

Masterplan Hart van Urk





ROYAL HASKONING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 telefoon

+31 (0)24 323 93 46 fax

info@rhdhv.com e-mail

www.royalhaskoningDHV.com internet

januari 2014 datum

9W6444 referentie

NL.IMRO.0184.SVURK-0201 plan-ID-nummer

Inhoud

1. Een beschrijving op hoofdlijnen
2. Hoofdentree
3. Oud Urk en de kustzone
4. Oud Urk en de havenzijde
5. Het oude dorp
6. Oost- en Westhavenkade
7. Voormalige scheepswerf Metz, plein 1890, handelskade en omgeving
8. Gebied nieuwe haven e.o.
9. Stedenbouwkundige randvoorwaarden en richtlijnen voor de nieuwe bebouwing
10. Klifweg en omgeving
11. Klifkade en omgeving
12. De Havens



1. Een beschrijving op hoofdlijnen

Urk is veranderd en blijft veranderen. De vraag is in welke richting? Om de ontwikkelingsrichting voor de komende jaren te bepalen is dit Masterplan gemaakt. In het Masterplan is een samenhangend pakket van voorstellen weergegeven, die er voor kunnen zorgen dat de veranderingen uiteindelijk leiden tot kwaliteitsprongen waar in de nabije toekomst zowel de Urker als de bezoeker van het voormalig eiland baat bij hebben.

Voor dit Masterplan geldt ook dat er:

- Gestreefd is naar een realistisch plan;
- Een aantrekkende werking van uitgaat (in ieder geval bezoeker langer 'vasthouden');
- Sprake is van een goed functionerende verkeers- en parkeerstructuur;
- Gerekend moet kunnen worden op voldoende politiek, maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak;
- Het plan meerwaarde biedt wat betreft belevingswaarde en verblijfsklimaat.

Identiteit

De unieke identiteit van Urk is alom bekend. Het oude dorp en de havens tonen veel fysieke sporen van vroeger uit de tijd dat Urk een eiland was in de Zuiderzee. Hoofdreden voor een bezoek aan Urk is voor menigeen dat men veel van die sporen wil zien, zoals de kenmerkende bebouwingstructuur, mensen in klederdracht, een haven vol koters, kortom dingen die men elders niet vindt. Zonder te vervallen in nostalgie bepleit dit Masterplan zuinig te zijn op de dingen die nog resten uit het verleden. Evenmin wordt geschroomd op beeldbepalende locaties bebouwing en bestrating te realiseren die zichtbaar appelleert naar de tijd van toen.

Gemeenschap

De bewoners op Urk gaan er prat op anders dan anderen te zijn. Wellicht was dat vroeger sterker het geval dan nu. Het moet initiatiefnemers hoe dan ook uitdagen tot de realisatie van projecten die zo goed mogelijk aansluiten bij eigenschappen waar men trots op is zoals; gelovig, sober, stoer, e.d. Op Urk ervaart men sterk het gemeenschapsgevoel (ontmoetingsplekken, rondje haven, brommers, e.d.) en niet zo zeer het "ieder voor zich".



chinesisch restaurant
"HAI LI"

ETH-SADA

HA 24 YL

Karakter

Door modernisering en individualisering zijn vele voor Urk beeldbepalende indrukken verdwenen. Om vaak zeer moverende redenen maakten kotter, klederdracht, visafslag en kenmerkende architectuur plaats voor dingen die men overal elders in Nederland aantreft zoals; geparkeerde auto's, de bekende winkelketens, bloembakken, afvalverzamelpunten e.d. Urk heeft weinig met nostalgie, maar dreigt daardoor op het oog gewoon en daardoor minder aantrekkelijk te worden. Dit Masterplan beveelt aan om dit proces een halt toe te roepen waar dit ten koste gaat van het unieke karakter van het oude dorp als ruimtelijke eenheid.

Veranderingen

De doorsnee Urker heeft altijd open gestaan voor veranderingen zolang ze niet in strijd zijn met zijn overtuiging. Veranderingen blijven op Urk afkomen. Soms worden ze opgelegd bijvoorbeeld als gevolg van de aangescherpte milieuwetgeving of in de vorm van beperkingen voor buitendijks bouwen, een nieuwe waterkering e.d. Uiteraard houdt het Masterplan rekening met de randvoorwaarden die daarmee samenhangen.

Andere veranderingen komen door de toegenomen mobiliteit. Urk maakt onderdeel uit van een netwerk van steden en dorpen. Men werkt elders, doet ook elders de boodschappen tenzij het 'eigen' winkelgebied aantrekkelijker is. Dit Masterplan doet voorstellen om de afvloeiing van koopkracht in het Klifweg gebied te keren. Veel veranderingen kennen economische motieven zoals; het verdwijnen van de vissersvloot uit de haven en de daarmee samenhangende functieverandering van panden in het havengebied, waar visserij gelieerde bedrijvigheid plaatsmaakt voor gewone bedrijfsontwikkelingen, winkelruimte en waar mogelijk woonruimte. Ook de openbare ruimte die ooit de dynamiek van de vissershaven opving onderging verandering en ligt er nu enigszins verlaten bij. Genoemde veranderingen leiden tot afname van bezoekenstromen aan Urk en reductie van de tijd die de recreant gemiddeld op Urk wil doorbrengen.

Het Masterplan doet voorstellen om daar verandering in te brengen in de hoop dat zowel overheid als particulier ze overnemen.



2. Hoofdentree

De hoofdentree van Oud Urk en het havengebied bezit een lage beeldkwaliteit. De plek wordt gedomineerd door weinig representatieve bebouwing rond een rotonde, zoals de achterzijde van bedrijfspanden, verkeersborden, een garagebedrijf met brandstoffenverkoop punt, kortom elementen die qua verschijningsvorm niets van doen hebben met het unieke karakter van Urk.

Volgde in het verleden op deze eerste indruk een tweede, namelijk die van een interessant havengebied met vele kotters, nu is dat niet meer het geval. Reden om deze beeldbepalende plek gezamenlijk aan te pakken om bezoekers letterlijk aan te trekken en Urk de entree te geven die het voormalige eiland verdient.

Het voorstel is om de garage en het brandstoffen verkooppunt, uiteraard in overleg met betrokkenen, te verplaatsen en op deze locatie een in het oog springend pand te bouwen, bijvoorbeeld een hotel in een architectuur die aansluit bij die van het oude dorp. Langs de Sluisweg is plaats voor tenminste drie kantoorvilla's met 'onder aan de dijk' extra parkeerruimte. In de vorm van een dijk met hekwerk, bepaalt de waterkering het wat rommelige beeld ter plaatse. De visie gericht op herinrichting van de Klifweg gaat ervan uit dat deze dijk deels vervangen wordt door een gemetselde waterkering of keermuur. Het Masterplan stelt een waterkering voor in de vorm van een muur waar ter verfraaiing 'scheepsmasten' op / aan gezet worden. Deze masten met wimpels markeren de nieuwe toegang

naar het havengebied, de 'havenstraat', die direct op de rotonde wordt aangesloten. Het geheel maakt de sfeer van het havengebied al bij de entree voelbaar. (zie onder Klifweg).

Wellicht kan de achterwand van de omvangrijke werfbebouwing uitgevoerd in een lichte kleur dienst doen als 'scherm' waarop de geschiedenis van het oude eiland wordt geprojecteerd.



3. Oud Urk en de kustzone

Aan de overgangszone van (ei)land naar vroegere Zuiderzee ontleent Urk een groot deel van zijn identiteit. Kenmerkend is het wasgoed dat wordt uitgehangen met op de achtergrond het weidse water en een horizon.

De locaties waar het contrast tussen land en water het sterkst wordt ervaren behoren tot de meest beeldbepalende van Urk; bij het monument, vanaf de Vuurtorenstraat en langs de Staversekade. Fotogeniek zijn de plekken waar het hoogteverschil goed zichtbaar is. Ook erg aantrekkelijk is het beeld vanaf de strekdam op Urk. Toch treft men daar naar verhouding weinig bezoekers en inwoners van Urk. De Staversekade wordt genoemd als een goede plek voor een markant “strandpaviljoen” met daarbij ruimte voor muzikuitvoeringen in de openlucht (koren).

Tenslotte verdient het aanbeveling om de strekdam over een grotere lengte voor voetgangers toegankelijk te maken en wordt uitbreiding van het strand in noordelijke richting aanbevolen.



4. Oud Urk en de havenzijde

Kenmerkend voor Urk is het contrast tussen de compacte bebouwing van het oude dorp en de openheid door het water. Omdat dit contrast wordt ervaren door zichtlijnen dienen deze zo min mogelijk onderbroken te worden. Het aantal zichtlijnen vanuit het oude dorp naar de havens is beperkt, zeker als ze 'geblokkeerd' worden door geparkeerde auto's.

Aanbevolen wordt om een wat hoger gelegen interessant uitzichtpunt op de havens te maken. Gedacht wordt aan een 'terras' ten zuiden van het museum even ten noorden van en boven de plek waar, in het verre verleden, de oude visafslag met helling zijn plaats had.

Om het winkelgebied aan de Klifweg sterker ruimtelijk te betrekken bij elementen kenmerkend voor Urk, zijn waar mogelijk (nieuwe) zichtlijnen gewenst.



5. Het oude dorp

De meeste straten lopen op oud Urk 'oost-west', met als meest opmerkelijke de Raadhuisstraat. Behalve lindebomen bepalen hier van oudsher vooral kleine winkels het beeld. Helaas zijn sommige panden 'vertimmerd' tot dat wat ze nu zijn; snackbar, kroeg of toeristisch winkeltje. Vele zijn vaak onvindbaar achter reclamevlaggen, borden en andere weinig karakteristieke elementen. Meer onderlinge afstemming en oog voor kwaliteit zal een bezoeker van Urk langer binden. Winkels en horecagelegenheden die 'uit hun jas groeien' wordt aangeraden zich te vestigen in het vernieuwde Klifweg gebied. Dat geldt ook voor bedrijven die milieuhinder veroorzaken zoals laden en lossen, geluid en dergelijke. Het is voor de identiteit en de herkenbaarheid van Urk essentieel dat binnen het oude dorp bouwkundig zo min mogelijk aan schaalvergroting wordt gedaan. Een groot probleem in het oude dorp is een structureel parkeer tekort. Van belang is dat er in de nabijheid van de kern zoveel mogelijk parkeerruimte wordt gerealiseerd.

Kenmerkend voor Urk is het aanwezige hoogteverschil. Dat is een bijzondere kwaliteit, die slechts op drie locaties zeer concreet ervaren wordt, namelijk; bij het monument, rondom de vuurtoren en vanuit de haven met uitzicht op het oude dorp. Dit zijn de meest gefotografeerde locaties. Binnen het oude dorp zelf zijn de hoogteverschillen wel merkbaar, men moet klimmen of dalen, maar amper zichtbaar.

Twee locaties verdienen in dit verband extra aandacht te weten; Plein 1890 en omgeving en de plek van de oudste visafslag. Plein 1890 is op dit moment de enige enigszins hooggelegen plek van waaraf men zicht heeft op de haven, ware het niet dat op de Oosthavenkade juist op dat punt een boomgroep staat die het zicht op de haven enigszins belemmert. Het hoogteverschil tussen de Bootstraat en de plek van de oudste visafslag aan de Westhaven neemt men alleen waar via een smal trapje naast de toiletten. Deze bijzondere locatie verdient meer. Aanbevolen wordt om op het dak van de sanitaire voorziening een 'balkon' te realiseren, een fraai uitzichtpunt over de havens en de havenmond. Dit biedt een mooie aanvulling op het uitzicht dat men bij het monument heeft over 'zee'. Op plekken die iets vertellen over het verleden liggen onder andere botters, waar toeristen in plaats kunnen nemen en foto's maken.

Om de oude waterverloop weer in ere te herstellen kan er op de plaats van het huidige benzinstation, waar het water met een duiker aan de oppervlakte onttrokken wordt, bijvoorbeeld een hotel komen. Hierdoor wordt de ervaring met het water weer kenbaar gemaakt.



