

Gemeente Noordoostpolder Bestemmingsplan Marknesserweg

Vastgesteld

Gemeente Noordoostpolder
Bestemmingsplan Marknesserweg

Code 08-98-10 / 09-09-10

GEMEENTE NOORDOOSTPOLDER 08-98-10 / 09-09-10
BESTEMMINGSPLAN MARKNESSERWEG

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

blz

1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Huidige situatie	1
1. 3. Vigerende planologische regeling	2
1. 4. Digitalisering	2
1. 5. Leeswijzer	3
2. BELEIDSKADER EN WET- EN REGELGEVING	4
2. 1. Rijksbeleid	4
2. 2. Provinciaal	4
2. 3. Gemeentelijk	5
3. PLANUITGANGSPUNTEN	7
3. 1. Algemeen	7
3. 2. De uitgangspunten	7
4. OMGEVINGSASPECTEN	11
4. 1. Milieu	11
4. 2. Externe veiligheid	13
4. 3. Water	14
4. 4. Ecologie	15
4. 5. Archeologie	16
5. PLANBESCHRIJVING	19
5. 1. Juridische toelichting	19
5. 2. Ontheffingen	19
5. 3. Toelichting op de bestemmingen	20
6. UITVOERBAARHEID	21
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	21
7. OVERLEG EN INSPRAAK	22
7. 1. Overleg	22
7. 2. Inspraak	23

BIJLAGE 1: AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2: LUCHTKWALITEITSBEREKENING

BIJLAGE 3: OVERLEG- EN INSPRAAKREACTIES

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

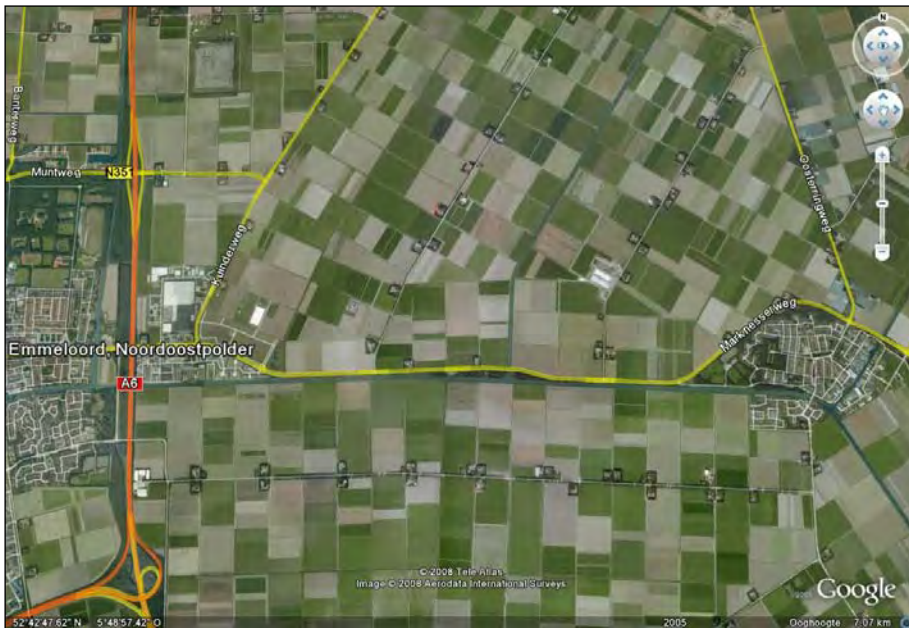
De Marknesserweg tussen Emmeloord en Marknesse is een drukke weg. Volgens verkeersmodellen wordt de weg steeds drukker bereden en komen er in de nabije toekomst meer dan 10.000 vervoersbewegingen per dag voor. In de huidige situatie wordt de weg, naast het autoverkeer, gebruikt door landbouwverkeer. Daarnaast steken er op diverse plaatsen (brom)-fietsers over naar het ten zuiden van de weg gelegen fietspad.

De provincie Flevoland heeft de ambitie om bij drukke wegen (meer dan 10.000 vervoersbewegingen per dag) verkeersstromen te scheiden. Voor de Marknesserweg betekent dat concreet dat het landbouwverkeer en de overstekende (brom)fietsers moeten worden geweerd.

Daarom heeft de provincie een technisch ontwerp gemaakt voor een parallelweg ten noorden van de Marknesserweg. Het westelijk deel van de parallelweg, tussen de Kuinderweg en de Lindeweg is reeds gerealiseerd. Nu dient er nog een tracé van circa 3 km gerealiseerd te worden. Dit is de directe aanleiding om dit bestemmingsplan nu op te stellen.

1. 2. Huidige situatie

De Marknesserweg (N331) is de weg die tussen Marknesse en Emmeloord ligt (zie figuur 1).



Figuur 1. Ligging plangebied

De Marknesserweg maakt onderdeel uit van het “assenkruis” van de Noordoostpolder. Het zogenoemde “assenkruis” is een zone tussen Emmeloord en Urk met een beeldbepalende structuur. De circa 800 meter brede transformatiezone biedt ruimte voor dynamiek en groei. Dit is een ruimtelijke reservering voor bijzondere bestemmingen, woon- en bedrijventerreinen. Het “assenkruis” is geaccentueerd door middel van een bomenrij langs de weg. Emmeloord ligt centraal binnen de polder, met tien kleinere dorpen, waaronder Marknesse, in een ring daaromheen.

Het plangebied bestaat uit het huidige tracé van de Marknesserweg inclusief fietspad en groenzones. Verder bestaat het plangebied uit een strook landbouwgebied direct ten noorden van de Marknesserweg. Het tracé van de Marknesserweg waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft ligt tussen de kruising met de Kuindertocht en de kruising met de Kalenbergertocht. Ten zuiden van het plangebied ligt de Zwolsevaart.

Het deel van het tracé tussen de Kuindertocht en de Lindeweg, is de parallelweg reeds gerealiseerd. Dit deel is in 2006 middels een vrijstellingsprocedure planologische mogelijk gemaakt. Het nieuw te realiseren tracé, tussen de Lindeweg en Emmeloordseweg is nu nog landbouwgebied. Daarnaast worden twee woonerven doorsneden en is er een brug over de Luttelgeestervaart voorzien.

1. 3. Vigerende planologische regeling

Het beschouwde tracé van de Marknesserweg is momenteel geregeld in twee bestemmingsplannen. Het gaat om de volgende plannen:

- Bestemmingsplan landelijk gebied (2004);
- Bestemmingsplan Marknesse (1994).

In de twee plannen is de Marknesserweg bestemd als “Verkeersdoeleinden”. Het tracé van de parallelweg heeft overwegend de bestemming “Agrarisch gebied”. De twee woonerven die worden doorsneden hebben de bestemming “Wonen”. De ontwikkeling van de parallelweg past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen.

Om de ontwikkeling van de parallelweg in het bestemmingsplan te regelen dient er een partiële herziening van het bestemmingsplan plaats te vinden. In de partiële herziening zal ook een deel van het tracé geregeld worden dat middels een vrijstellingsprocedure mogelijk is gemaakt. Daarnaast wordt ook de Marknesserweg zelf in het bestemmingsplan meegenomen, omdat het profiel van deze weg wijzigt. Het voorliggende bestemmingsplan biedt een planologische regeling voor het gehele profiel van de Marknesserweg inclusief parallelweg, het tankstation en de groenzones tussen de Munt en de aansluiting met de Emmeloordseweg.

1. 4. Digitalisering

Het voorliggende bestemmingsplan is een analoge (papieren) versie van het bestemmingsplan Marknesserweg. Van het plan is eveneens een digitale versie ontwikkeld, zoals de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening dit voorschrijven.

Daarmee wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de informatietechnologie biedt en wordt ook ingespeeld op de wensen van de gemeente inzake digitale toegankelijkheid van informatie aan de burger. Het digitale plan is het juridisch bindende plan. Over het algemeen geldt dat de analoge en het digitale plan identiek zijn. Het analoge plan is een “uitdraai” van het digitale plan.

1. 5. Leeswijzer

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de belangrijkste beleidskaders van de rijks- en provinciale overheid en van de gemeente Noordoostpolder, waarmee bij het opstellen van het bestemmingsplan Marknesserweg rekening moet worden gehouden. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten neergezet die in dit bestemmingsplan een juridische vertaling krijgen. Daarnaast moet met de uitwerking van de plannen rekening worden gehouden met de aanwezige milieu- en omgevingsaspecten waar de plannen invloed op kunnen hebben. Deze komen aan bod in hoofdstuk 4. Op basis van het beleid, de uitgangspunten en de milieu- en omgevingsaspecten, vindt in hoofdstuk 5 een vertaling plaats naar de regels en de verbeelding. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de haalbaarheid van het plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische haalbaarheid. Tenslotte zijn in hoofdstuk 7 de resultaten van het gevoerde overleg en inspraak verwerkt.

2. BELEIDSKADER EN WET- EN REGELGEVING

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste beleidskaders van de rijks- en provinciale overheid en van de gemeente Noordoostpolder, waarmee bij het opstellen van het bestemmingsplan Marknesserweg rekening moet worden gehouden.

2. 1. Rijksbeleid

2.1.1. Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimte-vragende functies op het beperkte oppervlak in Nederland.

Het uitgangspunt van het nieuwe ruimtelijke beleid is het geven van meer ruimte door het rijk aan medeoverheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. Het motto van het kabinet daarbij is “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Het rijk focust zich daarbij op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn.

Ten aanzien van de Marknesserweg heeft het Rijk geen specifiek beleid opgesteld. Dit wordt aan de lagere overheden overgelaten (zie hierna).

2. 2. Provinciaal

2.2.1. Omgevingsplan Flevoland 2006

In het Omgevingsplan Flevoland is het omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015 neergelegd, met een doorkijk naar 2030. Het Omgevingsplan is een bundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP). Het belangrijkste doel van het omgevingsplan is het creëren van een goede woon-, werk- en leefomgeving in heel Flevoland.

De Marknesserweg betreft een gebiedsontsluitingsweg. In het omgevingsplan staat dat op de Marknesserweg in 2015 naar verwachting landbouwverkeer niet meer is toegestaan. Hiervoor zullen voorzieningen worden getroffen. De aanleg van de parallelweg is hier een voorbeeld van. In het Omgevingsplan is een ruimtelijke reservering voor uitbreiding van de Marknesserweg opgenomen.

