

BESTEMMINGSPLAN N50 ENS-EMMELOORD



gemeente

NOORDOOSTPOLDER



Bestemmingsplan N50 Ens-Emmeloord

Inhoud

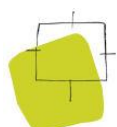
Toelichting

Regels

Verbeelding

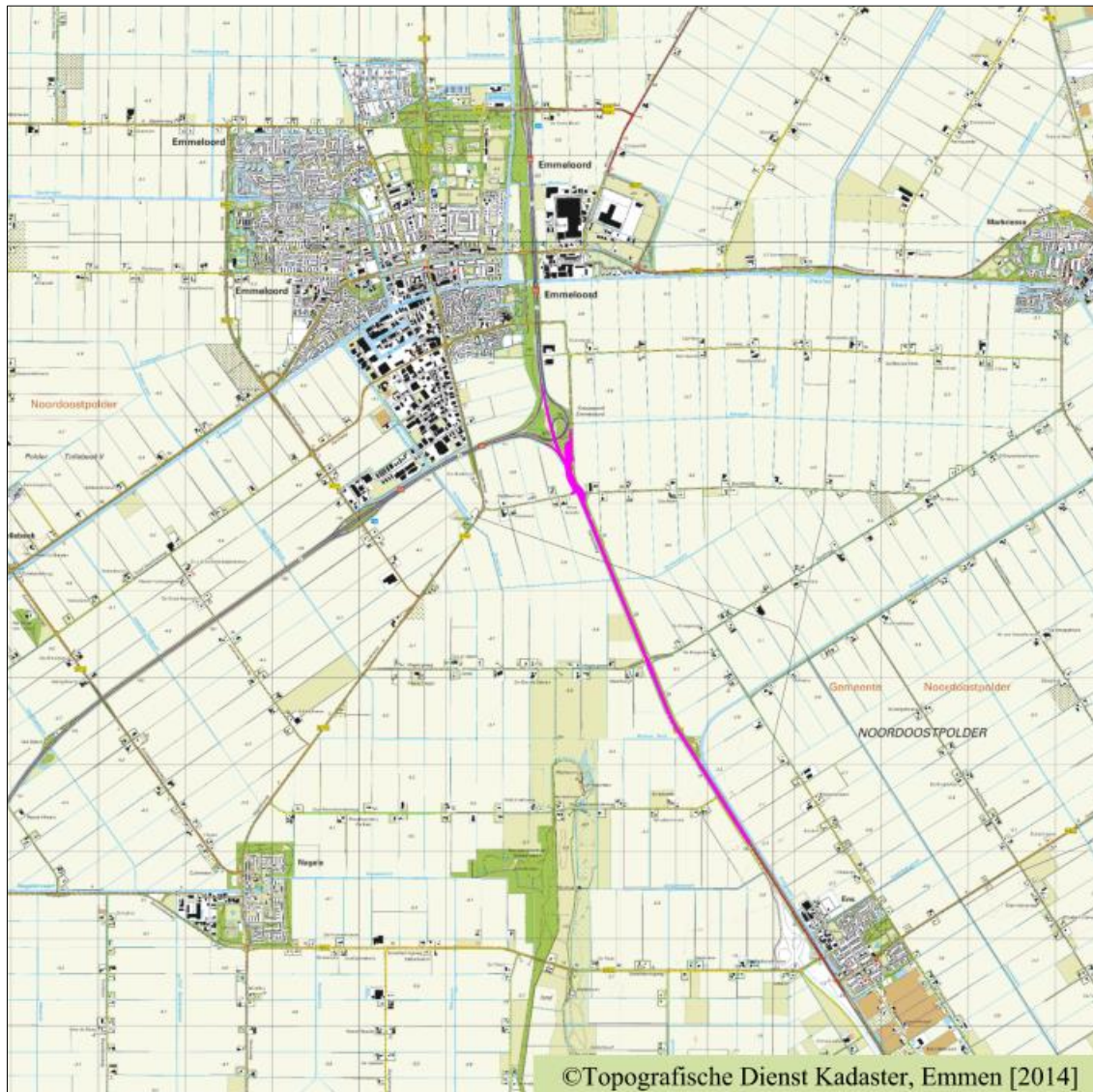
12 december 2016

Projectnummer 164.00.03.01.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Plangebied bestemmingsplan N50 Ens - Emmeloord (paars)