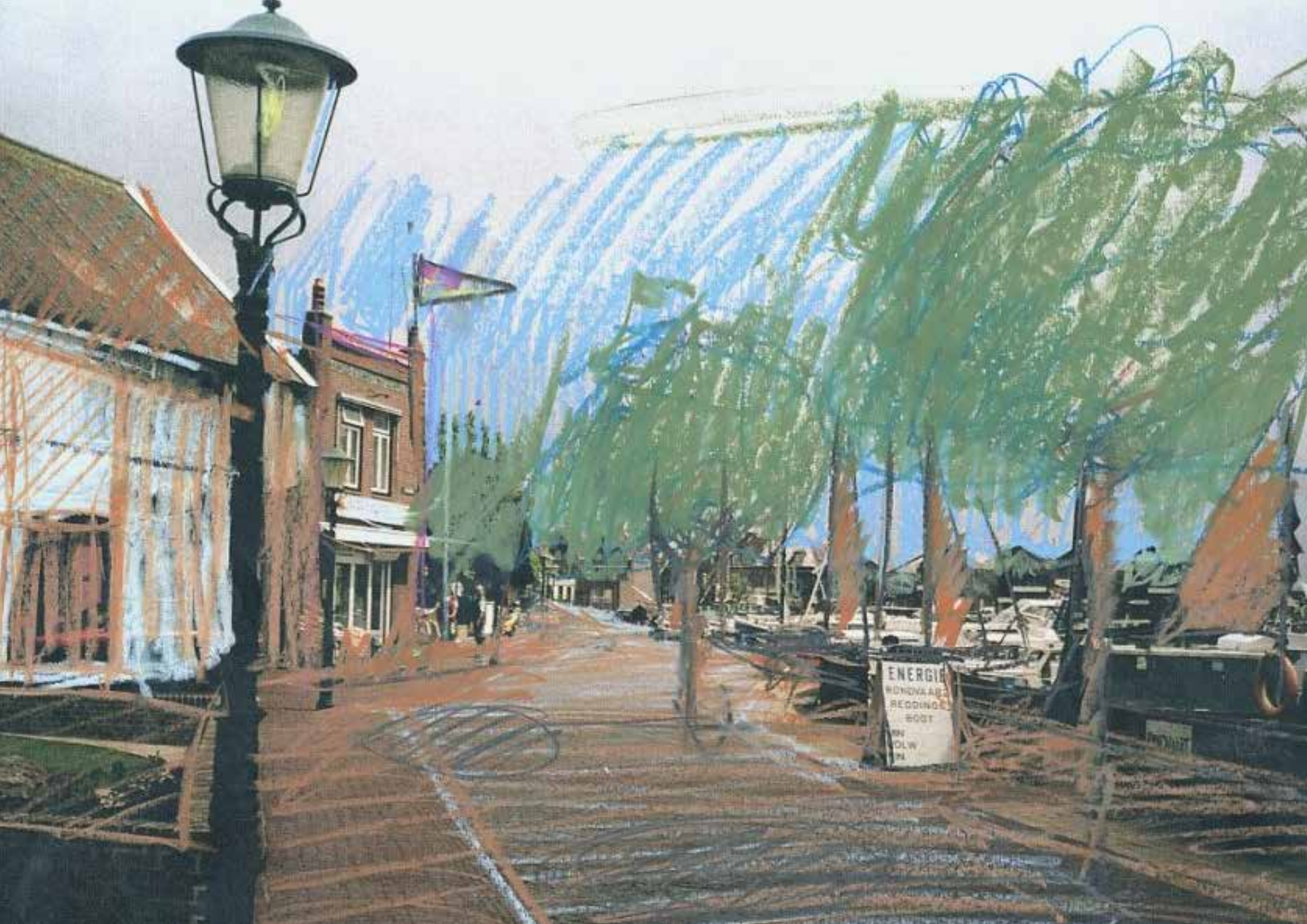
6. Oost- en Westhavenkade

Uit niets blijkt dat het hier de oudste kades van Urk betreft. Langs het water waar eens de trotse geschiedenis van de visserij begon staan panden die ook goed in een nieuwbouwwijk hadden kunnen staan. Helaas is de meest historische plek aan het water, die van de oudste visafslag en de scheepshelling, 'begraven' door geparkeerde auto's, toiletten en glas- en vuilnisbakken. Weliswaar allemaal voor de waterrecreant, maar andere bezoekers komen hiervoor niet naar Urk.

Het is van belang dat de Oost- en Westhavenkade (weer) een aantrekkelijke openbare ruimte wordt. Door de vele vernieuwingen van de afgelopen jaren valt nauwelijks naar het verleden te appelleren. Daarom wordt aanbevolen om de kades - op termijn- in te richten als lommerrijke wandelboulevard. Ook het proces van 'privatisering' moet in dit gemeenschappelijk openbaar gebied een halt toegeroepen worden. Daarbij wordt bedoeld op; 'diepe voortuinen', privé muurtjes, eigen straatmeubilair, privé containers en een gebrek aan afstemming wat betreft de terrassen. Het zou voor het beeld een verbetering zijn als een deel van de bestaande bebouwing, met name aan de Westhavenkade, door bouwkundige toevoegingen meer eenheid en identiteit ging uitstralen. De architectuur achter de helling aan de Westhaven mag de andere panden tot voorbeeld zijn. De historische plek van de oudste visafslag verdient ook opwaardering. Daarbij moeten de toiletten en het vuilverzamelpunt tenminste aan het oog onttrokken worden (bijvoorbeeld door een hoge "houten

beschoeiing". Van belang is dat deze, zo laag en centraal gelegen plek via royale trappen gekoppeld wordt aan de hoger gelegen Bootstraat en het plein rondom het oude raadhuis. Met de aanleg van een terras op het dak van de sanitaire voorziening krijgt Urk er een zeer bijzondere locatie bij, een nieuw ontmoetingspunt.





ENERGIE
WINDVAAR
REDDING
BOOT
IN
OLW

7. Voormalige scheepswerf Metz, plein 1890, handelskade en omgeving

De Oosthavenkade loopt in oostelijke richting dood tot de voormalige scheepswerf Metz. Onderzocht moet worden of een voetpad langs het werfterrein tot de mogelijkheden behoort. Los van mogelijke milieuhinder en de omvangrijke opslag van buizen draagt deze werf op zeer eigen wijze bij aan de beeldkwaliteit van Urk. (schepen op het droge, een grote kraan en de specifieke werkzaamheden). Omdat naast de voormalige buizenopslag ook de bereikbaarheid voor vrachtverkeer een knelpunt vormt en fysiek ruimte voor groei ontbreekt, zal bij toename van het grootschalig werk verplaatsing naar elders aan de orde zijn. Handhaving van deze werf gericht op onderhoud van kleine (historische) schepen heeft de aanbeveling gekregen.

De bebouwing tussen de Handelskade en de Klifweg ontnemt het zicht op de werf en de Oosthaven vanuit de Klifweg. De grote kraan torent weliswaar boven het straatbeeld uit, maar een paar zichtlijnen op enkele (historische) schepen hadden zichtbaar voor meerwaarde kunnen zorgen in het nogal anonieme winkelgebied. Zodra er zich kansen voordoen op meer transparantie moeten die aangegrepen worden. Diverse bedrijfspanden, die gelieerd waren aan het werk in de haven, zijn en zullen van functie veranderen. Iedereen heeft er baat bij dat het 'wonen' op de bovenetages daarbij wordt verstrekt. Voorkomen moet worden dat op de begane grond de bijbehorende bergingen en/of garages ontstaan, omdat zulke bestemmingen een goede inrichting van het openbaar gebied in de weg kunnen staan en zeker geen bijdrage leveren aan de

beeldkwaliteit van Urk. (garagedeuren, gesloten gevels). Gestimuleerd moet worden dat de begane grond etage een voor voetgangers aantrekkelijk beeld bezit. (winkel, kantoor, galerie, e.d.).



8. Gebied nieuwe haven e.o.

Bij een bezoek aan het havengebied neem je alles in één oogopslag waar. Vroeger, toen er kotters lagen wat dat geen punt. Er was genoeg te zien waar je als bezoeker voor bleef. Nu is het leeg en heb je het snel gezien. Het advies luidt om te zorgen voor meer functionele en ruimtelijke verscheidenheid in het havengebied. Het Oost- en Westhaven gebied onderscheidt zich nu al ruimtelijke door ligging, inrichting en bijbehorende bebouwing. Bijbehorende kades worden, mede door de bebouwing als aangenaam voetgangersgebied ervaren. Door zorgvuldige situering van de nieuwbouw in het overig havengebied kan de betrekkelijk lege vlakte met kades en havens worden getransformeerd tot verblijfsgebied met meer variatie in openbare ruimtes met bijbehorend ruimtegebruik. Hierdoor wordt bijvoorbeeld niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk goed zichtbaar dat de Werkhaven met bijbehorende kades en bebouwing anders is dan bijvoorbeeld de Nieuwe haven en directe omgeving. Hierdoor ontstaan naast de Oost- en Westhavenkade mede als gevolg van de nieuwbouw een geheel ander beeld op de kades langs de Werkhaven en de Nieuwe haven en ontstaan enkele nieuwe ruimtelijk begrensde pleinen met voor voetgangers aangename afmetingen en temidden van de nagenoeg onbebouwde Dormapier. De aanbevolen verscheidenheid zal de bezoeker langer binden omdat de aantrekkelijkheid van het havengebied erdoor vergroot is.

De openbare ruimte

Op de plek van de voormalige visafslag wordt nieuwbouw voorgesteld. Het is van belang dat de noordgevel(s) daarvan achter de voormalige gevelrooilijn worden opgetrokken. De gevels dienen daarbij georiënteerd te worden op openbaar gebied. De begane grond functie moeten een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van het openbaar gebied / sociale veiligheid. De openbare ruimte, gemakshalve het 'nieuwe havenplein' genoemd, kan zowel functioneel als ruimtelijk hét knooppunt worden van (voetgangers)routes vanuit alle richtingen. Deze plek, nu al als ontmoetingsplaats in gebruik, kan voor de voetgangers extra kwaliteiten krijgen als die op bijzonder wijze wordt ingericht. Daarbij moet gedacht worden dat de bezoeker van deze plek onder ander zicht heeft op: het Oude dorp, de kleine werf, de Dormakade en de Klifkade. Aan de westzijde bevindt zich de formele ingang van de 'publieksfuncties' binnen het nieuwe bouwproject. Hier moet een enigszins besloten plein ontstaan georiënteerd op Oud Urk met muziekpaviljoen (openlucht optredens, koren e.d.). De oost- en zuidgevel(s) van het nieuwe project markeren de bestaande kades, die overal voor publiek toegankelijk moet blijven en autoluw zijn.

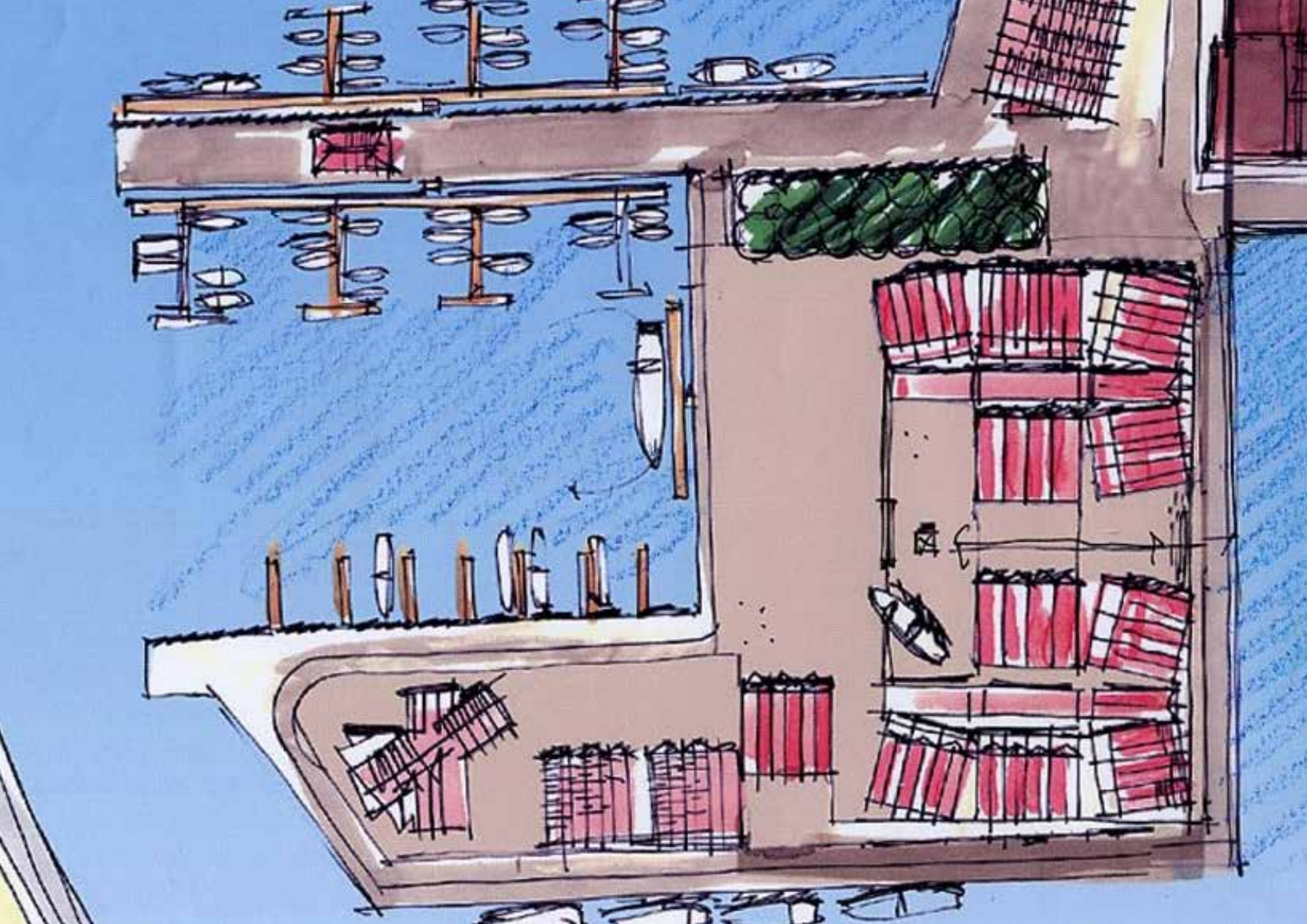
De functies

De voormalige visafslag maakt plaats voor een grotere bouwmassa in drie tot vijf lagen, met daaronder

een parkeervoorziening in één laag. Deze moet uitnodigend zijn en een optimale inrichting bezitten. De parkeervoorziening moet toegankelijk zijn voor bewoners, bezoekers en recreanten. Hoe meer plaatsen, hoe minder auto's er komen te staan in de krappe openbare ruimten van Oud Urk. De in- en uitgang van de parkeervoorziening liggen in het noordelijke deel van het project omdat daar het autoverkeer komt en gaat.

De bebouwing

Op de begane grond moeten zoveel mogelijk functies worden gerealiseerd met een aantrekkelijke uitstraling voor passanten op de kaders. Het geheel moet een sterke verticale gevelbekleding bezitten, die maakt dat het bouwplan niet massaal overkomt maar eerder het beeld oproept van geschakelde panden, die qua architectuur enigszins aansluit bij de bebouwing aan de Burg. Schipperkade. Alle gevels georiënteerd op Klifweg, Werkhaven en Nieuwe haven zijn representatief, en bevatten veel ramen, erkers e.d.. Stedenbouwkundig is het gewenst dat het project aan de oost- en zuidzijde ook 'grondgebonden' geschakelde panden bevat. Deze zullen als Urker 'Havenpanden' de kades markeren (levendig, sociaal veilig e.d.). De noordgevel(s) van het project moeten qua schaal, maat en detaillering extra aandacht krijgen vanwege de beeldbepalende positie in de as van de Klifweg.



