ontgrondingsvergunning zal de definitieve variant getoetst moeten worden. Het waterschap adviseert Rijkswaterstaat in dit kader over de binnendijkse geohydrologische gevolgen. In paragraaf 5.6.2 was een verwijzing naar bijlage 12 abusievelijk opgenomen als een verwijzing naar bijlage 17. Dat wordt aangepast.

In paragraaf 6.5.2 staat in de toelichting op het artikel Waterstaat-Waterkering dat deze dubbelbestemming ook op de binnenbeschermingszone is opgenomen. Dat is niet juist. Hij ligt op de waterkering (kernzone).

(RWS)

Paragraaf 5.6.2. De tekst “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.” is aangepast in “Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m, en een winterpeil met een bandbreedte voor het winterstreefpeil van NAP -0,40 m tot NAP -0,05 m. (zie peilbesluit IJsselmeergebied.”

Paragraaf 3.1.7 over de deltabeslissing IJsselmeer is geactualiseerd in “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. De eerste stap van flexibel peilbeheer is inmiddels uitgewerkt in het Peilbesluit van juni 2018.”

Regels

(Provincie)

In het PIP is een geluidzone opgenomen voor het industrielawaai. Die ligt deels over de gronden van gemeente Noordoostpolder, die onderdeel zijn van een beheersverordening. We hebben geconstateerd dat in artikel 3.39 Wro is bepaald dat op één gebied niet gelijktijdig een bestemmingsplan en een beheersverordening kunnen gelden. Dit houdt in, dat bij een strikte uitleg van dit artikel na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan de beheersverordening ter plaatse van de aanduiding voor de geluidzone komt te vervallen. Daarom is de agrarische bestemming die voor die gronden geldt overgenomen in artikel 3 van in het inpassingsplan.

Artikel 3 luidt als volgt:

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart als 'Agrarisch' aangewezen gronden, zijn bestemd voor:

- a. agrarische bedrijvigheid in de vorm van een grondgebonden agrarisch bedrijf;
- b. instandhouding van het aanwezige cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatroon;
- c. extensieve openluchtrecreatie, zoals kavelpaden;
- d. sloten en andere watergangen.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerkengelden de volgende regels:

- a. er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd. Hieronder zijn niet begrepen bouwwerken voor mestopslag, sleufsilos en andere silos en boogkassen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terrein afscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 meter;
- c. de bouwhoogte van hagelnetten mag niet meer bedragen dan 4,5 meter;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijn mag niet meer bedragen dan 1,5 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:
 1. het ophogen van gronden ten behoeve van het gebruik van gronden voor permanente bollenteelt

Daarnaast ligt er nog een deel van de waterkering in de beheersverordening. Aan die gronden is conform het PIP de bestemming Verkeer gegeven met dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Daarnaast is de contour 'veiligheidszone - windturbine' van de windturbine doorgetrokken.

Deze wijze van bestemmen is in concept voorgelegd aan gemeente Noordoostpolder, die één opmerking heeft gemaakt over de bestemming Agrarisch, die is verwerkt en leidt tot de hierboven weergegeven wijze van bestemmen.

(Waterschap)

Aan de bestemmingsomschrijving van het artikel Waterstaat-Waterkering wordt in het eerste lid onder a toegevoegd: 'en de daarbij behorende voorzieningen'. Het lid onder a komt daarmee als volgt te luiden: "De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken en de daarbij behorende voorzieningen, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is".

Artikel 7.5.3 onder b (Water) en artikel 3.7.3 onder b (Bedrijventerrein) zijn aangevuld zodat deze geldt voor respectievelijk 7.5.1 onder a tot en met e en 3.7.1. onder a tot en met e, en toegevoegd is 'en hiervoor vooraf schriftelijk positief advies is ingewonnen bij de bevoegde waterbeheerder, danwel een watervergunning is verleend'.

Artikel 11 (Waterstaat - Waterkering) is aangepast. Aan de bestemmingsomschrijving van het artikel Waterstaat - Waterkering wordt in het eerste lid onder a toegevoegd: 'en de daarbij behorende voorzieningen'.

Artikel 18 is toegevoegd ten behoeve van een voorrangsregeling met betrekking tot dubbelbestemmingen. Opgenomen is ten eerste dat in het geval van strijdigheid van belangen tussen een bestemming en een dubbelbestemming, het belang van de dubbelbestemming voor gaat. Ten aanzien van de onderlinge relatie tussen de dubbelbestemmingen geldt, dat de dubbelbestemming gericht op de inrichting, het beheer en

onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken en de daarbij behorende voorzieningen voorgaat boven dubbelbestemmingen gericht op de bescherming en veiligstelling van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. In concreto wordt in afnemende mate prioriteit verleend aan de dubbelbestemming:

1. Waterstaat - Waterkering;
2. Waarde – Archeologie 5; Waarde – Archeologie 7 en Waarde – Archeologie 8

Verbeelding

(Provincie)

De verbeelding is aan de zuidoostkant aangepast voor zover het de gronden van gemeente Noordoostpolder betreft die binnen de aanduiding 'geluidzone – industrie' liggen en waarvoor de beheersverordening Landelijk gebied van toepassing is. Deze gronden zijn deels bestemd als Agrarisch gebied waarbij de bestemming inhoudelijk één op één is overgenomen uit de geldende beheersverordening. De bestemmingen Verkeer en Waterstaat - Waterkering zijn net als de aanduiding veiligheidszone - windturbine hierdoor ook aangepast.

MER

(waterschap)

In paragraaf 3.4 'Ruimtelijke uitgangspunten haven' was de vierde bullit niet aangepast. Via deze nota van beantwoording wordt deze aangepast zoals ook in het PIP is aangepast, daar staat: '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.'

Paragraaf 5.2.1 Waterveiligheid. De volgende tekst betreft een inhoudelijk volledige/correcte tekst ter vervanging van de twee eerste alinea's: '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 Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021 beheer bij Waterschap Zuiderzeeland. De huidige norm voor de overstromingskans in de Noordoostpolder bedraagt 1:1000 voor de primaire waterkeringen. Met het Wettelijk beoordeling instrumentarium is vastgesteld dat de primaire waterkering waar de ontwikkeling van MSNF is beoogd niet aan de waterveiligheidsnorm voldoet. Na de conformiteitstoets van het ILT is dit deel van het normtraject 7-2 als meekoppelkans aangemeld bij het HWBP.

De kering is op grond van de Keur van het waterschap beschermd tegen ongewenste ontwikkelingen en handelingen, die de functie van de kering aantasten. De kernzone is de eigenlijke, fysieke kering en zorgt ervoor dat de Noordoostpolder droog is en blijft. Via de keur kennen dijken een kern-, binnen-, tussen- en buitenbeschermingszone. Deze zones zijn bedoeld om aantasting van de dijk te voorkomen, zodat de dijk zijn waterkerende functie behoudt. Binnendijs geldt een binnen-beschermingszone van 20 meter en een buitenbeschermingszone van 80 meter aansluitend op de binnen-beschermingszone (zie respectievelijk oranje en groene lijn in figuur 5-7). Buitendijs bedraagt de binnen-beschermingszone 20 meter en de buitenbeschermingszone 155 m. Aan de binnendijkse zijde bedraagt de tussenbeschermingszone 30 m en aan de buitenzijde 80 m (zie ook figuur 5-8). De tussenbeschermingszone is niet overal aanwezig, op de legger staan de exacte afmetingen en ligging.'

Paragraaf 6.2.2, onderdeel Mogelijkheden voor nieuwbouw in de binnenbeschermingszone, de eerste zin wordt veranderd in: 'Nieuwbouw in de binnenbeschermingszone is zonder watervergunning niet toegestaan.'

Paragraaf 6.2.2, onderdeel Invloed van de aanleg van het haventerrein op de stabiliteit van de waterkering, tweede zin. Het gaat niet zozeer om de dijkhoogte maar om het effect op de bekleding van de primaire kering. De volgende aanvulling is van toepassing 'Om het effect van de golfoploop op de bekleding van de Zuidermeerdijk mee te kunnen nemen dienen de golfbrekers echter ook in de legger van het waterschap te worden opgenomen.'

(RWS)

In paragraaf 5.2.1 wordt de alinea

"Waterkwantiteit

Een groot deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het IJsselmeer. Dit waterlichaam heeft een functie voor zowel drinkwater en waterberging als voor transport, recreatie en natuur. Het IJsselmeer heeft sinds 2019 een fluctuerend zomerpeil met een bandbreedte van NAP -0,10 m/-0,30 m en een winterstreefpeil van NAP -

0,40 m. In figuur 5-9 zijn de peilgebieden in de Flevopolder in de omgeving van het plangebied weergegeven. De omgeving van het plangebied is onderdeel van de lage afdeling (laag peilgebied) van de Noordoostpolder. Hier wordt een vast waterpeil van NAP -5,70 m gehandhaafd" vervangen door:

"Waterkwantiteit

Een groot deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het IJsselmeer. Dit waterlichaam heeft een functie voor zowel drinkwater en waterberging als voor transport, recreatie en natuur. Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m en een winterstreefpeil van NAP -0,40 m." is aangepast in "Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m, en een winterpeil met een bandbreedte voor het winterstreefpeil van NAP -0,40 m tot NAP -0,05 m. (zie peilbesluit IJsselmeergebied. In figuur 5-9 zijn de peilgebieden in de Flevopolder in de omgeving van het plangebied weergegeven. De omgeving van het plangebied is onderdeel van de lage afdeling (laag peilgebied) van de Noordoostpolder. Hier wordt een vast waterpeil van NAP -5,70 m gehandhaafd."

Paragraaf 5.6.2. De tekst "Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m en een winterstreefpeil van NAP -0,40 m." is aangepast in "Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m, en een winterpeil met een bandbreedte voor het winterstreefpeil van NAP -0,40 m tot NAP -0,05 m. (zie peilbesluit IJsselmeergebied."

Geohydrologisch onderzoek

(Waterschap)

In het geohydrologisch onderzoek (bijlage 12) wordt gesproken over de IJsselmeerdijk, maar dit moet zijn Zuidermeerdijk. Figuur 2-14 en tekst spreekt over de regionale waterkeringen, dit moet zijn primaire waterkeringen. Dit is aangepast als volgt: 'Langs een deel van de Noordoostpolder ligt een primaire waterkering. Ter hoogte van voorliggend project ligt de Zuidermeerdijk. In figuur 2-14 is een uitsnede van de Legger primaire waterkeringen van Waterschap Zuiderzeeland weergegeven. De werkzaamheden mogen geen negatief effect hebben op de stabiliteit van de waterkering.'

Natuur

(Provincie)

In het rapport Effectbeoordeling vleermuizen havenontwikkeling MSNF, Urk (Ecogroen) is in de soorttekst over Meervleermuizen in hoofdstuk 3 nu vermeld, dat in 2020 een kolonie meervleermuizen is ontdekt in de bebouwde kom van Urk (aan de Munnikplaat). In eerdere versies van het rapport stond dat de meervleermuizen rond Urk vermoedelijk van het oude land kwamen, bijvoorbeeld uit Kuinre. Dat blijkt dus niet zo te zijn. De constatering volgt uit het rapport van Regelink met de melding van de gevonden kolonieplaats. Het heeft voor de effectbeoordelingen geen gevolgen. De effectbeoordeling is hierop aangepast en het rapport van Regelink is als bijlage aan de effectbeoordeling toegevoegd.

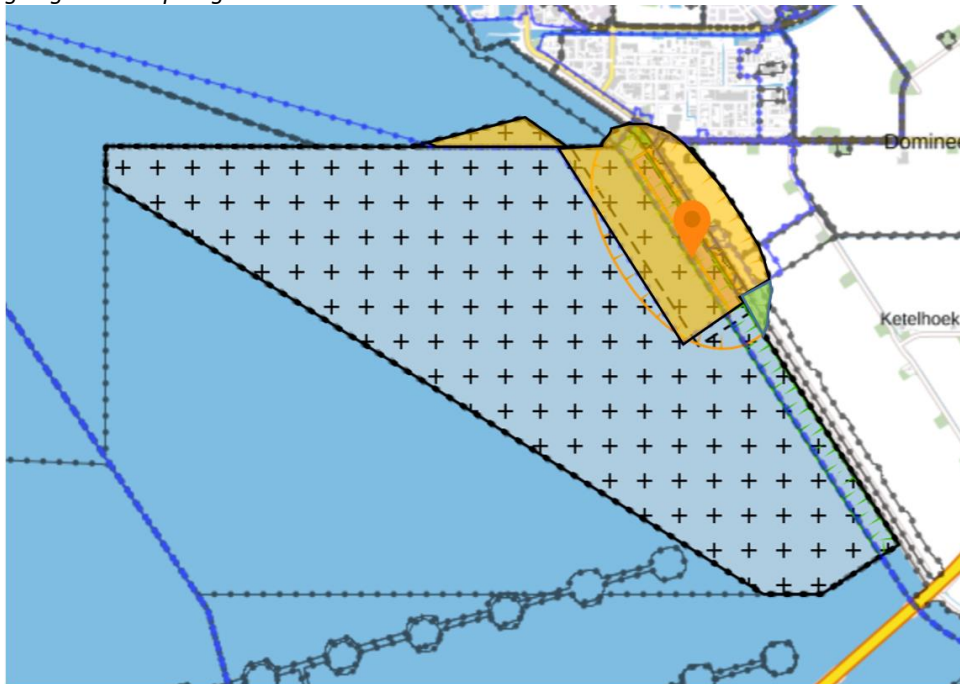
Deel E Lijst van wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r. en de ambtshalve wijzigingen wordt het Inpassingsplan gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen worden hierna weergegeven.

Toelichting

In paragraaf 1.2 'Ligging en begrenzing plangebied' is de tweede alinea en figuur 1.2. als volgt gewijzigd:

De servicehaven, de ontsluitingsweg en het waterdeel met de golfbreker(s) die voor de haven worden gerealiseerd zijn gelegen in de gemeente Urk. Een deel van de geluidzone - industrielawaai en een strook langs de waterkering liggen op gronden van gemeente Noordoostpolder. De resterende gronden (i.c. water) in het plangebied behoren bij gemeente Dronten. In figuur 1.2 zijn per gemeente de gronden weergegeven voor zover gelegen in het plangebied.



Figuur 1.2: groen = Noordoostpolder, blauw met plustekens = Dronten, oranje = Urk, weergegeven op de verbeelding van dit inpassingsplan.

In paragraaf 2.1 'Huidige situatie plangebied en omgeving' is de vierde alinea als volgt aangepast

Aan de noordzijde van de Domineesweg ligt het bedrijventerrein Zwolsche Hoek. 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. Op het bedrijventerrein Zwolsche Hoek zijn er (nagenoeg) geen bedrijfskavels meer beschikbaar.

In paragraaf 3.1.3 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' is de een na laatste alinea als volgt aangepast:
Aangegeven is dat de ontheffing Barro op 4 mei 2021 is verleend.

In paragraaf 3.1.7 'Deltaprogramma' is de derde alinea als volgt aangepast:

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. De eerste stap van flexibel peilbeheer is inmiddels uitgewerkt in het Peilbesluit van juni 2018. Het plan heeft geen effect op het Deltaprogramma.

In paragraaf 3.2.2. 'Omgevingsprogramma Flevoland' is de paragraaf waterveiligheid als volgt aangepast:
Waterveiligheid

De Zuidermeerdijk is aangeduid als primaire waterkering. De provincie wil ontwikkelingen op- en rond primaire waterkeringen mogelijk maken vanuit maatschappelijke wensen of opgaven. Flevoland wil zijn dijken veilig houden en in de toekomst, indien benodigd, 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 waterkerende functie wordt bij voorliggend plan niet aangetast. De waterveiligheid wordt bij voorliggend plan door maatregelen geborgd. De oorspronkelijke waterkering blijft ongewijzigd. De aan te leggen golfbrekers bij de haven hebben een functie voor het verminderen van de golfslag. De golfbrekers hebben een positief effect op de waterkering en 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, bij het waterschap waarbij afstemming zal plaatsvinden met RWS en waarmee de bescherming van de veiligheid van de primaire waterkering wordt geborgd.

In paragraaf 3.2.4 'Buitendijkse waterveiligheid' zijn de laatste twee alinea's als volgt aangepast:
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 overschrijden 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 toekomstige 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.

Paragraaf 3.3.1 Waterbeheerplan Zuiderzeeland 2016-2021 is als volgt aangepast:

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. Middels beleidsregels probeert het waterschap te sturen op welke initiatieven wel en niet mogelijk zijn en waar eventueel maatwerk kan worden toegepast. 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 werkt tevens mee aan het integreren van dijkversterking in het project, waardoor er golfbrekers worden aangelegd als onderdeel van primaire waterkering. Het eigendom en het toekomstig beheer en onderhoud van de golfbrekers ligt bij de provincie. Dit is vastgelegd in een overeenkomst tussen de provincie en het waterschap.

In paragraaf 3.3.2 'Keur waterschap Zuiderzeeland 2017' is de derde alinea als volgt aangepast:

De reglementaire bevoegdheid van de waterschappen om bij Keur regels te stellen, blijft bestaan. Zo zijn in de Keur handelingen in, op, boven, over of onder waterstaatswerken, beschermingszones en/of beschermd buitendijks gebied opgenomen die vergunningsplichtig zijn.

Paragraaf 3.3.3 'De legger' is als volgt aangepast:

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 eigenaar van is en wie waar verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud. Tot slot bevat de legger zones (zoneringen) voor toekomstige ontwikkelingen en bescherming van het watersysteem.

De wijzigingen aan de primaire kering als gevolg van de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland worden in de legger primaire keringen verwerkt, waarna de gewijzigde legger wordt vastgesteld.

