

**Onderwerp**

Notitie Reikwijdte en Detailniveau partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland voor MITC

Kern mededeling:

Bij Marknesse gaat het Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC) ontwikkeld worden. De provincie zorgt samen met de gemeente Noordoostpolder voor een planologisch-juridische inpassing. Er wordt hierbij geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de procedures te coördineren op basis van de Wro. Wel is schriftelijk tussen de colleges van de provincie en gemeente Noordoostpolder bekrachtigd dat de benodigde besluiten gelijktijdig ter inzage worden gelegd, waarbij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd nadat het provinciale Omgevingsprogramma is aangepast.

Voor het bestemmingsplan en de partiële herziening van het Omgevingsprogramma Flevoland moet een MER worden opgesteld. De eerste stap in deze procedure is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De gemeente Noordoostpolder heeft de NRD van 13 februari tot en met 11 maart 2020 ter inzage gelegd en de wettelijk adviseurs over dit voornemen geraadpleegd. De provincie heeft dit nog niet gedaan. De planning is dat de partiële herziening en het bestemmingsplan dit jaar worden vastgesteld, zodat de verhuizing van de RDW uit Lelystad tijdig kan worden gerealiseerd. Om de planning te halen hebben wij ervoor gekozen om aan te sluiten bij de inspraakprocedure die de gemeente Noordoostpolder hiervoor heeft gevolgd.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure voor de partiële herziening van het Omgevingsprogramma voor het MITC. Door middel van deze mededeling wordt u geïnformeerd over de procedure die gevolgd wordt voor de NRD.

Als de ontwerp partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland tezamen met het milieueffectrapport aan u wordt voorgelegd, zullen wij u ook vragen de door ons gekozen wijze van inspraak te bekrachtigen. Het MER zal daarna samen met de partiële herziening van het Omgevingsprogramma ter inzage worden gelegd.

Mededeling:

Er zijn kansen in Noordelijk Flevoland om rondom de pijler "smart mobility" het cluster van bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen, overheden en andere stakeholders verder te versterken en door te ontwikkelen. Het testcentrum Dienst Wegverkeer (RDW) in Lelystad verplaatst haar testcentrum en realiseert een verlengde kombaant met bijbehorende (test)faciliteiten in Marknesse. Deze verhuizing biedt een kans om de functionaliteit van het testcentrum te vergroten en het uit te bouwen tot het Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC). Dit is onderdeel van de Regio Deal Noordelijk Flevoland.

De provincie zorgt samen met de gemeente Noordoostpolder voor een planologisch-juridische inpassing van het MITC in Marknesse. Er is voor gekozen om de gemeentelijke en provinciale procedures niet te coördineren op basis van de Wro. Wel is schriftelijk tussen de colleges van de provincie en gemeente Noordoostpolder bekrachtigd dat de benodigde besluiten gelijktijdig ter inzage worden gelegd, waarbij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd nadat het provinciale Omgevingsprogramma is aangepast.

Registratienummer

2589368

Datum

21 april 2020

Afdeling/Bureau

SENB/GE MITC

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouders

Reus, J. de, Smelik, C.W.

Ter kennisname aan PS en
burgerleden



Procedure

De gemeente Noordoostpolder is het bevoegd gezag voor het op te stellen bestemmingsplan. Voor dit bestemmingsplan dient de gemeente een MER op te stellen, omdat het bestemmingsplan kaderstellend is voor een vergunningaanvraag voor testbanen voor gemotoriseerde voertuigen die meer dan 8 uur per week is open gesteld of als die een oppervlak heeft van meer dan 5 hectare (D43) en het bestemmingsplan maakt de aanleg van een industrieterrein groter dan 75 ha mogelijk (D11.3).

De mogelijkheid om op deze locatie een bedrijventerrein te realiseren is in strijd met het Omgevingsprogramma Flevoland. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal het Omgevingsprogramma moeten worden aangepast. Hiervoor is de provincie het bevoegd gezag. Het Omgevingsprogramma moet zijn aangepast voordat de gemeente haar bestemmingsplan vaststelt. Met het aanpassen van het Omgevingsprogramma Flevoland voor een bedrijventerrein groter dan 75 ha ontstaat er ook voor de aanpassing van het Omgevingsprogramma Flevoland een m.e.r.-plicht.

De gemeente Noordoostpolder heeft de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) van 13 februari tot en met 11 maart 2020 ter inzage gelegd en de wettelijk adviseurs over dit voornemen geraadpleegd. Deze NRD is opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan en de partiële herziening van het Omgevingsprogramma Flevoland. De provincie Flevoland heeft de NRD echter (nog) niet ter inzage gelegd. De planning voor het bestemmingsplan en daarmee voor de partiële herziening van het Omgevingsprogramma is strak. Als de provincie de NRD alsnog ter inzage wil leggen dan zal dat leiden tot een vertraging van ca. 3 maanden. Met de stakeholders en de gemeente zijn afspraken gemaakt dat wordt gestreefd het bestemmingsplan in 2020 vast te stellen. De gemeente Noordoostpolder kan het bestemmingsplan pas vaststellen als de partiële herziening van het Omgevingsprogramma heeft plaatsgevonden. Deze planning maakt het mogelijk om de geplande verhuizing van de RDW tijdig te realiseren. Een vertraging kan er toe leiden dat dit niet meer lukt. Daarom is er voor gekozen om de terinzagelegging van de NRD aan te sluiten bij de procedure zoals die door de gemeente is gestart en dus niet nogmaals ter inzage te leggen.

Risico zeer beperkt

Alle partijen zijn in de gelegenheid geweest om kennis te nemen van de stukken. Het doel van de kennisgeving van de NRD is om eenieder in de gelegenheid te stellen om opmerkingen over de reikwijdte en detailniveau van het MER kenbaar te kunnen maken. In deze NRD is ook de partiële herziening van het Omgevingsprogramma meegenomen. De gemeente Noordoostpolder heeft de NRD van 13 februari tot en met 11 maart 2020 ter inzage gelegd en de wettelijk adviseurs over dit voornemen geraadpleegd. Door deze ter inzage legging is eenieder in de omgeving van deze ontwikkeling in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze ontwikkeling. Daarnaast zijn de wettelijk adviseurs in staat gesteld om te reageren. De wettelijk adviseurs voor het MER t.a.v. het bestemmingsplan en de partiële herziening van het Omgevingsplan zijn gelijk. Naar aanleiding van de ter inzage legging en het adviesverzoek aan de adviseurs zijn er 4 reacties binnengekomen, van de Gasunie, het waterschap Zuiderzeeland en de provincies Flevoland en Overijssel. Door de ter inzage legging van de gemeente en adviesverzoek aan de wettelijk adviseurs zijn alle betrokkenen in de gelegenheid gesteld om te reageren op het voornemen. Het is niet de verwachting dat het nogmaals doorlopen van deze procedurestappen tot nieuwe reacties zal leiden.

Het ter inzage gelegde NRD gaat over de wijze (reikwijdte en detailniveau) waarop in het MER de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling worden onderzocht. Anders dan voor de gemeente is voor de provincie als bevoegd gezag ook de locatiekeuze relevant. In het voortraject is een studie uitgevoerd waaruit bleek dat de huidige locatie nabij Marknesse in de gemeente Noordoostpolder de enige geschikte locatie is voor de ontwikkeling van het MITC. In de NRD is opgenomen hoe men hiertoe is gekomen.



Procedure

Volgens art. 3 lid 2 Inspraakverordening Flevoland kan het bestuursorgaan voor een beleidsvoornemen een andere inspraakprocedure vaststellen wanneer daaraan gelet op de aard, de schaal en de reikwijdte van het beleidsvoornemen behoefte is.

- De NRD is een document waarin op hoofdlijnen wordt aangegeven welke ontwikkeling gaat plaatsvinden, op welke wijze dit onderzocht gaat worden in het MER en welk proces daarbij gevolgd gaat worden;
- De NRD heeft al ter inzage gelegen en een ieder en de wettelijke adviseurs zijn daarmee in de gelegenheid zijn gesteld om te reageren op dit voornemen; en
- Het al dan niet reageren op een NRD heeft geen effect op eventuele bezwaar- en beroepsmogelijkheden later in de procedure.

Gelet op bovenstaande zijn de aard, de schaal en de reikwijdte zodanig dat het mogelijk is om op basis van art. 3 lid 2 inspraakverordening Flevoland een andere inspraakprocedure vast te stellen dan die van afdeling 3.4 Awb. Gezien de planning waarbij de partiële herziening van het Omgevingsprogramma en de wijziging van het bestemmingsplan door de gemeente Noordoostpolder moet zijn afgerond voor de invoering van de Omgevingswet en de geplande verhuizing van de RDW uit Lelystad, is het geëigend om gebruik te maken van art. 3 lid 2 Inspraakverordening Flevoland en daarbij aan te sluiten bij de inspraakprocedure die al door de gemeente NOP gevolgd is.

De partiële herziening van het Omgevingsprogramma voor het MITC is een bevoegdheid van PS. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure voor dit plan. Door middel van deze mededeling wordt u geïnformeerd over de procedure die gevolgd wordt voor de NRD.