Door de aanleg van de parallelweg wordt er een beroep gedaan op deze reservering.

In Flevoland is de geluidsoverlast op dit moment nog beperkt. Daar waar geluidsnormen worden overschreden, zal de provincie bij groot onderhoud of reconstructies aanvullende maatregelen nemen, zoals het gebruik van geluidsarm asfalt of de aanleg van geluidswerende voorzieningen.

De Marknesserweg maakt onderdeel uit van een archeologisch aandachtsgebied. In paragraaf 4.5 wordt er dieper ingegaan op het archeologisch aandachtsgebied.

De Zwolsevaart, welke ten zuiden van het plangebied ligt is aangewezen als regionale vaarweg. Deze aanwijzing komt voort uit de functie die de Zwolsevaart heeft voor de beroepsvaart.

Verder is de Zwolsevaart aangewezen als EHS-verbinding. In paragraaf 4.4 wordt hier nader op ingegaan.

Tenslotte wordt aan de Zwolsevaart een landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit toegedicht. Het gaat dan om de flankerende beplanting die wordt gewaardeerd. Het beleid is hier gericht op behoud en versterking.

2.2.2. Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2006) is een uitwerking van het ontwerp Omgevingsplan voor het onderdeel verkeer en vervoer. Het plan heeft betrekking op de periode 2007-2015 en geeft een doorkijk naar 2030.

De provincie streeft naar een bereikbaar Flevoland voor iedereen. Dat betekent dat er voldoende wegen moeten zijn, waarop het verkeer vlot en veilig kan rijden. Dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid. Bij aanleg, beheer en onderhoud aan de infrastructuur wordt gekozen voor een veilige inrichting. Er wordt zoveel mogelijk voldaan aan de eisen van Duurzaam Veilig.

Alvorens de provincie overgaat tot uitbreiding van wegen zal eerst gezocht worden naar goedkopere en efficiëntere oplossingen. Het weren van langzaam verkeer tijdens de spits kan een effectieve maatregel zijn om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Een van de richtlijn die de provincie hanteert voor capaciteitsuitbreidingen is dat bij meer dan 10.000 á 12.000 motorvoertuigen per werkdag er geen langzaam verkeer meer op de hoofdrijbaan mag komen. De doorstroming van het verkeer komt dan in gevaar, wat kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

De aanleg van de parallelweg voor langzaam verkeer is een direct gevolg van dit beleid.

In de nota Mobiliteit wordt het langzaam verkeer op de Marknesserweg als knelpunt genoemd. Om het knelpunt op te lossen wordt de Marknesserweg tussen het bedrijventerrein en de Lindeweg voorzien van een parallelweg. Het gedeelte tussen de Lindeweg en Marknesse staat in de nota Mobiliteit gepland voor na 2010.

2. 3. Gemeentelijk

2.3.1. Toekomstvisie gemeente Noordoostpolder 2030

In de toekomstvisie gemeente Noordoostpolder (2003) wordt een ontwikkelingsperspectief voor de gemeente gegeven.

In de toekomstvisie wordt het assenkruis (waar de Marknesserweg onderdeel van uitmaakt) naast Emmeloord het meest dynamische deel van de polder genoemd. Het assenkruis biedt goede verbindingen naar Emmeloord en de rest van Nederland. Dit vormt de basis voor een bovengemiddelde groei van wonen en werken in de dorpen in de as. Concreet voor de aanleg van de parallelweg langs de Marknesserweg biedt de toekomstvisie geen uitgangspunten.

2.3.2. Verkeers- en Vervoersplan Emmeloord

In het Verkeers- en Vervoersplan Emmeloord (2003) is het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar vastgelegd. De notitie heeft betrekking op de kern Emmeloord. Voor het plangebied biedt de notitie dan ook geen aanknopingspunten.

3.2.3. Brug over Luttelgeestervaart

Het huidige tracé van de Marknesserweg kruist de Luttelgeestervaart door middel van een brug. De parallelweg zal de Luttelgeestervaart ook gaan kruisen door middel van een brug. Hierbij zullen de randvoorwaarden van het waterschap ten aanzien van het profiel van vrije ruimte en het doorstroomprofiel worden gehanteerd (zie waterparagraaf 4.3).

3.2.4. Accentuering assenkruis

Het “assenkruis” van de Noordoostpolder is van belang voor de bereikbaarheid van de gemeente en de provincie. Daarnaast is het “assenkruis” van cultuurhistorisch belang. Om het “assenkruis”, waar de Marknesserweg een onderdeel van is, extra te accentueren wordt er een groenstrook tussen de Marknesserweg en de parallelweg aangelegd. Om dit te realiseren wordt de middenberm tussen beide wegen circa 10 meter breed.

3.2.5. Watercompensatie

In de huidige situatie ligt er ten noorden van de Marknesserweg een watergang. Deze zal als gevolg van de aanleg van de parallelweg verdwijnen. Deze watergang zal ten noorden van de parallelweg gecompenseerd worden. Extra watercompensatie zal ten noorden van de rotonde ter hoogte van de Emmeloordseweg plaatsvinden.

3.2.6. Geluidswal

Mogelijk wordt ter hoogte van de woningen aan de Marknesserweg 13 en 17 een geluidswal aangelegd. Deze mogelijke geluidswallen zijn binnen dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De geluidswallen zullen maximaal 4,00 meter hoog worden.

3.2.7. Inpassing erven

Het tracé van de parallelweg doorsnijdt een tweetal boerenerven. Uitgangspunt hierbij is een minimaal ruimtegebruik op de erven. Daarom zal de watergang die ten noorden van de parallelweg wordt aangelegd ter hoogte van de erven worden beduikerd. Daarnaast zal de middenberm tussen de Marknesserweg en de parallelweg op deze punten smaller worden.

Ondanks het minimale ruimtegebruik bestaat de kans dat de bomenrij op de erven aan de voorzijde zal verdwijnen. Dit is afhankelijk van de nadere uitwerking op deze punten. In het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is alleen de beplanting op de zijanten en achterzijde van het perceel beschermd. In de nieuwe situatie is het dus niet noodzakelijk de beplanting aan de voorzijde te compenseren.

3.2.8. Landbouwgronden

De aanleg van de parallelweg gaat ten koste van een strook landbouwgrond. De provincie voert hierover gesprekken met de eigenaren van de grond.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Het uitgangspunt is dat met de voorgenomen ontwikkelingen een goede omgevingssituatie ontstaat. Daarom zijn in het kader van dit bestemmingsplan de (wettelijk) noodzakelijke toetsen verricht.

4. 1. Milieu

De voor dit bestemmingsplan relevante milieuaspecten zijn geluid, luchtkwaliteit en bodem.

4.1.1. Geluid

De *Wet geluidhinder* heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidhinder. Op de grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. Rond geluidsbronnen met een grote geluidsuitstraling gelden zones. In deze zones zijn de wettelijke regelingen van de *Wet geluidhinder* van toepassing. Binnen deze zones gelden speciale regels voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen, ziekenhuizen etc. Voor het onderhavige plan is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerslawaai van belang.

In het kader van het bestemmingsplan is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Langs het beschouwde tracé van de Marknesserweg staan drie bestaande woningen. Deze woningen stonden er al voor 1986¹⁾ en hadden destijds een geluidsbelasting van onder de 60 dB(A) Lden. Volgens het onderzoek is er daarom geen sprake van een saneringssituatie.

Vervolgens is in het onderzoek onderzocht of er sprake is van een reconstructie in de zin van de *Wet geluidhinder*. Dit is het geval indien er een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB(A) of meer wordt geconstateerd. Er dient dan aanvullend onderzoek te worden verricht om te bepalen met welke maatregelen het mogelijk kan zijn om de geluidsbelasting na reconstructie niet hoger te laten zijn dan de heersende geluidsbelasting. Uit het onderzoek dat in de bijlage is opgenomen is gebleken dat de geluidsbelasting minder dan 2 dB(A) toeneemt, er is derhalve geen sprake van een reconstructie.

Ten aanzien van het aspect geluid bestaan er geen bezwaren voor de aanleg van de parallelweg.

4.1.2. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de nieuwe *Wet Milieubeheer* in werking getreden. In deze wet is ook de regeling voor luchtkwaliteit opgenomen.

¹⁾ Er is sprake van een saneringsituatie als bedoeld in artikel 88 van de *Wet geluidhinder* indien de geluidsbelasting van de woningen in 1986 meer bedroeg dan 60 dB(A).

De wet betreft een wijziging van de Wet milieubeheer en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In het kader van het bestemmingsplan is er een modelberekening uitgevoerd (zie bijlage 2). Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit bij alle parameters NO₂ (jaargemiddeld) en PM10 (jaargemiddeld en aantal overschrijdingen 24 uursgemiddelde norm) onder de norm blijft. Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de aanleg van de parallelweg.

4.1.3. Bodem

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen in het kader van de *Wet bodembescherming* bij ruimtelijke plannen en projecten te worden signaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Tussen 2005 en 2007 heeft de provincie Flevoland een inventarisatie laten uitvoeren van potentieel verontreinigde voormalige bedrijfsterreinen. Met deze inventarisatie kan worden bekeken of er in het verleden bodembedreigende bedrijfsactiviteiten op een perceel hebben plaatsgevonden. Uit de inventarisatie komen een tweetal locaties naar voren. Het betreffen het BP tankstation en een voormalig werkkamp.

Bij het tankstation heeft in 2001 een sanering plaatsgevonden. De locatie is destijds volledig gesaneerd. Na de sanering zijn er geen restverontreinigingen op de locatie meer aangetroffen. De grond kan dan ook als schoon worden beschouwd.

Aan de Marknesserweg, ten oosten van de Lindeweg was een voormalig werkkamp gesitueerd. Uit historisch onderzoek blijkt dat activiteiten in en rond het kamp mogelijk hebben geleid tot bodemverontreiniging met PAK, zware metalen, minerale olie en asbest. De voormalige locatie van het werkkamp kan op basis van de historische informatie als verdacht worden aangemerkt. Het is echter niet mogelijk gebleken de verdachte locaties in het kader van het historisch onderzoek te koppelen aan de huidige situatie. Oriënterend onderzoek naar de kwaliteit van de bodem is om die reden niet zinvol.