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doelstelling	5
1.2	Doel van dit bestemmingsplan	6
1.3	M.e.r.-plicht	7
2	Planbeschrijving	9
2.1	Plangrens	9
2.2	Werken in het kader van het Tracébesluit	9
2.3	Tijdelijke maatregelen	11
3	Planologische beperkingen	13
3.1	Overzicht	13
3.2	Externe veiligheid	13
4	Juridische vormgeving	15
4.1	Algemeen	15
4.2	Toelichting op de bestemmingen	16
4.3	Toelichting op de overige regels	17
5	Uitvoerbaarheid	19
5.1	Maatschappelijke betrokkenheid	19
5.2	Overleg	19
5.3	Ontwerp	19
5.4	Economische uitvoerbaarheid	20

Inleiding

1.1

Aanleiding en doelstelling

De vormgeving van de N50 tussen Ens en Emmeloord, met 2 x 1 rijstrook met vluchtstrook en een fysieke rijrichtingscheiding, week af van de vormgeving van andere delen van de N50 en het aangrenzende (nieuwe) deel van de N50 tussen Ens en Ramspol. Daarmee werd afbreuk gedaan aan het duurzaamveilig-principe 'herkenbaarheid'. Het gescheiden profiel met 2 x 1 rijstroken zorgde er tevens voor dat de doorstroming niet optimaal was, omdat langzamer (vracht)verkeer niet gepasseerd kon en mocht worden door sneller (auto)verkeer. Uit eerder onderzoek naar de N50 bleek dat de huidige vormgeving van de weg zelfs onveilig rijgedrag uitlokte omdat langzame voertuigen naar de vluchtstrook uitweken en snelle voertuigen lieten passeren of dat snelle voertuigen de vluchtstrook gebruikten om in te halen. Ook omdat de weg een alternatieve route is voor verschillende andere routes in het hoofdwegennet (zoals A6 en A28), was het vanuit de robuustheid van het hoofdwegennet wenselijk de doorstroming op de N50 te verbeteren.

In onderstaande afbeelding is het plangebied globaal weergegeven.



De doelstelling van de verbetering van de N50 Ens-Emmeloord luidt dan ook: het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op de N50.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M), de provincie Flevoland en de gemeente Noordoostpolder hebben in het bestuurlijke convenant van 19 januari 2012 afgesproken dat deze doelstelling zal worden bereikt met de volgende maatregelen:

- ombouw van de N50 tussen hm 262,7 en hm 279,7 naar een autoweg met 2 x 2 rijstroken zonder vluchtstroken;
- de ombouw van de N50 loopt door tot in het knooppunt Emmeloord (N50/A6), de huidige vormgeving van het knooppunt blijft daarbij in stand;
- ombouw van de gelijkvloerse kruising bij de Bomenweg tot een halve ongelijkvloerse schuine aansluiting met fietspaden ten noorden van de huidige kruising. De 'schuine variant' betreft een aansluiting ten noorden van de huidige kruising van de Bomenweg met de N50.

Bovenstaande doelstelling en maatregelen zijn uitgewerkt in het Tracébesluit N50 Ens-Emmeloord, dat op 17 juli 2014 door de minister van Verkeer en Waterstaat is ondertekend. Daarmee is op dat moment de planologische basis gelegd voor het kunnen uitvoeren van de hierboven genoemde maatregelen.

1.2

Doel van dit bestemmingsplan

In de Wro is bepaald dat het Tracébesluit door de betreffende gemeente of gemeenten in een bestemmingsplan dient te worden vertaald. Dit bestemmingsplan vormt daarvan de uitkomst.

In de Wro is ook bepaald dat wanneer het Tracébesluit zonder nadere aanpassingen in een bestemmingsplan is vertaald, dit bestemmingsplan voor dat onderdeel niet open staat voor zienswijzen en beroep. De planologische besluiten zijn immers genomen; wanneer het bestemmingsplan daarvan niet afwijkt, zouden zienswijzen en beroepsprocedures tot herhaling van stappen leiden.

