

Memo

memonummer 0.4
datum 29 januari 2021
aan Lineke Sakkers Provincie Flevoland
van Stephan Hammink Antea Group
kopie
project Actualisatie PIP/MER Martime Servicehaven Noordelijk Flevoland
projectnr. 0457462.100
betreft Beantwoorden reacties op NRD en NvU MSNF

1 Inleiding en toelichting op de reactienota

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

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

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

2 Reacties uit de terinzagelegging en raadpleging

1. Reactie gemeente Urk

Reactie via de mail

Verzonden: maandag 22 juni 2020 16:44

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

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

2. Reactie RWS

Reactie via een getekende brief

Datum: 19 juni 2020

Onderwerp: NRD en Nota van Uitgangspunten PIP MSNF

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

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

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

3. Reactie waterschap Zuiderzeeland

Reactie via een brief

Datum: 18 juni 2020

Onderwerp: wateradvies NRD en Nota van Uitgangspunten PIP MSNF

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

<p>a) Wij vragen om de voorkeursvariant toe te voegen aan de nota. De L- en U-varianten zijn niet eerder met het waterschap besproken. Tijdens het ambtelijk overleg van 2 juni 2020 heeft de provincie aangegeven dat het voor de hand ligt dat gekozen wordt voor de eerdere voorkeursvariant. Bij de voorkeursvariant krijgt een aannemer een bandbreedte van 1.300 meter waarbinnen 1.000 m kade ontwikkeld wordt met twee overgangsgebieden van elk 100 meter (maximaal 1.200 meter). Met de voorkeursvariant is rekening gehouden in de berekeningen en aanvraag HWBP. Dit is gecommuniceerd met het HWBP en opgenomen in het veiligheidsportaal.</p>	
<p>2. De nota geeft geen informatie over de verschillende soorten afvalwater die zullen ontstaan en de lozingsroute(s) van dit afvalwater. Afhankelijk van het eigendom van de rioleringswerken kan het nodig zijn een watervergunning aan te vragen danwel een advies te vragen aan het waterschap. Verzoek is om genoemde informatie aan te vullen</p>	<p>Dit is een uitvoeringsaspect. Indien een advies dan wel een watervergunning nodig is wordt deze door de initiatiefnemer aangevraagd. Hierover zal t.z.t. overleg met het waterschap plaatsvinden.</p>
<p>3. Verzoek om tekstaanvulling bij de eerste bullit op pagina 2 zodat de tekst luidt: "tussen de dijk en de nieuw aan te leggen aanlegkade komt een haverterrein van maximaal 10 hectare waar bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (maximaal t/m categorie 5.1) (zie bijlage 1) zich kunnen vestigen onder voorwaarden; na verlening van een watervergunning en wanneer is aangetoond dat het geen nadelig effect heeft op de waterkering."</p>	<p>We nemen uw reactie als aandachtspunt mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan. De noodzaak van een watervergunning volgt uit zelfstandige wetgeving en hoeft niet te worden geborgd in de regels van het PIP.</p>
<p>4. Verzoek om tekstaanvulling bij de laatste bullit op pagina 2 zodat de tekst luidt: "de dijk wordt niet aangepast en behoudt zijn huidige hoogte. Doordat de golfbreker deel uit gaat maken van de primaire waterkering, om de toekomstige waterveiligheidsopgave op te lossen, telt het oppervlak van de golfbreker niet mee in de Barro ruimte. De golfbreker moet voldoen aan de op dat moment geldende en vastgestelde normering en de opgestelde KES (Klant Eisen Specificatie)."</p>	<p>We verwerken uw reactie bij de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan.</p>
<p>5. Verzoek om op pagina 2 een bullit toe te voegen met volgende tekst: "De details betreffende de golfbreker welke onderdeel wordt van de primaire waterkering worden nader vastgelegd in een watervergunning."</p>	<p>We verwerken uw reactie in de uitwerking van het milieueffectrapport en het provinciaal inpassingsplan</p>
<p>6. Wij vragen u om de bij de Nota van Uitgangspunten genoemde opmerkingen ook in de NRD te verwerken.</p>	<p>We nemen uw reactie als aandachtspunt mee bij de uitwerking van het milieueffectrapport</p>

4. Reactie SwifterwinT BV en Vattenfall

Reactie via een brief

Datum: 19 juni 2020

Onderwerp: Zienswijze Nota van Uitgangspunten en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Notitie Reikwijdte en Detailniveau & Nota van Uitgangspunten	
Reactie	Antwoord
<p>Het plangebied voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland is geprojecteerd nabij het plangebied van windpark Windplanblauw. In de NRD voor de MSNF wordt Windplanblauw en de mogelijke interferentie met het windpark echter niet beschreven. In de NRD is een plangebied weergegeven.</p> <p>Dit plangebied ligt ten zuiden van Urk en overlapt niet met het windpark. Wel ligt het nabij de meest noordoostelijk gelegen nearshore windturbines. Verder zijn er verschillende alternatieven/zoekgebieden aangegeven rondom Urk. Deze liggen verder af van het windpark en interfereren naar verwachting niet met Windplanblauw. Om hiervan zeker te zijn adviseren wij in het MER rekening te houden met de ligging van windpark Windplanblauw.</p> <p>Een toename in de scheepvaartbewegingen door de komst van de haven wordt niet benoemd. Hoe deze eventuele toename zich zal verhouden ten opzichte van de nautische veiligheid in relatie met het windpark wordt eveneens niet benoemd. Een van de vaarroutes naar de servicehaven loopt door Windplanblauw.</p> <p>Wij adviseren in het MER onderzoek te doen naar de nautische veiligheid en daarmee in de verdere planvorming te waarborgen dat aanvaar- en aandrijfkansen acceptabel zijn.</p> <p>Kort samengevat verzoeken wij u de volgende zaken te betrekken in het MER:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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.	<p>We nemen het Windplanblauw op als autonome ontwikkeling. We zullen de effecten op de nautische veiligheid en aanvaar- en aandrijfkansen kwalitatief beoordelen.</p>

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

5. Reactie IJsselmeervereniging

Reactie via een brief

Datum: 22 juni 2020

Onderwerp: Zienswijze NRD en nota van uitgangspunten PIP MSNF

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

van de gebouwen beperkter te zijn dan in het vernietigde plan.	oosten van de haven een binnendijks bedrijventerrein wordt ontwikkeld (Port of Urk).
De IJsselmeervereniging betwijfelt of de aanleg van de haven met de daarbij behorende dammen door het waterschap nog steeds als een relevante wijze van versterking van de NOP-dijk wordt gezien.	Er heeft voor het plan afstemming plaatsgevonden met het waterschap in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Er is rekening mee gehouden met de HWBP bij de berekeningen en de aanvraag HWBP.
Vanwege de duurzaamheid en klimaatbestendigheid dient de staat van bedrijven geschoond te worden van bedrijven met verbrandingsmotoren en van sommige bedrijfssoorten, zoals metaaloppervlakbehandeling en grofsmederijen) beter vastgelegd te worden dat het alleen scheepvaart of dienstverlening aan scheepvaart betreft.	Er is geen regelgeving die vanwege duurzaamheid en klimaatbestendigheid bedrijven met verbrandingsmotoren verbiedt. In het bestemmingsplan en de MER wordt beoordeeld in hoeverre de bedrijven die volgens de staat van bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan inpasbaar zijn. De in de staat van bedrijven opgenomen bedrijfsactiviteiten worden beschouwd als passend op een servicehaven.
In de NRD is een selectie gemaakt van te actualiseren documenten. De meeste keuzes zijn logisch. Echter, vooral duurzaamheid en de aanlegfase dienen een update. Bij de update van de passende beoordeling spelen – naast stikstof – ook de actuele staat van instandhouding van de natuurwaarden en cumulatie een rol. Hiervoor is al aangegeven dat de haven in aanleg en gebruik stikstof- en CO ₂ -neutraal zal moeten zijn.	Bij de passende beoordeling wordt voor zover gegevens beschikbaar zijn de actuele staat van de natuurwaarden meegenomen. In de m.e.r.-beoordeling wordt rekening gehouden met cumulatie. Het stikstofdepositie onderzoek wordt geactualiseerd, waarbij ook de aanlegfase wordt beoordeeld. Voor wat betreft de duurzaamheidsaspecten wordt verwezen naar de beantwoording hierboven.

6. Reactie Brandweer Flevoland

Reactie via een brief

Datum: 22 juni 2020

Onderwerp: Zienswijze nota uitgangspunten en notitie reikwijdte Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

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

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

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

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

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

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