In paragraaf 3.3.4 'Beleid bouwen nabij primaire waterkeringen (Waterschap Zuiderzeeland)' is de eerste alinea als volgt aangepast:

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, een waterkering die het IJsselmeer- en Markermeerwater rechtstreeks keert. In de keur en legger zijn beschermingszones opgenomen.

In paragraaf 4.4 '(Ruimtelijke) uitgangspunten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' is onder het kopje 'uitgangspunten' punt 8 als volgt aangepast:

8. de dijk wordt niet aangepast en behoudt zijn huidige hoogte. Doordat de golfbreker deel uit gaat maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, telt het oppervlak van de golfbreker niet mee in de Barro ruimte. De golfbreker moet voldoen aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie).

In paragraaf 5.6 'Water' is onder 5.6.2 'Onderzoek' de tweede alinea onder het kopje 'oppervlaktewater' als volgt aangepast:

Het IJsselmeer heeft een zomerpeil, dat fluctueert binnen een bandbreedte van NAP -0,10 m en NAP -0,30 m, en een winterpeil met een bandbreedte voor het winterstreefpeil van NAP -0,40 m tot NAP -0,05 m (zie peilbesluit IJsselmeergebied).

In paragraaf 5.6 'Water' is onder 5.6.2 'Onderzoek' het kopje 'waterkwaliteit binnendijs' aangepast in: Het kopje 'waterkwaliteit buitendijs'

In paragraaf 5.6 'Water' is onder 5.6.2 'Onderzoek' de tekst onder het kopje 'Baggerwerkzaamheden' aangepast in:

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. In het geohydrologische rapport zijn alleen de L- en U-variant getoetst. De definitieve beoordeling van de binnendijkse geohydrologische effecten vindt plaats in de procedure om een ontgrondingsvergunning. In het kader van de ontgrondingsvergunning zal de definitieve variant getoetst moeten worden. Het waterschap adviseert Rijkswaterstaat in dit kader over de binnendijkse geohydrologische gevolgen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 12.

In paragraaf 5.11.2.1 'Verkeersafwikkeling' is de tekst onder het kopje 'Autonoom plus MSNF en Port of Urk 2031' als volgt aangepast:

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. De mogelijke aansluiting van de MSNF direct op de Domineesweg is na de vaststelling van het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein uit voorliggend inpassingsplan geschrapt. Uitgangspunt is dat de MSNF via het bedrijventerrein Port of Urk aansluit op de Domineesweg.

De maximale intensiteit van de provinciale weg N352; Domineesweg, is door de provincie Flevoland in haar verkeersbeleid bepaald op 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit zal in de toekomst overschreden worden, mede als gevolg van ontwikkeling van Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein, de autonome groei van Urk, de ontwikkeling van de Zeeheldenwijk door de gemeente Urk en de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Derhalve dient er een robuuste oplossing te komen voor de toename van de verkeersintensiteit op de Domineesweg en mede daarmee de bereikbaarheid van Urk. Deze oplossing zal vorm krijgen in een randweg om Urk. Hiertoe is onderzoek uitgevoerd naar de gewenste uitvoering van de randweg. De gemeenten Urk en Noordoostpolder en de provincie Flevoland erkennen allen de noodzaak van een randweg en de uitkomsten van het onderzoek. Om er zeker van te zijn dat de randweg daadwerkelijk aangelegd zal worden, sluiten de gemeenten Urk en Noordoostpolder tezamen met de provincie Flevoland een bestuursovereenkomst waarin alle relevante afspraken worden vastgelegd om te komen tot de robuuste oplossing in de vorm van een randweg.

De verkenningsstudie naar de ontsluitingsweg is afgerond en is vastgesteld door Gedeputeerde Staten en het college van burgemeester en wethouders van Urk en is voor kennisgeving aangenomen door het college van burgemeester en wethouders van Noordoostpolder. De studie geeft weer dat een ontsluitingsweg tussen A6 en Staartweg komende jaren voor een betere, evenwichtiger en robuustere ontsluiting van Urk en het zuidwestelijk deel van de Noordoostpolder zorgt en dat hiermee knelpunten ten gevolge van de komende ontwikkelingen (Haven, bedrijventerrein Poort of Urk, Zeeheldenwijk) op de Domineesweg en Urk komende jaren (tot 2040) worden opgelost. De bedoeling is dat de ondertekening van de bestuursovereenkomst plaatsvindt vóór vaststelling van voorliggend Provinciaal inpassingsplan Maritieme servicehaven door PS op 30 juni 2021. Volgens de BOK zou de ontsluitingsweg er tegen 2026 (intentie) moeten liggen. Onderdeel van de planstudie is dat er ook gekeken wordt naar maatregelen op de Domineesweg om de intensiteitsgroei op de Domineesweg in de fase tot realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken.

In paragraaf 5.11.2.2 'Verkeersveiligheid' is de laatste alinea onder kopje toekomstige situatie als volgt aangepast:

Zoals in de vorige paragraaf reeds is aangegeven is de mogelijke aansluiting van de MSNF direct op de Domineesweg na de vaststelling van het bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijs bedrijventerrein uit voorliggend inpassingsplan geschrapt. Uitgangspunt is dat de MSNF via het bedrijventerrein Port of Urk aansluit op de Domineesweg.

In paragraaf 6.5.2 'Bestemmingen' is een toelichting op artikel 3 uit de planregels toegevoegd, die als volgt luidt:

Artikel 3 Agrarisch

De gronden met de aanduiding 'geluidzone - industrie' die zijn gelegen op gronden van gemeente Noordoostpolder liggen in de beheersverordening Landelijk gebied. Voor zover deze gronden zijn bestemd als Agrarisch gebied is de bestemming inhoudelijk één op één overgenomen uit de beheersverordening.

In paragraaf 6.5.3 'Algemene regels' is een toelichting op artikel 18 uit de planregels toegevoegd, die als volgt luidt:

Artikel 18 Overige regels

In dit artikel is een voorrangregeling opgenomen met betrekking tot de dubbelbestemmingen.

Paragraaf 7.1.2. is als volgt aangepast:

Zienswijzen

Het Inpassingsplan met bijbehorende stukken heeft als ontwerpplan vanaf 12 maart 2021 gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij een ieder een zienswijze kon indienen tegen het plan. Tegelijkertijd met het ontwerp inpassingsplan is ook het MER ter inzage gelegd. Er zijn drie zienswijzen ontvangen, die in de Nota van Beantwoording zienswijzen van een antwoord zijn voorzien. De zienswijzen hebben geleid tot wijziging van het ontwerp PIP. De wijzigingen zijn beschreven in de Nota van Beantwoording zienswijzen, die als bijlage is bijgevoegd.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 8: Passende Beoordeling Stikstofdepositie:

De Passende Beoordeling Stikstofdepositie is naar aanleiding van de zienswijze van de IJsselmeervereniging en het advies van de Commissie MER aangepast (zie bijlage F2)

Bijlage 10: Effectbeoordeling vleermuizen:

In het rapport Effectbeoordeling vleermuizen havenontwikkeling MSNF, Urk (Ecogroen) is in de soorttekst over Meervleermuizen in hoofdstuk 3 nu vermeld, dat in 2020 een kolonie meervleermuizen is ontdekt in de bebouwde kom van Urk (aan de Munnikplaat). In eerdere versies van het rapport stond dat de meervleermuizen rond Urk vermoedelijk van het oude land kwamen, bijvoorbeeld uit Kuinre. Dat blijkt dus niet zo te zijn. Dit volgt uit het rapport van Regelink met de melding van de gevonden kolonieplaats. Het heeft voor de effectbeoordelingen geen gevolgen. De effectbeoordeling is hierop aangepast en het rapport van Regelink is als bijlage aan de effectbeoordeling toegevoegd.

Bijlage 12: Geohydrologie:

In het geohydrologisch onderzoek wordt gesproken over de IJsselmeerdijk, maar dit moet zijn Zuidermeerdijk. Figuur 2-14 en tekst spreekt over de regionale waterkeringen, dit moet zijn primaire waterkeringen. Dit is aangepast als volgt: 'Langs een deel van de Noordoostpolder ligt een primaire waterkering. Ter hoogte van voorliggend project ligt de Zuidermeerdijk. In figuur 2-14 is een uitsnede van de Legger primaire waterkeringen van Waterschap Zuiderzeeland weergegeven. De werkzaamheden mogen geen negatief effect hebben op de stabiliteit van de waterkering.'

Bijlage 24: Ontheffing Barro:

In bijlage 24 was de aanvraag om ontheffing Barro opgenomen. Deze is 4 mei 2021 verleend en vervangt de aanvraag.

Bijlage 27: Nota van Beantwoording zienswijzen

Deze Nota van Beantwoording wordt als bijlage 27 toegevoegd aan de PIP.

Regels

Artikel 3: Agrarisch

Dit artikel is toegevoegd en luidt als volgt:

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart als 'Agrarisch' aangewezen gronden, zijn bestemd voor:

- a. agrarische bedrijvigheid in de vorm van een grondgebonden agrarisch bedrijf;*
- b. instandhouding van het aanwezige cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatroon;*
- c. extensieve openluchtrecreatie, zoals kavelpaden;*
- d. sloten en andere watergangen.*

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerkengelden de volgende regels:

- a. er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd. Hieronder zijn niet begrepen bouwwerken voor mestopslag, sleufsilo's en andere silo's en boogkassen;*
- b. de bouwhoogte van erf- en terrein afscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 meter;*
- c. de bouwhoogte van hagelnetten mag niet meer bedragen dan 4,5 meter;*
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijn mag niet meer bedragen dan 1,5 meter.*

3.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:
 - 1. het ophogen van gronden ten behoeve van het gebruik van gronden voor permanente bollenteelt.**

Vernummerd:

Alle artikelen vanaf artikel 3 'Bedrijventerrein' zijn door het toevoegen van artikel 3 doorgenummerd. Het is nu bijvoorbeeld artikel 4 Bedrijventerrein.

Lid 4.7.3 Toetscriteria

Dit lid is aangepast en luidt als volgt:

4.7.3 Toetsingscriteria

- a. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 4.7.1 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 4.7.1 onder a tot en met e kan slechts worden verleend, indien:
 - 1. 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.*
 - 2. hiervoor vooraf schriftelijk positief advies is ingewonnen bij de bevoegde waterbeheerder, danwel een watervergunning is verleend.**

Lid 5.2 Bouwregels

Dit lid is als volgt aangepast:

5.2.1 Gebouwen

Op deze gronden zijn uitsluitend gebouwen voor nutsvoorzieningen toegestaan;

Voor het bouwen van gebouwen voor nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 3,00 m;
- b. de inhoud van gebouwen bedraagt ten hoogste 90 m³.

Lid 6.1 Bestemmingsomschrijving

Dit lid is als volgt aangepast

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maximaal één hoofdontsluitingsweg ten behoeve van de maritieme servicehaven zoals bestemd op de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' in dit plan;
 - b. voet- en fietspaden;
 - c. verkeers- en parkeervoorzieningen
 - d. groenvoorzieningen;
 - e. water;
 - f. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
 - g. straatmeubilair;
 - h. nutsvoorzieningen;
- met de daarbijbehorende:*
- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstobjecten en kunstwerken;

6.2 Bouwregels

Dit lid is al volgt aangepast:

6.2.1 Gebouwen voor nutsvoorzieningen

Voor het bouwen van gebouwen voor nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 3,00 m;
- b. de inhoud van gebouwen bedraagt ten hoogste 90 m³.

Lid 7.3 Nadere eisen

Dit lid is aangepast en luidt als volgt:

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;
- e. de duurzaamheid
- f.

Lid 7.5.3 Toetscriteria

Dit lid is aangepast en luidt als volgt:

7.5.3 Toetsingscriteria

- a. de omgevingsvergunning voor het bepaalde in lid 7.5.1 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 7.5.3 onder a tot en met e kan slechts worden verleend, indien:
 - 1. 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.
 - 2. hiervoor vooraf schriftelijk positief advies is ingewonnen bij de bevoegde waterbeheerder, danwel een watervergunning is verleend.

Artikel 11 Waterstaat – Waterkering

Lid 11.1 onder a is aangepast en luidt als volgt:

11.1 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 en de daarbij behorende voorzieningen, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is.*

Artikel 18 Overige regels is toegevoegd en luidt als volgt

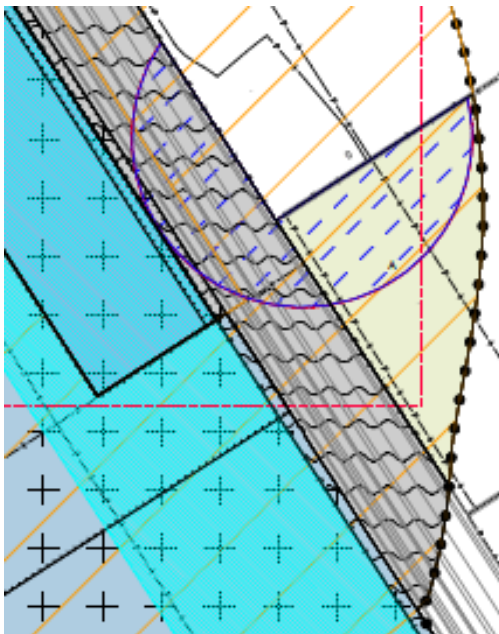
18.1 Voorrangsregels

- a. *In het geval van strijdigheid van belangen tussen een bestemming en een dubbelbestemming, gaat het belang van de dubbelbestemming voor.*
- b. *Ten aanzien van de onderlinge relatie tussen de dubbelbestemmingen geldt dat de dubbelbestemming gericht op de inrichting, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering en waterstaatkundige werken en de daarbij behorende voorzieningen voorgaat boven dubbelbestemmingen gericht op de bescherming en veiligstelling van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. In concreto wordt in afnemende mate prioriteit verleend aan de dubbelbestemming:*
 1. *Waterstaat - Waterkering;*
 2. *Waarde – Archeologie 5; Waarde – Archeologie 7 en Waarde – Archeologie 8.*

Verbeelding

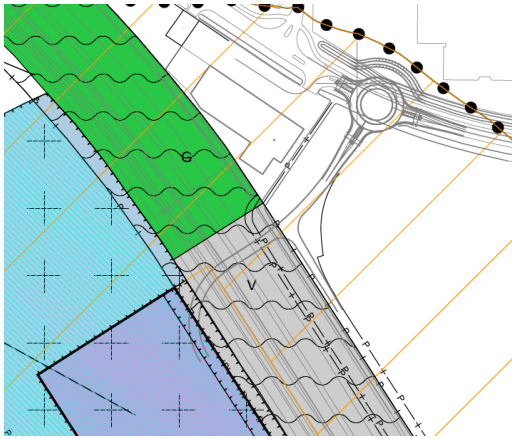
Verbeelding is aan de zuidoostkant aangepast:

De verbeelding is aan de zuidoostkant aangepast. De bestemming Agrarisch is toegevoegd net als de bestemmingen Verkeer en Waterstaat – Waterkering en de aanduiding veiligheidszone – windturbine. De verbeelding ziet er nu als volgt uit:



De bestemming Verkeer waarmee de noordelijke ontsluiting van de MSNF op de Domineesweg was geregeld is verwijderd:

De verbeelding ziet er nu als volgt uit:



Deel F Bijlagen

F1 Ingediende zienswijzen

provincie Flevoland
t.a.v. afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Onderwerp

Zienswijze ontwerp PIP MSNF
Uw kenmerk Ons kenmerk

018421580

Bijlage

-
Inlichtingen

R&B

Datum

20 APR 2021
Doorkiesnummer

0527689868

Geachte heer/mevrouw,

Vanaf 12 maart 2021 ligt het ontwerp inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (hierna: ontwerp inpassingsplan MSNF) met bijbehorende milieueffectrapport ter inzage. Middels dit inpassingsplan zal de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland op Urk planologisch mogelijk worden gemaakt. Een ontwikkeling waar wij als gemeente Urk zeer content mee zijn.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen zienswijzen kenbaar worden gemaakt. Na bestudering van het ontwerp inpassingsplan MSNF willen wij graag van deze gelegenheid gebruik maken.

Provinciaal Inpassingsplan

Ontsluiting MSNF

In het oog springt onmiddellijk de wijze waarop de provincie wenst te voorzien in de ontsluiting en verkeersafwikkeling van de MSNF. In het provinciaal inpassingsplan (hierna PIP) is toch weer een (brede) bestemming 'Verkeer' opgenomen aan de oostzijde van het plangebied en over de bestemming 'Bedrijventerrein' in het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. De bestemming 'Verkeer' snoept mede door haar omvang een aanzienlijk deel van de bestemming 'Bedrijventerrein' in het bestemmingsplan Port of Urk Binnendijks bedrijventerrein af en daarmee circa 0,6 hectare van de uitgeefbare gronden van de gemeente Urk. Omdat het ter plaatse een integrale herziening betreft, vervalt bij vaststelling van het PIP ter plaatse het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Nu u een ontwerp PIP ter visie heeft gelegd, is de gemeenteraad van Urk op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro niet meer bevoegd ter plaatse een bestemmingsplan vast te stellen tot tien jaren na vaststelling van het PIP met als gevolg dat de betreffende gronden de komende tien jaren niet meer uitgegeven kunnen worden als bedrijventerrein.

Wij verzoeken u dan ook de bestemming 'Verkeer' tussen de waterkering en de Domineesweg te laten vervallen. Temeer omdat reeds op 18 februari 2021 het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein is vastgesteld, waarmee de ontsluiting van de MSNF reeds is verzekerd.