Het gehele bestemmingsplan dient overigens wel de gebruikelijke voorbereidingsprocedure te doorlopen en als ontwerp ter inzage te worden gelegd. Op deze wijze heeft eenieder de gelegenheid vast te stellen of het bestemmingsplan niet van het eerder genomen Tracébesluit afwijkt.

1.3

M.e.r.-plicht

In het kader van de voorbereiding is via een m.e.r.-beoordeling vastgesteld of het Tracébesluit m.e.r.-plichtig was. Uit de opgestelde m.e.r.-beoordeling blijkt het volgende:

- de ingreep kent geen specifieke milieurisico's en de effecten zijn beheersbaar;
- het project vindt niet plaats in gevoelig gebied;
- de milieueffecten zijn lokaal en beperkt.

Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu werden uitgesloten. De mogelijke effecten zijn daarom in de voorbereiding van het Tracébesluit behandeld. Om deze reden is het opstellen van een MER niet noodzakelijk geacht.

Planbeschrijving

2

2.1

Plangrens

Zoals in de inleiding is aangegeven, valt de plangrens van dit bestemmingsplan vrijwel geheel samen met de plangrens van het Tracébesluit. Daar waar het plangebied van het Tracébesluit samenvalt met het bestemmingsplan N50 Ramspol - Ens is ervoor gekozen om het plangebied van dit bestemmingsplan niet te overlappen, maar aan te sluiten op de reeds vastgestelde grenzen.

2.2

Werken in het kader van het Tracébesluit

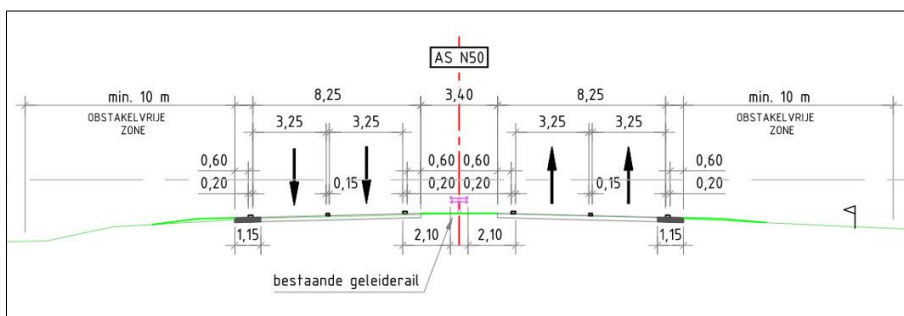
Het project omvatte de volgende maatregelen:

- de ombouw van de N50 van 2 x 1 rijstroken met vluchtstroken naar een regionale stroomweg met 2 x 2 rijstroken zonder vluchtstroken en maximumsnelheid 100 km/h van km 262,7 tot km 279,5;
- de ombouw van de gelijkvloerse kruising van de N50 met de Bomenweg tot een halve ongelijkvloerse aansluiting met fietspaden;
- het realiseren van een aansluiting ten noorden van de huidige kruising van de Bomenweg met de N50.

De verbreding van de N50 loopt door in het knooppunt Emmeloord. Het knooppunt maakt geen deel uit van het plan.

Verbreding van de N50

De verbreding van de N50 omvatte de realisatie van een extra rijstrook in elke rijrichting aan de buitenzijde van de bestaande rijstroken. De bestaande vluchtstroken komen te vervallen. Ten behoeve van de verbreding moest het bestaande asfalt worden verbreed met 1,15 m, zie onderstaande afbeelding.



Viaduct Bomenweg

Het viaduct Bomenweg wordt gerealiseerd tussen knooppunt Emmeloord en de Bomenweg. In de verkenning naar de N50 is gekozen voor het schuine viaduct in noordelijke richting.

De aanpassingen omvatten in hoofdzaak het volgende:

- realisatie van een schuin viaduct over de N50 en een nieuwe oprit op de N50 in zuidelijke richting. Hierdoor kan het auto- en busverkeer vanaf de Kamperweg en Bomenweg de N50 oprijden;
- realisatie van een (brom)fietspad op het viaduct. Hierdoor kan het (brom)fietsverkeer de N50 oversteken ter hoogte van de Bomenweg;
- verwijdering van bestaande busbaan ten oosten van de N50 en de bus-oversteek op de N50;
- verplaatsing van de aansluiting van de afrit van de N50 op de Kamperweg/Bomenweg.