Verder heeft de gemeente ter plaatse van Marknesserweg 17 in 1999 een verkennend bodemonderzoek uit laten voeren ten behoeve van de sanering van een ondergrondse brandstoftank. Er is een lichte verontreiniging minerale olie aangetroffen. Deze lichte verontreiniging heeft echter geen aanleiding gegeven tot het uitvoeren van een nader onderzoek. De tank is in 2000 gesaneerd. Verder betreft het tracé van de parallelweg landbouwgrond. Landbouwgrond wordt over het algemeen niet gezien als een verdachte locatie. Vanuit bodemhygiënisch oogpunt bestaan er geen belemmeringen voor het initiatief.

4. 2. Externe veiligheid

Op 27 oktober 2004 is de nieuwe *AmvB Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)* in werking getreden. Hierin is het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen vastgelegd. Het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden in het Bevi grenzen gesteld aan de risico's waarbij wordt gelet op de kwetsbaarheid van functies in de omgeving. De risico's worden daarbij in twee maten gemeten: het plaatsgebonden risico (voor individuen) en het groepsrisico (voor groepen mensen).

Een belangrijke consequentie van deze AMvB voor het bestemmingsplan is dat er bij het opstellen van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met het feit dat er geen (beperkt) kwetsbare functies binnen een 10^{-6} risicocontour van een gevaarzettende functie worden gepland.

Bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met risicovolle activiteiten en risicobronnen die vallen onder de werking van het Bevi en de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi). In het plangebied gaat het om de volgende activiteiten en bronnen:

LPG-station

Ongeveer halverwege tussen Marknesse en Emmeloord ligt ten zuiden van de Marknesserweg een LPG-station.

Plaatsgebonden risico

In 2007 is de Revi gewijzigd. In het Revi gelden nieuwe afstanden ten opzichte van kwetsbare functies in nieuwe situaties. De doorzet van het LPG-station aan de Marknesserweg is vastgesteld op minder dan 1000 m³ per jaar. Voor dergelijke LPG-stations geldt dat als binnen een straal van 45 meter vanaf het vulpunt geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt, uitgegaan kan worden van de "oude" afstanden. Deze zijn vermeld in tabel 2a van bijlage 1 van de Revi.

De afstanden van de plaatsgebonden risicocontour zijn in tabel 1 weergegeven. De locatie van het vulpunt, de opslagtank en de afleverzuil zijn op de verbeelding aangeduid.

Tabel 1: Plaatsgebonden risicocontour LPG (tabel 2a van bijlage 1 van de Revi)

Doorzet (m ³) per jaar	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds ¹ of ingeterpt reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1000	40	25	15
500–1000	35	25	15
< 500	25	25	15

In de huidige situatie zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten gesitueerd binnen de plaatsgebonden risicocontour.

In de toekomstige situatie zal evenmin sprake zijn van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contouren. Dit betekent dat deze situatie voldoet aan de eisen die in het Bevi en Revi ten aanzien van het plaatsgebonden risico zijn gesteld. De conclusie is dat uit dit onderdeel geen planologische consequenties voortvloeien.

Groepsrisico

Voor het groepsrisico wordt uitgegaan van de huidige situatie. Het invloedsgebied bedraagt een cirkel met een straal van 150 meter met het vulpunt als middelpunt. Binnen het invloedsgebied zijn geen bestemmingen aanwezig waarbinnen (beperkt) kwetsbare objecten kunnen worden geprojecteerd. Binnen het invloedsgebied is derhalve geen sprake van een toename van het aantal personen en kan worden aangenomen dat de oriëntatiewaarde gelijk blijft. De conclusie is dat uit dit onderdeel geen planologische consequenties voortvloeien.

Hoofdgasleidingen

In het kader van het plan heeft er overleg plaatsgevonden met de nutsbedrijven. Hieruit is naar voren gekomen dat er in de omgeving van het plangebied geen hoofdgasleidingen liggen.

Route gevaarlijke stoffen

De Marknesserweg is geen route waar gevaarlijke stoffen over wordt vervoerd²⁾.

Dit levert daarom geen problemen op voor het bestemmingsplan. Ook in de Nota Mobiliteit is aangegeven dat er een Flevoland als geheel geen onaanvaardbare risico's zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen.

4. 3. Water

Het aspect water is in de afgelopen jaren steeds meer op een integrale wijze benaderd. In de startbijeenkomst *Waterbeleid in de 21^e eeuw* is in 2001 vastgelegd dat bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met de belangen van het water.

Een belangrijke ontwikkeling in het waterbeleid is de Watertoets. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De "winst" die wordt behaald bij de Watertoets, ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid en informatievoorziening.

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Zuiderzeeland. Tijdens een overleg met het waterschap heeft het waterschap enkele belangrijke punten aangedragen.

²⁾ Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, maart 2003.

Zo is er gewezen op de functie die de Luttelgeestervaart voor de recreatievaart heeft. De Luttelgeestervaart betreft de enige noord-zuidvaartroute en moet bevaarbaar blijven voor de recreatievaart. Het waterschap adviseert het profiel van vrije ruimte onder de brug minimaal hetzelfde te laten zijn als het bestaande kunstwerk in de Marknesserweg. Verder heeft het waterschap aangegeven dat het doorstroomprofiel van de vaart onder de brug gehandhaafd moet blijven. Dit betreft een minimale bodembreedte van 10 m en een breedte op de waterlijn van 25 meter.

Verder is er in het overleg gesproken over de bermsloten. Deze zullen worden verplaatst naar de noordzijde van de nieuwe parallelweg. Het waterschap heeft aangegeven dat het profiel van de nieuwe watergang overeen moet komen met het bestaande profiel van de watergangen langs de Marknesserweg. Ter hoogte van de woonpercelen worden mogelijk duikers toegepast. De hoeveelheid open water die daardoor verloren gaat dient gecompenseerd te worden.

In het bestemmingsplan zal water worden meegenomen binnen de verkeersbestemming. Het betreft de watergang ten noorden van de parallelweg en de waterpartij ten noorden van de rotonde ter hoogte van de Emmeloordseweg. Water wordt niet specifiek bestemd, omdat het geen hoofdwatervangsten betreffen. Het aspect water heeft verder geen ruimtelijke consequenties.

4. 4. Ecologie

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat geen strijdigheid ontstaat met wetgeving ten aanzien van gebiedsbescherming (*Natuurbeschermingswet* EHS) en de soortenbescherming (*Flora- en faunawet*).

Gebiedsbescherming

Voor wat betreft de gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura2000-gebied.

Ten aanzien van de gebiedsbescherming valt op te merken dat de Zwolsevaart onderdeel uitmaakt van de EHS. De Zwolsevaart valt onder de EHS-verbindingen waaraan de provincie prioriteit geeft omdat deze essentieel zijn voor de gewenste samenhang in de Ecologische Hoofdstructuur en voor een groot deel al is ingericht. Door een meer natuurvriendelijke inrichting kan de kwaliteit voor natuur en waterberging soms nog verbeterd worden. De functionaliteit van deze zone mag niet aangetast worden. Aangezien de aanleg van de parallelweg ten noorden van de Marknesserweg plaatsvindt zal dit niet het geval zijn. Verder ligt het plangebied niet in de nabije omgeving van Natura 2000 gebieden.

Soortenbescherming

De soortenbescherming vindt primair plaats via de *Flora- en faunawet*.

Op grond van deze wet mogen beschermde dieren en planten, die in de wet zijn aangewezen, niet gedood, gevangen, verontrust, geplukt of verzameld worden en is het niet toegestaan om nesten, hollen of andere vaste verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, vernielen of te verstoren.

Via het Groenloket zijn de in (de omgeving van) het plangebied voorkomende soorten geïnterviewd. Bij de ontwikkeling van de plannen moet er rekening gehouden worden met diverse soorten foeragerende vleermuizen over water en tussen bomen, waaronder Meervleermuis, Dwergvleermuis en Ruige Dwergvleermuis. Om negatieve effecten te voorkomen zal de Zwolsevaart afgeschermd worden van straatverlichting.

In het water van Zwolsevaart en tochten leven waarschijnlijk Kleine Modderkruipers. De leefplaats van Kleine Modderkruipers zullen niet in gevaar komen door de ontwikkeling van de parallelweg.

De Noordoostpolder is van groot belang voor Rugstreeppadden. Deze soort komt voor in greppels, tochten en vaarten. Deze populatie verkeert in een "matig ongunstige" staat van instandhouding. Een van de redenen hiervoor, is versnippering door wegen. Er zal met deze soort rekening gehouden worden door de sloot aan de zijde van de parallelweg een relatief flauw talud te geven. Daarnaast wordt er ten noorden van de rotonde ter hoogte van de Emmeloordseweg een aparte poel aangelegd.

In de buurt van het traject zijn ringslangen waargenomen. Het betreft hier echter zeer waarschijnlijk zwervers. Er is dus geen sprake van een populatie en er zullen derhalve geen effecten zijn op deze soort.

Met bovengenoemde mitigerende en compenserende maatregelen zullen de effecten op soorten klein en acceptabel zijn.

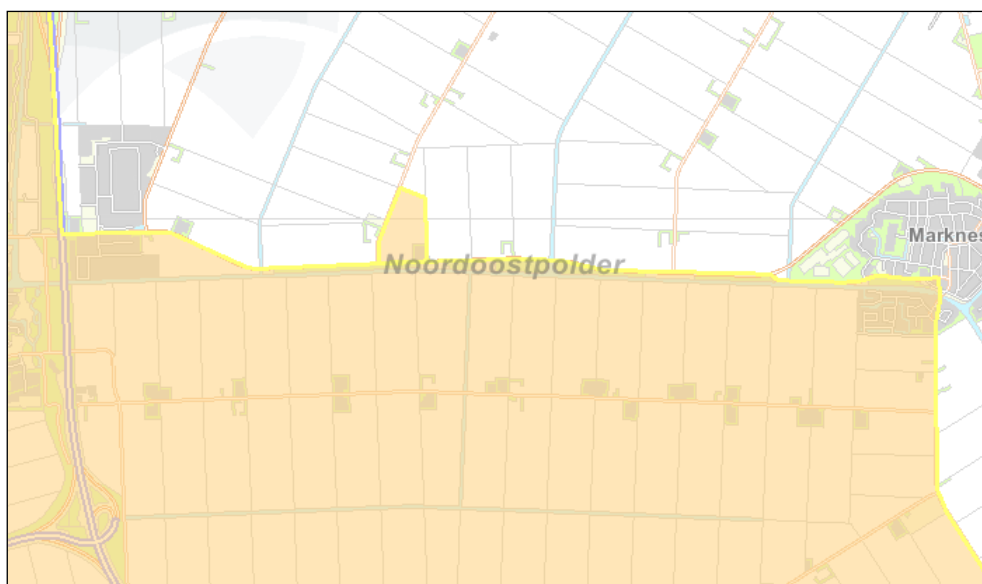
4. 5. Archeologie

Het Europees Verdrag (van Malta) werd in 1992 ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder Nederland. Doelstelling van het verdrag is de veiligstelling van het (Europees) archeologisch erfgoed. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving, is de *Wet Archeologische monumentenzorg (Wzmoz)* opgesteld. Deze wet maakt deel uit van de (gewijzigde) *Monumentenwet* en verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige archeologische (verwachtings)waarden.