Eveneens valt op te merken dat bijna de gehele waterkering is bestemd als 'Verkeer'. Met een breedte van bijna 90 meter zou dat de suggestie kunnen wekken dat er een hele brede weg aangelegd kan worden. De planregeling lezende mogen er binnen de bestemming 'Verkeer' echter helemaal geen wegen gerealiseerd worden of mag er althans maar één ontsluitingsweg worden gerealiseerd. De planregeling in artikel 5.1 onder a is hieromtrent onduidelijk. Wordt hier bedoeld met 'de gronden met de bestemming

'Bedrijventerrein' de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein' binnen dit PIP of de onderliggende bestemming 'Bedrijventerrein' in het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein?

Wij merken eveneens op dat onder artikel 5.1 (fiets- en voet)paden niet zijn toegestaan. Daarmee wordt het bestaande fietspad aan de buitenzijde van de waterkering onder het overgangsrecht gebracht. Dit acht de gemeente Urk niet wenselijk. Daarnaast zouden wij graag de mogelijkheid behouden op of aan de binnenzijde van de waterkering in de toekomst nog een (fiets- of voet)pad mogelijk te maken. Wij verzoeken u dan ook om (fiets- en voet)paden toe te voegen aan de bestemmingsomschrijving in artikel 5.1.

De gemeente Urk vraagt zich af of ter plaatse een bestemming 'Verkeer' wel geschikt is. Is bijvoorbeeld een bestemming 'Agrarisch' met een beperkte mogelijkheid tot het aanleggen van wegen en (fiets- en voet)paden niet geschikter? Het hoofdgebruik is en blijft immers agrarisch.

In paragraaf 5.11 Verkeer in de toelichting wordt opgemerkt dat een capaciteit van 12.000 mvt/u op de Domineesweg niet meer te handhaven is. Er worden twee oplossingen geboden: de oostelijke randweg en een rotonde bij de door de provincie opnieuw geïntroduceerde ontsluiting op de Domineesweg. Het realiseren van een ontsluiting met rotonde ter plaatse is allerm minst zeker en kan derhalve niet opgenomen worden als mitigerende maatregel. Derhalve hebben wij u hiervoor verzocht de bestemming 'Verkeer' tussen de waterkering en de Domineesweg te laten vervallen.

De oostelijke randweg kan gerealiseerd worden op basis van de gemaakte afspraken welke wij met u en de gemeente Noordoostpolder maken in een bestuursovereenkomst. Wij zien graag dat de passage aangaande de oostelijke randweg in lijn wordt gebracht met de toelichting in het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Zie hiervoor paragraaf 5.4 in de toelichting op het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein.

Plangrens

De plangrens van het PIP volgt gedeeltelijk de grens van de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Deze gebiedsaanduiding is voor zover gelegen ter plaatse van Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein ruim 11 meter ruimer dan de geluidzone die de gemeente Urk heeft ontvangen van de provincie ten behoeve van het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein en ligt derhalve verder over het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein dan eerder door u gecommuniceerd. Wij ontvangen hierover graag duidelijkheid van u.

Archeologie

Het valt ons op dat ter plaatse van de waterkering de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 8' ontbreekt. Ter plaatse geldt immers een lage/middelhoge archeologische verwachtingswaarde die eveneens beschermingswaardig is. Wij verzoeken u derhalve ter plaatse van de waterkering de 'Waarde – Archeologie 8' op te nemen.

Algemene opmerkingen planregels

Over de planregels hebben wij nog een drietal opmerkingen/verzoeken:

1. In artikel 3.2.1 onder e worden golfbrekers genoemd, deze zijn echter niet toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving onder artikel 3.1. Om een goede definitie te waarborgen raden wij aan om dit alsnog te doen.
2. Wij willen u verzoeken om de term zijbassin genoemd in artikel 3.2.3 onder a te definiëren in de begripsbepalingen.
3. In artikel 4.2.1 onder b en in artikel 5.2 zijn grotere nutsvoorzieningen toegestaan dan binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' in het PIP en groter dan gebruikelijk is in de bestemmingsplannen van de gemeente Urk, waaronder ook het aangrenzende bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Wij verzoeken u de omvang van nutsvoorzieningen binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' gelijk te trekken aan de omvang van de nutsvoorzieningen in de bestemming 'Bedrijventerrein' zijnde maximaal 3 meter hoog en een maximale inhoud van 90 m³.

Nota van beantwoording overlegreacties PIP en MER

In de Nota van beantwoording overlegreacties PIP en MER (hierna Nota) waarin u onder meer onze overlegreactie op het PIP beantwoordt valt ons een drietal dingen op:

1. Bij de beantwoording over landschap in artikel 3.3 staat beschreven "De procedures voor het binnendijkse bedrijventerrein en de servicehaven lopen tegelijkertijd. De wijziging van het landschap door het binnendijkse bedrijventerrein is dus nog niet zeker." Dit is niet meer correct, nu reeds op 18 februari 2021 het bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijsk bedrijventerrein is vastgesteld.
2. In paragraaf 2.1 'Huidige situatie plangebied en omgeving' in de toelichting staat helaas nog steeds dat Zwolsehoek nog in ontwikkeling is, dit is niet meer het geval. In de Nota is aangegeven dat dit wordt aangepast.
3. Wij hebben u verzocht om aan de nadere eisen ook het aspect duurzaamheid toe te voegen. Dit heeft u gedaan bij alle bestemmingen, met uitzondering van de bestemming 'Water'. Wij verzoeken u dan ook aan artikel 6.3 alsnog een lid e toe te voegen, zijnde: e. duurzaamheid.

Milieueffectrapport

Over het Milieueffectrapport hebben wij geen opmerkingen meer.

Wij vertrouwen erop dat u de voorgaande op- en aanmerkingen zult overnemen zodat wij verder kunnen werken aan de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van deze unieke provincie. Wij wensen u veel succes met de verder procedure. Daarbij merken wij op dat wij van harte bereid zijn om deze zienswijze nader toe te lichten middels een (ambtelijk) overleg waarbij wij graag met u in gesprek gaan.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Urk,

secretaris,

burgemeester,

Kopie aan:

Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad
info@flevoland.nl

Datum: dinsdag 20 april 2021

Betreft: Zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland' en het bijbehorende Milieueffectrapport

Geacht college,

Op 9 maart 2021 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland ingestemd met de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland', het bijbehorende Milieueffectrapport en ontwerp-vaststellingsbesluit. Met deze brief dienen wij een zienswijze in op het ontwerp PIP en de MER en adviseren wij u beiden aan te passen.

Achtergrond zienswijze

Sinds enige jaren ontwikkelen SwifterwinT b.v. en Vattenfall samen een windpark ten zuiden van Urk (Windplanblauw) dat in potentie geraakt wordt door c.q. een potentiële wisselwerking heeft met het initiatief voor de MSNF.

De locatie van het windpark is één van de concentratiegebieden voor windenergie van de Provincie Flevoland. De ontwikkeling is een invulling van de nationale, provinciale en gemeentelijke doelstelling om windenergieproductie op land te vergroten. Daarom vormen de volgende beleidsstukken de voornaamste kaders voor deze ontwikkeling:

- Structuurvisie Windenergie op Land (2014);
- Regioplan Windenergie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland (2016);
- Beeldkwaliteitsplan Windenergie Dronten & Lelystad (2017).

In 2016 is door het Rijk een MER uitgevoerd over de mogelijkheden voor windenergie in het gebied. Op basis hiervan zijn bestuurlijke uitgangspunten met provincie en gemeente opgesteld voor de invulling van het gebied.

Op 6 november 2019 zijn de belangrijkste vergunningen en het Rijksinpassingsplan van Windplanblauw onherroepelijk geworden.

Zienswijze

Het plangebied voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is geprojecteerd nabij het plangebied van windpark Windplanblauw.

In de reactie die is ingediend op 19 juni 2020 op het NRD van de MSNF verzocht Windplanblauw u kort samengevat om de volgende zaken te betrekken in het MER:



De Maalstroom 2, 8255 RN Swifterbant





- Windplanblauw en de in het Rijksinpassingsplan vastgelegde ligging daarvan mee te nemen als autonome ontwikkeling.
- In de effectbeoordeling van het MER aan te tonen dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft en aanvaar-/aandrijfkansen acceptabel zijn.

Na het bestuderen van het ontwerp inpassingsplan en MER concludeert Windplanblauw dat in de effectbeoordeling van het MER onvoldoende aandacht besteed is aan Windplanblauw als autonome ontwikkeling en de waarborging van de nautische veiligheid.

Een toename in de scheepvaartbewegingen door de komst van de haven wordt in het ontwerp inpassingsplan wél genoemd. Echter, hoe deze eventuele toename zich zal verhouden ten opzichte van de nautische veiligheid in relatie met het windpark is niet onderzocht of wordt niet benoemd. Dit wil Windplanblauw graag inzichtelijk hebben. Eén van de vaarroutes naar de servicehaven loopt namelijk door het windpark.

Daarnaast is Windplanblauw niet beschouwd in de cumulatieve geluidstoets danwel beschouwd in de ecologische cumulatietoets. Windplanblauw ziet graag dat haar effecten meegenomen worden in de beschouwing op geluid en ecologie.

Met vriendelijke groet,

Stephan de Clerck
Directeur Operations SwifterwinT op Land BV





Provinciale Staten van Flevoland
p/a Provincie Flevoland
afdeling Gebiedsprogramma's en Europa
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
22 APR. 2021

20210421

Onderwerp
Zienswijze ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF II)

Geachte leden van Provinciale Staten,

De IJsselmeervereniging dient hierbij een zienswijze in naar aanleiding van het ontwerp voor het inpassingsplan voor de MSNF II, zoals die van 12 maart tot en met 22 april 2021 ter inzage is gelegd.

De IJsselmeervereniging is van mening, dat MSNF II een te grote aanslag doet op het landschap en de natuur van het IJsselmeer en IJsselmeergebied. Zij adviseert u om dit plan niet vast te stellen en op zoek te gaan naar oplossingen voor de werkgelegenheid van Urk die een minder grote aanslag doen op de natuur en het landschap. De IJsselmeervereniging ligt dit hierna toe.

1. Algemeen

Door de aanleg van deze haven wordt een lange kade van maximaal 1500 m gerealiseerd langs de zuidelijke oever van de Noordoostpolder met dammen ten behoeve van een haven en vaargeulen daarnaartoe.

De IJsselmeervereniging vindt, dat het probleem dat zou moeten worden opgelost – eventueel gebrek aan ruimte in de huidige werkhaven van Urk – niet opweegt tegen de aantasting van en beslaglegging op het IJsselmeer. Door de te verwachten bebouwing zal – na de enorme aantasting van het gebied door de aanleg van de windparken – opnieuw een aanslag gedaan worden op de openheid, rust en weidsheid.

Zij vragen zich af, of er afdoende is gekeken naar alternatieven voor dit plan, bijvoorbeeld een combinatie met andere initiatieven en havens, zoals de haven en het industrieterrein ten noorden van Lelystad (Flevokust) of Kampen.

De realisatie van de voorgestelde haven doet ook een aanslag op de herkenbaarheid van het oorspronkelijke eiland Urk in relatie tot de inmiddels omringende polder.

2. Klimaat en nieuwe ontwikkelingen

Uit een gesprek met de gedeputeerde had de IJsselmeervereniging de indruk overgehouden, dat in het nieuwe ontwerp voor de Servicehaven rekening gehouden zou worden met de eisen die de klimaatverandering stelt, zoals minimalisatie van de uitstoot van CO2 en verwant broeikasstoffen. Helaas moeten we nu constateren, dat in dit ontwerp

daar niet of nauwelijks rekening mee is gehouden. Noch in het ontwerp, noch in de voorschriften voor de realisatie van de bebouwing of voor het latere gebruik is iets terug te vinden ten aanzien van het verminderen van de uitstoot van CO₂ en dergelijke. De IJsselmeervereniging adviseert uw Staten om bij de vaststelling van dit plan daar maatregelen en voorschriften aan toe te voegen die er voor zorgen, dat de aanleg van de haven, de realisatie van de bebouwing en het gebruik geen nieuwe bronnen van CO₂-uitstoot veroorzaken.

In de toelichting bij het plan (blz. 27 e.v.) wordt verwezen naar de Nationale Waterplannen voor de periodes 2009-2015 en 2016-2021. Inmiddels is eind maart het ontwerp voor het Nationaal Waterprogramma 2022—2027 gepubliceerd. Het is gewenst om bij de vaststelling van het plan rekening te houden met dit programma.

In het ontwerp mist de IJsselmeervereniging enige notie, dat we inmiddels al ruim een jaar te maken hebben met een pandemie van ongekende omvang. De maatschappelijke en economische gevolgen zijn en blijven groot. In dit kader verdient de aanleg van deze servicehavens heroverweging.

3. **Natuur**

In tegenstelling tot hetgeen op verschillende plaatsen in de stukken vermeld is, maakt het IJsselmeer wel deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Door er van uit te gaan, dat het IJsselmeer geen onderdeel is van het NNN heeft de toetsing ook niet plaatsgevonden.

Mogelijke significante effecten op vogelsoorten zijn – ondanks de uitgebreide passende beoordeling – nog niet uitgesloten. Ten aanzien van vogelsoorten met een staat van instandhouding beneden het instandhoudingsdoel en vooral als daarnaast de trend ook negatief is en er een verbeter of uitbreidingsdoel geldt, kunnen zeer kleine effecten mogelijk al tot significantie leiden. Bijvoorbeeld bij de fuut, de zaagbekken, kuifeend, wilde eend en dwergmeeuw. Bovendien is de cumulatie met andere plannen en projecten niet altijd juist uitgevoerd. De 'resteffecten' van die andere plannen en projecten, zoals Windpark Fryslân, Windpark Blauw, Port of Urk, dienen als effecten van dit plan meegenomen te worden.

Ook bij de stikstofemissie is geen rekening gehouden met de effecten van andere plannen en projecten. Zo zal de bouwfase van Windpark Blauw overlappen met de realisatie van de haven. De drie fases, aanleg, bouw en gebruik, van het project zij geïsoleerd beschouwd, terwijl in het plan overlap tussen deze fases niet is uitgesloten. Bovendien leidt voor zwaar overbelast habitat iedere – ook al is het een kleine – toename van de depositie tot een verdere verslechtering.

Voor de vliegroute van vleermuizen worden weliswaar een scherm van 4 meter hoogte verplicht gesteld en beperkingen gesteld ten aanzien van de verlichting bij de bestemming verkeer. Er missen echter beperkingen ten aanzien van de verlichting op het bedrijventerrein, zodat onvoldoende gewaarborgd is, dat er geen te grote negatieve effecten zijn op vleermuizen.

Het NOVI is inmiddels in werking getreden per september 2020, zodat het SVIR niet meer van toepassing is.

4. **Hoogte en geleiding bebouwing**

Het plan staat een hoogte voor gebouwen toe van 24 m boven het peil (artikel 3.2.1) van het industrieterrein met – in artikel 15 – een afwijkingsmogelijkheid van 10%. Dit peil zal ruim 2 m boven het waterpeil van het IJsselmeer liggen. Dit betekent, dat de bebouwing bijna 30 m boven het wateroppervlak zal liggen. Een bouwhoogte die op grond van artikel 3.3. ook nog eens verhoogd kan worden tot 30 m. Daarnaast kunnen kranen (45 m), tanks en silo's (35 m), palen en masten (30 m) veel hoger zijn. Deze hoogte van de bebouwing detoneert met de omgeving. Ook kan er een scheepslift van 45 m hoogte worden

gerealiseerd. Zowel ten opzichte van de dijk, die ter plekke een hoogte heeft van ongeveer 4 m boven het water als ten opzichte van de nabije eiland Urk. Landschappelijk is dat een veel te grote aantasting.

De IJsselmeervereniging waardeert de poging om enige geleding aan te brengen in het plan door in de regels, dat een bouwperceel maximaal 200 m breedte mag hebben (artikel 3.5, onder d.). Echter, dit is onvoldoende om de massaliteit van het complex te mitigeren, zeker nu in artikel 3.6 hiervan afgeweken kan worden en de ruimte tussen de bebouwing van 7,5 per bouwperceel ook nog eens verminderd kan worden (zelfs tot nul meter op grond van artikel 3.3). En als de kade zo kort en zo diep mogelijk wordt gebouwd, namelijk een diepte van 135 m en een kadelengte van ruim 800 m zoals volgens het plan mogelijk is, kunnen zelfs bij toepassing van die 200 m slechts vier bouwblokken ontstaan.

5. Drijvende bebouwing

In het plan is 3 ha toegevoegd voor drijvende bebouwing. De wijze waarop dit ingepast zal worden in het Barro – waarvoor een aanvraag bij de stukken is gevoegd – gaat de ontheffingsmogelijkheid van de minister te buiten omdat ha zullen worden ingezet van een verafgelegen gemeente. De bepalingen over de drijvende bebouwing (artikel 6.2) lijken tegenstrijdig omdat enerzijds gebouwen worden verboden en anderzijds worden toegelaten. Onduidelijk is of de bepalingen van artikel 6.2.2 over scheepslift, dokken en steigers cumulatief bedoeld zijn. Deze aanvullende bebouwing op of in het water vergroot nog eens de negatieve effecten op het landschap.

6. Bevoegdheden

Het afgeven van omgevingsvergunningen laat de provincie over aan de gemeenten. Op zich kan dat terecht zijn, ware het niet, dat het plan gelegen is binnen drie gemeenten, namelijk Urk, Dronten en Noordoostpolder. Er is niet voorzien in een bepaling in het plan, dat ervoor zorgt, dat die drie gemeenten de omgevingsvergunningen op elkaar afstemmen. Zonder die afstemming dreigt het gevaar, dat de omgevingsvergunningen afgegeven door de verschillende gemeenten in zijn totaliteit binnen het plan een rommelig geheel zullen veroorzaken.

Terzijde wordt opgemerkt, dat in figuur 1.2 op bladzijde 12 van de toelichting de gemeentegrenzen niet correct zijn weergegeven, doordat die grenzen in de bestemming water niet zijn doorgetrokken.