Het geplande viaduct bij de Bomenweg vereist iets meer ruimte dan in het Tracébesluit is aangegeven. Dit is in paragraaf 2.4 nader toegelicht.

Aansluiting knooppunt Emmeloord

Vanuit zuidelijke richting loopt de verbreding van de N50 door in het knooppunt Emmeloord. Voor de aansluiting van de N50 op de A6 richting Joure en na de uitvoegstrook voor het verkeer naar de A6 richting Lelystad, valt er één rijstrook op de N50 af. Vanuit noordelijke richting komt er op de N50 één rijstrook bij na de splitsing tussen de A6 richting Lelystad en de N50 richting Ens. Ten zuiden van het knooppunt Emmeloord voegt het verkeer vanuit Lelystad naar Ens in op de N50. De rijstrook vanaf de A6 is ten zuiden van het knooppunt beëindigd.

Vluchthavens

Na de verbreding van de N50 zijn er geen vluchtstroken meer aanwezig. Daarom zijn er aan elke zijde van de N50 vier vluchthavens gerealiseerd.

Dunnen bosstroken

Conform de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, dient, naast een 2 x 2 regionale stroomweg zonder vluchtstroken, een obstakelvrije ruimte aanwezig te zijn van 10 m breed, gemeten tussen de binnenkant van de kantstreep op de N50 en het obstakel. Obstakels zijn bijvoorbeeld bomen. Om deze reden zijn de bosstroken aan weerszijden van de N50 uitgedund. Dit betekent dat binnen een strook van 10 m tot de binnenkant van de kantstreep, bomen met een stamdikte van meer dan 8 cm, zijn verwijderd.

Verplaatsen watergang

Uitgangspunt bij het ontwerp van het viaduct over de N50 is dat het viaduct binnen de bestaande eigendomsgrenzen kan worden gerealiseerd. Om het viaduct binnen de bestaande eigendomsgrenzen te realiseren, was het noodzakelijk dat de bestaande kavelsloot ten westen van het viaduct werd vervangen

door een duiker van ruim 200 m lang. Daarnaast diende op of nabij de eigendomsgrens een keerwand te worden aangebracht in plaats van de realisatie van een natuurlijk talud.

Vanuit het perspectief van waterhuishouding, onderhoud en beheer was bovenstaande oplossing niet gewenst en had een open watergang de voorkeur. Bovendien was bovenstaande oplossing relatief duur vanwege de realisatie van een duiker en een keerwand. Om deze redenen is er gekozen voor een oplossing met een natuurlijk talud en een open watergang. De watergang diende vanwege het natuurlijk talud te worden verlegd.

2.3

Tijdelijke maatregelen

Werkterreinen

Naast de ruimte die permanent wordt ingenomen door de capaciteitsuitbreiding van de N50 is tijdens de bouw op verschillende plaatsen, ten behoeve van werkterreinen, tijdelijk ruimte nodig. De aannemer zal voor aanvang van de uitvoering een uitvoeringsplan en bouwplaatsinrichtingsplan indienen. Werkterreinen zullen zo veel mogelijk binnen de bestaande grenzen van rijkseigendom liggen.

De werkterreinen worden hoofdzakelijk gebruikt voor twee functies, te weten:

- gebruik door de aannemer voor opslag van materiaal en materieel, voor werkplaatsen, voor bouwketen en voor parkeerplaatsen ten behoeve van personeel en bezoekers;
- gebruik door de aannemer als laad- en losplaats en voor de opslag van zand en grond.

Tijdelijke gronddepots

Tijdens de uitvoering van de capaciteitsuitbreiding van de N50 Ens - Emmeloord zal de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie worden gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen en kunnen ook als werkterrein worden gebruikt. De noodzaak, omvang en ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

Voor het realiseren van tijdelijke gronddepots is geen planologisch-juridisch kader nodig. Dit tijdelijk gebruik zal mogelijk worden gemaakt via een Omgevingsvergunning voor tijdelijk gebruik. Deze aspecten zullen in het bestemmingsplan dan verder ook geen rol spelen.