Volgens de Archeologische Monumentenkaart is het gebied ten oosten van de Lindeweg een archeologisch monument met een hoge archeologische waarde. Deze hoge waarde wordt ontleend aan het voorkomen van een scheepswrak. Volgens het Nieuw Land Erfgoedcentrum ligt het scheepswrak midden op de kavel. Het scheepswrak ligt dus op een behoorlijke afstand van de weg.

Negatieve effecten op het scheepswrak worden dan ook niet verwacht. In overleg met de provinciaal archeoloog wordt hier daarom afgezien van nader onderzoek.

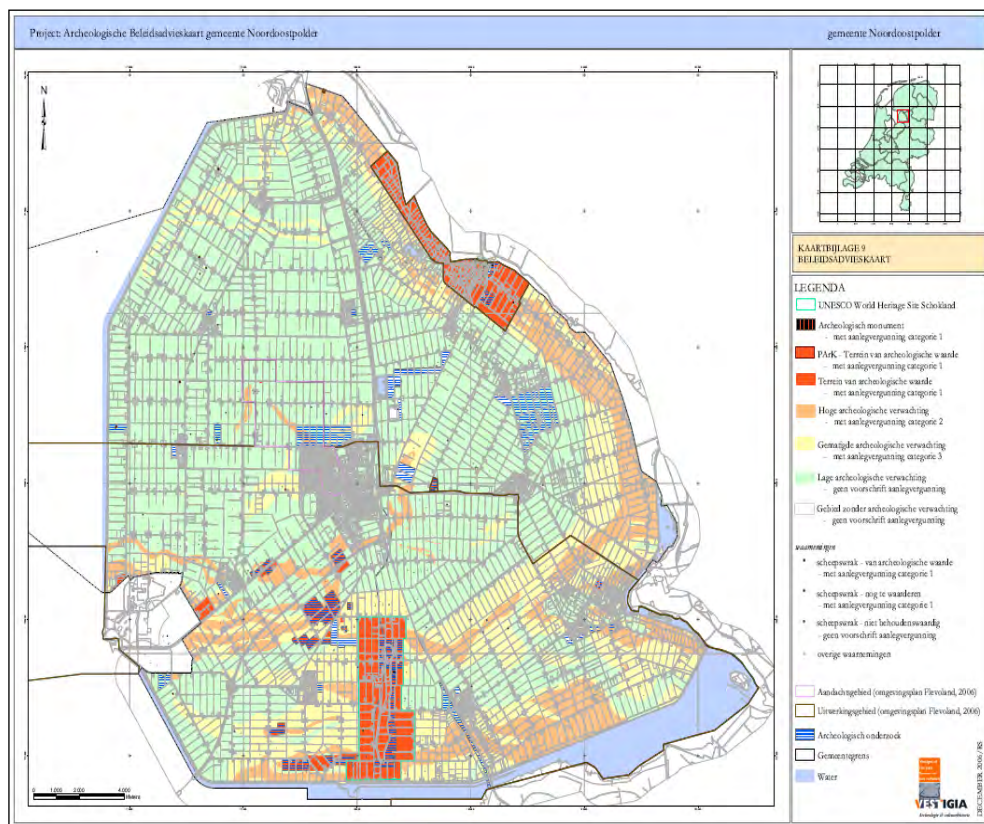
Voor het onderhavige plangebied is verder bekeken of in het gebied archeologische waardevolle gebieden aanwezig zijn. Volgens de archeologische beleidskaart van de provincie ligt het gebied in een “archeologisch aandachtsgebied” (zie figuur 4). Archeologische aandachtsgebieden zijn gebieden met een relatief hoge dichtheid aan goed geconserveerde archeologische waarden. De inzet in archeologische aandachtsgebieden beperkt zich tot het opsporen en het planologisch beschermen, dan wel (indien niet anders mogelijk) opgraven van individuele archeologische waarden. Terreinen die op de landelijke Archeologische MonumentenKaart (AMK) staan vallen onder de aandachtsgebieden, met dien verstande dat ze in principe altijd planologische bescherming moeten krijgen. De uitwerking van de archeologische aandachtsgebieden is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.



Figuur 4. Fragment van archeologische beleidskaart Flevoland

In de “Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland” is gesteld dat voor het graven van watergangen een vrijstelling is opgenomen in het kader van de Ontgrondingenwet. Dit betekent dat de provincie geen randvoorwaarden zal stellen aan het graven van de watergang.

Gelet op het feit dat de provincie geen randvoorwaarden zal stellen is de gemeente bevoegd gezag. Daarom is de Archeologische Beleidsadvieskaart van de gemeente geraadpleegd (zie figuur 5). Hieruit blijkt dat het plangebied een lage verwachtingswaarde heeft. Aanvullend archeologisch onderzoek is dan ook niet vereist.



Figuur 5. Archeologische Beleidsadvieskaart gemeente Noordoostpolder

5. PLANBESCHRIJVING

5. 1. Juridische toelichting

In de voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de tekst van de regels en in beeld op de digitale verbeelding van het bestemmingsplan.

SVBP 2008

Het bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. Deze digitale versie is onder andere bedoeld om de burger via internet informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

In het kader van de nieuwe wet- en regelgeving zal het plan technisch als een digitaal raadpleegbare versie worden uitgevoerd. Het plan kan in het informatiesysteem van de gemeente en diverse andere overheden worden ingevoerd en worden ontsloten via internet. Er zal een analoge (papieren) versie van het bestemmingsplan naast het digitale plan blijven bestaan. Het vaststellen van een digitale versie is vanaf 1 juli 2009 overigens verplicht.

Nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro is een aantal essentiële onderdelen in het bestemmingsplan veranderd. Het betreffen onder meer:

- het vervallen van de gebruiksbeplanning en de strafbeplanning. Deze is opgenomen in de nieuwe Wro;
- een gestandaardiseerde beplanning met betrekking tot het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbeplanning. De tekst hiervan is integraal overgenomen uit het nieuwe Bro;
- het vervallen van de uitsluiting van de aanvullende werking van de Bouwverordening. Bepalingen met betrekking tot bijvoorbeeld erf- en terreinafscheidingen die vooreerst aan de Bouwverordening konden worden overgelaten, worden nu in het bestemmingsplan geregeld;
- binnenplanse vrijstellingen worden nu ontheffingen genoemd.

5. 2. Ontheffingen

De regels bevatten een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van ontheffingen, wijzigingen en nadere eisen. Deze bepalingen maken het mogelijk veranderingen mogelijk te maken en uitzonderingen toe te staan. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid zijn aan de flexibiliteitsbepalingen procedurele waarborgen en/of voorwaarden verbonden.

5. 3. Toelichting op de bestemmingen

Op volgorde volgens het SVBP volgt hieronder een toelichting op de in het plangebied voorkomende bestemmingen.

Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen

Het tankstation aan de Marknesserweg heeft de bestemming “Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen” gekregen. Binnen deze bestemming is de verkoop van motorbrandstoffen inclusief LPG toegestaan. Verder is er beperkte detailhandel mogelijk.

Ten aanzien van de verkoop van LPG zijn op de verbeelding het vulpunt, de opslagtank en de afleverzuil aangeduid. Rondom deze aanduidingen gelden zones in verband met het plaatsgebonden risico. De doorzet van het LPG station is minder dan 1.000 m³ per jaar. Overeenkomstig tabel 1 betreffen de zones van het plaatsgebonden risico:

- vulpunt: 35 meter;
- opslagtank: 25 meter;
- afleverzuil: 15 meter.

Omdat er binnen deze zones geen (beperkt) kwetsbare functies aanwezig zijn, staan deze zones niet op de verbeelding.

Verkeer

Met de bestemming “Verkeer” wordt het gehele profiel van de Marknesserweg inclusief parallelweg geregeld. Deze bestemming is in eerste instantie gericht op de Marknesserweg, de parallelweg en het ten zuiden liggende fietspad. Daarnaast zijn de groene zones langs beide kanten van de Marknesserweg en de watergang ten noorden van de parallelweg binnen de bestemming mogelijk. Tevens kunnen binnen de aanduiding “geluidswal” geluidswallen en/of -schermen worden aangelegd. Op de verbeelding is een dwarsprofiel van de bestemming opgenomen.

Leiding - Hoogspanningsverbinding

De bestemming “Leiding - Hoogspanningsverbinding” is gegeven aan het tracé van de hoogspanningsverbinding ten oosten van de Luttelgeestervaart. Deze bestemming is naast de hoogspanningsleiding mede bestemd voor de bestemming “Verkeer”.

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid is de gemeente van mening dat belangenorganisaties en burgers moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan. Zij hebben in het kader van het vooroverleg kunnen reageren op de gemeentelijke beleidsvoornemens, zoals neergelegd in het voorontwerpbestemmingsplan. Om een ieder de gelegenheid te geven zijn visie naar voren te brengen, is overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening, een inspraakprocedure gevolgd. In dezelfde fase is het plan ook voorgelegd aan de betrokken diensten en instanties als bedoeld in het Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van alle ingekomen reacties is een standpunt bepaald, waarvan de resultaten in het bestemmingsplan zijn verwerkt.

Daarna is het bestemmingsplan gereed gemaakt voor de wettelijke vaststellingsprocedure. Overeenkomstig deze procedure is het ontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen door een ieder (dus ook door de overlegpartners).

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

De provincie Flevoland zal de kosten voor zowel de aanleg van de parallelweg als voor het opstellen van het bestemmingsplan voor zijn rekening nemen. Dit is een afspraak die voortvloeit uit de nota Mobiliteit. De nota Mobiliteit is een provinciaal beleidsplan dat is opgesteld in overleg met onder andere de gemeente.