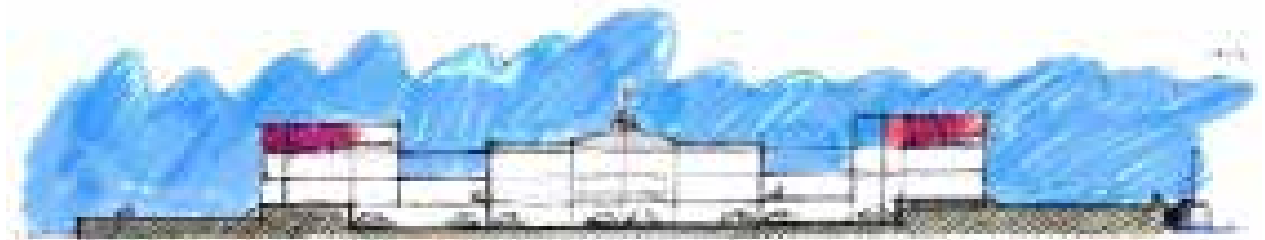
9. Stedenbouwkundige randvoorwaarden en richtlijnen voor de nieuwe bebouwing

Parkeren

- Zo min mogelijk parkeren op maaiveld (moeilijk beheer, lege vlakte bij weinig gebruik, beeld parkeerterrein beheerst havengebied);
- Zoveel mogelijk parkeren in voorziening (onder maaiveld, ingang/uitgang aan Klifweg/kade, parkeerplaatsen, ook t.b.v. bootrecreanten, wegnemen parkeerdruk in oude dorp);
- Bebouwing op parkeervoorziening in stramien die gunstig is voor indeling;
- Als parkeervoorziening als 'dek' wordt uitgevoerd (circa 1,50 m onder maaiveld) dan ontstaat verhoogd voetgangersgebied (uitzicht over dijk naar IJsselmeer, 'droog' plateau, toegangen reguleren via trappen/hellingen);
- Glazen lift, in /uitgang op strategische plek in openbaar gebied;
- Parkeervoorziening moet goed verlicht- en afsluitbaar zijn;
- Expositieruimten, educatieve ruimten, zaalruimten e.d.:
- Winkelunits zijn niet gewenst (leidt tot leegstand elders, winkels bij voorkeur in Klifweg en Klifkade gebied);
- VVV, exploitant en andere publiekaantrekkende functies op strategische locatie(s) (entree, aanlegplaats ferry e.d.);
- Ruimten voor publiekaantrekkende functies moeten flexibel invulbaar zijn (variërend van één aaneengesloten functie tot enkele wel of niet aan een te sluiten units); inpandige ruimten moeten voldoende daglicht

ontvangen (zalen e.d.);

- Maximaal oppervlak circa 2 x 1100 m² b.v.o op 'begane grond' eventueel samen te voegen en circa 2 x 400 m² b.v.o. voor kantoren op 'etage' en circa 700 m² b.v.o. voor zalen op 'etage'.





10. Klifweg en omgeving

Ruimtelijk mist het Klifweggebied de aantrekkelijkheid die winkelend publiek aantrekt en bindt. Als oorzaken worden genoemd; eenzijdig winkelen, de huidige wegprofielen afgestemd op vrachtverkeer, op beeldbepalende locaties bevoorradingshoven, matig onderhouden winkelpanden, dichtgeplakte etalageruiten e.d.

Menig inwoner van Urk bezoekt liever elders een ander winkelgebied. Om dat proces te keren worden een aantal ingrijpende veranderingen voorgesteld, die uiteraard alleen in fasen en in goed overleg met betrokkenen kunnen plaatsvinden. Om als winkelcentrum optimaal te kunnen functioneren dient het autoverkeer van en naar het havengebied geen gebruik meer te maken van de Klifweg. Voorgesteld wordt een nieuwe weg aan te leggen van de rotonde naar het havengebied, gemakshalve 'havenstraat' genoemd. Beoogd tracé loopt tussen de gebouwen aan de Klifweg en de bedrijfspanden aan de Klifkade door. Dit betekent de sloop van een beperkte hoeveelheid bedrijfsruimte. Wordt de havenstraat over een zo groot mogelijke lengte gerealiseerd, dan zullen de panden Klifweg 14, 8 en 4 gesloopt moeten worden uiteraard met medewerking van de direct betrokkenen. Een tussenstap levert de oplossing als de havenstraat (nog) niet rechtdoor doorloopt, maar wordt aangesloten op de Klifkade.

Het voorstel is om aan de zuidzijde van de 'havenstraat' een muur op te trekken, die enerzijds dienst doet als waterkering en anderzijds de achterkant van de bedrijfspanden aan het oog onttrekt. Gedacht wordt aan een maritieme muur waaraan masten met wimpels bevestigd worden. Aan de noordzijde van de 'havenstraat' zouden de gebouwen langs de Klifweg (op termijn) plaats moeten maken voor 6 a 7 twee aan twee geschakelde winkels (totaal maximaal 1500 m² b.v.o.) met royale bovenwoningen (maximaal 14). Door de grote openingen tussen deze panden zal men vanaf de 'havenstraat' volop zicht hebben op de geheel vernieuwde Klifweg.

Deze weg is van oost naar west ingericht als aantrekkelijk winkelplein met boombeplanting waarop men volop kan parkeren. De nieuwe winkels tussen de havenstraat en de Klifweg moeten nadrukkelijk op het nieuwe plein georiënteerd zijn, waardoor tweezijdig winkelen aan de Klifweg of het 'klifplein' mogelijk wordt. Om een bijdrage te leveren aan de beoogde kwaliteitsprong is het gewenst dat de eigenaren en ondernemers van diverse bestaande panden de uitstraling van hun onroerend goed verbeteren. Gestimuleerd wordt dat boven de winkels (weer) wordt gewoond. Dit wonen is aangenamer dan in het verleden, door het ontbreken van verkeerslawaaï in de Klifweg en een verbeterd uitzicht vanuit de woningen. Verkeerskundig leent dit deel van de Klifweg zich goed voor de ter verplaatsen supermarkt. Stedenbouwkundig dienen aan de architectuur van het gebouw op dit cruciale punt hoge eisen gesteld worden.



11. Klifkade en omgeving

Het oostelijk deel van de Klifkade wordt regelmatig geheel in beslag genomen ten behoeve van de uitvoering van bedrijfsmatige werkzaamheden door diverse bedrijven, onder andere omdat ze geen ruimte hebben op eigen terrein. Aangezien de weg openbaar toegankelijk is kunnen hier verkeersonveilige situaties ontstaan, waar dit plan een oplossing voor moet bieden. Het voorstel is om het oostelijk deel van de Klifkade geheel in gebruik te geven aan betreffende bedrijven, onder voorwaarde dat een alternatieve route kan ontstaan tussen de rotonde en het westelijk gedeelte van de Klifkade. (zie klifweg).



12. De havens

Oost- en Westhaven

De Oost- en Westhaven zijn primair bedoeld voor de recreatievaart, uitgezonderd schepen van en naar voormalige scheepswerf Metz. Het accent ligt daarbij op de kleinere schepen, die niet meer direct aan de kade worden aangelegd, maar aan een steiger. Deze is op een beperkt aantal plekken toegankelijk voor betreffende recreanten. De entrees worden mogelijk gecombineerd met voorzieningen voor de recreant. Langs de West- en Oosthavenkade liggen de schepen dwars op de steiger, langs de Staversekade en Dormakade staan de steigers dwars op de kades, waarbij rekening gehouden is met de doorvaart voor grote schepen. Aanbevolen wordt om de kleine historische schepen te situeren op de beeldbepalende locaties langs de Oost- en Westhavenkade. Met name op plekken waar veel mensen zitten, bijvoorbeeld in de nabijheid van terrassen, het zal de bezoeker trekken en langer vasthouden. Om de waterrecreant langer aan Urk te binden is meer luxe nodig dan de huidige sanitaire voorzieningen. Daarom wordt centraal in het havengebied een 'havenpaviljoen' voorgesteld om te realiseren op de Dormakade. Dit moet een architectonisch hoogwaardig object worden.

Nieuwe haven

De Nieuwe haven is bedoeld voor beroeps- en grote recreatievaart. De recreatievaart meert primair af aan de zuidzijde van de Dormakade, terwijl de beroepsvaart de zuidzijde van de haven blijft gebruiken. In het oostelijk deel van de Nieuwe haven komen schepen die kortstondig meren (ferry, rondvaart e.d.) Dit is de meest strategische locatie ten opzichte van de functies en voorzieningen aan de Burg. Schipperkade.

Werkhaven

Deze visie gaat ervan uit dat in de werkhaven primair gewerkt wordt langs het oostelijk gedeelte van de Klifkade en voor de grote werf ter hoogte van Balk. Het is van belang dat de condities waaronder gewerkt optimaal worden. Om die reden wordt het oostelijk deel van de Klifkade uitsluitend in gebruik gegeven en wordt een pier gerealiseerd die betreffend deel van de werkhaven duidelijk afbakent. Aan de oostzijde van deze pier kunnen alle werkzaamheden verricht worden waar nu formeel de ruimte voor ontbreekt voor zover bijbehorende milieuhinder niet op gespannen voet staan met nieuwe ontwikkelingen elders. Schepen die een paar dagen op werkzaamheden moeten wachten leggen aan langs de kades ten zuiden van "'t Achterhuis" of kunnen in noodgevallen de westzijde van de pier gebruiken. De breedte van de pier is over grote lengte ca 30 meter. De pier wordt in principe uitsluitend aangesloten op

het oostelijk deel van de Klifkade en is daardoor uitsluitend toegankelijk ten behoeve van de havenwerkzaamheden. De pier biedt ruimte voor bedrijfsbebouwing, mede ter compensatie van de verdwenen vierkante meters bedrijfsvloeroppervlakte als gevolg van de aanleg van de "havenstraat". De exacte locatie van de pier en daarmee de oppervlakte van het werkgebied zal in overleg met direct betrokken partijen bepaald worden. Ook de inrichting van de pier komt in dat verband aan de orde. Wellicht kan de pier ook plaats bieden aan de olieboot mits bijbehorende milieucontouren niet in strijd zijn met de beoogde ontwikkelingen in de omgeving.

Gevoeligheidsanalyse Urk

Gemeente Urk

14 oktober 2013

Eindrapport

9W6444



Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 24 328 42 84 Telefoon
Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel Gevoeligheidsanalyse Urk

Verkorte documenttitel Gevoeligheidsanalyse Urk

Status Eindrapport

Datum 14 oktober 2013

Projectnaam Gevoeligheidsanalyse Urk

Projectnummer 9W6444

Opdrachtgever Gemeente Urk
dhr. L. Schraal

Referentie 9W6444/R/500613/Nijm

Auteur(s) Drs Harrie van der Putten

Collegiale toets Ir. Mariska Ruiter

Datum/paraaf 14 oktober 2013 

Vrijgegeven door Mevr Ir. Mariska Ruiter

Datum/paraaf 14 oktober 2013

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
2	VOORNEMEN	5
3	GEVOELIGE GEBIEDEN	9
4	EFFECTEN	13
4.1	Geluid	13
4.1.1	Industriegeluid	13
4.1.2	Verkeersgeluid	16
4.2	Luchtkwaliteit	17
4.3	Verstoring	21
4.4	Ruimtebeslag	22
4.5	Cumulatieve effecten	23
5	EVALUATIE, CONCLUSIES	25

INLEIDING

De gemeente Urk wil voor enkele voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen nagaan of deze gevolgen hebben voor de kwaliteit van de reeds aanwezige functies. Het achterliggend doel is om deze ontwikkelingen beter te kunnen borgen in het ruimtelijk beleid van de gemeente. Het gaat onder meer om (zie figuur 1.1):

- De ontwikkeling van een werkhaven met een buitendijks gelegen kade voor de ontwikkeling van bedrijvigheid (13 ha);
- De uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Zwolsche Hoek met 20 ha aan de oostzijde en 90 ha aan de zuidzijde;
- De ontwikkeling van woongebieden met op de lange termijn ruimte voor circa 3.000 woningen (een deel van deze ontwikkeling – Waterwijk en Schokkerhoek – is reeds vastgelegd in een bestemmingsplan. Ook is hiervoor in 2055 de procedure van m.e.r. doorlopen);
- De toevoeging van een nieuwe aansluiting op de Domineesweg ter ontsluiting van de werkhaven en het nieuwe bedrijventerrein;
- De ontwikkeling van de vooroever ter plekke van het Noorderzand t.b.v. strandrecreatie, en natuurontwikkeling;
- De inrichting van het stedelijk deel van de EVZ langs de Urkervaart.

De wijze waarop dit voornemen van invloed kan zijn op de kwaliteit van bepaalde functies loopt uiteen. Het kan om directe gevolgen gaan, bijvoorbeeld door ruimtebeslag waarbij bestaande functies worden vervangen door nieuwe. Zo zal de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein directe gevolgen hebben voor de huidige agrarische functie van het plangebied. Ook zullen hiervoor aanwezige landbouwbedrijven annex woningen moeten wijken. Daarnaast kan sprake zijn van indirecte gevolgen, bijvoorbeeld als gevolg van een toename in de verkeersemisseries of industriële emissies (geluid, luchtkwaliteit), optische verstoring (havenactiviteiten), voedselverrijking (toerisme), ruimtebeslag (ruimtebeslag), e.d.