Als de ontwerp partiële herziening Omgevingsprogramma Flevoland tezamen met het milieueffectrapport aan u wordt voorgelegd, zullen wij u ook vragen de door ons gekozen wijze van inspraak te bekrachtigen. Het MER zal daarna samen met de partiële herziening van het Omgevingsprogramma ter inzage worden gelegd.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
NRD	2551258	Ja
Kennisgeving door gemeente	2592401	Ja

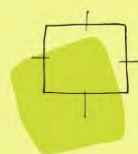
Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
		Tot

**Notitie reikwijdte en detailniveau MITC
Marknesse**



Tauw



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Notitie reikwijdte en detailniveau MITC Marknesse

Inhoud

Rapport en bijlagen

23 januari 2020

Projectnummer 575.00.00.01.00



Ruimte voor de leefomgeving

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor het voornemen	3
1.2	Aanleiding m.e.r.-procedure	5
1.3	Toelichting NRD	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Voorgenomen activiteit	9
2.1	Aanleiding van de voorgenomen activiteit	9
2.2	Locatieafweging en -keuze	9
2.3	Variantenstudie	12
2.4	Autonome ontwikkeling	12
2.5	Projectbeschrijving	13
2.6	Groenplan	16
2.7	Ligging en begrenzing van het projectgebied	16
2.8	Het studiegebied	18
3	Planologisch kader	19
3.1	Bestemming	19
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	20
4	Het onderzoek	22
4.1	Te onderzoeken alternatieven en varianten	22
4.2	Het beoogde detailniveau van de onderzoeken	23
4.3	Effect vergelijking	26
5	De m.e.r.-procedure	27
5.1	De m.e.r.-procedure	27
5.2	Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure	28
5.3	Inhoudelijke vereisten	28

Bijlagen

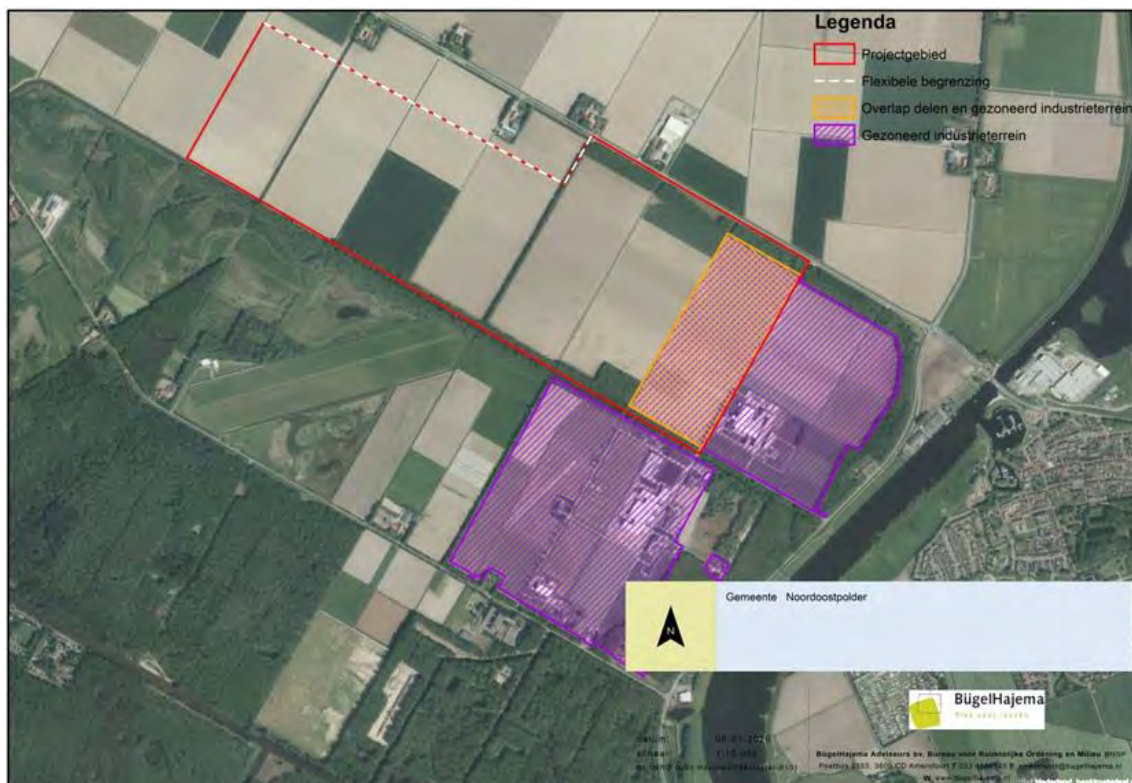
1 Inleiding

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. Onderzocht wordt wat de effecten zijn van de realisatie van een Mobiliteits- en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in het buitengebied van Marknesse, aan de Voortocht, nabij het Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Het realiseren van een dergelijk MITC start met de verplaatsing van de RDW uit Lelystad. Voor deze ontwikkeling wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen, het Omgevingsprogramma van de provincie aangepast en een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het startpunt van de m.e.r.-procedure en geeft de kaders voor het op te stellen milieueffectrapport (MER).

1.1 Aanleiding voor het voornemen

Door uitbreiding van vliegveld Lelystad Airport moet de RDW haar huidige locatie bij Lelystad verlaten. Verplaatsing van de RDW naar Marknesse maakt daar de vorming van het MITC (mobiliteit & infrastructuur testcentrum) mogelijk. Het MITC is een unieke samenwerking en bundeling van krachten tussen de RDW en de gevestigde bedrijven in Marknesse (Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Centrum (NLR), Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW), Nederlandse RPAS Test Centrum (NRTC) en het NLR Drone Center).

Figuur 1 geeft de ligging van het projectgebied weer in relatie tot de ligging van het aangrenzende industrieterrein.



Figuur 1. Locatie projectgebied van het MITC (stippellijn als indicatie voor de begrenzing)

De integrale ontwikkeling van het MITC bestaat uit meerdere bouwstenen.

1.1.1 Het RDW testcentrum

Deze bouwsteen heeft voornamelijk betrekking op de verplaatsing van de huidige testfaciliteiten van de RDW uit Lelystad naar Marknesse. Het betreft onder andere de realisatie van een kombaant. De kombaant is het centrale element van de testfaciliteit. Op deze kombaant worden diverse testen gedaan met (motor)voertuigen. De nieuwe baan kan dan tegelijk worden verlengd om beter aan de bestaande wensen te kunnen voldoen. Binnen en rond de kombaant zal ook plaats zijn voor diverse voorzieningen zoals een hoofdgebouw met vergaderzalen, kantoren, een kantine en een toren met uitzicht over de kombaant. Daarnaast worden gebouwen ten behoeve van testen en opslag gerealiseerd, waaronder ook een werkplaats en tankfaciliteiten.

In het testcentrum is er naast de kombaant ruimte voor een extra functionaliteit. Hiervoor voert de RDW overleg over samenwerking met onder andere de politie en defensie. Hierbij wordt gedacht aan een behendigheidsbaan waarop rijvaardigheidstrainingen kunnen worden aangeboden en een gebied waarop testen met voertuigen op ruw terrein en slecht wegdek kunnen worden uitgevoerd. Deze voorzieningen worden binnen de kombaant geprojecteerd.

1.1.2 Verdere verbreding van het programma

In samenhang met de komst van de RDW wordt een geleidelijke doorontwikkeling voorzien van het gebied tot een volwaardig, multifunctioneel Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum. Centraal hierbij staat de realisatie van een gebouwde omgeving waarvan de inrichting is gericht op het testen van intelligente en zelfrijdende voertuigen (en andere vervoermiddelen). Daarnaast is het wenselijk te voorzien in een aanvullend programma waarin ruimte wordt geboden aan vestiging van bedrijven die zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit.

1.2 Aanleiding m.e.r.-procedure

De m.e.r. heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming, zodat de gemeente Noordoostpolder met de uitkomst van de m.e.r. een solide en toegespitste onderbouwing kan geven voor het bestemmingsplan MITC Marknesse. In de Wet Milieubeheer (Wm) is in hoofdstuk 7 geregeld dat het bij bepaalde plannen en/of besluiten verplicht is informatie te verzamelen over de als gevolg van de activiteit optredende milieugevolgen. In de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald voor welke activiteiten een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Dit is mede afhankelijk van de aard en omvang van de activiteit en het soort besluit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen plan-m.e.r. en project-m.e.r.

1.2.1 M.e.r.-plicht

Het vast te stellen bestemmingsplan heeft betrekking op een MITC in Marknesse. In bijlage D van het Besluit m.e.r. (D43) is opgenomen dat voor een vergunningaanvraag voor dit type testbanen voor gemotoriseerde voertuigen op basis van een m.e.r.-beoordelingsnotitie moet worden vastgesteld of er een projectMER-plicht geldt, onder voorwaarde dat de baan meer dan 8 uur per week is open gesteld of als deze een oppervlak heeft van meer dan 5 hectare.

Een vergunningaanvraag is nu nog niet aan de orde. Maar omdat op basis van het vast te stellen bestemmingsplan, en op basis van de voorgenomen partiele wijziging van het Omgevingsprogramma van de provincie Flevoland¹, een dergelijke activiteit mogelijk wordt gemaakt geldt wel rechtstreeks de verplichting tot het opstellen van een planMER. De onderhavige NRD heeft alleen betrekking op het planMER.

Daarnaast zijn het Omgevingsprogramma en het bestemmingsplan planMER plichtig vanwege de categorieën D11.3 omdat het een wijziging dan wel uitbreiding betreft van een industrieterrein dat groter is dan 100 hectare.

¹ Het Omgevingsprogramma van de provincie Flevoland kan (nog) gelden als een structuurvisie Wro; wijziging ervan is daarmee een mogelijk m.e.r.-plichtig besluit.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het voornemen, het plan- en het studiegebied en geeft een korte beschrijving van het gebied waarbinnen de ingrepen gaan plaatsvinden. De wijze van milieubeoordeling komt in hoofdstuk 3 aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op het beoordelingskader en de wijze van beoordelen. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de m.e.r.-procedure voor dit project eruit ziet.