Hoogachtend, namens de IJsselmeervereniging,



Auke Wouda
penningmeester



IJsselmeervereniging

Jachthavenstraat 24

8603 CJ SNEEK

www.ijsselmeervereniging.nl

R AANGETEKENDE BRIEF NL

NL Frankering betaald €9.05

21 gr.

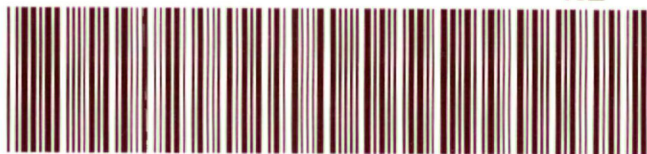
166199

21-04-2021 16:41

D

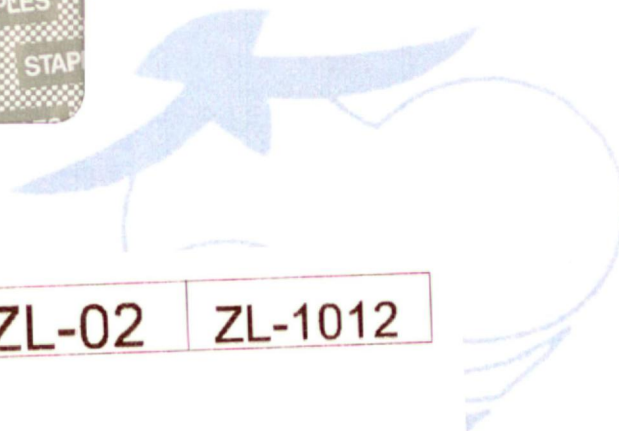
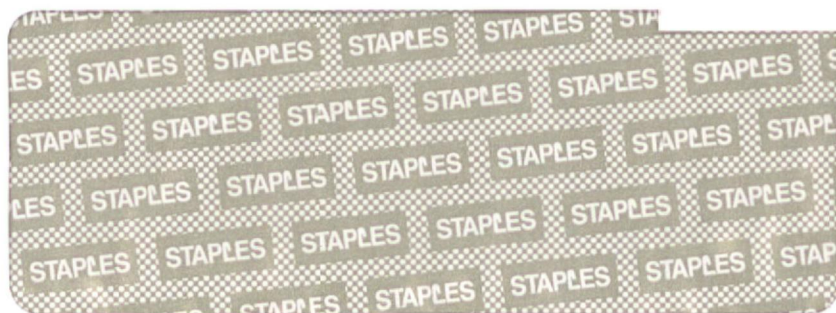
PostNL

NL



3SRPKS564708444

8200AB 55



	ZL-02	ZL-1012
--	--------------	----------------

Postbus 55 8200AB

Naam: PROVINCIE FLEVOLAND

Adres: VISARENDDREEF 1, 8232PH LELYSTAD



F2 Beantwoording zienswijze IJsselmeervereniging en advies Commissie m.e.r. ten aanzien van Stikstof

Notitie

Onderwerp: Reactie op toetsingsadvies Commissie MER en zienswijze IJsselmeervereniging passende beoordeling
stikstofdepositie MSNF
Projectnummer: 369579
Referentienummer: SWNL0276738
Datum: 12-05-2021

1 Reactie toetsingsadvies Commissie MER

1.1 Het toetsingsadvies stikstofdepositie

De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft op 26 april 2021 een toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland Toetsingsadvies. De commissie gaat daarin op drie punten in op stikstofdepositie: uitgangspunten, beoordeling van het effect van extra stikstofdepositie en cumulatie Port of Urk. De laatste twee punten gaan over de Passende Beoordeling Stikstofdepositie MSNF (Sweco, 4 december 2020, referentienummer: SWNL0269835). Hieronder volgt op deze punten een reactie.

1.2 Beoordeling van het effect van extra stikstofdepositie

De Commissie stelt dat een verwijzing naar een geringe hoeveelheid additionele depositie en naar onzekerheidsmarges niet volstaat voor zover habitattypen en leefgebieden van soorten (mede) door verzuring en vermesting in een zeer slechte staat verkeren.

Voorbeelden daarvan zijn:

- Veenmosrietlanden in de Wieden en Weerribben;
- Oude eikenbossen (habitattype H9190) op de Veluwe,
- Het leefgebied van de tapuit en de draaihal

Deze voorbeelden onderstrepen volgens de Commissie dat elke toename – hoe gering ook – in samenhang met alle andere bronnen, een risico kan vormen voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Ook kleine toenames kunnen daarom volgens de Commissie de natuurdoelen in beschermde natuurgebieden verder buiten bereik brengen, al dan niet in combinatie met alle andere stikstofbronnen. De verwijzing naar geringe hoeveelheden en onzekerheidsmarges is volgens de Commissie een onvoldoende onderbouwing van de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden is uitgesloten.

Reactie Sweco: Onze ecologen hebben een gebiedsspecifieke passende beoordeling uitgevoerd waarbij ze alle relevante kenmerken hebben afgewogen. Het gaat daarbij onder meer om: de totale stikstofdepositie van alle bronnen tezamen, de KDW, de (trends in) oppervlakte en kwaliteit, andere drukfactoren (zoals verdroging) en knelpunten en de instandhoudingsdoelstellingen. Na alles beschouwd te hebben, zijn de ecologen tot de conclusie gekomen dat zich in de Natura 2000-gebieden geen omstandigheden voordoen die maken dat de zeer geringe extra depositie door MSNF een vergrassende en/of andere verzurende of vermestende werking kan hebben dat een relevante invloed kan hebben op de kwaliteit van de habitattypen en het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Onze ecologen zijn ervaren in het uitvoeren van passende beoordelingen en goed geïnformeerd over het wetenschappelijke onderzoek naar effecten van stikstof in de bodem en vanuit atmosferische depositie.

Behalve op gebiedsspecifieke informatie uit de Natura 2000-beheerplannen, de gebiedsanalyses en de aanwijzingsbesluiten, hebben zij zich gebaseerd op resultaten van wetenschappelijk onderzoek (zie hoofdstuk 3 van de passende beoordeling). Op grond van al deze informatie konden zij voor alle habitattypen en soorten significante gevolgen met zekerheid uitsluiten. Uit het cumulatieonderzoek blijkt bovendien dat MSNF ook in combinatie met andere plannen en projecten geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. De conclusie is daarom dat MSNF de Natura 2000-doelen niet aantast.

Met de voorbeelden illustreert de commissie dat te veel stikstofdepositie een probleem kan zijn voor oppervlakte en kwaliteit van stikstofgevoelige habitattypen en daarmee de instandhoudingsdoelstellingen in de weg kan staan. Onze ecologen volgen het betoog van de Commissie dat stikstofdepositie een probleem vormt voor Oude Eikenbossen in de Veluwe, veenmosrietlanden in De Wieden en Weerribben. Zo zijn er meer voorbeelden bekend waarbij te hoge stikstofdepositie forse natuurschade veroorzaakt. Niet ter discussie staat dat de atmosferische depositie moet dalen voor de langdurige instandhouding van stikstofgevoelige habitats. Daarvoor is een stevig beleid nodig voor reductie van stikstofemissies en gebiedsgerichte aanpak, zoals voorgesteld door de Commissie Remkes. Projecten tegenhouden die enkele honderdsten van molen extra depositie veroorzaken lost dit probleem niet op. Uit het toetsingsadvies van de Commissie blijkt niet hoe de zeer geringe extra depositie (0,01-maximaal 0,02) effect kan hebben op oppervlakte of kwaliteit van de habitattypen en leefgebieden in de beoordeelde Natura 2000-gebieden. Er is geen wetenschappelijk bewijs dat dergelijke geringe hoeveelheden een effect zouden kunnen hebben. Uit de passende beoordeling blijkt dat voor de haalbaarheid van de instandhoudingsdoelstellingen 0,01 mol N/ha/jr meer of minder geen verschil maakt.

Vanwege het grote aantal te beoordelen instandhoudingsdoelstellingen is de beoordeling per habitatype/leefgebied van soorten beknopt gehouden in de passende beoordeling. Om te illustreren hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden, hebben we de beoordeling van de drie door de Commissie genoemde voorbeelden hieronder uitgeschreven.

Passende beoordeling veenmosrietlanden in De Wieden en Weerribben

H7140B – Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)

Beschrijving van het habitat

Het habitatype Overgangs- en trilvenen betreft soortenrijke veenbegroeiingen van betrekkelijk voedselarme tot matig voedselrijke omstandigheden.

De plantengemeenschappen van de overgangs- en trilvenen vormen ontwikkelingsstadia in de verlanding die begint in het open water van sloten, plassen en petgaten. In Nederland komen ze vooral voor in het laagveengebied. Verder kunnen overgangs- en trilvenen ook ontstaan in veenvormende systemen in de middenlopen van beekdalen, op de overgangen van de hogere (pleistocene) zandgronden naar laagveen en in zeekleilandschappen. Verzuring die door toenemende regenwaterinvloed aan de oppervlakte begint, is een natuurlijk proces in laagveensystemen. Daarbij wordt de vegetatiemat heel geleidelijk dikker en eenvormiger en gaan trilvenen (H7140A) over in veenmosrietland (H7140B) of vochtige heiden (H4010B). Het subtype H7140B betreft veenmosrietlanden. Dit subtype ontwikkelt zich middels verdere stabilisering van de veenlaag. Kenmerkend is een gesloten moslaag met dominantie van veenmossoorten, een varenrijke kruidlaag en een ijle rietlaag (Natura 2000-profielendocument).

Ecologische vereisten van het habitat

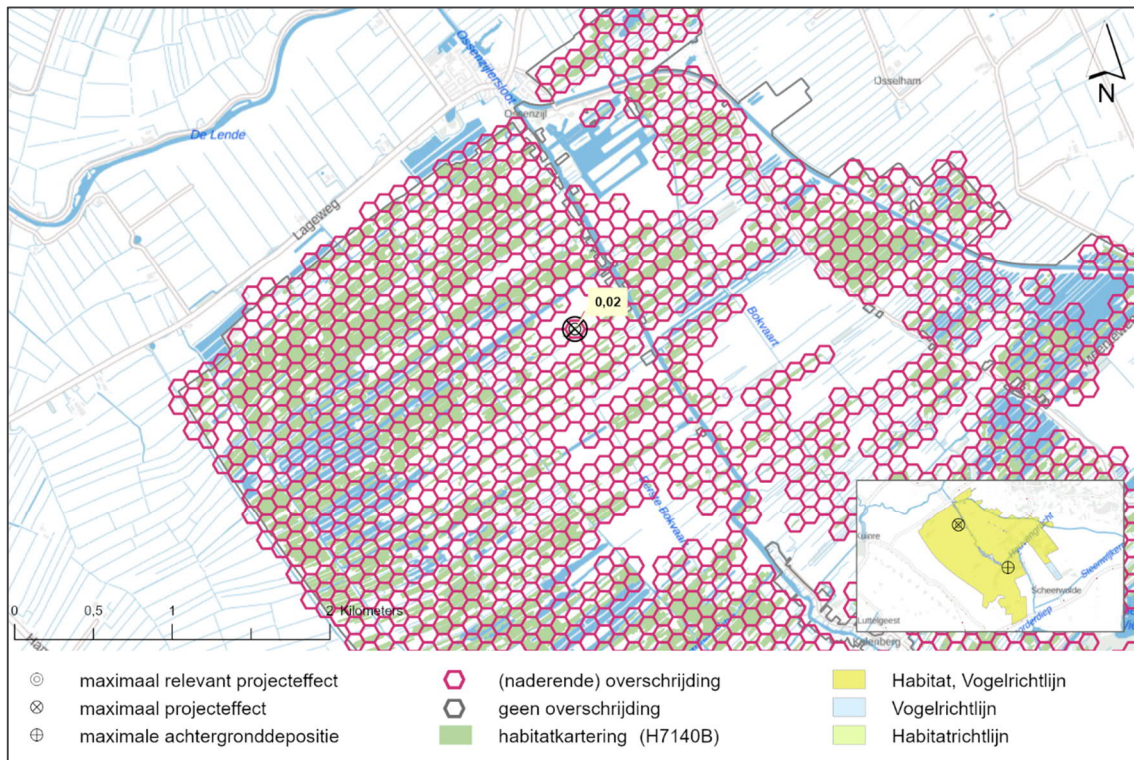
Het onderstaande overzicht bevat de abiotische randvoorwaarden van het habitattypen H7140B op basis van het Natura 2000-profielendocument.

Zuurgraad	basisch	neutraal-a	neutraal-b	zwak zuur-a	zwak zuur-b	matig zuur-a	matig zuur-b	zuur-a	zuur-b	
Vochttoestand	diep water	ondiep permanent water	ondiep droog-vallend water	's winters inunderend	zeer nat	nat	zeer vochtig	vochtig	matig droog	droog
Zoutgehalte	zeer zoet	(matig) zoet	zwak brak	licht brak	matig brak	sterk brak	zout			
Voedselrijkdom	zeer voedselarm	matig voedselarm	licht voedselrijk	matig voedselrijk-a	matig voedselrijk-b	zeer voedselrijk	uiterst voedselrijk			
Overstromings-tolerantie	dagelijks lang		dagelijks kort		regelmatig	incidenteel		niet		
Gemiddeld Laagste Grond-waterstand	zelden wegzakkend	nauwelijks wegzakkend	zeer ondiep-a	zeer ondiep-b	ondiep-a	ondiep-b	matig diep-a	matig diep-b	diep	

Figuur 1.1 De abiotische randvoorwaarden van H7140B, afkomstig van het Natura 2000-profielendocument. Kleuren indiceren de geschiktheid van standplaats: optimaal (groen), suboptimaal (oranje) en ongeschikt (blanco). Met de toevoegingen -a en -b wordt aangegeven dat de betreffende standplaatsconditie respectievelijk alleen in de boven- of ondergrond optreedt.

Berekende toename aan stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied De Wieden

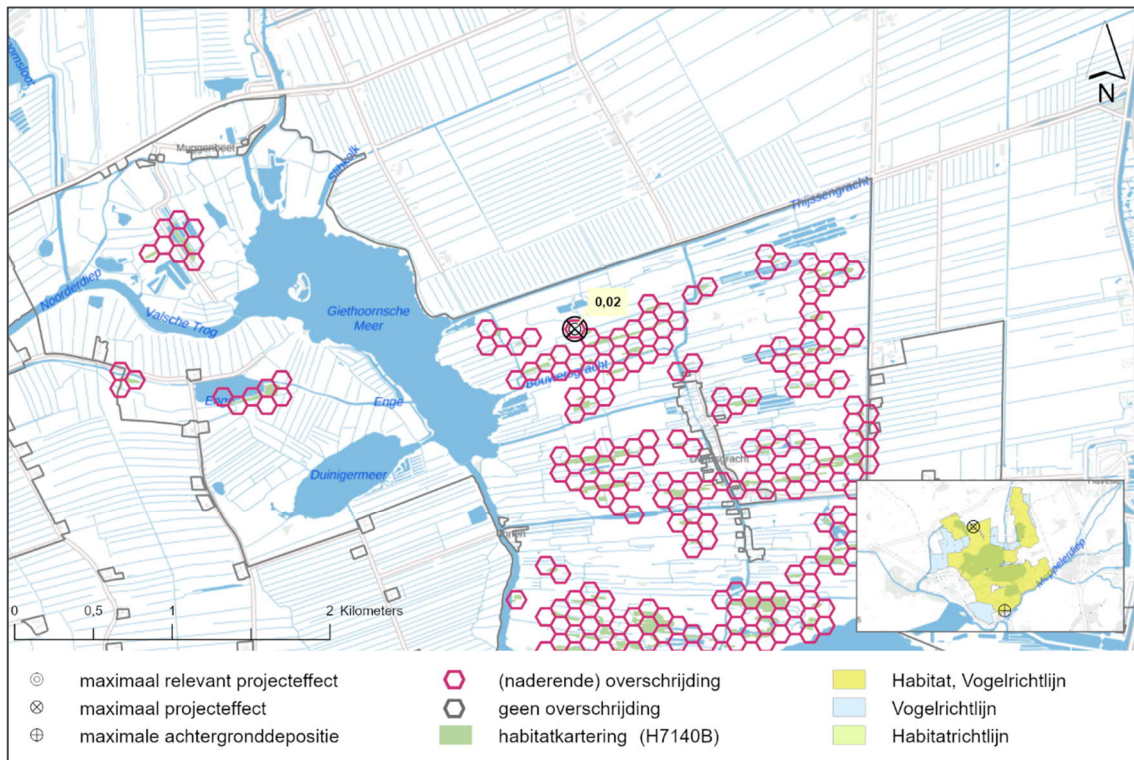
Op 100% (442 ha) van het aanwezig areaal met H7140B binnen de begrenzing van het gebied De Wieden vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect, ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,02 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.2).



Figuur 1.2 De locatie in het Natura 2000-gebied De Wieden met het maximale relevante projecteffect op Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) (H7140B).

Berekende toename aan stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Weerribben

Op 100% (288 ha) van het aanwezig areaal met H7140B binnen de Weerribben vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect, ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,02 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.3).



Figuur 1.3 De locatie in het Natura 2000-gebied de Weerribben met het maximale relevante projecteffect op Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) (H7140B).

