Reactienota zienswijzen, ambtshalve wijzingen en reactie commissie m.e.r.

(Ontwerp-)bestemmingsplan 'Landelijk Gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)'

1. Inhoud

1 Inhoud 2
2 Aanleiding 4
3 Ambsthalve wijzigingen 4
4 Advies commissie m.e.r. 5
5 Ingediende zienswijzen 6
6 Ontvankelijkheid 6
7 Algemene beantwoording 7
7.1 Handelen van overheden 7
7.2 Nut en noodzaak 7
7.3 Stikstof en luchtkwaliteit 8
7.4 Verkeer – ontsluiting en veiligheid 10
7.5 Geluid 12
7.6 Natuur en ecologie 14
7.7 Woongenot en leefomgeving 16
7.8 Overige ontwikkelingen 17
7.9 Participatie 17
7.10 Financiële verantwoording 18
8 Beantwoording specifieke zienswijzen 19
8.1 Zienswijze G1 20
8.2 Zienswijze G2 – Provincie Flevoland 21
8.3 Zienswijze G3a 24
8.4 Zienswijze G3b 35
8.5 Zienswijze G4 37
8.6 Zienswijze G5 41
8.7 Zienswijze G6 49
8.8 Zienswijze G7 56
8.9 Zienswijze G8 57
8.10 Zienswijze G9 60
8.11 Zienswijze G10 62
8.12 Zienswijze G11 70
8.13 Zienswijze G12 75
8.14 Zienswijze P1 81
8.15 Zienswijze P2 84
8.16 Zienswijze P3 91
8.17 Zienswijze P4 91
8.18 Zienswijze P5 94

8.19 Zienswijze P6 95
8.20 Zienswijze P7 97
8.21 Zienswijze P8 98
8.22 Zienswijze P9 100
9 Bijlagen 101
9.1. Advies commissie m.e.r. 101

2. Aanleiding

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)' lag met ingang van 28 april 2022 gedurende een periode van zes weken (tot en met 8 juni 2022) voor een ieder ter inzage. Het milieueffectrapport (MER) dat is opgesteld, maakt als bijlage onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het ontwerp was op werkdagen tijdens openingstijden in te zien bij het loket Woonomgeving in het gemeentehuis aan het Harmen Visserplein 1 te Emmeloord. Tevens is het ontwerp bestemmingsplan (planidentificatienummer: NL.IMRO.0171.BP00665-ON01) digitaal ter beschikking gesteld via het landelijke portaal www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gelijktijdig met dit bestemmingsplan (planidentificatienummer NL.IMRO.0171.BP00665-ON01) lag ook de ontwerp Partiële herziening Omgevingsprogramma van de provincie Flevoland (planidentificatienummer NL.MRO.9924.OPMITCMarknesse-ON01) en het ontwerp-besluit herbegrenzing Natuur Netwerk Nederland (NNN) ter inzage, met daarbij een MER dat voor zowel het bestemmingsplan als de partiële herziening is opgesteld. Voordat de gemeenteraad beslist over vaststelling van het bestemmingsplan beslist Provinciale Staten van provincie Flevoland over het wijzigen van het Omgevingsprogramma. Bij die wijziging is hetzelfde MER als bijlage gebruikt. Eventuele zienswijzen over het MER worden gedeeld. Dus zienswijzen over de wijziging van het Omgevingsprogramma, voor zover die betrekking hebben op het MER, worden ook als zienswijzen behandeld in het kader van het bestemmingsplan. Alle stukken, te weten het vastgestelde bestemmingsplan, het MER, het vastgestelde besluit tot partiële herziening van het Omgevingsprogramma provincie Flevoland als ook het besluit tot herbegrenzing NNN worden tegelijk er inzage gelegd.

3. Ambtshalve wijzigingen

Mede naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw naar het programma en benodigde bebouwing voor de verschillende onderdelen van het MITC gekeken. In het ontwerp bestemmingsplan is gekozen voor het mogelijk maken van een ontwikkelscenario, zoals bedoelt in het behoefteonderzoek. RDW, politie en Digicity/Campus hebben aangegeven dat de maximale ontwikkelruimte naar beneden toe kan worden bijgesteld. In totaal gaat het om een bijstelling van 15.300 m2 (RDW van 10.000 m^2 naar 8.000 m^2, Politie van 5.000 m^2 naar 4.500 m^2 en Digicity/Campus van 25.000 m^2 naar 12.200 m^2). Mede gelet op Europese regelgeving voor het vliegen met en het testen van drones vond een optimalisatie van de ligging van de bouwvlakken plaats. De maximale ontwikkelruimte wordt in het bestemmingsplan aangepast. Vervolgens is bezien wat de beperktere ontwikkelruimte voor gevolgen heeft. De aanpassing van de ontwikkelruimte heeft o.a. effecten op de verkeersgeneratie, geluid, en stikstof. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken verricht.

De Commissie mer gaf aan dat het MER dat bij het ontwerp van het bestemmingsplan en ontwerp van het omgevingsprogramma was gevoegd, de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de komst van het MITC, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De aanvullende onderzoeken zijn niet noodzakelijk voor de partiële herziening van het Omgevingsprogramma. De onderzoeken zijn aangevuld om onduidelijkheden die in het zienswijzentraject naar voren zijn gekomen nader te onderbouwen/verduidelijken. Naar aanleiding hiervan volgen er geen aanpassingen in de regeling van het bestemmingsplan.

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd in de regels, toelichting en op de verbeelding:

a. Binnen de bestemmingen 'Bedrijf – Mobiliteit en Infrastructuur' en 'Bedrijf – Testcentrum' is de maximaal toegestane bebouwing naar beneden aangepast, conform de hierboven genoemde aantallen;

b. Binnen de bestemming 'Bedrijf – Testcentrum' is onder artikel 4.1.b bij 'gebouwen en bouwwerken' aangevuld dat het gaat om gebouwen ten behoeve van het testcentrum. Dit om te voorkomen dat er bouwwerken voor een ander doel dan het testcentrum worden ontwikkeld. Daarnaast is binnen deze bestemming onder artikel 4.2.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat de te ontwikkelen bebouwing wordt gerealiseerd ten behoeve van het MITC. Bouw is slechts toegestaan als alle gronden binnen de bestemming in ontwikkeling kunnen worden genomen;

c. Naar aanleiding van de inspraakreactie van NLR is het luchthavengebied aangeduid op de verbeelding middels de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone'. In de algemene aanduidingsregels (artikel 14) is de regeling behorend bij deze aanduiding opgenomen als artikel 14.2. De definitie luchthaven is opgenomen in de begrippenlijst;

d. De toelichting is aangevuld met aanvullende ecologische onderzoeken, het stikstofonderzoek is geactualiseerd, evenals een actualisatie van het akoestisch onderzoek en het verkeersonderzoek. Hieruit volgen geen aanpassingen in de regeling van het bestemmingsplan.

4. Advies commissie m.e.r.

Conform artikel 7.12 Wet milieubeheer is de commissie m.e.r. gevraagd haar advies te geven over het MER. Op 14 juli 2022 gaf de commissie haar advies. Het advies is bijgevoegd als bijlage bij deze nota (bijlage 9.1).

Het advies van de commissie is:

> *De Commissie is van oordeel dat **het MER de essentiële informatie bevat** om een besluit te kunnen nemen over de komst van het MITC, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.*

Daarnaast geeft de commissie een aantal aandachtspunten mee voor het vervolgtraject. Daar wordt hieronder op ingegaan.

Doel en aanleiding
Hieronder in de algemene beantwoording onder Nut en noodzaak (paragraaf 7.2) wordt nader ingegaan op deze aspecten. Specifiek wordt nader ingegaan op de urgentie van deze ontwikkeling als ook op de aanpassing van het (bouw-)programma. Al met al wordt benadrukt het belang van een spoedige realisatie van dit initiatief op deze locatie.

Laddertoets
Voor deze ontwikkeling is een Laddertoets opgesteld waarbij inzicht is verschaft in de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van het MITC. Uit deze toets is naar voren gekomen dat er zowel kwalitatief als kwantitatief geen andere harde plancapaciteit in de omgeving (lokaal als regionaal) aanwezig is zodanig dat die deze ontwikkeling kan faciliteren. De behoefte aan deze ontwikkeling is daarmee genoegzaam aangetoond.

Water en klimaat
De in het bestemmingsplan opgenomen eisen voor compensatie voor verhardingsoppervlakte is vastgelegd in nauw overleg met Waterschap Zuiderzeeland. Het terrein biedt daarnaast voldoende mogelijkheden om in de toekomst meer

waterberging te creëren als dat nodig zou zijn. Vooralsnog wordt geen reden gezien om hier in het bestemmingsplan andere eisen aan te stellen.

De overige aanbevelingen hebben betrekking op de vervolgbesluiten over (de verschillende onderdelen van) het MITC en hebben daarom geen directe invloed op voorliggend bestemmingsplan. De aanbevelingen worden meegenomen bij het vervolg.

Energie en Duurzaamheid
Het MITC wil de kansen benutten die aanwezig zijn op besparing en opwekking van energie. Dit sluit aan op de ambitie van de provincie om (in de toekomst) energieneutraal te zijn. Concreet richt het MITC zich op zon op dak (van de eigen gebouwen) als ook aansluiting op het in de nabijheid (geen onderdeel van het MITC) te realiseren zonnepark. Daarnaast richt het MITC zich op de mogelijkheid van Warmte Koude Opslag (WKO) en het realiseren van elektrische oplaadpunten van auto's voor het eigen personeel en bezoekers.

Natuur
De commissie is van mening dat er in het MER voldoende informatie is gegeven over de gevolgen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Wel beveelt de commissie aan de ontwikkeling van de natuurkwaliteit in het compensatiegebied te monitoren en na zes jaar te evalueren.
Hierover wordt conform het advies van de commissie in het besluit herbegrenzing NNN een passage opgenomen. De monitoring wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst.

Verkeer en parkeren
Het advies van de commissie wordt onderschreven om bij de uitvoering er voor te waken dat er niet te veel parkeerplaatsen worden aangelegd. Voor het bestemmingsplan is het noodzakelijk dat is aangetoond dat de parkeeropgave kan worden opgelost binnen het eigen terrein.

Geluid
Voor de reactie op het aspect geluid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 7.5.

5. Ingediende zienswijzen

Tijdens de inzageperiode bestond voor eenieder de gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken over het voornemen om het bestemmingsplan, de herbegrenzing NNN en het Omgevingsprogramma vast te stellen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt.

De gemeente ontving 12 zienswijzen. Deze zijn genummerd met een G (paragraaf 8.1 tot en met 8.13). De provincie ontving 9 zienswijzen. Deze zijn genummerd met een P (paragraaf 8.14 tot en met 8.22).

6. Ontvankelijkheid

De bij de gemeente ingediende zienswijze onder nummer 12 (paragraaf 8.13) is ingediend op 14 juni, na de daarvoor gestelde termijn. Deze zienswijze is daarom formeel niet ontvankelijk. Inhoudelijk is deze zienswijze wel meegenomen in de beantwoording.
Een aanvulling op de bij de gemeente ingediende zienswijze onder nummer 4 (paragraaf 8.5) is ingediend op 18 juni 2022. Deze aanvulling is daarom formeel niet ontvankelijk. Deze aanvulling kon niet meer worden verwerkt in de stukken en is daarom inhoudelijk

niet meegenomen. De aanvulling gaat over het aspect verkeer en wordt in de algemene beantwoording daardoor indirect toch geadresseerd.

De overige zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen en zijn daarmee ontvankelijk.

7. Algemene beantwoording

Verschillende zienswijzen raken in verschillende bewoordingen aan een aantal overeenkomstige onderwerpen. Daarom is in eerste instantie in algemene zin ingegaan op die onderwerpen. Vervolgens zijn de individuele zienswijzen behandeld, deels door verwijzing naar de algemene beantwoording. Voor zover deze niet zijn beantwoord in de algemene beantwoording, zijn deze voorzien van een specifiek antwoord.

De volgende onderwerpen zijn algemeen beantwoord:

7.1 Handelen van overheden
7.2. Nut en noodzaak
7.3. Stikstof en luchtkwaliteit
7.4. Verkeer – ontsluiting en veiligheid
7.5. Geluid
7.6. Natuur en ecologie
7.7 Woongenot
7.8. Overige ontwikkelingen
7.9. Participatie
7.10. Financiële verantwoording

7.1 Handelen van overheden

Het valt op dat in enkele zienswijzen direct of soms indirect wordt ingegaan om het handelen van individuele ambtenaren en/of adviseurs/experts. We benadrukken daarom in algemene zin dat de stukken die voorliggen uiteindelijk een product zijn van de gemeenten en/of de provincie. De stukken worden door het bevoegd gezag beoordeeld en vastgesteld en staan vervolgens open voor bezwaar en beroep via de bestuurlijke rechtspraak.

De bevoegde gezagen (gemeenteraad en Provinciale Staten) worden bij de besluitvorming ondersteund door de dagelijks besturen (College van burgemeester en wethouders, respectievelijk Gedeputeerde Staten), die op hun beurt ondersteund worden door de ambtelijke organisatie.

Het is niet gepast om medewerkers persoonlijk aan te spreken op producten die ten grondslag liggen aan de besluitvorming van de respectievelijk bevoegde gezagen.

7.2 Nut en noodzaak

Toekomst Lelystad Airport niet bepalend voor noodzaak verplaatsing RDW

Enkele zienswijzen gaan in op de vraag waarom het RDW testcentrum moet verplaatsen, nu de toekomstige situatie van Lelystad Airport nog niet duidelijk is. Het RDW (of de door haar ingeschakelde adviseur/expert) geeft daarover het volgende aan:

> *Momenteel bevindt het RDW Testcentrum zich naast vliegveld Lelystad, waardoor zekerheid en ruimte voor toekomstvaste investeringen in testfaciliteiten ontbreken. Investeringen zijn noodzakelijk om te kunnen blijven testen of voertuigen ook aan nieuwe Europese regelgeving (blijvend) voldoen. Omdat Lelystad Airport inmiddels op mogelijk gebruik voor regulier luchtverkeer*

ruimtelijk is aangepast, is en blijft de RDW-testbaan ingeperkt in heden en toekomst. In de zin van fysieke ruimte (baanverlenging en meer ruimte voor veilig testen van rijbaan- en inhaalassistentie, truckplatooning (hierbij rijden vrachtwagens geautomatiseerd en direct achter elkaar in konvooien van 3 tot 5 trucks) en verdere doorontwikkeling naar autonoom rijdende voertuigen), gebruik van bestaande testfaciliteiten (geluidstesten worden al door de naast de testbaan verlegde helikopterplatforms belemmerd) en financiering (voor investeringen moet tientallen jaren vooruit kunnen worden gepland). Daar komt bij dat op de beoogde nieuwe locatie expertise en faciliteiten aanwezig zijn die versterkend werken.

De inhoud van dit antwoord wordt onderschreven. Bij de onderbouwing van de behoefte in het bestemmingsplan wordt dit nader verduidelijkt in de toelichting.

Aanpassing van het bestemmingsplan: De aanleiding voor de gewenste verplaatsing van het RDW wordt in Paragraaf 1.1 van het bestemmingsplan aangevuld met bovenstaande informatie.

Welke bedrijven komen zeker/worden verwacht/wordt ruimte voor geboden
Naast de RDW en de politieacademie die in deelplannen 1 en 2 van het terrein van MITC komen, worden er voor deelplan 3 gesprekken gevoerd met potentieel geïnteresseerde partijen.

Gebruik landbouwgrond
Een locatieafweging vond plaats. Hieruit kwam naar voren dat de locatie in Marknesse de meest gunstige locatie is. Een toelichting hierop is opgenomen in het bestemmingsplan. Paragraaf 2.1 locatiekeuze en paragraaf 3.1.2 'Ladder voor duurzame ontwikkelingen' gaat in op de behoefte en zorgvuldig ruimtegebruik. Nieuwe ontwikkelingen vragen een zeker ruimtebeslag, waarbij het aan de gemeenteraad is om een zorgvuldige afweging te maken. Deze afweging is in het bestemmingsplan onderbouwd.

Behoefte aan een MITC
In diverse gesprekken tijdens een recent Europees werkbezoek Smart Mobility en MITC in Brussel zijn de kansen voor -en de behoefte aan- een MITC in Europa en Nederland wederom naar voren gekomen. Het MITC past in de manier waarop Nederland zich wil profileren in de EU en is nodig voor testen en certificering van de mobiliteit van de toekomst. Daarnaast kan het MITC tonen hoe innovaties in mobiliteit slim, duurzaam en vooral veilig kunnen worden toegepast. Er is en komt veel vraag naar testgelegenheid op het vlak van multimodal door to door (voor passagiers en goederen), 3d mobiliteit (lucht, weg en drones) en urbane toepassing. Deze mogelijkheden en testgelegenheid worden met het realiseren van een MITC in Marknesse geboden. Het MITC is een unieke samenwerking voor Europa, met reeds concrete plannen voor de combinatie van cybersecuritycentrum, politie, RDW, NLR, DNW, een aerodynamische teststraat, een emissielab met rollerbank en urban air mobility. In het verlengde daarvan kunnen ook type approval, safety, emissies van vrachtwagen en trucks hierin een plek krijgen. Mobiliteit is niet alleen grensoverschrijdend, maar wordt ook steeds meer organisatieoverschrijdend. Denk bijvoorbeeld aan platformen voor sensoren. Auto's maken de puzzel, maar techbedrijven maken de puzzelstukjes. In dit kader hanteert de Wereldbank een mooie definitie voor sustainable mobility met vier concrete doelen: universal access, efficient mobility, green mobility en vision zero. Het MITC kan een belangrijke bijdrage leveren in het bereiken van deze doelen.

7.3 Stikstof en luchtkwaliteit
Enkele zienswijzen gaan in het onderwerp stikstof. Het RDW (of de door haar ingeschakelde adviseur/expert) geeft daarover het volgende aan:

Systematiek AERIUS en beleidsregels
Er worden vraagtekens geplaatst bij de wijze waarop de stikstofemissie en -depositie is uitgevoerd, de metingen van stikstof in de omgeving, de wijze waarop de resultaten worden beoordeeld en het intern salderen en ook bij de integriteit van het onderzoek.

Het rekenprogramma AERIUS is een rekenmethode op basis van modellen, kentallen en verspreidingsmodellen. Het gebruik ervan is in de Wet natuurbescherming voorgeschreven. In dit model zijn alle stikstofgevoelige habitats opgenomen en wordt automatisch bepaald welk effect een project heeft op de depositie op die habitats. Hierop kan en mag geen invloed worden uitgeoefend door de gebruiker. De enige parameters waarop de gebruiker invloed heeft, zijn de ingevoerde gegevens. Deze zijn in het onderzoek transparant onderbouwd en in die zin ook reproduceerbaar. Aantijgingen over de integriteit van het onderzoek worden dan ook niet ondersteund.

Het gebruik van intern salderen is een manier om te beoordelen of een project per saldo geen significant negatief effect heeft. Op projectniveau ontstaan negatieve effecten immers door een toename van stikstofdepositie, niet door verandering van de bron. Sinds 27 januari 2022 is de Beleidsregel voor intern en extern salderen aangepast. Hiervoor is de Beleidsregel Salderen in de plaats gekomen. Deze beleidsregel bevat geen voorwaarden meer voor intern salderen aangezien dit vergunningvrij blijkt te zijn. Er is sprake van saldering binnen een project, namelijk de omzetting van landbouwgrond naar bedrijfsfuncties.

Zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zijn bij dit project doorgerekend en beoordeeld. Mede naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 november 2022 is het stikstofonderzoek hierop nog verder aangepast.

Gehanteerde uitgangspunten berekening
Ook worden er vragen gesteld over de ingevoerde gegevens in zowel de gebruiksfase en aanlegfase als in de referentiesituatie.

Voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase kan men vóór de realisatie en contractvorming (aanlegfase) niet anders dan reële aannames doen. In het onderzoek is uitgelegd hoe de ingevoerde gegevens tot stand zijn gekomen. De verkeersgeneratie, die de grootste bron van NOx emissies is, komt voort uit het verkeersonderzoek. Voor alle ingevoerde getallen geldt dat deze theoretisch zijn bepaald op basis van reële, doch hoog ingeschatte verwachting.

Daarbij geldt dat het aannemelijk is dat de bronnen van stikstofemissies van het MITC in de loop van de jaren sterk zal afnemen. Met name op het terrein van RDW en de testomgeving van innovatieve modaliteiten zullen almaar schonere voertuigen rijden. Echter, dit is een aanname die niet op basis van harde cijfers te onderbouwen is en wordt daarom ook niet gebruikt in het onderzoek.

De referentiesituatie is bepaald op basis van door de provincies aangedragen regionale kentallen uit het INITIATOR model. Hoewel er in de basis geen reden is om aan deze getallen te twijfelen, is vastgesteld dat niet op basis van concrete, objectieve gegevens kan worden onderbouwd dat deze getallen ook voor deze specifieke locatie representatief zijn. Daarom is het onderzoek naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen aangevuld met een meer toegespitste rekenmethode op basis van de stikstofgebruiksnormen, het type mest, het TAN-gehalte van de

mest en de bijbehorende emissiefactor. De gebruiker is hierbij gevraagd naar de feitelijke toegepaste mestsoorten en bemestingsmethode. Daarmee wordt voldaan aan de bewijslast die BIJ12 beschrijft voor saldering met bemeste percelen. Uit deze methode volgt een iets lagere emissie per hectare, maar deze leidt niet tot andere conclusies. Er blijft per saldo sprake van een afname van stikstofdepositie op de natuurgebieden. Door het reduceren van het gebouwd programma op het MITC, naar aanleiding van zienswijzen ten aanzien van geluid en verkeer, wordt de potentiële depositie nog verder gereduceerd.

Strijd Habitatrichtlijn/noodzaak passende beoordeling
Verder wordt verondersteld dat op basis van de Habitatrichtlijn voor het project een passende beoordeling gemaakt zou moeten worden. Dit is ingegeven door de stelling dat het project niet direct verband houdt met het gebied, omdat het MITC niets te maken heeft met het huidige gebruik.

Het betoog dat er een passende beoordeling nodig is, klopt niet. Het verband met een gebied waarop wordt gewezen gaat over het natuurgebied. Projecten die verband houden met het beheer van het betreffende Natura 2000-gebieden zijn namelijk uitgesloten van een passende beoordeling.

Een passende beoordeling is nodig wanneer een project significante gevolgen heeft voor een Natura 2000-gebied. In dit geval is een voortoets uitgevoerd, waarvan het stikstofonderzoek deel uitmaakt. Het plan (aanleg- en gebruiksfase) veroorzaken, zoals blijkt uit het stikstofonderzoek, geen toename van de stikstofdepositie op het betreffende Natura2000-gebied. Hiermee zijn significant negatieve effecten uitgesloten, waardoor een passende beoordeling niet aan de orde is.

De inhoud van dit antwoord wordt onderschreven. De effecten van het project op natuurgebieden zijn in het bestemmingsplan in voldoende mate aangetoond.

Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat aan de hand van het luchtkwaliteitsonderzoek (hoofdstuk 10 van het MER) wordt geconcludeerd dat de concentraties, ook na realisatie van het MITC, onder de in Nederland geldende grenswaarden blijven.

Aanpassing van het bestemmingsplan: Het stikstofonderzoek is naar aanleiding van de zienswijzen aangevuld, aangepast aan het gewijzigde programma en aan de hand van de laatste inzichten geactualiseerd.

7.4 Verkeer – ontsluiting en veiligheid
Enkele zienswijzen gaan in op het onderwerp verkeer. Meer specifiek gaat het dan over de plek van de ontsluiting, verkeersgeneratie, mogelijke aanpassingen van kruispunten en wegen, trillingen en de veiligheid van de wegen rond het projectgebied.

Ontsluiting
Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat de hoofdingang voor medewerkers en bezoek van het MITC/RDW aan de Repelweg komt. Dit is ook de reden dat deze in-uitrit meegenomen wordt in het bestemmingsplan. De ingang voor leveranciers van NLR blijft aan de Voorsterweg mede vanwege trillingen.
De ontsluiting aan de Repelweg is variant C uit het verkeersonderzoek.

Om de kans op sluipverkeer niet te vergroten, is niet gekozen voor variant D (ontsluiting van MITC en NLR via de Voorsterweg), ondanks dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat variant D (volgens de cijfermatige berekeningen) beter scoort dan variant C. Gehecht

wordt aan het belang van het beperken van mogelijk sluipverkeer over de Voorsterweg. Mede daarom is gekozen voor variant C. Die keuze is in de stukken te zien door het opnemen van de ontsluiting op de verbeelding van het bestemmingsplan met de bestemming 'Verkeer'. In paragraaf 2.5 van het bestemmingplan staat *"Er is daarom gekozen voor een ontsluiting op de Repelweg. Dit heeft ermee te maken dat een ontsluiting op de Voorsterweg leidt tot een verkeersstroom over het terrein van NLR. Dit stuit op praktische en organisatorische belemmeringen. Het terrein van NLR is namelijk een afgesloten terrein met een poort. Voor de ontsluiting wordt gebruik gemaakt van de route van een bestaande calamiteitenontsluiting, die langs de zuidzijde van de DNW ligt. Deze wordt opgewaardeerd en in de Repelweg worden voorzieningen aangebracht ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Er is aanvullend verkeersonderzoek nodig om de exacte vormgeving van de ontsluiting te bepalen."*

Mogelijk is er verwarring ontstaan door de tekst op pagina 17 (paragraaf 2.5). Uit de variantenstudie komt een ontsluiting op de Voorsterweg namelijk naar voren als verkeerskundige voorkeursvariant. Deze optie is echter niet gekozen als hoofdontsluiting.

De ontsluiting van NLR aan de Voorsterweg blijft bestaan. NLR geeft aan dat deze alleen zal worden gebruikt voor leveranciers. In principe is de ontsluiting aan de Repelweg verkeerstechnisch passend en mogelijk. Hier wordt rekening mee gehouden in de besluitvorming over aanpassingen van de Repelweg.

Er is ten behoeve van de ontsluiting van het MITC een variantenonderzoek (onderzoek van Bono Traffics: Variantenstudie ontsluiting MITC) uitgevoerd. Er is zowel een rotonde als een afslag mogelijk binnen het ruimtebeslag dat het bestemmingsplan biedt. De voorkeur van de provincie gaat uit naar een rotonde. Hiervoor geldt dat rondom de aansluiting op de Repelweg een snelheidsverlaging van 80 km/uur naar 60 km/uur van belang is. Zo doende kan de ontsluiting van het MITC voor langzaam verkeer en openbaar vervoer veiliger vorm gegeven worden en wordt de entree naar het MITC duidelijker zichtbaar voor het verkeer. De provincie is daarom van plan de maximale snelheid terug te brengen naar 60 km/uur. Deze snelheidsverlaging zal worden geëffectueerd bij de uitvoerende maatregelen in het kader van dit bestemmingsplan.

Verkeersgeneratie
In het rapport van BonoTraffics 'Verkeerstudie MITC, Doorstroming & Parkeren, v6.0, d.d. 08-02-2022' is een doorrekening gemaakt voor 2040. Daaruit blijkt niet dat de toename van verkeer leidt tot knelpunten. Omdat het bouwprogramma ten opzichte van het ontwerp-plan nog naar beneden is bijgesteld, is ook de verkeersaantrekkende werking en de kans op knelpunten minder. Het verkeersonderzoek is daarop aangepast, waaruit logischerwijs blijkt dat ook een kleiner programma niet leidt tot knelpunten. Het nieuwe onderzoek is in het bestemmingsplan verwerkt en de conclusies zijn ook meegenomen in het geluidsonderzoek en het stikstofonderzoek. In dit onderzoek is naar aanleiding van de zienswijzen ook een beschouwing van de Voorsterweg meegenomen.

Trillingen
in het MER is het effect op trillingen niet onderzocht ,maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat met name zwaar vrachtverkeer hier de veroorzaker van is/zal zijn. En de aard van de activiteiten in het plangebied is niet zodanig dat dit extra zwaar vrachtverkeer aan zal trekken.

Veiligheid
In het rapport van BonoTraffics 'Verkeerstudie MITC, Doorstroming & Parkeren, v6.0, d.d. 08-02-2022' is een doorrekening gemaakt voor 2040. Daaruit blijkt niet dat de toename van verkeer leidt tot knelpunten. De wegen zijn op deze intensiteiten

gedimensioneerd en kunnen deze toename aan. De provincie blijft dit monitoren. De provincie zal zo nodig nader onderzoek doen.

De oversteekbaarheid Vollenhoverweg is in de toekomst afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer.
In het MER is op basis van de worst-case CROW-kentallen een berekening gedaan die inderdaad een toename van het verkeer veronderstelt. Echter, het ligt in de lijn der verwachting dat de feitelijke verkeersaantrekkende werking tijdens het gebruik veel lager zijn dan de CROW-kentallen veronderstellen. Opgemerkt wordt dat ook met het gebruik van worst case aannames, de wegcapaciteit nog voldoende is om het extra verkeer aan te kunnen. Uit de berekening blijkt dat ook bij toename van verkeer de oversteekbaarheid acceptabel blijft.

Aanpassing van het bestemmingsplan: Paragraaf 2.5 van het bestemmingsplan wordt aangevuld met de bovenstaande informatie.

7.5 Geluid
Enkele zienswijzen gaan in op het onderwerp geluid. Het RDW (of de door haar ingeschakelde adviseur/expert) geeft daarover het volgende aan:

In de zienswijzen van bewoners van de Voorsterweg en de Vollenhoverweg worden zorgen geuit en vragen gesteld over geluidhinder. Onderwerpen die binnen dit thema aan de orde komen zijn:
- Hoe en aan welke normen wordt er getoetst;
- Maatregelen ter reductie van geluid;
- Omgang met stille gebieden;
- Geluidstoename langs wegen;
- Welke ruimte is er voor recreatief gebruik.

Hoe en aan welke normen wordt er getoetst
De bewoners van de Voorsterweg en de Vollenhoverweg stelden vragen over hoe en waar geluid wordt gemeten en onder welke omstandigheden.

De bedrijven zijn nog niet gerealiseerd. Hierdoor kunnen er geen immissiemetingen bij de woningen worden uitgevoerd. Voor een dergelijke prognosesituatie wordt in een akoestisch onderzoek de geluidsbelasting met behulp van een akoestisch rekenmodel berekend. Dit rekenmodel bevat een 3D omgevingsmodel met alle reflecterende en afschermende objecten in de omgeving. Er wordt geen rekening gehouden met vegetatie, bomen inclusief of exclusief blad, anders dan de bodemgesteldheid (verharde bodem of zachte bodem). Het rekenmodel bevat verder een bronmodel met alle relevante geluidsbronnen van de bedrijven. Hiervoor zijn op de huidige locaties van RDW en politie uitgebreide metingen verricht, waarmee wordt geborgd dat ingevoerde bronnen ook overeenkomen met de werkelijkheid. Er wordt uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie met de meteo-omstandigheden, zoals opgenomen in de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999 (HMRI). Dit is onder meer droog weer en wind-mee. Het rekenprogramma berekent met het omgevingsmodel de overdracht van het geluid van de bron naar de woningen. De som van alle deelbijdragen van de geluidsbronnen vormt de geluidsbelasting

De bedrijven van dit plan vallen onder het Activiteitenbesluit. Hierin zijn geluidsnormen opgenomen (Artikel 2.17). Voor de bedrijven gelden normen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, dus het gemiddelde over een periode, en voor de maximale geluidsniveaus, de kortdurende piekgeluiden. Voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus geldt de grenswaarde van 50 dB(A) ter

plaatse van de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige objecten. Als een bedrijf niet kan voldoen aan deze grenswaarde kan het bevoegd gezag na een bestuurlijke afweging maatwerk stellen.

De norm van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau is van toepassing op de dagperiode (07:00-19:00 uur). In de avond- en nachtperiode gelden strengere normen, van respectievelijk 5 en 10 dB lager. De normen stellen daarbij geen eisen aan de geluidsproductie van het bedrijf, maar beperkten de geluidsbelasting bij de woningen in de omgeving. Een geluidsbron kan bijvoorbeeld 80 dB(A) produceren, maar door de afstand tot de woningen passen binnen het kader van 50 dB(A).