7. OVERLEG EN INSpraak

Op 6 januari 2009 heeft het College van burgemeesters en wethouders van Gemeente Noordoostpolder besloten om het voorontwerp-bestemmingsplan "Marknesserweg" vrij te geven voor Inspraak en Overleg.

Op 30 maart 2009 is dit voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de overlegpartners. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft van 2 april 2009 tot en met 14 mei 2009 in het gemeentehuis te Emmeloord ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder inspraakreacties schriftelijk indienen. Dit is op 1 april 2009 bekend gemaakt in de Staatscourant, de Flevopost en de gemeentelijke website.

Op 20 april 2009 heeft er een voorlichtingsbijeenkomst plaats gevonden over het voorontwerp-bestemmingsplan.

Resultaten inspraakproces

In totaal zijn er twee reacties binnen gekomen, waarvan één van de VROM-Inspectie en één van een aanwonende. In deze Reactienota Overleg en Inspraak worden alle reacties weergegeven, die zijn binnengekomen op het voorontwerp-bestemmingsplan.

7. 1. Overleg

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, juncto artikel 3:6 Awb, is op 30 maart 2009 aan de volgende instanties een exemplaar van het voorontwerpbestemmingsplan "Marknesserweg" verzonden met het verzoek om binnen 6 weken eventuele op- en/of aanmerkingen kenbaar te maken:

1. de VROM-Inspectie;
2. de provincie Flevoland;
3. het waterschap Zuiderzeeland;
4. de Gasunie.

Alleen van de VROM-Inspectie is een inhoudelijke reactie binnengekomen. Deze is in bijlage 3 opgenomen en hierna samengevat, met waar nodig de beantwoording door de gemeente. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen, waaruit geconcludeerd mag worden dat deze instanties kunnen instemmen met dit concept ontwerpbestemmingsplan.

1. VROM-Inspectie

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn per 13 februari 2009 gewijzigd. De wijzigingen zijn onder meer gericht op LPG-stations. Alle LPG-stations zijn categoriaal geworden en de bovengrens van de doorzet is niet langer beperkt tot 1500 m³.

De VROM-Inspectie constateert dat in het voorontwerp-bestemmingsplan nog is uitgegaan van de oude regeling (tabel 2a van bijlage 1 van de Revi).

Bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan geldt tabel 1 van bijlage 1 van de Revi. Hierbij hoort een afstand van 45 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. De VROM-Inspectie adviseert het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

De grens van 150 meter voor de verantwoording van het groepsrisico is wel goed in het plan beschreven.

Beantwoording: Tabel 1 van bijlage 1 van de Revi heeft betrekking op nieuwe situaties. In de informatiebrochure, behorend bij de brief die het ministerie van VROM op 4 april 2007 naar alle gemeenten heeft gestuurd (kenmerk EV/2007025146), staat dat bij bestaande situaties uitgegaan kan worden van de tabel 2a van de Revi. De nieuwe afstand van 45 meter zal dan ook niet in het ontwerpbestemmingsplan worden overgenomen. Wel zal een nadere motivering van de afstand plaatsvinden.

Aanpassing bestemmingsplan:

In het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere motivering van de afstand van het LPG-station ten opzichte van (beperkt) kwetsbare functies gegeven.

7. 2. Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 2 april 2009 tot en met 14 mei 2009 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was het mogelijk inspraakreacties in te dienen. Er is één reactie binnen gekomen. De ingekomen reactie is in bijlage 3 opgenomen en hierna samengevat, met daarbij de beantwoording door de gemeente.

1. DAS rechtsbijstand, namens de heer G.M.E. den Boer, Marknesserweg 13, Emmeloord

De bewoner van de Marknesserweg zal als gevolg van de aanleg van de parallelweg hinder ondervinden op het gebied van privacy, geluid en luchtkwaliteit.

Met name op het gebied van geluidshinder vreest de inspreker dat de gevolgen ernstiger zijn dan in het bestemmingsplan beschreven is. In dat kader dient volgens de inspreker daarom bezien te worden welke geluidswerende maatregelen genomen kunnen worden.

Overigens wijst de inspreker er op dat het volgens zijn visie gaat om de aanleg van een nieuwe weg, en niet om een reconstructie. Zelfs als er sprake zou zijn van een reconstructie acht de inspreker het niet aannemelijk dat de geluidsbelasting met minder dan 2 dB(A) toeneemt. De inspreker vindt daarom dat er aanvullend onderzoek uitgevoerd moet worden.

De inspreker geeft aan door de provincie te zijn geïnformeerd over de mogelijkheid van het aanbrengen van een geluidswal. Deze mogelijkheid dient nader onderzocht te worden.

Beantwoording:

De term “reconstructie” die in het akoestisch onderzoek en het bestemmingsplan wordt gebruikt is een term in het kader van de Wet geluidhinder. Met deze term wordt niet het al dan niet aanleggen van een nieuwe weg bedoeld. In de Wet geluidhinder wordt de term “reconstructie” als volgt gedefinieerd: “het gaat om wijzigingen op of aan een aanwezige weg, waardoor de geldende maximaal toelaatbare geluidbelasting zonder extra maatregelen met 2 dB of meer omhoog gaat. Dit moet blijken uit akoestisch onderzoek.”

Het geluidsonderzoek is opgesteld conform de daaraan gestelde eisen. De uitkomsten van het onderzoek staan dan ook niet ter discussie. Desondanks heeft de provincie de mogelijkheid en geluidsreducerende werking van een geluidswal onderzocht. De resultaten hiervan zullen te zijner tijd met de inspreker worden besproken.

Indien de inspreker een grondwal wil aanleggen moet hij overigens de desbetreffende grond kopen van Domeinen roerende zaken. Als de inspreker over gaat tot de aanleg van een grondwal heeft de provincie aangeboden mee te willen denken / te willen faciliteren om de inrit te verplaatsen zodat een gecombineerde oprit met het naastgelegen kavel mogelijk wordt. Een grondwal is pas mogelijk als de inrit daadwerkelijk wordt verplaatst.

De inspreker vreest dat zijn uitzicht minder aantrekkelijk wordt, omdat de bomen en struiken voor zijn huis moeten verdwijnen. Tenslotte merkt de inspreker op dat hij niet zal aarzelen om een verzoek om planschade in te dienen voor de waardevermindering van zijn woning.

Beantwoording:

Als gevolg van de aanleg van de parallelweg zullen er inderdaad bomen en struiken voor de woning verdwijnen. Deze bomen en struiken staan overigens op de grond van Domeinen roerende zaken. Desgewenst kan inspreker bomen en struiken op zijn eigen erf herplanten. Eén en ander is mede afhankelijk van het al dan niet aanleggen van een grondwal door de inspreker.

Indien inspreker van mening is dat zijn woning minder waard wordt als gevolg van de aanleg van de parallelweg kan hiervoor een verzoek om planschade bij de gemeente worden ingediend. Dit verzoek kan ingediend worden nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Aanpassing bestemmingsplan:

Deze reactie leidt niet tot een wijziging van het bestemmingsplan.

===

BIJLAGE 1

Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Marknesserweg, wegvak Kuiderweg-Luttelgeesterweg

Aanleg parallelweg

Noordoostpolder

Opgesteld door : J.S. Elzinga, Provincie Flevoland

Datum : 29 oktober 2008

Registratie : 745915

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
2. SITUATIEOMSCHRIJVING
3. JURIDISCH KADER
4. UITGANGSPUNTEN VOOR BEREKENING WEGVERKEER
5. REKENRESULTATEN WEGVERKEER

6. CONCLUSIES

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Vanwege de gewenste aanleg van een parallelweg aan de noordkant langs de Marknesserweg, vanaf Kuinderweg tot de Luttelgeesterweg, is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de geluidsbelasting. In dit rapport worden de rekenresultaten gepresenteerd met de daarbij gehanteerde verkeerscijfers.

2. SITUATIEOMSCHRIJVING

De Marknesserweg bestaat uit 1 rijbaan met 2 rijstroken.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid zal langs het wegvak Kuinderweg – Luttelgeesterweg een parallelweg worden aangelegd voor langzaamverkeer en de ontsluiting van de aan de weg gelegen woningen en bedrijven.

Langs het onderhavige deel van de Marknesserweg liggen aan de noordkant waar de parallelweg is geprojecteerd op circa 30 meter afstand 2 vrijstaande woningen. Het betreffen hier de woningen met huisnummer 13 en 17. Aan de zuidkant van de weg liggen 2 geschakelde woningen. Deze woningen, met huisnummer 8a en 8b liggen eveneens op 30 meter afstand gemeten uit het hart van de weg. Voor alle woningen langs de weg is in het kader van dit onderzoek de bestaande en de toekomstige geluidsbelasting berekend.

3. JURIDISCH KADER

De situatie langs de Marknesserweg is als volgt:

1. binnen de geluidszone van de weg zijn woningen aanwezig. Op het moment van inwerkingtreding van het onderdeel bestaande situaties wegverkeerslawaaï, afdeling 3 van hoofdstuk VI (maart 1986) van de Wet geluidhinder, waren zowel de weg als deze woningen aanwezig. Er is voor de woningen, voorzover nodig is, nog geen uitvoering gegeven aan de artikelen 87j tot en met 90 van de Wet geluidhinder (sanering);
2. de bestaande weg wordt fysiek gewijzigd doordat er een parallelweg wordt aangelegd. Onderzocht dient te worden wat de consequentie is voor de bestaande geluidsbelasting vanwege de wijziging van de weg, in combinatie met de verwachte toename van het verkeer over een periode van 10 jaar. Indien de toename van de geluidsbelasting 2 dB(A) of meer bedraagt, is er volgens de begripsbepaling in artikel 1 van de Wet geluidhinder, sprake van een "reconstructie van een weg". Voor de beoogde aanleg van de parallelweg is dan afdeling 4 van Hoofdstuk VI, Reconstructies, van de Wet geluidhinder van toepassing.
3. er is sprake van een sanerings situatie als bedoeld in artikel 88 van de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting van de woningen in 1986 meer bedroeg dan 60 dB(A).

Het onderhavige akoestische onderzoek is ten eerste bedoeld om de gevolgen van de wijziging aan de Marknesserweg te bepalen. Indien blijkt dat de geluidsbelasting minder dan 2 dB(A) toeneemt en/of de geluidsbelasting van de woningen lager blijft dan 48 dB(A) Lden, blijft, behoudens de melding van de wijziging van de weg aan het college van burgemeester en wethouders, de Wet geluidhinder verder buiten beschouwing.

