

Geachte heer ████████,

Op 10 september hebben wij van u in kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro de kennisgeving omtrent het concept ontwerp bestemmingsplan 'Ens - Oost, fase 1' ontvangen. In dit bestemmingsplan wordt de nieuwe fase van de uitleglocatie Ens - Oost, voornamelijk woningen, planologisch mogelijk gemaakt.

Vanuit provinciaal belang hebben wij aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Ecologie

- Op 2 augustus 2019 heeft de provincie een mail gezonden naar de provincie voor de omgang met de rugstreeppad (bijlage 2 bij de kennisgeving van het bestemmingsplan). Wij willen meegaan met het voorstel van de gemeente waarbij wij uitgaan van een mitigatieplan. Hierin wordt geregeld dat er altijd ergens geschikt habitat is en dat er tzt nog een ontheffing zal worden aangevraagd. Worst case dient er dan uitgegaan te worden van jaarrond aanwezigheid van de rugstreeppad in het gebied. Dat betekent dat in het bestemmingsplan ruimte moet worden opgenomen voor een compensatie leefgebied, alias een ondiepe poel plus zandhoop in omgeving waar ze holen in kunnen graven. Volgend voorjaar moet er dan nader onderzoek worden uitgevoerd en kan een ontheffing op basis van het mitigatieplan worden afgegeven.
- Wij maken een voorbehoud op het aspect stikstof. Dit in verband met de stikstofberekening die maandag 21 oktober pas naar ons verzonden is. Zodra wij deze hebben beoordeeld komen wij hierop terug middels een nazending bij de vooroverlegsreactie.

Archeologie

- In de verbeelding en regels is archeologie conform het gemeentelijk beleid correct opgenomen als dubbelbestemming Waarde 8 met de bijbehorende regels.
- In de toelichting staat echter onder meer het volgende: *“Binnen het plangebied is reeds sprake is van bebouwing. Het gaat hier om reeds gerealiseerde (of in aanbouw zijnde) woningen en bijhorende bouwwerken. Als gevolg van dit bestemmingsplan blijft deze bebouwing behouden en zullen hier in beginsel geen extra bodemingrepen plaatsvinden. Wanneer wordt gekeken naar de onbebouwde gronden en de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, bedraagt de oppervlakte waar bodemingrepen zullen plaatsvinden circa 9.000 m2. Hierbij is uitgegaan van de onbebouwde bouwvlakken binnen het plangebied, uitsluitend hier zullen mogelijk bodemingrepen plaatsvinden die dieper reiken dan 100 cm.”* Gelet op het vorenstaande wordt het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht. Dit in combinatie met de toelichting op de herziening van het plan laat zien dat dat het eerdere bestemmingsplan en de herziening in dit bestemmingsplan de uitleglocatie Ens Oost 1 mogelijk maken, zodat sprake is van het mogelijk maken van één onlosmakelijk verbonden ontwikkeling. Deze overschrijdt de grenzen van 10.000 m2 (in dit plan alleen wordt al 9000 m2 mogelijk gemaakt), zodat de conclusie moet zijn dat voor het gehele plan een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Hiervoor adviseren wij in eerste instantie een bureau- en verkennend booronderzoek, op basis waarvan de eventueel te nemen vervolgmaatregelen kunnen worden bepaald.

Geluid

- Onze opgave van de verkeersintensiteiten is onjuist gebruikt. De verdeling van het verkeer over de dag, avond en nacht periode en de voertuigcategorieën zou overeen moeten komen met de opgave in figuur 1 in plaats van opgave in figuur 2. Wij vermoeden dat er een foutje geslopen is in het samenvoegen van de 5 categorieën naar 3. Wij verzoeken u dit aan te passen en door te vertalen in de relevante alinea's.

input GEO	dag	avond	nacht
uur	6.59	2.76	1.24
l	86.3%	92.8%	89.0%
mz	9.8%	5.4%	7.7%
z	3.9%	1.9%	3.3%

Figuur 1:

Figuur 2:

Tabel 1: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek (basissituatie)