Maatregelen ter reductie van geluid
Vooral vanaf de zijde van de Voorsterweg komen vragen over het toepassen van maatregelen om geluidhinder te beperken. Enerzijds wordt hierbij een optimalisatie van de inrichting van de terreinen benoemd (bijvoorbeeld de bandentesten bij de panden van NLR/DNW) en anderzijds een geluidswal, die op basis van eerder onderzoek noodzakelijk bleek. Ook wordt benoemd dat voor het geluid van de politie maatwerk nodig is en om te beoordelen of dit inpasbaar is, zou geluidreductie als voorwaarde vastgelegd moeten worden.

Het akoestisch onderzoek is opgesteld voor een bestemmingsplanprocedure en MER en niet voor een vergunningaanvraag. In het onderzoek is beoordeeld welke effecten de activiteiten, op zichzelf en in combinatie met elkaar, kunnen hebben op de omgeving en of deze effecten aanvaardbaar zijn. Daarbij is de geluidsbelasting op woningen de belangrijkste maatstaf. In het onderzoek is aangetoond dat de geluidsbelasting van de bedrijven zonder maatregelen, door het stellen van maatwerk voor de politie, juridisch inpasbaar is. Wanneer de bedrijven op de locatie activiteiten gaan uitvoeren, moeten ze met een akoestisch onderzoek aantonen dat ze kunnen voldoen aan de eerder genoemde normen. Als een bedrijf niet voldoet kan het bevoegd gezag, na een bestuurlijke afweging waarin een maatregelenafweging een noodzakelijk onderdeel is, met maatwerk de hogere geluidsbelasting vergunnen.

Een geluidswal is daarnaast alleen efficiënt als deze zich dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger bevindt. Een geluidswal in dit project is alleen effectief voor het beperken van de geluidsemissie van de weg langs de wal, niet voor de wegdelen verderop in de baan. De omvang van het terrein en meerdere rijbanen maakt het realiseren van effectieve afscherming niet doelmatig.

Na aanleiding van de zienswijzen is een korte beschouwing van mogelijke maatregelen en het effect van deze maatregelen toegevoegd aan de nieuwe versie van het akoestische onderzoek. Hier wordt verder ingegaan op dit aspect.

Omgang met stille gebieden
Ook worden vragen gesteld over hoe wordt omgegaan met geluid in de stille gebieden.

Bij vergunningverlening van nieuwe bedrijven in de gemeente Noordoostpolder moet worden getoetst aan het geluidbeleid. Voor de stille gebieden is in het geluidbeleid de richtwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde gehanteerd. Dit gaat om geluid in het hele gebied en niet ter plaatse van gevels van woningen in het gebied. Als er niet kan worden voldaan aan deze richtwaarden kan het bevoegd gezag na een bestuurlijke afweging afwijken van deze richtwaarden. Bij aanvraag om een omgevingsvergunning gaat daarom een beschouwing gemaakt worden waarin de criteria die een rol spelen

bij een bestuurlijke afweging, zoals maatschappelijk belang en akoestische compensatie, worden meegenomen.

Hierbij speelt mee dat de aanwezigheid van het stille gebied naast het bestaande gezoneerde industrieterrein al wijst op een onjuiste situatie. Ook de compensatie van de ecologische effecten is een onderbouwing voor de besluitvorming. De 35 dB(A) heeft overigens geen directe relatie met de geluidsbelasting op woningen, waarmee de belangen van de bewoners van het gebied niet worden geschaad.

Zoals al aangegeven is het akoestische onderzoek naar aanleiding van de zienswijzen aangevuld met een beknopte maatregelen afweging.

Geluidstoename langs wegen
Vanaf de Vollenhoverweg worden vragen gesteld en zorgen geuit over de geluidstoename langs de ontsluitende wegen.

De nieuwe bedrijven op het MITC hebben een verkeersaantrekkende werking. Daarmee zal de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen toenemen. De verkeersgeneratie is bepaald met behulp van de huidige verkeersaantrekkende werking van de RDW en de politieacademie en kencijfers uit de CROW publicatie 381.

In het akoestische onderzoek is de geluidstoename vanwege de verkeersaantrekkende werking inzichtelijk gemaakt. De geluidsniveaus vanwege de nieuwe ontsluitingsweg en de fysieke wijziging van de Repelweg zijn daarbij getoetst. De geluidsbelasting van beide wegen is daarbij als niet significant bevonden. Voor de Repelweg is er daarmee geen sprake van een reconstructiesituatie.

De geluidstoename vanwege verkeerstoenamen op de overige wegen bedragen ten hoogste 0 dB en is daarmee niet significant.

De inhoud van dit antwoord wordt onderschreven. De effecten van het project voor het aspect geluid zijn in het bestemmingsplan in voldoende mate aangetoond.

Voor een goede vormgeving van de ontsluiting van het MITC op de Repelweg is een verlaging van de snelheid rondom de aansluiting op de Repelweg gewenst. De provincie is van plan om voor een deel van de Repelweg 60 km/uur in te stellen en de weginrichting daarop aan te passen. Het onderzoek houdt hiermee rekening.

Aan de hand van het aanvullende verkeersonderzoek is nagegaan of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dat is niet het geval.

7.6 Natuur en ecologie
Enkele zienswijzen gaan in op de natuurlijke waarden van het gebied en de compensatie daarvan en de beschermde soorten die in het gebied voorkomen.

Compensatie NNN en een plus op de natuur
Er worden vraagtekens gezet bij deze wijze waarop het plan zich verhoudt tot de natuurwaarden van de omgeving en de compensatie van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Argumenten hierbij zijn de aanwijzing van een deel van het plangebied als NNN en het verdwijnen van een verbinding hierin. Ook de verhouding van het verdwijnen van oud bos tot nieuwe aanplant is relevant.
Van belang is dat het plangebied zelf geen natuurgebied is. Het gaat om enkele kavels intensief gebruikt akkerland, waarvan een deel is aangewezen als onderdeel van de NNN. Voor wat betreft de NNN kent de provincie Flevoland een zorgplicht. Dit is verwoord in de

Omgevingsverordening provincie Flevoland. dit brengt met zich mee dat ingrepen in de NNN gecompenseerd moeten worden. Hierna wordt op dit aspect nader ingegaan.

Het plangebied gaat om een nooit gerealiseerde afscherming van het bedrijventerrein. Voor de ontwikkeling van het MITC is de natuurwaarde van de omgeving vanaf de ontwerpfase een belangrijk uitgangspunt. Hier kan ook een directe link worden gelegd met de landschappelijke inpassing van het terrein. Het landschappelijk inpassingsplan dat als bijlage bij het plan is opgenomen, gaat hier nadrukkelijk op in. Hierin zijn de verschillende te compenseren NNN onderdelen en bossen buiten het NNN beschouwd. Bossen ouder dan 25 jaar én onderdeel van NNN wordt ruimer gecompenseerd volgens provinciale beleidsregels. Uiteindelijk verdwijnt 5,5 hectare aan NNN, waarvoor 8,4 hectare NNN terugkomt. Daarbij wordt de tocht met natuurlijke oevers onderdeel van het NNN, waarmee een aanvullende toevoeging van bijna 4 hectare wordt gerealiseerd. Belangrijker dan de compensatie op papier is het feit dat een belangrijke verbinding in het NNN niet daadwerkelijk is gerealiseerd. Doordat de bosstroken onderdeel zijn van het landschappelijke inpassingsplan van het MITC, waarvan de aanleg verplicht is gesteld, biedt het plan een kans om juist de beoogde verbinding tussen gebieden tot stand te brengen.

De effecten van het plan zijn in verschillende natuuronderzoeken in beeld gebracht. Hierbij is ook gekeken naar de effecten van geluid in het naastgelegen bosgebied dat ook onderdeel is van het NNN. In verband met kwaliteitsverlies van het leefgebied van broedvogels van bosgebieden is extra kwalitatieve compensatie nodig. Dit is uitgewerkt in een aanvullende notitie (kwalitatieve compensatie NNN) die ook als bijlage bij het plan is gevoegd. De kwalitatieve compensatie wordt bereikt door het versterken van de samenhang van het NNN en door goed beheer van de bestaande bosschages en de inrichting van de nieuwe bosschages. In het voorstel wordt de kwaliteit van het gebied als 'stapsteen voor de bosflora van het oude land' verbeterd en de biodiversiteit van het bestaande en nieuwe natuurgebied bevordert.
Uit het voorgaande blijkt dat de natuur een volwaardige plek heeft gekregen in de planvorming en de ontwikkeling van het MITC leidt tot een toename van het areaal NNN en per saldo niet tot kwaliteitsverlies van de omliggende natuurwaarden. Door de realisatie van een verbindingszone en de kwalitatieve verbetering hiervan heeft het plan ook een meerwaarde voor de natuur. Het verder uitbreiden van de natuur in de vorm van bosschages, bijvoorbeeld langs de Vollenhoverweg, is een mooie ambitie voor de toekomst, maar is voor de ontwikkeling van het MITC niet noodzakelijk.

Beschermde soorten
In enkele zienswijzen wordt ook aandacht gevraagd voor de mogelijk negatieve effecten op beschermde soorten in het plangebied, ook in relatie tot de juridische uitvoerbaarheid van het plan. Concreet gaat het om de effecten van geluid op soorten en eventuele schade door opgeschikte dieren, zoals reeën, de aanwezigheid van beschermde soorten in bestaande bebouwing en de lichtuitstraling naar de bosschages.

In de ecologische onderzoeken die bij het bestemmingsplan zijn gevoegd, is een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten op planten en dieren. Waarbij niet alleen wordt gekeken naar het verdwijnen van dieren en verblijfplaatsen, maar ook naar de invloed op het leefgebied door verstoring. Uit deze onderzoeken blijken geen belemmeringen voor de uitvoering van de plannen, maar mogelijk wel de noodzaak voor een ontheffing op de Wet natuurbescherming, waarvoor in voorkomende gevallen compenserende maatregelen getroffen moeten worden. De regels van het bestemmingsplan stellen voorwaarden aan de toepassing van verlichting op de terreinen, waarmee uitstraling naar de bosschages wordt voorkomen. Het terrein zal niet toegankelijk zijn voor reeën (bijvoorbeeld door een raster of een hekwerk). Daarmee zijn

de risico's op vluchtende dieren, die geschrokken zijn door de activiteiten, uitgesloten. Ook wordt hiermee voorkomen dat er dieren op de testbaan komen.
Enkele onderzoeken zijn aan bepaalde perioden verbonden en waren op het moment van schrijven van het ontwerp bestemmingsplan nog in uitvoering. Voor die specifieke onderzoeken werd al geen belemmering voor de uitvoerbaarheid verwacht. Het gaat dan om een inventarisatie op het te verwerven agrarisch erf, nadere vleermuisinventarisaties en onderzoeken naar amfibieën en reptielen. Deze onderzoeken zijn grotendeels afgerond. Er zijn geen kraamverblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in de bebouwing. Vliegroutes en leefgebied worden grotendeels behouden. De rugstreeppad is aangetroffen net buiten het plangebied. Andere beschermde amfibieën en reptielen zijn niet gesignaleerd. Er zal wel een ontheffing worden aangevraagd voor de aanwezigheid van rugstreeppad en marterachtigen. Voor deze soorten is een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming benodigd. Deze ontheffing staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

7.7 Woongenot en leefomgeving

Landschappelijke inpassing
Het landschap rond het toekomstige MITC verandert. Door middel van een goede landschappelijke inpassing wordt het project op verantwoorde wijze ingepast in het landschap. De inpassing is verankerd in het bestemmingsplan door middel van een voorwaardelijke verplichting die is gekoppeld aan het gebruik van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de gronden niet in gebruik mogen worden genomen als de landschappelijke inpassing niet is gerealiseerd. Uiteraard moet hierbij wel rekening gehouden worden met een redelijke termijn voor volgroeien van de aan te planten bomen en struiken. Deze landschappelijke inpassing is inzichtelijk gemaakt door middel van beplantingschema's. In de beplantingschema's is opgenomen welke soorten begroeiing wordt toegepast.

Verlies van uitzicht en rust
Voor enkele woningen in de directe omgeving zal het uitzicht veranderen. In een land als Nederland, waar beschikbare ruimte schaars is, is niet mogelijk dat een uitzicht zoals dat op enig moment is voor altijd zo zal blijven. Er is zo gezegd geen blijvend recht op 'vrij' uitzicht. Dit geldt ook voor de rust in het gebied. Er zal een toename van activiteiten zijn. In het bestemmingsplan is onderbouwd dat er geen sprake zal zijn van overschrijding van geluidsnormen.

Waardevermindering ontroerend goed
Wanneer onroerend goed minder waard wordt, bestaat er de mogelijkheid voor het doen een verzoek om vergoeding van planschade. Of daadwerkelijk sprake is van een waardedaling en hoe groot die is, zal moeten blijken uit een planschadeprocedure. Een eventueel planschadeverzoek wordt afgehandeld in een aparte procedure. Een planschadeverzoek kan worden ingediend, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk geworden is. De eventuele planschade wordt door de gemeente verhaald op initiatiefnemer.

Gebruik in avond en weekend, recreatief gebruik
In diverse zienswijzen wordt het MITC vergeleken met een race- of driftcircuit en zijn er vragen over de mogelijkheden voor recreatief gebruik van de faciliteiten.

Het is uitdrukkelijk niet toegestaan om de faciliteiten recreatief te gebruiken. Dit is ook expliciet uitgesloten in de regels van het bestemminsplan.

Het gebruik vindt daarom hoofdzakelijk plaats binnen de gebruikelijke kantooruren. Bedrijven zijn in de avond- en nachtperiode gebonden aan strengere geluidsnormen.

Licht
Het terrein wordt niet primair ingericht op nachtelijk gebruik. In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen over het toepassen van verlichting binnen de verschillende bestemmingen. Er staat dat als strijdig gebruik in ieder geval wordt gerekend *'het plaatsen van verlichting op gronden en bouwwerken zodanig dat directe uitstraling naar groenelementen in de randen van het plangebied of buiten het plangebied zal plaatsvinden' (artikel 3.4.1 onder k, artikel 4.4.1 onder k)*. Binnen de bestemming Natuur is opgenomen dat als strijdig gebruik wordt gezien *'het plaatsen van verlichting uitgezonderd rood of amberkleurige verlichting waarbij het blauw licht spectrum volledig zijn uitgeschakeld, en de verlichting ten allertijden naar de grond gericht is met maximaal 45 graden uitstraling' (artikel 5.4 onder d).*

Deze regels zijn primair opgenomen vanwege de bescherming van de natuurwaarden (vleermuizen). Tegelijk heeft dit ook een gunstig effect op de omgeving.

Klachten
We adviseren om bij klachten direct contact op te nemen met de veroorzaker van de overlast (als die bekend is). Dat werkt in de meeste gevallen sneller en kan voorkomen dat de onderlinge relatie onder spanning komt te staan. De ervaring van de gemeente is dat zodra de gemeente er bij betrokken raakt, de partijen snel tegenover elkaar komen te staan. Vaak is de veroorzaker zich er niet van bewust en bereid maatregelen te treffen om klachten te voorkomen. Mocht dit geen uitkomst bieden dan kan de gemeente (of omgevingsdienst namens de gemeente) klachten behandelen.

RDW en politie hebben aangegeven te zijner tijd bekend te maken hoe contact opgenomen kan worden met de betreffende locaties.

7.8 Overige ontwikkelingen
In de omgeving van het projectgebied spelen meerdere ontwikkelingen, zoals de komst van een hotel aan de Voorsterweg, een nieuw entreegebouw bij het Waterloopbos, arbeidsmigrantenhuisvesting aan de Repelweg en zonneparken bij NLR en aan de Voorsterweg. Elk met hun eigen dynamiek en (besluitvormings)proces. De gemeente is zich er van bewust dat dit voor omwonenden veel kan zijn door de verschillende informatiebijeenkomsten, procedures en stukken die ter inzage liggen. Tegelijk is het voor de gemeente maar tot op zekere hoogte mogelijk om hierin te sturen. Het is momenteel een hoog dynamische omgeving waar veel speelt. Daar gaan we zo goed mogelijk mee om. De gemeente werkte, samen met betrokkenen, aan een visie waarin de verschillende ontwikkelingen in samenhang worden bekeken. De lopende ontwikkelingen kunnen (en willen) we echter ook niet laten wachten op het gereed komen van de visie. De gemeenteraad stemde op 6 maart 2023 in met de 'Gebiedsvisie Waterloopbos en omgeving'. De verschillende ontwikkelingen zijn of worden beoordeeld op hun eigen merites, met oog voor de andere ontwikkelingen. Hierbij is met name aandacht voor de inrichting van de Voorsterweg. De gemeente is bezig met het onderzoeken van mogelijke aanpassingen aan de Voorsterweg om hier de situatie te verbeteren voor de aanwonenden. Dit is een apart besluitvormingsproces.

In het bestemmingsplan voor het MITC is aangetoond dat de ontwikkeling op passende wijze in de omgeving kan plaatsvinden, rekening houdend met ontwikkelingen in de omgeving.

7.9 Participatie
Door middel van nieuwbrieven, de website MITC Flevoland, buren- en informatiedagen en via de klankbordgroep is de omgeving zo goed mogelijk op de hoogte gehouden en

betrokken bij de ontwikkeling van het MITC. Hier wordt mee doorgegaan. Formele procedurestappen worden bekendgemaakt op de landelijke digitale service https://www.officielebekendmakingen.nl/, waar ook de mogelijkheid bestaat voor een notificatieservice voor publicaties over ontwikkelingen in de omgeving.

Daarnaast worden betrokkenen via de klankbordgroep en met een nieuwsbrief hiervan op de hoogte gebracht. Op 12 mei 2022 is er een informatieavond georganiseerd voor de omgeving van het MITC.

Op 1 september 2022 is een informatiebijeenkomst georganiseerd in Hotel Saaze te Kraggenburg. Er is een eerste ambtelijke toelichting gegeven over de zienswijzen en (op hoofdlijnen) de aanpassingen van de plannen. Er is ruimte geboden voor het stellen van vragen ter verduidelijking. Voor de avond zijn de indieners van zienswijzen en de direct omwonenden uitgenodigd. De sheets van de presentatie zijn beschikbaar gesteld op https://www.mitc-flevoland.nl/omwonende/

Indieners van zienswijzen ontvingen deze concept-reactienota ontvangen voorafgaand aan de besluitvorming bij de raad. Daarbij is aangegeven dat zij de mogelijkheid krijgen om in te spreken bij de behandeling van de stukken bij de commissie Woonomgeving.

7.10. Financiële verantwoording

In de zienswijzen ten aanzien van financiële verantwoording wordt benoemd dat uit het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende blijkt dat er geen noodzaak is om een exploitatieplan vast te stellen en dat niet blijkt dat er daadwerkelijk een anterieure overeenkomst is gesloten met de drie van belang zijnde partijen. Bovendien is indiener van mening dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt dat het verhaal van kosten anderszins is verzekerd en dat de partijen alle kosten die gemaakt dienen te worden voor het ontwikkelen van het plangebied kunnen dekken.

In onderstaande reactie wordt deze zienswijze beantwoord:

Het bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)' voorziet in bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In afwijking van het bepaalde in artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt lid 2 van dit artikel dat de gemeenteraad kan besluiten bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld via gronduitgifte, een anterieure overeenkomst over grondexploitatie);
- het niet noodzakelijk is een tijdvak voor de exploitatie, dan wel een fasering in de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen vast te stellen;
- het stellen van eisen voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied, dan wel het stellen van regels omtrent het uitvoeren van die werkzaamheden, dan wel een uitwerking van de regels met betrekking tot de uitvoerbaarheid niet nodig is.

Binnen het plangebied kan een beperkt aantal partijen (RDW, politie en NLR) zelfstandig een bouwplan tot ontwikkeling brengen. De gronden waarop in de toekomstige situatie een bouwplan ontwikkeld kan worden, zijn (grotendeels) in het bezit van deze drie partijen. De gemeente Noordoostpolder zal voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan drie anterieure overeenkomsten hebben gesloten met deze drie partijen. Een zakelijke omschrijving van de gesloten anterieure overeenkomsten wordt

gepubliceerd binnen twee weken na het sluiten van de overeenkomst in het gemeenteblad.
Voor het resterende deel van de gronden waarop in de toekomstige situatie een bouwplan ontwikkeld kan worden, zullen koopovereenkomsten worden gesloten tussen de huidige eigenaar en de partijen die het bouwplan tot ontwikkeling willen brengen. Hiermee is met alle partijen die zelfstandig een bouwplan kunnen ontwikkelen een anterieure overeenkomst gesloten en daarmee is het kostenverhaal anderszins verzekerd voor de gemeente Noordoostpolder. Met een aantal eigenaren in het plangebied is geen overeenkomst gesloten. Op deze gronden wordt niet voorzien in de ontwikkeling van een bouwplan. Tot slot is het voor deze ontwikkeling niet noodzakelijk om een fasering of tijdvak vast te leggen en worden er geen aanvullende eisen gesteld aan werken en werkzaamheden binnen het plangebied. Hiermee wordt aan de drie voorwaarden uit artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening voldaan. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is om bovenstaande redenen niet noodzakelijk. De drie partijen waarmee een anterieure overeenkomst wordt gesloten, hebben de benodigde middelen voor de realisatie van het MITC gereserveerd.

De economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt bepaald doordat de beoogde ontwikkeling als geheel uitvoerbaar is. Daarnaast dienen de gemeentelijke kosten middels het kostenverhaal verzekerd te worden. Dit kan via een exploitatieplan of anterieure overeenkomst(en) met alle partijen waarvoor middels het bestemmingsplan een bouwplan mogelijk wordt gemaakt.

Voor het bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)' wordt dus afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan. De gemeente Noordoostpolder zal namelijk voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)' anterieure overeenkomsten sluiten met de RDW, politie en NLR. Dit zijn de enige partijen binnen het plangebied die een bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, binnen het plangebied tot ontwikkeling kunnen brengen.

Een gedeelte van het plangebied is in het bezit van de indiener van de zienswijze. Deze agrariër wenst pas in een later stadium tot verkoop van de gronden over te gaan. Deze eigenaar kan echter op zijn percelen niet zelfstandig een bouwplan tot ontwikkeling brengen. In het bestemmingsplan wordt de bestemming 'Bedrijf-testcentrum' als onlosmakelijk geheel bestemd, zodat enkel de RDW deze gronden tot ontwikkeling kan brengen. Tevens wordt in de bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan nader gespecificeerd dat ondergeschikte gebouwen ten allen tijde ten behoeve van de testbaan dienen te zijn. Hiermee moet voorkomen worden dat een zelfrealisator (een deel van) de beoogde ontwikkeling tot ontwikkeling brengt.

8. Beantwoording specifieke zienswijzen

Hieronder worden de ingediende zienswijzen, voor zover deze niet zijn beantwoord in de algemene beantwoording, letterlijk weergegeven. De beantwoording van de gemeente en de provincie is in grijs gearceerde kaders opgenomen.

8.1 Zienswijze G1

Geacht college,

Als lid van de werkgroep "Voor een Veilige Voorsterweg", wil ik een reactie geven op de ontwerp plannen betreffende de inrichting van het MITC en Politieschool.

1. Wenselijk zou zijn: de in- en uitrit van NLR/DNW verwijderen op de Voorsterweg, zodat ook toeleveranciers de nieuwe in- en uitrit op de Repelweg gaan gebruiken.
De Voorsterweg is een klinkerweg door natuurgebied.
Repelweg heeft een fietspad, Leemringweg heeft een fietspad, Vollenhoverweg heeft een fietspad. Allemaal goed en veilig ingericht: daarom is het absoluut niet wenselijk dat toeleveranciers en bezorg- en/of bodediensten toch nog een in-uitrit houden aan de Voorsterweg.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

2. Op de laatst gegeven info-avond blijkt de geluidswal op het terrein waar MITC is gepland, ineens te zijn vervallen, omdat dat daar geen ruimte meer voor zou zijn ????!!! Dit is echt onacceptabel!!
Het is een nu nog blanco terrein: dus bouw eerst een fatsoenlijke en nodige geluidswal. En dan op de overgebleven ruimte kan men indelen volgens plan. Men kan niet ineens zulke belangrijke plannen wijzigen onder t motto: "het valt misschien wel mee met het geluid".
Dit is onacceptabel!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

3. Ook betreffende in- en uitritten van Natuurmonumenten Waterloopbos en het nog te realiseren Fletcher hotel, maken wij ons grote zorgen. Er zijn in het verleden miljoenen euro's gegaan naar de Natuurmonumenten. Die hebben ze op eigen terrein besteedt.
Waarom heeft gemeente of provincie niet een kleine (?) bijdrage gereserveerd voor een veilige in- en uitrit van deze accommodaties richting Repelweg, Vollenhoverweg of Leemringweg? Bezint eer ge begint! Het probleem blijft nu toch de Voorsterweg!!

Nu moet alle verkeer: fietsers, wandelaars, brommers, landbouwverkeer en auto's over de Voorsterweg, d.w.z. smalle klinkerweg in natuurgebied !!!!
En dan moeten we nu blij zijn dat nu eindelijk eens, na 4 jaar van lobbyen, de snelheid van snelverkeer, van 80 naar 60 km/u misschien zal gaan? Bedankt, maar niet heus!
Er worden miljoenen gegeven aan Natuurmonumenten, en veel geld is er gemoeid met de bouw van het MITC en het Fletcher hotel, maar voor een fatsoenlijke oplossing voor overlast en veiligheid op de Voorsterweg, daar kan nog geen cent van af; een paar borden met 60 is zelfs nog een probleem.

Graag zie ik uw reactie tegemoet,

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4 en 7.8.

8.2 Zienswijze G2 – Provincie Flevoland

Mobiliteit
De ontsluiting van het plangebied is nog onderwerp van verkeerskundig onderzoek.
Dit onderzoek is van belang om uiteindelijk een verkeersveilige ontsluiting te realiseren. Het onderzoek zal in twee stappen worden uitgevoerd. De eerste fase is een globale verkenning naar vier varianten. In fase 2 wordt vervolgens de voorkeursvariant uit fase 1 uitgewerkt.
De verkeersruimte opgenomen op de verbeelding lijkt in alle gevallen niet toereikend in relatie tot de te onderzoeken varianten. Het is van belang dat u de verbeelding hierop aanpast.
Daarnaast verdient het de voorkeur dat u de resultaten van het onderzoek mee neemt in het vast te stellen bestemmingsplan.
Het voorgaande geeft ons aanleiding om op dit punt een pro-forma zienswijze in te dienen (mede in relatie tot het aspect geluid) om het provinciaal belang goed te borgen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

Inmiddels is er een variantenstudie uitgevoerd door de provincie. Gebleken is dat het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt voor de voorkeursvariant. Het is niet nodig het bestemmingsplan hier op aan te passen.

Geluid
De resultaten van het verkeerskundig onderzoek (zoals onder het kopje 'Mobiliteit' benoemd, kunnen leiden tot een fysieke wijziging van de Repelweg (provinciale weg) hetgeen mogelijk een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder betekent. De woningen aan de Repelweg liggen (gedeeltelijk) in het onderzoeksgebied. Het is belangrijk dat wordt vastgesteld dat de geluidbelasting over de komende 10 jaar (inclusief het MITC), niet leidt tot een toename van 1,5 dB of meer. Het is wettelijk verplicht dat onderzoek dit uitsluit.
In het vooroverleg is door ons verzocht om hier onderzoek naar te doen. Dit onderzoek is niet uitgevoerd, echter wel van belang omdat het wettelijk verplicht is ingevolge de Wet Geluidhinder. Nu dit onderzoek ontbreekt bij het ontwerp-bestemmingsplan, vormt dit aanleiding tot een zienswijze.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

Ecologie
In het plangebied bevindt zich een (nog te slopen) boerderij. Alvorens de sloop in gang kan worden gezet is het van belang te onderzoeken of zich hier verblijfplaatsen van vleermuizen in aanwezig zijn. De uitkomst van dit onderzoek bepaalt of er een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming verleend kan worden of niet. Kortom de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee in het geding.

Inmiddels is duidelijk dat het onderzoek nog niet is uitgevoerd omdat de huidige eigenaar geen toegang verleent tot de boerderij. Feit is dat een dergelijk onderzoek naar kraamverblijfplaatsen van deze vleermuizen (gebouwbewonende vleermuizen zoals gewone dwergvleermuis, laatvlieger en/of tweekleurige vleermuis) jaarlijks alleen tussen 15 mei en 15 juli kan worden uitgevoerd. Formeel moet dit onderzoek zijn uitgevoerd voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, tenzij de uitvoerbaarheid van het voorgenomen plan voldoende geborgd is ongeacht de uitkomsten van het onderzoek. Het onderzoek naar paarverblijfplaatsen kan na vaststelling van het bestemming worden uitgevoerd in de periode 15 augustus-1 oktober. Inmiddels is vast komen te staan dat de sloop van de boerderij naar verwachting in het najaar van 2024 verwacht wordt.
Om het bestemmingsplan toch uitvoerbaar te laten zijn, bestaat er gegeven de huidige omstandigheden de mogelijkheid om ruimte vast te leggen voor alternatieve (kraam)verblijfplaatsen in de planregels. Het is van belang dat deze alternatieve verblijfplaatsen (in een gebouw) worden gecreëerd voor de soorten die eventueel een kraamverblijfplaats hebben in de boerderij U kunt over deze alternatieve verblijfplaats overleg voeren met mevr. M. Kolen ([redacted] van de provincie Flevoland.
Het voorgaande is aanleiding om op dit punt een pro-forma zienswijze in te dienen om ervoor te zorgen dat de planregels hierop worden aangepast. Het is van belang om in de planregels op te nemen dat het vleermuizenonderzoek wordt uitgevoerd alvorens tot sloop wordt overgegaan van de betreffende boerderij. Daarnaast is het van belang om in de planregels op te nemen dat, indien een kraamkolonie wordt aangetroffen, er gezorgd wordt voor een alternatieve verblijfplaats (zoals hiervoor is beschreven). Tenslotte moet in de regels de ruimte voor de alternatieve verblijfplaatsen zijn vastgelegd.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

Overig
Het is belangrijk de drie voorwaarden om negatieve effecten voor de vleermuizen aan de zijde van Blokzijlertocht te voorkomen op te nemen in de planregels (niet verbreden bosstrook noordrand, geen verlichting langs bosrand of slechts vleermuisvriendelijke armaturen en verlichting bij de gebouwen én testbaan zonder uitstraling naar groenelementen en randen plangebied).
Mede in het kader van deze zienswijze vragen wij u om dit bij het vaststellen van het bestemmingsplan mee te nemen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.8 onder 'licht'.

In de vooroverlegreactie is stilgestaan bij het opnemen van de aanduiding 'Luchthavengebied'. Deze aanduiding ziet op het vastleggen van de bestaande situatie in het plangebied ten opzichte van het direct nabijgelegen Nederlands Lucht en Ruimtecentrum (NLR) In het ontwerp-bestemmingsplan is dit punt uit de vooroverlegreactie niet overgenomen. Uit de reactienota bij het ontwerp-bestemmingsplan volgt dat "..het opnemen van een aparte geluidszone is daarom juridisch niet nodig en zou een theoretische beperking kunnen vormen voor eventuele toekomstplannen van NLR. Daarom is hier niet voor gekozen. De provincie is bevoegd gezag voor de luchthavenregeling."
Deze opvatting wordt niet gedeeld. In een ambtelijk overleg op 24 mei is dit onderwerp met u en de adviseur van RDW en NLR besproken. Besproken is de bedoeling om te komen tot het borgen van het luchthavengebied en de daarop gelegen contouren in het bestemmingsplan. Voordeel daarvan lijkt te zijn dat de provincie op grond van de Wet Luchtvaart kan blijven volstaan met een luchthavenregeling voor NLR. Ook als de gronden binnen het luchthavengebied in eigenaar zouden overgaan. Anders komt het zwaardere instrument van een luchthavenbesluit in beeld. Van belang is in ieder geval dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening het planologisch kader op orde moet zijn. In dat kader valt voor de onderhavige situatie met betrekking tot het NLR bijvoorbeeld te denken aan een wijzigingsbevoegdheid, uitwerkingsplicht of een afwijkingsbevoegdheid met een omgevingsvergunning onder voorwaarden. Dit vraagt nog nader overleg.
Tijdens het overleg op 24 mei 2022 is bovenal vast komen te staan dat alle partijen op één lijn zitten om het luchthavengebied goed te borgen en daarover met elkaar in gesprek te blijven. Wij vertrouwen er daarom op dat u bereid bent om deze belangen op een juiste manier (ambtshalve) mee te nemen in het bestemmingsplan. doel van de aanduiding legt juist de bestaande situatie vast, zodat daar vanuit toegewerkt kan worden naar een toekomstige situatie (voor MITC/Digicity en NLR).