Nader onderzoek reconstructie

Indien er een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB(A) of meer wordt geconstateerd, dan is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er dient dan aanvullend onderzoek te worden verricht om te bepalen met welke maatregelen het mogelijk kan zijn om de geluidsbelasting na reconstructie niet hoger te laten zijn dan de heersende geluidsbelasting.

Blijken deze maatregelen te stuiten op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige of financiële aard, dan kan de wegbeheerder op grond van artikel 100a van de Wet geluidhinder, Gedeputeerde Staten verzoeken een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen.

Sanerings situatie

Indien betrokken woningen reeds op 1 maart 1986 aanwezig waren en op dat moment een geluidsbelasting ondervonden van 60 dB(A) Lden dan is er sprake van een saneringssituatie (artikel 88 Wet geluidhinder). Een eventueel besluit van Gedeputeerde Staten tot vaststelling van een hogere waarde dient dan vooraf te gaan met een besluit van de minister van VROM over de ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting in het kader van de sanering (artikel 90 Wet geluidhinder). Voor dit laatste besluit neemt de gemeente dan het initiatief door voor deze woningen een saneringsprogramma op te stellen

Geluidsbelasting in de woningen

De grenswaarde voor de geluidsbelasting in de woningen is afhankelijk van de geluidsbelasting (en aanwezigheid) van de woning in 1986. Indien de woning in 1986 aanwezig was geldt een maximaal toelaatbaar binnenniveau van 45dB(A). Indien de geluidsbelasting in 1986 meer bedroeg dan 60 dB(A) Lden en er dus sprake is van een zogenaamde saneringssituatie, moet bij het treffen van geluidsisolatie verbeterende maatregelen het binnen niveau teruggebracht worden tot 40 dB(A). Indien de woning na 1986 is gebouwd, geldt een binnenniveau van 35 dB(A).

Planning van uitvoering werkzaamheden

Indien sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, mag de feitelijke uitvoering van de aanpassing van de weg pas aanvangen, na een besluit van de gemeenteraad (artikel 99 Wet geluidhinder). Het besluit van de gemeenteraad kan een zelfstandig besluit zijn of kan worden opgenomen in het kader van de vaststelling van het betreffende bestemmingsplan.

Afronding getallen

De rekenresultaten van het onderhavige akoestische onderzoek dienen ingevolge artikel 5 van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 voorafgaand aan de toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder, te worden afgerond naar het dichtst bij zijnde gehele getal. Een halve eenheid moet worden afgerond naar het even getal. Conform dit artikel dient bij de vaststelling van het verschil tussen twee geluidsbelastingwaarden ter beoordeling of er sprake is van een reconstructie, de afronding te worden toegepast op het resultaat van de berekende verschil.

Aftrek 2 dB in verband met het stiller wordend verkeer

Vanwege de verwachting dat in de toekomst het wegverkeer stiller zal worden mag voor dat de rekenresultaten worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder, op grond van artikel 110g van de Wet en conform artikel 3.6 van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006, een aftrek worden toegepast van 5 dB bij wegen met een maximum snelheid tot 70 km/h en voor andere wegen van 2 dB. Bij toepassing van deze correctie wordt dat in deze rapportage expliciet genoemd. Voor de controle of er bij de onderhavige woningen ook sprake is van een sanerings situatie, mag op grond van artikel 110g op de berekende geluidsbelasting een aftrek van 5 dB worden toegepast.

4. UITGANGSPUNTEN VOOR DE BEREKENING WEGVERKEER

Rekenmodel

Voor de berekening is gebruik gemaakt van het programma Geonoise versie 5.41. Hierbij is de "Standaard Rekenmethode 2" voor wegverkeerslawaaai gehanteerd. Voor de rekenparameter openingshoek is 2 graden (default) aangehouden en er is met een enkele reflectie (default) gerekend. Voor de bodemabsorptie is (buiten de wegvakken) gerekend met een factor 0,9.

Kaartmateriaal

Als ondergrond voor de invoer van het rekenmodel is gebruik gemaakt van de beschikbare DXF plattegrond van de bestaande situatie inclusief bebouwing (zie bijlage 1).

Waarneempunten

In de berekeningen is uitgegaan van de bestaande woningen. Hiervoor is per woning ter plaatse van gevel die het dichtst bij de weg ligt een waarneempunt in het rekenmodel gesitueerd. De geluidbelasting is op deze punten op 4,5 meter hoogte bepaald. De berekende geluidsbelasting is door deze keuze representatief voor de geluidsbelasting van de 2de bouwlaag.

Snelheden

Voor het wegverkeer is voor het verkeer op de Marknesserweg gerekend met 80 km/u voor personenauto's en vrachtverkeer. In de toekomstige situatie is er van uitgegaan dat de maximale rijsnelheid op de parallelweg 60 km/h bedraagt voor personenauto's en 30 km/h voor landbouwverkeer.

Intensiteiten

De verkeersintensiteiten zijn afkomstig van de afdeling verkeer van de provincie Flevoland. Het betreft de huidige situatie in 2007/08 en de toekomstige situatie voor het jaar 2018.

De gemiddelde weekdag verkeersintensiteit in 2007/08 bedroeg 9.750 motorvoertuigen en voor 2018 wordt een intensiteit van 11.400 motorvoertuigen verwacht. Ter beoordeling of er sprake is van een saneringssituatie is ook de geluidbelasting in 1986 bepaald. Voor deze berekening is uitgegaan van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de verdeling van het verkeersaanbod over de verschillende voertuigcategorieën, zijn de volgende percentages aangehouden:

situatie/ periode	percentage voor gemiddelde uurintensiteit	lichte mvt ¹	middel zware mvt	zware mvt
1986, 2004 en 2018	6.7	85	5	10
dag	3.1	85	5	10
avond	0.9	85	5	10
nacht				

Aanname verkeersaanbod (gemiddelde uurintensiteit) op de parallelweg.

periode	lichte mvt	zware mvt
dag	10	4
avond	4	1
nacht	4	1

Wegdek

Voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie is er gerekend met DAB (= dicht asfalt beton).

De hoogte van de kruin van de Marknesserweg ligt gemiddeld 0,55 meter hoger dan het maaiveld ter plaatse van de woningen. De parallelweg zal op 0,25 meter hoogte ten opzichte van de woningen worden aangelegd.

Deze hoogten zijn in het rekenmodel verwerkt.

5. REKENRESULTATEN WEGVERKEER

De rekenresultaten voor de situatie in 1986 staan in onderstaande tabel.

woningen	geluidsbelasting na aftrek 5 dB
	in 1986
Marknesserweg 13	55 dB(A) Lden
Marknesserweg 17	56 dB(A) Lden
Marknesserweg 8a en 8b	56 dB(A) Lden

¹ mvt = motorvoertuig

Er moet worden geconcludeerd dat voor de woningen aan Marknesserweg geen saneringssituatie bestaat..

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten voor 2007/08 en 2020 weergegeven.

woningen	geluidsbelasting na aftrek 2 dB		
	2007/08	2020	verschil (onafgerond)
Marknesserweg 13	(63.0) 60 dB(A) Lden	(64.1) 62 dB(A) Lden	toename 1,1 dB
Marknesserweg 17	(63.4) 61 dB(A) Lden	(64.5) 62 dB(A) Lden	toename 1,1 dB
Marknesserweg 8a en 8b	(63.7) 61 dB(A) Lden	(64.4) 62 dB(A) Lden	toename 0,7 dB

Er moet worden geconcludeerd dat bij de aanleg van de parallelweg er voor alle woningen geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

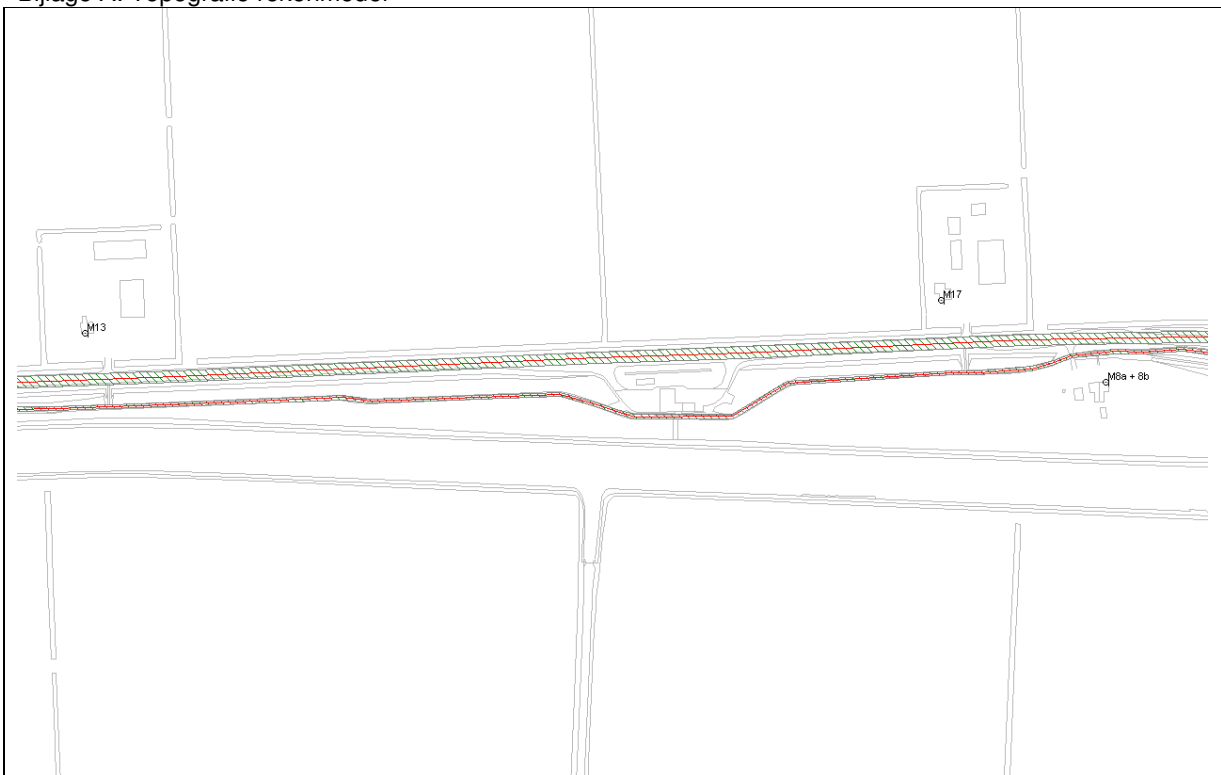
6. CONCLUSIES

Uit het akoestisch onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van parallelweg langs de Marknesserweg langs het traject Kuiderweg tot aan de Luttelgeesterweg, blijkt geen sprake te zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