2 Voorgenomen activiteit

2.1 Aanleiding van de voorgenomen activiteit

De directe aanleiding voor het project is gelegen in de verplaatsing van de het bestaande RDW Test-centrum van de huidige locatie bij Lelystad, in verband met de uitbreiding van vliegveld Lelystad Airport. Voor de groei van de luchthaven zijn gronden van de RDW nodig. Voor de verplaatsing van de RDW zijn meerdere locaties onderzocht en is uiteindelijk een voorkeur uitgesproken voor Marknesse. Deze keuze wordt door de bestuurlijke partners in de regio omarmd en als kans aangegrepen voor het versterken van de economische kracht van het gebied. Er is een visie ontwikkeld gericht op het ontwikkelen van een integraal Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC) dat in de loop der tijd moet uitgroeien tot een 'smart mobility hub': een cluster van onderling samenhangende bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en andere activiteiten. Deze visie heeft zich vertaald in de Regio Deal Noordelijk Flevoland tussen Rijk, provincie en gemeenten die op 12 december 2019 is ondertekend.

Wat is de RDW?

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is een zelfstandig bestuursorgaan dat taken uitvoert onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als uitvoeringsorganisatie heeft de RDW vier taken. Ten eerste is de RDW verantwoordelijk voor de toelating van voertuigen en voertuigonderdelen op de Nederlandse en Europese markt, waarvoor vanuit veiligheids- en milieuaspecten controle wordt uitgeoefend op de technische staat van voertuigen. Ten tweede is de RDW verantwoordelijk voor handhaving van wet- en regelgeving en het houden van toezicht op bedrijven die publieke taken uitvoeren in de mobiliteitsketen. Ten derde zorgt de RDW voor registratie en informatieverstrekking voor rijbewijzen, toegelaten voertuigen, voertuigkenmerken en voertuigeigenaren. Ten vierde zorgt de RDW voor documentafgifte in de voertuig- en rijbewijsketen. Om deze taken uit te voeren heeft de RDW een testcentrum waar voertuigen getest kunnen worden.

2.2 Locatieafweging en -keuze

2.2.1 Locatiekeuze RDW/Rijksvastgoedbedrijf

De RDW heeft zijn voorkeur uitgesproken voor een locatie in Marknesse. Die voorkeur wordt gebaseerd op een onderzoek naar meerdere locaties, uitgevoerd in samenwerking met onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)² en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Daarbij is gebruik gemaakt van een aantal vooraf vastgestelde beoordelingscriteria (zie tabel 1). Er zijn 15 potentiële locaties onderzocht.

² Voorheen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

Belangrijke aandachtspunten hierbij waren de beschikbaarheid van voldoende ruimte en ook (vanwege de aard van testfaciliteit) een aanvaardbaar niveau van omgevingsgeluid en privacy. Alle criteria waarop het onderzoek zich heeft gericht, zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1. Beoordeling locatiekeuze RDW

Noodzakelijke criteria
Oppervlak in hectare
Oppervlakte (lengte x breedte)
Vorm baan (huidig is ovaal, scherpe kombocht)
Afstand tot huidige locatie (<50km)
Afstand tot snelweg (<15 min)
Geluidsniveau omgevingsgeluid
Knelpunten kosten (uitgangspunt grond voor grond)
Geen directe inkijk (privacy) Buren, drukke weg e.d.
Noord-zuid as (toren naar noord)
Besliscriteria
Beschikbaarheid (datum)
Commitment lokaal bestuur
bereikbaarheid medewerkers vaste bezetting (<50km)
Centrale ligging voor RDW
Bereikbaarheid klanten/partners
Mogelijkheden samenwerking/ restcapaciteit
Aanvliegroutes/ geluidshinder vliegverkeer
Co financiering (bijv. subsidie, gelden Zuyderzeelijn)
Besparingsmogelijkheden (bijv. bestaande gebouwen)
Bestemmingsplan passend
Binding (cultuurhistorisch, technologisch, ecologisch, etc.)
Huidige faciliteiten in te passen
Mogelijkheden voor inpassen ITS
Afstand tot APK centrum Zwolle (<60 KM)
Afstand tot keuringsstations

Uit het eerste onderzoek volgden vijf locaties die nader op haalbaarheid zijn onderzocht. Het betrof locaties in de gemeenten Zeewolde, Lelystad en Noordoostpolder. Met de gemeentebesturen van deze gemeenten zijn gesprekken gevoerd. In het gesprek met Zeewolde bleek dat de locatie niet voldeed aan alle noodzakelijke criteria (met name omgevingsgeluid en inpassing oppervlakte). In het gesprek met Noordoostpolder heeft het gemeentebestuur een duidelijke voorkeur uitgesproken voor de locatie NLR Marknesse, omdat dit het beste aan kan sluiten bij de economische ontwikkeling die in dat gebied plaatsvindt. Het gemeentebestuur van Lelystad wilde meewerken aan de locatie nabij de A6 in Lelystad.

De overgebleven twee locaties zijn in overleg met de betrokken gemeenten nader onderzocht, onder meer op het gebied van geluid, ruimtelijke ordening, natuur en grondprijzen. Uiteindelijk hebben het ministerie van IenW, de RDW en het RVB gezamenlijk een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor Marknesse. Hierbij is bij de locatie nabij de A6 in Lelystad rekening gehouden met de mogelijkheid dat een toekomstige uitbreiding (aantakking) van de A6 bij Lelystad zou leiden tot een onaanvaardbare toename van het omgevingsgeluid op die locatie.

Vervolgens heeft de RDW nader onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van de locatie Marknesse, in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, Rijksvastgoedbedrijf, NLR, provincie Flevoland, gemeente Noordoostpolder en gespecialiseerde onderzoeksbureaus. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de locatie voldoet aan de vereisten van de RDW. Er is voldoende oppervlakte beschikbaar, er is geen verstoring omgevingsgeluid, er is voldoende privacy en er kan een toegangsweg aangelegd worden. Ook op de besliscriteria (zie tabel 1) wordt goed gescoord, met name op het gebied van inpasbaarheid. Daarnaast zijn bekendheid en bereikbaarheid belangrijke factoren.

2.2.2 Locatieafweging provincie en gemeente

De locatieafweging is primair een keuze geweest van de RDW, in samenspraak met het ministerie en het RVB. Toen deze locatieafweging concreter werd, zijn gesprekken met provincie en gemeente geïntensiveerd en is nadrukkelijk nagegaan in hoeverre de voorkeur van de RDW aansluit bij provinciaal en gemeentelijk beleid. De conclusie is dat de locatie NLR-Marknesse op provinciaal niveau een zeer geschikte locatie is en ook lokaal aansluit bij gewenste ontwikkelingen, vooral als het gaat om de economische versterking van de regio. Hierbij speelt onder andere de nabijheid van de NLR en het Nederlands RPAS Test Centrum (NRTC), waardoor synergie met de RDW optreedt om autonoom transport te testen en daarmee perspectief te bieden op de vorming van een Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC). Ook de nabijheid van grootschalige testfaciliteiten, zoals de Duits Nederlandse Windtunnel (DNW) en de NLR is hierbij belangrijk. Omdat de locatie is gelegen in landelijk gebied is er geen hinder te verwachten van de omgeving op de onderzoeksactiviteiten op het terrein. Vanwege het dunbevolkte karakter van het gebied zal, voor zover sprake is van hinder naar de omgeving, het aantal gehinderden beperkt zijn.

Ook de gemeente Noordoostpolder ziet mogelijkheden in de buurt van het NLR. In het gebied bevindt zich een kenniscluster dat gebruik maakt van de faciliteiten van de NLR. Een van de doelen is om ruimte te bieden voor bedrijven die het cluster versterken en verstevigen. Hier valt de RDW onder. Dit sluit aan bij de gemeentelijke Visie op werklocaties.

De ontwikkeling sluit naadloos aan bij, en is interbestuurlijk verankerd, in de Regio Deal Noordelijk Flevoland.

Regio Deal Noordelijk Flevoland

De Regio Deal Noordelijk Flevoland is een bestuurlijke afspraak tussen het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder. Het oogmerk is met deze Regio Deal de regio een impuls te geven op het snijvlak van economie, verduurzaming, innovatie, talentontwikkeling en fysieke leefomgeving. De Regio Deal richt zich op drie pijlers: (1) het toekomstbestendig maken van het Maritiem Cluster op Urk, (2) de verduurzaming van de IJsselmeervisserij en (3) het verzilveren van het groeipotentieel van Noordelijk Flevoland verbonden aan smart mobility. De derde pijler richt zich op de ontwikkeling van een Mobiliteit- en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in Marknesse. Het MITC faciliteert volgens de partijen bij de Regio Deal de overgang van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik in bestaande praktijk en draagt daarmee bij aan de beleidsdoelen van het kabinet met betrekking tot smart mobility. Het MITC biedt ook volop kansen voor nieuwe innovaties, bedrijvigheid en werkgelegenheid in Noordelijk Flevoland. Voor de uitvoering van de Regio Deal stelt het Rijk € 15 miljoen beschikbaar, en de regio spant zich in om een zelfde bijdrage te leveren. De Regio Deal is ondertekend op 12 december 2019.³

2.3 Variantenstudie

De keuze van de RDW is gevallen op de gemeente Noordoostpolder. Zoals ook is vastgelegd in de Regio Deal zal de gemeente zich inspannen om de komst van het testcentrum c.q. het MITC mogelijk te maken. Binnen de provinciegrenzen zijn geen reële alternatieven beschikbaar die voldoen aan de selectiecriteria van de initiatiefnemer. De locatiekeuze staat dus niet langer ter discussie en blijft buiten de reikwijdte van het MER. Wel is er aanleiding om voor het ontwerp varianten te onderzoeken. Het gaat dan vooral om de ontsluiting van het projectgebied.