Wij vertrouwen er op dat voor deze bestemmingsplanprocedure in goed constructief overleg de wettelijke procedure wordt vervolgd en afgerond. Wij behouden ons niettemin het recht voor om het wettelijk instrumentarium gedurende deze procedure alsnog in te zetten.

Naar aanleiding van de zienswijzen vond overleg plaats met provincie, NLR, RDW en de gemeente. Naar aanleiding van het overleg worden de toelichting, regels en verbeelding aangepast. Kern van de aanpassing is dat in het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er sprake is van een luchthavengebied. De aanwijzing en het daadwerkelijk gebruik van het luchthavengebied vindt niet plaats en wordt niet geregeld met dit bestemmingsplan. Dit is reeds gedaan door de provincie als bevoegd gezag bij het vaststellen van de luchthavenregeling. Het bestemmingsplan legt dus enkel deze reeds bestaande situatie vast. Er wordt geen nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt.

Aanpassing van het bestemmingsplan: de toelichting (paragraaf 5.3 is aangevuld), de regels (artikel 14.2 en 14.3) en de verbeelding (opname van aanduidingen 'overige zone - luchthavengebied' en 'veiligheidszone – luchtvaart') zijn aangepast.

8.3 Zienswijze G3a

1.1 Aanleiding

Er wordt een bestemmingsplan voorbereid voor een testcentrum voor mobiliteit en infrastructuur (MITC) in het buitengebied van Marknesse. De aanleg en het gebruik van het MITC leiden tot stikstof-emissies. Daarom is in beeld gebracht in hoeverre deze emissies leiden tot depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden die kan leiden tot significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden. Daartoe is bepaald wat bronnen van stikstof zijn tijdens de aanleg en het gebruik van het MITC. Vervolgens is bepaald tot welke stikstofdeposities dit leidt. Daarbij is een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie: de huidige toegelaten stikstofdeposities vanwege het betrokken projectgebied. De ontwikkeling heeft een potentieel effect op de nabijgelegen Weerribben en De Wieden, maar mogelijk ook om gebieden op grotere afstand, zoals Rottige Meende & Brandemeer en de Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. De gebieden Zwarte Meer en Ketelmeer & Vossemeer kennen geen stikstofgevoelige habitatten. In dit onderzoek wordt achtereenvolgend het toetsingskader voor de beoordeling en afweging van stikstofeffecten, de uitgangspunten voor de berekeningen, de resultaten en de conclusie beschreven. Het onderzoek is gebaseerd op het rekenprogramma AERIUS (januari 2022).

Vragen

- Welke waarden aan stikstofemissies werden de afgelopen 10 jaar in de lucht binnen de Gemeente Noordoostpolder concreet gemeten?
- Welke waarden aan NO, NOx en NH3 werden de afgelopen 10 jaar in de bodem van de natuurgebieden in de Gemeente Noordoostpolder gemeten?
- Welke waarden aan NO, NOx en NH3 werden de laatste 10 jaar concreet gemeten in de lucht in/bij De Wieden?
- Welke deposities van NO, NOx en NH3 werden de laatste 10 jaar concreet gemeten in de bodem van De Wieden?
- Hoe, waar en door wie is vastgesteld, dat voornoemde waarden / deposities (punt 3 en 4), mits aanwezig, uit de Gemeente Noordoostpolder afkomstig zijn?
- Hoe, waar en door wie is vastgesteld, dat voornoemde waarden / deposities (punt 3 en 4), mits aanwezig, van agrarisch gebruik binnen de Gemeente Noordoostpolder afkomstig zijn?
- Welke andere stikstofbronnen – behalve landbouw - kunnen verantwoordelijk zijn voor voornoemde waarden / deposities (punt 3 en 4), mits aanwezig?
- In hoeverre kunnen overige stikstofbronnen verantwoordelijk zijn voor voornoemde waarden (punt 3 en 4), mits aanwezig?
- Waar, wanneer, door wie en gedurende welke periode is de eventuele stikstofemissie vanuit deze overige stikstofbronnen onderzocht?
- In hoeverre bent u bekend met het feit, dat tussen het Vogeleiland en de N331(Provincie Overijssel) een stikstofgevoelige habitat met onder meer de beschermde Kievitsbloem ligt? (Bron: Natuurmonumenten)
- Hoe exact luidt de opdracht die de RDW aan INTerra heeft verstrekt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Voor wat betreft de opdracht van RDW aan Interra gaat het er voor de gemeente om dat de onderzoeken die zijn geleverd, zijn beoordeeld en akkoord bevonden zijn.

2.1 Algemeen

In 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden, inclusief bijbehorend toetsingskader. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 is gebleken dat het PAS niet mag dienen als toetsingskader voor het geven van toestemming voor activiteiten. De bezwaren van de RvS richten zich met name op de beoordelingssystematiek. Het AERIUS-rekeninstrument blijft wel toepasbaar (voor zover de situatie binnen het toepassingsbereik valt). In het PAS werd als "drempelwaarde" een bijdrage van 0,05 mol N/ha/jr gehanteerd. Een depositiebijdrage van 0,05 mol N/ha/jr mag sinds de uitspraak van 29 mei 2019 op voorhand niet zonder meer als "niet significant" worden aangemerkt.

Vragen

- Beoordelingssystematiek / AERIUS-model. In hoeverre past het ontoereikende, want onbetrouwbare 'rekeninstrument' AERIUS tóch binnen (citaat) 'het toepassingsbereik MITC'?
- Waarom wordt de door de Raad van State als "onbetrouwbaar" ingeschaalde AERIUS-beoordelingssystematiek tóch voor het grote infrastructurele project MITC toegepast?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

2.2 Beslisboom toestemmingsverlening

Uit de op 12 oktober 2019 door de Rijkoverheid gepubliceerde beslisboom "Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten" volgt dat als de uitkomst van de berekening is dat er geen sprake is van stikstofdepositie (dat wil zeggen dat de op twee decimalen afgeronde bijdrage niet meer bedraagt dan 0,00 mol N/ha/jr) er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten en er geen natuurvergunning nodig is. Als de AERIUS-berekening aantoont (zie volgend) dat een project leidt tot tijdelijke en/of zeer geringe stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden, kan het toch zo zijn dat significante negatieve effecten via een ecologische voortoets kunnen worden uitgesloten. Als dit niet het geval is, kan overgegaan worden naar een passende beoordeling.

Vraag

Het project MITC leidt tot langdurige en (te) hoge stikstofdepositie op De Wieden (zie onder). In hoeverre kunnen RDW, INTerra, auteur Ealse Venema, B&W en/of Gemeenteraad Noordoostpolder juridisch aansprakelijk worden gesteld voor fouten / verkeerde aannames / foutieve prognoses / onjuiste berekeningen in het rapport 'Onderzoek stikstofdepositie MITC Marknesse', wanneer de stikstofdepositie op onder meer De Wieden in de toekomst blijkt toe te nemen?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

2.3 Provinciale beleidsregels en saldering

Op 23 juni 2020 zijn de huidige beleidsregels Wet natuurbescherming in werking getreden. Bedrijven die een vergunning nodig hebben, moeten ervoor zorgen dat de neerslag van stikstof in Natura 2000-gebieden niet toeneemt. Dit betekent dat als een aanvrager kan aantonen dat er als gevolg van een aanvraag geen significante effecten zijn op Natura 2000-gebieden, er vergunning kan worden verleend. Eventuele stikstofemissie kan worden beperkt door emissiebeperkende maatregelen of door in-/extern salderen.

Vraag

- Waar en hoe in het INTerra-rapport wordt met feiten aangetoond, dat aanleg en gebruik van het MITC / Marknesse in de toekomst géén significante effecten op in de nabijheid gelegen N2000-gebieden en natuurgebieden zullen hebben?
- Waarom wordt in het rapport van de heer Venema geen enkele aandacht besteed aan de Vogelrichtlijn- en Habitatregelinggebieden tussen het Vollenhovermeer en De Wieden?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

2.4 Mogelijkheid en procedure intern salderen

Een uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 heeft bevestigd dat voor interne saldering geen vergunningplicht geldt. Verder hanteert de provincie Flevoland de lijn van het internprovinciaal project BIJ12, dat aangeeft dat bemesting of beweiding van een agrarisch perceel als salderingsbron kan worden ingezet als dit legaal kan gebeuren op grond van de meststoffenregelgeving en het bestemmingsplan en sinds de referentiedatum altijd en agrarische bestemming heeft gehouden. Ook moet het aannemelijk zijn dat het perceel op en sinds de referentiedatum een agrarisch gebruik heeft. De bemesting/beweiding van de te ontgraven percelen, die in de toekomst geen agrarische bestemming meer zullen hebben, is dus in te zetten voor het totale plan. Op basis van het voorgaande geldt als uitgangspunt dat wanneer de stikstofdepositie als gevolg van het gebruik van het bedrijventerrein niet toeneemt, er geen sprake is van vergunningplicht of een noodzaak voor een passende beoordeling (voor wat betreft stikstof).

Vraag

- 'Intern salderen' is een rekentruc. Waarom past de Provincie Flevoland enerzijds deze truc ten aanzien van het project MITC toe, terwijl anderzijds boeren uit onze hoek van de Noordoostpolder op last van diezelfde provincie moeten verdwijnen in verband met hun niet aangetoonde stikstofemissie richting De Wieden dan wel hun niet aangetoonde stikstofdepositie óp De Wieden?
- Hoe en waar toont de auteur van het rapport in dit rapport met harde meetgegevens aan, dat "de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg en het gebruik van het bedrijventerrein niet toeneemt" waardoor "er geen sprake is van vergunningplicht of een noodzaak voor een passende beoordeling (voor wat betreft stikstof)"
- Op welke variant / varianten stikstof doelt de auteur?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.1 en 7.3.

2.5 Aanlegfase

Op grond van de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering is het niet meer nodig om de aanlegfase van het plan te beoordelen. Bij grotere gebiedsontwikkelingen verdient het wel de aanbeveling om hier aandacht aan te besteden. Zeker dit project geldt dat een Milieueffectrapportage (MER) wordt opgesteld, waarin ook de effecten van de realisatie worden afgewogen. Voor deze fase is in het kader van de uitvoering geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig bij mogelijk effecten van stikstof.

Vragen / Verzoeken

- Graag toezending van de bedoelde passages van de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering.
- Graag toezending van de bedoelde passages van de Wet Natuurbescherming.
- Op welke variant / varianten 'stikstof' doelt de auteur van het rapport?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Voor passages uit wet- en regelgeving wordt verwezen naar de website wetten.overheid.nl waar alle wetgeving is in te zien.

Stikstofemissie van testbanen en oefenterreinen

Voor de gebruiksfase wordt ervan uitgegaan dat stikstofemissies optreden als gevolg van het gebruik van de testfaciliteiten. Voor het gebruik van de testfaciliteiten worden de stikstofemissies berekend aan de hand van het verwachte brandstofverbruik. Daarbij is voor het gebruik door de RDW uitgegaan van een groei van 100% (verdubbeling) ten opzichte van het huidige gebruik in Lelystad. Dit is in de programma van eisen van RDW voor de locatiekeuze en het bedrijfseconomisch perspectief de maximale groeivariant. Qua oppervlakte neemt het terrein met 25% toe ten opzichte van de huidige locatie in Lelystad. Het huidige gebruik van diesel is 22.274 liter diesel / jaar. Omdat gegevens over benzine onbekend zijn wordt hiervoor zekerheidshalve gerekend met een toeslag van 20% op het dieselgebruik om de emissie van benzine te simuleren. De kombaan wordt namelijk hoofdzakelijk gebruikt voor vrachtverkeer (diesel). Hiermee komt het uitgangspunt voor het huidig gebruik van de RDW op 26.729 liter diesel / jaar.

Vragen

- Het getal van het huidige gebruik van 22.274 liter diesel per jaar op de RDW-testbaan te Lelystad is afkomstig van de opdrachtgever voor dit rapport. Hoe en waar kan dit getal worden geverifieerd? Graag ook bronnen.
- Hoe kan het, dat gegevens over het jaarlijkse benzinegebruik op de RDW-testbaan te Lelystad ontbreken?
- Waarom is de '100% groei' (verdubbeling; zie boven) op het MITC te Marknesse ten opzichte van de RDW-testbaan te Lelystad niet verrekend in de prognose voor het jaarlijkse brandstofverbruik op de testbaan te Marknesse?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Het brandstofverbruik op de testbanen is door RDW opgegeven en zijn gebaseerd op concrete interne gegevens. De verdubbeling hierop is een worst-case scenario, waarbij de praktijk is dat de voertuigen steeds schoner zijn en op termijn zelfs hoofdzakelijk elektrisch. Er is daarom geen reden om aan deze invoergegevens te twijfelen.

Voor het gebruik door de politie en de testfaciliteiten van DigiCity/Campus zijn geen gegevens bekend. De testbanen zoals die door de politie gebruikt zullen worden zijn veel kleiner van omvang en kennen een minder continu gebruik dan de testbanen die door de RDW zelf gebruikt worden. Voor DigiCity geldt het gebruik in de praktijk zeer extensief zal zien en gezien de aard van deze activiteiten, die vooral zijn gericht op innovatieve mobiliteit, maar worden aangenomen dat het traditionele brandstofgebruik laag zal zijn. Daarom is gekozen voor een conservatieve (veilige) aanname, waarin het brandstofgebruik naar rato van de oppervlakte is bepaald. RDW vertegenwoordigd 70% van de oppervlakte en DigiCity/Campus de overige 30%.

Vragen

- Hoe kan het, dat voor het gebruik van de rij- en slipopleiding van de politie en de testfaciliteiten van DigiCity/Campus geen gegevens ten aanzien van brandstofgebruik (diesel dan wel benzine) bekend zijn?
- De testbaan, zoals die door de politie gebruikt zal worden, is weliswaar kleiner van omvang, maar de daar te verrichten rijvaardigheids- en sliphandelingen zijn in hun aard veel intenser dan die op de RDW-testbaan. Waarom zijn de emissies van de rij- en slipopleiding van de politie niet meegenomen in het rapport?
- 'een minder continu gebruik dan de testbanen die door de RDW zelf gebruikt worden'. Waarom wordt de oefenbaan voor de politie op het MITC qua intensiteit van gebruik gerelateerd aan de RDW-testbaan? Wat is er – qua gebruiksintensiteit – bekend omtrent de huidige oefenbaan / -banen van de politie? Waarom worden deze data niet gebruikt?
- Waarop is de aanname gebaseerd, dat het circuit voor rij- en slipopleiding van de politie 'een minder continu gebruik kent'? Graag bronnen!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Bij de politie geldt dat veel voertuigen van elders komen en dus niet op de locatie getankt worden. Het is onduidelijk waarop de indiener baseert dat de intensiteit op de oefenbanen intensiever is. Het is in deze fase alleen mogelijk om op basis van een reële inschatting de emissie te berekenen. Wat vaststaat is dat dieselmotoren meer NOx uitstoten dan benzinemotoren en bij RDW vooral met dieselvrachtwagens is gerekend. Bij de politie gaat het hoofdzakelijk om kleine benzinevoertuigen. Daarom is de redenatie uit het onderzoek, namelijk een gelijke uitstoot per hectare als veilige aanname, reëel.

Voor de berekening van de emissies wordt gebruik gemaakt van een standaard emissiefactor voor diesel van 4,0 g/l NOx. Deze is als volgt tot stand gekomen: De testbaan van RDW wordt voornamelijk gebruikt voor het testen van vrachtwagens en voornamelijk nieuwe voertuigen. Op basis hiervan wordt als vertrekpunt genomen de emissiefactor die hoort bij de Euro 6 norm voor vrachtverkeer. De Euro 6 norm is in g/kWh (0,40-0,46). Voor een benadering van de norm in g/l is gebruik gemaakt van informatie van het RIVM. Dit betreft een tabel met emissiefactoren in g/km voor verschillende soorten voertuigen in verschillende omstandigheden, die ook worden gebruikt voor berekeningen door AERIUS. Om op basis hiervan één emissiefactor te bepalen voor de RDW, zijn de beschikbare emissiefactoren voor verschillende typen zwaar vervoer gemiddeld (personenvervoer weggelaten). Kentallen voor stedelijk verkeer zijn hierbij weggelaten (omdat dit niet representatief is voor de testbaan). Het hieruit afgeleide kental is 0,95 g/km NOx. Om dit om te rekenen naar een hoeveelheid met verbruikte liter diesel, is uitgegaan van een gemiddeld 1 liter op 3 kilometer1 . Dit resulteert in een emissiefactor voor euro 6 van 2,84 g/l. De getallen van het RIVM kijken naar de voertuigmix op Nederlandse wegen. Hier zijn ook zeer oude voertuigen bij. Om hiervoor zoveel mogelijk te corrigeren is de gemiddelde emissiefactor opgenomen, gebaseerd op het jaar 2030. Dit sluit aan op het type voertuigen dat wordt getest (in 2030 zijn de nu te testen voertuigen representatief voor de verkeersmix op de wegen). Ook zijn ter correctie de gegevens weggelaten die betrekking hebben op verkeer binnen de bebouwde kom en files. De afgeleide emissie van NOx uit diesel komt op 5,07 g/l. Het voorgaande leidt tot de genoemde gemiddelde emissiefactor van 4 g/l NOx en de in onderstaande tabel weergegeven emissiecijfers, die als uitgangspunt voor de berekening zijn gehanteerd. Er is zekerheidshalve een ruime afronding naar boven toegepast. In overeenstemming met de door AERIUS gegenereerde emissies vanuit verkeer, is uitgegaan van 10% NH3 emissies vanuit de tests.

In de vorige rekenmethode van AERIUS werd de inzet van mobiele werktuigen bepaald aan de hand van type machines en het aantal draaiuren. In de versie 2022 wordt het aantal draaiuren en dieselverbruik van een machine van een bepaalde klasse bepaald. Het brandstofverbruik per uur is gebaseerd op de oude rekenmethode van AERIUS, waarin 1.000 draaiuren met een 215 kW machine equivalent van 8.000 liter diesel uitstoot. Voor alle machines geldt een maximum. Dit zijn de zwaarste machines. Het gaat dus om een gemiddeld verbruik van 8 liter per uur. Alle in de voorgaande tabel opgenomen machines zijn, per werk, op basis van inzet per jaar bij elkaar opgeteld.

Vraag

- Waarom heeft de auteur van het rapport ten aanzien van 'draaiuren en dieselverbruik per uur' gebruik gemaakt van 'de oude rekenmethode van AERIUS' terwijl er een AERIUS-versie 2022 voorhanden is?
- In hoeverre zijn de oude en de nieuwe versie van de AERIUS-rekenmethode geschikt voor het berekenen van het aantal draaiuren en dieselverbruik van een machine van een bepaalde klasse?
- Hoe oordeelt de Raad van State over o.m. de betrouwbaarheid van de nieuwe AERIUS-rekenmethode?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Over hoe de Raad van State oordeelt over zaken kan hier verder geen uitspraak worden gedaan. Dat is aan de Raad van State. Voor zover jurisprudentie van toepassing is op deze zaak is dat betrokken in de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

3.2 Referentiesituatie

Een toestemming kan een niet-vergunde activiteit zijn die op de Europese referentiedatum was toegestaan en die sindsdien onafgebroken aanwezig is geweest. De meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn de Wieden en even verderop de Weerribben. Op grotere afstand liggen de Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht, Holtingerveld, Zwartemeer en het DrentsFriese Wold & Leggelderveld. De referentiedata voor deze gebieden variëren van 10 juni 1994 tot 7 december 2004. Voor de Wieden is de referentiedatum 24 maart 2000.

De ruimtelijke verdeling van ammoniakemissies door toediening van mest, kunstmest en beweiding wordt door het model INITIATOR per hectare berekend. Voor de emissie van stikstof in de referentiesituatie is gebruik gemaakt van dit model. Interprovinciaal initiatief BIJ12 heeft op hiervoor per regio kentallen bepaald, die zijn gebaseerd op het model INITIATOR. Voor de Noordoostpolder gaat het om 27,38 kg NH3/ha/jaar. Voor het totale plan komt dit neer op 3.230 kg NH3/jaar.

Vragen

- Hoe kan het, dat de in alinea 1 genoemde 'referentiedata' allen 18 jaar en ouder zijn?
- In hoeverre zijn genoemde data daardoor nog up-to-date?
- In hoeverre is het model INITIATOR voor de MITC-situatie toepasbaar en relevant?
- Hoe oordeelt de Raad van State over het gebruik van het model INITIATOR?
- In hoeverre is het genoemde kental '27,38 kg NH3/ha/jaar' van toepassing op de 118 voor het MITC te gebruiken hectares akkerbouwgrond, waarop b.v. nooit 'beweiding' heeft plaatsgevonden?
- Hoe oordeelt Uw raad over het onnodige verlies van bijna 120 hectare goede akkerbouwgrond in de Gemeente Noordoostpolder, mede gezien in het kader van de mondiale voedselsituatie anno 2022?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2 en 7.3.

De relevante emissies op het terrein zijn het gevolg van verkeersbewegingen. Dit betreft zowel verkeer van werknemers en bezoekers en aan- en afrijden van materieel en materiaal, als de feitelijke test-, oefen- en onderzoeksfaciliteiten. Daarbij is nagegaan wat het piekjaar is voor deze emissies. Er is allereerst een berekening uitgevoerd voor jaar 10 van de planperiode. In dat jaar zal het programma het verst zijn ingevuld. Daarnaast is een berekening uitgevoerd voor jaar 7 om rekening te houden met eventuele verschoning tussen jaar 7 en 10. Verschoning van wegverkeer en werkvoertuigen is automatisch ingecalculeerd in Aerius. Daarnaast wordt ermee rekening gehouden dat binnen de testomgeving voor geavanceerde mobiliteitssystemen (Digicity) in jaar 10 uitsluitend elektrische voertuigen worden getest. In jaar 7 wordt dit aandeel geraamd om 83%. Uit deze berekeningen blijkt dat jaar 7 (2028) het piekjaar is voor de emissies van het MITC. In jaren vóór jaar 7 zal (in elk geval) nog niet het gehele programma aan bvo's zijn gerealiseerd zodat daarvoor lagere stikstofemissies mogen worden verwacht.

Vragen

- Waarop is de aanname gebaseerd, dat over 10 jaar (2032) nog uitsluitend elektrische voertuigen op de MITC-testbaan van de RDW worden getest. Graag bronnen en feiten, geen ramingen!
- Waarop is de raming gebaseerd, dat in 'jaar 7' 83% elektrische voertuigen betrokken zal zijn bij de aanleg en het gebruik van het MITC?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

4 Resultaten

De in hoofdstuk 3 bepaalde uitgangspunten zijn ingevoerd in het rekenprogramma AERIUS, dat op basis van de emissies van NOx en NH3 en ingebouwde verspreidingsmodellen de depositie van stikstof op daarvoor gevoelige habitats berekend. Hiervoor zijn de natuurgebieden ingedeeld in hexagonen met een oppervlakte van 1 hectare, waarbij de depositie per hectare per jaar bepalend is. Bij interne saldering gaat het om het verschil van de verschillende fasen van het project ten opzichte van de referentiesituatie. In de bijlage bij dit rapport is deze verschilberekening van de emissie van de gebruiksfase en aanlegfase ten opzichte van de referentiesituatie opgenomen.

Vragen

- Waarom zijn de emissies NO niet in het rekenprogramma AERIUS ingevoerd?
- Wat is er feitelijk bekend over de NO-, NOx en NH3-depositie in 'natuurgebieden' in zowel de Gemeente Noordoostpolder als in de Provincie Overijssel?
- Stelling – Intern salderen is een rekentruc! Iedereen begrijpt, dat een hectare snelweg per jaar meer NO-, NOx en NH3-emissies heeft dan diezelfde hectare toen die nog agrarisch werd gebruikt.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Referentiesituatie
Voor de referentiesituatie is het gebruik van 118 hectare grasland vermenigvuldigd met het emissiekental van BIJ12. Dit is 27,38 kg NH3/ha/jaar. Voor het totale plan komt dit neer op 3.230 kg NH3/jaar. Op basis van de berekening leidt dit tot een hoogste bijdrage van de stikstofdepositie van 0,80 mol/ha/jaar op de Wieden.

Vragen

- Hoe komt de auteur bij '118 hectare grasland'? Genoemde percelen waren / zijn uitsluitend in gebruik (geweest) voor akkerbouw, waarop de toediening van NH3 beduidend lager is dan op percelen grasland. Graag een verklaring!
- De auteur vergelijkt / compenseert de berekende stikstofuitstoot tijdens aanleg en gebruik van genoemde MITC-banen met de huidige, gemodelleerde uitstoot van Ammoniak (NH3). 'Groene emissie' wordt dus vergeleken met / gecompenseerd door 'grijze emissie'. In hoeverre is dit een juist / eerlijk uitgangspunt? In hoeverre is dit uitgangspunt wettelijk toegestaan?
- Het BIJ12-emissiekental voor NH3 in landbouwgebieden rond Wieden en Weerribben is 29,26 kg/ha/jaar, 2 kg/ha/jaar hoger dan in de Gemeente Noordoostpolder. Wat doet de Provincie Overijssel daaraan?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Gebruiksfase
Voor de gebruiksfase zijn de verkeerbewegingen en de stikstofemissie als gevolg van het gebruik van de test- en oefenfaciliteiten ingevoerd. De gebruiksfase leidt tot een hoogste bijdrage van stikstofdepositie van 0,07 mol/ha/jaar op de Wieden.

Verschilberekening
Uit de verschilberekening blijkt dat de verspreiding van de stikstof zich in de nieuwe situatie anders gedraagt dan in de huidige. Dit komt doordat de huidige stikstofdepositie van ammoniak zeer hoog is ten opzichte van de nieuwe NOx emissies, maar dat deze laatste zich

verder verspreid. Per saldo neemt de stikstofdepositie daarom vooral in De Wieden en de Weerribben sterk af. Op grotere afstanden wordt het verschil kleiner, maar nergens is sprake van een toename. Geconcludeerd wordt dat de stikstofdepositie als gevolg van de realisatie van het bedrijventerrein, ten opzichte van het agrarische grondgebruik nergens leidt tot een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat, zelfs bij het gebruik van naar verwachting sterk overschatte uitgangspunten, geen sprake is van significante negatieve effecten op stikstofgevoelige habitatten.

Vragen
- Hoe en waar toont de auteur van het rapport aan, dat 'de huidige stikstofdepositie van ammoniak (vanuit plangebied op Wieden en Weerribben, HK) zeer hoog is ten opzichte van de nieuwe (berekende, HK) NOx emissies'?
- Hoe kan de toediening van NH3 (kunstmest) dan wel geïnjecteerde en verplicht direct ondergewerkte dierlijke mest in het plangebied leiden tot 'een huidige, zeer hoge stikstofdepositie van ammoniak (in Wieden en Weerribben, HK)'? Graag feiten!
- Waar, wanneer en door wie is de ammoniakdepositie in/op De Wieden en Weerribben vastgesteld? Graag bronnen!
- In paars - twee zeer riskante conclusies waar auteur [redacted], stakeholders en Gemeenteraad Noordoostpolder aan gehouden zullen worden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de laatste opmerking ('waar [...] aan gehouden zullen worden') ongepast is. We beschouwen deze opmerking als een 'slip of the pen' vanuit emotie. We gaan er tegelijk ook van uit dat deze manier van communiceren niet meer voor gaat komen en er ook geen maatregelen tegen getroffen hoeven te worden. Hierbij wordt tevens verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.1.

Aanlegfase
De aanlegfase van RDW zorgt gedurende twee jaar voor een stikstofemissie. Deze leidt tot een hoogste bijdrage van stikstofdepositie van 0,11 mol/ha/jaar op de Wieden.

Verschilberekening
Ook hier geldt dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie.

Vragen
- Waarom zou Uw raad, ondanks de 'intern-salderen-truc', akkoord gaan met de illegaal-hoge stikstofuitstoot van 0,11 mol/ha/jaar gedurende 2 jaar?
- Hoe zou Uw raad deze illegaal-hoge stikstofuitstoot verdedigen?
- Wat vindt natuurbeschermingsorganisatie Natuurmonumenten van deze illegaal-hoge stikstofuitstoot op haar 'kwetsbare natuur' gedurende 2 jaar? (de heer [redacted] – lid van de 'Klankbordgroep MITC')
- Houdt deze illegaal-hoge stikstofuitstoot stand in een onderzoek door de heer [redacted] / MOB?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Over hoe de Natuurmonumenten oordeelt over zaken kan hier verder geen uitspraak worden gedaan. Dat is aan de Natuurmonumenten. Wat Natuurmonumenten vindt van het bestemmingsplan is weergegeven in haar zienswijze (Zienswijze G9). Datzelfde geldt voor de opmerking over MOB.

5 Conclusie

Voor de planvorming van het MITC Marknesse zijn de effecten van stikstofdepositie beoordeeld ten opzichte van de huidige feitelijke en planologisch legale situatie (referentiesituatie). De ontwikkeling heeft ten opzichte van de referentiesituatie geen toename van de stikstofdepositie op enkele natuurgebieden tot gevolg. De toename van de stikstofdepositie is nergens hoger dan 0,00 mol/ha/jaar op de stikstofgevoelige

habitattype/leefgebieden met een (naderende) overschrijding van de KDW. Hiermee zijn significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten ten gevolge van stikstofdepositie uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is daarmee geen belemmering voor de planvorming. Er is voor dit project daarom geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig. In het kader van de planvorming is vanuit het oogpunt van stikstofdepositie niet noodzakelijk om een passende beoordeling uit te voeren.

Vragen

- Op welke 'enkele natuurgebieden' doelt de auteur?
- Op welke 'habitattype/leefgebieden met een (naderende) overschrijding van de KDW' (Kritische Depositie Waarde, HK) doelt de auteur? Graag namen + locaties.
- Hoe kan de auteur met grote stelligheid beweren, dat de niet-onaanzienlijke, op basis van ondeugdelijke modellen en rekenmethodes (AERIUS) en aannames berekende 'stikstofdepositie geen belemmering is voor de planvorming (MITC, HK)', waardoor geen vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming nodig zou zijn en vanuit het oogpunt van stikstofdepositie een passende beoordeling niet uitgevoerd behoeft te worden?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

8.4 Zienswijze G3b

Vragen

KOPIE

- In hoeverre is het u bekend, dat de 'Intern Salderen'-rekentruc binnen Nederland wél, maar binnen 'Europa' niét mag worden toegepast, wanneer sprake is van een 'andere activiteit'? Toelichting – Agrarisch gebruik en Testbanen/Opleidingsbanen zijn 'verschillende/andere activiteiten'! In Europees verband gezien zal de werkwijze van de Provincie Flevoland en andere 'stakeholders' voor een rechter geen stand houden, daar zij illegaal is! Hoe kijkt Uw raad naar door mij genoemde feiten en wat doet Uw raad hiermee?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

- 'In art. 2.7 Wet Natuurbescherming is opgenomen dat, kort gezegd, wanneer een plan of project significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied hiervoor een vergunning nodig is. Daarvoor moet een passende beoordeling worden gemaakt, waarin de gevolgen voor het Natura 2000-gebied van de aangevraagde activiteiten staan beschreven. Deze regelgeving komt voort uit Europese regelgeving.'

  Waar in zijn rapport bewijst de heer [redacted] met volledige, precieze en definitieve constateringen en conclusies, die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden wegnemen, dat Natura2000-gebied Vollenhovermeer, Natura2000-gebied Barsbekerbinnenpolder en de Vogelrichtlijn- en Habitatregelinggebieden tussen Vollenhovermeer en NP De Wieden geen significante, negatieve gevolgen van aanleg en gebruik van het MITC/Marknesse zullen ondervinden, waardoor een passende beoordeling alsmede een Natuurvergunning voor aanleg en gebruik van het MITC/Marknesse niet nodig zouden zijn?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Door de aanleg en het gebruik van het MITC/Marknesse alsmede de 'vercommercialisering' van het Waterloopbos is een aanzienlijke toename van (ten dele zeer zwaar) verkeer in het plangebied en ver daarbuiten te verwachten.