Effectbeoordeling projectgebonden toename stikstofdepositie De Wieden en Weerribben

Het habitattypen H7140B heeft in zowel De Wieden als De Weerribben een behoudsdoelstelling in relatie tot het oppervlak en de kwaliteit van het habitattypen. Ondanks een overschrijding van de KDW is de kwaliteit van de veenmosrietlanden binnen zowel de Wieden als de Weerribben lokaal goed ontwikkeld en kent het areaal in de Weerribben een positieve trend in oppervlak (Gebiedsanalyse, 2017b). Een goede waterkwaliteit is een randvoorwaarde voor de levensduur van jonge, soortenrijke stadia van het veenmosrietland. Als de P-beschikbaarheid toeneemt, kunnen snelgroeiende veenmossen met een hoge verzuringscapaciteit toenemen (Gebiedsanalyse, 2017b). Dit leidt ook tot de vorming van dikke pakketten met gewoon veenmos, met als gevolg de ontwikkeling van soortenarmere vormen van het veenmosrietland. Verzurende effecten door stikstofdepositie kunnen optreden vanaf 714 mol N/ha/jr (van Dobben et al., 2012). Deze effecten zullen minder optreden in (natte) jonge stadia die nog onder invloed staan van gebufferd grond- en/of oppervlaktewater. Een afname van de typische soorten door onder andere stikstofdepositie leidt niet direct tot het verdwijnen van het vegetatietypen, maar wel tot een afname van kwaliteit. Bij een bedekking van meer dan 50% met de N-minnende haarmossen wordt de vegetatie als een matig ontwikkelde vorm van H7140B Veenmosrietland beschouwd. Verzuuring van het habitattypen kan toenemen als door verdroging de invloed van basenrijk grondwater afneemt, waardoor de buffering verdwijnt (Gebiedsanalyse, 2017b). Voor de veenmosrietlanden binnen zowel de Wieden als de Weerribben is het belangrijkste knelpunt op de langere termijn de 'veroudering' als gevolg van voortgaande verlandings- en de afnemende invloed van het oppervlaktewater.

Stikstof vormt niet het grootste knelpunt voor de instandhouding van dit habitattype, dat is de veroudering en afnemende invloed van het oppervlaktewater. De vochttoestand en de laagste grondwaterstand zijn veel bepalender voor de kwaliteit van het habitattype dan de voedselrijkdom en zuurgraad. Het habitattype komt immers voor binnen een relatieve brede ecologische amplitude van matig voedselarm tot matig voedselrijk (en zelfs tot zeer voedselrijk) en van matig zuur tot zuur. De vochttoestand moet permanent nat blijven en het grondwater (gekoppeld aan oppervlaktewater) mag nauwelijks wegzakken. Daarbij is de relevante projectgebonden toename dermate beperkt, dat dit in deze situatie zeker geen aantoonbare ecologische effecten zal hebben op de kwaliteit van het beïnvloede areaal met H7140B. De depositietoename door MSNF is bovendien dermate gering dat deze volledig wegvalt binnen de natuurlijke fluctuatie (minimaal 10%), onzekerheidsmarge in depositieberekeningen en de KDW (orde grootte van een 1 Kg, zijnde circa 70 mol N/ha/jr). Voor de beoogde depositiedaling is een toename van maximaal 0,02 mol N/ha/jr dan ook verwaarloosbaar. De realisatie en ingebruikname van MSNF staat, in het kader van het bovenstaande, er dan ook niet aan in de weg dat de instandhoudingsdoelstellingen (behoud oppervlak en behoud kwaliteit) gehaald kunnen worden. Significante negatieve gevolgen door de projectgebonden toename aan stikstofdepositie kunnen daarom worden uitgesloten.

Passende beoordeling Oude eikenbossen (habitattype H9190) op de Veluwe

H9190 – Oude eikenbossen

Beschrijving van het habitat

Het habitattype Oude eikenbossen betreft eiken-berkenbossen op leemarme zandbodems, waarvan de boomlaag en/of de bosgroeiplaats oud is. Het habitattype komt voor op kalkarme, zeer voedselarme, vochtige tot droge zandgronden, vaak met een duidelijk podzolprofiel (mineraal arm bodemprofiel). In de boomlaag van Oude eikenbossen domineren zomereik (*Quercus robur*) en ruwe berk (*Betula pendula*). In de ijle struiklaag vallen vooral wilde lijsterbes (*Sorbus aucuparia*), sporkehout (*Rhamnus frangula*) en ratelpopulier (*Populus tremula*) op. De Oude eikenbossen zijn in het algemeen ontstaan in het heide- en stuifzandlandschap en hebben nu vaak de vorm van strubbenbossen. Het habitattype is beperkt tot het Noordwest-Europese laagland en komt in Nederland op vrij ruime schaal voor.

Ecologische vereisten van het habitat

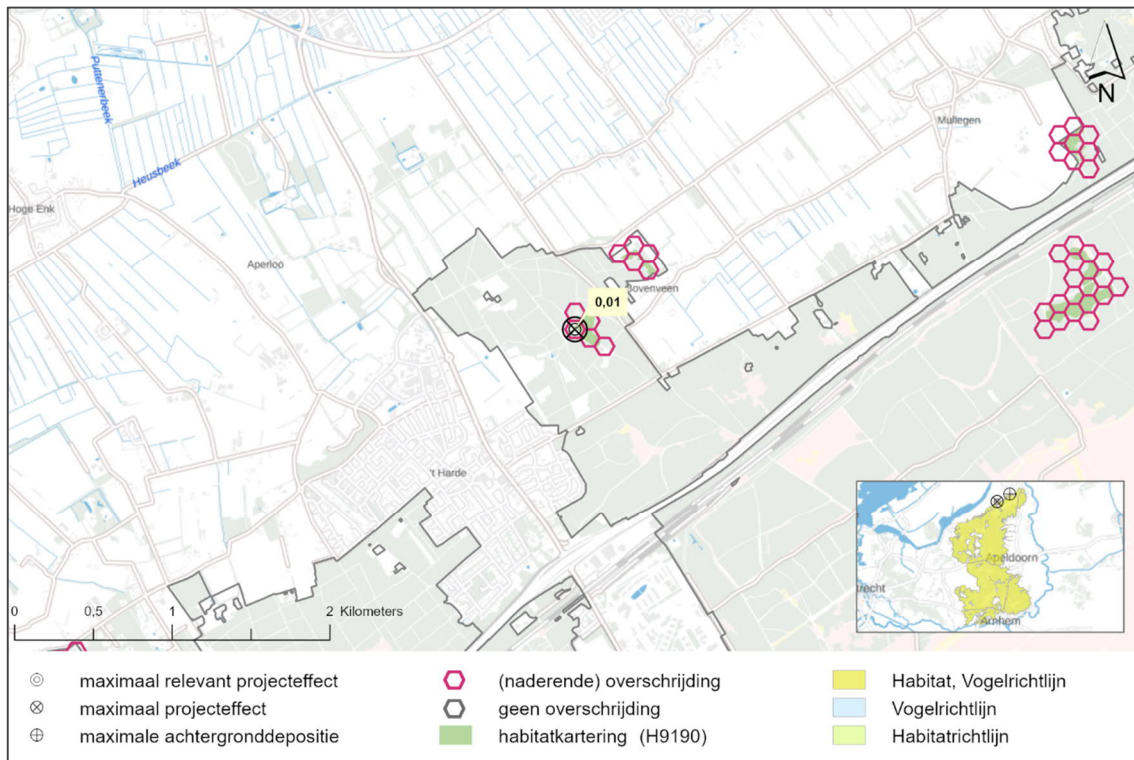
Het onderstaande overzicht bevat de abiotische randvoorwaarden van het habitattype H9190 op basis van het Natura 2000-profielendocument.

Zuurgraad	Basisch	neutraal-a	neutraal-b	zwak zuur-a	zwak zuur-b	matig zuur-a	matig zuur-b	zuur-a	zuur-b	
Vochttoestand	diep water	ondiep permanent water	ondiep droog-vallend water	's winters inunderend	zeer nat	nat	zeer vochtig	vochtig	matig droog	droog
Zoutgehalte	zeer zoet	(matig) zoet	zwak brak	licht brak	matig brak	sterk brak	zout			
Voedselrijkdom	zeer voedselarm	matig voedselarm	licht voedselrijk	matig voedselrijk-a	matig voedselrijk-b	zeer voedselrijk	uiterst voedselrijk			
Overstromings-tolerantie	dagelijks lang		dagelijks kort		regelmatig		incidenteel		niet	

Figuur 1.4 De abiotische randvoorwaarden van H9190, afkomstig van het Natura 2000-profielendocument. Kleuren indiceren de geschiktheid van de standplaats: optimaal (groen), suboptimaal (oranje) en ongeschikt (blanco). Met de toevoegingen -a en -b wordt aangegeven dat de betreffende standplaatsconditie respectievelijk alleen in de boven- of ondergrond optreedt.

Berekende toename aan stikstofdepositie

Op 7,5% (129 ha) van het aanwezig areaal met H9190 vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect, ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,01 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.5).



Figuur 1.5 De locatie in het Natura 2000-gebied Veluwe met het maximale relevante projecteffect op Oude eikenbossen (H9190).

Effectbeoordeling projectgebonden toename stikstofdepositie

Het habitattype H9190 heeft in het Natura 2000-gebied de Veluwe een uitbreidings- en verbeteringsdoelstelling in relatie tot het oppervlak en de kwaliteit van het habitattype. Hoewel het oppervlakteaandeel voor H9190 op zich gunstig is, is het belangrijk om de ruimtelijke samenhang te verbeteren. Daarbij heeft het habitattype een matig tot slechte kwaliteit. Versnippering, verbossing, beheer en een overmaat aan stikstofdepositie vormen de hoofdzakelijke knelpunten voor H9190 binnen de Veluwe. Voor een goede staat van dit habitattype is een aaneengesloten oppervlak van minimaal 25 ha noodzakelijk (Beheerplan, 2018). Wat betreft het beheer, kunnen bosbouwkundige dunningen het effect van stikstofdepositie versterken en leiden tot verruiging en tot een uniforme bosstructuur. Daarbij is H9190 zeer gevoelig voor overbegrazing (Gebiedsanalyse, 2017a). Zoals de meeste bostypen in Nederland, zijn ook op de Veluwe aanwezige arealen aan oude eikenbossen (H9190, circa 1.780 ha) van nature stikstofgelimiteerd. De vitaliteit van de bomen neemt plaatselijk sterk af en natuurlijke verjonging ontbreekt (Beheerplan, 2018).

Een verhoogde instroom van stikstof zorgt onder andere voor een verhoogde productie van het oude eikenboscysteem (zowel bomen als ondergroei). Hierdoor nemen typische soorten vaatplanten af in bedekking. Vermesting heeft een direct effect op aanwezige korstmossen en levert voor de korstmosrijke locaties van dit bostype een probleem op. Daarnaast heeft stikstof een versterkend effect op de verzuring van de bodem. De dominante en veelal enige boomsoort van dit bostype (Zomereik) heeft een hoge zuurtolerantie. Verzuring leidt echter ook tot versnelde uitspoeling van basen en daarmee tot vermindering van de vitaliteit van de bomen. Door afnemende vitaliteit worden de Oude eikenbossen vaak hol en vallen er soms flinke gaten. Hierdoor kan de gemiddelde kroonbedekking afnemen tot onder de 60% (Beheerplan, 2018). In het systeem van H9190 treedt echter van nature accumulatie van strooisel en verzuring van de bodem op, doordat de zomereik een slecht verteerbaar blad heeft. Dit zorgt voor een van nature zure bodem wat tevens een van de abiotische randvoorwaarden is van het habitatype. De relevante projectgebonden toename is dermate beperkt (maximaal 0,01 mol N/ha/jaar), dat het dit in deze situatie zeker geen aantoonbare ecologische effecten zal hebben op de kwaliteit van het beïnvloede areaal met H9190. De depositietoename door MSNF valt bovendien op een beperkt oppervlak van het aanwezige areaal aan H9190 in de Veluwe (7,5% van het oppervlak) en is dermate gering dat deze volledig wegvalt binnen de natuurlijke fluctuatie (minimaal 10%), onzekerheidsmarge in depositieberekeningen en de KDW (orde grootte van een 1 Kg, zijnde circa 70 mol N/ha/jr). Voor de beoogde depositiedaling is een toename van maximaal 0,01 mol N/ha/jr dan ook verwaarloosbaar. De realisatie en ingebruikname van MSNF staat, in het kader van het bovenstaande, er dan ook niet aan in de weg dat de instandhoudingsdoelstellingen (uitbreiding oppervlak en verbetering kwaliteit) gehaald kunnen worden. Significante negatieve gevolgen door de projectgebonden toename aan stikstofdepositie kunnen daarom worden uitgesloten.

Passende beoordeling tapuit en draaihals op de Veluwe

Beschrijving van de draaihals

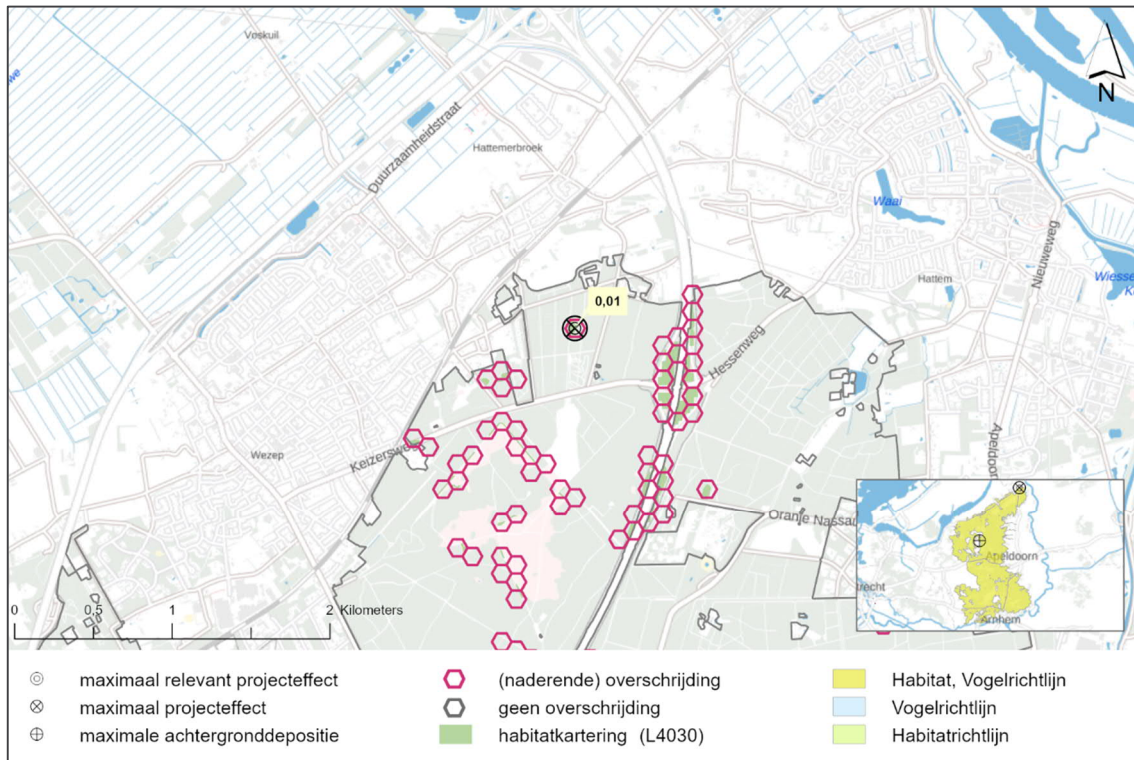
De draaihals is een onopvallende kleine spechtachtige vogel die in het verleden bekend stond om zijn rigoureuze aanpak bij het veroveren van een nestkast. Tegenwoordig nestelt de draaihals meer in boomholten dan in nestkasten. De draaihals is een soort van open bos met zandige bodems en leeft vaak in de nabijheid van heideterreinen. Zijn voedsel bestaat uit mieren en mierenpoppen. De Nederlandse broedvogels zijn trekvogels en overwinteren in Afrika. De staat van instandhouding van de draaihals in de Europese Unie is volgens 'Bird Life' ongunstig en in Nederland zelfs zeer ongunstig (Natura 2000-profielendocument). Echter heeft de draaihals populatie in Nederland de afgelopen 12 jaar een sterk positieve ontwikkeling ondervonden, ondanks de overbelasting van het leefgebied door stikstofdepositie (Meetnet broedvogels). Binnen de Veluwe maakt de draaihals gebruik van de leefgebieden L4030, Lg13 en Lg14. Het gebied vormt tezamen met de heidevelden in Drenthe een belangrijk deel van het leefgebied van de soort in Nederland,

Beschrijving van de tapuit

De tapuit is een broedvogel van insectenrijke schaars begroeide terreinen met enige uitzichtpunten. Bij voorkeur wordt er in hollen gebroed. De Nederlandse populatie overwintert in Afrika bezuiden de Sahara. De tapuit is een zeer wijdverspreide broedvogel in het Palaearctisch en Nearctisch gebied. Het is een broedvogel met een ruime verspreiding in vrijwel geheel Europa (Natura 2000-profielendocument). Binnen Nederland kent de tapuit gezien de afgelopen 12 jaar geen significante aantalsveranderingen (Meetnet broedvogels). Binnen de Veluwe maakt de tapuit gebruik van de leefgebieden L4030 en Lg09.