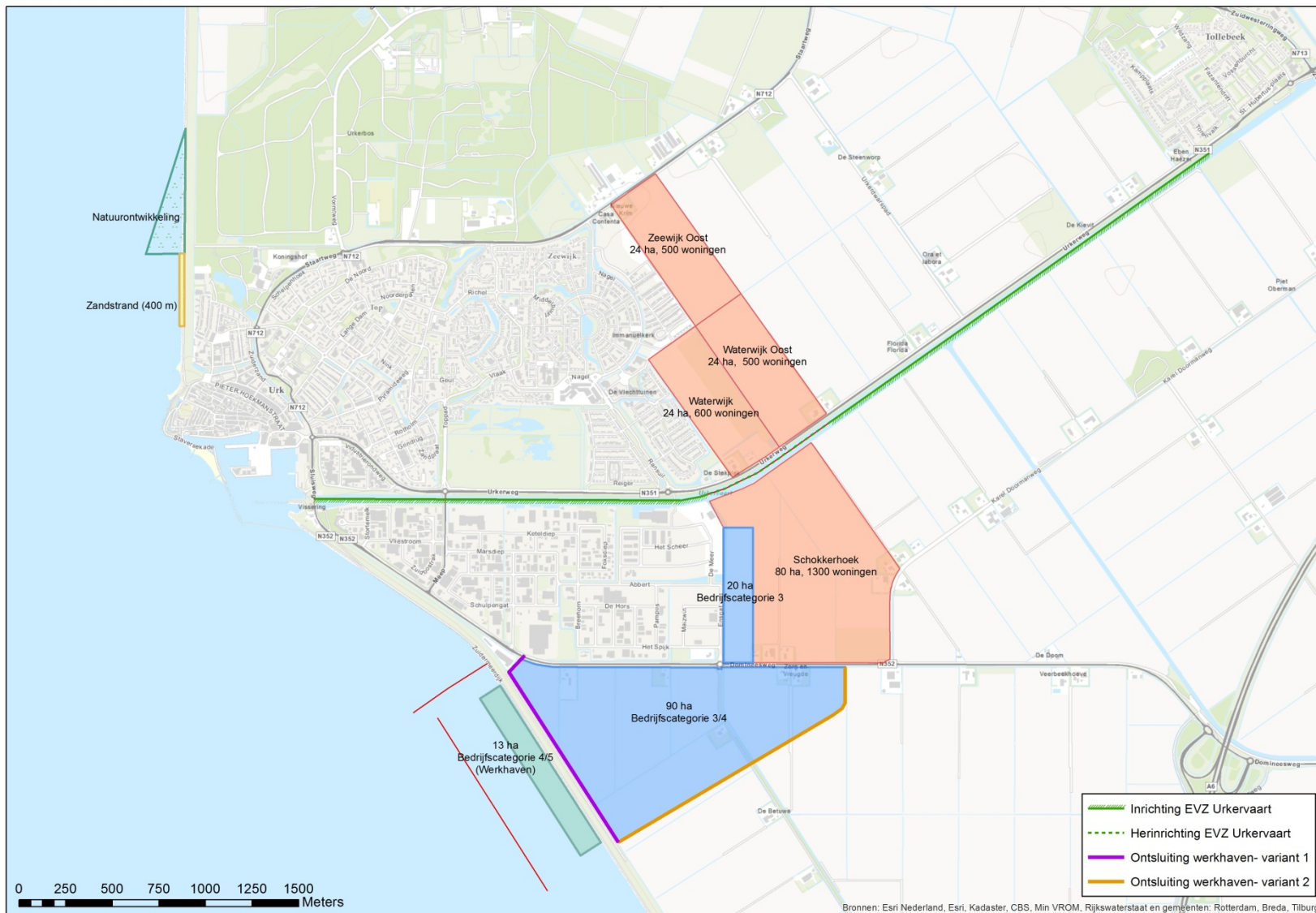
In onderhavige gevoeligheidsanalyse wordt vooruitlopend op een later te starten milieueffectrapportage (m.e.r.)¹ nagegaan welke functies in en rond Urk kwetsbaar zijn voor dit voornemen. Het gaat om gebieden waarvan op voorhand niet is uit te sluiten dat de kwaliteit ervan niet onder druk staat. Het betreft de volgende functies:

1. Het Natura 2000 gebied IJsselmeer en Natura 2000 gebied Ketelmeer & Vossmeer;
2. De verschillende onderdelen van de EHS (het staatsnatuurmonumenten Toppad Urk, het staatsnatuurmonument Staartweg en het Urkerbos);
3. De verschillende woongebieden;
4. Gebieden met een recreatieve functie zoals vakantiepark 't Urkerbos, en Noorderzand (dagrecreatie).

Aanpak

De insteek is tweeledig. De voorgenomen ontwikkeling wordt op hoofdlijnen beschreven, waarbij vooral wordt stilgestaan bij de milieuaspecten die negatief bijdragen aan de milieudruk (toename geluidniveau, achteruitgang luchtkwaliteit e.d.), de mogelijke doorwerking daarvan op de gevoelige gebieden, en zo ja in welke mate.

¹ In 2014 start de gemeente Urk in samenwerking met de gemeentes Noordoostpolder en Dronten de voorbereiding van een intergemeentelijke structuurvisie waarin onder meer de uitbreiding van het bedrijventerrein en de ontwikkeling van de werkhaven worden vastgelegd. Als onderdeel van dit proces wordt ook de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.



Figuur 1.1. Overzicht voorgenoemen ontwikkeling

In onderstaande tabel is per onderdeel van het voornemen de relatie met de verschillende milieuaspecten weergegeven.

Tabel 1.1. De onderzochte relatie tussen het voornemen en de verschillende milieuaspecten

Onderdelen voornemen	Geluid	Luchtkwaliteit	Verstoring	Ruimtebeslag
- Ontwikkeling werkhaven	X	X	X	X
- Uitbreiding bedrijventerrein	X	X		
- Woningbouw (verkeer)	X	X		
- Ontsluiting bedrijventerrein	X	X		
- Ontwikkeling vooroever				X
- Verplaatsing EVZ			X	

Voor de gevoelige gebieden wordt nagegaan of deze kwetsbaar zijn voor de verschillende vormen van beïnvloeding zoals hiervoor genoemd. Hierbij wordt uitgegaan van:

- De huidige toestand van de gevoelige gebieden (aanwezige waarden, huidige milieukwaliteit);
- Vastgestelde kaders gelet op de ontwikkeling van deze gebieden (beheerplan);
- Gangbare doeleinden gelet op de milieukwaliteit van woon- en recreatiegebieden (wettelijke kaders als Wet luchtkwaliteit, Wet geluidhinder e.d.).

Het gaat om een kwalitatieve analyse die niet uitputtend is. Dit laatste houdt in dat vooral naar enkele relevante invloedfactoren (aspecten) wordt gekeken². Indien sprake is van een (significant) negatieve ontwikkeling, worden voorstellen gedaan waarmee de verwachte effecten kunnen worden gemitigeerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de gevolgen van de verschillende activiteiten afzonderlijk maar ook naar de cumulatieve effecten.

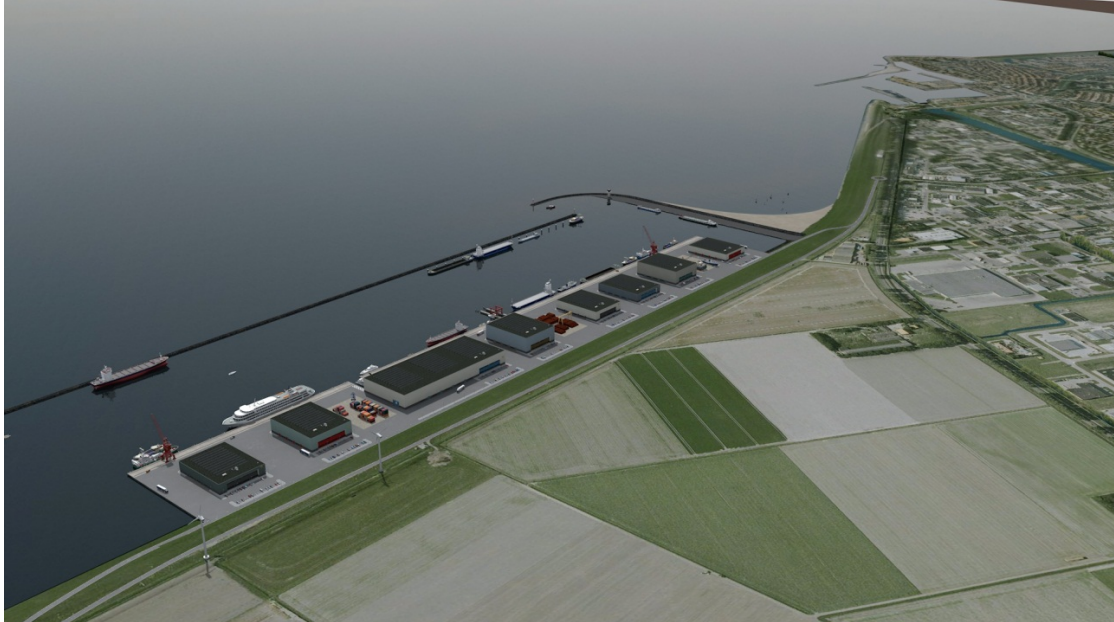
² De ontwikkeling van strandrecreatie heeft onder meer ook gevolgen voor het eutrofiëniveau van het IJsselmeer. Het gaat echter om een geringe bijdrage aan een omgeving die relatief rijk aan voedingsstoffen is. Derhalve is deze beïnvloeding buiten beschouwing gebleven. Het voornemen heeft gevolgen voor de landbouwfunctie van de Noordoostpolder. Dit effect wordt hier niet in beschouwing genomen omdat de agrarische functie in termen van de Wet milieubeheer (Wb) als "niet gevoelig" wordt aangemerkt.

Ontwikkeling buitendijkse Haven Urk (Flevoport Urk)

Het voornemen behelst de ontwikkeling van een buitendijkse haven in combinatie met een binnendijs gelegen bedrijventerrein ten zuiden van Urk. Voor de ontwikkeling hiervan is samenwerking nodig met de gemeente Dronten (haven) en de gemeente Noord-oostpolder (uitbreiding bedrijventerrein Zwolsche Hoek).

Ligging

Figuur 2.1. Artist impression ligging buitendijkse haven Urk (indicatief) (Bron: Flevo-Port)



Ontwerputgangspunten

- Maritieme werkhaven;
- Kade van 1000 m, 130 m uit de dijk;
- Breedte havenbekken 250 m;
- Twee haveningangen;
- Schepen met waterverplaatsing tot 5.000 ton, klasse V (tot 135m lengte);
- Ontwerpdiepte 7 m;
- Toegangsweg met 2 opgangen;
- Bedrijvigheid in de milieucategorieën 4 en 5.

Gebruik

Voor de gevoeligheidsanalyse is aangenomen dat in de werkhaven bedrijven komen te staan die maximaal binnen de milieucategorie 5 vallen zoals sterke geur emitterende bedrijven (cacaoverwerking, visverwerking), geluidgezoneerde activiteiten (schietinrichtingen, grofsmederijen) of bedrijven met een grote veiligheidszone (vuurwerkopslag).

De haven moet toegankelijk zijn voor boten met een waterverplaatsing van 5.000 ton en een lengte van maximaal 135m (klasse V).

Uitbreiding bedrijventerrein

Ligging

Het bedrijventerrein Zwolsche Hoek ten zuiden van Urk wordt uitgebreid met 110 ha. Een klein deel, ca. 20 ha ligt ten noorden van de Domineesweg (N352) en vormt de afronding van het bestaande bedrijventerrein aan de oostzijde. Het grootste deel van de uitbreiding (90 ha) ligt ten zuiden van de Domineesweg en sluit hier aan op de geplande werkhaven (zie figuur 1.1.).

Gebruik

Voor de gevoeligheidsanalyse is aangenomen dat het bedrijventerrein ruimte biedt aan bedrijven die binnen de volgende milieucategorieën vallen:

- 20 ha uitbreiding tot maximaal milieucategorie 3.2, zoals vervaardiging van voedingsmiddelen, scheepsbouw (hout), bouwnijverheid e.d.;
- 90 ha uitbreiding tot maximaal milieucategorie 4.2 vallen, zoals visverwerkingsbedrijven, constructiewerkplaatsen (open lucht), scheepsbouw (metaal) e.d.

Woningbouw

Ligging

De gemeente heeft een uitgebreid woningbouwprogramma. De ontwikkelingen in Waterwijk en Schokkerhoek zijn onlangs vastgelegd in een bestemmingsplan. Daarnaast zullen Zeewijk Oost en Waterwijk Oost worden ontwikkeld.

Schokkerhoek ligt ten zuiden van de Urkervaart en krijgt het karakter van een woonwerklandschap (zie figuur 1.1). Aan de zuid- en oostzijde valt de begrenzing van het woongebied samen met de gemeentegrens. Waterwijk Oost en Zeewijk Oost liggen ten noorden van de Urkervaart en vormen daar de overgang naar het buitengebied.

Omvang

In totaal gaat het om een woningbouwprogramma van circa 3.000 woningen. In de vastgestelde plannen gaat het om 1.300 woningen in Schokkerhoek en 600 woningen in Waterwijk. In de overige twee geplande woonwijken gaat het elk om 500 woningen.

Ontsluiting bedrijventerrein

Ligging

De ontsluiting van Zwolsche Hoek verloopt momenteel via de Domineesweg. Voor de ontsluiting van de nieuwe werkhaven en de geplande uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein overweegt de gemeente twee mogelijkheden:

1. Een nieuwe randweg aan de westzijde van de geplande uitbreiding Zwolsche Hoek, parallel aan de Zuidermeerdijk die ter hoogte van Westwal aansluit op de Domineesweg;
2. Een nieuwe randweg aan de zuid(oost)zijde van de geplande uitbreiding die circa 300 m ten westen van de aansluiting met de Karel Doormanweg aansluit op de Domineesweg. Deze weg vormt ook de hoofdverbinding met de werkhaven.
Zie figuur 1.1.

Omvang

Gelet op de verwachte verkeersaantallen voldoet een weg met twee rijbanen (2x1).

Ontwikkeling vooroever t.b.v. recreatie en natuur

Ligging

Aan de noordzijde van Urk wordt over een lengte van ongeveer duizend meter de oeverzone verondiept door het opbrengen van een zandlaag. Op het noordelijk gelegen deel wordt natuurontwikkeling nagestreefd en op het zuidelijk deel (ca. 400 m) gaat het om de ontwikkeling van een recreatiestrand. Om de luwte op het strand te bevorderen wordt dit deel aan de noord- en zuidkant omzoomd met een kade waar eventueel ook nog enkele ligplaatsen voor plezierjachten komen te liggen (zie figuur 1.1).

Omvang

De totale lengte waarover de verondieping speelt, bedraagt ongeveer 1.000 m waarvan ruim de helft (ca. 600 m) wordt ingezet voor natuurontwikkeling. De geplande vooroever loopt tot ongeveer 200 m het water in.

Gebruik

Met de beoogde ontwikkeling ontstaat in het zuidelijk gelegen deel een zandstrand bedoeld voor recreatief gebruik. Onder meer wordt gedacht aan strandvoorzieningen in de sfeer van boten- en kanoverhuur, surfbenodigdheden en dergelijke. Aansluitend op de dijk komen voorzieningen in de sfeer van (vakantie)woningen en verblijfsaccommodatie. In het noordelijk deel ontstaan door de verondieping plas-dras situaties voor de ontwikkeling van oevervegetatie en paaiplaatsen voor meerdere soorten vis. In het voorjaar zullen meerder broedvogels zoals rietzangers en meeuwen hier hun biotoop vinden. Watervogels als eenden en ganzen zullen hier hun voedsel vinden.

Aanpassing EVZ Urkervaart

De Urker- en Zwolse Vaart vormen een verbinding tussen de Natura 2000-gebieden IJsselmeer en Zwarte Meer en zijn mogelijk van belang als foerageergebied van de aangewezen Meervleermuis. Beide vaarten dienen op termijn, samen met de Lemstervaart, de gebieden aan de oost-, west- en noordrand van de Noordoostpolder met elkaar te verbinden.

De verbindingszone Urker- en Zwolse Vaart voldoet in de huidige situatie (nog) niet aan de eisen van het gewenste streeftype "Blankvoorn en Libel". Wel zijn er veel potenties voor de ontwikkeling van dit type aanwezig. Door een ongeveer 10-15 m brede strook in te richten met natuurlijke oevers, plasdrasbermen en bosschages langs ongeveer een kwart van de totale lengte van de vaarten, kan geschikt leefgebied worden gecreëerd voor een groot aantal diersoorten. Het betreft paai- en opgroeigebied, foerageergebied en overwinteringsgebied voor vissen, maar op termijn ook voldoende leefgebied voor otters.

Voornemen

De gemeente wil in het stedelijk gebied de ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Urkervaart versterken door in de oeverzone meer ruimte te creëren voor de ontwikkeling van natte natuur. Voor dit doel wordt een deel van de aanwezige struiklaag verwijderd en vervangen door plasdrasbermen in open verbinding met de Urkervaart. De aanwezige bomenrij blijft in zijn geheel behouden.

GEVOELIGE GEBIEDEN

Voor deze studie wordt onderscheid gemaakt in vier typen gevoelige gebieden:

- De woongebieden in de bebouwde kom;
- Gebieden met verblijfsrecreatie zoals het Urkerbos;
- Natura 2000 gebied IJsselmeer, Ketelmeer/Vossemeer en Zwarte Meer;
- EHS Urkerbos, het Staartreservaat en het natuurmonument Toppad.

Hieronder volgt een korte beschouwing van de kwetsbaarheid van deze gebieden voor stedelijke ontwikkeling en/of andere activiteiten zoals hiervoor in hoofdstuk 2 besproken.

Woongebieden

Met ruim 19.000 inwoners op een oppervlakte van circa 11,54 km² is Urk qua oppervlakte verreweg de kleinste gemeente van de provincie Flevoland. Urk wordt gekenmerkt door een hechte gemeenschap. Traditioneel heeft Urk in vergelijking met het Nederlands gemiddelde een sterke bevolkingsgroei. Dat verandert ook de komende jaren niet. Om de inwoners op Urk te kunnen huisvesten zijn relatief veel nieuwe woningen nodig. Het eigen woningbezit op Urk is in vergelijking met Nederland hoog; ruim 80%. De meeste huizen zijn rijtjeswoningen.

Oud Urk, Natuurwijk, Polderwijk en Zeewijk hebben een uitgesproken eigen woonkarakter. Verspreid over het woongebied staan scholen, kerken, buurthuizen en zorgvoorzieningen. De winkelvoorzieningen zijn te vinden op Oud Urk en in Urkerhard, met daarnaast de buurtwinkelcentra Hofstee en Pyramideweg. De horeca is geconcentreerd op Oud Urk, de sportvoorzieningen zijn vooral bij het Urkerbos te vinden.

De milieudruk op de woongebieden (luchtkwaliteit, geluid, geur) is beperkt en voldoet in alle gevallen aan de daarvoor vastgelegde wettelijke normering.

Recreatiegebied / Urkerbos

Het Urkerbos ten noorden van Urk heeft naast een natuurfunctie (EHS) ook een recreatieve functie met onder meer vakantiepark 't Urkerbos. Het is een rustig gebied, grenzend aan het IJsselmeer. Het vakantiepark bestaat onder meer uit een familiecamping met zwemgelegenheid, horeca, een manege, een speeltuin en kinderboerderij. Er is ruimte voor circa 200 tenten naast 40 vakantiewoningen. In de omgeving is volop ruimte voor wandelen, fietsen of genieten van het strand en van watersport.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de lidstaten van de Europese Unie. De EU heeft tot instelling van dit netwerk besloten, omdat de natuur en biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa al decennia lang snel achteruitgaan. Het IJsselmeer, Ketelmeer en Vossenmeer zijn als Natura 2000 gebied onderdeel van dit netwerk. Ze herbergen specifieke natuurwaarden die bijdragen aan het behoud van de Europese biodiversiteit.

Het Natura 2000 gebied IJsselmeer is een belangrijk leefgebied voor moerasvogels, voor (doortrekkende en overwinterende) watervogels en voor aan meren gebonden habitattypen en soorten. Het is onmisbare schakel in trekvogelnetwerk als foerageer-, rust- en slaapgebied. Het gebied is aangewezen voor 10 broedvogelsoorten en 31 niet-broedvogelsoorten. Het habitatrichtlijngebied geldt voor vier habitattypen en/of -soorten. De instandhoudingsdoelen zijn:

- Het nastreven van een meer evenwichtig systeem met goede waterkwaliteit voor waterplanten, vissen en schelpdieren. Dit geldt vooral voor het habitatype krans-

wierwateren (H3140) en het habitatype meren met krabbescheer en fonteinkruiden (H3150), en vogelsoorten als kleine zwaan, tafeleend, kuifeend en nonnetje.

- Voldoende open water met ruiplaatsen en rustgebieden voor watervogels zoals fuut, ganzen, slobbeend en kuifeend.
- Moerasvorming aan de randen van de meren voor de interactie tussen land en water, als paaigebied voor vis, leefgebied van noordse woelmuis en als leefgebied voor moerasvogels als roerdomp en grote karekiet.
- Plas-dras situaties voor smienten en broedvogels, zoals kempfaan.

Het Natura 2000 gebied Ketelmeer & Vossenmeer zijn randmeren die in 1956 zijn ontstaan bij de inpoldering van Oost-Flevoland. De natuurdoelen voor dit gebied zijn onder meer:

- Behoud en herstel van samenhang tussen sloopplaatsen en foerageergebieden in het bijzonder voor grasetende watervogels en meervleermuizen (waarvan de kraamkamers merendeels in gebouwen buiten het Natura 2000 gebied liggen).
- Nastreven van een meer evenwichtig systeem met goede waterkwaliteit voor waterplanten, vissen en schelpdieren zoals wateren met kranswieren (habitatype H3140) en meren met krabbescheer en fonteinkruiden (H3150) en habitatoorten als kleine zwaan, tafeleend, kuifeend en nonnetje.
- Moerasvorming aan de randen van de meren voor land-water interactie, paaigebied voor vissen en biotoop voor Noorse woelmuis, roerdomp en grote karekiet.

Er zijn verschillende vormen van verstoring als gevolg van de aanleg en het gebruik van het bedrijventerrein en de werkhaven. Hierbij kan onderscheidt gemaakt worden in tijdelijke effecten en permanente effecten (Oranjewoud 2013)³.

De tijdelijke verstoring zal vooral optreden tijdens de aanlegwerkzaamheden van de werkhaven. Deze kan het gevolg zijn van:

- Geluid;
- Licht;
- Watervertroebeling en oppervlakteverlies driehoeksmosselen door aanleg vaargeul;
- Bewegingsverstoring door vaartuigen, mensen en materieel (optische verstoring).

Geluid

Onder verstoring door geluid wordt hier verstaan: al het geluid dat wordt geproduceerd als gevolg van de werkzaamheden aan de industriehaven. Geluid is een belangrijke factor in de verstoring van fauna. De verstoring door geluid wordt beïnvloed door het achtergrondgeluid en de duur, frequentie en sterkte van de geluidsbron zelf. Geluidsbelasting kan leiden tot stress en/of vluchtgedrag van vogels. Dit kan vervolgens weer leiden tot het verlaten van het leefgebied of bijvoorbeeld een afname van het reproductieproces. In bepaalde gevallen kan ook gewenning optreden, in het bijzonder bij continu geluid.

Licht

Onder verstoring door licht wordt hier verstaan: alle kunstmatige lichtbronnen die extra licht produceren als gevolg van de werkzaamheden aan de industriehaven. Verstoring treedt voornamelijk op wanneer er gebruik wordt gemaakt van kunstmatige verlichting in een nachtelijke omgeving.

Vertroebeling

De aanleg van een verbindende vaargeul met de werkhaven resulteert in een tijdelijke opwerveling van slibdeeltjes in het IJsselmeer. De aanleg van de vaargeul resulteert in een lokale verdieping van de IJsselmeerbodem en daarmee met het vergraven van de aanwezige driehoeksmosselen op de bodem.

³ Oranjewoud, 2013. Voortoets Industriehaven Flevokust, fase 1. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998. Opdrachtgever: gemeente Lelystad.

Optische verstoring

Onder optische verstoring wordt hier verstaan: verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen (werkvoertuigen, vrachtwagens, materieel) die niet thuishoren in het natuurlijke systeem. Optische verstoring treedt vaak samen op met verstoring door geluid of trilling en licht en kan tot vluchtgedrag van vogels leiden. De daadwerkelijke effecten zijn soort specifiek en hangen samen met de schuwheid van de soort, de mate waarin gewenning optreedt en diverse andere lastig meetbare factoren. Bovendien kunnen de effecten afhankelijk zijn van de periode van de levenscyclus van de soort: in de broedtijd zijn soorten over het algemeen schuwer en dus gevoeliger voor optische verstoring.

Permanente effecten spelen in de gebruiksfase van de industriehaven. Effecten kunnen optreden als gevolg van de aanwezigheid van de vaargeul, vaarbewegingen (en daarmee verstoring) door scheepvaart, ruimtebeslag (werkhaven, golfbrekers), optische verstoring (aanwezigheid gebouwen, kranen etc) en verschillende emissies zoals geluid, licht en stikstofoxiden.

EHS

Er zijn drie gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS op Urk: het Urkerbos en de Staatsnatuurmonumenten Toppad en Staartreservaat⁴.

Het Urkerbos (224 ha) is gelegen ten noorden van Urk. Het bos functioneert deels als dorpsbos en deels als rustig natuurgebied en is in beheer bij Het Flevo-landschap. Het bos is in de jaren '50 van de vorige eeuw aangeplant. Het bestaat uit eiken-, sparren-, beuken- en dennenpercelen. Het bos is vrij toegankelijk.

Het Toppad bevindt zich aan de oostkant van Urk en beslaat een oppervlakte van 32 ha. Het gebied is in beheer bij Het Flevo-landschap en is ontwikkeld nadat zandwinning plaatsvond. Door een spontane ontwikkeling sinds de jaren vijftig en zestig is er een gevarieerd landschap ontstaan met vochtig en nat grasland, nat rietland en spontane opslag van elzen en wilg.

Het gebied ligt aan de noord-, oost- en westzijde omklemd in de bebouwde kom van Urk. Ten zuiden van het gebied ligt de drukke Urkerweg (N351) met daarachter de Urk-ervaart en een bedrijventerrein. Verstoring door lichtinval en geluidsdruk gaat met name uit van de bebouwing en het verkeer in de directe omgeving. Het gebied is niet vrij toegankelijk, maar zo nu en dan organiseert Het Flevo-landschap excursies in het gebied.

Het Staartreservaat ligt direct ten noordoosten van Urk op een oude schoorwal van het voormalige eiland en is een klein natuurgebied van 8,5 ha. Het terrein bestaat grotendeels uit moeras (riet en plas) en een klein deel bloemrijk grasland en is in beheer bij Het Flevo-landschap. Na 1952 zijn de zandwinningactiviteiten in het gebied gestopt, waarna het gebied spontaan begroeid raakte. Het zand is slechts gedeeltelijk afgegraven.

Aan de noordzijde sluit het aan bij het Urkerbos, aan de oostzijde aan landbouwgebied en aan de zuidzijde aan de provinciale weg Staartweg (N712) met daarachter woongebied. Aansluitend aan het Staartreservaat is een kavel als 'nieuwe natuur' begrensd. Deze kavel is van belang voor de beperking van de verdroging in het Staartreservaat. Tussen het Staartreservaat en de Staartweg ligt een sloot.

⁴ Greve, M.S.E., H. Miedema, 2010. Wezenlijke kenmerken en waarden EHS Gemeenten Noordoostpolder en Urk. A&W rapport 1360

4 EFFECTEN

Het voornemen zoals beschreven in hoofdstuk 2 heeft naar verwachting gevolgen voor de kwaliteit van de verschillende gevoelige gebieden. Hierna worden de verschillende effecten beschreven en beoordeeld. De analyse is kwalitatief en heeft een indicatief karakter.

In onderstaande tabel zijn de onderzochte relaties tussen het voornemen en de verschillende milieuaspecten weergegeven (zie tabel 4.1). De effectbeschrijving is ingedeeld conform de onderzocht milieuaspecten.

Tabel 4.1. De relatie tussen het voornemen en de verschillende milieuaspecten

Onderdelen voornemen	Geluid	Luchtkwaliteit	Verstoring	Ruimtebeslag
- Ontwikkeling werkhaven	X	X	X	X
- Uitbreiding bedrijventerrein	X	X		
- Woningbouw (verkeer)	X	X		
- Ontsluiting bedrijventerrein	X	X		
- Ontwikkeling vooroever				X
- Verplaatsing EVZ			X	

4.1 Geluid

Wat betreft geluid worden eerst de gevolgen van de ontwikkeling in het industriegeluid in beeld gebracht en daarna het verkeersgeluid.

4.1.1 Industriegeluid

De bijdrage aan de geluidemissie van de nieuwe bedrijvigheid bij Urk wordt op basis van kentallen berekend. Deze zijn gekoppeld aan de verwachte indeling in milieucategorieën en het aantal dB per vierkante meter. In tabel 4.2 is een voorbeeld van de kentallen (zoals die door RHDHV bij meerdere studies zijn gehanteerd) weergegeven.

Tabel 4.2. Kentallen geluid voor verschillende milieucategorieën

Milieucategorie ⁵	Dag in dB(A)/m ²	Avond in dB(A)/m ²	Nacht in dB(A)/m ²	Etmaalwaarde in dB(A)/m ²
2	45	40	30	45
3.1	50	45	35	50
3.2	55	50	45	55
4.1	60	55	50	60
4.2	65	62	60	70
5.1 en hoger	70	67	65	75

⁵ Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2009. Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk.

Wat betreft de geluidemissie van Zwolsche Hoek (huidige situatie) wordt uitgegaan van milieucategorie 3.1. Voor de nieuw te ontwikkelen terreinen wordt uitgegaan van verschillende categorieën. De volgende varianten zijn doorgerekend:

- 1: Uitbreiding Zwolsche Hoek (20 + 90 ha) met milieucategorie 3.1 en de werkhaven met milieucategorie 4.1;
- 2: Uitbreiding Zwolsche Hoek (20 + 90 ha) met milieucategorie 3.2 en de werkhaven met milieucategorie 4.2;
- 3: Uitbreiding Zwolsche Hoek met milieucategorie 3.1 (20 ha) en 4.1 (90 ha) en de werkhaven met milieucategorie 5.1;
- 4: Uitbreiding Zwolsche Hoek met milieucategorie 3.2 (20 ha) en 4.2 (90 ha) en de werkhaven met milieucategorie 5.1.

De doorgerekende varianten zijn in verschillende figuren weergegeven (zie bijlage 1).

Uit de figuren blijkt dat de toename in industriegeluid zich vooral uitstrekt in de richting van het IJsselmeer. Dit laatste hangt samen met de relatief zware bedrijvigheid die toebedeeld is aan de geplande werkhaven.

Woon- en recreatiegebieden

In de huidige situatie valt de 50 dB(A)-contour samen met de begrenzing van Zwolsche Hoek (zie bijlage 1, figuur 1). Indien in de nieuwe situatie wordt uitgegaan van variant 4 reikt de 50 dB(A) contour tot in de woonwijken ten westen en ten oosten van Toppad. Een deel van de daar gelegen woningen zal dus enige hinder gaan ondervinden. In de situatie van variant 3 valt de 50 dB(A) contour min of meer samen met de zuidrand van deze woonwijken. In de overige varianten valt deze contour aan de noordzijde min of meer samen met de begrenzing van het bedrijventerrein.

Aan de oostzijde valt in de situatie van variant 3 en 4 de 50 dB(A) contour over het plangebied van Schokkerhoek. Naar verwachting kan een (groot) deel van de verwachte hinder worden voorkomen door aan de oostzijde van Zwolsche Hoek bedrijven te plaatsen uit de lagere milieucategorieën (tot maximaal 3.1).

De verwachte geluidemissie van de geplande bedrijvigheid ten zuiden van Urk heeft geen invloed op de rust in het recreatiegebied Urkerbos ook niet indien wordt uitgegaan van een bezetting in de hoogste milieucategorieën.

Conclusie:

- De geplande uitbreiding van de bedrijvigheid ten zuiden van Urk heeft naar verwachting een minimale invloed op de geluidbelasting van de woon- en recreatiegebieden in deze gemeente. In een deel van de varianten valt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) samen met de noordelijke begrenzing van het bedrijventerrein.
- Indien wordt uitgegaan van een bezetting van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (variant 4) moeten maatregelen worden genomen om de hinder naar woonwijken te mitigeren.

Natura 2000 gebieden

De geluidsbelasting in het zuidelijk deel van het Natura 2000 gebied IJsselmeer wordt in de huidige situatie bepaald door het wegverkeer op de A6, de verschillende provinciale wegen, de Flevocentrale en de aanwezige windturbines langs de IJsselmeerdijk. Richtinggevend voor de geluidgevoeligheid van broedvogels zijn in een open veld-situatie de ligging van de 42 dB(A) geluidcontour en in een bosrijke omgeving de ligging van de 47 dB(A) geluidcontour (Reijnen et al, 1992). In het onderzoek waaraan hier wordt gerefereerd, is naar het broedsucces van vogels in de omgeving van snelwegen gekeken.

In de situatie van Urk gaat het niet alleen om een andersoortige geluidbron maar ook om andere biotoopsoorten. Het IJsselmeer heeft vogels vooral een belangrijke functie als foerageer- en overwinteringsbiotoop. Voor deze functies zijn geen drempelwaarden voor geluid bekend. Wel mag worden aangenomen dat rustende watervogels veel minder gevoelig zijn dan (broed)vogels in weide- en bosgebieden. Meer naar het zuiden waar de A6 parallel aan de dijk ligt, zijn ondanks het "hoge" geluidsniveau zijn in de loop van het jaar grote concentraties rustende watervogels aanwezig. Ook nabij de Electrabel (geluidgezoneerd) verblijven grote groepen watervogels (Oranjewoud 2013).

Conclusie:

- Als gevolg van de ontwikkeling van de werkhaven en de uitbreiding van Zwolsche Hoek zal het areaal met een overschrijding van de 42 dB(A)- en 47 dB(A)-contouren zich westwaarts uitbreiden. Indien wordt uitgegaan van een invulling met de zwaarste milieucategorieën (variant 4) ligt de 40 dB(A) contour ca. 4 km uit de oever en de 50 dB(A) op een afstand van 1,8 km. In variant 3 liggen deze contour respectievelijk op een afstand van ca. 3,5 km en 1,6 km.
- Gezien het huidige gedrag en patroon van rustende watervogels in het zuidelijk deel van het IJsselmeer leidt dit naar verwachting niet tot een ander gedrag van de aanwezige watervogels. Een passende beoordeling zal moeten uitwijzen of dit voor alle voorkomende habitatsoorten geldt.

*EHS*⁶

Uit ecologisch onderzoek blijkt dat het broedsucces van meerdere broedvogels afneemt naarmate de geluidhinder toeneemt. Over het algemeen wordt in effectstudies uitgegaan van ligging van de 42- en 47 dB(A)-contour (zie hierboven). In de huidige situatie vallen deze contouren buiten de begrenzing van het Staatsnatuurmonument Toppad⁷. Indien voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen wordt uitgegaan van de vestiging van zwaardere milieucategorieën (variant 2, 3 of 4) vallen de genoemde contouren over Toppad heen.

Conclusie:

- Indien wordt uitgegaan van de vestiging van bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën in werkhaven en/of in de uitbreiding van Zwolsche Hoek neemt het broedsucces van de vogelpopulatie in Toppad af. De overige EHS-gebieden vallen buiten het beïnvloedingsgebied van het industriegeluid.

⁶ De Ecologische hoofdstructuur is planologisch beschermd met het 'nee, tenzij'-principe. Nieuwe plannen, projecten en activiteiten zijn niet toegestaan als zij het gebied aantasten, tenzij er geen alternatieven zijn. Ook moet de activiteit een groot openbaar belang hebben

⁷ Voor de natuurmonumenten die buiten de Natura 2000-gebieden liggen, geldt dat handelingen in of rondom deze gebieden die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis of voor dieren en planten in dat gebied, of die het Beschermd Natuurmonument ontsieren, zijn verboden, tenzij de minister van LNV of de provincie een vergunning heeft verleend.

4.1.2 Verkeersgeluid

Voor de belangrijkste doorgaande wegen is middels een emissieverschilvergelijking van het verkeer het akoestisch effect bepaald (zie tabel 4.4).

Tabel 4.4. De toename van de geluidemissie bij de verwachte verkeersontwikkeling

Wegvakken	Planjaren			Effect in dB		
	2011	Autonome groei	met plan	2011+AO	AO+plan	2011+AO+plan
Staartweg	3.450	4.000	7.000	0,6	2,4	3,1
Urkerweg	7.500	8.600	18.500	0,6	3,3	3,9
Domineesweg	4.500	5.200	9.000	0,6	2,4	3,0
Domineesweg (N352)	7.600	8.700	23.500	0,6	4,3	4,9

In de autonome situatie 2025 is de groei van het verkeer verantwoordelijk voor een toename van circa 0,6 dB, dit is gering. Gelet op de geplande ontwikkeling neemt het wegverkeersgeluid binnen de kom met 2 tot 3 dB toe, daarbuiten op de N352 richting de A6 met 4 dB. Naast effecten op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid die dikwijls leiden tot aanvullende maatregelen, is er formeel vanuit de Wet geluidhinder geen verplichting tot het treffen van maatregelen⁸.

Conclusie t.a.v. woon- en recreatiegebieden:

- In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet de gemeente zelf bepalen welk effect toelaatbaar is. Fysisch gezien is een toename van 3 dB voor het menselijk oor net hoorbaar en 5 dB is sterk hoorbaar. Het effect van een dergelijke toename is sterk terug te brengen door de toepassing van een stil wegdek.

Conclusie t.a.v. verkeersgeluid en natuur in EHS en Natura 2000:

- De toename van het verkeersgeluid langs de Urkerweg en Staartweg heeft naar verwachting een negatieve invloed op het broedsucces van broedvogels in het Urkerbos en de staatsnatuurmonumenten Toppad en Staartreservaat.
- De toenames in het verkeersgeluid op de lokale wegen heeft geen invloed op de kwaliteit van de aanwezige Natura 2000 gebieden. De bijdrage van het Urker verkeer aan de geluidemissie op de A6 is verwaarloosbaar klein.

Nieuwe randwegen

Bij de aanleg van de randweg moet aandacht worden gegeven aan de geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone aan weerszijden van de weg. De geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de liggen binnen of buiten de bebouwde kom. Uitgaande van twee rijstroken is de geluidzone 200-250 meter. Hierbinnen moet in principe worden voldaan aan de 48 dB voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Bij uitzondering zijn ook hogere waarden geluid mogelijk, waarbij de maximale ontheffing voor de bestaande woningen buiten de kom 58 dB bedraagt en binnen de (toekomstige) kom 63 dB. Nieuwbouw woningen binnen de kom hebben een maximale ontheffing tot 63 dB.

Uitgaande van een standaard wegdek van fijn asfalt gelden ter indicatie de volgende contourafstanden.

⁸ Dit omdat deze wegen naar verwachting niet hoeven te worden aangepast om het toekomstige verkeer te verwerken, is er in de zin van de Wet geluidhinder niet sprake van een fysieke wegconstructie en is het wettelijke kader niet van kracht (art. 1 Wgh).

Tabel 4.5. Ligging geluidzones langs geplande randwegen (indicatief)

50 km/u regime (weg binnen de kom)			contour afstanden uit as weg (indicatief) in m		
wegvakken	mvt 2025	geluidzone	63 dB	58 dB	48 dB
Rondweg Noord	11.000	200m	nvt	12	55
Rondweg Zuid	13.000	200m	nvt	15	60

80 km/u regime (weg buiten de kom)			contour afstanden uit as weg (indicatief) in m		
wegvakken	mvt 2025	geluidzone	63 dB	58 dB	48 dB
Rondweg Noord	11.000	250m	14	30	130
Rondweg Zuid	13.000	250m	15	35	145

Nieuwbouw van woningen binnen de wettelijke geluidzone van een nieuwe weg is mogelijk. Bij het bereiken van de 48 dB voorkeurswaarde moet aandacht worden gegeven aan de doelmatigheid van bron- en overdrachtsmaatregelen en het maximale ontheffingsplafond van 63 dB. Voor de bestaande woningen (voornamelijk solitaire agrarische woningen) moet worden nagegaan of de 48 dB voorkeurswaarde wordt overschreden, zo ja welke doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn en erop worden toegezien dat het ontheffingsplafond van 58 dB (buiten de kom) en 63 dB (binnen de kom) niet wordt overschreden.

Voor de ontsluiting van de werkhaven en het nieuwe deel van Zwolsche Hoek denkt de gemeente aan twee mogelijke ontsluitingsvarianten (zie hoofdstuk 2). Beide varianten zijn wat betreft geluidemissie goed inpasbaar. Ten aanzien van de inrichting van Schokkerhoek moet rekening worden gehouden met de ligging van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Naar verwachting is de ruimte die hierbij in acht moet worden genomen in de situatie van variant 2 (ontsluiting langs zuidoost grens van nieuw deel Zwolsche Hoek) minder groot dan wanneer gekozen wordt voor ontsluitingsvariant 1.