In hoeverre zijn de gevolgen van genoemde toenames ten aanzien van stikstofemissie vanuit genoemde projecten en stikstofdepositie op o.m. Natura2000-gebieden, Vogelrichtlijn- en Habitatregelinggebieden nabij beide plangebieden door de heer Venema op de juiste wijze berekend? Betreft het feiten of aannames? Dit zal ook de (Europese) rechter willen weten!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

TENSLOTTE

Tussen 2014 en 2017 was (een deel van) het huidige MITC-plangebied in de race binnen het programma Nieuwe Natuur van de Provincie Flevoland. Volgens NLR en Natuurmonumenten zou (een deel van) het plangebied een "robuuste ecologische schakel" gaan vormen tussen De Wieden, Vollenhovermeer, Waterloopbos en Voorsterbos. Letterlijk schreven beide 'partners' destijds: "Omvorming naar natuur versterkt de verbinding en ecologische samenhang tussen de natuurgebieden Voorsterbos/Waterloopbos – Nationaal Park Weerribben-Wieden." (zie LINK)

- Hoe denkt Uw raad – gezien in het licht van het bovenstaande en de informatie in de LINK hieronder - over de omvorming van het plangebied naar 2 zwaar omheinde 'racebanen', over de verdere aantasting van het Nationaal Natuur Netwerk / NNN (voorheen EHS) en over de gevolgen hiervan voor natuur en ecologie?

LINK:
https://www.flevoland.nl/getmedia/2cf77048-daa5-4b2e-bd12-7cb632e0abb0/Ruimte-en-Lucht-voor-Natuur.pdf

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3 en 7.6.

8.5 Zienswijze G4

- Volgens het ontwerp bestemmingsplan en het onderzoeksplan van buro Vista, blijft de ingang / uitgang (aan de Voorsterweg) van het NLR en dus bedoeling MITC bestaan en aan de Voorsterweg aangesloten.
Met de bemerking hoofdzakelijk voor bevoorrading en leveranciers.
Echter de huidige en toekomstige werknemers kennen deze in/uitgang ook. Hen wordt echter "verzocht" om de uitgang Repelweg te gaan nemen.
Zullen ze dat ook doen ??? Zeker als de rotonde bij Vollenhove klaar is i.v.m. b.v. open bouw.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

NLR en de betrokken partijen nemen de hoofdontsluiting via de Repelweg in de toekomstige bedrijfsvoering op als uitgangspunt. Het ligt niet in de rede dat de ingang aan de Voorsterweg anders gebruikt gaat worden dan voor leveranciers van het NLR.

- Op de voorlichtingsavond enige weken geleden bij hotel Saare is mij verteld dat er op de Vollenhoveweg ook een (nood) in-uitgang komt.

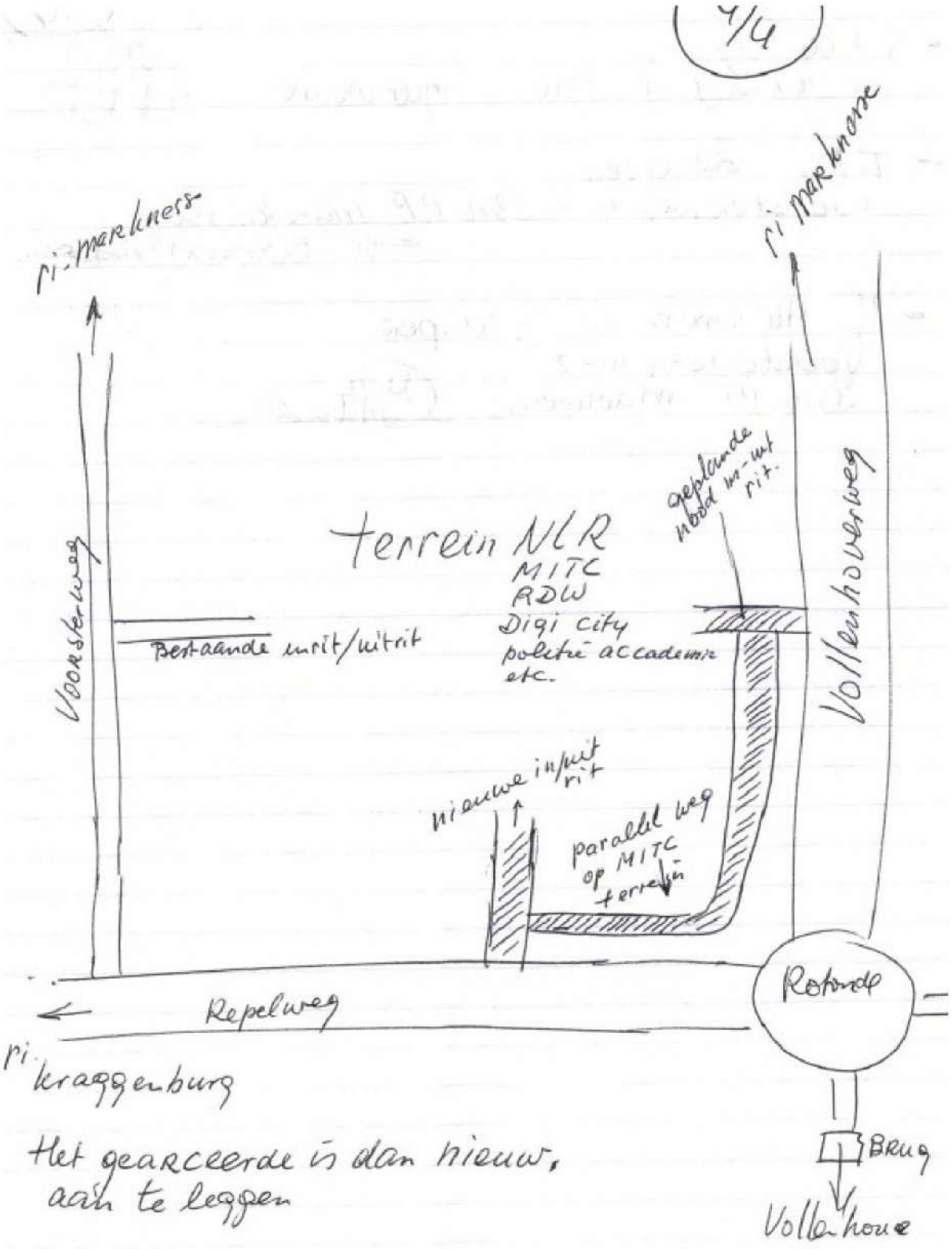
Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

- Myn verzoek is om op het terrein van NLR/MITC een parallel weg aan te leggen die gaat van

---

(2/4)

in/uit gang Repelweg, parallel aan de Repelweg en daarna parallel aan de Vollenhoverweg naar de in/uit ~~rit~~ uitgang/ingang aan de Vollenhoverweg. (zie schets) blad 4/4
Dan kan al het verkeer via deze parallel weg zich direct naar de beide provinciale wegen, d Repelweg en of Vollenhoverweg begeven.
Het ontlast de Rotonde bij de Vollenhoverbrug.
En als de brug open is en het verkeer daar vast loopt kunnen de werknemers en of bezoekers gewoon hun weg vervolgen zonder wachten



Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

- De Voorsterweg is een erf toegangsweg, inmiddels toegewezen als 60 km weg. Het is een minder comfortabele klinkerweg. De Voorsterweg wordt gebruikt voor landbouw verkeer en wat te denken van de veiligheid van fietsers, fietsende recreanten en schoolgaande kinderen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

- "Mede ook gezien wat er in de omgeving nog meer allemaal te gebeuren staat:
  - Natuurmonumenten met 250.000 verwachte/jaar bezoek
  - Fletscher hotel met 140 hotelkamers en restaurant
  - naast NLR / MITC / RDW
    is er nog de politie accademie, het Digicentrum, (Digi-city), politie oefenterrein, de gepland "campus" en overige gerelateerde bedrijvigheid.

Zie hiervoor ook Ontwerp Partiële herziening; Omgevings programma van de prov. Flevoland.
Elk afzonderlijke behandeling zal wel kloppen, maar de optelsom/het stapelen van alles wat er te gebeuren staat: wordt te veel voor de Voorsterweg!!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4 en 7.8.

8.6 Zienswijze G5

Geachte Raad,

1. Als advocaat en gemachtigde van de maatschap [redacted] (tezamen hierna: "**Cliënten**"), dien ik hierbij een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC) van de gemeenteraad Noordoostpolder (hierna: "**Ontwerpbestemmingsplan**") met het identificatienummer NL.IMRO.0171.BP00665-ON01 ten behoeve van het plangebied zoals aangeduid in figuur 1.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (hierna: "**Toelichting**") (hierna: "**Plangebied**"), zoals deze blijkens uw kennisgeving van 28 april 2022 tot en met 8 juni 2022 ter inzage ligt (**bijlage 1**).

Inleiding

2. De zienswijze van Cliënten kan als volgt worden samengevat. [redacted] is woonachtig in het Plangebied.De Maatschap voert haar bedrijfsvoering (grotendeels) in het Plangebied. Het Ontwerpbestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk dat het Plangebied wordt gebruikt voor en ten behoeve van een kennis- en testcentrum en een oefenterrein van de politie. Het Ontwerpbestemmingsplan is niet uitvoerbaar, geeft geen blijk van een goede ruimtelijke ordening en is in strijd met de Wet Natuurbescherming. Daarnaast is het Ontwerpbestemmingsplan tot stand gekomen in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zodoende kan het Ontwerpbestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Feiten en omstandigheden

3. [redacted]s woonachtig in het Plangebied. De Maatschap voert haar bedrijfsvoering in het Plangebied. De bedrijfsvoering van de Maatschap ziet hoofdzakelijk op de teelt van pootaardappelen met daarnaast zaaiuien. Verder teelt de Maatschap nog de gewassen witlofwortelen, suikerbieten, graan en wortelen. Cliënten zijn eigenaar van zo'n 70 hectare en pachten daarnaast nog zo'n 20 hectare. Op de percelen bevinden zich een woonhuis en vier schuren met een totale opslagcapaciteit van zo'n 3500ton. Het Plangebied bestrijkt ongeveer 47 hectare van de percelen in eigendom en zo'n 20 hectare van de percelen in pacht.

4. De percelen krijgen met het Ontwerpbestemmingsplan de bestemmingen: 'Bedrijf-Testcentrum, Natuur en Water'. Het voornemen is om op de percelen van Cliënten het RDW testcentrum en het oefenterrein van de politie te vestigen. Indien de percelen de gewijzigde bestemming krijgen is het voor de Maatschap niet langer mogelijk het bedrijf daar ter plaatse (duurzaam) te exploiteren. Tevens is het voor [redacted] niet meer mogelijk om ter plaatse te wonen. Zodoende heeft de voorgenomen wijziging een enorme impact op de woon en werkomgeving van Cliënten.

Juridisch kader

5. Het Ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op art. 3.1 van de Wro en ziet op het planologisch-juridisch kader om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken. Het Ontwerpbestemmingsplan is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb op grond van art. 3.8 Wro. Op het Plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Beheersverordening Landelijk gebied' van toepassing.

Gronden van de zienswijze

Noodzakelijkheid

6. Uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de verplaatsing van het bestaande testcentrum van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (hierna: "**RDW**") van de huidige locatie nabij Lelystad noodzakelijk is in verband met de uitbreiding van vliegveld Lelystad Airport en de beperkte uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie. De uitbreiding van Lelystad Airport staat al jaren ter discussie en het ziet er niet naar uit dat Lelystad Airport daadwerkelijk op korte termijn wordt uitgebreid. Zeker nu door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, althans door minister Van der Wal van Stikstof en Natuur, is kenbaar gemaakt dat Lelystad Airport niet in aanmerking komt voor legalisatie als voormalig PAS-melder en de stikstofberekenigen m.b.t. de uitbreiding onjuist blijken te zijn is de uitbreiding (op korte termijn) niet waarschijnlijk. Een daartoe strekkende natuurvergunning is namelijk niet voorhanden. Van noodzakelijkheid om het testcentrum te verplaatsen is dan ook geen sprake.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

Wet ruimtelijke ordening

7. Op grond van art. 6.12, tweede lid, Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen in de bij een AMvB aangegeven gevallen of indien aan de voorwaarden onder a – c wordt voldaan. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat dit het geval is. In het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van anterieuire overeenkomsten tussen drie van belang zijnde partijen (RDW, de politie, en NLR) dat dit inderdaad het geval is blijkt niet. Tevens is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat het verhaal van kosten op die manier anderszins verzekerd is in die zin dat niet duidelijk is dat de genoemde drie partijen alle kosten zullen dekken of dat nog sprake is van een leemte. In het Plangebied zijn vele percelen betrokken van verschillende eigenaren duidelijk dient te zijn of verhaal van de kosten anderszins is verzekerd.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.10.

8. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet waarom het bepalen van een tijdsvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is. Doordat dit niet in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen worden de zorgen van Cliënten over onduidelijkheid van de ontwikkeling groter. Juist omdat de ontwikkeling op een groot project ziet met samenhangende werkzaamheden is het volgens Cliënten noodzakelijk om tijdvakken en faseringen kenbaar te maken.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

Goede ruimtelijke ordening

9. Art. 3.1 Wro bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. Hier is niet aan voldaan.

De gemeente heeft voor haar gehele grondgebied bestemmingsplannen vastgesteld. Voor het buitengebied geldt een beheersverordening, wat wettelijke gelijk is aan een bestemmingsplan. Voor de voorliggende ontwikkeling is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld dat ter plaatse in de plaats komt van de beheersverordening. Het gehele grondgebied van de gemeente is en blijft daarom voorzien van een dekkend geheel aan bestemmingsplannen en de beheersverordening.

Water

10. De percelen van Cliënten bevinden zich in infiltratiegebied. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat dit gehandhaafd wordt. Het is van groot belang voor de bedrijfsvoering van de Maatschap dat het infiltratiegebied ongewijzigd in stand wordt gehouden. Ten onrechte is dit niet in het Ontwerpbestemmingsplan opgenomen ook blijkt niet uit het Ontwerpbestemmingsplan dat dit in de afweging is meegenomen. Daarnaast geldt dat ten aanzien van pootaardappelen bronberegening verplicht is. In het Ontwerpbestemmingsplan is dit nu niet voorzien. Dit dient te worden aangepast in het vast te stellen bestemmingsplan.

De effecten voor de waterhuishouding zijn in het bestemmingsplan voldoende beschreven. Het Waterschap Zuiderzeeland is als beheerder van het watersysteem betrokken als vooroverlegpartner.

11. In Bijlage 1 bij de Toelichting wordt ingegaan op het watersysteem. Op pagina 54 staat vermeld dat er afspraken zullen worden gemaakt met de aangrenzende agrariërs. Uit Bijlage 1 en/de Toelichting blijkt niet waar die afspraken uit zouden moeten bestaan en tot welk resultaat die afspraken moeten leiden. De gemeente laat na toe te lichten wat het alternatief is indien de afspraken met de agrariërs niet tot het noodzakelijk resultaat leiden.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplannen gaat het er om dat het redelijkerwijs is aan te tonen dat de ontwikkeling uitvoerbaar is. Het aanpassen van het watersysteem is redelijkerwijs mogelijk. Dat daarbij afspraken zullen worden gemaakt, is aangegeven. Er is geen reden om aan te nemen dat deze afspraken niet gemaakt zouden kunnen worden. Dit staat daarom de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Geluid

12. Uit Bijlage 6 bij de Toelichting blijkt dat het planologische model van de Politie voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus niet voldoet aan de standaard voorschriften uit het Activiteitenbesluit. Tevens blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het bedrijf (lees: de voorgenomen ontwikkeling) in het stiltegebied niet voldoet aan de gestelde richtwaarde. Conclusie is dan ook dat een bestuurlijke afweging en maatwerk nodig is om de voorgenomen ontwikkeling op deze locatie te kunnen vestigen. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt onvoldoende dat dit voorwaardelijk is voor het kunnen vestigen van de voorgenomen ontwikkeling op deze locatie. In de Toelichting staat vermeld: *"dat de bedrijven individueel voldoen aan de standaard milieuregels, of via maatwerk te vergunnen zijn".*[1] Vervolgens staat in de Toelichting: *"Bij de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met een maatwerksituatie, maar of dit ook wordt toegepast, wordt in het kader van de vergunningverlening afgewogen, waarbij in ieder geval wordt gekeken naar mogelijkheden om de geluidsbelasting te reduceren."* [2] Cliënten zijn van oordeel dat op basis van maatwerk in de vergunningverlening pas kan worden beoordeeld of het voornemen inpasbaar is. Geluidreductie dient zodoende als voorwaarde voor vergunningverlening te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Ten onrechte is dit nu nog niet voorwaardelijk in het Ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

De geluidsnormen waar bedrijvigheid aan moet voldoen, zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit. Daarmee is geborgd dat de geluidbelasting op gevoelige objecten niet te hoog wordt. Het bestemmingsplan is niet het instrument om dergelijke normen of maatregelen voorwaardelijk in vast te leggen. In het bestemmingsplan is vanuit een ruimtelijke afweging de geluidsbelasting van de bedrijven individueel en gezamenlijk een beoordeling gemaakt. Daarmee is aangetoond dat het bestemmingplan uitvoerbaar is, met in acht neming van geluidgevoelige objecten en de wettelijke normen die daarvoor gelden.

Verkeer

13. In de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 is bepaald dat voor wegen waar de intensiteit boven de 12.000 mvt/werkdag uitkomt, beschouwd moet worden of alternatieve routes voor langzaam verkeer (zoals landbouwverkeer) noodzakelijk zijn. In de Toelichting staat dat niet is uitgesloten dat deze intensiteit wordt behaald. Op basis van monitoring moet blijken of daadwerkelijk sprake is van (overschrijding van 12.000 mvt/werkdag). Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat sprake is van opties tot alternatieve routes als inderdaad blijkt dat overschrijding van de norm plaatsvindt.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

Overgangsrecht

14. Art. 17 Planregels bevat het overgangsrecht. Na wijziging van de bestemming is het niet langer planologisch toegestaan om op de percelen te wonen en de bedrijfsvoering door te zetten, althans voor Cliënten is onvoldoende toekomst perspectief voor dit gebruik. Het overgangsrecht bepaalt dat het bestaande gebruik mag worden voortgezet echter is in het overgangsrecht een beperking opgenomen ten aanzien van 'bouwwerken'.

Het overgangsrecht voorziet in het voortzetten van huidig (legaal) gebruik en het in stand laten van huidige (legale) bebouwing. De regels voor overgangsrecht zijn wettelijk voorgeschreven in hoofdstuk 3 van het Besluit ruimtelijke ordening.

15. Bestaande bouwwerken mogen op basis van het overgangsrecht in beginsel niet worden vergroot. De enkele uitzondering hierop lijkt te zijn dat eenmalig een omgevingsvergunning kan worden verleend waarbij een bouwwerken met maximaal 10% kan worden vergroot. Met die beperking bestaat voor de Maatschap onvoldoende mogelijkheid om te investeren in de bedrijfsvoering in de zin van nieuwbouw van schuren en opslag etc. Voor de Maatschap is zodoende onvoldoende toekomst perspectief voor het doen van investeringen omdat zij niet duurzaam op deze locatie kan blijven. De Maatschap acht het noodzakelijk dat uw Raad het maximum van 10% niet opneemt in het overgangsrecht maar op basis van de aanvraag een ruimtelijke beoordeling maakt. Op voorhand is niet deugdelijk te onderbouwen waarom slechts 10% vergroot zou mogen worden, althans dit is nagelaten in het Ontwerpbestemmingsplan.

Het overgangsrecht is niet bedoeld voor het accommoderen van bedrijfsgroei. Het heeft tot doel een bestaande situatie te laten voort bestaan, ondanks de strijdigheid met het bestemmingsplan. Voorwaarde is dat de strijdigheid niet (significant) groter wordt. Om nog wel enige flexibiliteit te behouden is de 10% regeling opgenomen. Het bestemmingsplan gaat er in essentie van uit dat de bestemming binnen 10 jaar tijd gerealiseerd zal worden. Voortzetting van het bedrijf past daar niet in.

De financiële en economische uitvoerbaarheid is voldoende aangetoond. Er is geen reden om aan te nemen dat de voorgenomen ontwikkelingen geen doorgang zullen vinden. Tevens wordt hierbij verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.10.

16. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt onvoldoende wat de verwachting voor Cliënten zal zijn als de voorgenomen ontwikkeling uiteindelijk niet plaats gaat vinden. Het is zeer aannemelijk dat bijvoorbeeld de bouw- of gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling uiteindelijk niet gaat plaatsvinden alleen al om de stikstofproblematiek voor de omliggenden Natura 2000-gebieden. Het woon- en leefklimaat is dan zeer ernstig aangetast in verband met de verminderde mogelijkheden die de bestemmingen met zich brengen. [redacted] heeft dan bijvoorbeeld in mindere mate de mogelijkheid om zijn woonomgeving naar wens aan te passen. De duurzaamheid van de woonlocatie wordt daarmee ernstig aangetast voor [redacted]. Ook wanneer slechts een gedeelte van de ontwikkeling plaatsvindt ondervindt [redacted] naar alle waarschijnlijkheid aantasting in zijn woon- een leefklimaat. Bijvoorbeeld met het testen van de voertuigen gaat onwaarschijnlijk geluid en verkeershinder gepaard. Hetzelfde geldt voor de aanpassingen van de watergangen. Dit heeft ongetwijfeld invloed op de percelen van Cliënten. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat daar rekening meegehouden is.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.10.

Wet Natuurbescherming

17. Op grond van art. 2.7, eerste lid, van de Wnb stelt een bestuursorgaan een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor beheer van een Natura 2000-gebied, en dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast wanneer is voldaan aan art. 2.8 van de Wet Natuurbescherming.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

18. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de gemeente zich op het standpunt stelt dat significante effecten kunnen worden uitgesloten. Ter onderbouwing hiervan is met bijlage 11 bij de Toelichting een rapport bijgevoegd inhoudende een onderzoek naar de stikstofdepositie. In dat rapport is omschreven dat voor de referentiesituatie is uitgegaan van de planologisch toegestane situatie 'agrarisch gebruik' en dat gekeken is naar het feitelijk gebruik. Voor het feitelijk gebruik is geraadpleegd de website www.boerenbunder.nl/. Ten onrechte is van deze referentiesituatie uitgegaan. Het is noodzakelijk om per perceel te onderzoeken wat het feitelijk gebruik is én of dit gebruik onafgebroken heeft plaatsgevonden. Met enkele verwijzing naar de kaarten in de bijlage en de website is niet voldaan aan de onderzoeks- en motiveringsplicht. Alleen bij een volledig onderzoek naar het feitelijk gebruik per perceel kan beoordeeld worden of sprake is van toename in de depositie. Het kan namelijk goed zijn dat percelen enige tijd niet in de landbouw zijn geweest of dat geen maximale aanwending heeft plaatsgevonden. Nu de referentiesituatie niet juist is vastgesteld kan niet worden uitgesloten dat het plan geen siginificante effecten heeft op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

19. Een nieuwe beoordeling van de significante effecten zal moeten worden gemaakt. Kan dan als nog niet worden uitgesloten dat geen sprake is van significant negatieve effect dient te worden voldaan aan art. 2.8, van de Wnb. Art. 2.8, eerste lid, van de Wnb schrijft voor dat een bestuursorgaan een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied maakt, rekening houdende met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied. Art. 2.8, derde lid, van de Wnb schrijft voor dat een plan slechts dan wordt vastgesteld indien uit de passende beoordeling met zekerheid blijkt dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet blijkt, volgt uit art. 2.8, vierde lid, van de Wnb dat een plan alsnog kan worden vastgesteld mits is voldaan aan de zogenoemde ADC-toets. Tot op heden is hier niet aan voldaan.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

20. Uit hetgeen hiervoor beschreven blijkt dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur tot stand is gekomen.

We kunnen deze conclusie niet volgen.

Onzorgvuldige voorbereiding

21. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat niet ten aanzien van alle onderzoeken rekening is gehouden met de volledig voorgenomen ontwikkeling. Zo is onder andere niet in alle onderzoeken rekening gehouden met de komst van het oefenterrein van de politie. Daaruit blijkt dat bij het opstellen van het Ontwerpbestemmingsplan niet alle van belangzijnde feiten en belangen zijn betrokken.

De onderzoeken zijn allemaal gericht op de doorontwikkeling van het MITC. Daar maakt de komst van de politie onderdeel van uit. Onduidelijk is waar op gedoeld wordt.

22. In het Ontwerpbestemmingsplan zijn naar het idee van Cliënten te veel onzekerheden opgenomen. Zo is een deel van de ontwikkeling nog afhankelijk van afspraken die gemaakt moeten worden en is niet duidelijk of noodzakelijk alternatieven beschikbaar zijn. Bij het beoordelen van de referentiesituatie is onvoldoende onderzoek gedaan naar het feitelijk gebruik van de afzondelijke percelen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.10.

Belangenafweging

23. In het Plangebied zijn vele gronden die worden aangewend door agrarische bedrijven zoals de Maatschap en waarop wordt gewoond zoals door [redacted] Door het Ontwerpbestemmingsplan wordt de toekomstvisie op deze locatie voor Cliënten ernstig aangetast. Met Cliënten wordt tot op heden minnelijk overleg gevoerd over verplaatsing van de woonomgeving en de bedrijfexploitatie maar dat weegt nog niet op tegen impact van het plan. De Ontwerpbestemmingsplan wordt daarentegen wel doorontwikkeld terwijl de noodzaak van de verplaatsing naar deze plek ontbreekt.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

Het minnelijk overleg is er op gericht te komen tot een overeenkomst waarbij sprake is van schadeloosstelling. Onduidelijk is waar op wordt gedoeld met 'de impact van het plan'. Het is redelijkerwijs aannemelijk dat de benodigde gronden voor het realiseren van voorliggende bestemmingsplan verworven kunnen worden. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee aangetoond. Het bestemmingsplan is tot stand gekomen op basis van een goede belangafweging, zoals opgenomen in de toelichting van het plan.

Ondeugdelijke motivering

24. Het Ontwerpbestemmingsplan is ondeugdelijk gemotiveerd. Het financiële aspect van het Ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende om het plan vast te stellen. Met de grondeigenaren is nog geen overeenkomst gesloten daarnaast is onvoldoende duidelijk of voor het volledig te ontwikkelen plan het verhaal van de kosten anderszins verzekerd is. Ten aanzien van het overgangsrecht is onvoldoende duidelijk waarom de gemeente voor deze mogelijkheden en beperkingen kiest – een motivering daartoe ontbreekt.

Dit is een herhaling van standpunten waarop reeds een antwoord is gegeven.

Verzoek

26. Met het verzoek ondergetekende van het verdere verloop van de procedure op de hoogte te houden.

De procedure van het bestemmingsplan gaat gepaard met verplichte publicatie in de lokale krant De Noordoostpolder en op de landelijke digitale service https://www.officielebekendmakingen.nl/ waar ook de mogelijkheid bestaat voor een notificatieservice voor publicaties over ontwikkelingen in de omgeving.

Daarnaast worden indieners van de zienswijzen op de hoogte gehouden van de volgende stappen, zoals behandeling van het bestemmingsplan in de raadscommissie woonomgeving.

8.7 Zienswijze G6

Geachte leden van de gemeenteraad,

Allereerst:
Gegeven de hoeveelheid ontwikkelingen aan en rondom de Voorsterweg en een veelvoud aan onderzoeksverslagen, stukken, studies, presentaties, voorgenomen besluiten, visies, plannen etc., is het voor ons, als gemiddelde bewoners, bijna ondoenlijk om alle informatie grondig te bestuderen, begrijpen, duiden en overzien. We worden behoorlijk 'ingekapseld' als het gaat om ontwikkelingen de komende jaren en daarmee de toekomst aan en rondom de Voorsterweg:
1.- ten westen groeit Netl door en vraagt diverse ruimere (evenements)vergunningen aan;
2.- ten zuiden komt er een Fletcherhotel en heeft Natuurmonumenten groeiplannen met allerlei onrust die daarbij hoort;
3.- ten oosten komt het MiTC (RDW, politieacademie, digicity, campus) met vele nieuwe vergunningaanvragen en
4.- in de lucht komt een aanvliegroute van vliegveld Lelystad precies over dit gebied.

We hopen dat u begrip heeft voor het feit dat deze complexiteit aan veranderingen, voor ons als bewoners in dit natuurvriendelijke en rustige gebied, onrust met zich meebrengt. Juist de door ons zo gekoesterde rust (b)lijkt een aantrekkingskracht te hebben, waardoor al deze ontwikkelingen hier naartoe bewegen. We gaan ervan uit dat u zorgdraagt dat al deze ontwikkelingen het mooie, natuurrijke en unieke gebied niet 'uitmelkt' en 'kapot' ontwikkelt. Kortom: deze complexiteit maakt dat deze zienswijze ziet op de 2 voor ons meest belangrijke punten. Daarnaast is een aantal thema's benoemd waarvan we de impact op dit moment nog onvoldoende in kunnen schatten.

Enkele vragen vooraf:

i. **Als er wordt geschreven en gesproken over MiTC, over welke bedrijven gaat het dan precies?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.1 en 7.2.

ii. **Zijn de diverse onderzoeken en metingen en daaruit verkregen resultaten gedaan voor alle gevestigde en te vestigen bedrijven? Was er ten tijde van de metingen en onderzoeken ook al bekend dat bv. de politieacademie zich ook op het terrein zou vestigen? Zijn deze cijfers meegenomen in de (gepubliceerde) berekeningen? Kortom zijn de cijfers compleet? Zijn ze cumulatief? Zijn de cijfers mogelijk een onderdeel van een groter geheel? Met andere woorden: is de impact van alle ontwikkelingen samen voldoende goed in beeld?**

In het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken is gekeken naar de totale invulling van het MITC, in een volledig uitgevoerd toekomstscenario. In het akoestisch onderzoek zijn alle onderdelen meegerekend, waarbij ervanuit is gegaan dat deze allemaal gelijktijdig, volledig in bedrijf zijn. Ook is de geluidsituatie afzonderlijk, vanwege vergunbaarheid, in beeld gebracht. De vragen kunnen daarmee bevestigend worden beantwoord.

Reden van indienen zienswijze per thema:
Als bewoners van de Voorsterweg voelen we ons begaan en zijn we betrokken bij de ontwikkelingen in en rondom onze naaste leefomgeving. We leven hier al jarenlang in een rustige en natuurvriendelijke omgeving en hebben daar bewust voor gekozen. Daar komt verandering in en natuurlijk zijn we nieuwsgierig, geïnteresseerd èn vooralsnog terughoudend naar wat dat voor onze leefwereld gaat betekenen, zolang niet alles ons duidelijk is.