Planologische beperkingen

3

3.1

Overzicht

In het kader van het Tracébesluit N50 Ens - Emmeloord is onderzoek verricht naar de relevante planologisch beperkingen voor het kunnen realiseren van het besluit. Er is in dat verband aandacht besteed aan:

- de kwaliteit en kwantiteit van het oppervlaktewater (watertoets);
- de bodemkwaliteit;
- de landschapskenmerken;
- de cultuurhistorie en archeologische waarden;
- de luchtkwaliteit;
- de externe veiligheid;
- de kwaliteit van flora en fauna (Natuurtoets);
- de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer (Akoestisch onderzoek);
- de aanwezigheid van conventionele explosieven.

De beperkingen of aanbevelingen die hieruit voortvloeiden, zijn in het tracébesluit en dan met name in het inrichtingsplan verwerkt. Behoudens het aspect externe veiligheid leiden de uitkomsten voor dit bestemmingsplan niet nadere regels en kan het bestemmingsplan uitvoerbaar worden geacht.

3.2

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het risico dat personen overlijden die in de omgeving verblijven van bijvoorbeeld transportroutes waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd of nabij belangrijke gastransportleidingen of opslagplaatsen van explosieve stoffen zoals LPG.

In het beleid voor externe veiligheid worden twee begrippen gebruikt met daarbij horende normen:

- het plaatsgebonden risico;
- het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de risico's op een bepaalde afstand van de weg waarover het vervoer plaatsvindt. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het

plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in de kans om te overlijden als gevolg van een ongeluk. De norm voor het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt 10^{-6} (1 op 1 miljoen) per jaar.

Het groepsrisico geeft de kans op overlijden van een groep mensen aan als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. De oriënterende grenswaarde is vastgesteld op 10^{-4} per jaar per kilometer voor een groep van 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-6} per jaar per kilometer voor een groep van 100 dodelijke slachtoffers en 10^{-8} per jaar per kilometer voor een groep van 1.000 dodelijke slachtoffers.

In het kader van dit plan spelen uitsluitend de risico's die samenhangen met een bovengrondse hoogspanningsverbinding

Hoogspanningsverbinding

Het plangebied wordt gekruist door een 110 KV-hoogspanningsverbinding (bovengronds).

Voor hoogspanningsleidingen gelden zakelijkrechtstroken, waarbinnen niet zonder nader overleg met de leidingbeheerder mag worden gebouwd. De breedte van deze vrij te houden zakelijk rechtstrook is afhankelijk van de capaciteit en de uitvoering van de hoogspanningslijn. In onderstaande tabel wordt de meestal aangehouden breedte van de zakelijkrechtstrook per spanningsniveau weergegeven.

spanningsniveau	zakelijkrechtstrook
20 kV	2 x 17,5m
110 kV	2 x 15m tot 2 x 22m
150 kV	2 x 22,5 m (meestal)
220 kV	2 x 25 m tot 2 x 30m
380 kV	2 x 30 m tot 2 x 40m

Kabels krijgen - voor zover planologisch relevant - een op behoud gerichte bestemmingsregeling. Het gaat hierbij om de volgende dubbelbestemmingen:

- 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' (t.b.v. de bovengrondse leiding).

De regeling voorziet erin dat de ligging van de hoogspanningsverbinding planologisch is beschermd. Dit stuit binnen het plan niet op beperkingen.

Conclusie

Het bestemmingsplan moet als uitvoerbaar worden beschouwd voor het aspect externe veiligheid.

Juridische vormgeving



4.1

Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels en gaat vergezeld van deze toelichting. De regels geven inhoud aan de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en eventuele opstallen al dan niet gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd mag worden.

Afstemming op bestemmingsplan N50 Ramspol-Ens

Bij de opzet van de regels is getracht het aantal regels zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen, dat werkelijk noodzakelijk is. Bovendien is de inhoud van de regels afgestemd op het bestemmingsplan N50 Ramspol-Ens, omdat de weg uit dit bestemmingsplan daarop aansluit. Het ligt voor de hand om het ruimtelijk beleid voor beide weggedeelten voor zover mogelijk en wenselijk op elkaar af te stemmen.