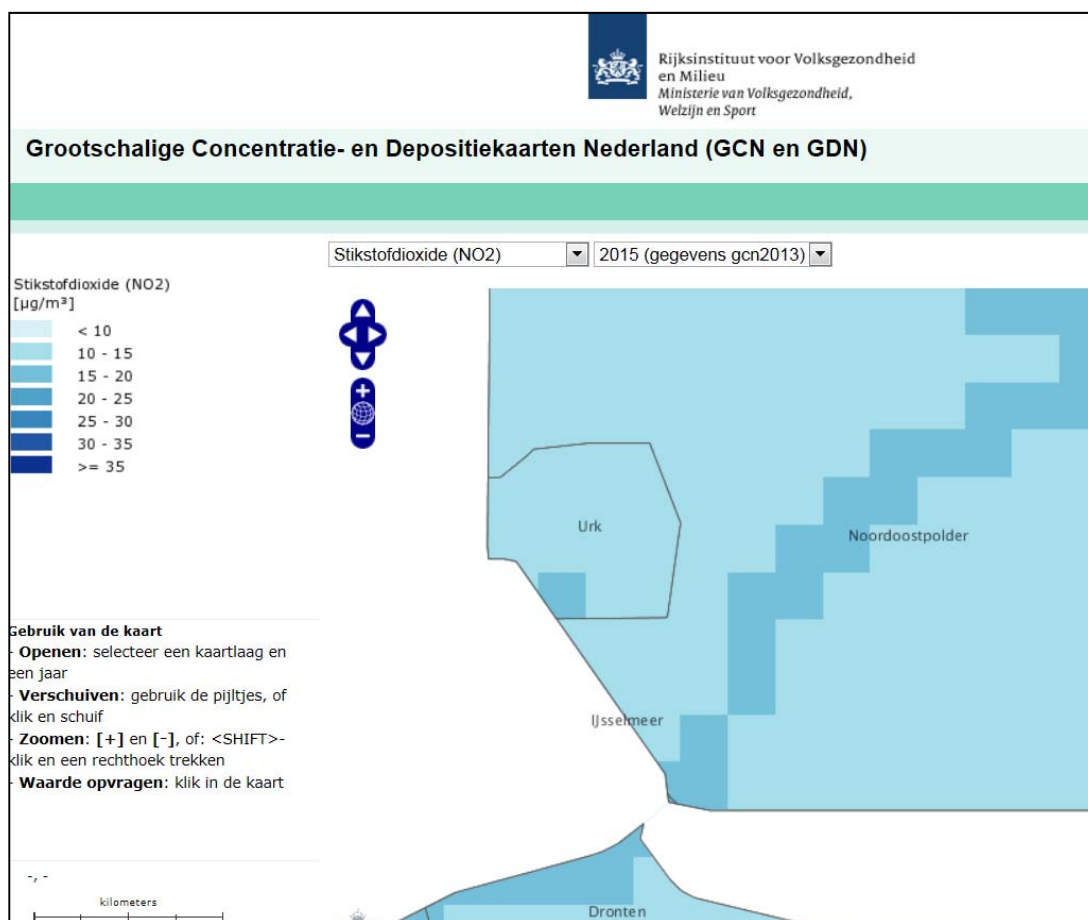
4.2 Luchtkwaliteit

De verspreiding van luchtverontreinigende stoffen in Nederland (de achtergrondconcentratie) is in zogenoemde grootschalige concentratiekaarten (GCN)⁹ weergegeven. Het wettelijke kader voor luchtkwaliteit wordt weergegeven in de Wet milieubeheer (Wm, zie hoofdstuk 5, titel 5.2), ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' (Wlk) genoemd. De meest relevante componenten ten aanzien van mogelijke overschrijdingen van de grenswaarden zijn NO₂ en PM₁₀.

In figuur 4.1 is de heersende achtergrondconcentratie in de omgeving van Urk weergegeven voor NO₂ in het jaar 2015. Uit de GCN komt naar voren dat de heersende achtergrondconcentratie van NO₂ ter hoogte van de geplande bedrijfsterreinen tussen de 10 en 15 µg/m³ bedraagt met een klein gebied waarin de concentratie tussen de 15 en 20 µg/m³ is gelegen. Wat betreft fijn stof geldt een vergelijkbaar beeld.

⁹ Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, 2013. Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland. Rapportage 2013.

Figuur 4.1. Heersende achtergrondconcentratie NO₂ in de omgeving van Urk voor jaar 2015



Wat betreft de bedrijvigheid is de verwachting dat zich voornamelijk bedrijven uit de overslag- en transportsector zullen vestigen. Hierdoor zullen de gekanaliseerde emissies beperkt zijn.

Conclusie:

- Gezien de lage heersende achtergrondconcentratie t.o.v. de grenswaarde van 40 µg/m³ is de verwachting dat de realisatie van de geplande bedrijventerreinen niet tot knelpunten zullen gaan leiden.

Uit de GCN monitoring komt naar voren dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ langs het gehele tracé van de A6 ondanks de relatief hoge verkeersintensiteit beneden de 35 µg/m³ liggen. Ter plekke van de provinciale wegen zijn de verkeersintensiteiten veel lager zodat hier ook een lagere NO₂-concentratie mag worden verwacht.

Conclusie:

- Op basis van bovenstaande overweging is de verwachting dat het effect van de extra verkeersbewegingen als gevolg van de uitbreidingsplannen, gezien de lage heersende concentraties, niet zullen leiden tot overschrijdingen van de geldende grenswaarden.

Betreffende eventuele scheepvaartemissies als gevolg van de te realiseren haven spelen deze geen relevante rol. Boven het water hoeft niet aan de grenswaarde uit de 'Wlk' te worden voldaan. Deze emissies zijn overigens wel relevant gelet op de mogelijke

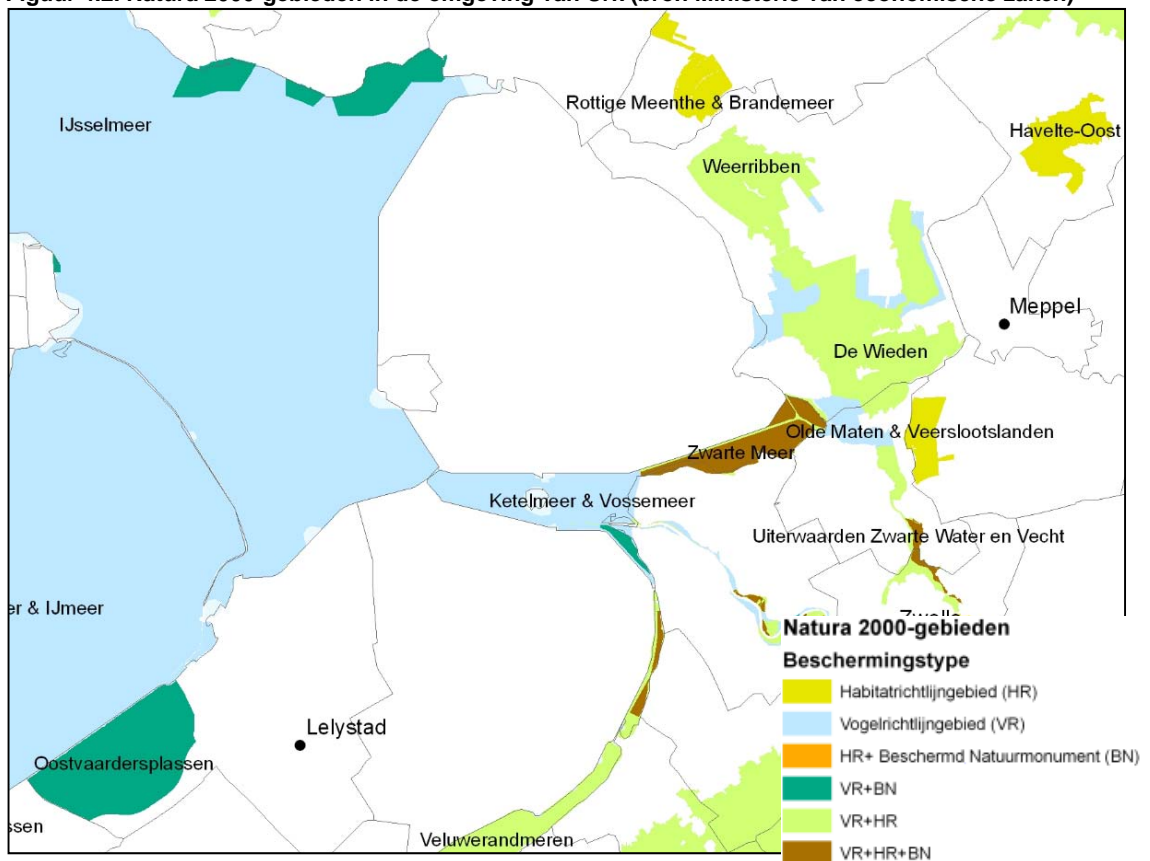
kwetsbaarheid van het Natura 2000 gebied IJsselmeer en andere nabij gelegen Natura 2000 gebieden.

Bijdrage aan de stikstofemissie

Stikstofdepositie ten gevolge van emissies van NO_x kunnen invloed hebben op Natura 2000 gebieden in de omgeving. Deze depositie leidt tot vermessing van deze gebieden waarbij de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw. 1998) een rol speelt.

Om te bepalen of de uitbreidingsplannen invloed hebben op de omliggende Natura 2000 gebieden wordt inzichtelijk gemaakt waar deze gebieden liggen (zie onderstaande figuur 4.2.).

Figuur 4.2. Natura 2000-gebieden in de omgeving van Urk (bron Ministerie van economische zaken)



De afstand tot de omliggende Natura 2000 gebieden bedraagt ten minste 15 km. Uitzondering hierop vormt het IJsselmeer en het Ketelmeer & Vossemeer. Urk grenst direct aan het Natura 2000 gebied IJsselmeer.

Stikstofgevoeligheid Natura 2000 gebieden

In tabel 4.6 is per Natura 2000 gebied aangegeven of dit is aangewezen als habitat- en/of vogelrichtlijngebied; de habitatdoelen met de daarbij behorende kritieke depositiewaarden (KDW) en de afstand tot het plangebied. Ten slotte is opgenomen of de KDW van het aanwezige habitattype wordt overschreden. Een overschrijding betekent dat de huidige achtergronddepositie hoger is dan de KDW, om de achtergrondwaarden te bepalen is gebruik gemaakt van de Grootschalige Concentratiekaart - en Depositiekaart Nederland.

Tabel 4.6. Natura 2000 gebieden in de omgeving van Urk

Gebied	Aanwijzing	Habitattypen	KDW (mol/ha/jr)	Afstand	Overschrijding KDW
IJsselmeer	HR + VR	- Meren met Krabbescheer - Ruigten en Zomen - Overgangs- en trilvenen	2.143 >2.400 1.124	>20 km (tot zuidkust Friesland)	Nee Nee Gelijk
Ketel en Vossenmeer	VR				
Zwarte meer	HR + VR	- Meren met Krabbescheer - Ruigten en zomen - Glanshaver en vossenaarthooilanden	2.143 >2.400 1.429	25 km	Nee Nee Gelijk

De KDW-waarden zijn overgenomen uit het rapport 'Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden' (Van Dobben, Bobbink, Bal en Hinsberg, 2012, Alterra, Wageningen). De meeste Natura 2000-gebieden binnen de provincie Flevoland zijn aangewezen voor het voorkomen van bijzondere (aantallen) vogels en niet voor de aanwezigheid van bijzondere habitats.

Voor enkele gebieden zijn (aquatische) habitattypen aangewezen. De aangewezen habitattypen in het Natura 2000 gebied IJsselmeer liggen voornamelijk langs de Friese kust. Het meest gevoelig voor stikstofdepositie zijn de Overgangsvenen en trilvenen langs deze kust gevolgd door Glanshaver- en vossenstaarthooilanden aan de oostelijke oever van het Zwarte meer. De overige habitatype Meren met Krabbescheer en fonteinkruiden, Ruigte en zomen en Kranswierwateren zijn daarentegen niet (zo) gevoelig voor stikstofdepositie.

De Oostvaardersplassen, Lepelaarsplassen, Ketelmeer en Vossemeer en Eemmeer en Gooimeer Zuidoever zijn alleen aangewezen als Vogelrichtlijngebied en kennen geen stikstofgevoelige habitattypen en doelen.

Conclusie:

- Geconcludeerd kan worden dat binnen de provincie Flevoland en daarmee de wijde omgeving geen gebieden zijn waar de aanwezige stikstofdepositie een knelpunt vormt. De Natura 2000 gebieden zijn voornamelijk aangewezen voor de vogelkundige waarden. Die gebieden die ook zijn aangewezen vanwege het voorkomen van bijzondere habitats zijn min of meer ongevoelig voor stikstof depositie, de KDW waarden liggen over het algemeen boven de 2.000 mol M/ha/J terwijl de huidige achtergrondwaarden veel lager ligt. De achtergrondwaarden nabij de wel gevoelige habitattypen Overgangs- en trilvenen en Glanshaverhooilanden is min of meer gelijk aan de KDW van het habitattypen. Daarnaast geldt dat de gevoelige habitattypen op grote afstand van het plangebied zijn gelegen, circa 20 kilometer.
- Stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden buiten de provincie, zoals de Veluwe of het Naardermeer, liggen op nog grotere afstand van het plangebied. Het is daarom niet aannemelijk dat er als gevolg van de beoogde ontwikkeling negatieve effecten door stikstof optreden op daarvoor gevoelige habitats.

Wel kan aangegeven worden dat bij het verder uitwerken van de uitbreidingsplannen rekening gehouden moet worden met de stikstofdepositie, zijnde de Nbw 1998.

4.3 Verstoring

Verstoring van het Natura 2000 gebied IJsselmeer

Bij de ontwikkeling van de werkhaven en ook daarna, bij het gebruik ervan spelen activiteiten die de ecologie van het IJsselmeer kunnen verstoren. Hierna worden eerste enkele mogelijk vormen van verstoring toegelicht¹⁰.