1) **Verkeer**
   a. In een onderzoekverslag van de verkeersstudie van Bonotraffics lezen we dat de Voorsterweg niet meegenomen is in het onderzoek naar de toename van verkeer. Deze informatie over toename van verkeer is voor ons als bewoners van de Voorsterweg uiteraard zéér van belang. We begrijpen dit in zijn geheel niet. Tenzij er voorgenomen plannen zijn om de Voorsterweg af te sluiten, is het onbegrijpelijk dat de toename van de verkeersintensiteit niet is berekend. Wat is de reden hiervan? En graag zouden we hiervan ook berekeningen zien.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

   b. In dezelfde verkeersstudie van Bonotraffics is te lezen dat de in- en uitrit aan de Voorsterweg (optie D) de voorkeur geniet boven de uitrit aan de Repelweg (optie C). De informatie die in verschillende documenten te lezen is, is verwarrend.
   In andere stukken lezen we namelijk dat de in – en uitrit van MiTC aan de Repelweg zal komen. Mondeling wordt in presentaties door gemeente en MiTC verteld dat de in- en uitrit aan de Repelweg zal komen. Wat is waar?
   Welke bedrijven vallen in dit geval onder MiTC? Waar komt de in- en uitrit van NLR en DNW? Waar komt de in – en uitrit van aan- en afvoer van materialen en producten? Als de in- en uitrit aan de Repelweg gaat komen, wat gebeurt er dan met de in- en uitrit aan de Voorsterweg?
   Wat ons betreft worden alle verkeersdeelnemers naar en van MiTC (RDW, politie, digicity, campus) NLR, DNW en partners verplicht gebruik te maken van een nieuwe in- en uitrit aan de Repelweg, ook aan- en afvoer door bestel- en vrachtwagens.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

c. **We maken bezwaar tegen een in- en uitgang van het MiTC (RDW, politie, digicity, campus) /NLR/DNW aan de Voorsterweg. Deze erftoegangsweg is niet ingericht op/voor veel/meer (snel)verkeer. De weg bestaat voor 80 % uit klinkers en is slecht onderhouden, zowel de weg als de bermen.**
De huidige maximumsnelheid op de Voorsterweg is 80 km/uur, gelijk aan de maximale snelheid op provinciale wegen met dubbele rijbanen en afzonderlijke fietspaden. Onbegrijpelijk dat op deze enkelbaans klinkerweg met daarnaast diepe gaten in de berm, motorvoertuigen (80 km/uur) en fietsers/wandelaars (respectievelijk 15/5 km/uur) elkaar moeten passeren. De weg loopt daarnaast grotendeels door bos- en natuurgebied met regelmatig overstekend wild. Er lopen georganiseerde fietsroutes en wandelroutes van Natuurmonumenten en TOP-

locaties over de Voorsterweg en/of kruisen deze weg. Vrachtwagens zijn nog eens een extra gevaarzetting.
Het is hierom geheel af te raden op de Voorsterweg meer verkeer toe te laten!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

d. **Een van de vragen uit de mail van Annelies Bos aan de klankbordgroep (mei 2022): "Ook al komt de in- en uitrit daadwerkelijk op de Repelweg te liggen, hoe wordt dan sluipverkeer over de Voorsterweg voorkomen? Een voorbeeld: Als ik, als 'een van de 850 geparkeerden' het MiTC terrein verlaat en de Repelweg nader en zie dat er links een 'file' staat i.v.m. een open brug richting Vollenhove, stuur ik uiteraard naar rechts om zodoende via de Voorsterweg in Marknesse te komen. Logische reactie van een bestuurder toch? Hoe gaat dit sluipverkeer over de Voorsterweg worden geweerd?"**
ANTWOORD van de heer Norman v.d. Ende, gemeente NOP:
"Door d.m.v. bewegwijzering, routebeschrijvingen en medewerkers en bezoekers te attenderen op de gewenste rijroute. Daarnaast door maatregelen die besproken worden met mijn collega Dennis Weda. Die maatregelen vinden plaats vanwege meerdere ontwikkelingen in het gebied en doorlopen daarom qua besluitvorming en uitvoering een zelfstandig traject."
Reactie op antwoord van de heer v.d. Ende: bewegwijzering, routebeschrijving en medewerkers en bezoekers attenderen op de gewenste rijroute voldoet onvoldoende. Deze oplossing is te vrijblijvend en onzeker. We vragen om meer en duidelijkere (dwang)maatregelen te nemen, waardoor genoemde gebruikers gedwongen worden een andere route te nemen en derhalve géén gebruik van de Voorsterweg kunnen maken.
Dit geldt daarbij ook voor verkeer dat vanuit Kraggenburg richting Vollenhove rijdt en een file ziet staan op de Repelweg. Ook dit verkeer zal de Voorsterweg als sluiproute kunnen gaan gebruiken.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

De Voorsterweg is een openbare weg, waarvan de maximum capaciteit niet overschreden wordt. Het opleggen van dwangmaatregelen is daarom niet aan de orde.

e. **Wordt de parkeerplaats van 850 plaatsen en/of worden de gebouwen op het MiTC terrein voor andere doeleinden gebruikt? Doeleinden(nationaal/internationaal) waar veel gasten kunnen worden ontvangen? Zijn hier afspraken over gemaakt voor het heden en de toekomst?**

In het bestemmingsplan is opgenomen dat moet worden voldaan aan de Nota parkeernormen van de gemeente. Bij vergunningverlening wordt hieraan getoetst. In het bestemmingsplan is aannemelijk gemaakt dat aan de Nota kan worden voldaan. Hiervoor is namelijk voldoende ruimte binnen het plan.

f. **Met betrekking tot de testen voor autoverkeer en luchtverkeer. Hoe wordt een stedelijke omgeving nagebootst? Wat kunnen we ons daarbij voorstellen? Gaat dit om de weginrichting, weggedrag, geluid, licht of anderszins?**

Een Digicity is een omgeving bedoeld voor het testen van bijvoorbeeld zelfrijdende en/of reagerende auto's en/of drones. Diverse verkeerssituaties kunnen worden nagebootst door het plaatsen van 'dummy bebouwing', verkeerslichten, wegen, fictieve wegwerkzaamheden, etc.. De bebouwing is in het bestemmingsplan gebonden aan de regels voor bouwen, zoals opgenomen in de bouwregels van artikel 3.2.

g. **Wat wordt het testvlak in ruimte en tijd voor drones? Hoe groot zijn/worden deze drones? Toekomstgericht gedacht: welke vergunning ligt hieronder?**

Voor het gebruik van drones is specifieke regelgeving, al dan niet gereguleerd in vergunningen. Het bestemmingsplan heeft hier geen rechtstreekse invloed op.

2) **Geluid**

a. **In de tekening van de baan van het RDW staan 2 grijze cirkels (open en dichte) getekend in de kombocht. Hier worden volgens onze informatie ondermeer bandentesten en andere testen uitgevoerd. Dit lijkt ons meer geluidsoverlast geven. Wat maakt dat deze testen en testcirkels niet dicht bij de panden van NLR/DNW, digicity en campus worden gelegd om overlast elders te voorkomen? Daar waar al voorspelbaar meer geluid geproduceerd gaat worden?**

RDW krijgt een afzonderlijke inrichting. Dit is nodig vanwege privacy en beveiliging. Dit kan niet zonder meer bij de gebouwen van NLR/DNW worden uitgevoerd. De geluidsproductie van deze testbanen is overigens meegenomen in de onderzoeken en blijft binnen de gestelde normen.

b. **In een stiltebos/stiltegebied mag 35 dB geluid worden geproduceerd door omliggende gebruikers. De industrie van MiTC zal 50 dB gaan produceren. Er is geen regeling getroffen/actie ondernomen, waaruit blijkt dat de geluidproductie van 35dB overtroffen mag en kan worden, zodat dit minder belastend is voor het aansluitende stiltegebied.**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

In het bestemmingsplan is toegelicht hoe wordt omgegaan met het stille gebied. Volledigheidshalve wordt hierbij benadrukt dat er geen sprake is van een stiltegebied (zoals bedoeld in de Wet milieubeheer), maar om een 'stil gebied', wat geen wettelijke status heeft.

c. **Wat is de reden dat er geen geluidswal komt? Uit eerdere berekeningen bleek een geluidswal nodig omdat voornoemde grenswaarde geluid overschreden werd. Zomaar ineens wordt deze geluidswal geschrapt uit het plan, omdat er geen ruimte voor is. De grenswaarde geluid wordt wel overschreden, stiltegebied 35dB en industrie produceert 50 dB. Wat zal hiervoor worden gecreëerd om deze overproductie aan geluid weg te nemen?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

d. **Is de berekening van de geluidsproductie van bedrijven afzonderlijk of is dit een cumulatieve berekening (zie hierboven bij ii)?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

e. **Waar is een meetpunt van geluidsproductie precies? Dus als er 50dB geluid wordt geproduceerd, waar wordt dit dan precies gemeten? Is dit op het terrein van MiTC (en zo ja, waar exact?) of bv, ter hoogte van de gevel van een woning in de buurt?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

f. **Onder welke omstandigheden is dit gemeten? In de winter met weinig blad aan de bomen of in de zomer? Op welk tijdstip van de dag is dit gemeten? Onder welke weersomstandigheden en windrichting?Voor welke uren geldt de toegestane geluidsproductie in het heden en in de toekomst? Mag er in de nachtelijke uren eenzelfde aantal dB worden geproduceerd?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

g. **Worden er avond/nachtproeven gereden/uitgevoerd? Worden er avond/nachtlessen gegeven? Kortom: is er nu of in de toekomst activiteit te verwachten in de avond en nachtelijke uren? En zo ja, hoe vaak of is er een maximum gesteld?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

h. **Volgens de folder van RDW mag/kan er op persoonlijke titel/recreatief gebruik gemaakt worden van de testbaan. Ook in avond en nachtelijk uren. Dit klinkt als belastend voor de omwonenden, natuur en mens. Graag nadere toelichting wat dit precies inhoudt. Hoeveel geluid mag worden geproduceerd en tussen welke tijdstippen? Wordt dit gebruik bij gecontroleerd? Onder welke voorwaarden wordt er verhuurd? Wat kan er in de toekomst worden verwacht?**

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

i. Is er weekendopenstelling en onder welke voorwaarden? Wat staat de vergunning hierover wel/niet toe en wat zijn de plannen voor de toekomst? Hoe is dit voor de toekomst geregeld en vastgelegd?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Nog een aantal voor ons relevante thema's:

3) **Lichtintensiteit**

Hoe wordt er omgegaan met gebruik van licht? Van bv. terreinverlichting tot verlichting van de (test)voertuigen tot optische en geluidssignalen van (politie)voertuigen? Straalt terreinverlichting naar beneden en gaat er in de nachtelijke uren verlichting uit? Hoeveel verlichting blijft aan staan? Wat zal de restintensiteit aan licht worden in het donker?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

4) **Elektriciteit en (drink)water**

a. Waar wordt de energie die de zonneweide oplevert en die MiTC van de zonneweide afneemt, opgeslagen? Kan het elektriciteitsnet dit aan? Worden er mogelijk accu's geplaatst? Het zou onverstandig zijn dat de zonneweide het net (over)belast, waarna het net wordt afgesloten voor energielevering elders. Dat zou kunnen inhouden dat omwonenden geen zonne-energie meer kunnen terugleveren met alle gevolgen van dien.

Het bestemmingsplan gaat niet over aansluitingen op of capaciteit van het elektriciteitsnet.

b. In deze tijden van schaarste aan elektriciteit (zeker in de Noordoostpolder) en (drink)water maken we ons zorgen over het feit of er voldoende is en blijft voor ons als omwonenden. Liander kan nu al niet voldoende capaciteit aan stroom leveren in de Noordoostpolder. En ook werd in het droge jaar van enkele jaren geleden door Vitens de 'grote' kraan voor dit gebied meer dichtgedraaid waardoor er minder waterdruk was.
Hoe zit het met de prioritering? Heeft u gedacht aan de grootse, nieuwe & sterke bedrijvigheid rondom de Voorsterweg en het effect daarvan voor elektriciteit/energiegebruik voor bewoners van de NOP? Raakt het (drink)water eerder 'op' door de komst van genoemde bedrijvigheid (Netl, campus, politieacademie, digicity, hotel Fletcher, NM, MiTC) met alle gebruik die daarbij hoort? We vertrouwen erop en stellen u verantwoordelijk dit dusdanig en vroegtijdig in te regelen met partners dat omwonenden in de toekomst hier geen nadelige hinder van ondervinden. Dat u dus zorgt dat dit preventief correct, eerlijk en voldoende ingeregeld is met betreffende bedrijven.

Het bestemmingsplan gaat niet over aansluitingen op of capaciteit van het drinkwaternetwerk. Er wordt geen bedrijvigheid toegestaan die uitzonderlijk grote impact hebben op de bestaande netwerken. Afgezet tegen de huidige mogelijkheden die de beheersverordening ter plaatse biedt, is er geen sprake van een veranderende situatie.

5) Klachten

Hoe wordt er omgegaan met klachten die ontstaan tijdens de bouw en in de periode daarna? Is er in beginsel een 24/7 meldpunt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8.8 Zienswijze G7

Geacht College,

Wij merken op dat wij ons zorgen maken over de wijze van communiceren met ons in het voortraject van de ontwikkelingen. Zo zijn wij ondanks herhaaldelijke verzoeken niet opgenomen in de Klankbordgroep, sterker wij hebben nooit een reactie op ons verzoek mogen ontvangen.
Pas recent is onze luchtruimcommissaris Henk Leegwater wel per e-mail uitgenodigd voor bezoeken aan het RDW testcentrum in Lelystad en de inloopavond op 12 mei in Kraggenburg.
Vandaar dat wij het nuttig vinden om nu schriftelijk onze zienswijze in te dienen.

Om te beginnen staan wij positief ten opzichte van de innovatieve plannen om te komen tot een MITC. Wij zien dit als toegevoegde waarde voor de Noordoostpolder en Nederland in het algemeen.

Waar wij ons zorgen over maken is de continuïteit van onze zweefvliegactiviteiten op ons vliegveld De Voorst waar wij al ruim zestig jaar actief zijn. Immers in de motivering om het RDW testcentrum van Lelystad te verplaatsen naar de Noordoostpolder wordt herhaaldelijk aangegeven dat een testcentrum en een vliegveld in elkaars buurt geen gelukkige combinatie is vanwege onder andere geluidsmetingen.
In die motivering wordt echter niet gesproken dat het MITC grenst aan ons vliegveld De Voorst. Onze vliegactiviteiten zijn niet geluidloos, want bij het starten wordt ofwel een lier met een zware dieselmotor ingezet, dan wel starten vliegtuigen zelfstandig met gebruikmaking van een verbrandingsmotor die goed te horen is. Wij hebben dit aangegeven bij de RDW kwartiermakers. Deze hebben vervolgens onderzocht of de geluiden die we produceren bij onze vliegactiviteiten bezwaarlijk (voornamelijk van de lier en incidentele zelfstarts) zijn en er is vastgesteld dat dit niet het geval is. Ook is onderzocht of de nog te bouwen gebouwen (ruim) buiten de obstakelvrije zones blijven, zodat we hier geen problemen krijgen met onze operatie. Ook dit bleek het geval, zodat geen problemen te verwachten zijn.
Graag willen we dat de bevindingen van het onderzoek worden vastgelegd.
In de bijlage treft u de correspondentie waarin wij de ons mondeling gemelde bevindingen bevestigen.
Wij vragen om in de toekomst niet belemmerd te worden in onze activiteiten door het MITC.

Het is bekend dat er privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt tussen de zweefvliegclub en NLR. Dit zijn echter geen afspraken die van invloed zijn op het bestemmingsplan of die in het bestemmingsplan opgenomen zouden moeten worden, omdat het om onderlinge, privaatrechtelijke afspraken gaat. Gebruikers van gronden zijn er aan gehouden hun activiteiten binnen de geldende bestemmingen uit te voeren. Dit is op basis van de voorgenomen bestemmingen mogelijk en ruimtelijke aanvaardbaar. Benadrukt wordt dat voor wat betreft de mogelijkheden van het gebruik van het gebied als luchthaven in de huidige situatie er niets verandert door vaststelling van dit bestemmingsplan.

8.9 Zienswijze G8

Er staat heel wat te veranderen voor ons als bewoners van de eens zo rustige Voorsterweg. Onze leefomgeving wordt binnenkort vanuit alle kanten drukker. De oorzaken: een hotel, Netl en het MiTC. Dit resulteert in meer geluid, meer mensen, meer auto's over de weg, meer, meer, meer. Voor ons als leek is het niet bij te houden wat er precies gaat gebeuren en wat de impact hiervan op ons dagelijks leven zal zijn.

De consequenties van deze veranderingen zullen pas echt goed duidelijk worden nadat alles gereed is. Het zou eeuwig zonde zijn als een uniek stukje polder, nog de enige klinkerweg, met een prachtig bos, ten ondergaat aan de welvaart.

Tijdens de informatieavond van het MiTC waren aanwezig het RDW en het NLR, echter helaas niemand van de politie testbaan. Of valt dit buiten het MiTC?

Er zijn een aantal punten waar ik mij als bewoner grote zorgen over maak; verkeerstoename en dus veiligheid aan de Voorsterweg, geluidstoename en milieu.

Verkeerstoename;

1. Wat is het gevolg van de opening van het MiTC m.b.t. toename van het verkeer op de Voorsterweg? In het onderzoek van Bonotraffics is alleen gekeken naar de hoofdwegen als toegangsroute, maar ik ben van mening dat er ook gekeken moet worden naar de toename van verkeer over de Voorsterweg.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

2. Een eventuele toename van verkeer heeft niet alleen direct invloed op de verkeersveiligheid, ook het geluid van banden neemt toe. Een klinkerweg is prachtig mooi, maar heeft dit wel als nadeel.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

3. Het is mij onduidelijk wat nu de inrit gaat worden van het MiTC.
    a. Bonotraffics geeft advies dit aan de Voorsterweg te houden.
    b. Tijdens de informatieavond werd verteld dat deze gesitueerd wordt aan de Repelweg en alleen het zware transport over de Voorsterweg zal gaan?

   Beide gevallen zijn totaal onacceptabel, op zo'n smalle klinkerweg moet je verkeer weren en al helemaal het zware vrachtverkeer. Met name zomers zijn er veel fietsers op de weg en het aangrenzende natuurgebied is een onderkomen voor veel wild.
   Maak de inrit aan de Repelweg, al het verkeer moet daar uiteindelijk toch heen rijden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

4. Wat zijn de maatregelen die worden genomen om sluipverkeer te weren over de Voorsterweg? Door de opening van het MiTC, het hotel en het toenemende aantal bezoekers van Natuurmonumenten zal de verkeersdrukte op de Repelweg toenemen.

Er wordt m.i. te weinig tot niets gedaan om de Voorsterweg te ontlasten.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

Geluidstoename en lichtvervuiling;

1. Wat ik begreep is dat het MiTC 50 dB (industriegebied) mag gaan produceren. En dat terwijl het naast een natuurgebied ligt. Onbegrijpelijk! Is er onderzoek gedaan naar hoever dit geluid zal reizen/gaan?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5 en7.6.

2. Waarom wordt er geen actie ondernomen om in ieder geval zo weinig mogelijk geluidshinder te veroorzaken? Wat is de reden dat er geen geluidsscherm of wal komt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

3. Is er nagedacht over de gevolgen van wild dat opschrikt door toedoen van MiTC en aangereden wordt op de Voorsterweg?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

4. Hoeveel hinder zullen de Voorsterwegbewoners van het MiTC krijgen? Wat is de geluidstoename bij de voordeur?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

5. Hoe en waar wordt de 50 dB gemeten? Wat is de waarde als de wind vanuit het MiTC komt in de winterperiode en er dus geen blad aan de bomen hangt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

6. Wat mag het geluidsniveau gedurende de avond en nacht zijn?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

7. Wat kunnen we in het weekend verwachten? Ik zie nu dat er diverse bedrijven een baan huren bij het RDW om o.a. een slipcursus en/of rijvaardigheidsproeven te geven met name in het weekend, blijft dit zo?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4 en 7.7.

8. In de brochure van het RDW wordt aangegeven dat testen in de avond en nacht kan, want er is straatverlichting. Blijft dit zo? Wat zijn de openingsuren?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

9. Nu is alles donker in de nacht, hoeveel lichtvervuiling komt er? Wat voor impact heeft dit op ons en het natuurgebied?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Wanneer krijgen wij onze rust en de natuur naast het MiTC de kans om tot rust te komen?

Er wordt mijn ziens totaal niets gedaan om het geluid te reduceren, er wordt geen rekening gehouden met de natuur en de omwonenden. Dit is totaal onacceptabel.

We ontvangen graag uw spoedige reactie op onze zienswijze.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.9.

8.10 Zienswijze G9

Geachte leden van de gemeenteraad NOP en Gedeputeerde Staten Flevoland,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op het 'Ontwerpbestemmingsplan landelijk gebied, Repelweg te Marknesse (MITC)' en de 'Voorgenomen herbegrenzing NNN i.v.m. het MITC te Marknesse'. Gezien de onderlinge samenhang van deze besluiten sturen wij een gecombineerde zienswijze.

Wij zijn niet tegen de ontwikkeling van het MITC terrein op deze locatie grenzend aan onze natuurterreinen, maar zien tekortkomingen in de voorliggende plannen. We verzoeken u dringend dit aan te passen in de definitieve besluitvorming.

Geef natuur en landschap een plus

Deze ontwikkeling biedt ook kansen om meerwaarde te creëren voor natuur en landschap. Helaas worden deze kansen niet benut en zien we een aantasting van de natuur. Dit terwijl zowel provincie als gemeente ambities hebben voor meer groen en daar ook goede kansen voor zijn. De provincie heeft dit opgenomen in haar landschapsvisie, het programma Flevoland Natuurinclusief én in het actieplan Biodiversiteit. Hierin staat onder meer dat dorpen en steden (inclusief bedrijventerreinen) bijdragen aan behoud van soorten en versterken van de biodiversiteit. Een citaat uit het actieplan Biodiversiteit (april 2021)' *De natuurinclusieve stad betekent dat we bij al ons handelen kansen voor natuur benutten: 'van schets tot schoffel'*. Ook de gemeente Noordoostpolder heeft ambitie voor meer groene natuur, dit is onder meer opgenomen in het nieuwe coalitieakkoord.

Er wordt echter gekozen voor een minimale invulling van de herbegrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en kap en herplant van de bestaande bossingel. Deze verplichte compensatie is tevens de landschappelijke inpassing van het terrein. De nieuw aan te planten bosstrook is smal en wordt beïnvloed door geluid en verstoring vanaf het terrein. De natuurwaarde van de bestaande oudere bossingel gaat verloren. Hierdoor is er geen plus op de huidige natuurwaarde, maar wordt het verlies aan natuur slechts voor een deel gecompenseerd. Dit terwijl er wel goede mogelijkheden worden beschreven in de Landschapsvisie (Vista). We vragen u meer ruimte te maken voor natuur en landschap binnen de plangrenzen. Herbegrenzen van het NNN is alleen mogelijk, als dit meerwaarde oplevert voor de natuur. Deze meerwaarde zien wij onvoldoende.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

Vergroot biodiversiteit door beheer

Ook ligt er een grote kans om de biodiversiteit te verbeteren via het beheer. Voor bosbeheer zijn hiervoor richtlijnen opgenomen. Daarnaast zijn er echter grote kansen voor het graslandbeheer. Door maaien en afvoeren (in plaats van maaien en klepelen) kan hier een natuurlijk grasland ontstaan. Overigens zijn daarvoor ook goede kansen op het NLR terrein. We pleiten ervoor om zowel voor het natuurlijk beheer van het bos en het grasland, bindende afspraken vast te leggen. Graag denken we hierover mee vanuit onze expertise als natuurbeheer.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

Voorkom toename geluid naar omgeving
Binnen het concept bestemmingsplan is opgenomen dat de geluidbelasting op de grenzen van het plangebied de 50 dB niet mogen overschrijden. In de omliggende NNN gebieden zal dit tot verstoring leiden.
In de MER wordt beschreven dat 'de RDW in het stiltegebied niet kan voldoen aan de richtwaarde van 35 dB(A) overeenkomstig de nota Geluid van de gemeente Noordoostpolder'. En 'vergelijkbare resultaten zijn in bijlage 9 gerapporteerd voor de bedrijfsactiviteiten op de andere twee delen van het plangebied'. Ook voor de natuur neemt de geluidsbelasting richting het bestaande aangrenzende bosgebied toe (zie figuur 7.7 MER). Dit is voor de bosfauna, met name vogels, een verstoring. Uit de uitgebreide natuurtoets van BügelHajema (oa. figuur 12) is op te maken dat voor diverse broedvogels de drempelwaarden voor geluidsverstoring binnen NNN overschreden zullen worden. Het is voor de natuur van groot belang dat de huidige geluidsbelasting niet toeneemt, daarvoor dienen nadere maatregelen te worden opgenomen in het plan die een aantoonbaar positief effect zullen hebben op de geluidsoverlast in het aangrenzende NNN gebied. Uiteraard profiteren ook de bewoners en recreanten hiervan.

Mogelijke oplossingen zijn al benoemd in het landschapsrapport, zoals een geluidswal, verdiept aanleggen van de kombaan, materiaalgebruik, zo min mogelijk toepassen van verharding en/of gladde oppervlakken, of een andere schikking van functies op het terrein (testbaan verder van bewoning en bos). In het huidige plan is de bosstrook de belangrijkste vorm van geluidswering. Deze zal in de winter (zonder bladeren) weinig geluid tegenhouden, waardoor dieren en met name ook de bewoners, meer verstoring ervaren. We verzoeken u om extra maatregelen vast te leggen in het bestemmingsplan, zodat de door de gemeente vastgestelde geluidsbelasting voor stille gebieden (35dB) niet wordt overschreden en de drempelwaarden voor geluidsverstoring binnen NNN niet overschreden worden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5 en 7.6.

Voorstertocht
In het landschappelijk inrichtingsplan (oa. afbeelding 27 en pag. 54) is opgenomen dat de Voorstertocht doorgetrokken zal worden. Graag wijzen wij u erop dat de hier ingetekende verbinding alleen mogelijk is wanneer die over een perceel loopt dat in beheer is van Natuurmonumenten. Dit perceel bestaat uit bos en het heeft niet onze voorkeur dit bos te kappen om deze verbinding te realiseren. Wij verzoeken u een alternatief te vinden waarbij het bos behouden kan blijven.

Van het doortrekken van de tocht is geen sprake meer. Dit is aangepast in de landschappelijke inpassing en de bestemming Water is daar komen te vervallen.

Tot slot
We verzoeken u bovenstaande opmerkingen te verwerken in het bestemmingsplan. Tevens verzoeken wij de NNN pas te herbegrenzen, als er duidelijke meerwaarde voor de natuur is. We zijn uiteraard van harte bereid tot een nadere toelichting.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

8.11 Zienswijze G10

Geachte leden van de gemeenteraad NOP en Gedeputeerde Staten Flevoland

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op het 'Ontwerpbestemmingsplan landelijk gebied Repelweg te Marknesse (MITC)' alsmede de 'Voorgenomen her-begrenzing NNN i.v.m. het MITC te Marknesse'. Zie hieronder een uiteenzetting van onze zienswijze.

Allereerst wellicht goed even een inleiding te geven m.b.t. de achtergrond van deze zienswijze:

Gegeven de hoeveelheid ontwikkelingen aan en rondom de Voorsterweg en een veelvoud aan onderzoeksverslagen, stukken, studies, presentaties, voorgenomen besluiten, visies, plannen etc., is het voor ons, als gemiddelde bewoners, bijna ondoenlijk om alle informatie grondig te bestuderen, begrijpen, duiden en overzien. We worden behoorlijk 'ingekapseld' als het gaat om ontwikkelingen de komende jaren en daarmee de toekomst aan en rondom de Voorsterweg:
1.- ten westen groeit Netl door en vraagt diverse ruimere (evenements)vergunningen aan;
2.- ten zuiden komt er een Fletcherhotel en heeft Natuurmonumenten groeiplannen met allerlei onrust die daarbij hoort;
3.- ten oosten komt het MiTC (RDW, politieacademie, digicity, campus) met vele nieuwe vergunningaanvragen en
4.- in de lucht komt een aanvliegroute van vliegveld Lelystad precies over dit gebied.

We hopen dat u begrip heeft voor het feit dat deze complexiteit aan veranderingen, voor ons als bewoners in dit natuurvriendelijke en rustige gebied, onrust met zich meebrengt. Juist de door ons zo gekoesterde rust (b)lijkt een aantrekkingskracht te hebben, waardoor al deze ontwikkelingen hier naartoe bewegen. We gaan ervan uit dat u zorgdraagt dat al deze ontwikkelingen het mooie, natuurrijke en unieke gebied niet 'uitmelkt' en 'kapot' ontwikkelt. Kortom: deze complexiteit maakt dat deze zienswijze ziet op de 3 voor ons meest belangrijke punten. Daarnaast is een aantal thema's benoemd waarvan we de impact op dit moment nog onvoldoende in kunnen schatten.

Enkele vragen vooraf:

i. Er wordt in diverse bijeenkomsten gesproken over een gebiedsvisie, waar ook het MITC een belangrijk onderdeel van is en elke keer worden er net even wat andere partijen uitgenodigd m.b.t. de ontwikkelingen van de verschillende initiatieven. Is hier een reden voor? En waarom worden de ontwikkelingen niet overkoepelend bekeken en dus ook besproken met alle betrokkenen en belanghebbenden bij elkaar? Voor de provincie en de gemeente zijn de ontwikkelingen zoals hierboven beschreven wellicht onafhankelijk voor elkaar en er wordt in de bijeenkomsten veel gewezen naar elkaar voor wat betreft ontwikkelingen, maar voor ons als buren van de Voorsterweg komt alles samen. Is er bewust voor gekozen het niet integraal te bekijken vanuit de ogen van de bewoners en andere belanghebbenden in het gebied?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.8.

ii. Als er wordt geschreven en gesproken over MiTC, over welke bedrijven gaat het dan precies? Wat is de scope? Dit kan ik niet terug vinden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.1 en7.2.

iii. Zijn de diverse onderzoeken en metingen en daaruit verkregen resultaten gedaan voor alle gevestigde en te vestigen bedrijven? Was er ten tijde van de metingen en onderzoeken ook al bekend dat bv. de politieacademie zich ook op het terrein zou vestigen? Zijn deze cijfers meegenomen in de (gepubliceerde) berekeningen? Kortom zijn de cijfers compleet? Zijn ze cumulatief? Zijn de cijfers mogelijk een onderdeel van een groter geheel? Met andere woorden: is de impact van alle ontwikkelingen samen voldoende goed in beeld?

In het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken is vooral gekeken naar de totale invulling van het MITC, in een volledig uitgevoerd toekomstscenario. In het akoestisch onderzoek zijn alle onderdelen meegerekend, waarbij ervanuit is gegaan dat deze allemaal gelijktijdig, volledig in bedrijf zijn. Ook is de geluidsituatie afzonderlijk, vanwege vergunbaarheid, in beeld gebracht. De vragen kunnen daarmee bevestigend worden beantwoord.

Reden van indienen zienswijze per thema:
Als bewoners van de Voorsterweg voelen we ons begaan en zijn we betrokken bij de ontwikkelingen in en rondom onze naaste leefomgeving. We leven hier al jarenlang in een rustige en natuurvriendelijke omgeving en hebben daar bewust voor gekozen. Daar komt verandering in en natuurlijk zijn we nieuwsgierig, geïnteresseerd en vooralsnog terughoudend naar wat dat voor onze leefwereld gaat betekenen, zolang niet alles ons duidelijk is. Voor ons is het cruciaal dat de Voorsterweg een veilige weg wordt. Een weg waar onze kinderen veilig over naar school kunnen, maar ook waar het sterk ontmoedigd wordt om deze weg te nemen voor bestemmingsverkeer voor NLR, RDW, etc. al dan niet via een sluiproute.

1) **Verkeer**
   a. In een onderzoekverslag van de verkeersstudie van Bonotraffics lezen we dat de Voorsterweg niet meegenomen is in het onderzoek naar de toename van verkeer. Deze informatie over toename van verkeer is voor ons als bewoners van de Voorsterweg uiteraard zéér van belang. We begrijpen dit in zijn geheel niet. Tenzij er voorgenomen plannen zijn om de Voorsterweg af te sluiten, is het onbegrijpelijk dat de toename van de verkeersintensiteit niet is berekend. Wat is de reden hiervan? En graag zouden we hiervan ook berekeningen zien.

Dit is nader onderzocht en aangevuld. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

b. In dezelfde verkeersstudie van Bonotraffics is te lezen dat de in- en uitrit aan de Voorsterweg (optie D) de voorkeur geniet boven de uitrit aan de Repelweg (optie C). De informatie die in verschillende documenten te lezen is, is verwarrend.

In andere stukken lezen we namelijk dat de in – en uitrit van MiTC aan de Repelweg zal komen. Mondeling wordt in presentaties door gemeente en MiTC verteld dat de in- en uitrit aan de Repelweg zal komen. Wat is waar?
Welke bedrijven vallen in dit geval onder MiTC? Waar komt de in- en uitrit van NLR en DNW? Waar komt de in – en uitrit van aan- en afvoer van materialen en producten? Als de in- en uitrit aan de Repelweg gaat komen, wat gebeurt er dan met de in- en uitrit aan de Voorsterweg?
Wat ons betreft worden alle verkeersdeelnemers naar en van MiTC (RDW, politie, digicity, campus) NLR, DNW en partners verplicht gebruik te maken van een nieuwe in- en uitrit aan de Repelweg, ook aan- en afvoer door bestel- en vrachtwagens.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

c. We maken bezwaar tegen een in- en uitgang van het MiTC (RDW, politie, digicity, campus) /NLR/DNW aan de Voorsterweg. Deze erftoegangsweg is niet ingericht op/voor veel/meer (snel)verkeer. De weg bestaat voor 80 % uit klinkers en is slecht onderhouden, zowel de weg als de bermen.
De huidige maximumsnelheid op de Voorsterweg is 80 km/uur, gelijk aan de maximale snelheid op provinciale wegen met dubbele rijbanen en afzonderlijke fietspaden. Onbegrijpelijk dat op deze enkelbaans klinkerweg met daarnaast diepe gaten in de berm, motorvoertuigen (80 km/uur) en fietsers/wandelaars (respectievelijk 15/5 km/uur) elkaar moeten passeren. De weg loopt daarnaast grotendeels door bos- en natuurgebied met regelmatig overstekend wild. Er lopen georganiseerde fietsroutes en wandelroutes van Natuurmonumenten en TOP-locaties over de Voorsterweg en/of kruisen deze weg. Vrachtwagens zijn nog eens een extra gevaarzetting.
Het is hierom geheel af te raden op de Voorsterweg meer verkeer toe te laten!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

d. Een van de vragen uit de mail van Annelies Bos aan de klankbordgroep (mei 2022):
"Ook al komt de in- en uitrit daadwerkelijk op de Repelweg te liggen, hoe wordt dan sluipverkeer over de Voorsterweg voorkomen? Een voorbeeld: Als ik, als 'een van de 850 geparkeerden' het MiTC terrein verlaat en de Repelweg nader en zie dat er links een 'file' staat i.v.m. een open brug richting Vollenhove, stuur ik uiteraard naar rechts om zodoende via de Voorsterweg in Marknesse te komen. Logische reactie van een bestuurder toch? Hoe gaat dit sluipverkeer over de Voorsterweg worden geweerd?"
ANTWOORD van de heer Norman v.d. Ende, gemeente NOP:
"Door d.m.v. bewegwijzering, routebeschrijvingen en medewerkers en bezoekers te attenderen op de gewenste rijroute. Daarnaast door maatregelen die besproken worden met mijn collega Dennis Weda. Die maatregelen vinden plaats vanwege meerdere ontwikkelingen in het gebied en doorlopen daarom qua besluitvorming en uitvoering een zelfstandig traject."
Reactie op antwoord van de heer v.d. Ende: bewegwijzering, routebeschrijving en medewerkers en bezoekers attenderen op de gewenste rijroute voldoet onvoldoende. Deze oplossing is te vrijblijvend en onzeker. We vragen om meer en duidelijkere (dwang)maatregelen te nemen, waardoor genoemde gebruikers gedwongen worden een andere route te nemen en derhalve géén gebruik van de Voorsterweg kunnen maken.
Dit geldt daarbij ook voor verkeer dat vanuit Kraggenburg richting Vollenhove rijdt en een file ziet staan op de Repelweg. Ook dit verkeer zal de Voorsterweg als sluiproute kunnen gaan gebruiken.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

De Voorsterweg is een openbare weg, waarvan de maximum capaciteit niet overschreden wordt. Het opleggen van dwangmaatregelen is daarom niet aan de orde.

e. Wordt de parkeerplaats van 850 plaatsen en/of worden de gebouwen op het MiTC terrein voor andere doeleinden gebruikt? Doeleinden(nationaal/internationaal) waar veel gasten kunnen worden ontvangen? Zijn hier afspraken over gemaakt voor het heden en de toekomst? Hoe zit het met de verlichting op het terrein? Gaat dit in de avonden uit?

In het bestemmingsplan is opgenomen dat moet worden voldaan de Nota parkeernormen van de gemeente. Bij vergunningverlening wordt hieraan getoetst. In het bestemmingsplan is aannemelijk gemaakt dat aan de Nota kan worden voldaan.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7 bij 'licht'.

f. Met betrekking tot de testen voor autoverkeer en luchtverkeer. Hoe wordt een stedelijke omgeving nagebootst? Wat kunnen we ons daarbij voorstellen? Gaat dit om de weginrichting, weggedrag, geluid, licht of anderszins?

Een Digicity is een omgeving bedoeld voor het testen van bijvoorbeeld zelfrijdende en/of reagerende auto's en/of drones. Diverse verkeerssituaties kunnen worden nagebootst

door het plaatsen van 'dummy bebouwing', verkeerslichten, wegen, fictieve wegwerkzaamheden, etc.. De bebouwing is in het bestemmingsplan gebonden aan de regels voor bouwen, zoals opgenomen in de bouwregels van artikel 3.2

g. Wat wordt het testvlak in ruimte en tijd voor drones? Hoe groot zijn/worden deze drones? Toekomstgericht gedacht: welke vergunning ligt hieronder?

Voor het gebruik van drones is specifieke regelgeving, al dan niet gereguleerd in vergunningen. Het bestemmingsplan heeft hier geen rechtstreekse invloed op.

2) **Geluid**

a. In de tekening van de baan van het RDW staan 2 grijze cirkels (open en dichte) getekend in de kombocht. Hier worden volgens onze informatie ondermeer bandentesten en andere testen uitgevoerd. Dit lijkt ons meer geluidsoverlast geven. Wat maakt dat deze testen en testcirkels niet dicht bij de panden van NLR/DNW, digicity en campus worden gelegd om overlast elders te voorkomen? Daar waar al voorspelbaar meer geluid geproduceerd gaat worden? De "rode cirkels" van geluidsuitstoot, kunnen deze niet "terug" naar het RDW-terrein in plaats van dat ze uitstralen naar de natuur?

RDW krijgt een afzonderlijke inrichting. Dit is nodig vanwege privacy en beveiliging. Dit kan niet zonder meer bij de gebouwen van NLR/DNW worden uitgevoerd. De geluidsproductie van deze testbanen is overigens meegenomen in de onderzoeken en blijft binnen de gestelde normen.

b. De landschap-architect van Vista komt zelf met de suggestie om een geluidswal op te werpen. Hier wordt dus duidelijk een richting aangegeven, maar in het bestemmingsplan zien we hier niets van terug. Wat is hier de reden voor?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

c. In een stiltebos/stiltegebied mag 35 dB geluid worden geproduceerd door omliggende gebruikers. De industrie van MiTC zal 50 dB gaan produceren. Er is geen regeling getroffen/actie ondernomen, waaruit blijkt dat de geluidproductie van 35dB overtroffen mag en kan worden, zodat dit minder belastend is voor het aansluitende stiltegebied.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

In het bestemmingsplan is toegelicht hoe wordt omgegaan met het stille gebied. Volledigheidshalve wordt hierbij benadrukt dat er geen sprake is van een stiltegebied (zoals bedoeld in de Wet milieubeheer), maar om een 'stil gebied', wat geen wettelijke status heeft.

d. Wat is de reden dat er geen geluidswal komt? Uit eerdere berekeningen bleek een geluidswal nodig omdat voornoemde grenswaarde geluid overschreden werd. Zomaar ineens wordt deze geluidswal geschrapt uit het plan, omdat er geen ruimte voor is. De grenswaarde geluid wordt wel overschreden, stiltegebied 35dB en industrie produceert 50 dB. Wat zal hiervoor worden gecreëerd om deze overproductie aan geluid weg te nemen?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

e. Is de berekening van de geluidsproductie van bedrijven afzonderlijk of is dit een cumulatieve berekening (zie hierboven bij ii)?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

f. Waar is een meetpunt van geluidsproductie precies? Dus als er 50dB geluid wordt geproduceerd, waar wordt dit dan precies gemeten? Is dit op het terrein van MiTC (en zo ja, waar exact?) of bv, ter hoogte van de gevel van een woning in de buurt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

g. Onder welke omstandigheden is dit gemeten? In de winter met weinig blad aan de bomen of in de zomer? Op welk tijdstip van de dag is dit gemeten? Onder welke weersomstandigheden en windrichting? Voor welke uren geldt de toegestane geluidsproductie in het heden en in de toekomst? Mag er in de nachtelijke uren eenzelfde aantal dB worden geproduceerd?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

h. Worden er avond/nachtproeven gereden/uitgevoerd? Worden er avond/nachtlessen gegeven? Kortom: is er nu of in de toekomst activiteit te verwachten in de avond en nachtelijke uren? En zo ja, hoe vaak of is er een maximum gesteld?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

i. Volgens de folder van RDW mag/kan er op persoonlijke titel/recreatief gebruik gemaakt worden van de testbaan. Ook in avond en nachtelijk uren. Dit klinkt als belastend voor de omwonenden, natuur en mens. Graag nadere toelichting wat dit precies inhoudt. Hoeveel geluid mag worden geproduceerd en tussen welke tijdstippen? Wordt dit gebruik bij gecontroleerd? Onder welke voorwaarden wordt er verhuurd? Wat kan er in de toekomst worden verwacht?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

j. Is er weekendopenstelling en onder welke voorwaarden? Wat staat de vergunning hierover wel/niet toe en wat zijn de plannen voor de toekomst? Hoe is dit voor de toekomst geregeld en vastgelegd?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

k. Door direct betrokkenen bij de te ontwikkelen testbaan van de RDW werd aangegeven dat het hele project al ver over budget heen is en dat er dus gekeken moest worden naar waar er bezuinigd kon worden. Klopt dit? En klopt het daarbij ook dat er -op basis van de eerste concepten- concessies gaan gedaan rondom ontwikkeling van natuur op het terrein, goede landschappelijke inrichting, alsmede op het schrappen van geluidswerende maatregelen omdat deze te duur zouden zijn?

Gebleken is dat een geluidswerende maatregel in de zin van een geluidswal geluidstechnisch niet nodig is en geen effect zou hebben op de geluidbelasting op woningen. Van belang voor het bestemmingsplan is ook dat er een ontwerp is met een goede landschappelijke inpassing, waarmee recht wordt gedaan aan de omgeving en de natuurwaarden. In het bestemmingsplan is dit aangetoond in de toelichting (paragraaf 2.4) en in de regels is de landschappelijk inpassing opgenomen als voorwaardelijke verplichting (artikelen 3.4.2 en 4.4.2). Ook hiervoor heeft een geluidswal geen toegevoegde waarde.

Nog een aantal voor ons relevante thema's:

3) <u>Lichtintensiteit</u>

Hoe wordt er omgegaan met gebruik van licht? Van bv. terreinverlichting tot verlichting van de (test)voertuigen tot optische en geluidssignalen van (politie)voertuigen? Straalt terreinverlichting naar beneden en gaat er in de nachtelijke uren verlichting uit? Hoeveel verlichting blijft aan staan? Wat zal de restintensiteit aan licht worden in het donker?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

4) <u>Natuur</u>

a) Er wordt gesproken over natuur-inclusieve bedrijfsterreinen, echter bij elke bijeenkomst lijkt het er op dat er meer "natuur" op het terrein geschrapt wordt. Volgens ons kan er veel meer gedaan worden om in de landschappelijke inrichting de impact van geluid op de natuur (en omwonenden) verder te beperken. Wat er nu in de voorstellen staat aan "natuur-ontwikkeling" komt ons erg marginaal over.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5 en 7.6.

In het bestemmingsplan zijn hier geen regels over opgenomen. Het aspect natuur is beoordeeld aan de hand van de inpassing rondom het gebied. Deze is geborgd in de voorwaardelijke verplichting. Voor de daadwerkelijke inrichting van het bedrijventerrein zijn de initiatiefnemers verantwoordelijk.

b) De provincie heeft een natuur-inclusief beleid, waarbij in de bossen-strategie is bepaald dat men in Flevoland meer bossen wil aanplanten. Hoe staat de kap van mooie singels en stukken bos (60+ jaar oud) in verhouding met deze strategie en hoe wordt de kap gecompenseerd in de buurt?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

c) Door de komst van het MITC verdwijnt helaas de toekomstige optie om de Natura-2000 gebieden (Wieden) aan te sluiten bij het Waterloopbos / Voorsterbos. Sterker nog, het had zo mooi in combinatie gecreeërd kunnen worden met het MITC, maar er is helaas gekozen om de "corridor" tussen Voorsterbos en Wieden (rotonde Ettelandseweg – Vollenhoverweg) vol te leggen met zonnepanelen. Is hier wel voldoende over nagedacht en kan dit toch niet anders ingepast worden? Zodat er dus wél een corridor komt voor de natuur? Hier lijkt duidelijk financieel gewin (zonnepanelen) voor verbinding van natuurgebieden te gaan, wat is hierin de afweging geweest?

De zonnepanelen op het terrein van NLR en DNW zijn vergund in een zelfstandige procedure. Dit heeft geen invloed op dit bestemmingsplan. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met het NNN en is deze deels aangepast, waarbij sprake is voldoende compensatie.

d) Is er in de berekeningen voldoende rekening gehouden met de neerslag van stikstof in en rond de Weerribben / Wieden / Voorsterbos / Wendelbos n.a.v. toename verkeer en gebruik van het MITC? Is de volledige scope van toekomstig MITC meegenomen in de berekeningen?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

5) Klachten

Hoe wordt er omgegaan met klachten die ontstaan tijdens de bouw en in de periode daarna? Is er in beginsel een 24/7 meldpunt?

Wij wachten uw reactie op deze zienswijze af en tekenen,

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8.12 Zienswijze G11

Geacht college,

Recentelijk nam cliënt, [redacted], kennis van de publicatie en ter inzagelegging van het geluidsonderzoek voor het MITC Testcentrum, welke gepland is tussen de Voorsterweg en Vollenhoverweg in Marknesse met kenmerk BOP00665-ON01 ontwerpbestemmingsplan dat van 28-4-2022 tot 8-6-2022 ter inzage te raadplegen was.

Middels voorliggend schrijven dien ik, namens [redacted] persoonlijk de hiernavolgende zienswijze jegens het ontwerpbestemmingsplan en specifiek de geluidhinder ten gevolge van de ontwikkeling MITC Marknesse.

Zienswijze 1: Geluidsonderzoek bijlagen.

Als onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan van MITC Marknesse is een akoestisch onderzoek gepubliceerd (B.2020.0292.06.R001[1] van 10 februari 2022, opgesteld door [redacted] vanuit DGMR) Hierin staan de resultaten van het onderzoek gebaseerd op het rekenmodel van Geomilieu V2020.2 In dit rapport wordt doorverwezen naar de bijlagen voor een aantal belangrijke datapunten zoals: de invoergegevens van het verkeer aan de hand van de BonoTraffics verkeersintensiteiten studie, de invoergegevens van het model en resultaten die volgen uit het rekenmodel. Verder wordt er ook verwezen naar het akoestische onderzoek in de toelichting van het bestemmingsplan (NL.IMRO.0171.BP00665-ON01) en staat er een tabel (tabel 1) in het document met, volgens het document, waarden uit het geluidsonderzoek.

Tabel 1 vergelijking geluidsbelasting zoneren/niet-zoneren uit

Onderdeel	Berekende geluidsbelasting in dB(A)		Theoretisch maximale geluidsbelasting in dB(A)		
	Zoneren (5m hoogte)	Niet zoneren (1,5m hoogte)	Zoneren	Niet zoneren (geen maatw.)	Niet zoneren (met maatw.)
RDW	43	42	55	50	50
Politie	53	52	55	50	53
DigiCity	49	48	55	50	50
NLR+DNW	33	31	55	48	48
Totaal	55	53	55	56	57

Deze bijlagen maken geen onderdeel uit van de publicatie. De getoonde waarden in de tabel komen niet overeen met de waarden in het geluidsonderzoek. Derhalve zijn de bovengenoemde waarden niet te verifiëren. Hierdoor kunnen deze uitgangswaarden niet worden gecontroleerd, geanalyseerd en gereproduceerd. Dit is in strijd met Artikel 3.11 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Artikel 3:11

> *1 Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage, met uitzondering van stukken waarvoor bij wettelijk voorschrift mededeling op de in artikel 12 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze is voorgeschreven.*
>
> *2 Artikel 5.1 van de Wet open overheid is van overeenkomstige toepassing. Indien op grond daarvan bepaalde stukken niet ter inzage worden gelegd, wordt daarvan mededeling gedaan.*

Aangezien er geen melding is gedaan van het onthouden van de bijlagen uit het geluidsonderzoek, is dit in strijd Artikel 3.11 van de Algemene wet bestuursrecht:
Waardoor er redelijkerwijs geen goede beoordeling gedaan kan worden van het geluidsonderzoek. Hierdoor is de kennisgeving incompleet.

Verzocht wordt om de bijlagen alsnog te publiceren, zodat een volledige beoordeling kan plaatsvinden van de nadelige gevolgen voor het milieu die de inrichting kan veroorzaken.
Hieruit volgend kan dus redelijkerwijs ook goed worden onderzocht of de voorgenomen inpassing voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Het klopt dat de genoemde bijlagen niet bij het bestemmingsplan zijn opgenomen. Dat had wel gemoeten. De verklaring hiervoor lijkt te zijn dat dit per ongeluk is gebeurd bij de verwerking van de grote hoeveelheid stukken. Dat de stukken niet inzichtelijk zijn geweest is echter niet het geval. De bijlagen zijn namelijk wél opgenomen als bijlagen bij het MER, dat als bijlage ook onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan.

Er is overigens geen verzoek ontvangen voor het beschikbaar stellen van deze bijlagen, anders dan in deze zienswijze. De bijlagen hadden in dat geval alsnog opgestuurd kunnen worden of er had gewezen kunnen worden op de vindlocatie als bijlagen bij het MER.

Zienswijze 2: Overschrijding geluidswaarden testbaan politie
In het geluidsonderzoek wordt er gesteld dat er waarden van 51 en 52 dB(A) gemeten worden op een aantal geluidsgevoelig objecten in de omgeving, ten opzichte van de politietestbaan. Deze waarden voldoen, overeenkomstig de conclusie uit het akoestisch onderzoek, niet aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer. De geluidimmisie mag maximaal 50 dB(A) per etmaalwaarde zijn. De waarden uit het onderzoek waarborgen geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor een aantal nabijgelegen woningen.

tabel 15: langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie (waarden in dB(A), beoordelingshoogte is 1.5 meter)

Beoordelingspunt/cluster	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	toetsingswaarden	Voldoet
Repelweg	46	50	ja
Vollenhoverweg	44	50	ja
Vollenhoverweg 23	52	50	nee
Vollenhoverweg 25	51	50	nee
Vollenhoverweg 25A	52	50	nee
Vollenhoverweg 25B	52	50	nee
Repelweg	46	50	ja

Figuur 1: tabel uit akoestisch onderzoek DMGR met geluidswaarden politietestbaan

Dientengevolge dient er mogelijk een hogere grenswaarde te worden gevolgd, al dan niet met toepassing van maatregelen. In geen van de door de gemeente verstrekte documenten wordt aangegeven hoe er met deze overschrijdingen omgegaan wordt en wat de maatregelen zijn die er getroffen moeten worden om deze overschrijdingen te verminderen of te ontheffen. Er is tevens geen hogere grenswaarde gevolgd.

Wet geluidshinder
Artikel 110a
1 Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

5 Het eerste en tweede lid vinden slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, de weg of spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken geluidsgevoelige terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de in dit lid bedoelde bevoegdheid enkel in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast.

Algemeen wet bestuursrecht
Artikel 4.5
1 Het bestuursorgaan kan besluiten de aanvraag niet te behandelen, indien:
a.de aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag, of
b.de aanvraag geheel of gedeeltelijk is geweigerd op grond van artikel 2:15, of
c.de verstrekte gegevens en bescheiden onvoldoende zijn voor de beoordeling van de aanvraag of voor de voorbereiding van de beschikking.

Op grond van bovenstaande moet worden geconcludeerd dat er niet kan worden voldaan aan de geluidsgrenswaarden voor een goed woon- en leefklimaat. Het bestaande project is niet inpasbaar in het bestemmingsplan. Verzocht wordt inzicht te verschaffen in de te nemen maatregelen tegen de geluidsoverschrijding zodat er voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat voor omwonende van het terrein.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

Zienswijze 3: Overschrijding geluidswaarden cumulatief
Het geluidsonderzoek heeft ook onderzocht wat de cumulatieve toegevoegde geluidswaarde is van het MITC complex. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt het complex van de drie vestigingen (politie, RDW, DigiCity) als afhankelijk gezien en dus zijn de cumulatieve waarden van belang voor de mate van geluidimmisie. In het rapport wordt gesteld dat de

tabel 17: langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie (waarden in dB(A), beoordelingshoogte is 1.5 meter)

Cluster	Cumulatieve geluidsbelasting Industrie (Letmaal)
Repelweg	52
Repelweg 12	47
Vollenhoverweg	49
Vollenhoverweg 23	54
Vollenhoverweg 25	54
Vollenhoverweg 25A	55
Vollenhoverweg 25B	55
Vollenhoverweg 54	50
Voorsterweg	49

Figuur 2: tabel resultaten cumulatieve waarden

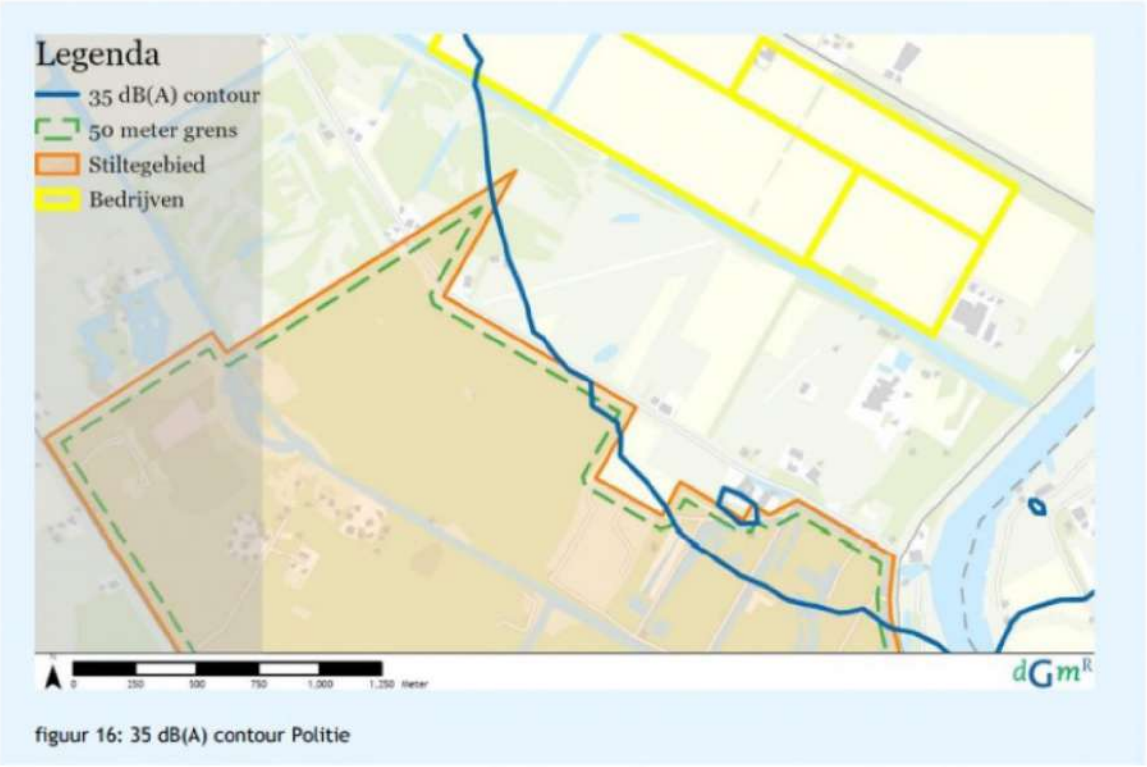
cumulatieve immissie van het nieuwe bedrijven terrein ten hoogste op een waarde van 55 dB(A) bedraagt, zie ook figuur 2. Dit is een waarde die boven het niveau van het Activiteitenbesluit milieubeheer ligt, deze bedraagt maximaal 50 dB(A). Door deze overschrijding wordt niet voldaan aan de geluidwaarden en is het complex niet inpasbaar. Er is voor zover bekend geen besluit aangetroffen over welke maatregelen er worden getroffen, om het project inpasbaar te maken in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Dit is in strijd met Artikel 110a lid 1 en 5 van de Wet geluidhinder Artikel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat er niet kan worden voldaan aan de grenswaarden voor een goed woon- en leefklimaat. Het bestaande project is niet inpasbaar in het bestemmingsplan met deze overschrijding. Verzocht wordt om passende maatregelen te treffen tegen de geluidsoverlast en middels de daarvoor bestemde procedure kenbaar te maken.

De normen uit het Activiteitenbesluit zijn van toepassing op individuele bedrijven. De geluidswaarden in de bedoelde tabel zijn gecumuleerde geluidsbelastingen van de bedrijven gezamenlijk. Deze waarden zeggen dus niets over de inpasbaarheid van de bedrijven binnen het Activiteitenbesluit, maar over ruimtelijke inpasbaarheid van het bedrijventerrein als geheel. De conclusies ten aanzien van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat zijn niet louter gebaseerd op de waarden uit deze tabel.

Zienswijze 4: Overschrijding geluidswaarde nabijgelegen stiltegebied

In het akoestisch onderzoek is ook het effect van geluid op het nabijgelegen stiltegebied beoordeeld, welke op 250 meter afstand ten zuiden van het te bebouwen terrein gesitueerd is. Hiervoor geldt een maximale geluidswaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde volgens het Activiteitenbesluit Milieubeheer. Er is voor alle complexen apart bekeken of ze voldoen aan de etmaalwaarde. Voor alle drie de complexen wordt deze waarde volgens het onderzoek overschreden. Zie figuur 3 hieronder van een voorbeeld uit het onderzoek welke een visuele representatie geeft van één van de drie overschrijdingen. In het onderzoek wordt hier ook aangegeven dat er een ontheffing aangevraagd moet worden. In de openbare rapporten over het bestemmingsplan van MITC wordt nergens aangegeven of er aanpassingen gemaakt worden aan de situatie of dat er een ontheffing is die deze plannen binnen het Activiteitenbesluit milieubeheer laten vallen. Artikel 110a lid 1 en 5 van de Wet geluidhinder en Artikel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht worden hier niet goed opgevolgd.



figuur 16: 35 dB(A) contour Politie

Figuur 3: visuele representatie overschrijding stiltegrens van complex politie

Aan de hand van bovenstaande gegevens moet worden geconcludeerd dat er hier niet voldaan wordt aan de grenswaarden voor het stiltegebied. Omdat er geen aanpassingen of ontheffingen zijn vermeld, wordt hier niet aan de voorwaarden van de hierboven beschreven voldaan. Verzocht wordt om aanpassingen door te voeren in planvorming of maatregelen te treffen zodat de geluidsoverlast kan voldoen aan de gestelde normen.

Mocht u naar aanleiding van de voorliggende zienswijze(n) nog vragen en/of op-/aanmerkingen hebben, of nadere informatie nodig achten, dan kunt u te allen tijde contact opnemen met ondergetekende (06-29165778).

In afwachting van uw schriftelijke reactie op de voorliggende zienswijze

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

8.13 Zienswijze G12

Betreft:

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Landelijk gebied Repelweg te Marknesse (MITC)" onder nummer: NL.IMRO.0171.BP00665-ON01.

en Ontwerp Partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. het MITC te Marknesse of Voorgenomen her begrenzing NNN i.v.m. het MITC te Marknesse.

Geachte leden van de gemeenteraad en provincie Flevoland,

Zoals vele van de Voorsterweg hebben we op dit moment een uitdaging om alle plannen in het gebied rondom het Voorsterbos bij te houden en ook om inhoudelijk te kunnen reageren middels vragen en opmerkingen die we hebben. We snappen dat op dit moment de plannen die wellicht al jaren in de planning staan nu doorgang lijken te krijgen, en dat het allemaal nu toevallig samenkomt.

Hierbij de vragen die wij hebben op het plan MITC

1. Stem van de natuur

Juist de door ons opgezochte rustige omgeving lijkt een aantrekkingskracht te hebben voor een ieder die rust en ruimte zoek. Heel logisch aangezien wij daar ook voor gekozen hebben. We gaan ervan uit dat u zorgdraagt dat al deze ontwikkelingen het mooie, natuurrijke en unieke gebied niet 'uitmelkt' en 'kapot' ontwikkelt. Aangezien de natuur geen stem heeft hopen wij dat de gemeenteraad hier open voor staat en deze stem zou willen zijn. Graag zien we een RUIMERE nadruk op EXTRA natuur die in dit plan makkelijk verwerkt kan worden, het aangegeven NNN gebied wat toegevoegd wordt is op dit moment niks meer dan een smalle singel.

In het plan Richtlijnen landschappelijk inpassing wordt aangegeven dat de kombaan niet verzonken aangelegd kan worden? Waarom kan dit niet? En als dit echt niet kan waarom wordt dan niet het voorstel voor aanbrengen van natuur rondom meegenomen?

Gebleken is dat een geluidswerende maatregel in de zin van een geluidswal geluidstechnisch niet nodig is en geen effect zou hebben op de geluidbelasting op woningen. Van belang voor het bestemmingsplan is ook dat er een ontwerp is met een goede landschappelijke inpassing, waarmee recht wordt gedaan aan de omgeving en de natuurwaarden. In het bestemmingsplan is dit aangetoond in de toelichting (paragraaf 2.4) en in de regels is de landschappelijk inpassing opgenomen als voorwaardelijke verplichting (artikelen 3.4.2 en 4.4.2). Ook hiervoor heeft een geluidswal geen toegevoegde waarde.

[Quote]Om het zicht op het plangebied te beperken kan een breed bosplantsoen aangelegd worden, aansluitend op de bestaande bosstrook langs de Vollenhove weg en ten westen van het plangebied. Dit zorgt ervoor dat de entrée van de polder niet verstoord wordt en er na de bosstrook open zicht is over het herkenbare landschap met vaste kavelmaten en erven met erfbeplanting. [/Quote]

Zie afbeelding 1 voor het voorstel van beplanting zoals in men in het landschappelijk onderzoek aangeeft.



afbeelding 1

Graag zie ik dus dit punt uit het rapport toegevoegd worden **en** het onderdeel te laten worden van het NNN gebied.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

Door de aanwezigheid van reeën in het gebied dient rekening gehouden te worden met de aan te planten natuur. Wij zien graag vastgelegd dat de te planten natuur van dermate grootte is dat reeën geen invloed kunnen hebben op de groeicyclus. Of men moet middels gaas bescherming de bomen vraat/gewei proof maken. Door gebruikt te maken van grotere beplanting is het voor de omgeving ook fijner dat de voorgestelde natuurstrook sneller een geluidswerende functie krijgt.

Men kan zelfs kijken of er volwassen bomen in het te verwijderen NNN gebied staan die te verplaatsen zijn naar de nieuwe randstrook.

Vanaf 1 januari 2023 treed het Ontwerp Natuurbeheerplan Flevoland in werking, een combinatie voor het realiseren van natuur is ons inziens een Win-Win situatie.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.6.

2. Uitstoot MITC

In het rapport "Stikstof in perspectief" van de provincie Flevoland wordt het MITC apart benoemd, waar aangegeven wordt dat met name in de gebruiksfase DEPOSITIE zal gaan plaatsvinden.

In het rapport komt ook naar voren dat de Noord en Oostrand van de Noordoostpolder aandachtsgebieden zijn omdat deze dicht bij stikstofgevoelige gebieden liggen.

Onder maatregelen staan verschillende uitganspunten beschreven die genomen kunnen worden:

- besteed het geld daar waar effectief emissies worden gereduceerd en natuurversterking wordt bewerkstelligd, specifiek met het oog op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.
- Ook moeten maatregelen die vervolgens worden genomen goed gemeten en gemonitord worden, een nulmeting is daarom van belang.