Berekende toename aan stikstofdepositie op het leefgebied L4030

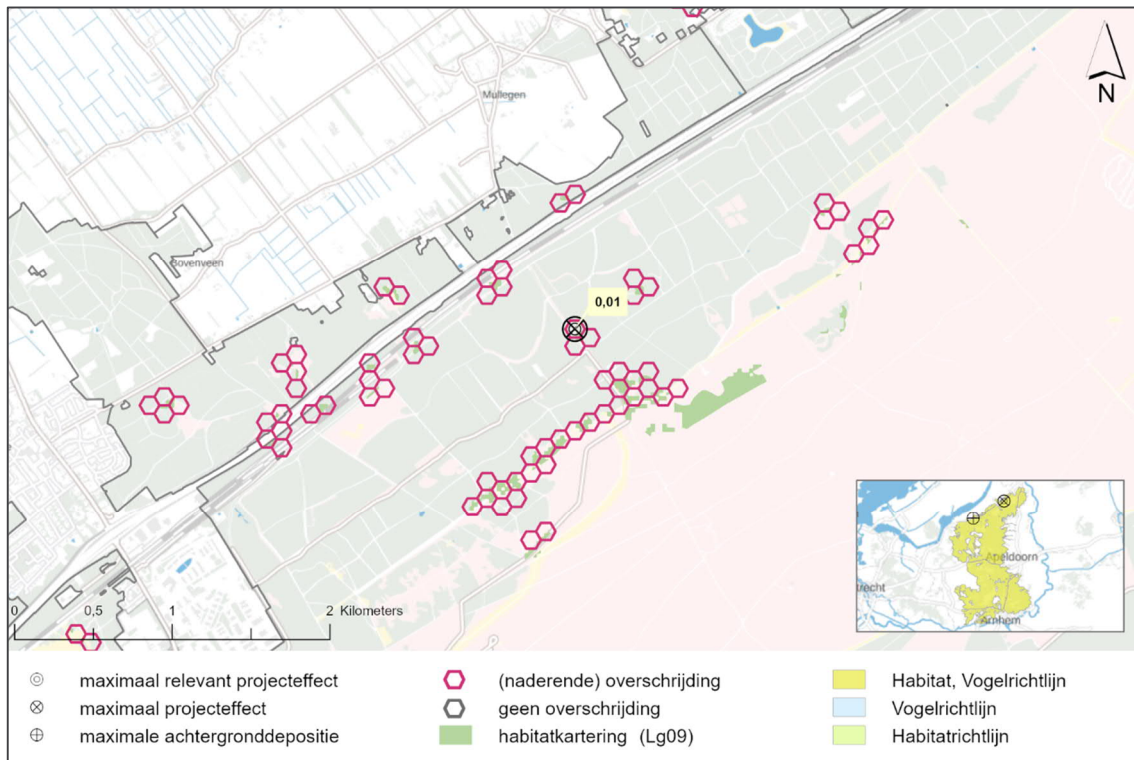
Op 14,7% (370 ha) van het aanwezig areaal met L4030 binnen de Veluwe vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect, ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,01 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.6).



Figuur 1.6 De locatie in het Natura 2000-gebied de Veluwe met het maximale relevante projecteffect op het leefgebied Droge heiden (L4030).

Berekende toename aan stikstofdepositie op het leefgebied Lg09

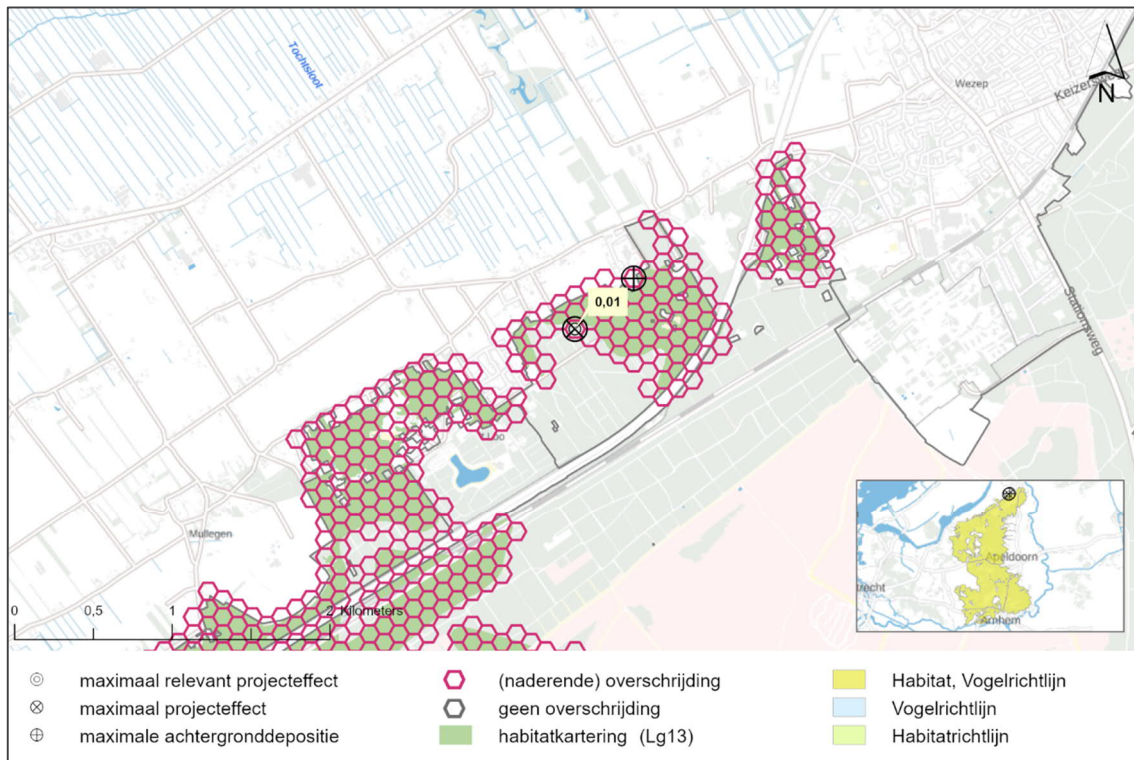
Op 2,1% (24 ha) van het aanwezig areaal met Lg09 binnen de Veluwe vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect, ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,01 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.7).



Figuur 1.7 De locatie in het Natura 2000-gebied de Veluwe met het maximale relevante projecteffect op het leefgebied Droog struisgrasland (Lg09).

Berekende toename aan stikstofdepositie op het leefgebied Lg13

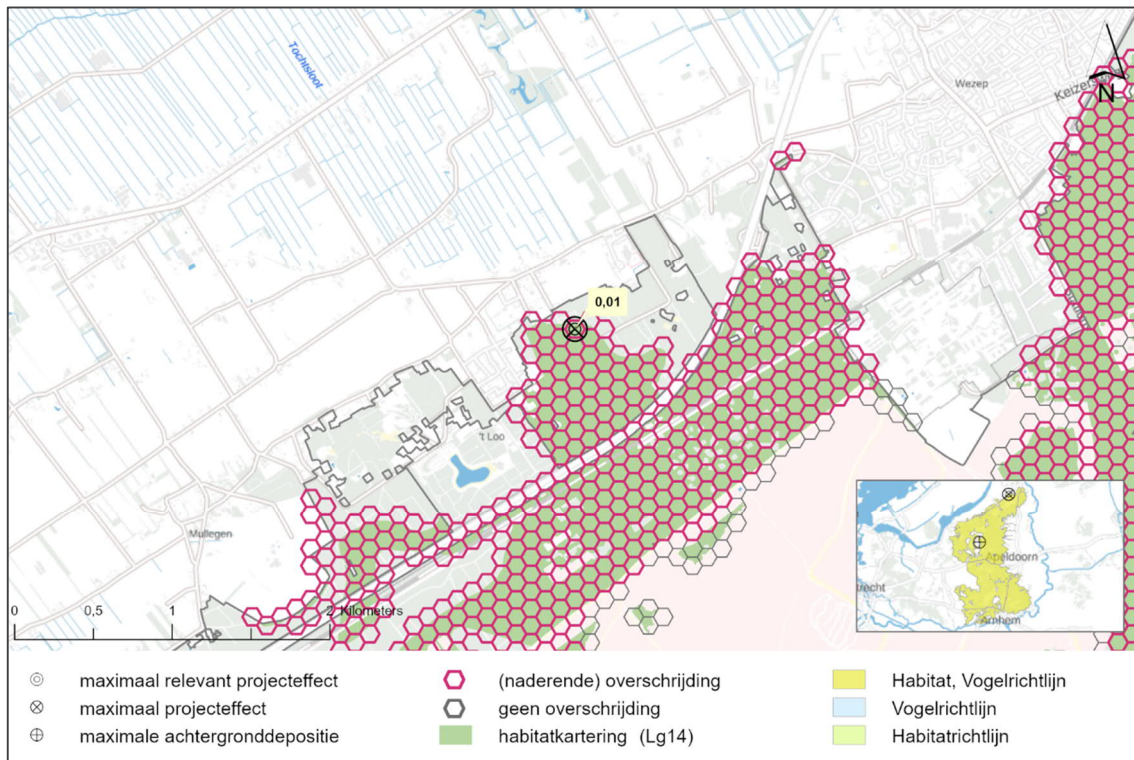
Op 26% (6.818 ha) van het aanwezig areaal met Lg13 binnen de Veluwe vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect ondervindt 100% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie, inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,01 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.8).



Figuur 1.8 De locatie in het Natura 2000-gebied de Veluwe met het maximale relevante projecteffect op het leefgebied Bos van arme zandgronden (Lg13).

Berekende toename aan stikstofdepositie op het leefgebied Lg14

Op 47% (13.624 ha) van het aanwezig areaal met Lg14 binnen de Veluwe vindt een tijdelijke projectgebonden toename aan stikstofdepositie plaats. Van dit areaal met een projectgebonden stikstofeffect ondervindt 99,5% een (naderende) overschrijding van de KDW door de huidige achtergronddepositie, inclusief het projecteffect. Het areaal met een (naderende) overschrijding van de KDW ondervindt een maximaal projecteffect van 0,01 mol N/ha/jaar (zie figuur 1.9).



Figuur 1.9 De locatie in het Natura 2000-gebied de Veluwe met het maximale relevante projecteffect op het leefgebied Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden (Lg14).

Effectbeoordeling draaihals

De instandhoudingsdoelstelling voor de draaihals is uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied ten behoeve van (her)vestiging populatie.

De draaihals maakt binnen het Natura 2000-gebied de Veluwe gebruik van droge heiden (L4030), bos van arme zandgronden (Lg13) en eiken- en beukenbos van lemige zandgronden (Lg14). Door een te hoge stikstofdepositie nemen in deze gebieden snelgroeiende en stikstofminnende soorten (vooral grassen) toe en verdwijnen typische soorten, voornamelijk als gevolg van eutrofiëring en bodemverzuring. Van draaihalsen is bekend dat ze leefgebieden verkiezen, waarbij het aandeel open grond wel op 60% kan liggen. Door het overwoekeren van stikstofminnende vegetatiesoorten verdwijnen deze open vlakken. Hiernaast verandert ook de bodemchemie en het microklimaat, waardoor de samenstelling en aanwezigheid van mierenfauna, de belangrijkste voedingsbron voor de draaihals, verandert. Naast de leefgebieden Lg13 en Lg14 komt de draaihals ook voor in de habitattypen H2310, H2320, H2330, H4030, L4030 en H9190. Er broeden momenteel ongeveer 42 broedparen (Sovon), hetgeen aangeeft dat kwaliteit en oppervlakte van het leefgebied voldoet aan de instandhoudingsdoelstelling, namelijk (her)vestiging. Gezien deze positieve recente aantalsontwikkeling op de Veluwe, ondanks een hoge stikstofdepositie in het gebied en gezien de geringe projectgebonden toename van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op relevante hexagonen, zal het MSNF met zekerheid geen ecologisch effect hebben voor de kwaliteit van het leefgebied en instandhouding van de broedpopulatie van de draaihals. De depositietoename door MSNF is bovendien dermate gering dat deze volledig wegvalt binnen de natuurlijke fluctuaties (minimaal 10%), onzekerheidsmarge in depositieberekeningen en de KDW (orde grootte van een 1 Kg, zijnde circa 70 mol N/ha/jaar).

Voor de beoogde depositiedaling is een toename van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar dan ook verwaarloosbaar. Geconcludeerd kan worden dat MSNF met zekerheid geen significant negatieve gevolgen zal hebben voor de uitbreidingsdoelstellingen van de draaihals binnen het Natura 2000-gebied de Veluwe.

Effectbeoordeling tapuit

De instandhoudingsdoelstelling voor de tapuit is uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met voldoende draagkracht voor ten minste 100 broedparen. Een overmaat aan stikstofdepositie op het leefgebied van de tapuit kan leiden tot vergrassing en daardoor een minder geschikt broedgebied. De tapuit broedt in het Natura 2000-gebied de Veluwe in open landschappen met een afwisseling van open, zandige plekken en korte vegetaties. Landelijk kent de tapuit een stabiele trend gezien de afgelopen 12 jaar (Meetnet broedvogels). Op basis van de meest recente gegevens bevindt zich slechts één tapuit broedpaar in het Natura 2000-gebied de Veluwe (Sovon), waarmee het ver onder de instandhoudingsdoelstelling van 100 broedparen zit. Op basis van de gebiedsanalyse bestaat het totale leefgebied van de tapuit slechts voor 6% uit droog struisgrasland (Lg09). Het leefgebied van de tapuit betreft voornamelijk droge heiden (L4030, 58% van het totale leefgebied). Daarnaast kan de tapuit ook gebruik maken van de habitattypen H2310, H2320, H2330 en H6230. Binnen het leefgebied van de tapuit is elk habitatype stikstofgevoelig en wordt de KDW overschreden. Dit biedt een negatief toekomstbeeld voor de tapuit binnen de Veluwe. Het territorium van een broedkoppel omhelst een gebied van 1,2 tot 16 ha en is afhankelijk van de kwaliteit van het broedgebied. De projectgebonden stikstofdepositie vindt plaats op een versnipperd stuk leefgebied in het noordelijke deel van het Natura 2000-gebied de Veluwe. Deze versnipperde arealen zijn in theorie te klein om een broedhabitat te kunnen vormen voor de tapuit. De tapuit heeft daarnaast een bijzondere voorkeur voor konijnenholen als broedgelegenheid. De afname van de konijnenpopulatie door diverse ziekten is dan ook waarschijnlijk mede oorzaak van de afname van de tapuit (Beheerplan, 2018). Voor konijn en tapuit is daarbij het ontbreken van verstoring (loslopende honden) een belangrijke voorwaarde voor herstel. Het herstel van de konijnenpopulatie en terugdringing van verstoring zijn de belangrijkste factoren om de tapuit weer op een gewenst niveau te krijgen (Beheerplan, 2018). De projectgebonden toename aan stikstofdepositie op relevante hexagonen is daarbij dermate gering (maximaal 0,01 mol N/ha/jaar), dat MSNF met zekerheid geen ecologisch effect hebben voor de kwaliteit van het leefgebied en uitbreiding van de broedpopulatie van de tapuit. De depositietoename door MSNF is bovendien dermate gering dat deze volledig wegvalt binnen de natuurlijke fluctuatie (minimaal 10%), onzekerheidsmarge in depositieberekeningen en de KDW (orde grootte van een 1 Kg, zijnde circa 70 mol N/ha/jaar). Voor de beoogde depositiedaling is een toename van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar dan ook verwaarloosbaar. Geconcludeerd kan worden dat MSNF met zekerheid geen significant negatieve gevolgen zal hebben voor de uitbreidingsdoelstellingen van de tapuit binnen het Natura 2000-gebied de Veluwe.

Kwantificeren areaalverlies

Uit de passende beoordeling en bovenstaande voorbeelden blijkt dat MSNF geen ecologisch effect heeft op de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden. Langdurige achteruitgang van de kwaliteit van habitattypen zou er op termijn voor kunnen zorgen dat de soortensamenstelling dusdanig is veranderd dat habitattypen niet meer kwalificeren. Dan zou sprake zijn van oppervlakteverlies. Aangezien kwaliteitsverlies is uitgesloten, is daarmee ook oppervlakteverlies uitgesloten.

Er is echter een methode (Goderie en Vertegaal, 2020) om een theoretisch oppervlakteverlies te kwantificeren. Deze methode wordt normaliter alleen toegepast om een compensatieopgave te berekenen. Om te illustreren om welk oppervlakteverlies theoretisch aan de orde zou zijn, hebben we dit hieronder uitgewerkt.

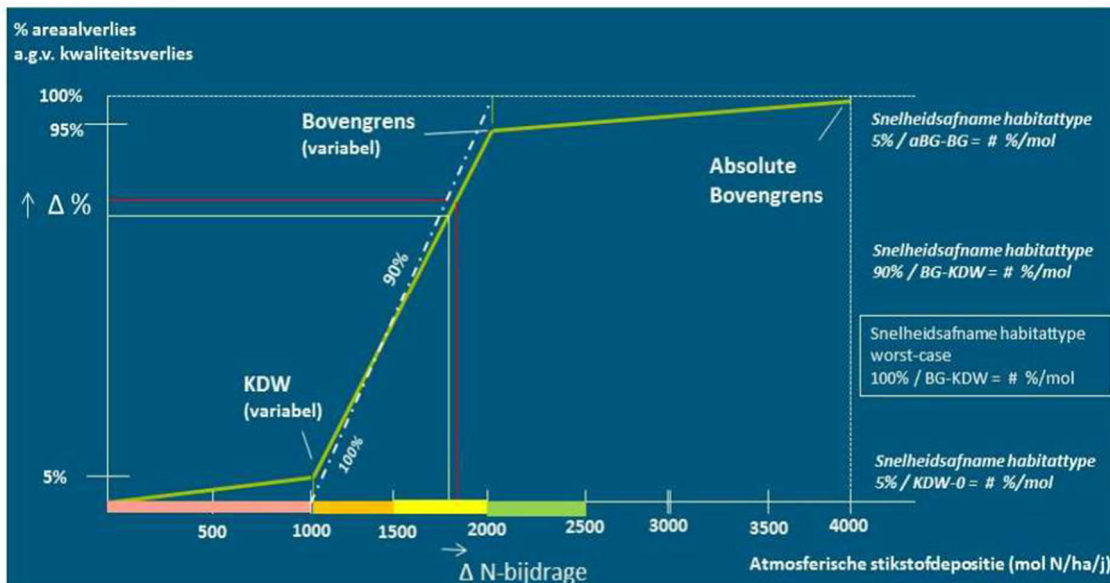
Effecten van een blijvende bijdrage in de vorm van kwaliteitsverlies en uiteindelijk oppervlakteverlies op het volledige areaal met een overschrijding van de KDW duurt jaren en speelt zich af in 10-20 jaar (Goderie & Vertegaal, 2020). De tijdsduur waarin dit optreedt is onder meer afhankelijk van de gevoeligheid van het habitatype. Om deze reden zijn er vier gevoeligheidsklassen gedefinieerd op basis van de KDW per habitatype: uiterst gevoelig, zeer gevoelig, gevoelig en matig gevoelig (Tabel 1.1).