	N352	
	Zuiderringweg	
etmaalintensiteit 2029 (mvt) met groei 1,3% (scenario 1)	5.948	
Etmaalintensiteit 2029 (mvt) met groei 2% (scenario 2)	6.416	
daguurpercentage (%)	6,58	
verdeling verkeer daguur (%)*	94,19 / 0,42 / 5,40	9
avonduurpercentage (%)	2,53	
verdeling verkeer avonduur (%)*	97,32 / 0,0 / 2,68	9
nachtuurpercentage (%)	1,36	
verdeling verkeer nachtuur (%)*	96,26 / 0,18 / 3,56	9
snelheid (km/uur)	50/80	
verhardingstype	DAB	

* licht, middelzwaar en zwaar verkeer

- De tweede opmerking gaat over de hoogte van de toekomstige geluidbelasting. Ondanks dat dit een verantwoordelijkheid is van de gemeente en dat de woningen met de voordeur naar de provinciale weg zijn geprojecteerd en met de tuin aan de geluidsluwe, constateren wij dat de geluidbelasting hoog is, en bij de toepassing van de juiste verkeersverdeling nog iets hoger zal worden. De geluidbelasting van nieuwe woningen moet bij voorkeur 48 dB of minder bedragen. Volgens het akoestisch onderzoek bedraagt de toekomstige geluidbelasting 57 dB. Na afweging van geluidmaatregel (exclusief het aanhouden van meer afstand tussen weg en woningen) constateert de gemeente dat tegen deze geluidmaatregelen bezwaren bestaan. Om de voorgestelde woningbouw mogelijk te maken, gaat de gemeente de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting met 9 dB verhogen. Een dergelijk hoge geluidbelasting past binnen de beleidsruimte van de Wet maar verwacht men eerder in een drukke stad.
- In het akoestisch onderzoek worden enkele maatregelen genoemd, zoals het verplaatsen van de komgrens en de plaatsing van een geluidsscherm. Bij het verplaatsen van de komgrens moet dan ook beschouwd worden of het beheer en onderhoud van de weg wordt overgedragen, en dat dan ook bezien in het verlengde van het overdragen van De Baan. Het wijzigen van de komgrens zonder overdracht is niet gewenst. Wij verzoeken u hier inzicht in te geven.

Infrastructuur

De wijk in ontwikkeling heeft nu maar één ontsluiting op de Drietorensweg. De Ronde Drietorensweg-Zuiderringweg kan extra verkeersgeneratie naar verwachting aan. De ontwikkeling van de wijk zorgt wel voor een verkeersaantrekkende werking, simpelweg vanwege het feit dat er nu geen/nauwelijks woningen staan en dit toeneemt. Wij schatten in dat het verkeer voor een groot deel afkomstig zal zijn vanaf de N50 en het dorp zelf, en dus via De Baan naar de wijk gaat. De Baan is nu een 30 km/h-weg waar ook doorgaand (vracht)verkeer op zit dat de doorstroming van een 30 km/h-weg niet bevordert. Dat wordt met de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk alleen maar meer. Het doortrekken van de in het verleden besproken - en voor een deel gerealiseerde - Enser Rondweg

zou een verlichting betekenen van het doorgaande verkeer door de kern van Ens, maar dat lijkt voorsnog niet aan de orde. Ook een extra aansluiting op de Zuidermeerweg is met deze ontwikkeling niet aan de orde.

Bodem

Het aspect bodem is in deze fase van het plan nog PM. Zodoende maken wij ook op dit aspect een voorbehoud.

MER

Wat betreft de vormvrije m.e.r.-beoordeling verzoeken wij u dit beter te onderbouwen. Daarbij moet tegenwoordig namelijk ook onder de drempelwaard expliciet een besluit worden genomen dat er geen MER hoeft te worden opgesteld. De Raad van State heeft daar recent ook uitspraak over gedaan. Zie: https://www.soppegundelach.nl/publicaties/annotaties/ABRvS_9_juli_2019_ECLI-NL-RVS-2019-2298/ voor een annotatie hierover.

Wij zien een aangepaste versie, in de vorm van een ontwerp bestemmingsplan, met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

■■■■■■■■■■
Beleidsadviseur RO
Provincie Flevoland

T ■■■■■■■■■■
E ■■■■■■■■■■