In een eerder stadium zijn binnen het projectgebied ook varianten onderzocht voor de ligging van de kombaai. Deze onderscheidden zich in de vorm en de oriëntatie. Op basis hiervan bestaat reeds een voorkeur voor een baan die (globaal) oost-west georiënteerd is, parallel aan de kavelgrenzen, met een lengte van ca. 2.100m en een breedte van ca. 450m. Dit hangt samen met het uitgangspunt dat gebruik gemaakt wordt van de bestaande ruimte en dat de ligging van bestaande woningen wordt gerespecteerd. Ook wordt hiermee aangesloten bij de landschappelijke structuur en is de ligging geoptimaliseerd in relatie tot het beperken van omgevingsgeluid op de baan. Er is op voorhand geen aanleiding om op dit punt nader onderzoek te doen naar varianten omdat hiervan geen voordelen te verwachten zijn.

2.4 Autonome ontwikkeling

Ten behoeve van het vaststellen van de referentiesituatie zal in het MER de autonome ontwikkelingen worden beschreven. De infraprojecten en ruimtelijke ontwikkelingen waarvan voldoende zeker is dat deze gerealiseerd zullen worden maken hier ook onderdeel van uit.

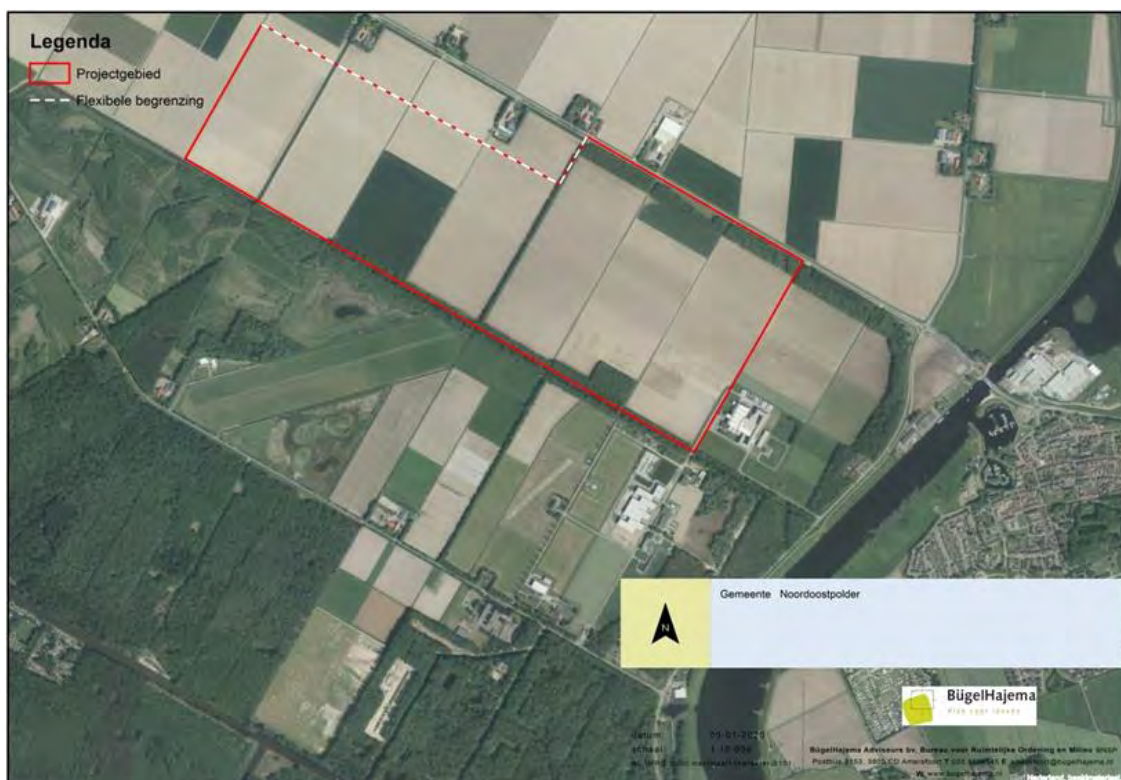
³ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/19/regio-deal-noordelijk-flevoland>.

De referentiesituatie⁴ bestaat uit:

- De huidige feitelijke situatie (vertrekpunt is alle vergunde activiteiten die zijn gerealiseerd)
- De toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het projectgebied: dit zijn bestemde en vergunde activiteiten die met voldoende zekerheid binnenkort ingevuld zullen worden
- Generieke, planoverstijgende ontwikkelingen, zoals normen die voortvloeien uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

2.5 Projectbeschrijving

In de visie op het gebied is sprake van een geleidelijke ontwikkeling. Als eerste wordt de komst van het RDW Testcentrum voorzien. Daarmee in samenhang vindt naar de langere termijn doorontwikkeling plaats tot het Mobiliteits- en Infrastructuur Test Centrum (MITC). In figuur 3 is het beoogde projectgebied globaal weergegeven. De doorontwikkeling van het MITC, op langere termijn, is echter geen voorwaarde voor realisatie van het RDW Testcentrum op korte termijn.



Figuur 3 projectgebied

Het MITC bestaat uit verschillende te onderscheiden bouwstenen. Hierna wordt voor die bouwstenen ingegaan op het programma, onderdelen en planning.

⁴ Bron van deze opsomming is de Factsheet Referentiesituatie in MER voor bestemmingsplan van de Commissie voor de m.e.r. van 29 mei 2012.

2.5.1 Het RDW testcentrum

Kombaan en testfaciliteiten

De kombaan is het centrale element van de testfaciliteit. Op deze kombaan worden diverse testen gedaan op het gebied van remmen, sturen, snelheidsbegrenzer, spiegels, stabiliteit en duurtesten. Er is sprake van simulatie van 'een eindeloze weg' om verschillende soorten testen te doen ten behoeve van typekeuringen en individuele keuringen waarbij snelheid en baanlengte van belang zijn.

Voor de kombaan wordt uitgegaan van 2 rijstroken en op een terrein met een lengte van ca. 2.100 meter en een breedte van ca. 450 meter.

Binnen de kombaan worden een aantal overige testfaciliteiten voorzien. Hierbij valt te denken aan:

- een "braking area" (remvlakte),
- een "dynamic area" (dynamische vlakte)
- een "stability circle" (stabiliteitscirkel)
- een "wetgrip area" (wetgripbaan)
- een "noise measurement area" (geluidmeetvlakte)

Binnen en rond de kombaan zal ook plaats moeten zijn voor diverse voorzieningen, zoals vergaderzalen, kantoren, een kantine en een toren met uitzicht over de kombaan. Daarnaast worden gebouwen ten behoeve van testen en opslag gerealiseerd, waaronder ook een werkplaats, voorzieningen voor het wassen van voertuigen en tankfaciliteiten.

Extra functionaliteit

Er wordt rekening gehouden met de uitbreiding van de RDW met extra functionaliteit, waar mogelijk in samenwerking met andere (semi)overheidsinstanties zoals politie en defensie. Op dit moment wordt gedacht aan een "smart mobility handling area" (een behendighedsbaan waarop de politie rijvaardigheds-trainingen kan aanbieden) en een "smart mobility rough area" (een gebied waarop testen met voertuigen op ruw terrein en slecht wegdek kunnen worden uitgevoerd). Ook wordt gekeken naar mogelijkheden voor vestiging van een datacenter.

Planning

De planning is gericht op realisatie in de periode 2021-2023, zodat het RDW Testcentrum in 2023 in gebruik genomen kan worden.

2.5.2 Doorontwikkeling MITC

In samenhang met de komst van de RDW wordt een geleidelijke doorontwikkeling van het gebied voorzien tot een volwaardig, multifunctioneel Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum. Hierbij staat de realisatie van een DigiCity centraal. DigiCity is een gebouwde omgeving gericht op het testen van intelligente en zelfrijdende voertuigen (en andere vervoermiddelen). De DigiCity zal in haar verschijningsvormen en complexiteit verschillende soorten vormen kunnen aannemen. Daarnaast is het wenselijk te voorzien in ruimte voor vestiging van bedrijven die zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit (aanvullend programma).

DigiCity heeft de vorm van een bebouwde omgeving. De DigiCity zal hiervoor verschillende soorten vormen kunnen aannemen, zowel in verschijningsvorm als in complexiteit. Er zal sprake zijn van verharde banen (weginfrastructuur), verplaatsbare attributen en groen- en watervoorzieningen (voor het 'creëren' van een fictieve gebouwde omgeving) over een oppervlakte van ca. 10 ha. Deels kan de DigiCity ook uit vaste gebouwen inclusief gebruiksfunctie bestaan.

Planning

Realisatie van DigiCity is beoogd circa 1-2 jaar na ingebruikname van het RDW Testcentrum.

2.5.3 Aanvullend/facultatief programma

In het eindbeeld is het MITC een breed cluster aan bedrijven en instanties op het vlak van allerlei vormen van mobiliteit, zoals luchtvaart, drones, auto's, vrachtauto's, scheepvaart en hybride vormen van mobiliteit. Hierbij wordt gedacht aan een campusontwikkeling. Op deze campus zouden meerdere bedrijven zich vestigen op het gebied van onderzoek en innovatie, passend binnen het MITC. Hier toe komen gezamenlijk faciliteiten (academie, lab, paviljoen, datacentrum, vergaderzalen) en er wordt gedacht aan een gebouw voor startups. De campus moet ook onderdak bieden aan WO studenten die onderzoek doen, MBO instellingen om praktisch en theoretisch onderwijs op locatie te bieden, HBO instellingen om faculteiten te vestigen, en congressen. Ook zal op kleine schaal productie kunnen plaatsvinden.

De volgende ontwikkelingen zijn in beeld:

- intensivering van de samenwerking tussen universiteiten en het MITC. Nu al wordt door NLR en RDW intensief samengewerkt met de technische universiteiten en een aantal van de overige universiteiten op een breed vlak, waaronder voertuigtechniek, ICT en gedragswetenschappen;
- een campus voor studenten om zelf nieuwe technieken te kunnen testen. Ook wordt onderwijs gegeven om studenten en andere geïnteresseerden op de hoogte te stellen van de nieuwste ontwikkelingen;
- naast het universitaire onderzoek is vanuit HBO-instellingen, zoals Windesheim in Zwolle interesse om samen te werken en kennis te halen en te brengen. RDW en de bedrijven die zich in het MITC vestigen, zullen stageplekken organiseren om zo studenten een kans te geven mee te helpen en zich te ontwikkelen;
- vanuit het buitenlandse bedrijfsleven is belangstelling om een satellietvestiging in Nederland te starten om testen met smart mobility te kunnen uitvoeren;
- ook Nederlandse bedrijven zullen bereid zijn om of regelmatig naar Marknesse te reizen om te kunnen testen, of om een 'unit' te huren en zo meer permanent aanwezig te zijn en activiteiten te ontplooiën;
- verschillende overheidspartijen bundelen hun krachten om de opgaven van de nieuwe mobiliteit integraal te kunnen testen. Zo zijn al afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, NLR, politie-academie en het Centraal Bureau Rijvaardigheden.

De uiteindelijk beoogde inrichting van het gebied is nog maar globaal bekend. Er wordt rekening gehouden met een ruimtebehoefte van circa 26 ha. Naast DigiCity, terrein inrichting, ontsluiting en inpassing wordt gestreefd naar een totaal aan uitgeefbaar gebied tot ca. 50.000 m² bvo (incl. de gebouwen in de DigiCity). Uitgaande van een gemiddelde van 25 m² bvo per werknemer biedt dit deel van het projectgebied uiteindelijk plaats aan 2.000 werknemers. Bij een invulling met (meer) kantoorfuncties kan dit aantal hoger zijn.

Planning

Het aanvullend programma gaat zich pas ontwikkelen na realisatie en ingebruikname van de RDW testbaan. Dit betekent dat deze gronden in de loop der jaren uitgegeven en bebouwd gaan worden. Hierbij wordt rekening gehouden met 1.000 - 5.000 m² bvo per jaar.

2.6 Groenplan

Het ontwerp zal voorzien in een groenplan dat voorziet in landschappelijke inpassing van het MITC, aansluitend op het gemeentelijk beleid in dit verband. Belangrijk hierbij is het zicht op de baan vanaf de openbare weg te beperken, met het oog op het ongehinderd uitvoeren van tests. Waar mogelijk wordt gezocht naar combinaties met natuur- en/of NNN-compensatie, waarbij wordt gewaarborgd dat het groen geen invloed heeft op de testbaan en faciliteiten van RDW. Ook is een combinatie met geluidwerende maatregelen denkbaar. Onderdeel van de landschappelijke inpassing kan een afschermende singel zijn. De vorm van het groenplan is mede afhankelijk van de uitkomst van het MER.

2.7 Ligging en begrenzing van het projectgebied

Het projectgebied ligt in het zuidoosten van de gemeente Noordoostpolder, in het buitengebied van Marknesse. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 140 ha. Het projectgebied ligt ten noordwesten van het NLR, en aangrenzend aan de locatie van de Duits-Nederlandse Windtunnels (DNW, onderdeel van het NLR). Op dit moment worden de percelen agrarisch gebruikt. Een deel ervan is eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf en het NLR.

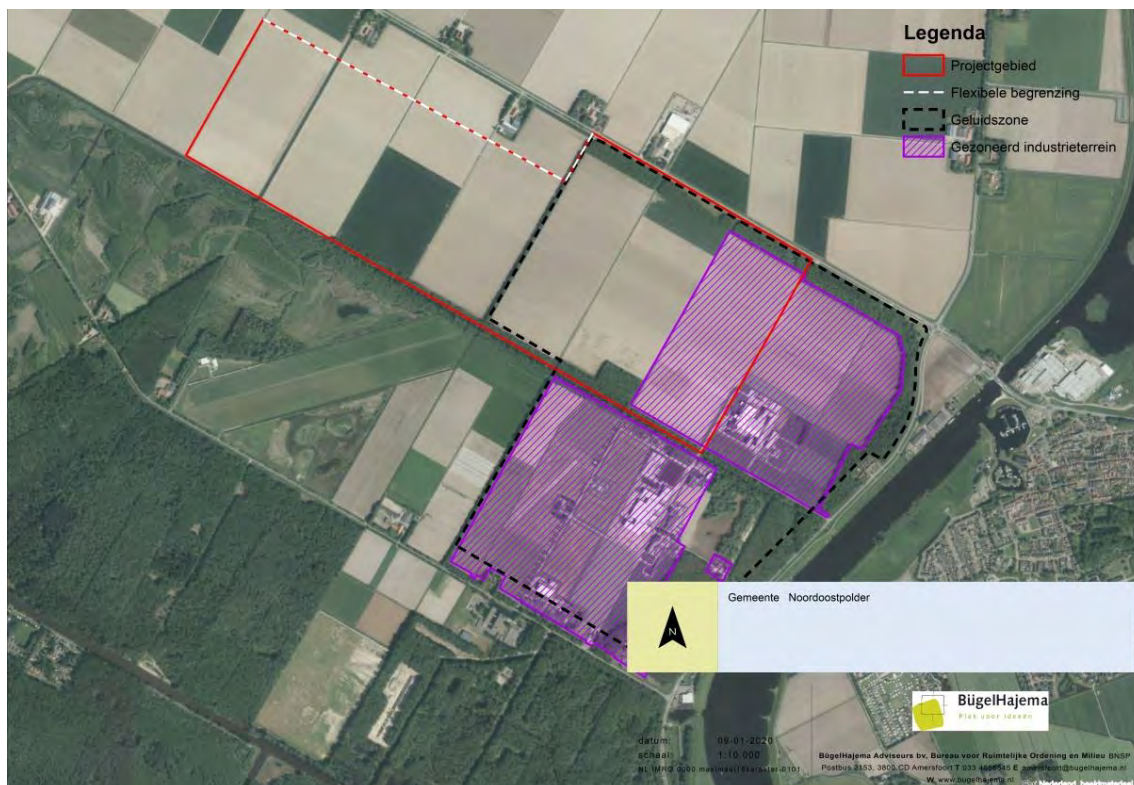
Het beoogde projectgebied is globaal weergegeven in figuur 4. Het is gelegen tussen de Vollenhoverweg (N331) aan de noordzijde en de Voorsterweg aan de zuidzijde. Het projectgebied wordt aan de oostzijde begrensd door de bebouwde percelen van de NLR/DNW. In figuur 4 is een deel van het projectgebied begrensd met een stippellijn. Op die plaatsen staat de precieze begrenzing van het projectgebied op dit moment nog niet vast. De definitieve begrenzing is afhankelijk van het nader ontwerp van in het bijzonder de kombaan (zie paragraaf 2.5.1). Bij het vaststellen van het definitieve projectgebied wordt de ligging van bestaande woningen in welk geval gerespecteerd.



Figuur 4 Beoogd projectgebied

In het projectgebied is van toepassing de Beheersverordening Landelijk gebied 2016 van de gemeente Noordoostpolder. In die beheersverordening is voor het betrokken gebied het voormalige bestemmingsplan Waterloopbos e.o. geconsolideerd (2002). Op de plankaart bij dit bestemmingsplan is een 'zone als bedoeld in artikel 41 Wgh' aangegeven. Het gaat hier om een 50 dB(A) contour rondom een gezoneerd industrieterrein⁵. Het gezoneerde industrieterrein zelf is niet uitdrukkelijk op de verbeelding aangegeven. Wel blijkt uit de regels waar het industrieterrein ligt, namelijk op die gronden die bestemd zijn voor 'Hoogwaardige onderzoeks- en ontwikkelingsdoeleinden', die tevens liggen binnen de 50d(BA) contour liggen (artikel 5).

⁵ Ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan Waterloopbos e.o. lag de grondslag voor vaststelling van die zone in artikel 41 Whg. Thans is dat artikel 40.



Figuur 5 Projectgebied en huidig gezoneerd industrieterrein

2.8 Het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het projectgebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken en dit kan niet bij voorbaat aangegeven worden. De MER-onderzoeken zullen uitwijzen tot waar de milieueffecten reiken.

De Natura 2000-gebieden in de omgeving worden in elk geval meegenomen in de onderzoeken, met betrekking tot geluid en de stikstofgevoeligheid.

3 Planologisch kader

3.1 Bestemming

De beoogde locatie ligt binnen het plangebied van de Beheersverordening landelijk gebied 2016. In deze beheersverordening zijn voor het betrokken gebied de regels uit de voormalige bestemmingsplannen Waterloopbos en Landelijk gebied 2004 van toepassing verklaard.

3.1.1 Bestemmingsplan Waterloopbos

Het bestemmingsplan Waterloopbos heeft betrekking op de gronden van het voormalige Waterloopkundig Laboratorium en het NLR. Binnen dit bestemmingsplan heeft een deel van de locatie de bestemming "agrarisch gebied" en een deel de bestemming "hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden". Binnen de bestemming "hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden" zijn waterloopkundige, lucht- en ruimtevaartlaboratoria toegestaan, alsmede hoogwaardige bedrijven gericht op onderzoek, speur- en ontwikkelingswerk en computerservice- en informatie-technologiebedrijven voor zover deze zijn genoemd in de categorieën van de lijst van de bedrijven (Natuurwetenschappelijk speuren ontwikkelingswerk & Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek) met daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, erven, wegen en groenvoorzieningen. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde, ten behoeve van een bedrijf dat naar aard en omvang gelijk te stellen is met de aangegeven soorten en/of categorieën, met dien verstande dat:

- sprake dient te zijn van een technologisch hoogwaardig bedrijf;
- het bedrijf in vergelijking met de toegestane categorieën van bedrijven geen grotere en/of onevenredige afbreuk doet aan het woon- werk- en leefmilieu door hinder en/of gevaar.

Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan het gebruik van opstallen voor zelfstandige kantoorvestigingen. Bedrijven als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder zijn niet toegestaan, met uitzondering van de gronden die zijn gelegen binnen de daarvoor aangegeven zone 'zone als bedoeld in art. 41 Wgh', waarbinnen deze bedrijfsactiviteiten wel zijn toegestaan.

Gronden aangewezen als 'agrarisch gebied' zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf met daarbij behorende andere bouwwerken. Deze gronden mogen niet worden gebruikt als staan- of ligplaats voor onderkomens of voor de opslag van voer- en vaartuigen.

3.1.2 Bestemmingsplan Landelijk gebied 2004

Op een deel van de gronden is het bestemmingsplan Landelijk gebied 2004 van toepassing. Binnen dit bestemmingsplan heeft de grond de bestemming "Agrarisch gebied". Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijvigheid in de vorm van een grondgebonden agrarisch bedrijf.

3.2 Provinciaal beleid

De ontwikkeling van het MITC wordt nog niet specifiek genoemd in provinciaal beleid. Wel zijn er onderdelen van het provinciaal beleid die relevant zijn. Deze worden in deze paragraaf besproken.

3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks

In 2017 hebben provinciale staten de Omgevingsvisie FlevolandStraks vastgesteld. Deze Omgevingsvisie geeft in hoofdlijnen de strategische visie op de toekomst van Flevoland weer. Een van de opgaven die in de Omgevingsvisie wordt genoemd is "ruimte voor initiatief". Hierbij wordt onder andere het doel gesteld om de procesgang voor initiatiefnemers te vereenvoudigen en verbeteren, zodat zij beter in staat zijn om eigen idealen te realiseren. Daarnaast wordt de regelgeving en aanpak van de provincie, gemeente en waterschap op elkaar afgestemd.

3.2.2 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Het Omgevingsprogramma bundelt al het bestaande beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving. Een van de onderwerpen van het Omgevingsprogramma is ruimte. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen landelijk gebied en stedelijk gebied. Aangezien het hier over landelijk gebied gaat, moet hier verder naar worden gekeken. Nieuwe functies in het landelijk gebied die niet-agrarisch zijn of een stedelijke ontwikkeling betreffen, moeten in principe kleinschalig van karakter zijn. Hiervoor geldt de beleidsregel 'Kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied'. Omdat deze ontwikkeling niet als kleinschalig gezien kan worden, valt het dus niet onder deze beleidsregel. Dit betekent dat een beleidswijziging moet plaatsvinden om de ontwikkeling mogelijk te maken. Hierbij moet paragraaf 1.1.2.2 (bedrijventerreinen) van het omgevingsprogramma worden aangepast, waarbij het MITC wordt aangemerkt als regionaal bedrijventerrein. Deze beleidswijziging wordt, parallel aan de voorbereiding van het bestemmingsplan, ter hand genomen door de provincie.

3.2.3 Natuurnetwerk Nederland

Een deel van het projectgebied valt onder het Natuurnetwerk Nederland. Dit betekent dat er geen significante aantasting mag plaatsvinden van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. In het MER zal in beeld worden gebracht in hoeverre zulke aantasting wordt verwacht. Indien dat het geval is, zal de voorgeschreven procedure voor aanpassing en compensatie worden gevolgd.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Noordoostpolder 2025

De Structuurvisie Noordoostpolder is een integrale ruimtelijke visie die de huidige en gewenste waarde en kwaliteiten beschrijft en daarbij vooruit kijkt naar 2025. Een van de thema's die besproken wordt in de Structuurvisie is werken. Hier wordt ook de ruimte op bestaande bedrijventerreinen besproken. Het terrein van NLR wordt genoemd als een locatie waar ruimte is voor de vestiging van nieuwe hoogwaardige technologische en onderzoeksbedrijven.

3.3.2 Visie op werklocaties Noordelijk Flevoland

De gemeente Noordoostpolder heeft samen met de gemeente Urk de Visie werklocaties vastgesteld. Een deel van de beoogde locatie sluit binnen deze visie aan op de 'niche-locatie', waar bedrijven met een zeer eigen profiel zitten - o.a. NLR, DNW - die niet of lastig kunnen opereren in nabijheid van niet-soortgenoten, bijvoorbeeld vanwege de aard van hun activiteiten (denk aan enerzijds hinder voor de omgeving maar anderzijds ook een specifieke behoefte aan afstand tot openbaar gebied). Van deze locatie wordt gezegd dat uitbreiding van bedrijfsactiviteiten mogelijk is, mits vastgehouden wordt aan het bestaande profiel en de locatie daarmee ook daadwerkelijk zijn meerwaarde blijft behouden ten opzichte van andere bedrijven-terreinen.

3.3.3 Nota parkeernormen

De Nota Parkeernormen geeft voor de hoofdfunctie werken parkeernormen waarmee in het plan rekening gehouden zal worden.

Tabel 2. Parkeernormen

	Eenheid	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	be-
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	2,6	2,6	5%	
Kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m ² bvo	3,6	3,6	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie)	100 m ² bvo	2,4	2,4	5%	
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief (bv loods)	100 m ² bvo	1,1	1,1	5%	
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	2,0	2,0	5%	

4 Het onderzoek

Het doel van het MER is om de relevante milieueffecten van de verschillende alternatieven voor de beoogde ingreep op een objectieve manier inzichtelijk te maken. In deze paragraaf wordt ingegaan op de te onderzoeken beoordelingscriteria en het detailniveau van het onderzoek. De beoordelingscriteria die worden gebruikt, zijn afgeleid uit de kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken uit relevant milieubeleid en -regelgeving.

4.1 Te onderzoeken alternatieven en varianten

Voor dit bestemmingsplan worden geen locatie-alternatieven beschouwd. Het onderzoeksalternatief gaat uit van de 'worstcasesituatie' voor de ruimte die het nieuwe, geactualiseerde bestemmingsplan biedt. Dit betekent dat de maximale effecten in kaart worden gebracht als de maximale omvang van de uiterste begrenzing in uitvoering gaan.

Als uit sectorale onderzoeken blijkt dat er sprake is van ongewenste effecten zullen maatregelen worden ontwikkeld die erop gericht zijn om dergelijke effecten te voorkomen dan wel zo veel mogelijk te verminderen. Daarbij kan worden gedacht aan verkeersmaatregelen, maatregelen die de overdracht van geluid beperken en (salderings)maatregelen gericht op ongewenste toename van emissies/depositie van stikstof op de gevoelige natuur in de omgeving.

Binnen het planalternatief bestaan er nog meerdere mogelijkheden tot het aanleggen van een ontsluiting:

A = ontsluiting zoals nu aangegeven voor RDW

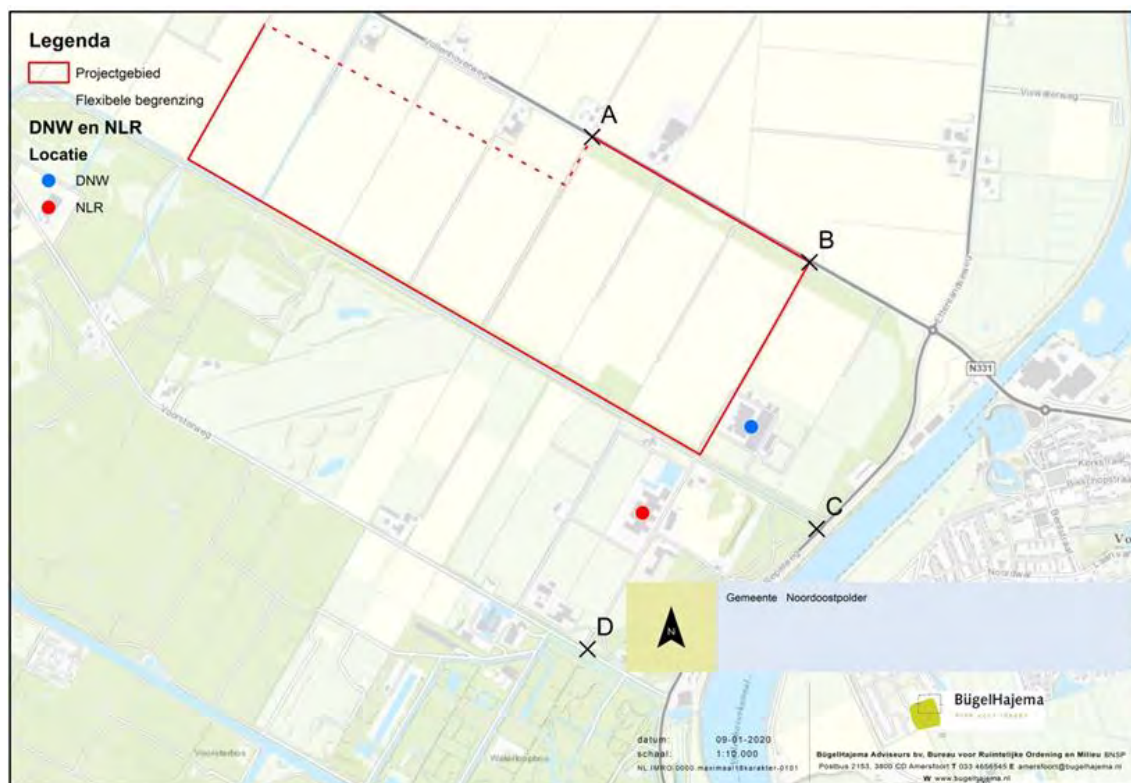
B = mogelijk alternatief: combineert ontsluiting RDW met NLR

C = "slappende" ontsluiting (is nu al planologisch mogelijk)

D = bestaande ontsluiting van NLR

In onderstaande figuur staan de ontsluitingsmogelijkheden aangegeven. Het onderzoek naar deze mogelijkheden zal zich met name richten op de verkeerskundige en verkeersveiligheid aspecten.

Het MER vergelijkt de effecten van het planalternatief met de referentiesituatie (zie paragraaf 2.4).



4.2 Het beoogde detailniveau van de onderzoeken

De tabel op de volgende pagina geeft voor de verschillende relevante milieuthema's aan waar de belangrijke aandachtspunten voor de effectbeschrijving in het MER liggen voor het MITC in Marknesse.

Tabel 3. Milieuthema's en criteria effectbeoordeling

Milieuthema	Beoordelingscriteria	Onderzoek	Kwantitatief/kwalitatief
Archeologie	Effect op aanwezige archeologische waarden in het plan- en studiegebied (verwachtingswaarde en bekende waarden)	In het projectgebied geldt deels een hoge archeologische verwachting. Met een bureau-onderzoek wordt de archeologische verwachting van het projectgebied nader gespecificeerd.	Kwalitatief
Bodem	Bodem- en (grond)waterkwaliteit Grond- en oppervlaktewaterkwantiteit Effecten op de hydrologische situatie Tijdelijke effecten tijdens realisatiefase	Door middel van een historisch bodemonderzoek wordt de te verwachten grond(water)kwaliteit vastgesteld. Dit met het oog op de vraag of de kwaliteit van de bodem voldoende is voor het beoogd gebruik en ook aangezien er binnen het projectgebied bodembedreigende activiteiten gaan plaatsvinden. Ook is er aandacht voor mogelijke effecten op de hydrologische situatie	Kwalitatief
Water	Effecten op het oppervlaktewater systeem	In het plan is in een toename van verhard oppervlak voorzien, daarom is het van belang om het watertoetsproces te doorlopen om de benodigde compensatie vast te kunnen stellen. Hiervoor wordt het plan ingediend bij www.dewatertoets.nl . Middels een digitaal in te vullen vragenlijst wordt vastgesteld welke waterbelangen aan de orde zijn.	Kwalitatief/kwantitatief
Natuur	Effecten op beschermde soorten Effecten op Natuur Netwerk Nederland Effecten op Natura 2000-gebied Tijdelijke effecten tijdens realisatiefase (verzuring/vermesting, verstoring (geluid, licht en beweging))	Soortbescherming (waaronder vleermuizen, rugstreeppad, broedvogels), gebiedsbescherming (stikstof), NNN. Er wordt onderzoek gedaan naar effecten op soorten, NNN en Natura-2000 gebieden. Aantasting van het NNN verlangd waarschijnlijk adequate compensatie. Een passende beoordeling zal worden opgesteld ten aanzien van stikstof. Een berekening van de stikstof-depositie met de meest recente versie van Aeries is daar een centraal onderdeel van. Dit gebeurt als onderdeel van het MER. In bijlage 2 wordt een uitgebreidere toelichting gegeven op het onderzoek naar deze aspecten.	Kwalitatief / kwantitatief
Geluid	Toename / afname aantal geluidgehinderden in geluidsklassen Mate van geluidhinder voor mens en dier	Onderscheid naar geluidseffecten op de omgeving en noodzakelijke afscherming van de omgeving t.b.v. de nieuwe testbaan en de rest van het programma. In bijlage 3 wordt een uitgebreidere toelichting gegeven op het onderzoek naar deze aspecten.	kwantitatief
Verkeer	Parkeerbalans Verkenning naar verkeerafwikkeling Varianten onderzoek voor de verschillende ontsluitingsmogelijkheden	Voor het onderdeel verkeer wordt een parkeerbalans opgesteld en een verkenning naar de verkeerafwikkeling gedaan. In bijlage 4 wordt een uitgebreidere toelichting gegeven op het onderzoek naar deze aspecten.	Kwantitatief/kwalitatief

Tabel 3. Milieuthema's en criteria effectbeoordeling

Milieuthema	Beoordelingscriteria	Onderzoek	Kwantitatief/kwalitatief
Luchtkwaliteit	Toename / afname aantal gevoelige bestemmingen in concentratieklassen	Op basis van de gegevens van het verkeersonderzoek voeren we een quickscan luchtkwaliteit uit. Aan de hand van een berekening met de NIBM-tool en de NSL-monitoringstool wordt onderzocht of de ontwikkeling voldoet aan de Wet Luchtkwaliteit.	Semi kwantitatief
Externe veiligheid	Groepsrisico Plaatsgebonden risico	In het projectgebied bevindt zich geen Bevi-inrichting. In de directe omgeving is wel een Bevb leiding gelegen. De hieruit voortkomende risico's kunnen relevant zijn voor de ontwikkeling en worden inzichtelijk gemaakt.	Kwalitatief
Hoogspanningsleiding		De beperkingen die voort komen uit de aanwezigheid van een bovengrondse hoogspanningsleiding worden inzichtelijk gemaakt.	kwalitatief
Landschap	Aantasting / verbetering ruimtelijke kwaliteit Effecten landschappelijke waarden (kenmerkende structuren/ openheid, e.d.), cultuurhistorische waarden	In het MER wordt het aspect landschap in relatie tot het voornemen kwalitatief belicht.	Kwalitatief

4.3 Effect vergelijking

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijf-punts-schaal beoordeeld (van ++ naar --) ten opzichte van de referentiesituatie (zie volgende tabel).

Tabel 4. Beoordelingsschaal

score	Betekenis
++	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

5 De m.e.r.-procedure

5.1 De m.e.r.-procedure

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de procedurestappen van de m.e.r.-procedure.

Voorfase

De provincie Flevoland en de gemeente Noordoostpolder maken bekend dat zij besluiten voorbereiden waarvoor een m.e.r.-procedure geldt. Door middel van het opstellen en ter inzage leggen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt de onderzoeksinsteek bekend gemaakt. Een ieder heeft vervolgens gedurende zes weken de gelegenheid om zienswijzen in te dienen. Ook de betrokken overheden, en de wettelijke adviseurs worden geraadpleegd.

MER

Het MER wordt opgesteld aan de hand van de onderzoeksopgave zoals beschreven in de NRD. Zienswijzen bij de NRD worden bij het tot stand komen van het MER betrokken.

Zienswijzen

Wanneer het MER inhoudelijk is afgerond leggen de bevoegd gezag instanties het planMER samen met het partieel gewijzigde Omgevingsprogramma en het ontwerpbestemmingsplan voor MITC Marknesse ter inzage.

Een ieder kan vervolgens zienswijzen indienen op het MER. De Commissie voor de m.e.r. brengt verplicht advies uit over het MER binnen de termijn die ook voor de zienswijzen geldt.

Definitieve besluiten

De gemeente Noordoostpolder neemt het definitieve besluit door vaststelling van het bestemmingsplan. Daarvoor is het MER een onderbouwing, namelijk een bijlage van het bestemmingsplan. De inspraakreacties en de bijbehorende adviezen bij het MER worden zo veel als mogelijk in het plan verwerkt. Aangegeven wordt hoe rekening gehouden is met milieugevolgen, inspraakreacties en adviezen. Bovendien wordt vastgesteld of, hoe en wanneer er geëvalueerd wordt op daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Het MER vormt een bijlage bij het bestemmingsplan, en gaat als zodanig mee in de (inspraak)procedure.

Reacties op de partiele herziening van het Omgevingsprogramma worden ook verwerkt en beantwoord met een antwoordnota. De partiele herziening van het Omgevingsprogramma wordt vastgesteld door Provinciale Staten van Flevoland. Tegen de vaststelling is geen bezwaar en beroep mogelijk.

5.2 Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure

In deze paragraaf worden de partijen belicht die bij de m.e.r.-procedure zijn en/of worden betrokken.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het bestemmingsplan

De RDW heeft de rol van initiatiefnemer en de gemeente Noordoostpolder de rol van bevoegd gezag.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het Omgevingsprogramma

Gedeputeerde Staten heeft de rol van initiatiefnemer en Provinciale Staten de rol van Bevoegd Gezag.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het opgestelde MER wordt door de Commissie getoetst. De Commissie toetst het MER op juistheid en volledigheid. Tijdens deze toetsing worden de relevante aandachtspunten vertaald in duidelijke aanbevelingen voor het besluitvormingstraject na het MER.

Wettelijke adviseurs

In het kader van het vooroverleg (Bro 3.1.1) vraagt het bevoegd gezag advies aan de overige betrokken bestuursorganen.

Zienswijzen

Een ieder (bijvoorbeeld bewoners en organisaties) kan twee keer een zienswijze geven tijdens deze m.e.r.-procedure. De eerste keer is tijdens de ter inzage ligging van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De tweede keer betreft de ter inzage legging van het MER in combinatie met de uiteindelijk beoogde besluiten.

5.3 Inhoudelijke vereisten

Een MER moet aan een aantal eisen voldoen. Deze eisen zijn wettelijk bepaald (Wet milieubeheer):

- Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de wijze van uitvoering, met de (reële) alternatieven daarvoor, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven
- Een aanduiding van het te nemen besluit of de besluiten waarvoor het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en alternatieven
- Een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben
- Een beschrijving van de gevolgen van voorgenomen activiteit en alternatieven voor het milieu, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven

- Een vergelijking van de alternatieven op basis van de bepaalde milieueffecten
- Een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen
- Een overzicht van de leemten in kennis, ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens
- Een publieksvriendelijke samenvatting

Bijlagen

Bijlage 1 M.e.r.-procedure

Uitgebreide m.e.r.-procedure



Bijlage 2. Opzet van de ecologische onderzoeken

Onderzoek naar beschermde soorten

Speciale aandacht zal worden besteed aan:

- Verkennend onderzoek naar de aanwezigheid van mogelijke nest- of verblijfplaatsen van vleermuizen en vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten in de houtige beplantingen. Dit is zowel van belang voor nest- of verblijfplaatsen die worden aangetast of verwijderd, als ook om te bepalen welke soorten het projectgebied gebruiken als foerageergebied of als vliegroute. De resultaten leveren tevens belangrijke informatie op hoe en waar het nader onderzoek moet plaatsvinden.
- Nader onderzoek naar de aan- of afwezigheid van vleermuizen, en waarschijnlijk ook rugstreeppad, zoals al aangegeven in het Advies natuurwaarden van 2016. De aard en omvang van het onderzoek (voor welke soorten vleermuizen, en op welke plaatsen in het projectgebied) zal moeten blijken uit het verkennend onderzoek. Of ook onderzoek naar vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten nodig is zal blijken na uitvoering van het veldbezoek. Als geen geschikte nestplaatsen worden aangetroffen is nader onderzoek naar deze soorten overbodig. Daarnaast kan uit het verkennend onderzoek blijken dat nader onderzoek naar andere beschermde soorten nodig is.
- Effecten van geluid en licht op beschermde soorten die hier verblijven of foerageergebied en vliegroutes vinden.

Onderzoek naar de gebiedsbescherming vanuit het provinciaal ruimtelijk beleid

Het Nationaal natuur netwerk (NNN) binnen het projectgebied wordt aangetast; mogelijk is er ook invloed op NNN naast het projectgebied. Dit betreft met name effecten van geluid en licht, zoals die al beschreven zullen worden voor het aspect soortenbescherming. De aard van de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN wordt beschreven. Op basis hiervan beschrijven we de behoefte aan compensatie.

Passende beoordeling in het kader van de vanuit Natura 2000 beschermde gebieden

Gelet op de al uitgevoerde studies kan een negatief effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden niet worden uitgesloten. Er is daarom een passende beoordeling nodig om effecten op Natura 2000-gebieden te beschrijven. Daarbij zal worden beschreven in welke fase van het project de negatieve effecten optreden, welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn (inclusief interne saldering) en waar eventueel gebruik gemaakt moet worden van aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld externe saldering.

Opzet van het geluidsonderzoek

Ten behoeve van het vaststellen van het MER/bestemmingsplan zullen voor het aspect geluid in ieder geval de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- Opstellen van een geluidsmodel voor de voorgenomen activiteit
- Onderzoek naar overdrachtsmaatregelen
- Beoordelen van de toename van de geluidbelastingen (effectbeoordeling) op de relevante woningen (en waar van toepassing op de gevoelige natuur).
- Vaststellen van de gecumuleerde geluidbelastingen (industrielawaai en wegverkeerslawai in zoverre het om gezoneerde geluidbronnen gaat) op deze woningen voor de huidige (maximale) plansituatie en de toekomstige (maximale) plansituatie.
- Vaststellen van de ligging van de gecumuleerde 50 dB(A) etmaalwaarde contour ten gevolge van de bestaande bedrijven en bestemmingen op het geluidgezoneerde industrieterrein met de beoogde eindsituatie van het MITC.
- Vaststellen van de nieuwe ligging van de nieuwe geluidzone die in het bestemmingsplan (en eventueel van de omliggende plangebieden) dient te worden opgenomen.
- Vaststellen van de hogere waarden die voor nabij gelegen woningen dienen te worden vastgesteld binnen de maximaal toelaatbare grenswaarden zoals vastgesteld in de Wet geluidhinder en het flankerende geluidbeleid.

Bijlage 4 Parkeren, verkeer en ontsluiting

Parkeerbalans

Voor de ontwikkeling van het Mobiliteits-en Infrastructuur Test Centrum (MITC) wordt een parkeerbalans opgesteld. Op basis van het bouwprogramma, de gemeentelijke parkeernormen en waar nodig de parkeernormen uit de CROW wordt in eerste instantie de parkeervraag in beeld gebracht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende momenten en verschillende doelgroepen. Vervolgens wordt in beeld gebracht wat het aanbod van parkeerplaatsen is in het gebied. Tot slot wordt aangegeven hoe vraag en aanbod op de verschillende momenten op elkaar aansluiten. Daar waar een tekort ontstaat in de balans wordt aangegeven of het mogelijk is en waar de mogelijkheden liggen om de balans sluitend te krijgen.

Onderzoek naar de verkeersafwikkeling

Op basis van CROW-kencijfers en een aantal aannames wordt de verkeersgeneratie berekend. Daarna wordt de impact in de directe omgeving vastgesteld, maar daarnaast ook een verkeerskundige analyse uit op regionaal niveau met behulp van een regionaal verkeersmodel. In overleg met de provincie Flevoland is vastgesteld dat het verkeersmodel van de gemeente Noordoostpolder het meest geschikt is voor deze studie.

Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van recente NDW-telgegevens van de N331 en N352. Ook wordt de huidige modalsplit verhouding van het NLR-instituut vastgesteld, zodat deze als referentie kan worden gebruikt voor de ontwikkelingen op het MITC-terrein. Uiteindelijk worden de volgende stappen gezet:

- Modelleren en doorrekenen van de referentiesituatie
- Modelleren en doorrekenen van de projectsituatie
- Onderzoek naar het effect op de lokale ontsluitingsstructuren en het mogelijk ontstaan van nieuwe knelpunten
- hoe heeft het project effect op het verkeerssysteem
- waar zouden maatregelen getroffen moeten worden en welke dat zouden kunnen zijn

Onderzoek naar ontsluitingsmogelijkheden MITC

Voor het gebied rond het MITC wordt een microscopisch dynamisch verkeersmodel gebouwd om de verschillende ontsluitingsmogelijkheden te onderzoeken en met elkaar te kunnen vergelijken en de lokale effecten op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Het eindproduct van dit deelonderzoek bedraagt een rapportage waarin het verkeerskundige effect van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden staat beschreven en welke optie vanuit verkeerskundig perspectief de voorkeur heeft.

Colofon

Rapport

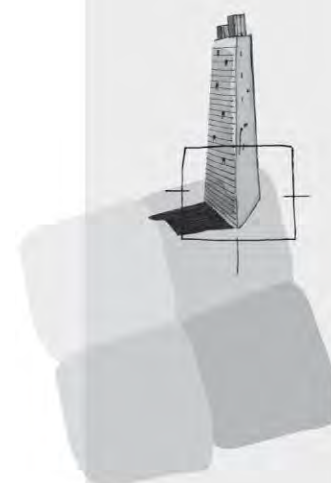
Tauw BV
E. van der Meer

Projectleiding

Tauw BV
L. Bekker

Projectnummer

575.00.00.01.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Utrechtseweg 7
3811NA Amersfoort
T 033 465 65 45
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en
Amersfoort

Start milieueffectrapportage met notitie reikwijdte en detailniveau voor ontwikkeling MITC (mobiliteit & infrastructuur testcentrum)



Het college van burgemeester en wethouders van Noordoostpolder maakt op grond van artikel 7.9 Wet milieubeheer bekend dat de gemeente Noordoostpolder bezig is met de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan voor de mogelijke vestiging van het MITC te Marknesse. Het nieuwe bestemmingsplan zal voorzien in een planologisch-juridische regeling voor het MITC. Onderdeel van de procedure is een milieueffectrapportage (m.e.r.).

Reikwijdte en detailniveau

Als voorbereiding op de milieueffectrapportage is de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau MITC Marknesse" (NRD) opgesteld. Dit document geeft een afbakening van de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). In de NRD wordt ingegaan op zowel inhoudelijke als procesmatige aspecten van de milieueffectrapportage. De NRD beschrijft wat het voornemen is en welke alternatieven worden onderzocht. Ook geeft de NRD inzicht in de te onderzoeken milieueffecten en welke onderzoekscriteria worden gehanteerd. De NRD vormt het kader voor de verdere milieueffectrapportage.

Inspraak en overleg

Door middel van deze kennisgeving wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om binnen de inzagetermijn schriftelijk of mondeling een zienswijze over het voornemen om een nieuw bestemmingsplan voor te bereiden en over de NRD naar voren te brengen. De betrokken adviseurs en bestuursorganen worden geraadpleegd. Rekening houdende met de NRD en de ingekomen reacties zal het MER daarna worden opgesteld.

De milieueffecten zullen worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). Het definitieve (ontwerp)milieueffectrapport zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie worden gelegd. De Commissie voor de m.e.r. zal in deze periode haar bij wet verplichte toetsingsadvies uitbrengen.

De NRD is in te zien van 13 februari 2020 tot en met 11 maart 2020

Dit kan op www.noordoostpolder.nl/ter-inzage. Daarnaast is het plan in te zien bij het loket Woonomgeving in het gemeentehuis (Harmen Visserplein 1, Emmeloord).

Het college van burgemeester en wethouders legt dit plan ter inzage op grond van artikel 7.11 Wet milieubeheer.

U kunt uw zienswijze (reactie) indienen tijdens de zienswijzetermijn

Uw zienswijze stuurt u naar:

Gemeenteraad van Noordoostpolder

Postbus 155

8300 AD Emmeloord

Vermeld bij uw zienswijze:

- Het onderwerp: notitie reikwijdte en detailniveau voor ontwikkeling MITC
- Waarom u reageert;



-
- Uw naam, adres en handtekening.

Geeft u liever mondeling uw zienswijze? Maak dan een afspraak.

Heeft u vragen of wilt u een afspraak maken?

Neem dan contact op met de heer N. van der Ende (0527 633478, n.vanderende@noordoostpolder.nl) of de heer R. van Dalfsen (0648134683, r.vandalfsen@noordoostpolder.nl) van het cluster Ruimtelijke Ontwikkeling.