Ik kan in de ARIUS berekening alleen de uitstoof van de aanlegfase vinden, graag zou ik ook een berekening zien waar de verwachte uitstoot van het gebruik van de RDW baan – Politiebaan en DIgicity te zien. Aangezien het plan eerst uitgaat van de aanleg van de RDW baan lijkt het me goed om voor bouw van de politiebaan / digicity wederom een berekening te maken waarbij werkelijk waarden worden gebruikt ipv verwachte waarden zoals deze nu zijn bepaald.

- Controle uitstoot
  Tevens lijkt het me wenselijk om periodieke controles te houden om te kijken of men qua uitstoot ook binnen de gestelde grenzen blijft en indien nodig aanpassingen te doen bij overschrijding.

- Verschil stikstofuitstoot
  Verder hebben we de vraag waar het verschil van de stikstofuitstoot van het MITC t.o.v. de huidige landbouwsituatie blijft? Wordt dit weggesaneerd of komt dit ergens weer naar boven t.b.v. extern salderen? Wij vinden dat het weggestreept dient te worden om zo minder uitstoot te zorgen in Flevoland / Noordoostpolder. Uiteindelijk is dit de enige manier om daadwerkelijk naar minder uitstoot te gaan.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

3. Waterhuishouding

In bijlage 5 wordt gesproken over het veranderen van de watergangen in het gebied. Bij benodigde compensatie wordt een overschot van 12.000 m2 aangegeven, dit klink leuk een overschot maar bij het afwegen van de voorgestelde verschillende scenario's

.600m2-12.000 m2 = 23.600 m2 te kort

2: 1: 3520.600 m2 – 12.000 m2 = 8600 m2 te kort

Waar worden de overige wateroppervlakten dan op het terrein toegevoegd?

In paragraaf 6.4.6 van het MER staat wordt in tabel 6.18 het te compenseren oppervlaktewater opnieuw berekend, uitgaande van aangepaste percentages voor de maximale verharding. Een en ander wordt in het bestemmingsplan geborgd met de

bestemming Water en de voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 3.4.1 onder b van de regels.

4. Complexiteit projectplan of verdraaien van de werkelijkheid?

Bij de aanvraag door [redacted] op 15-02-2021 is wel heel makkelijk met het invullen van het formulier omgegaan door [redacted] (gemeente NOP).

Bijvoorbeeld :

- Wordt er water gedempt? **nee** : en de sloten die in het gebied liggen dan?
- Maakt het plan deel uit van een groter plan dat in ontwikkeling is of wordt genomen? **Nee** : dit gaat alleen over het RDW terrein terwijl er gesproken wordt in de andere stukken over een MITC

Er staat in dat men het naar waarheid heeft ingevuld, men neemt wel een loopje met de waarheid hier. Kan hier duidelijkheid over worden gegeven of men toevallig deze keuzes heeft gemaakt om een normale procedure te houden i.p.v. een wellicht uitgebreide procedure?

Omdat er sprake is van compensatie binnen het plangebied van watergangen die gedempt worden is er over het geheel gezien geen sprake van dempen. Daarnaast is niet alleen gekeken naar het RDW, maar is onderzocht naar de effecten van de realisatie van een MITC. Dat er 'een loopje met de waarheid' wordt genomen wordt dan ook niet onderschreven.

5. Geluid

In bijlage 9 wordt het geluid behandeld, graag zie ik zoals in de conclusie aan gegeven "maatwerk aanpassingen" op papier wat hier mee bedoeld wordt om het geluid te kunnen reduceren? Met welke aanpassingen in dit project gaat men het geproduceerde geluid zoveel mogelijk beperken voor de omgeving. Dat men 50 dB mag produceren wil niet zeggen dat men niet enige moeite mag doen om de omgeving te ontlasten.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.5.

6. Verkeer

In het rapport verkeerstudie kan ik geen gegevens vinden van de huidige en mogelijk toekomstige verkeersbewegingen op de Voorsterweg? Waarom is deze weg uit de berekening gehouden? Graag zien we de Voorsterweg toegevoegd, tevens nu de vergunning is afgegeven voor het hotel in Dyntes en de nieuwe ontvangstgebouw van het waterloopbos lijkt het me een goed moment om dit rapport bij te werken.

Wat ons betreft worden alle verkeersdeelnemers naar en van MiTC (RDW, politie, digicity, campus) NLR, DNW en partners verplicht gebruik te maken van een nieuwe in- en uitrit aan de Repelweg, ook aan- en afvoer door bestel- en vrachtwagens. De optie D uit het plan van Bonotraffics zien wij graag als nooduitgang maar verder niet als een in of uitrit.

Om sluipverkeer van en naar het NLR / MITC terrein tegen te gaan zien wij dat de gemeente bewegwijzering, routebeschrijving en medewerkers en bezoekers attenderen op de gewenste rijroute wil gebruiken . Deze oplossing is te vrijblijvend en onzeker. We vragen om meer en duidelijkere (dwang)maatregelen te nemen, waardoor genoemde gebruikers gedwongen worden een andere route te nemen en derhalve géén gebruik van de Voorsterweg kunnen maken.

De aanvraag voor het verlagen van de snelheid naar 60km/h is door de gemeente al ingezet, waardoor men hopelijk de Voorsterweg al sneller gaat mijden. Maar een in een eerder stadium aan de gemeente voorgestelde inzinkbare paal zou al deze onzekerheid kunnen weg nemen.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

7. Lichtintensiteit

Hoe wordt er omgegaan met gebruik van licht? Van bv. terreinverlichting tot verlichting van de (test)voertuigen tot optische en geluidssignalen van (politie)voertuigen? De terreinverlichting straalt wel naar beneden t.b.v. vleermuizen en omgeving maar hoe gaat dit in de nachtelijke uren? Hoeveel verlichting blijft aan staan? Wat zal de restintensiteit aan licht worden in het donker?
Als we het huidige NLR / DNW terrein als maatstaaf nemen voor een industrieterrein als hier voorgestel bij het MITC dan blijft er ZEER veel verlichting aanstaan ook in de nachtelijke uren. Graag zien we dan ook een stevige verlaging van de verlichting voor het hele gebied van zowel het MITC als het NLR/ DNW terrein.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8. Gebruik RDW

Een van mijn medebewoners heeft erg goede punten gegeven over het gebruik van het RDW terrein in Lelystad. Graag zouden wij op deze punten een antwoord zien of dit ook op deze locatie van toepassing zal zijn of dat er andere beleid gevoerd gaat worden.

- Worden er avond/nachtproeven gereden/uitgevoerd? Worden er avond/nachtlessen gegeven? Kortom: is er nu of in de toekomst activiteit te verwachten in de avond en nachtelijke uren? En zo ja, hoe vaak of is er een maximum gesteld?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

- Volgens de folder van RDW mag/kan er op persoonlijke titel/recreatief gebruik gemaakt worden van de testbaan. Ook in avond en nachtelijk uren. Dit klinkt als belastend voor de omwonenden, natuur en mens. Graag nadere toelichting wat dit precies inhoudt. Hoeveel geluid mag worden geproduceerd en tussen welke tijdstippen? Wordt dit gebruik bij gecontroleerd? Onder welke voorwaarden wordt er verhuurd? Wat kan er in de toekomst worden verwacht?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

- Is er weekendopenstelling en onder welke voorwaarden? Wat staat de vergunning hierover wel/niet toe en wat zijn de plannen voor de toekomst? Hoe is dit voor de toekomst geregeld en vastgelegd?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Na aanleiding van de bovenstaande vragen / opmerkingen lijkt het ons handig als buurtbewoners om voor zowel MITC / politiecentrum / DigiCity / NLR en DNW contactpersonen te ontvangen waar we verdere vragen / opmerkingen / klachten voor zowel tijdens als na de ontwikkeling van het MITC terecht kunnen.

Wij wachten uw reactie op deze zienswijze af,

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8.14 Zienswijze P1

Goedemorgen,

Hierbij wil ik graag onze zienswijze indienen inzake bovengenoemd plan.

Allereerst zal ik ons eerst voorstellen.
Wij zijn [redacted]

Wij wonen sinds 1991 met veel plezier in dit huis in de Noordoostpolder.
We hebben dit huis gekocht omdat we van vrijheid en vrij uitzicht houden.
We genieten van het boerenleven, de trekkers en alles wat daar bij komt.

We staan dus ook kritisch tegenover het plan. Hoezo een MITC, voor ons alleen maar nadelen.

Ons uitzicht wordt verpest, er komt een keurige bomenrij maar toch, ons vergezicht gaat weg.
Marco is van oorsprong boerenzoon en het doet heel veel zeer dat vruchtbare landbouwgrond, waar ooit de polder voor drooggelegd is, nu niet meer daarvoor gebruikt kan worden. We kijken met lede ogen naar onze overburen, die moeten verdwijnen terwijl ze jaren lang hard gewerkt hebben om hun akkers tot mooie grond te maken waarop ze hun producten kunnen zaaien en oogsten. Hoe komt het met de schuur waar een corsowagen wordt gebouwd voor ons mooie Corso in Vollenhove.
Als er weer een wagen verdwijnt komt het dan wel goed met ons Corso, dat op de immateriële lijst erfgoed staat.
Met ook nog alle toestanden in de wereld daarbij geteld komt de vraag of we er in de maatschappij goed aan doen om kostbare landbouwgrond weg te doen terwijl we over een aantal jaren ons eten uit het buitenland moeten halen en daar dik voor moeten betalen.
En ja er zijn ook mensen die gewoon vrachtwagenchauffeur en receptioniste zijn en hard moeten werken voor niet zo veel geld.

Het is begrijpelijk dat waarde wordt gehecht aan het open landschap waarin de betreffende woning zich bevindt. De locatie wordt landschappelijk ingepast door het aanleggen van robuuste groenstructuren rondom het terrein, waardoor de baan vrijwel geheel aan het zicht wordt onttrokken.

Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot het voortbestaan van het Corso in Vollenhove wordt deze voor kennisgeving aangenomen. Hetzelfde geldt voor de opmerking ten aanzien van het inzetten van de gronden ten behoeve van de ontwikkeling van het MITC.

Verder wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2 en 7.7.

Daar tegenover staat dat wij van allebei uitnodigingen gebruik hebben gemaakt en bij het RDW zijn geweest en op de open dag van de politieschool.
De politieschool komt tegenover ons.

We zijn uitvoerig ingelicht, konden al onze vragen stellen en hadden prettige gesprekken met de mensen van de politieschool.
We weten dat het goed is voor de werkgelegenheid en voor de omgeving en dus staan wij in dubio.

Doen we ons zelf tekort als we niet protesteren???

Vragen/gedachten die nu nog niet beantwoord kunnen worden maar pas in een verre toekomst.

Ons uitzicht, heel vervelend dat het verdwijnt, wij genieten er elke dag van.
De politieschool, achter de singel, we zijn er geweest en als ons een eerlijk beeld is getoond, dan valt de geluidshinder waar we tegenop zagen misschien mee.
Maar blijft het plan zo, blijft de school in de weekenden gesloten, komen er niet toch activiteiten, waar alleen geld aan verdiend wordt, zoals slipcursussen enz.
Er is ons toegezegd van niet, maar ja...
Hoeveel gaat het verkeer toenemen op de Vollenhoverweg, we kunnen nu soms in de spits al niet oversteken.
Hoe gaat het buiten de spitsuren, we kunnen nu nog genieten van betrekkelijke rust, blijft dat zo.
Hoe gaat het met de waarde van ons huis. We hebben net alles verbouwd en er veel geld ingestoken.

Geluid en verkeer
Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4 en 7.5.

Planschade
Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Communicatie
Hier wordt kennisgenomen van hetgeen hierover in de zienswijze naar voren wordt gebracht.

Uitzicht
Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7

Gebiedsverandering
Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

Activiteiten in de avond en/of het weekend, recreatief gebruik
Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Onzekerheid
Voorzover bekend bestaan er geen plannen tot uitbreiding. Eventuele plannen in de toekomst zullen te allen tijde via de daarvoor geëigende wettelijke procedures dienen te verlopen. Verder wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.10.

We hebben begrepen dat het bouwverkeer via de Repelweg gaat, dus daar gaan we dan vanuit.

Deze aanname is correct.

Worden we op de hoogte gehouden als de bomenrij bij ons tegenover geplaatst word?
Wat voor bomen komen er, hopelijk niet van die "pikbomen" waardoor ik bijna geen schone ramen meer heb.

Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7 onderdeel 'landschappelijke inpassing'.

Tot op dit moment was de communicatie niet altijd op z'n best. Privacy wordt er dan gezegd, maar je kunt ook iedereen op de hoogte houden met een brief
"aan de bewoners van". Als je graag wilt dat het plan gedragen wordt moet je ook mensen informeren, want anders wordt er gauw gezegd.
Dat doen ze expres niet want ze zijn bang voor weerstand. Ze willen het plan er door drukken.....

Het is makkelijk om een werkgroep in het leven te roepen, maar waarom niet rechtstreekse communiceren met de aanwonenden, het is een duur plan waar veel geld mee gemoeid is, dus hebben wij dan ook geen recht op informatie "zwart op wit" zonder dat we dat eerst hoeven aan te vragen via de computer.
Er zijn ook mensen die in deze buurt wonen, die geen computer hebben of er niet zo handig mee zijn.

Het zou de gemeente/provincie sieren als er gewoon informatie op papier naar de direct omwonenden wordt gestuurd.

Bij deze onze zienswijze.

Ik zie graag uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Voor wat betreft de communicatie wordt op dit punt kennisgenomen van de zienswijze.

8.15 Zienswijze P2

Betreft: Ontwerp Partiele herziening Omgevingsprogramma Flevoland en voorgenomen herbegrenzing Natuur Netwerk (NNN) i.v.m. het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Markenesse

Aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland,

Dit schrijven verstuur ik u namens mijn cliënte, de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (hierna: MOB). In bijlage 1 is een machtiging opgenomen, alsmede de relevante stukken van MOB.

Hierbij stuur ik u onze zienswijze m.b.t de verplaatsing van het MITC (Plannummer NL.IMRO.9924. OPMITCMarknesse-ON01).

Onze zienswijze betreft het onderdeel stikstofdepositie, waarbij u in strijd handelt met de habitatrichtlijn. Ook is stikstofdepositie ten gevolge van de huidige feitelijke stikstofemissie onvoldoende onderbouwd. Hierdoor kan niet onomstotelijk worden vastgesteld of het plan inderdaad geen negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van een aantal N2000-gebieden, zoals door u wordt geclaimd.

We lichten dat hier nader toe.

1. In strijd met habitatrichtlijn

In de conclusie van het stikstofonderzoek schrijft u dat vanuit het oogpunt stikstofdepositie een passende beoordeling niet noodzakelijk is (p. 84):

5 Conclusie

Voor de planvorming van het MITC Marknesse zijn de effecten van stikstofdepositie beoordeeld ten opzichte van de huidige feitelijke en planologisch legale situatie (referentiesituatie). De ontwikkeling heeft ten opzichte van de referentiesituatie geen toename van de stikstofdepositie op enkele natuurgebieden tot gevolg. De toename van de stikstofdepositie is nergens hoger dan 0,00 mol/ha/jaar op de stikstofgevoelige habitattype/leefgebieden met een (naderende) overschrijding van de KDW. Hiermee zijn significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten ten gevolge van stikstofdepositie uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is daarmee geen belemmering voor de planvorming.

Er is voor dit project daarom geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig. In het kader van de planvorming is vanuit het oogpunt van stikstofdepositie niet noodzakelijk om een passende beoordeling uit te voeren.

De habitatrichtlijn schrijft echter dat voor elk project dat niet direct verband houdt met het gebied, een passende beoordeling moet worden gemaakt. Meer precies (habitatrichtlijn Art 6 lid 3):

3. Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de

natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

Wat heeft het te ontwikkelen MITC te maken met het huidige gebruik van de geplande locatie? Op p. 71 wordt het geplande MITC omschreven, geïllustreerd met een kaartje:

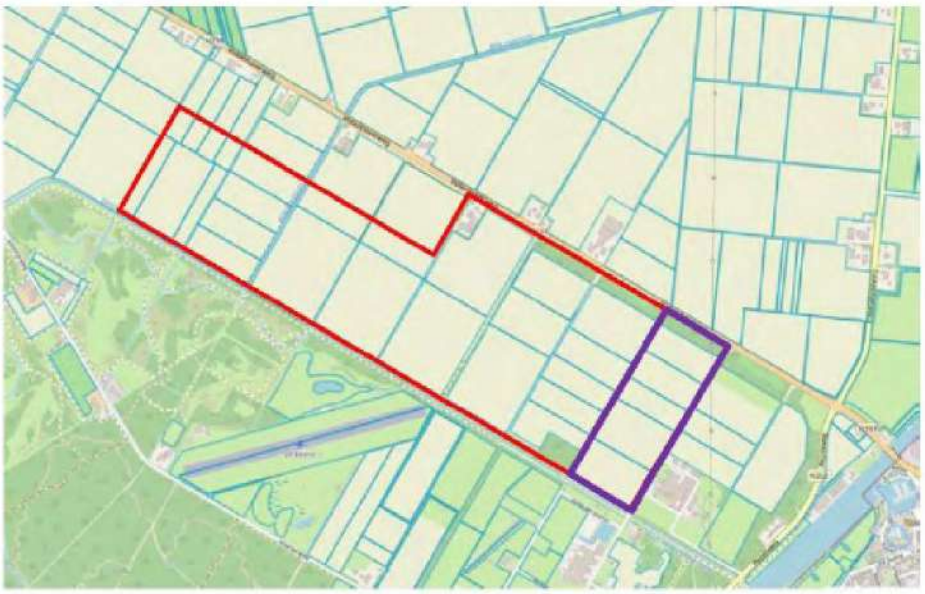
1.2 Beoordeelde planonderdelen

De locatie en de verschillende onderdelen zijn in onderstaande figuur aangeduid. Het MITC bestaat uit drie te onderscheiden onderdelen, namelijk (1) het testcentrum van RDW, (2) het oefenterrein van de politie en (3-4) DigiCity en de campusontwikkeling.

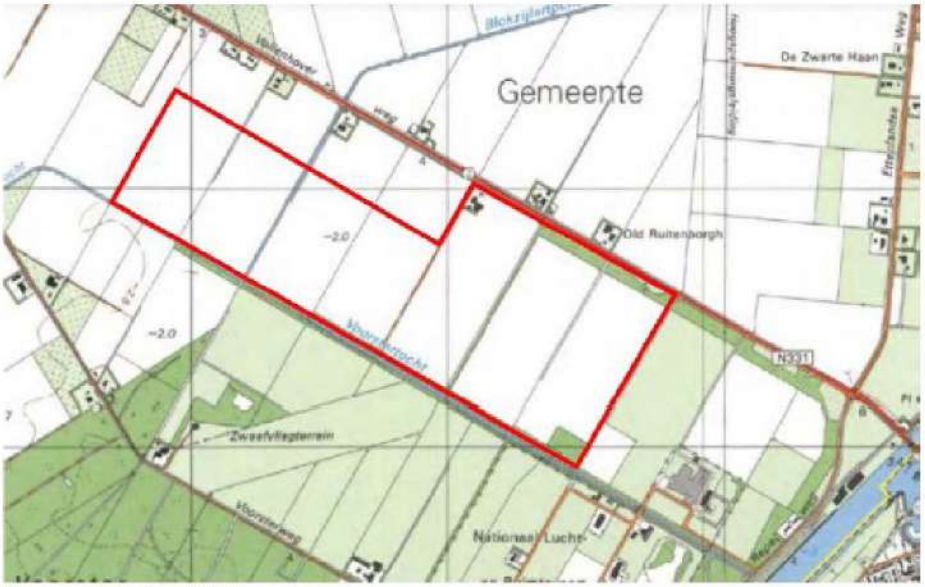


Dit heeft natuurlijk niks te maken met het huidige noch historische gebruik. Zie de teksten en illustraties op p.76/77:

Onderstaand fragment van de kaarten van Boer&Bunder geven het huidige gebruik weer. Het gehele projectgebied is hierin aangewezen voor de teelt van verschillende landbouwproducten. De meest oostelijk gelegen kavel (aangeduid met paars kader) heeft al een bedrijfsbestemming.



Uit historische topografische kaarten blijkt dat dit gebruik sinds 1994 altijd hetzelfde is geweest. Een topografische kaart uit 1994 geeft dit weer.



Topografische kaart 1994

In totaal betreft het 118 hectare aantoonbaar agrarisch gebruik. Op basis van topografische kaarten uit de periode 1994 tot nu blijkt dat het volledig ging om akkerland met wisselende gewassen. Dit agrarisch gebruik kan worden gezien als de referentiesituatie binnen het plangebied.

Het is evident dat het MITC niks te maken met het huidige noch historische grondgebruik. De Habitatrichtlijn verplicht dus tot het maken van een passende beoordeling van de gevolgen van het MITC-project. De mogelijke effecten van het project MITC moet hierbij

zelfstandig worden beoordeeld. Het is daarbij niet toegestaan stikstofemissies bij voorbaat al te salderen met het huidige gebruik. Dit wordt nu wel gedaan.

Gebrek 1: U heeft geen passende beoordeling gemaakt, zoals de habitatrichtlijn voorschrijft.

Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

2. Referentiesituatie onvoldoende onderbouwd

En dan over het bemesten: u toont niet aan dat dit daadwerkelijk gebeurt, hoe dit gebeurt, in welke mate en wat de netto feitelijke emissies van de beoogde percelen zijn.
Wel beroept U zich op de mogelijkheid van intern salderen:

> **2.4 Mogelijkheid en procedure intern salderen**
> Een uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 heeft bevestigd dat voor interne saldering geen vergunningplicht geldt. Verder hanteert de provincie Flevoland de lijn van het internprovinciaal project BIJ12, dat aangeeft dat bemesting of beweiding van een agrarisch perceel als salderingsbron kan worden ingezet als dit legaal kan gebeuren op grond van de meststoffenregelgeving en het bestemmingsplan en sinds de referentiedatum altijd en agrarische bestemming heeft gehouden. Ook moet het aannemelijk zijn dat het perceel op en sinds de referentiedatum een agrarisch gebruik heeft. De bemesting/beweiding van de te ontgraven percelen, die in de toekomst geen agrarische bestemming meer zullen hebben, is dus in te zetten voor het totale plan.
>
> Op basis van het voorgaande geldt als uitgangspunt dat wanneer de stikstofdepositie als gevolg van het gebruik van het bedrijventerrein niet toeneemt, er geen sprake is van vergunningplicht of een noodzaak voor een passende beoordeling (voor wat betreft stikstof).

Op pagina 77 schrijft u hoeveel NH3-emissies er jaarlijks vrij zouden komen door toediening van mest, kunstmest en beweiding. Hierbij zou gebruik zijn gemaakt van het model INITIATOR.

> De ruimtelijke verdeling van ammoniakemissies door toediening van mest, kunstmest en beweiding wordt door het model INITIATOR per hectare berekend. Voor de emissie van stikstof in de referentiesituatie is gebruik gemaakt van dit model. Interprovinciaal initiatief BIJ12 heeft op hiervoor per regio kentallen bepaald, die zijn gebaseerd op het model INITIATOR. Voor de Noordoostpolder gaat het om 27,38 kg NH_3/ha/jaar. Voor het totale plan komt dit neer op 3.230 kg NH_3/jaar

Vervolgens gebruikt u deze berekende hoeveelheid emissies als referentieniveau. Maar het staat geenszins vast dat de feitelijke emissies overeenstemmen met de 27,38 kg NH3/ha/jaar zoals u die aanvoert.

Gebrek 2: Het emissiegetal van 27,38 kg NH3/ha/jaar is een kental voor de Noordoostpolder. U toont niet aan dat deze hoeveelheid emissies ook daadwerkelijk de historische feitelijke emissie van de betreffende percelen betreft.

Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

Op p.10 schrijft u dat een aantal percelen zijn begroeid met groenbemesters:

3.1 Planten

Inventarisatie

Het grootste deel van het plangebied bestaat uit agrarisch gebied. Deze akkers zijn waren tijdens het veldbezoek in februari 2020 grotendeels onbegroeid, een aantal percelen zijn begroeid met groenbemester. Ook in november 2021 was een groot deel van het plangebied in agrarisch gebruik (o.a. met uien en voederbieten). In de akkers zijn enkele akkerkruiden aanwezig zoals grote ereprijs en vogelmuur. In de bosschages staan voornamelijk boomsoorten zoals zwarte els, esdoorn, populier,

En op p.22: "De kwaliteit van de akkers is wisselend en afhankelijk van welk gewas er staat, of er oogstresten of groenbemesters aanwezig zijn".

Het plangebied maakt deel uit van het foerageergebied van buizerd en havik en waarschijnlijk ook andere soorten roofvogels en uilen met jaarrond beschermde nesten, zoals in de omgeving waargenomen ransuil. Vooral de bosranden in het plangebied zijn van goede kwaliteit als foerageergebied voor deze soorten. De kwaliteit van de akkers is wisselend en afhankelijk van welk gewas er staat, of er oogstresten of groenbemesters aanwezig zijn; de kwaliteit van sloten en taluds is afhankelijk van de frequentie van maaien en schonen. Door de geplande werkzaamheden zal het plangebied met betrekking tot foerageergebied van karakter veranderen. Het plan voorziet in grasstroken en nieuwe

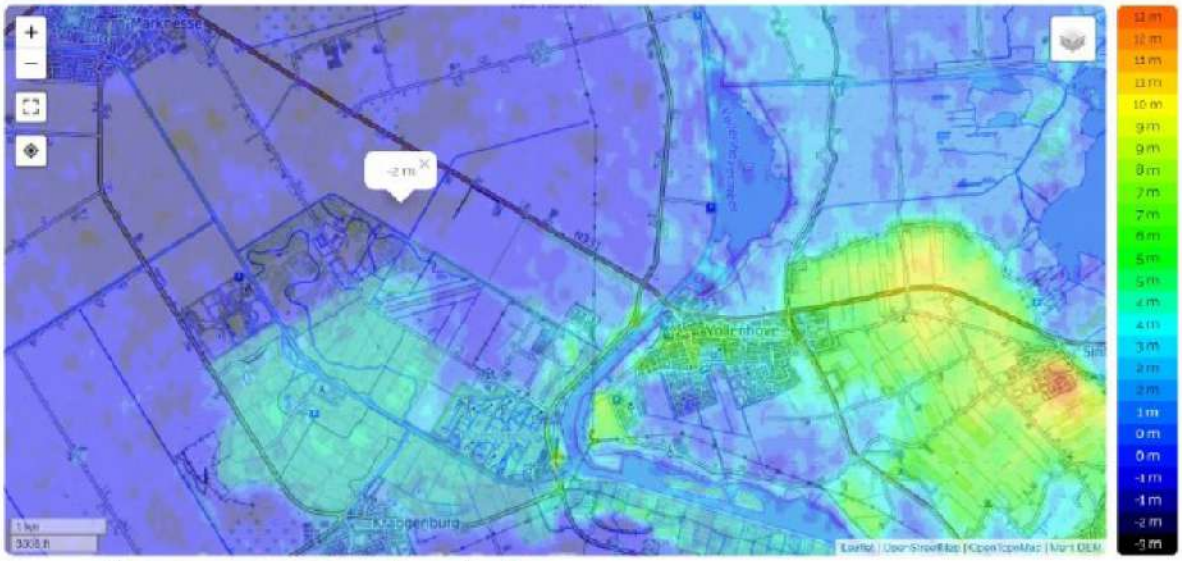
Gebrek 3: Groenbemesters binden stikstof uit de lucht, waardoor de netto stikstofemissie van het perceel omlaag gaat. INITIATOR houdt hier geen rekening mee. U toont niet aan hoe u rekening heeft gehouden met het stikstofemissie-reducerende effect van groenbemesters.

In de meer toegespitste berekening is INITIATOR niet toegepast

Noordoostpolder

Topografische kaarten › Nederland › Flevoland › Noordoostpolder

Klik op de kaart om de hoogte weer te geven.



3. Natuurtoets toont ernstige gebreken

Samenvattend is ten onrechte niet aangetoond dat de huidige feitelijk depositie ten gevolge van emissies van de beoogde percelen, te weten de referentiesituatie, daadwerkelijk meer is dan de depositie ten gevolge van de beoogde activiteiten van het MITC.

Ik refereer hierbij naar r.o. 12.2. van volgende uitspraak met ECLI-nummer ECLI:NL:RBOVE:2021:4405: "De rechtbank is van oordeel dat het allereerst aan eiseres [aanvrager] is om aan te tonen wat haar bestaande rechten in de referentiesituatie zijn. [...] Daarbij is de rechtbank verder van oordeel dat eiseres voor de vaststelling van de omvang van haar 'stikstofrechten' in de referentiesituatie haar standpunt niet met zodanig concrete, objectieve gegevens heeft gestaafd, dat daardoor de bewijslast is overgegaan op verweerder." Hierdoor kan niet onomstotelijk worden vastgesteld dat de geplande activiteiten gesaldeerd kunnen worden met het huidige gebruiken dat de instandhoudingsdoelstellingen niet verder in gevaar komen.

Daarnaast verzoeken wij u alsnog een passende beoordeling conform de habitatrichtlijn te maken van de mogelijke effecten van het MITC, waarbij de niet-gesaldeerde totale stikstofemissie van het MITC als uitgangspunt worden genomen.

Hoogachtend,
Namens Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (MOB),

Hier wordt verwezen naar de beantwoording van 'gebrek 3' van deze zienswijze.

8.16 Zienswijze P3

Verwezen wordt naar zienswijze G8 die identiek is aan deze zienswijze.

8.17 Zienswijze P4

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de plannen voor 'Ontwerp Partiele herziening Omgevingsprogramma Flevoland en voorgenomen herbegrenzing Natuur Netwerk Nederland (NNN) i.v.m. het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse.

De wijzigingen in het omgevingsprogramma is noodzakelijk om twee ontwikkelingen mogelijk te maken:

- de verplaatsing van het testcentrum van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) naar Marknesse en;
- de ontwikkeling van het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse.

De plannen voor de verplaatsing van het testcentrum van de RDW en de ontwikkeling van het Mobiliteit en Infrastructuur testcentrum komen er op neer dat er in de nabije toekomst een grootschalige verandering zal plaatsvinden in mijn woonomgeving, waarvan aanvankelijk nog veel onduidelijkheden bestaan over de uiteindelijke uitwerking op de omgeving en het woongenot hierdoor zal worden aangetast.

Graag wil ik dan ook op een aantal punten mijn zienswijze en bezwaren kenbaar maken tegen de plannen met betrekking tot de geplande Partiele herziening omgevingsprogramma Flevoland, met kenmerk: Provinciaal blad 2022, 4962 met datum publicatie 28-04-2022.

Mijn bezwaren zijn de volgende:

1. op het gebied van Natuur & stikstof. U dient zich te richten op de leefbaarheid en bewoonbaarheid van de omgeving en hierbij de mens en milieu centraal te stellen. De ontwikkeling waartegen ik hierbij mijn zienswijze kenbaar maak, zorgen voor geluidsoverlast, verhogen mijns inziens de uitstoot van stikstof en gaan ten koste van de in de nabije

   omgeving aanwezige waardevolle -, stilte en (Natura2000) natuurgebieden;

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3.

2. Dat deze ontwikkelingen voor mij (lees: ons gehele gezin), als direct belanghebbende gevolgen hebben voor het gedeelte vrij uitzicht waar momenteel, in de huidige situatie, nog wel sprake van is. Met de voorgenomen plannen worden deze voor een groot gedeelte ingeperkt, aangezien de huidige bosrand (nu van het Wendelbos) na het tot stand komen van de ontwikkelingen dichter bij de woning komt te liggen. Deze situatie tast mijns inziens het natuurgevoel aan, aangezien er, nadat de plannen zijn uitgevoerd, meer een 'bedrijventerrein-beleving' overblijft;

Bekeken is welke gevolgen de beoogde ontwikkeling op de omgeving heeft. Daarbij zijn de kenmerken van de omgeving mede in beschouwing genomen ("een goed woon- en leefklimaat"). Daarbij wordt opgemerkt dat het gebied geen stiltegebied is, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

Er is onderzoek gedaan naar het wegverkeerslawaai vanwege het MITC. De toename van het wegverkeerslawaai blijft binnen de hiervoor geldende normen.