Tabel 1.1 *Klassenindeling stikstofgevoelige habitats, inclusief de tijdsduur tot uiting van effecten van een overmaat aan stikstofdepositie (Goderie & Vertegaal, 2020)*

Gevoeligheidsklasse	KDW (mol N/ha/jaar)	Tijdsduur tot volledig berekend oppervlakte verlies
Uiterst gevoelig	<1000	10 jaar
Zeer gevoelig	1000-1500	12,5 jaar
Gevoelig	1500-2000	15 jaar
Matig gevoelig	>2000	20 jaar

Figuur 1.10 geeft de werking van het areaalverlies als gevolg van kwaliteitsverlies schematisch weer. Volgens de grafiek leidt een toename van de depositie vanaf het niveau van de KDW tot het niveau van de eerste bovengrens¹, na verloop van het bijbehorende tijdsbestek uit Tabel 1.1, tot een achteruitgang van 90% van het beïnvloedde oppervlak van het betreffende habitat. Een kleinere toename in de depositie (Δ N-bijdrage) leidt tot een kleinere afname ($\Delta\%$) van het areaal van een habitat.

¹ De bovengrenzen bestaan uit twee componenten: De habitat specifieke 'bovengrenswaarde' (BGW) waarbij - na een bepaalde tijdsduur - 95% van het totaaleffect (verloren gaan van het areaal van een habitatype of leefgebied) optreedt en de generieke 'absolute bovengrenswaarde' (ABGW), van 4000 mol N/ha/jaar, waarbij 100% van het areaal verdwenen is.



Figuur 1.10 Voorbeeldbepaling procentuele afname in areaal als gevolg van kwaliteitsverlies tegen verschillende achtergronddepositie waarden (Goderie & Vertegaal, 2020).

Voor de effecten van kwaliteit- en oppervlakteverlies voor perioden korter dan de in Tabel 1.1 weergegeven tijdsindicatie per gevoeligheidsklasse, wordt een evenredig minder groot effect berekend. Ter illustratie: bij een bepaalde overschrijding van de KDW van een habitat verdwijnt na 10 jaar 20% van het areaal als gevolg van kwaliteitsverlies. Eenzelfde overschrijding, op hetzelfde habitat, gedurende één jaar resulteert in dit geval in een areaal verlies van 2% als gevolg van kwaliteitsverlies ($1/10^e$ van 20%).

Om te illustreren hoe deze benadering zich uit met betrekking tot het effect van MSNF, hebben we de beoordeling van de door de Commissie genoemde habitattypen op de volgende pagina uitgewerkt. De bovenste tabel weergeeft de gebiedsspecifieke informatie per habitatype. De tweede (blauwe) tabel weergeeft het areaalverlies zonder het projecteffect van MSNF. De derde (gele) tabel weergeeft het areaalverlies met het projecteffect van MSNF. De derde (groene) tabel weergeeft het uiteindelijke verschil in areaalverlies tussen een situatie met en zonder MSNF.

Conclusie uit de berekening blijkt dat het oppervlakteverlies verwaarloosbaar klein (maximaal 1,5 m²) is, ruimschoots onder de minimale karteerbare eenheid (1 are) van habitattypen. Dit bevestigt de eerdere conclusie dat de toename aan stikstofdepositie door MSNF verwaarloosbaar klein is en de haalbaarheid van de instandhoudingsdoelen zeker niet in de weg staat. Significante gevolgen voor de habitattypen en soorten, is daarom ook op basis van deze rekenmethodiek uitgesloten.

Gebied	HT	KDW	gevoeligheids- klasse ¹	Totaal oppervlak in gebied	Oppervlak met projecteffect	Oppervlak met projecteffect en (naderende) overschrijding KDW	% van totaal areaal met een relevant effect	Maximale achtergrond depositie	Maximaal projecteffect	Bovengrens ¹	Absolute bovengrens ¹	A ²	B ²
Veluwe	ZGH9190	1071	Zeer gevoelig	20,92	8,64	8,64	41,30%	2206,18	0,01	1500	4000	0,0020	92,00
Veluwe	H9190	1071	Zeer gevoelig	1706,26	120,77	120,77	7,08%	3084,02	0,01	1500	4000	0,0020	92,00
Weerribben	ZGH7140B	714	Uiterst gevoelig	9,25	9,25	9,25	100%	1917,12	0,02	1250	4000	0,0018	92,73
Weerribben	H7140B	714	Uiterst gevoelig	278,48	278,48	278,48	100%	1962,97	0,02	1250	4000	0,0018	92,73
Wieden	ZGH7140B	714	Uiterst gevoelig	26,98	26,98	26,98	100%	1937	0,02	1250	4000	0,0018	92,73
Wieden	H7140B	714	Uiterst gevoelig	415,04	415,04	415,04	100%	2126	0,02	1250	4000	0,0018	92,73

¹: (Goderie & Vertegaal, 2020), ²: De A en de B fungeren als waarden in de formule voor het areaalverlies ten gevolge van een overmaat aan stikstofdepositie (Goderie & Vertegaal, 2020). Deze formule is gebaseerd op de lineaire functie $f(y) = ax + b$. a = de toename op de y-as bij een toename van 1 op de x-as. b = het snijpunt van de lijn met de y-as. Voor alle habitattypen geldt dat de maximale achtergrond depositie zich boven de Bovengrens bevindt waardoor er rekening is gehouden met de functie voor de lineaire lijn tussen de bovengrens en de absolute bovengrens (zie figuur 1.10).

Exclusief projecteffect MSNF				
Gebied	HT	x ²	% areaalverlies	Hectare areaal verlies
Veluwe	ZGH9190	2206,18	96,41	8,33
Veluwe	H9190	3084,02	98,17	118,56
Weerribben	ZGH7140B	1917,12	96,21	8,90
Weerribben	H7140B	1962,97	96,30	268,16
Wieden	ZGH7140B	1936,66	96,25	25,96
Wieden	H7140B	2125,90	96,59	400,90

Inclusief projecteffect MSNF				
Gebied	HT	x ²	% areaalverlies	Hectare areaal verlies
Veluwe	ZGH9190	2206,19	96,41	8,33
Veluwe	H9190	3084,03	98,17	118,56
Weerribben	ZGH7140B	1917,14	96,21	8,90
Weerribben	H7140B	1962,99	96,30	268,16
Wieden	ZGH7140B	1936,68	96,25	25,96
Wieden	H7140B	2125,92	96,59	400,90

Verschil in areaalverlies tussen huidige situatie en situatie inclusief projecteffect			
Gebied	HT	Hectare	m ²
Veluwe	ZGH9190	0,000002	0,02
Veluwe	H9190	0,000024	0,24
Weerribben	ZGH7140B	0,000003	0,03
Weerribben	H7140B	0,000101	1,01
Wieden	ZGH7140B	0,000010	0,10
Wieden	H7140B	0,000151	1,51

1.3 Cumulatie met Port of Urk

Het valt de Commissie op dat een zestal relevante plannen in en rond het IJsselmeer wel in het MER zijn genoemd, maar niet in de Passende beoordeling. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein Port of Urk.

Reactie Sweco

Conform de Wet natuurbescherming, dient beoordeeld te worden of een project zelfstandig of in combinatie met andere plannen of projecten tot significante effecten kan leiden op instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied. In de praktijk (en de rechtspraak) ontstaan vaak discussies over de reikwijdte van de cumulatietoets. In eerdere uitspraken heeft de Afdeling bestuursrechtspraak dan ook verduidelijkt om welke ontwikkelingen het gaat. Een voorbeeld is de zaak 'ABRvS 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1312'. Hieruit blijkt dat bij de cumulatietoets slechts rekening gehouden moet worden met andere projecten waarvoor een vergunning reeds is verleend, maar nog niet (of slechts ten dele) ten uitvoer is gelegd. Projecten waarvoor een vergunning is vereist maar nog niet is verleend, worden beschouwd als nog te 'onzeker' en hoeven in de cumulatietoets niet meegenomen te worden. Ditzelfde geldt voor projecten die reeds zijn uitgevoerd; waarbij de gedachte geldt dat de gevolgen van die activiteiten reeds in de huidige situatie zijn verdisconteerd. Voor de vraag of een project in de beoordeling moet worden betrokken, is dus zowel van belang in welke fase van het besluitvormings- en uitvoeringsproces het project zich bevindt (vergunning verleend + niet/ten dele uitgevoerd) als de mogelijke effecten die ervan uit gaan (zie ook ABRvS 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2848).

Ten tijde van het opstellen van de passende beoordeling stikstofdepositie bevond Port of Urk zich in dezelfde fase van het besluitvormingsproces als MSNF. Bovendien heeft Port of Urk volgens het MER per saldo geen toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen/leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden, en kan daardoor ook niet cumuleren met MSNF. Om bovenstaande redenen is Port of Urk terecht niet meegenomen in de cumulatietoets stikstofdepositie voor MSNF. Bovendien is er in cumulatie sprake van een permanente daling in stikstofdepositie van 2 tot 4 mol N/ha/jaar (afhankelijk van het Natura 2000-gebied). Het al dan niet meenemen van het bedrijventerrein Port of Urk zal geen verandering teweegbrengen aan de conclusie dat er een toekomstige verbetering optreedt ten aanzien van de hoeveelheid stikstofdepositie. Significante gevolgen van de zeer geringe toename aan stikstofdepositie (maximaal 0,02 mol N/ha/jaar) door MSNF voor de instandhoudingsdoelstellingen van de beïnvloedde habitattypen zijn daarom ook in combinatie met andere plannen en projecten uitgesloten.

2 Zienswijze IJsselmeervereniging

De IJsselmeervereniging heeft een zienswijze ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF II) gestuurd aan PS van Flevoland (ontvangen 22 april 2021). De vereniging gaat op één aspect van de Passende beoordeling stikstofdepositie in (2 alinea onder 3 natuur):

“Ook bij de stikstofemissie is geen rekening gehouden met de effecten van andere plannen en projecten. Zo zal de bouwfase van Windpark Blauw overlappen met de realisatie van de haven. De drie fases, aanleg, bouw en gebruik, van het project zij geïsoleerd beschouwd, terwijl in het plan overlap tussen deze fases niet is uitgesloten. Bovendien leidt voor zwaar overbelast habitat iedere – ook al is het een kleine – toename van de depositie tot een verdere verslechtering.”

Reactie Sweco

Ten tijde van het verlenen van de vergunning in 2018 voor fase 1 van windpark Blauw is er in 2018 een vergunning verleend. De conclusie aldaar luidde:

“Uit de AERIUS berekening die is uitgevoerd door Bureau Waardenburg volgt dat de depositie als gevolg van de aanleg van het Windplan Blauw in geen van de Natura 2000-gebieden 0,05 mol/ha/jaar of meer zal bedragen. Er vindt dan ook geen overschrijding plaats van de drempelwaarde 0,05 mol N/ha/jaar. Er is geen melding nodig in het kader van de PAS.”

Ondertussen bevindt windpark Blauw zich in fase 5, het realiseren van het kabeltracé voor Windplan Blauw ter hoogte van de Rijksweg A6 te Lelystad. Voor deze ontwikkeling zijn nergens in de online documentatie resultaten te vinden van stikstofberekeningen. Tevens wordt er in de vergunningaanvraag van 2 oktober 2020 niet gesproken over een toename aan stikstofdepositie ten gevolge van de voorgenomen activiteiten.

Om bovenstaande redenen is aangenomen dat fase 5 van windpark Blauw niet resulteert in een toename aan stikstofdepositie, en daarmee ook niet kan cumuleren met MSNF. Bovendien is de vergunning voor fase 5 van windpark Blauw 31 maart 2021 vastgesteld. Ten tijde van het opstellen van de passende beoordeling stikstofdepositie voor MSNF, bevond fase 5 van windpark Blauw zich in dezelfde fase van het besluitvormingsproces als MSNF. In het kader van het bovenstaande is windpark Blauw terecht niet meegenomen in de cumulatietoets stikstofdepositie voor MSNF. Bovendien is er in cumulatie sprake van een permanente daling in stikstofdepositie van 2 tot 4 mol N/ha/jaar (afhankelijk van het Natura 2000-gebied). Het al dan niet meenemen van een tijdelijke toename van de aanleg van windpark Blauw zal geen verandering teweeg brengen aan de conclusie dat er een toekomstige verbetering optreedt ten aanzien van de hoeveelheid stikstofdepositie. Significante gevolgen van de zeer geringe toename aan stikstofdepositie (maximaal 0,02 mol N/ha/jaar) door MSNF voor de instandhoudingsdoelstellingen van de beïnvloede habitattypen zijn daarom ook in combinatie met andere plannen en projecten uitgesloten.

Referenties

Beheerplan. (2018). Beheerplan Natura 2000 Veluwe. In P. Gelderland.

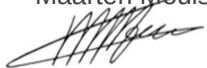
Gebiedsanalyse. (2017a). Natura 2000 Gebiedsanalyse voor de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) - De Veluwe. In (versie 31 oktober 2017 ed.).

Gebiedsanalyse. (2017b). *Natura 2000 Gebiedsanalyse voor de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) De Wieden en Weerribben, versie 31 oktober 2017.*

Goderie, R., & Vertegaal, K. (2020). Achtergrondnotitie actualiseren StikstofEffectvoorspellingsModel (SEM 3.1). In: Royal HaskoningDHV.

van Dobben, H. F., Bobbink, R., Bal, D., & van Hinsberg, A. (2012). *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000.*

Verantwoording

Titel	Reactie op toetsingsadvies Commissie MER en zienswijze IJsselmeervereniging passende beoordeling stikstofdepositie MSNF
Projectnummer	369579
Referentienummer	SWNL0276738
Revisie	D01
Datum	12-05-2021
Auteur	Kars Hüsken, Maarten Mouissie
E-mailadres	kars.husken@sweco.nl maarten.mouissie@sweco.nl
Gecontroleerd door	Rene van Dijk
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Maarten Mouissie
Paraaf goedgekeurd	

F3 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 april 2021 / projectnummer: 3459



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Flevoland wil bij Urk een nieuwe haven realiseren en heeft hiervoor een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld.¹ De beoogde Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) omvat een haventerrein van circa 10 hectare en een aanlegkade. Deze komen tussen de bestaande dijk en een nieuw aan te leggen golfbreker te liggen. Vanaf de bestaande vaarroute langs Urk wordt een toegangseul aangelegd. De haven biedt ruimte voor maritieme en industriële bedrijvigheid in aanvulling op de bestaande haven van Urk. Voor het besluit over het PIP is een milieueffectrapport (MER)² opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Het PIP en het MER actualiseren de in 2017 vastgestelde versies.³ De Raad van State heeft het vorige PIP in december 2019 vernietigd omdat negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofneerslag niet uitgesloten konden worden. Het besluitvormingstraject wordt daarom opnieuw doorlopen.

Wat blijkt uit het MER?

Om bij Urk een nieuwe haven te realiseren zijn drie mogelijke locaties onderzocht. Er is gekozen voor de meest zuidelijke locatie omdat binnen de hindercontour van de voorgestelde locatie een beperkt aantal woningen ligt. Ook is deze locatie goed te ontsluiten voor verkeer. Vervolgens zijn twee inrichtingsalternatieven onderzocht. De alternatieven onderscheiden zich alleen in effecten op bestaande landschappelijke waarden. Het alternatief met een U-vormige kade sluit minder goed aan op bestaande landschappelijke structuren dan de inrichting met een L-vormige kade.

De haven en de vaargeul liggen in Natura 2000-gebied. Dat leidt tot ruimtebeslag en verstoring van deze beschermde natuur in het IJsselmeer. Omdat het plangebied zelf geen bijzondere natuurwaarde heeft blijven deze effecten beperkt. Effecten van extra stikstofdepositie op het IJsselmeer en andere beschermde natuurgebieden zijn – volgens het MER – verwaarloosbaar.

Omdat tijdens het opstellen van het MER de besluitvorming over het naastliggende bedrijventerrein Port of Urk heeft plaatsgevonden, is per milieuaspect de situatie met en zonder Port of Urk beschouwd. Dit laat de cumulatieve effecten van beide projecten zien.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER heeft op een goed leesbare manier de informatie uit het MER van 2017 geactualiseerd en aangevuld. Daarbij is duidelijk aangegeven welke informatie is overgenomen en welke informatie is toegevoegd. De locatiekeuze voor de haven is bijvoorbeeld opnieuw onderbouwd.

¹ AnteaGroup, 2021. *Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021*. Omdat de haven het gemeentelijk belang overstijgt stelt de provincie een inpassingsplan op.

² AnteaGroup, 2021. *Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021 Milieueffectrapport*.

³ Zie ook eerdere adviezen van de Commissie: <https://commissiemer.nl/adviezen/3115>.

De aanleg en het gebruik van de haven leveren een bijdrage aan de stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. De conclusie dat deze extra stikstofneerslag de natuur niet negatief beïnvloedt, vindt de Commissie onvoldoende onderbouwd. De extra depositie door de aanleg en het gebruik van de haven is weliswaar heel gering, maar de kwaliteit van veel natuurgebieden staat door een langdurig hoge stikstofdepositie al ernstig onder druk. Ook kleine toenames kunnen daarom de natuurdoelen in beschermde natuurgebieden verder buiten bereik brengen, al dan niet in combinatie met alle andere stikstofbronnen. **De Commissie signaleert dat op dit punt nog informatie ontbreekt in het MER en dat deze informatie essentieel is voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de MSNF.** De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de MSNF.