BIJLAGEN

A: Topografie rekenmodel bestaande en toekomstige situatie

Bijlage A: Topografie rekenmodel



Bestaande situatie



Toekomstige situatie met parallelweg

BIJLAGE 2

Luchtkwaliteitsberekening

Marnesserweg - luchtkwaliteitsberekening

	Verkeers- intensiteit	NO2 middeld (ug/m3)	jaarge-PM10 middeld (ug/m3)	jaarge-PM10 - aantal overschrijdingen 24 uursge- middelde norm
Grenswaarde		40 ug/m3	40 ug/m3	35
2008	9750	18,8	19,6	7
2013	10400	17,0	18,7	5
2018	11400	13,2	17,6	3
2020	12300	12,4	17,4	3

Bovenstaande resultaten zijn berekend met CAR-II versie 7.0.1.0:

ongunstige meteorologie

zeezoutcorrectie van 4 ug/m3

% licht verkeer: 85%

% middelzwaar verkeer: 5%

% zwaar verkeer: 10%

buitenweg algemeen

weg door open terrein

bomenfactor 1

BIJLAGE 3

Overleg- en Inspraakreacties



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 1006 2001 BA Haarlem

Het college van burgemeester
en wethouders van de gemeente
Noordoostpolder
Postbus 155
8300 AD Emmeloord

GEM. NOORDOOSTPOLDER	
INGEK.	05 JUNI 2009
NUMMER 7004011454	
OVS	CLUSTER Rmt
KOPIE AAN	
OM ADRES	

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Noord-West
Kennemerplein 6-8
Postbus 1006
2001 BA Haarlem
www.vrom.nl

Contactpersoon
E.S. Hingst

T 023 - 5150730
F 023 - 5150777

Kenmerk
20090023644-EH-NW

Kopie aan
provincie Flevoland, afdeling
ROV

Datum 4 juni 2009
Betreft vooroverleg bestemmingsplan "Marknesserweg"

Geacht college,

Op uw verzoek om advies ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het voorontwerpbestemmingsplan "Marknesserweg", ontvangen op 30 maart 2009, bericht ik u het volgende.

Het Kabinet heeft op basis van de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangegeven het wenselijk te vinden dat de regionale rijksdiensten zoveel mogelijk samenwerken.
Besloten is dat de directeur-inspecteur van de VROM-Inspectie regio Noord-West de reactie op voorontwerpbestemmingsplannen van alle belanghebbende regionale rijksdiensten zal coördineren en zoveel mogelijk in één rijksreactie zal verwoorden.

Het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende opmerking.

Externe veiligheid

LPG-station

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) bevatten de regels waaraan de veiligheid van LPG-stations dienen te voldoen. Het Bevi en de Revi zijn per 13 februari 2009 gewijzigd. De wijzigingen zijn onder meer gericht op de LPG-stations. Alle LPG-stations zijn categoriaal geworden en bovengrens van de doorzet is niet langer beperkt tot 1500 m³.

De afstanden die worden aangehouden voor het plaatsgebonden risico (PR), de 10⁻⁶ contour, zijn vastgelegd in tabel 1 en 2a van bijlage 1 van de Revi. Deze tabellen gelden respectievelijk voor een nieuwe en voor een bestaande situatie. Daarbij is tabel 1 ook van kracht als een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Datum
4 juni 2009

Kenmerk
20090023644-EH-NW

Ik constateer dat u nog van de oude Bevi en Revi bent uitgegaan. Voor uw plan geldt tabel 1 van bijlage 1 van de nieuwe Revi. In de nieuwe situatie wordt voor een begrensde doorzet van minder dan 1000 m³ een afstand van 45m tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aangehouden. Ik adviseer u het voorontwerp op dit punt aan te passen.

Terecht bent u uitgegaan van een afstand in meters tot de grens van het invloedsgebied in verband met de verantwoording van het groepsrisico (GR) van 150m (volgens bijlage 2 van de Revi).

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan het college van gedeputeerde staten van de provincie Flevoland.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Noord-West,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a diagonal stroke.

ir. H.P. de Vries



AANTEKENEN

Het College van B&W van de gemeente Noordoostpolder
Postbus 155
8300 AD EMMELOORD

GEM. NOORDOOSTPOLDER			
INGEK. 13 MEI 2009			
NUMMER 2009016236			
OVB		CLUSTER	Rmt
KOPIE AAN			
OM ADVIES			

Bij antwoord vermelden:

JFA.8.09.33962
G.M.E. den Boer

Behandeld door:

TF
Telefoon: 020-6518888
e-mail: tl.fernig@das.nl
Afwezig maandag

Datum:

12 mei 2009
Fax: 020-6968878

Betreft: G.M.E. den Boer vs B&W Emmeloord
Bestemmingsplan Marknesserweg: inspraakreactie

Geacht College,

Tot mij heeft zich gewend de heer G.M.E. den Boer, wonende aan de Marknesserweg nr. 13 te Emmeloord, naar aanleiding van het volgende.

Cliënt heeft kennis genomen van het voorontwerp van bovengenoemd bestemmingsplan en brengt daaromtrent de volgende inspraakreactie in.

De nieuwe parallelweg die naast de Marknesserweg wordt aangelegd komt pal langs het perceel van cliënt. Cliënt zal daarvan hinder ondervinden op het gebied van privacy, geluid en luchtkwaliteit.

Met name op het gebied van de geluidshinder vreest cliënt dat de gevolgen ernstiger zijn dan uw college doet voorkomen. Het toekomstige landbouwverkeer zal via de parallelweg langs zijn perceel worden geleid. Cliënt wijst er daarbij op dat in zijn visie aanleg is van een nieuwe weg, en niet van een reconstructie. Het betreft immers de aanleg van een weg die voorheen niet bestond en waarover motorvoertuigen zullen rijden. Gegeven de geconstateerde toename van de geluidsbelasting dient derhalve bezien te worden welke geluidswerende maatregelen kunnen worden genomen.

Mocht (subsidiair) niettemin sprake zijn van een reconstructie (quod non), in plaats van de aanleg van een nieuwe weg dan nog acht cliënt het niet aannemelijk dat de geluidsbelasting met minder dan 2 dBA toeneemt. Er komt immers op luttele afstand van zijn woning landbouwver-

DAS rechtsbijstand



keer langs. Met name dit soort verkeer veroorzaakt veel geluidshinder. Derhalve dient aanvullend onderzoek te worden verricht naar de wijze waarop de geluidshinder kan worden ingeperkt.

Cliënt is door medewerkers van de provincie bovendien geïnformeerd dat een geluidswal kan worden aangebracht. Deze mogelijkheid dient nader te worden onderzocht, doch is niet besproken in het ontwerpbestemmingsplan. Alsnog dient hiernaar goed onderzoek te worden verricht en, indien maar enigszins mogelijk, dient een wal te worden aangelegd.

Voorts vreest cliënt dat de bomen en struiken voor zijn huis zullen moeten verdwijnen vanwege de nieuwe weg. Zijn uitzicht wordt hierdoor minder aantrekkelijk.

Duidelijk moge voorts zijn dat de waarde van het huis van cliënt zal verminderen door aanleg van de nieuwe weg. Cliënt zal dan ook niet aarzelen een verzoek om planschadevergoeding in te dienen op het moment dat het plan onherroepelijk mocht worden.

Met vriendelijke groet,

DAS rechtsbijstand

Mw. mr. drs. T.L. Fernig

GEMEENTE NOORDOOSTPOLDER 08-98-10 / 09-09-10
BESTEMMINGSPLAN MARKNESSERWEG

REGELS

INHOUDSOPGAVE

blz

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE REGELS	1
Artikel 1: Begrippen	1
Artikel 2: Wijze van meten	4
HOOFDSTUK 2. BESTEMMINGSREGELS	5
Artikel 3: Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen	5
Artikel 4: Verkeer	7
Artikel 5: Leiding - Hoogspanningsverbinding	9
HOOFDSTUK 3. ALGEMENE REGELS	10
Artikel 6: Anti-dubbeltelregel	10
HOOFDSTUK 4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS	11
Artikel 7: Overgangsrecht	11
Artikel 8: Slotregel	12

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE REGELS

Artikel 1: Begrippen

1. het plan:
het bestemmingsplan Marknesserweg van de gemeente Noordoostpolder;
2. het bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0171.BP00473-VS01 met de bijbehorende regels;
3. aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;
4. aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;
5. bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;
6. bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;
7. bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;
8. bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;
9. bouwgrens:
de grens van een bouwvlak;
10. bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;
11. bouwperceelgrens:
de grens van een bouwperceel;

12. bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;
13. bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
14. detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of het leveren van goederen voor gebruik, verbruik of aanwending overwegend anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; onder detailhandel is geen horeca begrepen;
15. gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
16. kampeermiddel:
een tent, een tentwagen, een kampeerauto, een caravan of een stacaravan, dan wel enig ander voertuig of onderkomen, dat geheel of ten dele is bestemd of opgericht dan wel wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf, en geen bouwwerk is, waarvoor ingevolge de Woningwet een bouwvergunning is vereist;
17. kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden;
18. peil:
 - a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
 - b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

19. risicogevoelige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde, een richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;

20. risicogevoelige object:

een bouwwerk c.q. object, waaronder terreinen, die bestemd zijn voor het regelmatig verblijf van mensen, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag;

21. seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie wordt verricht. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een sekstheater, een seksautomatenhal, of een parenclub, of een daarmee gelijk te stellen bedrijf, al dan niet in combinatie met elkaar;

22. woning:

een gebouw of een zelfstandig gedeelte van een gebouw dat bedoeld is voor de huisvesting van personen.

Artikel 2: Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

1. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
2. inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
3. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

HOOFDSTUK 2. BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3: Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen

3. 1. Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van een verkooppunt van motorbrandstoffen inclusief LPG;
 - b. detailhandel in motorbrandstoffen en weggebonden artikelen;
 - c. een vulpunt voor LPG, ter plaatse van de aanduiding "vulpunt lpg";
 - d. een opslagpunt voor LPG, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van bedrijf - opslagpunt lpg";
 - e. een afleverzuil voor LPG, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van bedrijf - afleverzuil lpg";
- met daaraan ondergeschikt:
- f. nutsvoorzieningen;
- met de daarbijbehorende:
- g. parkeervoorzieningen;
 - h. terreinen;
 - i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. 2. Bouwregels

3. 2. 1. Voor het bouwen van de in lid 3.1. sub a genoemde gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen mag ten hoogste 120 m² bedragen;
- b. de bouwhoogte van de gebouwen mag ten hoogste 6,00 m bedragen.