Het is begrijpelijk dat waarde wordt gehecht aan het open landschap waarin de betreffende woning zich bevindt. De locatie wordt landschappelijk ingepast door het aanleggen van robuuste groenstructuren rondom het terrein, waardoor de baan vrijwel geheel aan het zicht wordt onttrokken. Verder wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

3. De geplande veranderingen geven zorgen over verdere toekomstige ontwikkelingen in het gebied, waarbij mogelijk de impact op de woonsituatie nog groter wordt. Ten behoeve van de huidige ontwikkelingen in het kader van dit project wordt namelijk een gedeelte van de kavels (nog) niet opgenomen in de plannen. Zijn deze kavels 'optioneel'? en worden deze kavels naderhand nog betrokken bij het project, bijvoorbeeld wanneer op korte termijn al uitbreiding noodzakelijk zal zijn. Of is hier er al sprake van andere ontwikkelingen? Hieromtrent ontbreekt momenteel transparantie en mist hierin nog veel onduidelijkheid;

Er zijn geen plannen voor het verder uitbreiden van het plangebied met nog meer kavels.

4. Wanneer het project is afgerond en de bedrijven en instanties zijn opgestart is de verwachting dat dit tot een forse toename van het verkeer op de Vollenhoverweg (N331) zal leiden. De verwachting is dat de Vollenhoverweg een belangrijke weg zal worden voor aan- en afvoer richting de in de plannen opgenomen bedrijven en zal dit negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid aan de Vollenhoverweg. De rapportage behorend tot de MER (MER MITC Marknesse, kernmerk: R003-1283218EZM-V04-kzo-NL) van dit project toont dit ook aan. Deze toename van verkeersintensiteiten zal als gevolg hebben dat de (verkeers-)veiligheid en de oversteekbaarheid van de weg hierdoor nog verder afneemt. De verkeersintensiteiten zijn in de huidige situatie en tijdens de ochtend- en avondspits al fors en in combinatie met agrarisch verkeer op dezelfde rijbaan geeft dit nu al vaak aanleiding voor gevaarlijke situaties. Momenteel, met name tijdens spitsperiodes, maar ook vaak daarbuiten, is het regelmatig al problematisch en risicovol om voor aanwonenden de weg over te steken om het fietspad te bereiken;

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen P6 en P9.

5. Als gevolg en als bijeffect van de toename van de verkeersbewegingen rondom de aanleg van het MITC, in de omgeving van de beoogde nieuwe locatie, zal er ook sprake zijn van een toename van fijnstof in de omgeving. Vanwege de komst van het MITC zal hierdoor de groeifactor van het aantal verkeersbewegingen (de verkeersintensiteiten) in de omgeving groter zijn dan de 'standaard' jaarlijkse factor. Daarnaast zal er naar verwachting ook tijdens uit te voeren van test-activiteiten sprake zijn van uitstoot van fijnstof.

Hier wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.3 en 7.4.

6. De geplande ontwikkelingen hebben mede daarom voor mij en mijn gezin, naast een belangrijke afname van de (verkeers-)veiligheid, naar verwachting een negatief gevolg voor de waarde van mijn woning. Vanwege de inperking van het vrije uitzicht, de onduidelijkheden omtrent eventuele verdere uitbreiding van het terrein, de gevolgen van de overlast van vanwege bedrijvigheid van de in het plangebied opgenomen instanties en bedrijven, en de toename van de verkeersintensiteiten, zal dit mogelijk een waardevermindering van de woning als gevolg zijn. Taxaties hebben nog niet plaatsgevonden, maar bij tot uitvoering komen van de plannen zal dit wel het geval zijn.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8.18 Zienswijze P5

Verwezen wordt naar zienswijze G12 die identiek is aan deze zienswijze.

8.19 Zienswijze P6

Geachte heer/mevrouw,

Via deze brief dienen wij een zienswijze/bezwaar in met betrekking tot het bovenstaande onderwerp.
Wij hebben bezwaar tegen de aanleg van een MITC in Marknesse.
De behoefte aan de testfaciliteit bij Marknesse ontstaat volledig vanuit (vervangings) vraag als gevolg van de gedwongen verplaatsing van de testfaciliteit bij Lelystad. Wij zouden graag zien dat de testfaciliteit blijft bij vliegveld Lelystad. Door creatief te kijken naar de situatie is daar veel mogelijk.
Ons bezwaar is onder andere dat de eventuele aanleg van een MITC ten koste gaat van een groot gebied aan vruchtbare, schaarse landbouwgrond.
De vraag naar landbouwgrond is groter dan het aanbod en het is dan ook zorgelijk te constateren dat landbouwgrond in Flevoland ten koste dreigt te gaan van andere functies.

In Nederland hebben we drie IJsselmeerpolders, Zuidelijk Flevoland, Oostelijk Flevoland en de Noordoostpolder. De grond van deze polders is erg vruchtbaar.
Er is grote hongersnood geweest in het begin van de vorige eeuw (eerste Wereldoorlog) en ten tijde van de Tweede Wereldoorlog. Door de toenmalige bestuurders is de visie *"Nooit meer honger"* voortgekomen.
De afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee was een feit. De vruchtbare gronden in deze polders zijn in tijden van droogte goed te irrigeren door de ruime hoeveelheid water van het IJsselmeer en daarom als voedselbron voor ons land uitermate belangrijk.
In het afgelopen voorjaar heeft het in Nederland niet tot nauwelijks geregend. In Brabant mag door de droogte niet beregend worden. Een misoogst dreigt en de prijs van voedsel gaat waarschijnlijk sterk stijgen.
Volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) zal, in de toekomst door klimaatverandering, het aantal droge periodes in Nederland toenemen.

Ten gevolge van de oorlog in Oekraïne wordt de teelt en uitvoer van, onder andere graan, verhindert. Een mondiale hongersnood dreigt.
Het is een gegeven dat de voedselzekerheid in gevaar komt. Daarom moeten we heel zorgvuldig omgaan met de vruchtbare en schaarse landbouwgrond en dit gebied niet verspillen aan andere functies zoals een MITC. We hebben deze landbouwgrond hard nodig.
In de huidige tijd blijkt wel hoe belangrijk het is niet (te) afhankelijk te zijn van andere landen maar zelfvoorzienend te zijn in cruciale voedselproducten als aardappels en tarwe.
Nederland moet zijn landbouwgronden koesteren. De huidige tijd laat zien hoe belangrijk dat is. Na 24 februari 2022 is de wereld echt veranderend en op de gevolgen daarvan moeten we anticiperen. Wij maken u daarom tevens attent op het volgende:
In oktober 2013 kwam het Europees Comité voor Sociale Rechten van de Raad van Europa met een aanbeveling aan de Nederlandse regering dat voorkomen moet worden dat Nederland in een situatie van armoede terechtkomt. Het recht op voedsel is in een groot aantal verdragen, waaronder de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens 1948 en het VN-Kinderverdrag, opgenomen als mensenrecht.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

Volgende zienswijze/bezwaar is de toename van de verkeersintensiteit. Daar onlosmakelijk aan verbonden is een toename van geluidshinder/overlast, waardoor een nog grotere verstoring van onze woon en wijdere leefomgeving. Inherent aan een toename van verkeer is de toename van het zeer schadelijke fijnstof. Fijnstof wordt in de volksmond ook wel 'sluipmoordenaar' genoemd. Fijnstof geeft een groot risico op aantasting van onze gezondheid. De Vollenhoverweg, waaraan ons blokjes huizen ligt, is door de jaren heen steeds drukker geworden. Een waardevermindering van onze woningen ligt op de loer.

Volgens de laatste berekeningen rijden nu ruim 8500 motorvoertuigen over de Vollenhoverweg.
De realisatie van een MITC en de ontwikkelingen rondom het Waterloopbos zullen buiten de 'normale' jaarlijkse groei van het verkeer, een grote verkeersaantrekkende werking hebben. Volgens het rapport van Tauw (MER MITC Marknesse 21 maart 2022) gaat na realisatie van een MITC, op onder andere de N331, een duidelijke toename van verkeer het gevolg zijn. Omdat de Vollenhoverweg nu al een erg drukke weg is baart ons dit grote zorgen. Er is nu al sprake van een geluidsniveau van 67 dB. Tijdens de inloopavond van 12 mei jongstleden is door Ealse Venema (Bureau INTerra) mondeling aangegeven dat daar in ieder geval nog 21/2 tot 3 dB bij zal komen ten gevolge van het MITC. Dit houdt in dat wij in onze wijdere leefomgeving te maken gaan krijgen met 70 dB terwijl de gestelde plandrempel van 60 dB al jaren wordt overschreden (Actieplan Geluid 2018-2023).
Wij hebben dagelijks te maken met geluidsoverlast en trillingen (met scheuren in de woning tot gevolg) door het blokje woningen aan de Vollenhoverweg ten gevolge van het vele (zware) verkeer wat over de Vollenhoverbrug rijdt. Er zijn gesprekken geweest met de Provincie over dit onderwerp. In 2015 zijn geluidsreducerende maatregelen ingezet. Onze woningen zijn voorzien van speciaal glas wat het geluid van buiten reduceert. De trillingen door onze woningen, ten gevolge van het vele (zware) verkeer, zijn nog steeds aanwezig. Het geluid/geluidsoverlast met betrekking tot de wijdere omgeving is buiten beschouwing gelaten. Wij wonen hier in een prachtig omgeving met verschillende natuurgebieden binnen handbereik. Deze wijdere leefomgeving is voor ons erg belangrijk. Een toename van verkeer en de daarbij behorende factoren heeft een negatieve invloed op onze woon en (wijdere) leefomgeving.
Een complex van 140 hectare, daarop een uitkijktoren van 11 meter hoog in een stiltegebied waar vele hectares bos en landbouwgrond door verloren gaan? Nee, daar kunnen wij niet mee instemmen.
Wij hopen dat u deze brief met aandacht gaat lezen. Het is belangrijk te anticiperen op de toekomst, vooruit te kijken.
Wij vragen u dan ook met klem dit plan van tafel te vegen.
Wij zien uw inhoudelijke reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet, [redacted]

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4.

8.20 Zienswijze P7

Betreft: 'Zienswijze' Ontwerp Partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. het MITC te Marknesse.

Provinciale staten hebben op 20 april 2022 de Ontwerp Partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. het MITC te Marknesse vastgesteld. Ook hebben Gedeputeerde Staten op 19 april 2022 het voornemen vastgesteld om in te stemmen met een verzoek om herbegrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Het feit dat er een MITC gerealiseerd wordt, is voor de Noordoostpolder een mooie mogelijkheid om op de kaart te komen te staan. Werkgelegenheid zou hier een grote rol in kunnen spelen.

Als bewoner van de [redacted] zijn wij toch minder blij met dit voornemen.

Onze mening is dat deze ontwikkelingen zo vlak achter onze woning het woongenot zullen beïnvloeden.

-Weids uitzicht tot aan Het voorsterbos wordt ons ontnomen.

- Een testbaan met precies de kombocht achter onze woning . Dit houd in de praktijk in. Remmen en gas gegeven.

- In de toekomst een waardevermindering van onze woning.

Zeg nou eerlijk, mocht uw een woning op Funda zien. U raadpleegt Google Maps, om de ligging en situatie te beoordelen, daarbij ziet u een gigantische testbaan vlak achter de woning liggen; dit is een schrik voor menig koper!

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7

De zondag is voor ons een rustdag. Wij zien dat er op het testcentrum te Lelystad zondags vaak driftsport georganiseerd wordt, ook iets om niet blij mee te zijn.

-Door meer werkgelegenheid een grote toename verkeer voor ons huis,

Wij zijn benieuwd wat jullie van deze algehele 'planschade' vinden. Een project in deze grote (financiële) omvang, hierbij is toch ook wel rekening gehouden met een financiële tegemoetkoming wat betreft planschade voor de omliggende bewoner?

Met vriendelijke groet. [redacted]

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

8.21 Zienswijze P8

Geachte college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland,

Hierbij stuur ik u mijn zienswijze m.b.t de verplaatsing van het MITC (Plannummer NL.IMRO.9924. OPMITCMarknesse-ON01). Mijn zienswijze betreft het onderdeel "nut- en noodzaak" en kent twee vragen.
In document 1a (Ontwerp Partiele herziening ....) schrijft u onder punt 1 van de inleiding: "*De directe aanleiding voor het project is gelegen in de verplaatsing van het bestaande RDW Testcentrum van de huidige locatie bij Lelystad, in verband met de uitbreiding van vliegveld Lelystad Airport en de beperkte uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie*". Een zin die in bijv. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (blz 3) terugkomt in de bewoordingen: "*Mede met het oog op de geprojecteerde uitbreiding van Luchthaven Lelystad heeft de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) gezocht naar een alternatieve locatie voor de huidige testbaan van de RDW in Lelystad*".

Daarover de volgende twee vragen:

1. U schrijft "de uitbreiding van vliegveld Lelystad" respectievelijke "geprojecteerde uitbreiding vfan Luchthaven Lelystad". Op de website Home - Uitbreiding Lelystad Airport en Landingsbaan - Uitbreiding Lelystad Airport staat te lezen dat de landingsbaan al verlengd en verbreed is. Van een op handen zijnde (nieuwe) uitbreiding van Luchthaven Lelystad wordt niet gesproken. Kunt u aangeven of u in deze procedure (m.b.t. het MITC) de reeds uitgevoerde uitbreiding bedoeld, of een nog uit te voeren toekomstige uitbreiding. Kunt u in het laatste geval aangeven over welke uitbreidingsplannen we dan spreken en waar ik die voornemens (digitaal) kan terugvinden.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

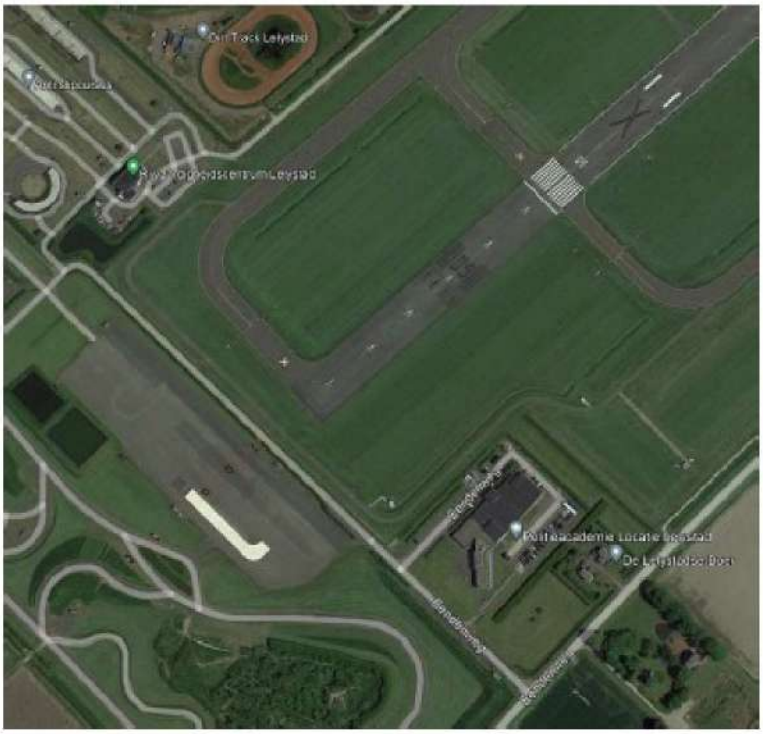
2. U stelt dat de uitbreiding (oude of nieuwe, daar gaat de vorige vraag over) een van de redenen is voor de verplaatsing. In het document "Notitie Reikwijdte en Detailnivo MER" m.b.t. Lelystad Airport staat te lezen (blz 12): "*Een baandraaiing zal er bovendien voor zorgen dat een aantal grote windmolens/obstakels in de nabijheid van de luchthaven gesloopt en/of verplaatst moet worden, dat een aantal agrarische bedrijven geamoveerd moet worden en dat een aantal andere bedrijven (bijv. RDW) hun activiteiten moeten verminderen, verplaatsen of beëindigen.*" M.a.w. de uitbreiding van Lelystand Airport (Waar de MER over gaat) is geen reden voor verplaatsing van het RDW (nu MITC). Kun u aangeven hoe ik die discrepantie moet duiden?

In de bijlage heb ik een uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl toegevoegd van locatie. Daar waar de kop van de landingsbaan van Lelystad Airport (westzijde) raakt (gescheiden door de Eendenweg) aan de huidige locatie van het MITC.
[redacted]

Zienswijze



Figuur 1 Afbeelding van Ruimtelijkeplannen.nl



Figuur 2 Afbeelding van Google Earth

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.2.

8.22 Zienswijze P9

Geachte Dhr./Mevr,

In deze mail maken wij onze zienswijze kenbaar.
November jongstleden hebben wij via de krant moeten vernemen dat achter onze woning de testbaan van de RDW komt. Na de bijkomt van donderdag 12 mei in restaurant Saaze is ons ter oren gekomen dat er op dit moment dagelijks 7000 auto's op de Vollenhoverweg rijden maar dit door de komst van het MITC 12.000 worden. Dit vinden wij een forse verhoging. Het is nu soms al lastig om je huis te bereiken tijdens de spits. (de weg moeten oversteken). Wij denken dan ook dat dit zeker problemen zullen gaan opleveren. En niet te vergeten het geluidsoverlast. Wij hebben al eens een brief van gemeenste Flevoland gehad dat er bij onze woning een verhoogd aantal decibel is gemeten. Dan zal het zeker nog erger worden met 5.000 auto's extra.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.4, 7.5 en 7.7.

Vanuit verschillende kanalen hebben wij vernomen dat er een reële kans in dat onze woningwaarde aanzienlijk zal zakken met de komst van het MITC. Wij hebben vorig jaar fors geïnvesteerd in onze woning door onder andere een compleet nieuw dak, gedeeltelijk nieuwe kozijnen en zonnepanelen. Dit heeft de woningwaarde flink omhoog doen gaan, maar heeft ons flink wat gekost. Dit zal dan allemaal voor niets zijn geweest? Wordt hier ook rekening mee gehouden?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

Lang niet iedereen zit te wachten op een testbaan in de tuin. Wij zijn erg gesteld op ons uitzicht op het bos en de akkerbouw. Ook dit zal voor een groot gedeelte gaan verdwijnen wat wij erg jammer vinden. Nu hebben wij nog de hertjes in de tuin.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder paragraaf 7.7.

9. Bijlagen

9.1 Advies commissie m.e.r.

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum Marknesse

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

14 juli 2022 / projectnummer: 3652





35 JAAR
onafhankelijk en deskundig advies





1 Advies over het MER in het kort

De Rijksdienst Wegverkeer (RDW) wil haar testlocatie voor (nieuwe) voertuigen verplaatsen van Lelystad naar Marknesse in de gemeente Noordoostpolder. Op het mobiliteit en infrastructuur testcentrum (MITC) komt ruimte voor een oefenterrein van de politie, een testomgeving voor onder andere zelfrijdende auto's en een campus. Op dit moment past de komst van het MITC niet in de plannen van de provincie en gemeente. Het omgevingsprogramma en bestemmingsplan moeten daarom aangepast worden. De mogelijke gevolgen voor de omgeving zijn onderzocht in een milieueffectrapport (MER)[1] dat betrokken wordt bij de besluitvorming door de provincie en gemeente. De gemeente Noordoostpolder heeft de Commissie gevraagd te adviseren over dit rapport.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

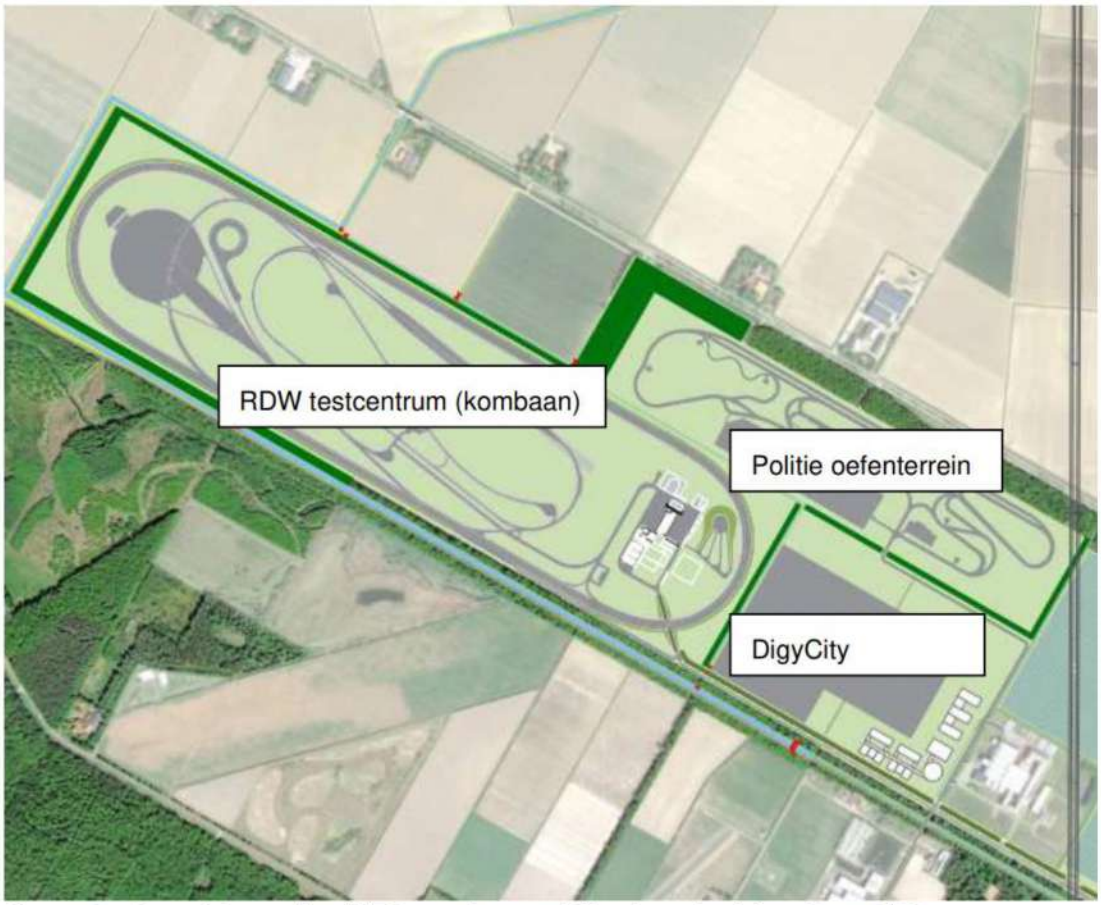
In het MER zijn de mogelijke gevolgen van het MITC voor de omgeving onderzocht. Uit het rapport blijkt dat de omgeving op een aantal aspecten negatief beïnvloed wordt. Het betreft een toename van geluid, een mogelijke verstoring van archeologische en landschappelijke waarden in het gebied, het aantasten van (beschermde) natuur, een verslechtering van de luchtkwaliteit, een toename van verkeer van en naar het gebied en een verstoring van de waterhuishouding (door onder andere het aanbrengen van nieuwe verharding). Door aanvullende maatregelen te treffen worden deze gevolgen deels, zoals voor de aspecten water en natuur, gecompenseerd.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie is van oordeel dat **het MER de essentiële informatie bevat** om een besluit te kunnen nemen over de komst van het MITC, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

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

[1] MER MITC Marknesse, TAUW, 5 april 2022.



Figuur 1 – Overzicht van het MITC met de verschillende onderdelen. Bron: MER.

Aanleiding MER

De huidige testlocatie van de RDW voor nieuwe voertuigen is niet meer toekomstbestendig. Op de huidige plek naast Lelystad Airport zijn niet voldoende uitbreidingsmogelijkheden. Bij Marknesse is een nieuwe locatie gevonden. Naast de testbaan voor voertuigen komt er ook een oefenterrein van de politie en 'DigiCity' (een testlocatie voor zelfrijdende auto's met een campus). Deze ontwikkeling moet komen op een terrein wat nu grotendeels als landbouwgrond en voor een klein deel als natuurgebied in gebruik is. De komst van het MITC valt onder andere binnen categorieën D 11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject), D 11.3 (wijziging industrieterrein) en D 43 (aanleg van testbanen) en daarom geldt een plan-MER plicht.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie is bij wet ingesteld, onafhankelijk en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. De bevoegde overheden – in dit geval de Provinciale Staten van Flevoland en de gemeenteraad van Noordoostpolder – besluiten over respectievelijk de wijziging van het provinciale omgevingsprogramma en het gemeentelijke bestemmingsplan.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3652 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op ontbrekende essentiële informatie.

2.1 Doel en aanleiding

In het MER staat beschreven dat de directe aanleiding voor het project de uitbreiding van Lelystad Airport is.[2] Voor groei van de luchthaven zijn volgens het MER de gronden van RDW nodig. In een overleg van de Commissie met de initiatiefnemer en de bevoegde overheden[3] werd echter een andere belangrijke reden voor verplaatsing gegeven: op de huidige locatie is niet genoeg ruimte voor toekomstige noodzakelijke uitbreiding van de testbaan. Bovendien kent de huidige locatie op de lange termijn te veel onzekerheden.

De Commissie beveelt aan om bij de verdere besluitvorming eenduidig en navolgbaar de aanleiding voor en het doel van de verplaatsing van de testbaan te beschrijven.

2.2 Water en klimaat

Uit het MER blijkt dat het voornemen invloed heeft op het watersysteem. Het gaat enerzijds om het aanbrengen van verharding en daarmee een versnelde afvoer van regenwater en anderzijds om het aanpassen van de structuur van watergangen en tochten voor de aan- en afvoer van oppervlaktewater.

In het MER en achterliggende stukken is de invloed van het voornemen op het watersysteem navolgbaar beschreven. Uit de waterparagraaf[4] blijkt dat er nieuw open water komt als compensatie voor de verharding. Deze zal een oppervlak krijgen van 5% van de verharding (gebaseerd op een beleidskader van het waterschap uit 2013).

Het aanleggen van open water is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan. Het voornemen dat in het MER is beschreven voldoet nog niet volledig aan het compensatiecriteria van 5% en is daarmee strikt genomen niet uitvoerbaar. Voor de nadere uitwerking zal in overleg met het waterschap een zogenaamde maatwerkberekening (moeten) worden verricht. Uit het ontwerp en de toelichting van de initiatiefnemer komt naar voren dat er voldoende plek is voor aanvullende waterberging en om aan de voorwaarden voor een watervergunning (te verlenen door het waterschap) te voldoen.

De Commissie beveelt aan om bij de maatwerkberekening voor de compensatie van de (nieuwe) verharding en bij het detailontwerp van de watergangen voor de aan- en afvoer van oppervlaktewater rekening te houden met klimaatverandering. Dat betekent dat naast het beleidskader van waterschap Zuiderzeeland uit 2013 ook de verwachte ontwikkeling in neerslag en droogte voor de beoogde levensduur van het ontwerp bij de berekening wordt

---

2 Volledigheidshalve merkt de Commissie op dat de luchthaven in Lelystad formeel nog niet geopend is.

3 Op 10 juni 2022 bezocht de Commissie het plangebied en vond een overleg plaats tussen de Commissie, de initiatiefnemer en de gemeente Noordoostpolder en de provincie Flevoland.

4 Deze paragraaf is in overleg met waterschap Zuiderzeeland tot stand gekomen bleek tijdens het overleg op 10 juni 2022.

betrokken. De Commissie verwacht op basis daarvan dat de daadwerkelijke compensatie voor verharding meer dan 5% zal bedragen.

Voor de vervolgbesluiten over onder andere de omgevingsvergunning beveelt de Commissie aan om in overleg met waterschap Zuiderzeeland keuzes te maken over de omgang met afstromend regenwater[5]. Doe dit ook voor de verwerking van het afvalwater in fase 2 en 3 in relatie tot de bestaande capaciteit van de gemeentelijke (druk)riolering en de transportleiding van het waterschap. Tenslotte beveelt de Commissie aan om in de omgevingsvergunning of exploitatieovereenkomst aandacht te besteden aan de eisen voor drooglegging.

2.3 Energie en duurzaamheid

In het MER staat beschreven dat het plan 'per saldo geen of beperkte invloed op duurzaamheidsdoelstellingen' heeft. Bij deze effectbepaling is alleen gekeken naar de functie van het terrein als testlocatie en naar materialisatie en grondstoffengebruik. Het valt de Commissie op dat niet is gekeken of het voornemen aansluit op regionale en lokale duurzaamheidsambities en -doelstellingen.

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan de besluitvorming te beschrijven of het voornemen aan ambities en doelstellingen voldoet[6]. Beschrijf ook welke maatregelen er zijn om aan ambities invulling te geven, in hoeverre ze worden gerealiseerd en geef aan hoe dit wordt gemonitord.

2.4 Natuur

In het MER wordt ingegaan op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten. De Natura 2000-gebieden liggen op zodanige afstand dat alleen additionele stikstofdepositie deze gebieden zou kunnen beïnvloeden. Het MER beschrijft dat het huidige agrarische gebruik (de grond wordt nu bemest) meer stikstofdepositie tot gevolg heeft dan in de nieuwe situatie. Daarom zal er geen toename van stikstofdepositie op kwetsbare natuur zijn (interne saldering). Verder beschrijft het MER dat een deel van het NNN verdwijnt en dat door een toename van geluid bosvogels in dit gebied negatief worden beïnvloed. Deze effecten worden gecompenseerd, zoals beschreven staat in de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan.[7]

De Commissie is van mening dat het MER en de toelichting op het bestemmingsplan gezamenlijk voldoende informatie geven over de gevolgen voor het NNN. Ze beveelt wel aan om de ontwikkeling van de natuurkwaliteit in het compensatiegebied te monitoren en na zes jaar te evalueren, met mogelijke optimalisaties van het beheer tot gevolg. Ook acht de Commissie het van belang dat de bosschages vóór het broedseizoen (dat al in februari bevindt) gekapt worden.

---

5 Het waterschap is hiervoor het bevoegd gezag en kan eventueel via maatwerkvoorschriften aanvullende eisen stellen.

6 Denk hierbij bijvoorbeeld aan de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies, de regionale energiestrategie, de gemeentelijke transitievisie warmte en het uitvoeringsprogramma duurzaamheid van de gemeente uit 2019.

7 Het oppervlakteverlies NNN van ongeveer 5,7 hectare wordt gecompenseerd met ongeveer 7,9 hectare nieuwe natuur.

2.5 Verkeer en parkeren

De Commissie vindt het onderdeel verkeer goed uitgewerkt. Zij constateert dat de berekening van het benodigde aantal van 858 parkeerplaatsen gebaseerd is op een aantal onzekerheden, waaronder de gehanteerde rekenfactoren en de (on)mogelijkheden van dubbelgebruik. De Commissie beveelt aan om in de volgende planfasen de verschillende deelterreinen gefaseerd te ontwikkelen, zodat alleen parkeerplaatsen worden aangelegd die werkelijk nodig blijken. Zorg daarbij voor een goede ruimtelijke verdeling en bewegwijzering.

2.6 Geluid

In het akoestisch onderzoek van het MER is een kwalitatieve beschouwing van de geluidsbelasting in de referentie- en plansituatie opgenomen. Daarnaast is met berekeningen een kwalitatieve beoordeling gemaakt, waarvan ook de cumulatie van geluid onderdeel is. Uit de conclusie blijkt dat er sprake is van een beperkte toename van de geluidsniveaus, die passen binnen de wettelijke kaders en het vigerende beleid van de gemeente.

Het plangebied ligt op tamelijk korte afstand van een aantal woningen en van een gebied dat is aangewezen als “stil gebied”[8]. Gelet op deze ligging beveelt de Commissie aan om bij de verdere planuitvoering uit te zoeken of maatregelen kunnen bijdragen aan een vermindering van de geluidsbelasting.

[8] Hier geldt op basis van de nota geluid een richtwaarde van 35 dB(A) voor individuele bedrijven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie
De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
Wouter Berendsen MSc (secretaris)
drs. Gert Dekker
ing. Ben Peters
Marja van der Tas (voorzitter)
ing. Rob Vogel
drs. Nathalie Vossen

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld
Wijziging provinciaal omgevingsprogramma en gemeentelijk bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten D11.2, D11.3 en D43. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten
Provinciale Staten van Flevoland en gemeenteraad van Noordoostpolder.

Initiatiefnemer besluiten
Rijksdienst Wegverkeer.

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

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3652 in te vullen in het zoekvak.

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

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