Verder beveelt de Commissie aan om voor een aantal onderwerpen informatie verder uit te werken in voorbereiding op de realisatie van de haven. Het gaat dan om de omgang met prehistorisch landschap in de diepe bodem, het oplossen van het verkeersknelpunt op de Domineesweg richting de A6 en het concreet maken van duurzaamheidsambities.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Afbeelding 1 Globale ligging van de haven ten zuiden van Urk met de mogelijke ontsluitingsroutes (rode lijn) en vaargeulen (blauwe arcering) (bron: MER)

Aanleiding MER

De gemeenten Urk en Noordoostpolder willen bij Urk een nieuwe buitendijkse haven aanleggen. Een consortium van zeven maritieme bedrijven, Flevo Port, is met beide gemeenten en de provincie Flevoland een proces gestart voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Om de haven te kunnen realiseren wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Voor het besluit over het PIP moet een project-MER opgesteld worden vanwege de beoogde aanleg van de haven voor schepen van meer dan 1350 ton (categorie C4). Een plan-MER is vereist vanwege de ontgronding om de vaargeul aan te leggen (categorie D29,2) en omdat een passende beoordeling nodig is. Daarom is besloten een gecombineerd plan-/project-MER op te stellen.

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

Voortraject

In juli 2017 heeft Provinciale Staten van Flevoland een eerdere versie van het PIP vastgesteld, inclusief een daarbij horend MER. In een beroepsprocedure is dit besluit in december 2019 vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak⁴. De provincie heeft vervolgens besloten om het PIP en het MER te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen. Hiervoor is ook de notitie reikwijdte en detailniveau geactualiseerd. De Commissie heeft in 2020 geadviseerd over de inhoud van het MER.⁵

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de provincie Flevoland – besluit over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3549 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de provincie Flevoland.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Stikstofdepositie

De gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn beschreven in twee Passende beoordelingen waarvan zich er één specifiek richt op de gevolgen van stikstofdepositie.⁶ In deze paragraaf gaat de Commissie nader in op de gevolgen van stikstofdepositie. De overige gevolgen op beschermde natuurwaarden acht ze correct omschreven.

Uitgangspunten

Allereerst zijn de uitgangspunten in de aanleg- en gebruiksfase beschreven op grond waarvan de additionele stikstofdepositie door de MSNF in AERIUS-calculator is berekend.

⁴ Uitspraak van de Raad van State op 19 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603).

⁵ Commissie m.e.r., 9 juli 2020. *Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.*

⁶ Bijlage 8 bij het MER. *Passende beoordeling stikstofdepositie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) op Natura 2000-gebieden.* Sweco, 23 februari 2021.

Het valt de Commissie op dat voor de aanlegfase is aangenomen dat alle werktuigen in stageklasse IV en alle vrachtwagens in Euroklasse 6 vallen⁷. Deze klassen leiden tot relatief weinig uitstoot. Het is echter niet duidelijk hoe dit uitgangspunt is vertaald naar de regels van het PIP of anderszins is geborgd.

Beoordeling van het effect van extra stikstofdepositie

Uit de berekeningen blijkt dat zowel de aanleg- als de gebruiksfase in 24 Natura 2000-gebieden leidt tot een toename van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar. De gevolgen hiervan zijn per Natura 2000-gebied 'passend' beoordeeld. Eerst is de huidige kwaliteit van habitattypen en leefgebieden van soorten beschreven. Vervolgens is nagegaan of additionele stikstofdepositie het halen van de instandhoudingsdoelstellingen in de weg kan staan. In het MER wordt geconcludeerd dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van alle Natura 2000-gebieden is uitgesloten omdat:

- de maximale bijdrage van 0,01 of 0,02 mol N/ha/jaar dermate beperkt is dat dit met wetenschappelijke zekerheid geen verruigende en/of andere verzurende of vermestende werking zou hebben; én
- de meteorologische afwijking rondom de huidige gemiddelde achtergronddepositie ruimschoots binnen onzekerheidsmarge valt.

De Commissie volgt dit betoog niet. De verzurende en vermestende werking als gevolg van stikstofdepositie wordt immers door een groot aantal bronnen veroorzaakt zonder dat de effecten naar de bron herleid kunnen worden. De overbelaste situatie is daarmee een gegeven. Een verwijzing naar een geringe hoeveelheid additionele depositie en naar onzekerheidsmarges kan niet volstaan voor zover habitattypen en leefgebieden van soorten (mede) door verzuring en vermesting in een zeer slechte staat verkeren. Voorbeelden daarvan zijn:

- Veenmosrietlanden in de Wieden en Weerribben kennen een overwegend matige overbelasting, waarbij er over een relatief klein areaal een sterke overbelasting is. In 2030 zal sprake blijven van een matige overbelasting, waarbij het areaal met een sterke overschrijding van meer dan tweemaal de KDW⁸ beperkt is afgenomen. Stikstofdepositie blijft voor dit habitatype dan een belangrijk knelpunt.⁹
- Oude eikenbossen (habitatype H9190) op de Veluwe, die door langjarig te hoge stikstofdepositie ernstig verzuurd zijn en waarbij er weinig of geen beheerinstrumenten beschikbaar zijn om onomkeerbare schade door stikstofdepositie, al dan niet in combinatie met andere drukfactoren zoals verdroging, te voorkomen.
- Het leefgebied van de tapuit en de draaihal is stikstofgevoelig waarbij de KDW langjarig wordt overschreden. Dit biedt een negatief toekomstbeeld voor de tapuit. De draaihal is uiterst gevoelig voor stikstofdepositie wat duurzame hervestiging in de weg kan staan.¹⁰

Deze voorbeelden onderstrepen dat elke toename – hoe gering ook – in samenhang met alle andere bronnen, een risico kan vormen voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Ook kleine toenames kunnen daarom de natuurdoelen in beschermde natuurgebieden verder buiten bereik brengen, al dan niet in combinatie met alle

⁷ Stageklassen zijn emissienormen voor mobiele werktuigen en zijn afhankelijk van bouwjaar en vermogen; Euroklassen zijn emissienormen voor voertuigen.

⁸ Kritische Depositie Waarde.

⁹ Gebiedsanalyses Provincie Overijssel 2017.

¹⁰ Nijssen M., Versluijs R., van den Bremer L. & Sierdsema H. 2019. Soortenherstelprogramma beheerplan Natura 2000 Veluwe: Ecologisch profiel en analyse knelpunten vogelsoorten. Sovon-rapport 2019/76. Stichting Bargerveen & Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

andere stikstofbronnen. De verwijzing naar geringe hoeveelheden en onzekerheidsmarges is een onvoldoende onderbouwing van de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden is uitgesloten.

Cumulatie met Port of Urk

De Passende beoordeling voor stikstofdepositie bevat een lijst van projecten waarmee cumulatie op kan treden.¹¹ Deze lijst is gebaseerd op verleende vergunningen. Het MER noemt in de paragraaf over cumulatie een zestal relevante plannen in en rond het IJsselmeer. Wat opvalt is dat geen van deze plannen genoemd wordt in de Passende beoordeling. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein Port of Urk.¹² Dit toekomstige bedrijventerrein ligt direct naast de MSNF en gaat de komende jaren gerealiseerd worden.

Samenvattend

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER in een Passende beoordeling, voorafgaand aan besluitvorming, te laten zien dat de aanleg en het gebruik van de MSNF afzonderlijk en in cumulatie (waaronder Port of Urk) niet leiden tot negatieve effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, door:

- te onderbouwen dat (per saldo) geen toename van stikstofdepositie plaats vindt op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden; of
- te onderbouwen dat de zeer geringe toename het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in de weg staat.

Het is essentieel dat duidelijk is hoe de uitgangspunten voor de stikstofberekeningen doorwerken in de regels van het PIP of anderszins zijn geborgd.

2.2 Archeologie

Voorkom onvoorziene aantasting van prehistorisch landschap

De archeologische onderzoeken laten zien dat in de diepe ondergrond gave prehistorische landschappen aanwezig zijn. Het achtergrondrapport gaat er van uit dat een maximale verdieping van de waterbodem met 2,5 meter niet leidt tot aantasting.¹³ Echter, wanneer bij de aanleg van de haven toch werkzaamheden plaatsvinden die een diepte bereiken van 6 meter beneden NAP, kan dit archeologisch waardevolle landschap wel aangetast worden. Denk bijvoorbeeld aan het aanbrengen van dam- of diepwanden of andere funderingspalen voor de kade zelf of bebouwing op de kade. Het MER gaat niet in op dergelijke werkzaamheden die tot eventuele aantasting kunnen leiden. Daardoor ontbreekt ook wat dit betekent voor eventueel vervolgonderzoek en maatregelen. Zo gaat het PIP niet in op de wijze van aanleg in relatie tot bescherming van het diepliggende archeologische landschap.

De Commissie beveelt daarom aan ervoor te zorgen dat passend onderzoek plaats vindt bij werkzaamheden die tot roering van de diepe bodem kunnen leiden. Omdat het om een onderwaterlocatie gaat, kan bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) advies worden ingewonnen over wat bij het te realiseren technisch ontwerp als passend kan worden beschouwd. Laat ook zien hoe tijdens de uitvoering wordt gehandeld bij eventuele

¹¹ Tabel 28.1 in Bijlage 8 bij het MER.

¹² Het bestemmingsplan Port of Urk is op 18 februari 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Urk. Op 1 april 2021 is het besluit gepubliceerd (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-100804.html>).

¹³ Zie paragraaf 5.1 van Bijlage 8 *Archeologisch bureauonderzoek* bij het MER.

archeologische (toevals-)vondsten. Suggesties hoe met (toevals)vondsten om te gaan zijn te vinden op de website van de RCE.¹⁴

Archeologisch onderzoek vaargeulen bij vervolgbesluiten

Ter plaatse van de toekomstige haven zijn mogelijke archeologische resten in de waterbodem, denk aan scheepswrakken, in een zogenaamde 'opwaterfase' van het archeologisch onderzoek in kaart gebracht. Een dergelijk opwater-onderzoek op de locaties van de beoogde vaargeulen is echter niet opgenomen in het MER. Rijkswaterstaat geeft in haar reactie op de NRD aan dat voor de aanleg van de vaargeul naar de toekomstige haven nog vervolgbesluiten nodig zijn, zoals een ontgrondingsvergunning.¹⁵ De planregels in het PIP vereisen in dat kader dat daarbij de juiste onderzoeken en afwegingen plaats gaan vinden. Oftewel: ondanks dat de informatie in het MER zelf erg summier is, is de bescherming van archeologische waarden in de besluitvorming voldoende geborgd.

2.3 Verkeer en infrastructuur

Capaciteit Domineesweg naar A6 mogelijk knelpunt

Uit het verkeersonderzoek¹⁶ blijkt dat de toename als gevolg van de MSNF van de verkeersbelasting beperkt is tot 1% op de Domineesweg richting de A6 in het jaar 2031. Het onderzoek laat zien dat de wegvakken en kruispunten in Urk (ten westen van de Karel Doormanweg) het verkeersaanbod steeds goed en veilig kunnen verwerken.

Het MER gaat ook in op de capaciteit van de Domineesweg vanaf Urk tot aan de A6 (ten oosten van de Karel Doormanweg). De Domineesweg is een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden. De provincie stelt de capaciteit van deze weg op 20.000 mvt/etmaal¹⁷, maar bij aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan acht zij vanuit veiligheidsoverwegingen de aanvaardbare capaciteit 12.000 mvt/etmaal. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat reeds in de referentiesituatie en in de drie planscenario's de wegbelasting op dit deel van de Domineesweg de norm van 12.000 mvt/etmaal aanzienlijk overschrijdt. Dit kan tot verkeersonveiligheid leiden.

Het MER gaat hier nu niet op in, en ook niet op de gevolgen hiervan voor de doorstroming van de MSNF in samenhang met de nabijgelegen ontwikkelingen Zeeheldenwijk en Port of Urk. In het scenario waarin alle plannen in de directe omgeving (MSNF, de woonwijk Zeeheldenwijk en bedrijventerrein Port of Urk) gerealiseerd gaan worden is de verkeersgroei op de Domineesweg naar de A6 immers veel groter. Het MER benoemt wel dat de gemeente Urk en de provincie Flevoland al mogelijke oplossingen voor dit huidige verkeersknelpunt laten onderzoeken. Er is een verkenning uitgevoerd naar een nieuwe ontsluitingsweg of randweg voor Urk, maar hier zijn nog geen concrete afspraken over gemaakt.¹² Om deze reden is hier in de modellen nog geen rekening mee gehouden.¹⁸

De Commissie beveelt daarom aan om te laten zien hoe een dergelijke randweg kan bijdragen aan het oplossen van de verwachte verkeersknelpunten en wat dit betekent voor de

¹⁴ <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/archeologische-vondsten-melden/toevalsvondsten>.

¹⁵ Zie bladzijde 4 van Bijlage 26 bij de Toelichting op het PIP *Nota van beantwoording NRD en NvU*.

¹⁶ Bijlage 20 *Verkeersonderzoek* bij het MER.

¹⁷ Motorvoertuigen per etmaal.

¹⁸ Zie hoofdstuk 8 in Bijlage 20 bij het MER.

(cumulatieve) effecten van de haven. Dit kan bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse. Met een dergelijke analyse komen mogelijke knelpunten tijdig in beeld zodat daarmee in de uitwerking van de plannen voor de haven en voor een eventuele randweg rekening kan worden gehouden.

Aansluiting op Domineesweg nabij Westwal

Voor het kruispunt dat de MSNF ontsluit op Domineesweg nabij de Westwal is nog geen kruispunttype bepaald. De toelichting in het PIP geeft aan dat een voorrangskruispunt niet de voorkeur verdient in verband met de verkeersveiligheid. Het MER geeft geen antwoord op de vraag is of het mogelijk is om de ontsluitingsweg voor de MSNF te combineren met het huidige T-kruispunt Domineesweg – Westwal, bijvoorbeeld via een kort stuk parallelweg naar een rotondeoplossing. Op deze manier is het niet nodig om een extra kruispunt aan te leggen.

De Commissie beveelt aan om bij verdere uitwerking van het PIP te onderzoeken hoe de aansluiting op de Domineesweg het beste vorm kan krijgen. Denk daarbij aan:

- in hoeverre ontsluiting van de MSNF te combineren is met het bestaande kruispunt Domineesweg–Westwal en of hier bijvoorbeeld een rotonde mogelijk is; en
- wat de mogelijkheden zijn voor het opheffen van de verschillende in- en uitritten op de Domineesweg ten westen en oosten van de Westwal om tot een eenduidig verkeersbeeld op de Domineesweg te komen.

Vergelijk vervolgens de voor- en nadelen van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden zodat tot een onderbouwde keuze gekomen kan worden.

2.4 Duurzaamheid

Invulling van ambities

Het aspect duurzaamheid krijgt weinig aandacht in het MER. Het MER beperkt zich tot de bijdrage van de haven aan de (duurzame) werkgelegenheid in de regio. Daarnaast worden suggesties gedaan over een meer duurzame aanleg, inrichting en gebruik. De uiteindelijk invulling hiervan wordt overgelaten aan de markt waarbij de provincie zich beperkt tot een stimulerende of faciliterende rol.¹⁹ De positieve score (groen) in het MER is daardoor met onzekerheden omgeven. Ook het PIP beperkt zich tot optionele mogelijkheden en bevat geen expliciete maatregelen voor duurzaamheid in de planregels.²⁰ Wel is bij elke functie een wijzigingsbevoegdheid voor (onder andere) duurzaamheid opgenomen.

De Commissie beveelt aan om de duurzaamheidsambities voorafgaand aan de realisatie van de haven verder uit werken. Ga daarbij ook in op afspraken of doelen die uit landelijk, regionaal of gemeentelijk beleid volgen en een plek moeten krijgen, zoals de Duurzaamheidsvisie Urk 2030 en de Regionale Energiestrategie voor Flevoland. Door de ambities tijdig concreet te maken kan hier bij de voorbereiding van de realisatie al rekening mee gehouden worden.

¹⁹ Zie bladzijde 166 van het MER.

²⁰ Zie bladzijde 116 van het PIP: 'De uiteindelijke invulling wordt overgelaten aan de markt. Wel wordt duurzaamheid gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. Gedacht wordt aan: ...'. Waarna een achttal mogelijkheden wordt benoemd.

Samenwerken aan duurzaamheid

Een verdere en concrete uitwerking van duurzaamheidsambities vraagt om samenwerking tussen alle partijen, waarbij de provincie vooral kaders kan stellen voor betrokken aannemers (aanleg) en bedrijven (gebruik). De MSNF zal in de praktijk samen met het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk als één “systeem” gaan functioneren. Afstemming met de gemeente Urk en de (toekomstige) bedrijven op het bedrijventerrein Port of Urk is cruciaal om duurzaamheidsambities van de provincie, de gemeente en de toekomstige bedrijven te kunnen realiseren.

De Commissie beveelt daarom aan om voorafgaand aan de uitgifte van percelen in de haven aan deze samenwerking vorm te geven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Robert Maarten van Heeringen
drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)
ing. Ben Peters
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
ing. Rob Vogel
drs. Frank Wijnants
drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten C4, “de aanleg van een haven voor de binnenscheepvaart” en D29.2 “de winning van mineralen door afbaggering van de zee-, meer-, of rivierbodem dan wel de wijziging of uitbreiding daarvan”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van Flevoland

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van Flevoland

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

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

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3459](#) in te vullen in het zoekvak.

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

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