Licht

Kunstmatige verlichting van de nachtelijke omgeving kan tot verstoring van het normale gedrag van soorten leiden (De Molenaar, 2003). Net als bij geluid geldt dat er negatieve effecten van licht op broedende vogels zijn aangetoond en op bijvoorbeeld nachttactieve soorten als vleermuizen. Effecten op rustende watervogels zijn niet bekend. Verstoring door licht kan in dit geval optreden door verlichting van schepen of door uitstralende verlichting op het industrieterrein richting het IJsselmeer. Dit kan zowel een rol spelen tijdens de aanleg als tijdens de ingebruikname. Het terrein van de werkhaven terrein zal beperkt worden verlicht zodat het uitstralend effect naar de omgeving beperkt zal zijn. Ook kunnen effecten worden voorkomen door gebruik te maken van groengekleurd licht. Gelet op de mogelijke maatregelen kan het effect van lichtverstoring sterk worden teruggebracht zodat rustende watervogels hiervan geen hinder ondervinden (Oranjewoud 2013).

Watern vertroebeling

Watern vertroebeling zal tijdelijk en lokaal optreden door het storten van de strekdam en het uitdiepen van de nieuwe vaarroute. Directe en indirecte effecten op vogels zijn onduidelijk. Tijdelijke vertroebeling van het water kan het zoeken naar voedsel (vissen) door oogjagers zoals visdiefjes tijdelijk moeilijker maken. Mogelijk heeft de watern vertroebeling ook een tijdelijk negatief effect op de populatiegrootte van de aanwezige drie-hoeksmosselen (Oranjewoud 2013).

Optische verstoring

Optische verstoring wordt veroorzaakt door schepen, machines en mensen die zich verplaatsen tijdens de aanlegfase. In het algemeen geldt dat grote groepen vogels (vooral eenden en ganzen) gevoeliger zijn voor een dergelijke verstoring dan individuen of kleine groepjes (visetende) watervogels. De maximale verstoringsafstand van de verschillende activiteiten tijdens de aanlegfase is afhankelijk van de aard van de verstoringsbron en de vogelsoort. Als maat voor maximale verstoring is 100-300 meter een betrouwbare en bruikbare afstand voor diverse storingsfactoren. Meerkoet en individuele aalscholvers zijn relatief weinig verstoringsgevoelig (tot ca. 100 meter), terwijl groepen futen en kuifeenden het gevoeligst zijn (Oranjewoud 2013).

In een onderzoek naar de effecten van recreatievaart op watervogels in het IJsselmeergebied (Lensink et al. 2007) wordt voor meerkoet en aalscholver een verstoringsafstand van 100 meter aangehouden, voor kuifeend, fuut en grote zaagbek een verstoringsafstand van 300 meter. In de onderhavige studie is er voor gekozen deze zelfde verstoringsafstanden te hanteren voor bewegingsverstoring in de vorm van scheepvaart en andere bewegende objecten op de oever of in het water.

Gebruiksfase

Verstorende activiteiten in de gebruiksfase zijn permanent. De werkhaven resulteert in een zone waar permanent bedrijvigheid plaatsvindt en de daarmee samenhangende verstoringsfactoren. Deze invloed speelt vooral in de directe omgeving van de kade. De insteekhaven is echter zo groot (circa 145 ha) dat deze naar verwachting ook veel be-

¹⁰ De effecten die hierna worden vermeld zijn herleid uit: Oranjewoud, 2013. Voortoets Industrie-haven Flevokust, fase 1. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998. Opdrachtgever: gemeente Lelystad.

schutting en rust biedt zodat grote groepen eenden hier zullen gaan overwinteren. Zoals ook te zien is in de havens bij Lelystad en ander havensteden langs het IJsselmeer.

Vaarbewegingen

Er gaan met regelmaat vaarbewegingen van en naar de haven plaatsvinden. Hoewel beroepsvaartuigen groter zijn dan recreatievaartuigen en daarom verwacht zou kunnen worden dat zij om die reden meer verstoring veroorzaken, is juist het omgekeerde te verwachten. Recreatievaartuigen volgen een onvoorspelbare koers en zijn veelal weinig doelgericht. Verandering van snelheid en richting lijken extra verstorend uit te werken op vogels. Beroepsvaartuigen zijn juist zeer doelgericht. Zij volgen een vaak lijnvormige route met uniforme snelheid en hebben daardoor een voorspelbare koers. Het is daarom te verwachten dat gewinning zal optreden ('habituatie') onder de aanwezige rustende vogelpopulatie en dat daarmee van verstoring van vogels hoegenaamd geen sprake is.

Conclusie:

- De verstoring van het gebruik van de werkhaven op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000 gebied IJsselmeer zijn beperkt van omvang

Verstoring EVZ

De gemeente wil in het stedelijk gebied de ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Urkervaart versterken door in de oeverzone meer ruimte te creëren voor de ontwikkeling van natte natuur. Voor dit doel wordt een deel van de aanwezige struiklaag verwijderd en vervangen door plasdrasbermen in open verbinding met de Urkervaart. De aanwezige bomenrij blijft in zijn geheel behouden.

De EVZ langs de Urkervaart dient twee doelen. Enerzijds vormt deze vaart de biotoop van meerder vissoorten zoals kleine modderkruiper, winde en rivierdonderpad. Anderzijds vormt het begeleidend groen een belangrijke verspreidingsroute voor verschillende soorten vleermuizen en andere kleine zoogdieren. Het verbindt het achterland van Urk met Toppad en het IJsselmeer.

Als een deel van de ondergroei wordt gekapt gaat dit ten kosten van soorten die daar op dit moment gebruik van maken: bepaalde soorten broedvogels zoals merel, koolmees en heggemus, en kleine grondgebonden zoogdieren zoals meerdere soorten muizen, rat, marterachtigen. De ontwikkeling van plasdrassituaties die in open verbinding staan met de Urkervaart, sluit beter aan bij de doeleinden van de EVZ Urkervaart. Hierdoor ontstaat ruimte voor paaiplaatsen van vissen en vestigingsmogelijkheden voor meerdere soorten amfibieën. Door het hogere aanbod aan watergebonden insecten zal de functie van migratieroute voor bepaalde soorten vleermuizen toenemen.

Conclusie:

- Door een deel van de ondergroei te kappen en het creëren van plasdrassituaties sluit de inrichting van de EVZ Urkervaart beter aan op de gekozen doelsoorten.

4.4 Ruimtebeslag

De ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein en de nieuwe woonwijken leiden over het algemeen als gevolg van ruimtebeslag tot vernietiging van de thans aanwezige functies. Het merendeel van dit voornemen is gepland in landbouwgebied. Een groot deel van de aanwezige woningen blijft naar verwachting behouden. De agrarische functie gaat verloren.

Bij de aanleg van de werkhaven verdwijnt over een lengte van ca. 1000 meter de oever van stortsteen, onder meer het voortplantingsbiotoop van spiering (*Osmerus eperlanus*), het stapelvoedsel voor fuut en andere visetende vogelsoorten (Oranjewoud 2013, van

Eerden, van Rijn & Roos 1995¹¹). Door het verdwijnen van een deel van dit biotoop neemt het voedselaanbod af. Daar staat tegenover dat over een lengte van ruim 1000 meter een nieuwe strekdam van stortsteen wordt opgeworpen waar zich aan weerskanten een vergelijkbaar milieu kan ontwikkelen.

Conclusie:

- Bij de ontwikkeling van de werkhaven verdwijnt tijdelijk een klein deel van het leefgebied van spiering; door de aanleg van strekdammen rond het havenbekken wordt dit verlies hersteld.

Bij de ontwikkeling van het zandstrand ten noorden van Urk gebeurt in feite hetzelfde. De harde oeverzone wordt ook hier over een lengte van 1000 m vervangen door zand. Ook hier worden twee nieuwe strekdammen van stortsteen aangelegd om de luwte te bevorderen. De gevolgen voor de ecologie van het spieringbiotoop zijn minimaal.

De aanwezigheid van bezoekers en badgasten kunnen een verstrend effect hebben op rustende watervogels onder meer als gevolg van opschrikreacties. Hierdoor neemt de foerageerfunctie af, vooral in de zomermaanden. Door een deel van het strand in te richten als natuurgebied met veel ruimte voor plasdrassituatie ontstaat een brede oeverzone die geschikt is als paaiplaats voor diverse soorten vissen en als broed en foerageerplek voor meerdere soorten vogels. Voorwaarde is wel dat dit deel van het strand niet voor toerisme wordt opengesteld.

Conclusie:

- Door de aanleg van het recreatiestrand te combineren met de ontwikkeling van natuur die aansluit op doelsoorten als rietzanger, snor, wilde eend en kraakeend zijn de verwachte effecten op het Natura 2000 gebied IJsselmeer marginaal.

4.5 Cumulatieve effecten

De toekomstige ontwikkelingen gaan gepaard met een toename van industrielawaai en verkeerslawaai. De effecten van beide geluidbronnen vallen direct langs de randen van de verschillende wegen over elkaar heen en zorgen samen voor een grotere hinderbeleving. Dit geldt vooral voor de 1^e bebouwingslijn langs de Domineesweg (Schokkerhoek) en Urkerweg. Voor deze studie is de cumulatie van geluidbronnen niet in beeld gebracht. Dit vereist meer gedetailleerde berekeningen waarbij wordt uitgegaan van 3D modellen.

Waar het gaat om habitatverlies bijvoorbeeld bij de aanleg van de werkhaven is dikwijls ook sprake van verstoring als gevolg van bouwwerkzaamheden. In een passende beoordeling en/of milieueffectrapportage worden deze vorm van cumulatie nader beschouwd. In de onderhavige studie waarin de effecten op afzonderlijke soorten niet in beeld worden gebracht blijven deze buiten beschouwing.

¹¹ Van Eerden, van Rijn & Roos 1995. Ecologie en Ruimte.

De gemeente Urk wil voor enkele voorgenomen ontwikkelingen nagaan of deze gevolgen hebben voor de kwaliteit van de reeds aanwezige functies. Het achterliggend doel is om deze ontwikkelingen beter te kunnen borgen in het ruimtelijk beleid van de gemeente. In een gevoeligheidsanalyse zijn de volgende invloedfactoren besproken: de wijzigingen in de geluidemissie, de veranderingen in de stoffenemissie (luchtkwaliteit), verstoring door veranderend gebruik (werkhaven, inrichting EVZ) en vernietiging door aanleg nieuwe functies.

Industriegeluid

- De geplande uitbreiding van Zwolsche Hoek (in totaal 110 ha) en de ontwikkeling van de werkhaven ten zuiden van Urk hebben naar verwachting een minimale invloed op de geluidbelasting van de woon- en recreatiegebieden in deze gemeente. In de meeste varianten valt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) samen met de noordelijke begrenzing van het bedrijventerrein. Indien wordt uitgegaan van een bezetting door bedrijven in de zwaardere milieucategorieën 4 en 5 moeten maatregelen worden genomen om de hinder naar woonwijken te mitigeren.
- De gevolgen van de toenemende geluidbelasting voor de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000 gebied IJsselmeer zijn naar verwachting beperkt. Over het algemeen betreft het foeragerende en/of overwinterende vogelgroepen die weinig gevoelig zijn voor geluidhinder en/of verstoring door scheepvaart. Indien wordt uitgegaan van een invulling met de zwaarste milieucategorieën ligt de 40 dB(A) contour ca. 4 km uit de oever en de 50 dB(A) op een afstand van 1,8 km. Een passende beoordeling zal moeten uitwijzen of dit voor alle voorkomende habitatsoorten geldt.
- Indien wordt uitgegaan van de vestiging van bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën heeft dit naar verwachting negatieve gevolgen voor het broedsucces van de vogelpopulatie in het EHS gebied Toppad. De overige EHS-gebieden vallen buiten het beïnvloedingsgebied van het industriegeluid.

Verkeersgeluid

- De effecten van de toename in het verkeersgeluid bedragen maximaal 3-5 dB. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet de gemeente zelf bepalen welk effect toelaatbaar is. Door de toepassing van een stille asfaltsoort kan een groot deel van de beschreven gevolgen worden voorkomen.

Luchtkwaliteit

- Gezien de lage heersende achtergrondconcentratie t.o.v. de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ is de verwachting dat de realisatie van de geplande stedelijke ontwikkeling wat betreft de wet- en regelgeving rond luchtkwaliteit niet tot knelpunten zal gaan leiden.
- De instandhoudingsdoelen van de Natura 2000 gebieden in de omgeving van Urk hangen voornamelijk samen met de aanwezige vogelkundige waarden. Die aangewezen habitatgebieden zijn min of meer ongevoelig voor stikstofdepositie en liggen op ruim 20km afstand van Urk.

Verstoring

- De verstoring van het Natura 2000 gebied IJsselmeer door de aanleg en het gebruik van de werkhaven, bijvoorbeeld door lichtverspreiding, waterwerveling, vaarbewegingen en/of andere vormen van optische verstoring zijn beperkt van omvang en leiden naar verwachting niet tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen.

- Door een deel van de ondergroei in de EVZ Urkervaart te kappen en het creëren van plasdrassituaties sluit de inrichting van deze verbindingszone beter aan op de gekozen doelsoorten.

Vernietiging

- Bij de ontwikkeling van de werkhaven verdwijnt tijdelijk een klein deel van het leefgebied van spiering; door de aanleg van strekdammen rond het havenbekken wordt dit verlies hersteld.
- Door de aanleg van het recreatiestrand te combineren met de ontwikkeling van natuur die aansluit op doelsoorten als rietzanger, snor, wilde eend en kraakeend zijn de verwachte effecten op het Natura 2000 gebied IJsselmeer marginaal.



Image © 2013 Aerodata International Surveys
© 2013 Google