Afstemming op de Wabo

In oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Deze wet betreft de samenvoeging van stelsels opdat een samenhangende beoordeling van activiteiten mogelijk is in één procedure die leidt tot één besluit: de omgevingsvergunning. Ingevolge deze wet is ook een algemene maatregel van bestuur (amvb) uitgevaardigd waar ten aanzien van daarbij aangewezen activiteiten geen verbod geldt. Die amvb (Besluit omgevingsrecht-Bor) is te beschouwen als opvolger van het Besluit bouwvergunning-vrij en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met bovengenoemde regelgeving met begripsbepalingen en te verwachten regels met betrekking tot vergunningsvrij bouwen en gebruik.

Afwijken van opgenomen normen

Het kan in een concrete situatie voorkomen dat afwijking van de gestelde normen gewenst is. Hiertoe worden dan afwijkingsmogelijkheden opgenomen. De bevoegdheid om van het bestemmingsplan af te wijken is gebaseerd op artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De uitvoering ervan berust bij burgemeester en wethouders. Deze flexibiliteitsbepaling maakt afwijkingen van geringe aard mogelijk, waarbij de aan de grond toegekende bestemming gehandhaafd dient te blijven. Gelet op het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht dienen burgemeester en wethouders bij het verlenen van een af-

wijking van het bestemmingsplan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen zorgvuldig te vergaren.

Opzet van het plan

De bij dit plan behorende regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels
2. Bestemmingsregels
3. Algemene regels
4. Overgangs- en slotregels.

In hoofdstuk 1 worden de in de regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.

In hoofdstuk 2 worden de op de kaart aangegeven bestemmingen omschreven en wordt bepaald op welke wijze de gronden en opstallen gebruikt mogen worden. Tevens worden per bestemming de bouwmogelijkheden vermeld. Hoofdstuk 3 bevat de bepalingen die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient deze in een afzonderlijke paragraaf onder te brengen en in hoofdstuk 4 komen o.a. het overgangsrecht en de slotregel aan de orde.

4.2

Toelichting op de bestemmingen

Het plan kent slechts twee bestemmingen:

- Verkeer - wegverkeer.
- Leiding - hoogspanningsverbinding.

Verkeersbestemming

In de bestemming 'Verkeer - wegverkeer' is een regeling opgenomen voor het kunnen realiseren van de tweebaans vierstrooks weg tussen het knooppunt Emmeloord en den aansluiting bij Ens. Er is tevens een regeling opgenomen voor de kruisende ontsluitende enkelbaans tweestrooks wegen. Deze onderliggende wegen zijn met een aanduiding aangegeven. Het onderscheid is gemaakt in verband met de toepassing van de Wet geluidhinder. Omdat de verschillende wegen een verschillende onderzoekszone in verband met de geluidshinder kennen, is dit onderscheid relevant.

De bestemming maakt ook alle bijkomende functies mogelijk, zoals de bermen, sloten en greppels, bermbeplantingen etc. Tevens voorziet de bestemming in de noodzakelijke bouwwerken (geen gebouw zijnde), zoals de viaducten, duikers, natuurvoorzieningen (zoals passeertunneltjes e.d.), hekken, et cetera.

Leidingbestemming

Omdat dit bestemmingsplan kruist met een al bestaande hoogspanningsverbinding (bovengrondse leiding) is het noodzakelijk dat de aldus onderbroken bestemming wordt “gerepareerd”. De bestemming sluit aan op de regeling voor de beide delen van de verbinding waarop wordt aangesloten. Het plan voorziet in een regeling voor een strook van 22 m ter weerszijden van het hart van de verbinding.

4.3

Toelichting op de overige regels

Anti-dubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze zou zich kunnen voordoen indien een deel van een bouwperceel dat reeds bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken wederom bij een dergelijke berekening, doch nu ten behoeve van een ander bouwperceel wordt betrokken.