3. 2. 2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van reclame- en/of prijszuilen, overkappingen en lichtmasten zal ten hoogste 6,00 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 2,50 m bedragen.

3. 3. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen, ten behoeve van de milieusituatie, de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

3. 4. Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van de uitoefening van detailhandel, met uitzondering van detailhandel in motorbrandstoffen en weggebonden artikelen;
- b. het gebruik van gebouwen voor bewoning;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken voor bedrijfsdoeleinden, anders dan een verkooppunt van motorbrandstoffen;
- d. het gebruik van gronden en bouwwerken voor de opslag en verkoop van vuurwerk.

Artikel 4: Verkeer**4. 1. Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
 - b. fiets- en voetpaden;
- met daaraan ondergeschikt:
- c. tuinen, erven en terreinen, behorende bij de naastgelegen woningen, ter plaatse van de aanduiding "geluidwal";
 - d. agrarische cultuurgrond, ter plaatse van de aanduiding "geluidwal";
- met de daarbijbehorende:
- e. geluidwerende voorzieningen, ter plaatse van de aanduiding "geluidwal";
 - f. parkeervoorzieningen;
 - g. sloten, bermen en beplanting;
 - h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder lichtmasten, bruggen en verkeersgeleiders.

4. 2. Bouwregels

4. 2. 1. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en/of overkappingen worden gebouwd.

4. 2. 2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van lichtmasten, verkeersgeleiders, bruggen en andere soortgelijke kunstwerken mag ten hoogste 10,00 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag ten hoogste 4,00 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 2,50 m bedragen.

4. 3. Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het inrichten van het bestemmingsvlak in afwijking van het (de) aangegeven dwarsprofiel(en);
- b. het gebruik van de gronden voor de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- en/of vliegtuigen;
- c. het gebruik van de gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond, bodemspecie en puin en voor het storten van vuil, anders dan ten behoeve van de uitvoering van krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
- d. het gebruik van de gronden voor detailhandel;

- e. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- f. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen.

4. 4. Ontheffing van de gebruiksregels

Burgemeester en Wethouders kunnen ontheffing verlenen van:

- het bepaalde in lid 4.3. sub a en toestaan dat wordt afgeweken van het voorgeschreven dwarsprofiel, mits:
 - 1. hierdoor geen wezenlijke verandering in de geluidssituatie optreedt;
 - 2. de verkeersveiligheid hierdoor niet onevenredig wordt aangetast;
 - 3. tevens getoetst wordt aan de gevolgen voor de afwikkelingen van het openbaar vervoer.

Artikel 5: Leiding - Hoogspanningsverbinding**5. 1. Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. een bovengrondse hoogspanningsleiding; met de daarbijbehorende:
- b. een veiligheidszone;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5. 2. Bouwregels

5. 2. 1. In afwijking van het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemming(en), mogen op of in deze gronden geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

5. 2. 2. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en/of overkappingen worden gebouwd.

5. 2. 3. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 2,00 m bedragen.

5. 3. Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de leiding, ontheffing verlenen van:

- het bepaalde in lid 5.2.1. en lid 5.2.3. en toestaan dat op of in deze gronden een bij andere bestemming(en) toelaatbaar bouwwerk, geen gebouw zijnde, wordt gebouwd, mits:
 - vooraf advies wordt ingewonnen van de leidingbeheerder.

5. 4. Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het gebruik van de gronden en bouwwerken als risicogevoelig object binnen een veiligheidszone.

5. 5. Ontheffing van de gebruiksregels

Burgemeester en Wethouders kunnen ontheffing verlenen van:

- het bepaalde in lid 5.4. en toestaan dat gronden en bouwwerken worden gebruikt als risicogevoelig object, mits:
 1. vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder;
 2. er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van personen en goederen.

HOOFDSTUK 3. ALGEMENE REGELS

Artikel 6: Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

HOOFDSTUK 4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 7: Overgangsrecht

7. 1. Overgangsrecht bouwwerken

7. 1. 1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning geschiedt binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

7. 1. 2. Burgemeester en Wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van lid 7.1.1. voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 7.1.1. met maximaal 10%.

7. 1. 3. Lid 7.1.1. is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

7. 2. Overgangsrecht gebruik

7. 2. 1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

7. 2. 2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 7.2.1., te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

7. 2. 3. Indien het gebruik, bedoeld in lid 7.2.1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

7. 2. 4. Lid 7.2.1. is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 8: Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

**Regels van het
Bestemmingsplan Marknesserweg,
van de gemeente Noordoostpolder**

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 9 september 2010.

De voorzitter,

De griffier,

.....

.....

===

Emmeloord, 27 juli 2010.

Onderwerp

Vaststellen van bestemmingsplan Marknesserweg.

Voorgenomen besluit

1. instemmen met de reactie/antwoord nota op de zienswijze;
2. het bestemmingsplan "Marknesserweg" vast stellen;
3. een planschade overeenkomst afsluiten met provincie Flevoland.

Advies raadscommissie

De PU neemt het mee terug naar de fractie en laat voor de raadsvergadering weten of het alsnog een hamerstuk wordt. Voor de overige fracties is het een hamerstuk onder voorwaarde dat de wethouder eventuele mogelijkheden om de heer Middelbrink tegemoet te komen, onderzoekt.

Aan de raad.**Status: ter besluitvorming****Inleiding**

De Marknesserweg tussen Emmeloord en Marknesse is een drukke weg, die volgens verkeersmodellen steeds drukker wordt. Daarnaast is de huidige verkeerssituatie niet veilig genoeg gezien de vele overstekende fietsers en door het gebruik van landbouwverkeer.

De provincie Flevoland heeft dan ook de ambitie om bij drukke wegen de verkeersstromen te scheiden. Dat is dan ook de reden dat provincie Flevoland een parallelweg wil aanleggen vanaf Emmeloord naar Marknesse. Het eerste gedeelte is reeds gerealiseerd. Voor het tweede gedeelte parallelweg is dit bestemmingsplan opgesteld.

Het plan heeft als ontwerp ter visie gelegen van 19 november t/m 30 december 2009 en hierop is één zienswijze binnen gekomen.

Doelstelling

Het bestemmingsplan beoogt de verkeersveiligheid te verbeteren door het realiseren van een parallelweg tussen Emmeloord en Marknesse.

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad voorstellen om:

1. instemmen met de reactie- en antwoordnota op de zienswijze;
2. het bestemmingsplan "Marknesserweg" vast te stellen;
3. een planschade-overeenkomst afsluiten met provincie Flevoland.

Argumenten

Ad 1. Om de verkeersveiligheid ten goede te komen is besloten een parallelweg aan te leggen tussen Emmeloord en Marknesse. Het eerste gedeelte is gerealiseerd. Voor het tweede gedeelte is dit bestemmingsplan opgesteld. Voor dit tweede gedeelte is echter één zienswijze binnen gekomen van familie Middelbrink (Marknesserweg 17). De zienswijze is beschreven en van een reactie voorzien in de bijlage 'reactie- en antwoordnota zienswijzen'.

Commissie Hoorplicht zienswijzen bestemmingsplannen

Gebruikelijk is dat de Commissie Hoorplicht zienswijzen bestemmingsplannen de indiener in de gelegenheid stelt de zienswijze mondeling toe te lichten.

Vanwege de installatie van de nieuwe raad in maart 2010 is door de Commissie hoorplicht zienswijzen bestemmingsplannen destijds besloten de hoorplicht niet toe te passen op de zienswijze voor het bestemmingsplan Marknesserweg.

Om die reden wijzen wij u expliciet op het recht om in te mogen spreken tijdens de raadscommissievergadering van 17 augustus 2010. Graag verwijzen wij u voor meer informatie over het spreekrecht en aanmelding daarvoor naar de website van de gemeente, www.noordoostpolder.nl onder politiek & organisatie.

Ad 2. Nu de ontwerpfase is doorlopen is het de gemeenteraad die een bestemmingsplan vast kan stellen. Dit plan staat dan ook voor vaststelling op de agenda van de Raad van 9 september 2010. Alvorens het plan in de Raad komt, zal hij worden besproken in de raadscommissie van 17 augustus 2010.

Ad 3. Voor de uitvoering van het plan is het van belang dat er een planschade overeenkomst wordt gesloten met provincie Flevoland. De provincie is namelijk initiatiefnemer van dit plan en dient daarmee ook eventuele planschadeclaims te voldoen. Door het sluiten van een planschade-overeenkomst draagt de gemeente de eventuele kosten van een planschadeclaim over naar de initiatiefnemer.

Kanttekeningen

Geen.

Planning/uitvoering

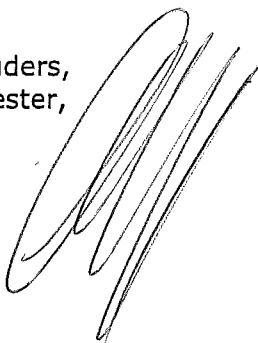
De kosten voor dit bestemmingsplan zullen worden gedragen door de Provincie, die tevens ook de uitvoering verzorgt. Daarnaast word er een planschade overeenkomst gesloten met provincie Flevoland. Deze wordt zo spoedig mogelijk opgestuurd.

Na de vaststelling door de Raad zal het bestemmingsplan voor 6 weken ter inzage worden gelegd waarbij het mogelijk is om beroep in te stellen bij de Raad van State al voor het plan onherroepelijk wordt.

Bijlagen

- vastgesteld bestemmingsplan;
- zienswijze familie Middelbrink;
- reactie- en antwoordnota inzake de zienswijze van familie Middelbrink;
- planschade overeenkomst.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,



De raad van de gemeente Noordoostpolder,
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 juli 2010, no. 12999-1;

B E S L U I T:

De gemeenteraad om:

1. in te stemmen met de reactie/antwoord nota op de zienswijze;
2. het bestemmingsplan "Marknesserweg" vast te stellen;
3. een planschade-overeenkomst af te sluiten met provincie Flevoland.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van 9 september 2010.
de griffier, de voorzitter,