Algemene gebruiksregels

In het Besluit ruimtelijke ordening is een gebruiksverbod opgenomen. Deze gaat uit van de gedachte, dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit maakt het noodzakelijk, dat de bestemmingsomschrijving voldoende duidelijk is.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal regels opgenomen, om het mogelijk te maken dat het plan op ondergeschikte punten wordt aangepast. Dit evenwel met het voorbehoud dat de belangen van derden in redelijkheid niet mogen worden aangetast. Ook kleine afwijkingen (maximaal 10%) van de in de regels opgenomen, dan wel op de kaart aangegeven maten, kunnen volgens dit artikel mogelijk worden gemaakt. Omdat een en ander zich niet beperkt tot één bestemming maar bij diverse bestemmingen gewenst of noodzakelijk kan blijken, zijn deze regels in beginsel op alle bestemmingen van toepassing. Het verlenen van een afwijking is geen automatisme. Burgemeester en wethouders zullen het verlenen van een afwijking zorgvuldig moeten afwegen en motiveren conform het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht.

Overgangsregels

Bebouwing en gebruik van gronden die niet voldoen aan de bepalingen van dit bestemmingsplan zijn onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing wordt mogelijk gemaakt. Indien de onder het overgangsrecht gebrachte bebouwing door een calamiteit verloren gaat is volledige herbouw toegestaan. Het gebruik van gronden en opstallen dat in strijd is met dit bestemmingsplan op het tijdstip van inwerkingtreding, mag in beginsel worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is verboden, indien de afwijking van het plan wordt vergroot.

Uitvoerbaarheid

5

5.1

Maatschappelijke betrokkenheid

In de toelichting van een bestemmingsplan moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Van dit bestemmingsplan is geen voorontwerp opgesteld. Dat werd niet van belang geacht, omdat het bestemmingsplan geheel aansluit bij het Tracébesluit. Inspraak zou dan een wassen neus zijn, omdat het Tracébesluit kracht van bestemmingsplan heeft en een rechtstreekse uitvoeringstitel aan de in het besluit beschreven werken verschaft.

5.2

Overleg

Het ontwerpbestemmingsplan is, voorafgaand aan de terinzagelegging voor de zienswijzen, op de gebruikelijke wijze voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro aangeboden aan Rijkswaterstaat Midden-Nederland, provincie Flevoland en Waterschap Zuiderzeeland. Uit hun reacties blijkt dat zij van het plan hebben kennisgenomen en dat zij geen aanleiding hadden om aanvullende op- en/of aanmerkingen te maken.

5.3

Ontwerp

Na afronding van de overlegprocedure is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Overeenkomstig de Wro is het ontwerpbestemmingsplan vervolgens voor zienswijzen ter gelegd.

Het Tracébesluit is onherroepelijk. Het grondgebruik en de bouwmogelijkheden die in het Tracébesluit reeds mogelijk zijn gemaakt, vallen daardoor buiten de mogelijkheid om er tegen zienswijzen in te brengen of - na vaststelling - in beroep te gaan. Omdat dit plan niet nog andere zaken mogelijk maakt, bestond de terinzagelegging eruit dat het plan slechts kon worden gecontroleerd op de vraag of het plan inderdaad geheel overeen komt met het tracébesluit. Dat geldt ook voor de beroepsprocedure na vaststelling van het plan.

Er zijn geen zienswijzen bij de gemeente ingediend.

5.4

Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6. van het Bro geeft de toelichting inzicht in de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. Op grond van artikel 6.12 van de Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij een besluit tot vaststelling kan de raad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De uitvoering van dit bestemmingsplan wordt geheel gefinancierd door het Rijk. De gemeente is hierin geen partij. Het Rijk heeft in het kader van de aanleg van dit bestemmingsplan de noodzakelijke fondsen gereserveerd. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zeker gesteld.

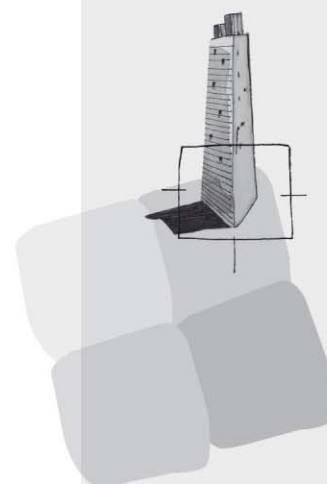
Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Noordoostpolder

Bestemmingsplan
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectleiding
BügelHajema Adviseurs b.v.
De heer ir. D. Terpstra

Projectnummer
164.00.03.01.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort