



PROVINCIE FLEVOLAND

Reactienota zienswijzen

# Ontsluitingsweg Urk

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau,  
Uitgangspuntennotitie en Participatieplan**

Oktober 2023 - Versie: 1.0



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>	3.16 Zienswijze 3147625	15
1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?	3	3.17 Zienswijze 3149191 Gemeente Urk	15
1.2 Opzet van deze nota	3	3.18 Zienswijze 3149638	18
1.3 Vervolgproces	4	3.19 Zienswijze 3149667	18
1.4 Publieksparticipatie	4	3.20 Zienswijze 3149719	19
		3.21 Zienswijze 3150048 Gemeente Urk	20
<b>2. Veel gestelde vragen en opmerkingen</b>	<b>5</b>	3.22 Zienswijze 3150927	24
2.1 Varianten	5	3.23 Zienswijze 3151528	34
2.2 Knip / afsluiting Karel Doormanweg	5	3.24 Zienswijze 3151550	34
2.3 Landbouwverkeer	6	3.25 Zienswijze 3151552	36
		3.26 Zienswijze 3151555	36
<b>3. Individuele beantwoording van zienswijzen</b>	<b>7</b>	3.27 Zienswijze 3151561	37
3.1 Zienswijze 3143987	7	3.28 Zienswijze 3151568 Rijkswaterstaat	37
3.2 Zienswijze 3143992	7	3.29 Zienswijze 3151571	38
3.3 Zienswijze 3143994	8	3.30 Zienswijze 3152349	42
3.4 Zienswijze 3143998	8	3.31 Zienswijze 3152351	44
3.5 Zienswijze 3146372	9	3.32 Zienswijze 3152354	45
3.6 Zienswijze 3147466	10	3.33 Zienswijze 3152355	46
3.7 Zienswijze 3147469	11	3.34 Zienswijze 3152356	48
3.8 Zienswijze 3147479	12	3.35 Zienswijze 3154132	49
3.9 Zienswijze 3147481	12		
3.10 Zienswijze 3147616	13	<b>4. Geraadpleegde bestuursorganen</b>	
3.11 Zienswijze 3147617	13	<b>en wettelijke adviseurs</b>	<b>51</b>
3.12 Zienswijze 3147618	14	4.1 Advies van de Commissie m.e.r.	51
3.13 Zienswijze 3147619	14		
3.14 Zienswijze 3147621	14	<b>5 Bijlage: Advies van de Commissie voor de</b>	
3.15 Zienswijze 3147624	15	<b>milieueffectrapportage</b>	<b>54</b>

## 1. Inleiding

Om Urk en de zuidwesthoek van de Noordoostpolder in de toekomst bereikbaar te houden, werkt de provincie Flevoland de komende jaren de plannen voor een nieuwe ontsluitingsweg verder uit. Dat doet de provincie in nauwe samenwerking met de gemeenten Urk en Noordoostpolder.

In 2020 is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de aanleg van een Ontsluitingsweg Urk. Uit het onderzoek is een voorkeursalternatief naar voren gekomen.

Op 2 februari 2021 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland en de gemeenteraad van Urk de verkenning en het voorkeursalternatief voor de Ontsluitingsweg Urk vastgesteld. Het college van B&W van Noordoostpolder heeft het voorkeursalternatief ter kennisgeving aangenomen.

Op 6 april 2022 hebben de partijen afspraken over de samenwerking en financiering vastgelegd in een bestuursovereenkomst (BOK).

Voor de planologische procedure van de Ontsluitingsweg Urk wordt uitgegaan van de Omgevingswet en wordt een Projectbesluit opgesteld. Hiervoor is een Milieueffectrapportage (MER) nodig. Om te komen tot een MER zijn de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de Uitgangspuntennotitie en het Participatieplan opgesteld. Van 15 juni 2023 tot en met 27 juli 2023 liep de inzagertermijn van deze documenten en kon het publiek reageren.

Er zijn in totaal 35 zienswijzen ingediend:

- 31 namens één of meerdere particulieren en bedrijven
- 3 van overheidsorganisaties (RWS en twee keer gemeente Urk)
- 1 van belangenorganisaties (Cumela en LTO).

De wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) zijn om advies gevraagd. De Commissie m.e.r. heeft advies uitgebracht over de NRD.

De ingediende zienswijzen op de Uitgangspuntennotitie, de NRD, het Participatieplan Ontsluitingsweg Urk en het advies van de Commissie m.e.r. worden in deze Reactienota beantwoord.

### 1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In deze Reactienota geeft Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland in afstemming met de gemeenten Urk en Noordoostpolder, antwoord op de zienswijzen en adviezen op de Uitgangspuntennotitie, NRD en het Participatieplan van Ontsluitingsweg Urk. Relevante punten uit deze nota worden verwerkt in het Ontwerp Projectbesluit en de milieueffectrapportage (MER). Naast de zienswijzen en reacties die aan de NRD, Uitgangspuntennotitie en het Participatieplan zijn te koppelen, zijn 'overige zaken' aangedragen. Ook op deze 'overige zaken' geven we in deze Reactienota antwoord.

### 1.2 Opzet van deze nota

Alle ontvangen zienswijzen hebben een uniek nummer. Het unieke nummer van de zienswijze, toegekend door de provincie, correspondeert met het nummer in de paragraaftitel. In hoofdstuk 2 vindt u een algemeen deel van antwoorden op vragen die zijn ontvangen. De individuele zienswijzen en de reacties hierop staan in hoofdstuk 3. De zienswijzen zijn integraal overgenomen. Hoofdstuk 4 gaat in op de geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs. In hoofdstuk 5 vindt u het advies van de Commissie m.e.r..

### 1.3 Vervolgproces

In 2024 worden het MER en het Ontwerp Projectbesluit opgesteld. Deze worden daarna vastgesteld door de Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland in afstemming met de gemeenten Urk en Noordoostpolder. Op dat besluit kan een zienswijze worden ingediend. De omgeving wordt op de hoogte gehouden van deze procedure. Heeft u een zienswijze ingediend op de Uitgangspuntennotitie, de NRD en/of het Participatieplan van de Ontsluitingsweg Urk? Dan wordt u tijdig geïnformeerd over het proces rondom het Ontwerp Projectbesluit (inclusief MER).

Voor actuele informatie over de planning, de procedure en de stand van zaken verwijzen wij u naar de website: [www.flevoland.nl/wat-doen-we/flevowegen-vlot-en-veilig-door-flevoland/projecten/ontsluitingsweg-urk-\(1\)](http://www.flevoland.nl/wat-doen-we/flevowegen-vlot-en-veilig-door-flevoland/projecten/ontsluitingsweg-urk-(1))

### 1.4 Publieksparticipatie

Naast het formele zienswijzenproces wordt publieksparticipatie ingezet om de omgeving bij de uitwerking van het ontwerp te betrekken. Op een aantal momenten vindt consultatie plaats over de verdere uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en de inpassing van de nieuwe weg. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd via diverse kanalen geïnformeerd. Het eerstvolgende participatiemoment vindt begin 2024 plaats.

## 2. Veel gestelde vragen en opmerkingen

In dit hoofdstuk vindt u de beantwoording van zienswijzen die dezelfde strekking hebben.

### 2.1 Varianten

Er zijn door indieners verschillende alternatieven en varianten aangedragen voor de Ontsluitingsweg Urk. Alternatieven gaan in dit project over de te onderzoeken tracés. Varianten gaan over onderdelen van deze tracés.

#### **Reactie**

In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Op basis van de uitkomsten van het MER, bestuurlijke afwegingen en overige aspecten die van invloed kunnen zijn op de keuze van het alternatief, volgt een voorkeursalternatief. Op het tracé van het voorkeursalternatief zijn nog varianten mogelijk die onderzocht worden. Denk aan bijvoorbeeld een vaste of beweegbare brug, het gebruik van de bestaande infrastructuur en (de bandbreedte voor) de ligging van de alternatieven. De ontvangen zienswijzen hebben niet geleid tot andere varianten.

### 2.2 Knip / afsluiting Karel Doormanweg

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp knip Karel Doormanweg regelmatig aan bod.

#### **Reactie**

In diverse zienswijzen worden er zorgen geuit over een knip in de Karel Doormanweg en de impact hiervan op de omgeving. In het MER worden vier alternatieven onderzocht waarbij een voorkeursalternatief over blijft. De impact van het nog vast te stellen voorkeursalternatief op het onderliggend / bestaande wegennet, waar de Karel Doormanweg onderdeel vanuit maakt, wordt in het verkeersmodel onderzocht. In het vervolg op de m.e.r. procedure, als er meer bekend is over de milieueffecten van de alternatieven, gaat de provincie ook gerichte participatie met de omgeving van de Karel Doormanweg voeren.

Volgens het Mobiliteitsplan 2030 & uitvoeringsprogramma van de gemeente Noordoostpolder dat vastgesteld is op 3 april 2023, biedt de komst van een ontsluitingsweg een mogelijkheid om sluipverkeer op de Karel Doormanweg te verminderen. Een mogelijke extra maatregel door de gemeente Noordoostpolder is een knip rondom de brug over de Nagelervaart. De gemeente Noordoostpolder wil voorkomen dat de Karel Doormanweg via de aan te leggen ontsluitingsweg een nieuwe sluiproute wordt voor verkeer. Dit betekent dat de gemeente de effecten van de ontsluitingsweg wil bezien en bovendien inzet op een participatietraject. De gemeente Noordoostpolder hecht grote waarde aan participatie. In de afweging en keuze voor eventuele extra maatregelen op de Karel Doormanweg zal participatie met de omgeving en belanghebbenden dan ook voorop staan. Binnen het project is de Karel Doormanweg een koppelkans die samen met de gemeente Noordoostpolder wordt onderzocht. Uiteindelijk neemt de gemeente Noordoostpolder een besluit.

## 2.3 Landbouwverkeer

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp landbouwverkeer regelmatig aan bod.

### **Reactie**

Bij alternatief 1 geldt geen verbod voor landbouwverkeer en kunnen de erven mogelijk worden ontsloten via de zuidzijde. Bij alternatief 2 t/m 4 geldt het verbod van landbouwverkeer wel en worden er geen erven ontsloten. In het MER wordt voor de vier alternatieven verder onderzocht wat de mogelijk (milieu)effecten zijn van landbouwverkeer en de gevolgen voor het landbouwverkeer. Ook wordt onderzocht de ontsluiting van erven onderzocht, waarbij rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid, de doorstroming van de ontsluitingswegen, de verkeersverdeling in de bebouwde kom van Urk en de bereikbaarheid van de dorpen Espel en Tollebeek.

## 3 Individuele beantwoording van zienswijzen

### 3.1 Zienswijze 3143987

Ik vroeg me zo af wat er gebeurt met de resterende strook grond tussen de nieuw geplande randweg en het Urkerdwarmpad. In verschillende toekomstvisies staat hier een zoekgebied voor waterberging ingetekend. Ik heb al eens vernomen dat het de bedoeling is om hier om de toekomst een strook natuur aan te leggen welke tevens zou gaan dienen als waterberging. (Natte natuur)

Nu er concrete plannen zijn in deze omgeving zou het natuurlijk een mooie kans zijn om dit voornemen tegelijkertijd met de randweg te realiseren. Het zou dan ook kunnen fungeren als natuurcompensatie voor de randweg. De 'bufferstrook' zou tevens kunnen dienen als natuurlijke gemeentegrens tussen Urk en Tollebeek (Noordoostpolder (NOP)) Verder zou hiermee ook prima invulling kunnen worden gegeven aan het aanvalsplan landelijk gebied en de bossenstrategie. (valt binnen Natuurnetwerk Nederland (NNN)).

#### **Reactie**

Afhankelijk van welk voorkeursalternatief uit het MER naar voren komt, kunnen er resterende stroken grond overblijven. De provincie Flevoland benadrukt in haar beleidsstukken de relevantie van natuur- en watercompensatie. Dit betekent dat bij de voorkeurslocatie gekeken wordt hoe aan deze aspecten invulling kan worden gegeven.

Overigens kan worden onderzocht of hier mogelijk in eerste instantie zandwinning kan plaatsvinden t.b.v. de aanleg van de weg. Misschien dat hier al over wordt nagedacht, maar was er even benieuwd naar.

#### **Reactie**

Bedankt voor de suggestie. Eventueel hergebruik van vrijkomende materialen, waaronder ook zand, komen in een latere fase van het project aan bod.

### 3.2 Zienswijze 3143992

Zouden jullie de exacte locatie van de rotonde waar de randweg moet aansluiten op de staartweg kunnen duiden. Ik zie in de studies en rapporten verschillende plaatjes waar de rotonde staat getekend.

#### **Reactie**

In de verkenningsfase zijn verschillende alternatieven en kruispunten onderzocht en uitgewerkt. In het kader van het MER wordt onderzocht welk alternatief naar voren komt als voorkeursalternatief. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe het uiteindelijke voorkeursalternatief aansluit op de Staartweg.



### 3.3 Zienswijze 3143994

We gaan ervan uit, ondanks het feit dat er 4 plannen gepresenteerd zijn dat eigenlijk al wel duidelijk is dat de voorkeur uitgaat naar een doorlopende weg tot aan de Staartweg.

#### **Reactie**

Het is nu nog niet duidelijk naar welk alternatief de voorkeur uitgaat. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Bij alle vier de alternatieven wordt onderzoek gedaan op thema's zoals luchtkwaliteit, trillingen, flora en fauna om uiteindelijk tot de voorkeurslocatie te komen. Op basis van de uitkomsten van het MER, bestuurlijke afwegingen en overige aspecten die van invloed kunnen zijn op de keuze van het alternatief, volgt een voorkeursalternatief.

Mocht het zo zijn dat de keuze op een weg tot aan de staartweg valt dan hopen we dat er rekening mee gehouden kan worden met het feit dat het nu al lastig is om veilig de erven op en af te rijden. Omdat het erg druk is en omdat het overzichtelijk is, het is lastig te zien of er auto's aan komen (door de bocht richting Urkerdwarspad). Ons voorstel is dan ook het realiseren van een op/afrit aan de achterkant van onze woning.

Wat ideaal zou zijn is dat er een in/uitvoegstrook komt op de staartweg om bij onze woning te komen, vooral omdat we door de bocht in de weg geen goed overzicht hebben.

#### **Reactie**

Mocht uit het MER en het hieruit volgend voorkeursalternatief blijken dat de nieuwe weg invloed heeft op de inrit van de woningen, dan zullen wij deze beide in samenhang bekijken.

Indiener zou graag zien dat bij de kruising Staartweg/Urkerdwarspad nog bomen bij geplant worden, dit dempt het geluid en is ook goed voor de in het bos levende vogels, insecten en andere dieren. (zie foto in bijlage).

#### **Reactie**

In het MER worden de verschillende milieueffecten ten aanzien van flora en fauna verder onderzocht. Uiteindelijk wordt een landschapsplan opgesteld met daarin o.a. aandacht voor de inpassing van bomen en andere flora en fauna.

### 3.4 Zienswijze 3143998

Met belangstelling volgen we de ontwikkelingen m.b.t. de plannen die er liggen voor de ontsluitingsweg. Het trace zoals nu voorgesteld in de optie van voorkeur, daar zijn we niet blij mee. Ons perceel komt te liggen tussen 2 wegen. De vrijheid die we hebben op de akkers voor paardrijden, wandelen etc worden danig ingeperkt als er een ontsluitingsweg wordt aangelegd. Het tracé tot de Urkerweg aan de westzijde van de Nagelervaart is prima.

#### **Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht waaronder ook het tracé tot aan de Urkerweg. Voor alle alternatieven wordt gekeken naar de mogelijke effecten op de omgeving.



Ons inziens kan er best een sprong gemaakt worden t.p.v. de Urkerweg naar het Urkerdwarpad. Als het Urkerdwarpad verbreedt wordt zodat 2 auto's elkaar normaal kunnen passeren is er al heel veel opgelost. Er is zelfs ruimte voor een fietspad. Dat kost de minste grond en elke huidige bewoner kan blijven wonen rondom dat tracé.

Als een sprong niet gewenst is, is een tracé aan de oostzijde van de Nagelervaart met een brug bij de rotonde van de A6 ook een optie, zodat rechtstreekse aansluiting mogelijk is op het Urkerdwarpad.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.1.

Mocht het zo zijn dat een deel voor ons perceel aan de wegzijde door de nieuwe weg gebruikt moet gaan worden, zouden we hiervoor ruim gecompenseerd willen worden aan de achterzijde van ons perceel (Urker zijde). Dat geldt ook voor aanleg van de optie achter ons huis. Voor de inperking van de vrijheid die we nu hebben aan de Urker zijde, zouden we graag een compensatie willen in extra grond achter ons perceel zodat we op ruime afstand een geluidswal kunnen aanleggen tegen de mogelijke geluidsoverlast van de nieuwe ontsluitingsweg.

#### **Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt gekeken naar de mogelijke effecten op de omgeving waaronder geluid. De planologische fase wordt afgesloten met een Projectbesluit. Planschade ontstaat wanneer een huis of stuk grond minder waard wordt door een vastgesteld Projectbesluit. Op dit moment is er nog geen sprake van een vastgesteld Projectbesluit.

De ontsluitingsweg zou ons inziens gewoon toegankelijk moeten zijn voor landbouwvoertuigen vanwege de verschillende aanliggende boerderijen.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.3.

### **3.5 Zienswijze 3146372**

Wij hebben een akkerbouw bedrijf, wij telen poot aardappelen, uien en graan.

Het land dat wij telen ligt voor een deel aan de Domineesweg en Abtsweg. Om daar te komen maken wij dagelijks gebruik van de Karel Doormanweg met onze auto's en trekkers. Ook hebben wij een samenwerking met een ander akkerbouwbedrijf waarvoor we geregeld gebruik maken van de weg en de brug over de Nagelervaart. Deze route kruist de nieuwe ontsluitingsweg maar hoeft niet een probleem te zijn wanneer er een rotonde of viaduct komt.

In de notitie reikwijdte en detailniveau ontsluitingsweg Urk merkte ik het volgende op, Punt 5.4.1, reeds bekende mee koppel kansen.

Vanuit de gemeente Noordoostpolder wordt aangedragen de brug over de Nagelervaart te knippen voor gemotoriseerd verkeer.

Voor ons zou dit betekenen dat wij niet meer via de bestaande route naar de andere locaties kunnen. Dit houdt in dat we met auto's en landbouwverkeer 5 kilometer extra moeten omrijden via Urk om op andere locaties te komen. Voor ons betekent dit extra kosten en voor het verkeer in Urk lijkt mij dit ook niet bevorderlijk wanneer er meer landbouwverkeer door Urk moet. Ook geldt dit voor een aantal collega akkerbouwers. Ons inzien is om de Karel Doormanweg ter hoogte van de Nagelervaart te knippen geen goed idee.

In de verkenning studie Randweg Urk-eindrapportage, Punt 4.4.7 oostelijke ontsluiting zeeheldenwijk,

Wanneer er te veel verkeer via de Domineesweg gaat zal het laatste stukje Karel Doormanweg afgesloten worden, ons inzien is dat dit vooral voor landbouwverkeer een groot nadeel is om via Urk met rotondes en of drempels om te rijden. Voor de doorstroming van het verkeer is dit ook niet bevorderlijk.

**Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

Dat er iets moet gebeuren met de ontsluiting van Urk is voor ons wel duidelijk omdat wij ook merken dat het verkeer op de Domineesweg steeds drukker wordt. Ik hoop dat onze inzichten worden meegenomen in het definitieve besluit.

**Reactie**

In het MER wordt onder andere gekeken naar de milieueffecten van de nieuwe Ontsluitingsweg op bestaande wegen, zoals de Domineesweg.

### 3.6 Zienswijze 3147466

Variant 4 (blauw) is de beste optie.

**Reactie**

Dank voor uw reactie.

1. Op- en afritten realiseren A/6 Westermeerweg. Inwoners van Urk, Tollebeek, Espel zullen hier gebruik van maken.

**Reactie**

Alternatieven die nu in de NRD zijn opgenomen, voldoen aan de doelstellingen die we als provincie en gemeenten nastreven. Uw argumenten zijn niet aanvullend op de alternatieven in de NRD.

2. Fietspad langs de nieuwe wegen.

**Reactie**

Zodra het voorkeursalternatief is bepaald, wordt onderzocht op welke locatie het fietspad het beste aangelegd kan worden.

3. Snelfietspad richting Lelystad, i.v.m. rekeningrijden zal hier in de toekomst vraag naar zijn. Situatie nu: 30/32 km en onveilig i.v.m. verkeer over landbouwweggetjes. Situatie toekomst: 25 km lang worden eerder veiliger. Meer forensen op de fiets/ speedpedelec dus minder autoverkeer op de Domineesweg.

**Reactie**

In het MER worden de (verkeers)effecten, zoals veiligheid en bereikbaarheid, ook voor het fietsverkeer onderzocht. Een snelfietspad richting Lelystad is geen onderdeel van de ontsluitingsweg.

4. De blauwe variant doortrekken over de Vormtweg naar de camping en sportpark i.v.m. ontlasting caravanverkeer door het dorp. Urk 1 speelt derde klasse dus ook toename supportersverkeer.

**Reactie**

Alternatieven die nu in de NRD zijn opgenomen, voldoen aan de doelstellingen die we als provincie en gemeenten nastreven. Het doortrekken tot aan de Vormtweg valt buiten de scope van het project.

### 3.7 Zienswijze 3147469

Er is een plan dat er een weg vlak voor de Monnikenweg op de Domineesweg komt. Het is nu al druk op de Domineesweg en het is niet altijd makkelijk om van de Monnikenweg de Domineesweg op te komen. Nu hoorde ik dat hier ook een rotonde komt, maar dan heeft dat verkeer toch nog voorrang, dus het wordt er niet gemakkelijker op. Er zijn ook aardig wat bedrijven, naast landbouw, aan de Monnikenweg en Zuidermeerweg. Dit verkeer kan niet de snelweg op en als we daar achter zitten duurt het nog langer. Ik hoorde iets van een turborotonde (weg op Domineesweg gaat dan rechtdoor?).

**Reactie**

Als uit het MER een voorkeursalternatief naar voren komt en dit alternatief invloed heeft op de aansluiting Monnikenweg / Domineesweg, dan zullen wij deze beide in samenhang bekijken.

Het lijkt me ook handig zo weinig mogelijk verkeer door Urk te laten gaan.

**Reactie**

Naast doorstroming en verkeersveiligheid is een belangrijke doelstelling voor de nieuwe weg een betere verdeling van het verkeer binnen de bebouwde kom van Urk. Bij het opstellen van het MER wordt onderzoek gedaan naar de verkeerstromen en de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet in relatie tot de nieuwe ontsluitingsweg.

Ook goede aansluiting vanuit noorden van Urk naar A6.

**Reactie**

Eén van de alternatieven voorziet in een goede aansluiting vanuit het noorden van Urk naar de A6. Het is nu nog niet duidelijk welk voorkeursalternatief overblijft. Een nadere toelichting op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.1.

Gele route i.p.v. langs windmolens langs de tocht (tussen Domineesweg- en Monnikenweg) Hier staan geen huizen of boerderijen. Graag 2 alternatieven ten noorden en zuiden van Urk.

**Reactie**

Alternatieven die nu in de NRD zijn opgenomen, voldoen aan de doelstellingen die we als provincie en gemeenten nastreven. Uw argumenten zijn niet aanvullend op de alternatieven in de NRD.

### 3.8 Zienswijze 3147479

Op Karel Doormanweg moet doorgang blijven voor landbouwverkeer i.v.m. ligging kavels. Grote wens

**Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

Verkeersintensiteit die toeneemt op de Domineesweg door industrie uitbreiding actie op geluidsoverlast.

**Reactie**

Een uitgebreid geluidsonderzoek maakt onderdeel uit van het MER. In het kader van het MER moet daarom langs het hele tracé van de alternatieven onderzoek gedaan worden naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft o.a. betrekking op het aantal geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, het akoestisch ruimtebeslag, geluideffecten op de natuur en houdt rekening met de bestaande geluidsproductie.

Landbouwverkeer mogelijk op de randweg.

**Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.3.

### 3.9 Zienswijze 3147481

Wij hebben een agrarisch bedrijf. Voor ons is het heel belangrijk om diverse landbouwpercelen te bereiken aan de Zuidermeerweg, Domineesweg, Abtsweg en Karel Doormanweg. Het gaat dan vooral om landbouwvoertuigen!

**Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2 en 2.3.

Het is nu ook al erg gevaarlijk op de Domineesweg. Sluipverkeer/woon-werk. Hoop dat voor Zeeheldenwijk een juiste oplossing komt.

**Reactie**

De doelstelling van de provincie is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Domineesweg zonder daarbij andere wegen te overbelasten. Onderdeel van de onderzoeksopgave is een aansluiting van de Zeeheldenwijk.

### 3.10 Zienswijze 3147616

Van de brug in de Karel Doormanweg een fietsbrug maken is niet mogelijk. Wij werken samen met boeren aan de andere kant van de brug. Wij moeten dan via de Zeeheldenwijk met de trekkers naar Tollebeek. In het mobiliteitsplan van de gemeente Noordoostpolder is dit gebied niet als landbouwverkeersgebied aangemerkt maar dit is onjuist.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

Ook willen we aangeven dat er kabels liggen aan de Urk-kant en dat dit heel veel extra grond gaat kosten. De weg zou beter aan de andere kant van de brug (Tollebeek) gepland kunnen worden.

#### **Reactie**

In de planuitwerking en het MER kijken we naar de inpasbaarheid van de weg, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezige kabels en leidingen. Een aanvullende reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.1.

### 3.11 Zienswijze 3147617

Fijn dat jullie ons betrekken bij de plannen voor de ontsluitingsweg. Dat je vanaf de Staartweg naar de A6 kan lijkt ons ideaal. Jullie nemen veiligheid en milieu serieus en wij ook.

#### **Reactie**

Bedankt voor uw reactie.

Wellicht kan de toegestane snelheid verlaagd worden naar 70 km/uur in verband met geluidsoverlast en veiligheid als de weg zo dicht bij ons huis komt.

#### **Reactie**

Om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te borgen, werken de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder bij de inrichting van wegen volgens de richtlijnen van het CROW en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Bij het bepalen van de snelheid kijken wegbeheerders naar de functie van de weg. De functie van de Staartweg is een gebiedsontsluitingsweg van 80km/h.

We zijn hier 2 jaar geleden komen wonen voor de rust en vrijheid en we zijn bang die te verliezen. Er is veel gebeurd op de buurt en het zou ons allen helpen om een geasfalteerd pad achter ons huis te leggen om de rust weer terug te brengen en de verkeerssituatie te verbeteren.

#### **Reactie**

Mocht uit het MER en het hieruit volgend voorkeursalternatief blijken dat de nieuwe weg invloed heeft op de inrit van de woningen, dan zullen wij deze beide in samenhang bekijken.

### 3.12 Zienswijze 3147618

Vanuit onze organisatie geven wij de voorkeur aan optie blauw. De doorgaande route van Lemmer naar Almere is hiermee voor het landbouwverkeer het beste gewaarborgd. Het is van groot belang dat landbouw- en bouwverkeer wel van deze weg gebruik mag maken.

#### **Reactie**

Dank voor uw reactie. Voor het onderdeel landbouwverkeer verwijzen wij u naar de algemene reactie op de zienswijze in hoofdstuk 2.3.

Voor de veiligheid zijn losliggende fietspaden noodzakelijk

#### **Reactie**

Zodra het voorkeursalternatief is bepaald, wordt onderzocht op welke locatie het fietspad het beste aangelegd kan worden.

De indiener wenst een probleemloze aansluiting op de parallelweg Ketelbrug.

#### **Reactie**

Dit valt buiten de scope van het project.

### 3.13 Zienswijze 3147619

Kan bij de aansluiting op de Staartweg de tussenliggende ruimte opgevuld worden met bomen zodat het bosje mooi aansluit.

#### **Reactie**

Afhankelijk van welk voorkeursalternatief uit het MER naar voren komt, kunnen er resterende stroken grond overblijven. De provincie Flevoland benadrukt in haar beleidsstukken de relevantie van natuur- en watercompensatie. Dit betekent dat bij de voorkeurslocatie naar de aspecten gekeken wordt hoe hier invulling aan kan worden gegeven.

### 3.14 Zienswijze 3147621

Onze zorg is dat de weg door onze woning komt of er heel dicht naast komt te liggen. Dat gaat veel overlast geven.

#### **Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt gekeken naar de mogelijke effecten op de omgeving waaronder geluid en trillingen.

### 3.15 Zienswijze 3147624

Alternatief 3 en 4 zijn het meest interessant voor de bewoners van Tollebeek.

#### **Reactie**

Bedankt voor uw reactie.

Voorstel is om het Urkerdwarspad te verbreden i.p.v. een extra weg parallel te bouwen. Hiermee verminder je het aantal kruisingen aan de Urkerweg.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.1.

De Karel Doormanweg hoort wel open te blijven, waarbij sluijverkeer ontmoedigd moet worden = bestemmingsverkeer.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.16 Zienswijze 3147625

Waarom wordt er niet gekozen voor een 4-baans weg? 2 banen zonder rijbaanscheiding is minder veilig (vergelijkbaar met de Domineesweg).

#### **Reactie**

In de verkenningsfase die onderdeel is van de NRD, is gebleken dat 1x2 rijstroken voldoende capaciteit biedt om het (toekomstige) verkeer te verwerken.

Wat kost de optie (in percentages) om de Ontsluitingsweg aan te sluiten op de Urkerweg (en dus) niet door te trekken tot de Staartweg.

#### **Reactie**

Op basis van het MER komt uiteindelijk een voorkeursalternatief naar voren waarbinnen nog diverse varianten mogelijk zijn. Op dit moment kunnen wij nog geen uitspraak doen over de kosten omdat het voorkeursalternatief en de daarbij behorende varianten nog niet duidelijk zijn.

### 3.17 Zienswijze 3149191 Gemeente Urk

Wij zijn verheugd dat, ter uitvoering van de eerder vastgestelde bestuursovereenkomst, de eerste formele vervolgstappen nu gezet worden met het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het vaststellen van het projectbesluit De NRD, Uitgangspuntennotitie en het participatieplan vormen de eerste producten in dit proces. Wij complementeren u dan ook met het tot op heden zorgvuldig doorlopen proces.



Toch zien wij aanleiding tot het indienen van een zienswijze namens de gemeenteraad van Urk. Deze zienswijze is vanuit een positieve, constructieve en transparante grondhouding opgesteld. Als gemeenteraad van Urk vinden wij het belangrijk om in deze fase het belang van onze gemeente en haar inwoners en ondernemers (vanuit het algemeen maatschappelijk en economisch belang) kenbaar te maken en te duiden.

Vanwege de geografische ligging van Urk is het op een goede- en veilige manier bereikbaar houden van Urk voor nu en in de toekomst van essentieel belang. Eveneens groeit Urk, maar ook de zuidwesthoek van de Noordoostpolder (dorpen Espel en Tollebeek). Als gemeenteraad zien wij dan ook het belang van de uitvoering van het gezamenlijke project “Ontsluitingsweg Urk” als noodzakelijke randvoorwaardelijkheid voor een kwantitatieve en kwalitatieve groei van Urk en haar omgeving. Door middel van deze zienswijze willen wij dan ook eveneens het belang voor het project “Ontsluitingsweg Urk” benadrukken.

### **Nadere toelichting op de “Groei van Urk”**

Binnen de gemeente Urk wordt vanuit het programma “Ruimte voor Groei” gewerkt aan de uitvoering van diverse projecten, processen en activiteiten om de groeiende Urker bevolking, groeiende economische sector en de additionele opgave (zoals ten aanzien van de landelijke woningbouwopgave) te faciliteren. Een groot deel van de Urker bevolking wil op Urk wonen, werken en leven. Daarvoor is “ruimte” nodig!

Om de geprognoseerde groei te faciliteren worden niet alleen nieuwe woongebieden ontwikkeld, maar ook nieuwe werkgebieden en randvoorwaardelijke voorzieningen (bijvoorbeeld ten aanzien van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, specifieke huisvestingsopgaven, recreatieve voorzieningen, natuur, waterberging, energie, etc.). Daartoe heeft de gemeente Urk divers beleid vastgesteld. Bij de uitvoering van het programma “Ruimte voor Groei” zoekt de gemeente Urk waar nodig en wenselijk de samenwerking op met andere overheden. Dit vanuit het gedachtegoed dat bepaalde thema’s, zoals bijvoorbeeld “bereikbaarheid” gemeentegrens overstijgend kunnen zijn.

Voor de gemeente Urk is dan ook geen sprake van onbepert ruimte, maar van het belang om de verschillende (bestaande en nieuwe) functies goed met elkaar af te stemmen en in te passen. Daartoe heeft de gemeente Urk dan ook (vanwege een ruimtelijk logische concentrische groei) binnen haar omgevingsbeleid gronden buiten haar gemeentegrens geduid als “uitbreidingsgebied” voor Urk ten gunste van nieuwe woon- en werkgebieden. Met deze groeirichting wil Urk dan ook een gepaste afstand bewaren tot Tollebeek. Zie voor meer informatie afbeelding 1.

De gemeente Urk verwacht in het jaar 2024/2025 het volgende woon- en werkgebied(en) aan te kunnen wijzen (groei na Zeeheldenwijk en Port of Urk). Daarbij wordt (ten aanzien van de gronden buiten onze gemeentegrens) het proces in nauw overleg en afstemming met onze buurgemeente de gemeente Noordoostpolder uitgevoerd, maar ook met u als Provincie in het kader van bijvoorbeeld de Strategische Agenda Flevoland (in relatie tot de landelijke woningbouwopgave). Wij verzoeken u dan ook om het belang van onze gemeente ten aanzien van de verdere groei van Urk (zoals opgenomen is in afbeelding 1) goed te borgen in de NRD en Uitgangspuntennotitie, maar ook in het verdere proces en uitwerking van het project “Ontsluitingsweg Urk”.

### **Reactie**

In de effectbeoordeling van het MER houden we rekening met de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (samen wordt dit de referentiesituatie genoemd). Naast ontwikkelingen waarvoor al een vastgesteld planologisch besluit is, wordt een robuustheidsanalyse uitgevoerd waarin gekeken wordt naar ontwikkelingen die de komende jaren (naar verwachting) bestuurlijk worden vastgesteld.

Als referentiesituatie houden wij de beschrijving aan zoals opgenomen in de NRD.

### **Tracékeuze in relatie tot de verdere groei van Urk.**

Hoewel in deze fase van de procedure nog geen sprake is van een tracékeuze en er nog een 4-tal alternatieven en de uitwerking in varianten nader onderzocht worden, willen wij als gemeenteraad wel een duidelijk en belangrijk standpunt kenbaar maken. Hierbij staan wij achter het voorkeursalternatief, waarbij uitgegaan wordt van een verbinding tussen Domineesweg, Urkerweg en Staartweg.

De noodzakelijkheid is aanwezig om de nieuwe verkeerstructuur te dimensioneren met een 80 km/h regiem met een functie als “stroomweg”. Een dergelijke weg hoort wat ons betreft niet thuis binnen een (toekomstig) stedelijke omgeving. Dit zou in de toekomst de verkeersveiligheid, rust, luchtkwaliteit, interne bereikbaarheid en de integraliteit van het toekomstig stedelijk gebied ernstig kunnen schaden. Kortom, het niet goed inpassen van een regionale ontsluitingsweg binnen het toekomstig stedelijk gebied zou de leefbaarheid kunnen schaden en getuigt daarmee niet van een goede ruimtelijke ordening. Wel zien wij een kwalitatieve meerwaarde van het positioneren van deze noodzakelijke verkeerstructuur met een dergelijke functie als onderdeel van een functionele ‘rand’ van Urk. Wij verzoeken de Provincie om dit standpunt te borgen in de NRD en Uitgangspuntennotitie en bij de verdere uitwerking van het project.

#### **Reactie**

Opsteller heeft kennis genomen van het standpunt van indiener. Daar komt bij dat in de effectbeoordeling de punten verkeersveiligheid, rust, luchtkwaliteit, bereikbaarheid etc. nader worden onderzocht in het MER.

### **Aanvullende verkeerstructuren**

Bij de verdere groei van ons “werkgebied” en het daarbij behorende verkeersgebruik verwacht de gemeente Urk eveneens dat er in de toekomst (op langere termijn) sprake zal zijn van een aanvullende behoefte aan en noodzaak voor nieuwe verkeerstructuren. Hierbij spreekt de gemeenteraad de ambitie uit voor een zelfstandige ontsluiting van het “werkgebied” (aanvullend op het project “Ontsluitingsweg Urk”). Zie eveneens afbeelding 1.

Wij verzoeken de Provincie om binnen het project “Ontsluitingsweg Urk” rekening te houden met mogelijke toekomstige aanvullende verkeerstructuren (dit specifiek ter hoogte van de nader te ontwerpen aansluitingen/knooppunten, zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de Domineesweg en Staartweg).

#### **Reactie**

Opsteller heeft kennis genomen van de ambitie van de gemeente Urk. De aanleiding voor de effectbeoordeling is gelegen in de verwachte ontwikkelingen rondom Urk, én de toename van het aantal verkeersbewegingen de komende jaren. Hier wordt in het verdere proces van planologische inpassing en ontwerp rekening mee gehouden.

### 3.18 Zienswijze 3149638

Ik wil een Zienswijze indienen voor het behoud van de brug voor landbouwverkeer. Aangezien meerdere collega boeren en ik zelf samenwerkingen hebben welke aan de andere kant van de brug zich bevinden. Wij helpen elkaar waar nodig bij het oogsten en ook in het voorjaar helpen wij elkaar. Mocht deze brug komen te vervallen voor landbouwverkeer dan wordt mij ook de kans ontnomen om mijn bedrijf uit te kunnen breiden met Huurgrond wat aan de andere kant van het kanaal zich bevind, gesprekken hiervoor zijn al gaande en niet onwaarschijnlijk. Voor mijzelf is het dus van groot belang om deze brug open te houden, omrijden is voor mij zeker 10 km geschat.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.19 Zienswijze 3149667

Op de tekeningen die nu gezien zijn is de optie om eventueel een rotonde naast ons huis aan te leggen. Maar dan zou het eventuele geluidsoverlast nog niet verminderen voor ons. Gezien dat de mogelijkheid blijft bestaan dat het vrachtverkeer over de domineesweg blijft gaan i.v.m. de werkhaven Urk en ons dan nog steeds geluidsoverlast bezorgt naar alle waarschijnlijkheid.

De optie die wij via de bijlage aangeven is, de rotonde meer richting het noorden te leggen zodat de huidige bocht van de Domineesweg komt te vervallen, de Domineesweg zelf heeft dan een kleine aanpassing nodig om ook richting deze rotonde te gaan. De afstand van ons huis naar het verlegde stuk Domineesweg wordt dan groter waardoor het geluid zal af moeten nemen, als de grond die dan vrij komt in wordt gepland met bomen en struiken dan komt er een natuurlijke geluidswal in combinatie met de afstand van ons huis tot de nieuwe weg zou dan hopelijk onder de norm van de landelijke geluidshinder moeten komen.

Op het moment dat wel de rotonde naast ons huis wordt gelegd neemt het geluid niet af als inderdaad het vrachtverkeer blijft langs komen ook als de weg 60 km per uur wordt als namelijk het vrachtverkeer toe zal nemen doordat de nieuwe werkhaven Urk komt, en daarbij de op trekkende vrachtwagens die bij de rotonde naast ons huis weggelopen zal het geluidsniveau hetzelfde blijven/toenemen.

Graag zouden wij zien dat er voor onze woning in overleg met ons naar een goeie oplossing wordt gekeken vooral om dat wij nu al ver boven de toegestane dB zitten, en gezien de waarde van de omliggende boerderijen in de omgeving Urk is onze boerderij gedaald in waarde door het geluidsoverlast. De provincie heeft hier jaren geleden al onderzoek naar gedaan en vervolgens niet met oplossing gekomen om het geluid buiten de woning te verlagen alleen in de woningen. Deze voorzieningen zijn al gedaan. Wij willen dat er serieus gekeken wordt naar een oplossing, omdat uit onderzoek is gebleken dat geluidsoverlast tot serieuze psychische en fysieke klachten kan leiden.

#### **Reactie**

Een uitgebreid geluidsonderzoek maakt onderdeel uit van het MER. In het kader van het MER moet daarom langs het hele tracé van de alternatieven onderzoek gedaan worden naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft o.a. betrekking op het aantal geluidseffecten op de omgeving, zoals woningen, het akoestisch ruimteslag, geluidseffecten op de natuur en houdt rekening met de bestaande geluidsproductie.

### 3.20 Zienswijze 3149719

Al vele decennia wonen en leven wij nabij Tollebeek. Wij runnen een landbouw bedrijf en ons land ligt aan de Karel Doormanweg, nabij de brug. Wij wonen hier al vele jaren met plezier met onze drie kinderen.

In de afgelopen jaren maakten en maken wij zo goed als elke dag, gebruik van de Karel Doormanweg. Rijden naar de A-6, naar de opvangboerderij De Boterbloem, naar omliggende boeren collega's voor werk en naar Urk voor o.a. boodschappen. Gedurende deze jaren zagen wij dat Urk met snelheid uitbreid m.b.t. industrie en woningen langs o.a. Domineesweg/Urkerweg en nu nadert er een nieuwe wijk de Karel Doormanweg. Door de grote toename van allerlei verkeer zien wij ook in dat er verandering moet komen om de Domineesweg te ontlasten, maar maak daar de omwonenden van de Karel Doormanweg NIET DE DUPE van...

Door u en uw mensen werden er oplossingen m.b.t. aanrijroute A6, een nieuwe ontsluitingsweg gezocht en vele scenario's zijn er waarschijnlijk geschreven en getekend. Dit alles zeer waarschijnlijk door personen die niet aan de Karel Doormanweg wonen, die niet voelen hoe het zal zijn dat als o.a. de optie van de brug in de Karel Doormanweg een fietsbrug te maken, deze dus te sluiten voor ons als aanwonenden en omwonenden.

Indien nodig willen wij u graag zaken persoonlijk toelichten mochten er vragen zijn omtrent deze zienswijze.

Hierbij maken wij als aanwonenden en omwonenden van de Karel Doormanweg ernstig bezwaar tegen de mogelijkheid van afsluiting van de brug voor alle voertuigen!!

Afsluiting betekent vele kilometers omrijden voor aanwonenden en omwonenden al dan niet met landbouw/veeteeltachtergrond. Gevolg meer uitstoot uitlaatgas, nadelige gevolgen m.b.t. milieu, meer tijd kwijt met omrijden, meer dure brandstof verbruik, mogelijkheid in toekomst kilometerheffing, minder bereikbaar voor calamiteitendiensten.

Deze brug afsluiten voor voertuigen betekent voor ons het dagelijks voelen op verschillende fronten....vele kilometers omrijden, zowel privé als voor het boerenwerk.

Gevolgen zijn ook meer uitstoot uitlaatgas, meer duur brandstof verbruik, nadelige gevolgen m.b.t. milieu, we zijn meer tijd kwijt met omrijden, met in ons achterhoofd ook nog door de regering in de toekomst in te voeren en door ons te betalen kilometerheffing EN belangrijk: veel minder bereikbaar voor calamiteitendiensten terwijl wij al in een buitengebied wonen.

De huidige situatie heeft gezien de bovenstaande argumenten, onze sterke voorkeur!

Daarom nogmaals een beroep op uw compassie en inzicht, vooruitgang m.b.t. een nieuwe weg is belangrijk, maar stoot ons als aan- en omwonenden daarbij niet af, dat is wat wij met heel ons hart u verzoeken!

#### **Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.21 Zienswijze 3150048 Gemeente Urk

Met ingang van 15 juni 2023 heeft u de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna eveneens: NRD), de Uitgangspuntennotitie en het Participatieplan voor het project “Ontsluitingsweg Urk” ter inzage gelegd. Daarbij geeft u de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. In deze brief leest u onze reactie op met name de NRD en de Uitgangspuntennotitie. Daarbij vinden wij het als college belangrijk om in deze fase het belang van de gemeente Urk en haar inwoners en ondernemers (vanuit het algemeen maatschappelijk belang) kenbaar te maken en te duiden door middel van een nadere toelichting over de groei van Urk.

#### **Zienswijze**

Wij zijn verheugd dat, ter uitvoering van de eerder vastgestelde bestuursovereenkomst, de eerste formele vervolgstappen nu gezet worden met het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het vaststellen van het projectbesluit. De NRD, Uitgangspuntennotitie en het participatieplan vormen de eerste producten in dit proces. Op ambtelijk en bestuurlijk niveau werken wij goed met elkaar samen en hebben wij onze reactie kunnen geven.

Toch zien wij aanleiding tot het indienen van een zienswijze namens het college van Burgemeester en Wethouders (vanuit een positieve grondhouding). Dit heeft te maken met de verdere groei van Urk in relatie tot de autonome ontwikkelingen, die in het kader van de NRD meegenomen worden. Daarnaast vinden wij het van belang om het beoordelingskader met bijbehorende weging zo spoedig mogelijk duidelijk te krijgen. Dit in relatie tot het maken van een definitieve tracékeuze voorafgaand aan het op te stellen projectbesluit. Hieronder lichten we de onderwerpen van onze reactie graag verder toe evenals de nadere toelichting over de groei van Urk.

#### **Reactie op “Notitie Reikwijdte en Detailniveau”**

“Autonome ontwikkelingen” en “Ontwikkelingen waarover bestuurlijk overeenstemming wordt verwacht”.

Voor het grondgebied van de gemeente Urk zijn in paragraaf 6.1.1 de volgende projecten op het gebied van “wonen” en “werken” als autonome ontwikkeling opgenomen; Zeeheldenwijk, Port of Urk en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. In paragraaf 6.1.2 zijn ontwikkelingen opgenomen waarover nog bestuurlijke overeenstemming verwacht worden. In de NRD wordt daartoe het volgende vermeld:

*“Algemeen heeft de gemeente Urk de ambitie 4.900 tot 5.300 nieuwe woningen te realiseren tot 2040. Een deel van deze woningen is voorzien in het plangebied tussen de Urkerweg en Staartweg. Met deze (extra) woningbouwopgave zal opnieuw worden gekeken naar het ontwikkelingsplan. Inzet is dat het plangebied na 2035 wordt gerealiseerd. In de structuurvisie van Urk 2035+ is een gebied ten oosten van de Zeeheldenwijk en de Oranjewijk beoogd voor toekomstige woningbouw, dit is weergegeven op afbeelding 6.6. Deelgebied B is het meest concreet, voor dit deelgebied wordt besluitvorming verwacht. Daarom wordt dit deelgebied meegenomen als autonome ontwikkeling. De bedoeling is om hier in ieder geval 1.200 woningen te realiseren.”.*

#### **Reactie gemeente Urk**

De gemeente Urk kan zich vinden in de genoemde aantallen (4.900 tot 5.300 nieuwe woningen). Deze woningbouwopgave is vastgesteld in de Visie Wonen (vastgesteld door de gemeenteraad van Urk als bevoegd gezag) en het Programma Wonen 1.0 (vastgesteld door het college van B&W van Urk als bevoegd gezag). De documenten sluiten eveneens aan bij hetgeen gesteld wordt in de Strategische Agenda Flevoland.

Echter, slechts een deel van de woningen worden in de NRD meegenomen als autonome ontwikkeling (zijnde de 1.650 woningen in Zeeheldenwijk). De 1.200 woningen ten oosten van Zeewijk en Oranjewijk (gebied B uit afbeelding 1) worden wel opgenomen als autonome ontwikkeling, maar staan nog onder paragraaf 6.1.2

(ontwikkelingen waarover nog bestuurlijke overeenstemming wordt verwacht). De overige opgave van 2.050 tot 2.450 woningen (die in ons woonbeleid wel zijn vastgesteld) worden niet als autonome ontwikkeling gezien en meegenomen. Er is weliswaar nog geen concreet uitbreidingsgebied na de Zeeheldenwijk planologisch aangewezen. Dit neemt echter niet weg dat er sprake is van een bestuurlijk vastgestelde woningbouwopgave. Een in het beleid geborgde woningbouwopgave is wat ons betreft meer dan een ambitie waarover nog bestuurlijke overeenstemming over verwacht wordt.

Ten aanzien van de woningbouwopgave zal tot 2035 de groei hoofdzakelijk plaatsvinden in de Zeeheldenwijk en ondergeschikt op inbreidingslocaties. Voor de periode daarna zal Urk daartoe nieuwe uitbreidingsgebieden in ontwikkeling gaan nemen om de groei te kunnen blijven opvangen. Binnen het vastgestelde omgevingsbeleid (uitgewerkt in een Omgevingsvisie en Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+) van de gemeente Urk is deze groei geduid binnen de gemeentelijke grenzen boven de Urkervaart. Deze groei loopt vanaf de Zeewijk / Oranjewijk in noordoostelijke richting door tot aan het Urkerdwarpad. Eveneens worden er in dit gebied andere functies beoogd. Daarnaast heeft Urk in haar beleid voor een ruimtelijk logische concentrische groei ook een gelijkwaardige groeirichtingen buiten haar gemeentelijke grenzen geduid (concreet gaat het hier om het gebied naast de Zeeheldenwijk. Zie afbeelding 2). Dit gebied is in het kader van de Strategische Agenda Flevoland eveneens benoemd als “zoekgebied”.

De gemeente Urk verwacht in het jaar 2024/2025 het volgende woongebied aan te wijzen. Gezien de doorlooptijd van het project “Ontsluitingsweg Urk” (realisatie 2027/2028) verzoeken wij de Provincie dan ook om de totale opgave (4.900 tot 5.300 nieuwe woningen) volledig als autonome ontwikkeling op te nemen. Daarbij merken wij op dat de Commissie m.e.r. als autonome ontwikkeling ziet: “niet alleen een vastgesteld en in werking getreden bestemmingsplan, maar alle ontwikkelingen die met enige zekerheid zullen plaatsvinden in de toekomst. Wij beschouwen niet alleen vastgesteld gemeentelijk beleid als autonome ontwikkeling (bijvoorbeeld vanuit de Visie Wonen) maar ook het besluit over het toekomstige uitbreidingsgebied na 2035 wat binnen nu en 2 jaar wordt genomen.

Voor de gemeente Urk is het verder van belang dat niet alleen de focus van het project ligt op het (op een veilige manier) bereikbaar houden van de noordzijde van Urk. Naast de groei van wonen andere voorzieningen is eveneens sprake van de groei van de economische sectoren. Daartoe ontwikkelt de gemeente Urk op dit moment bedrijventerrein “Port of Urk” en de Provincie Flevoland de “Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland”. Gebiedsontwikkelingen die eveneens aanleiding geven tot de realisatie van de nieuwe “Ontsluitingsweg Urk”. Deze projecten zijn dan ook correct opgenomen als autonome ontwikkeling in de NRD.

Echter, in ons omgevingsbeleid is eveneens een uitbreidingsrichting ten zuiden van de Zeeheldenwijk vastgesteld (vanwege een ruimtelijk logische concentrische groei. Zie afbeelding 3). Net als bij de woningbouwopgave verwacht de gemeente in 2024/2025 het volgende gebied voor “werken” aan te wijzen. Wij vragen de Provincie om in de NRD de uitbreidingsrichting voor “werken” op te nemen als ontwikkeling waarover bestuurlijke overeenstemming wordt verwacht. Dit vanwege de doorlooptijd van het project Port of Urk.

### **Verkeersmodel**

De vastgestelde uitbreiding voor “wonen” en “werken” dient eveneens leidend te zijn voor de doorberekening in het in ontwikkeling zijnde verkeersmodel.

### **Autonome ontwikkeling zuidoosthoek Noordoostpolder**

Naast de gemeente Urk wordt er ook in onze buurgemeente (gemeente Noordoostpolder) een groei verwacht in de zuidwesthoek van de Noordoostpolder. Wij merken op dat de ontwikkeling rondom Tollebeek opgenomen is in de NRD. Echter, de vastgestelde uitbreidingsopgave in bijvoorbeeld Espel ontbreekt. Wij verzoeken u de vastgestelde opgave rondom Espel op te nemen als autonome ontwikkeling.

#### **Reactie**

In de effectbeoordeling van het MER houden we rekening met de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (samen wordt dit de referentiesituatie genoemd). Naast ontwikkelingen waarvoor al een vastgesteld planologisch besluit is, wordt een robuustheidsanalyse uitgevoerd waarin gekeken wordt naar ontwikkelingen die de komende jaren (naar verwachting) bestuurlijk worden vastgesteld.

Als referentiesituatie houden wij de beschrijving aan zoals opgenomen in de NRD.

Reactie op “Notitie Reikwijdte en Detailniveau” en “Uitgangspuntennotitie”

### **Beoordelingskader en bijbehorende weging.**

In de NRD wordt het beoordelingskader benoemd dat in het m.e.r.-traject wordt onderzocht. Dit zijn begrijpelijkerwijs met name milieueffecten. Toch wordt dit iets breder ingestoken. Zo is ook “landschappelijke inpassing” en “toekomstvastheid” van de nieuwe infrastructuur als sub-criterium benoemd.

### **Reactie gemeente Urk**

De insteek vanuit de Uitgangspuntennotitie is dat de reeds genoemde beoordelingskaders in m.e.r. fase 2 aan de orde is, als de verschillende alternatieven worden uitgewerkt. Echter, de gemeente Urk is van mening dat dit te laat in het proces is om een gedegen integrale keuze te maken. Daarnaast merken wij op dat het beoordelingskader evenwel niet volledig is om een goede afweging te kunnen maken met betrekking tot de definitieve tracé keuze. Het gaat hierbij concreet om kaders anders dan de verkeerskundige- en milieuaspecten.

Wij vinden het dan ook passender om de milieuaspecten in de NRD op te nemen en de overige aspecten (zoals verkeer, financiële- en maatschappelijke haalbaarheid, landschappelijke inpassing enzovoort) in de Uitgangspuntennotitie. De weging van het totale beoordelingskader zou wat de gemeente Urk betreft opgenomen moeten worden in een separate notitie waarover bestuurlijk overeenstemming noodzakelijk is. Dit voorafgaand aan het op te stellen Projectbesluit.

#### **Reactie**

Indiener geeft aan dat in de Uitgangspuntennotitie staat dat de genoemde beoordelingskaders pas in m.e.r. fase 2 aan de orde zijn. Dit is onjuist. In de Uitgangspuntennotitie worden de kaders aangegeven van het Projectbesluit - de planologische inpassing. In de NRD staat het beoordelingskader voor de milieueffecten. Zowel de Uitgangspuntennotitie als de NRD hebben beide ter inzage gelegen. Daarmee is het hele beoordelingskader voor de twee sporen (planologische inpassing en milieueffecten) inzichtelijk gemaakt. Een separate notitie voor het hele beoordelingskader waarover bestuurlijke besluitvorming noodzakelijk is, is daarom overbodig.



Nadere toelichting groei van Urk

### **Programma “Ruimte voor groei”**

Urk, maar ook de zuidwesthoek van de Noordoostpolder (dorpen Espel en Tollebeek) groeien! De gemeente Urk ziet dan ook het belang van de uitvoering van het gezamenlijke project “Ontsluitingsweg Urk” als noodzakelijk randvoorwaardelijkheid voor een kwantitatieve en kwalitatieve groei van Urk en haar omgeving. Vanuit de gemeente Urk wordt vanuit het programma “Ruimte voor Groei” gewerkt aan de uitvoering van diverse projecten, processen en activiteiten om de groeiende Urker bevolking, groeiende economische sector en de additionele opgave (zoals de landelijke woningbouwopgave) te faciliteren. Een groot deel van de Urker bevolking wil op Urk wonen, werken en leven. Daarvoor is “ruimte” nodig.

Om de geprognoseerde groei te faciliteren worden niet alleen nieuwe woongebieden gebieden ontwikkeld, maar ook nieuwe werkgebieden en rand voorwaardelijke voorzieningen (bijvoorbeeld ten aanzien van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, specifieke huisvestingsopgaven en energie). Bij de uitvoering van het programma “Ruimte voor Groei” zoekt de gemeente Urk waar nodig en wenselijk de samenwerking op met andere overheden. Dit vanuit het gedachtegoed dat bepaalde thema's, zoals bijvoorbeeld “bereikbaarheid” gemeentegrens overstijgend kunnen zijn.

Voor onze gemeente gaat de verdere groei van Urk gepaard met de nodige uitdagingen. Een voorbeeld hiervan is de beschikbare ruimte binnen de eigen gemeentegrenzen in relatie tot de omvang van de opgave, die bijvoorbeeld voortkomen uit het programma “Ruimte voor Groei”. Voor de gemeente Urk is dan ook geen sprake van onbeperkt ruimte, maar van het belang om de verschillende (bestaande en nieuwe) functies goed met elkaar af te stemmen en in te passen. Dit vanwege het feit dat de onsluitingsweg met een 80 km/h regiem gedimensioneerd wordt met een functie als “stroomweg”. Een dergelijke weg hoort wat ons college betreft niet thuis binnen een (toekomstig) stedelijke omgeving. Dit zou in de toekomst de verkeersveiligheid, rust, luchtkwaliteit, interne bereikbaarheid en de integraliteit van het toekomstig stedelijk gebied ernstig kunnen schaden. Kortom, het niet goed inpassen van een regionale onsluitingsweg binnen het toekomstig stedelijk gebied zou de leefbaarheid kunnen schaden en getuigt daarmee niet van een goede ruimtelijke ordening. Wel zien wij een kwalitatieve meerwaarde van het positioneren van deze noodzakelijke verkeerstructuur met een dergelijke functie als onderdeel van een functionele ‘rand’ van Urk.

### **Reactie**

In de effectbeoordeling van het MER houden we rekening met de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (samen wordt dit de referentiesituatie genoemd). Naast ontwikkelingen waarvoor al een vastgesteld planologisch besluit is, wordt een robuustheidsanalyse uitgevoerd waarin gekeken wordt naar ontwikkelingen die de komende jaren (naar verwachting) bestuurlijk worden vastgesteld. Als referentiesituatie houden wij de beschrijving aan zoals opgenomen in de NRD.

Bij de verdere groei van ons “werkgebied” (groei na de ontwikkeling van Port of Urk en Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland) en het daarbij behorende verkeersgebruik verwacht de gemeente Urk eveneens dat er in de toekomst (op langere termijn) sprake zal zijn van een aanvullende behoefte aan en noodzaak voor nieuwe verkeerstructuren. Hierbij spreekt het college de ambitie uit voor een zelfstandige onsluiting van het “werkgebied” (aanvullend op het project “Ontsluitingsweg Urk”. Zie afbeelding 4).

Wij verzoeken de Provincie om binnen het project “Ontsluitingsweg Urk” rekening te houden met mogelijke toekomstige aanvullende verkeerstructuren (dit specifiek ter hoogte van de nader te ontwerpen aansluitingen/knooppunten, zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de Domineesweg en Staartweg). Eveneens gaan wij graag met de Provincie Flevoland in gesprek over de verdere opgave rondom het thema “bereikbaarheid” in de toekomst.

Wij vragen de Provincie Flevoland om het belang van onze gemeente ten aanzien van de verdere groei van Urk (zoals opgenomen is in afbeelding 4) goed te borgen in de NRD en Uitgangspuntennotitie maar ook in het verdere proces en uitwerking van het project Ontsluitingsweg Urk”.

#### **Reactie**

Opsteller heeft kennis genomen van de ambitie van de gemeente Urk. De aanleiding voor de effectbeoordeling is gelegen in de verwachte ontwikkelingen rondom Urk, én de toename van het aantal verkeersbewegingen de komende jaren. Hier wordt in het verdere proces van planologische inpassing en ontwerp rekening mee gehouden.

### **3.22 Zienswijze 3150927**

1.1. Cliënten exploiteren op een voormalige agrarische locatie bedrijf De Boterbloem. Hun clientèle komt voor ca. 90% uit de gemeente Noordoostpolder en voor ca. 10% uit Urk. De locatie ligt dichtbij het beoogde voorkeustracé (variant 4 uit de NRD).

1.2. U vat het project in de publicatie als volgt samen:

Met de aanleg van de Ontsluitingsweg Urk wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd om Urk en de zuidwesthoek van de Noordoostpolder in de toekomst bereikbaar te houden. Verder verbetert de nieuwe ontsluitingsweg de doorstroming en de verkeersveiligheid op het bestaande wegennet. De provincie doet dit in nauwe samenwerking met de gemeenten Urk en Noordoostpolder”. Vervolgens worden drie verschillende documenten ter inzage gelegd, te weten een zogenaamde ‘notitie reikwijdte en detailniveau’ in het kader van de MER-procedure, een uitgangspuntennotitie welke een overzicht moet geven over de planologische aspecten en een participatieplan.

1.3. Cliënten zien dat het project voor een ontsluitingsweg van Urk samenhangt met eerder vastgestelde visies c.q. besluiten, waarbij er een grote mate van waarschijnlijkheid bestaat dat de Karel Doormanweg, ter plaatse van de locatie waar deze gekruist wordt door de nieuwe ontsluitingsweg in voorkeursvariant 4, wordt afgesloten. Een dergelijke afsluiting van de Karel Doormanweg zou grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het bedrijf vanuit de gemeente Noordoostpolder, juist waar het bedrijf voor 90% haar clientèle vandaan komt. Een dergelijke afsluiting zou dienovereenkomstig desastreus uitwerken voor de economische levensvatbaarheid van het bedrijf, door kilometerslang te moeten omrijden. Dit staat haaks op de doelstelling van het voorliggende project, te weten de zuidwesthoek van de Noordoostpolder bereikbaar te houden.

1.4. In juridische zin zijn de voorgenomen weginrichtings- of afsluitingsmaatregelen naar het oordeel van cliënten onderdeel van het project voor de ontsluitingsweg, waarover later meer. Daarom moeten de gevolgen die samenhangen met deze meer specifieke en lokale maatregelen worden meegewogen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en onderdeel vormen van de alternatievenstudie.

1.5. Cliënten maken zich daarnaast zorgen over de (toetsing aan de) gezondheid van kinderen, gelet op de steeds strenger wordende WHO-advieswaarden die GGD's gebruiken bij de beoordeling van de locaties ten opzichte van provinciale wegen op grond van de adviesrol die de GGD heeft in de Wet kinderopvang, zowel bij de beoordeling van nieuwe locaties alsook bij de beoordeling van bestaande locaties. Het bedrijf is thans gelegen in een extensief agrarisch gebied, maar door de komst van een ontsluitingsweg, komt deze zeer dichtbij te liggen en kan de huidige, goede, milieukwaliteit ten aanzien van fijnstof (Pm10) substantieel afnemen.

## 2. Opzet Notitie Reikwijdte en Detailniveau

2.1. Gelet op hetgeen omschreven is in sectie 2.2 van de NRD, is niet duidelijk waar de boven- of ondergrens van het onderzoek in de M.e.r. fase 1 of fase 2 zal worden gelegd. Er wordt gesproken over het feit dat als 'op een hoger abstractieniveau al blijkt dat alternatieven niet haalbaar zijn, deze in fase 2 niet nader onderzocht hoeven te worden. Er moet echter wel sprake is van een navolgbare wegging om te voorkomen dat in fase 1 op subjectieve wijze reële alternatieven worden weggeschreven, met als resultante dat er slechts een reeds als wenselijke voorkeursvariant betitelde variant overblijft.

### **Reactie**

We begrijpen dat de formulering in deze paragraaf enige verwarring kan geven met betrekking tot de grenzen van het onderzoek in fase 1 en fase 2 van de m.e.r.-procedure. Het onderscheid tussen beide fasen en de criteria voor het al dan niet verder onderzoeken van alternatieven, is belangrijk voor een grondig en objectief besluitvormingsproces. We delen uw standpunt dat de afweging van alternatieven in fase 1 gebaseerd moet zijn op een duidelijk analytisch kader om te voorkomen dat het proces niet transparant plaatsvindt. In het MER besteden wij hier extra aandacht aan.

2.2. In sectie 3.1, pagina 9, wordt gesproken over 'plangebied'. De term onderzoeksgebied lijkt beter aan te sluiten bij het doel van de NRD. Er dient namelijk buiten de grenzen van het plangebied gekeken te worden naar de milieueffecten. Voorts is dat reeds nu al niet vast te stellen, omdat een kaart van het plangebied - laat staan het onderzoeksgebied - ontbreekt.

### **Reactie**

Een milieueffectrapport staat nooit op zichzelf, daarom is gekozen voor de term plangebied. Daarnaast wordt in de NRD ook gesproken over het 'studiegebied' wanneer het gaat om de mogelijke effecten buiten de grenzen van het plangebied. Om die reden vindt geen aanpassing van de terminologie plaats.

2.3. In sectie 3.1, pagina 10, wordt gesproken over de gronden die volgens de notitie vrijwel uitsluitend worden gebruikt voor landbouw en veeteelt. Dat is naar het oordeel van cliënten onjuist. Reeds aan het westelijke gedeelte van de Karel Doormanweg zijn meer maatschappelijke bedrijven gevestigd, dan dat er sprake is van werkelijke landbouw- en veeteelt, al dan niet als nevenactiviteit bij een agrarische bestemming. Dit is van belang, omdat de notitie thans de suggestie lijkt te wekken dat er geen gevoelige functies aanwezig zijn in het gebied. Dat is onjuist.

### **Reactie**

Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt het overzicht van de bestemmingen geactualiseerd.

2.4. In sectie 3.1, pagina 10, wordt gesproken over nabijgelegen Natura 2000 gebieden, welke niet stikstofgevoelig zijn. Op zichzelf is dat juist, maar voor het onderhavige project moet een passende beoordeling ex. art. 2.8 Wnb worden opgesteld, zoals elders ook wordt bevestigd. Daarbij dienen op basis van het rekenmodel Aeries meer gebieden te worden beoordeeld en kan de invloed van stikstofdepositie verderop gelegen, wel stikstofgevoelige, Natura 2000 gebieden raken. Hoewel hier niet uitgesloten of afgewezen, merken cliënten dit reeds nu alvast op, zodat de passende beoordeling wel aan de juiste vereisten zal voldoen.

**Reactie**

Bedankt voor de reactie. Dit wordt meegenomen in het natuuronderzoek in het kader van het MER.

2.5. In tabel 3.1, pagina 14, vindt een beleidsinventarisatie plaats. Hierin wordt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemd. Met uitzondering van sectie 4.9 van die visie, is deze geheel vervallen en vervangen voor de NOVI (zie sectie 3.1 van de NOVI). Derhalve kan dit beleid niet meer als onderbouwing dienen.

**Reactie**

Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt het overzicht van het beleidskader geactualiseerd.

2.6. In tabel 3.1, pagina 19, vindt een beleidsinventarisatie plaats. In casu gaat het op deze pagina om de 'Mobiliteitsvisie Gemeente Noordoostpolder 2050' en het 'Mobiliteitsplan 2030 & Uitvoeringsprogramma Gemeente Noordoostpolder'. Zoals in randnummer 4.3 van deze zienswijze is uitgewerkt, werkt het mobiliteitsplan van de gemeente Noordoostpolder dermate sturend dat dit van invloed is op de alternatievenstudies. Deze duiding ontbreekt in de tabel maar is van invloed op (de realiteit en objectiviteit) van het onderzoek.

**Reactie**

Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt het overzicht van het beleidskader geactualiseerd. Daarnaast wordt dit meegenomen in het onderdeel verkeer en afgewogen ten opzichte van de andere alternatieven.

2.7. Onduidelijk is welke status de opstellers van de NRD-notitie toedichten aan de uitgevoerde 'pre-verkenningsonderzoeken' van Sweco en Movares. Op basis van deze onderzoeken worden hier vier varianten beoordeeld aan de hand van geformuleerde knelpunten op de Domineesweg. Deze knelpunten zijn echter (deels) niet onderbouwd met verkeersgegevens, registratie van geluidsoverlast en klachten daartoe, etc. etc. Onnavolgbaar is waarom op grond hiervan wel het standpunt kan worden ingenomen dat deze NRD-notitie niet reeds toeschrijft naar een bestuurlijk reeds afgestemde wenselijke variant en de probleemstelling, projectdoelstelling en in het verlengde daarvan, geformuleerde alternatieven, ook te onderbouwen zijn.

#### **Reactie**

Zoals in de NRD is beschreven, bleek uit de verkenning dat het doelbereik van de onderzochte alternatieven te laag was. Daarom is tijdens het Bestuurlijk Overleg van 30 september 2020 besloten om verkeerskundige optimalisaties van de alternatieven te onderzoeken. Er zijn schetsontwerpen gemaakt en verkeersberekeningen uitgevoerd. Er is onderzocht hoe de alternatieven zich onderscheiden op niet alleen de planologische aspecten, maar ook op kosten en participatie. In de verkenningstudie (een eindrapportage en een addendum), is uitgewerkt hoe de alternatieven aanvankelijk zijn beoordeeld. In het MER wordt een analyse gemaakt van de te bereiken doelstellingen aan de hand van de knelpunten die uit de verkenning naar voren komen.

2.8. Bij de formulering van de te beoordelen alternatieven in sectie 5.2, wordt gesteld dat er sprake is van niet-limitatieve varianten binnen deze alternatieven, welke onderzocht worden in fase 2. Echter, ook als deze in fase 2 worden onderzocht moet bij een notitie over onder meer de reikwijdte, wel inzicht gegeven worden in de begrenzing van een variant. Oftewel: er moeten varianten limitatief worden behandeld, of er moeten criteria worden opgesteld wanneer een variant nog een nieuwe variant is en hoeveel varianten binnen een alternatief vervolgens onderzocht moeten worden.

#### **Reactie**

Binnen het project verstaan we onder alternatieven de te onderzoeken tracés. De varianten gaan over onderdelen van deze tracés, bijvoorbeeld de ligging van een rotonde binnen een tracé. Alternatieven en/of varianten worden in het MER onderzocht als deze reëel zijn.

2.9. In sectie 5.4.1 worden reeds aangedragen meekoppelkansen behandeld, waarbij het volgende geciteerd wordt: “Vanuit de gemeente Noordoostpolder is een meekoppelkans aangedragen die betrekking heeft op de brug die over de Nagelervaart gaat. Op deze brug loopt de Karel Doormanweg. De gemeente wil onderzoeken of deze brug geknipt kan worden voor gemotoriseerd verkeer. Kosten, overlast voor de omgeving en mogelijk proceduretijd kunnen beperkt worden door deze ontwikkeling gelijktijdig te realiseren met de ontsluitingsweg.” Cliënten zijn tegen deze ‘meekoppelkansen’ en de betreffende afsluiting van de brug. Het bedrijf van cliënten zit ten zuidwesten van de brug, aan de ‘Urker’-kant, terwijl het bedrijf voor 90% afhankelijk is van cliënten uit de gemeente Noordoostpolder. Door deze maatregel zouden deze cliënten onaanvaardbaar ver om moeten rijden, met als gevolg grote bedrijfseconomische schade. Daarnaast is deze kans kennelijk al een vrijwel voldongen feit, gelet op het bepaalde in randnummer 4.3 van deze zienswijze. Tegelijkertijd ziet de NRD verder in het geheel niet in een correcte beschrijving van deze maatregel in relatie tot de te onderzoeken alternatieven en varianten en de wijze waarop het onderzoek vervolgens invulling aan deze maatregel moet geven. Cliënten verzoeken dan ook om deze maatregel te schrappen. Los daarvan: het woord ‘meekoppelkansen’ is een weinig fraai pleonasme.

**Reactie.**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

2.10. In tabel 6.1 van de NRD wordt een beoordelingskader voor milieueffecten opgesteld. Dit beoordelingskader lijkt zonder verdere onderbouwing te zijn ingevoegd. Niet onderbouwd is waarom bepaalde milieueffecten wel, en bepaalde milieueffecten, niet zijn opgenomen.

**Reactie**

De NRD is de start van de studie naar de milieueffecten van de Ontsluitingsweg Urk. De milieueffecten van de in onderzoek zijnde alternatieven worden in het MER onderzocht en daarmee ook onderbouwd.

2.11. Ten aanzien van het in randnummer 2.9 behandelde, de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënten, heeft te doen gelden dat bereikbaarheid van bedrijven niet als milieueffect wordt getoetst of omschreven. Slechts de bereikbaarheid van de dorpen Espel en Tollebeek wordt getoetst, maar een eventueel probleem ten aanzien van bereikbaarheid zal zich sneller voordoen in het buitengebied, althans waar de hiervoor behandelde koppelkans wordt benut om de Karel Doormanweg af te sluiten. Dit heeft omrij schade - en daarmee dus ook milieuschade - tot gevolg en dient derhalve onderdeel te zijn van de te toetsen milieueffecten.

**Reactie**

Een milieueffectenonderzoek bekijkt verschillende aspecten van een gepland project, waaronder mogelijke effecten op het milieu. Hoewel de directe effecten op het milieu vaak het belangrijkste zijn (zoals luchtkwaliteit, geluidsoverlast en veranderingen in het landschap), kunnen indirecte effecten, zoals veranderingen in bereikbaarheid, ook aanzienlijke gevolgen hebben voor het milieu. De effecten van verschillende opties kunnen invloed hebben op hoe bedrijven in het landelijk gebied te bereiken zijn. In fase 1 van het MER wordt een beeld geschetst van de mogelijke effecten van het project, zowel direct als indirect. Hierbij is de bereikbaarheid van de dorpen Espel en Tollebeek het uitgangspunt, maar er wordt ook gekeken naar de verschillende indirecte effecten op het milieu die voortvloeien uit de voorgestelde opties.

2.12. Cliënten maken zich daarnaast zorgen over de (toetsing aan de) gezondheid van kinderen, gelet op de steeds strenger wordende WHO-advieswaarden die GGD's gebruiken bij de beoordeling van de locaties ten opzichte van provinciale wegen op grond van de adviesrol die de GGD heeft, zowel bij de beoordeling van nieuwe locaties alsook bij de beoordeling van bestaande locaties. Het bedrijf is thans gelegen in een extensief agrarisch gebied, maar door de komst van een ontsluitingsweg, komt deze zeer dichtbij te liggen en kan de huidige, goede milieukwaliteit ten aanzien van fijnstof (Pm10) substantieel afnemen. Het opnemen van slechts wettelijke fijnstofnormen kan voor het bedrijf van cliënten belemmerend uitwerken, zoals blijkt uit een uitspraak<sup>1</sup> van de Rechtbank Gelderland. De provincie Flevoland is deelnemer bij c.q. aan het 'Schone Lucht Akkoord' (hierna: SLA). Reeds om deze twee redenen (specifiek bedrijf met specifieke beoordeling en deelname aan Schone Lucht Akkoord) volstaat het niet om in tabel 6.1 van de NRD slechts wettelijke vereisten op te nemen ten aanzien van fijnstof. Opgemerkt zij daarbij dat het SLA weliswaar benoemd wordt, maar dat hierbij wordt gesteld dat het gaat om het bepalen van een 'effect'. Dat laat in juridische zin open dat bij een overschrijding van de doelen/waarden uit het SLA toch voldaan kan worden en een voorkeursalternatief doorgang kan vinden. Dit is voor cliënten onwenselijk en moet als hard toetsingscriterium worden opgenomen.

#### **Reactie**

De zienswijze benadrukt dat gezien de specifieke aard van het bedrijf en de betrokkenheid bij het Schone Lucht Akkoord, het belangrijk is om niet alleen te vertrouwen op wettelijke normen voor fijnstof, maar ook om strengere criteria op te nemen die het bedrijf en de gezondheid van kinderen beter beschermen. Het onderdeel luchtkwaliteit wordt uitvoerig onderzocht in het MER. Het MER is primair bedoeld om de milieueffecten in beeld te brengen. Naast de wettelijke normen worden ook het effect van de WHO-normen en het Schone Lucht Akkoord meegenomen.

3.2. Er wordt in de uitgangspuntennotitie het volgende gesteld:

"In deze Uitgangspuntennotitie zijn uitgangspunten voor deze procedure opgenomen." Verderop wordt echter gesteld: "Waar de NRD de ontwikkeling van de ontsluitingsweg beschouwt in relatie tot milieueffecten, zoomt voorliggende uitgangspuntennotitie in op het projectbesluit. De uitgangspuntennotitie is daarmee een aanvulling op de NRD. Gezien de NRD de bestaande ruimtelijke situatie en het beleidskader heeft beschreven, wordt dat in deze uitgangspuntennotitie niet nogmaals gedaan. Om herhaling van informatie te voorkomen wordt in deze uitgangspuntennotitie alleen ingegaan op de aspecten die van belang zijn voor het projectbesluit." Geconcludeerd kan worden dat deze aanleiding niet eenduidig is geformuleerd. Of er worden uitgangspunten voor de procedure geformuleerd en die zijn vervolgens ook relevant voor de beoordeling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, of het is een aanvulling op de NRD, maar alsdan kan er geen sprake zijn van een procedurele verheldering, die moet immers binnen de NRD ook worden opgenomen.

#### **Reactie**

Dank voor uw reactie. In het MER worden de procedurele aspecten nader beschouwd. Eventuele onduidelijkheden worden in het MER en het Projectbesluit toegelicht.



3.3. In sectie 1.1 wordt gesteld dat in de uitgangspuntennotitie geen bestaande ruimtelijke situatie en beleidskaders worden behandeld, daar dit in NRD plaatsvindt. Wat daar ook van zij, wordt in sectie 2.1 vervolgens wel degelijk de ruimtelijke situatie behandeld, in zoverre dat daar het vigerende planologische kader wordt behandeld, dat uitgebreider is dan het verder vrijwel afwezige planologische kader in de NRD zelf. Dit lijkt dus tenminste onvolledig, zo niet onjuist.

**Reactie**

De NRD beschrijft de ruimtelijke situatie en het beleidskader. De NRD gaat in op de milieueffecten en niet op de planologische inpassing. Voor het voorkeursalternatief is het planologisch kader in de Uitgangspuntennotitie behandeld omdat in dit document toelichting wordt gegeven op het Projectbesluit. Eventuele onduidelijkheden worden waar mogelijk in het MER toegelicht.

3.4. In het verlengde van het voorgaande wordt echter het bestemmingsplan van cliënten vergeten te vermelden. Het gaat hier om het bestemmingsplan vastgesteld d.d. 23 januari 2017 met kenmerk NL.IMR0.0171.BP00586-VS01, op grond waarvan ter plaatse de enkelbestemming 'maatschappelijk' van toepassing is.

**Reactie**

Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt het bestemmingsplan opgenomen: 'Landelijk Karel Doormanweg Te Tollebeek', vastgesteld d.d. 23 januari 2017 met kenmerk NL.IMR0.0171.BP00586-VS01grond'.

3.5. Ook in de meer algemene limitatieve opsomming van aanwezige bestemmingen, zoals opgenomen op pagina 8 ontbreekt de maatschappelijk bestemming, alsook op de afgebeelde plankaart van afbeelding 2.8.

**Reactie**

Zie bovenstaande reactie.

3.6. De opname van het juiste bestemmingsplan en dito enkelbestemming is van belang om de specifieke milieugevolgen op de omliggende functies, zoals die van cliënten, te kunnen beoordelen in de milieubeoordeling.

3.7. In sectie 3.2.1 wordt onder meer het volgende gesteld: "Voor de projectprocedure kunnen aanvullende procedurele verplichtingen gelden in verband met milieueffectrapportage (afdeling 16.4 Omgevingswet)." Zowel de uitgangspuntennotitie alsook de NRD zelf verzuimen vervolgens deze procedurele verplichtingen te behandelen.

**Reactie**

De NRD schetst het beoordelingskader voor het MER waarin gekeken wordt naar de milieueffecten van de verschillende alternatieven. De aanvullende procedurele verplichtingen worden nader beschouwd bij de uitvoering van het Projectbesluit.

#### 4. Eén project met inbegrip van omliggende maatregelen, scope MER

4.1. De ter inzage gelegde documenten hebben betrekking op de in de NRD geformuleerde vier varianten, en daarmee op de ontsluitingsweg zelf. Het project is echter voorafgegaan door een bestuursovereenkomst (bijlage 2).

4.2. Uit de bestuursovereenkomst blijkt dat de provincie het project gaat trekken en ook tenminste de coördinatie van de besluitvorming op zich neemt. Omdat deze bestuursovereenkomst concreet is over andere wegen dan de ontsluitingsweg, waaronder de Karel Doormanweg, en het geheel als één project definieert, zou het MER (en dus de NRD) op dat hele project moeten zien. Dat is thans niet het geval, terwijl de gecoördineerde besluitvorming wel als zodanig in de nu ter visie liggende documenten als uitgangspunt wordt geformuleerd. Met andere woorden: reikwijdte van de milieueffectbeoordeling dreigt onvoldoende breed te zijn, nu vaststaat dat het project meer omvat dan de ontsluitingsweg. Dat hierbij sprake is van gedeelde of wisselende bevoegdheden, doet daar niet aan af.

##### **Reactie**

De bestuursovereenkomst tussen de gemeenten en de provincie, ondertekend d.d. 06 april 2022, is het vertrekpunt voor de planologische procedure. In het MER worden de vier alternatieven uit de NRD onderzocht.

4.3. Dat dit zuiver illusoir zou zijn omdat besluitvorming over lokale wegen door de lokale bevoegde gezagen nog moet plaatsvinden is onjuist. In april 2023 heeft de gemeenteraad van de gemeente Noordoostpolder de mobiliteitsvisie 2030 vastgesteld. Hierin wordt letterlijk gesproken over 'superblocks' op de Karel Doormanweg. Uit de tekst en verbeeldingen blijkt dat dit gaat om permanente wegafsluitingen. Ook is opgenomen dat er slechts een fietsverbinding resteert. Er is budget gereserveerd.

4.4. Primair heeft te doen gelden dat deze, in een concretiserende visie uitgewerkte maatregelen, onderdeel moeten vormen van een alternatievenstudie in het kader van een milieueffectbeoordeling, nu deze voorzienbaar zijn.

4.5. Subsidiar sprekt de mobiliteitsvisie van de gemeente Noordoostpolder dus ook afbeelding 5.1 en 5.5 in de NRD met, daarin opgenomen een rotonde ter plaatse van de Karel Doormanweg en de nieuwe ontsluitingsweg, tegen.

4.6. Het kan zo zijn dat de definitieve inrichting nog bepaald moet worden, maar door een concrete besluitvorming van de gemeenteraad van Noordoostpolder, moeten deze afwegingen in elk geval worden onderzocht in dit (voor)traject. Daar ontbreekt het nu aan.

##### **Reactie**

De provincie Flevoland is over dit onderwerp in gesprek met de gemeente Noordoostpolder. De gemeente Noordoostpolder heeft daarbij aangegeven nog onvoldoende inzicht te hebben in de mogelijke milieueffecten van het voorstel. In MER fase 1 worden de milieueffecten van de vier alternatieven onderzocht. In hoofdstuk 2.2. vindt u verdere informatie over de knip/ afsluiting Karel Doormanweg.

4.7. Over de scope van het MER valt binnen de kaders van het feit dat het in casu gaat om een project-MER nog wel het nodige af te doen. Zogenaamd 'scopen' van het MER (wat wordt nu op welke detailniveau onderzocht) is toegestaan. Echter, op basis van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient uitgegaan te worden van maximale planologische mogelijkheden. Nu in het NRD geen onderzoeksgebied, plangebied of voldoende concrete varianten van de alternatieven zijn opgenomen, betwijfelen cliënten sterk of bij de planfase voldoende zicht bestaat op hetgeen in casu heeft te doen gelden als maximale mogelijkheden. Een omschrijving van een worst-case scenario zal hier dan ook voldoende op aan moeten sluiten.

#### **Reactie**

Paragraaf 3.1 gaat in op het zogenoemde plangebied. Het plangebied is het gebied waar de weg mogelijk komt te liggen. Het studiegebied bevat ook het gebied rondom de mogelijke locatie van de weg waar de weg invloed op kan hebben. Het studiegebied is daarmee groter dan het plangebied, om de mogelijke effecten van de verschillende milieuthema's van de ontsluitingsweg inzichtelijk te maken. Beide worden hier beschreven om de context waarin de ontsluitingsweg komt te liggen te schetsen. Zowel het plangebied als het studiegebied bevat grondgebied van de gemeenten Urk en Noordoostpolder. Voor wat betreft de milieueffecten wordt zowel naar het grondgebied van de gemeente Urk als naar het grondgebied van de gemeente Noordoostpolder gekeken en mogelijk verder i.v.m. de stikstofgrens van 25 kilometer. Op basis van een voorkeursalternatief wordt gekeken naar de planologische inpassing. In de onderbouwing van het Projectbesluit wordt dit nader uitgewerkt.

5.1. In sectie 1.4 wordt gesteld dat het omgevingsmanagement geen onderdeel uitmaakt van het participatieplan. Naar het oordeel van cliënten is dat opmerkelijk. Het participatieplan wekt de suggestie dat het, door vaststelling, bindende werking heeft. Dat valt vanuit juridisch perspectief nog maar te bezien, dit valt onder het stelsel van afdeling 3.4 Awb zelfstandige normen van toepassing zijn, die niet door een dergelijk participatieplan kunnen worden verkleind en in beginsel ook niet, in formele zin, vergroot. Een belangrijk aspect van participatie is echter juist het omgevingsmanagement. Deze term is echter niet gedefinieerd en daarmee kan eenvoudig weg worden gesteld dat bepaalde verwachtingen niet te hoeven worden nagekomen, daar deze alsdan zouden vallen onder het omgevingsmanagement.

5.2. In vakjargon kan onder omgevingsmanagement worden verstaan het 'managen' van de omgeving ten tijde van de feitelijke, praktische, uitvoering. Als dit hier bedoeld wordt, dient dat als zodanig te worden opgeschreven.

5.3. Naar het oordeel van cliënten geldt het bepaalde in sectie 1.4 onder aandachtsstreepte 2, slechts ten positieve en uitsluitend werking hebbend in de relatie van cliënten naar de provincie, maar niet vice versa. Indien cliënten zich genooddaakt voelen gesprekken te voeren, e-mails te sturen, of welke middelen in te zetten dan ook, staat hen dat vrij op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. U kunt alsdan niet weigeren hier op in te gaan onder verwijzing naar deze passage.

#### **Reactie**

Wat wordt bedoeld in 1.4 is dat tijdens de realisatiefase de aannemer/uitvoerder van de nieuwe weg de communicatie met de omgeving verzorgd voor de provincie. Dit onderdeel – omgevingsmanagement tijdens de realisatiefase van het project – is in het Participatieplan niet uitgewerkt. De planning en acties voor de communicatie met de omgeving kan pas worden bekendgemaakt als de realisatiefase in beeld komt. Gedurende de uitwerking van het MER en het uiteindelijke Projectbesluit, volgt een verdieping van de participatie door de provincie.

De provincie heeft als standpunt dat iedereen – bestuurlijk, publiek en andere organisaties – die contact opneemt met de provincie mag uitgaan dat zij een reactie ontvangen.

5.4. In sectie 2.2 en 2.3 worden bedrijven en hun belangen gesteld als stakeholders. Ten aanzien van de inhoud van de NRD en uitgangspuntennotitie en de daarin gemiste bedrijfstypologie van cliënten, is deze stakeholderanalyse kennelijk niet geslaagd.

#### **Reactie**

Indieners vallen onder verschillende categorieën, zowel onder bewoners en lokale bedrijven als maatschappelijke organisaties. Dat individuele bedrijven niet specifiek benoemd zijn, betekent niet dat een individueel bedrijf over het hoofd is gezien in de stakeholderanalyse.

5.5. In sectie 2.4 worden ringen van invloed benoemd. Opgemerkt zij dat er geen enkele categorie is benoemd die in de 'cirkel van meewerken' valt (afbeelding 2.1). Hoewel niet zeer relevant in deze, lijkt dit vooraf reeds tot een suggestieve participatie voor de buitenwereld. Immers, er zijn geen of in elk geval onvoldoende, gronden verworden om het project te realiseren. Als er uitgegaan wordt van het feit dat niemand mee hoeft te werken, wordt impliciet gesteld dat onteigening zou zijn aangewezen. Het verdient aanbeveling dergelijke cirkels derhalve te nuanceren. Afbeelding 2.1 is daarbij tegenstrijdig met tabel 2.1. Ten aanzien van tabel 2.1 is verder te benoemen dat ambtelijke ondersteuning niet thuis lijkt te horen in een extern participatieplan.

#### **Conclusie**

Cliënten hebben de laatste jaren een succesvol bedrijf opgebouwd. Cliënten realiseren zich dat maatschappelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw en stadsuitbreiding, doorgang vinden en zijn daar niet per definitie tegen. Het gevolg daarvan kan zijn dat er een noodzaak bestaat tot een nieuwe ontsluitingsweg, al is de onderbouwing ten aanzien van de gevolgen van de cumulatieve oorzaken nihil. Van groot belang voor cliënten is het behoud van toegankelijkheid van en naar het bedrijf vanuit de gemeente Noordoostpolder en vice versa, alsook het behoud van een bovenmatig gezonde leefomgeving, daar op andere vlakken de overheid hier boven wettige toetsing voorstaat.

De thans ter inzage liggende documenten bieden een startsein voor de formele procedures, te starten met een MER. Hierin dient voldoen open en transparant te zijn wat wordt beoordeeld en waar dat op gebaseerd is. Nu er

sprake is van één gezamenlijk traject tussen de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder, past het daarbij niet dat er concrete opties zijn uitgewerkt in een bestuursovereenkomst of een mobiliteitsplan. Tezamen met het gebrek aan voldoende inperking van de scope van de op te stellen MER, leidt dit tot het feit dat de besluitvorming reeds nu al beïnvloed is.

Clënten verzoeken u daarom expliciet de MER voldoende in te perken, de varianten op de alternatieven eenduidig te limiteren en de vermeende koppelkans voor het afsluiten van de Karel Doormanweg ter plaatse van de brug over de Nagelervaart expliciet te schrappen.

Het participatieplan wordt door cliënten niet als bindend beschouwd, waar het gaat om een negatieve of limiterende uitwerking op hen.

Tot slot verzoek ik u mij op de hoogte te stellen van de verdere behandeling van de NRD, een nota van beantwoording te doen toekomen en te informeren over de verdere concrete planning (data). Erop vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, teken ik.

#### **Reactie**

Voor de inhoudelijke beantwoording van de conclusie verwijzen wij naar de beantwoording in de bovenstaande punten. Daarnaast kunt u via de website van de provincie op de hoogte blijven van de planning: [www.flevoland.nl/wat-doen-we/flevowegen-vlot-en-veilig-door-flevoland/projecten/ontsluitingsweg-urk-\(1\)](http://www.flevoland.nl/wat-doen-we/flevowegen-vlot-en-veilig-door-flevoland/projecten/ontsluitingsweg-urk-(1)) en kunt u zich aanmelden voor de digitale nieuwsbrief.

### **3.23 Zienswijze 3151528**

Hierbij verzoeken wij, als aanwonende van de Kareldoormanweg en aanwonende Han Stijkelweg, Zuidwesterringweg en Johannes Postweg vrije doorgang over de Kareldoormanweg brug voor de fietsers, brommers en (landbouw)voertuigen, te handhaven!!

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### **3.24 Zienswijze 3151550**

Tijdens een telefoongesprek met de provincie Flevoland heb ik mij laten informeren over de plannen voor de nieuwe ontsluitingsweg Urk. Daarin kwam naar voren dat de toekomst van de brug in de Karel Doormanweg en de aansluiting van de Kareldoormanweg op de nieuwe ontsluitingsweg wordt onderzocht en dat het zou kunnen dat de brug afgesloten wordt voor auto en landbouwverkeer. Dus een fietsbrug wordt.

We wonen met veel plezier aan de Karel Doormanweg te Tollebeek. Na een zoektocht van jaren stuiten wij eindelijk op deze fantastische locatie. Maar als de brug in de Karel Doormanweg een fietsbrug wordt gaat de afstand tussen de familie en vrienden weer groter worden. Wij maken elke dag heel veel gebruik van de brug in de Karel Doormanweg. Als de brug wordt afgesloten voor auto's kost dit ons vele extra kilometers en om rijtijd zoals hier onder berekend is.

Onze dochter wordt 2 keer per dag naar de Johannes Calvijnschool op Urk gebracht en 2 keer per dag opgehaald met de auto.  $8 \times 3,8 \text{ KM} \times 5 \text{ dagen} = 152,0 \text{ KM}$  omrijden bij afsluiten brug

Mijn vrouw moet via de brug naar haar werk op Urk.

Ik moet ik via de brug, A6 naar mijn werk.

$2 \times 6,5 \text{ KM} \times 5 \text{ dagen} = 65,0 \text{ KM}$  omrijden bij afsluiten brug

Zondags gaan we twee keer per dag via de brug naar de kerk op Urk.

$4 \times 3,8 \text{ KM} = 15,2 \text{ KM}$  omrijden bij afsluiten brug

Elke zaterdag gaan we via de brug op familiebezoek naar Urk.

$2 \times 3,3 \text{ KM} = 6,6 \text{ KM}$  omrijden bij afsluiten brug

De boodschappen worden via de brug gehaald uit Urk.

Daarnaast kan onze familie, vrienden en vriendinnetjes van onze dochter ons moeilijker bereiken

Dit is  $238,8 \text{ KM}$  per week omrijden  $\times 52$  weken is  $12.417,6 \text{ KM}$  per jaar. Daar moet de vakantie nog vanaf.

$11$  weken per jaar schoolvakantie  $11 \times 152 \text{ KM} = 1.672 \text{ KM}$

$12.417 \text{ KM} - 1.672 \text{ KM} = 10.745 \text{ KM}$  omrijden per jaar als de brug afgesloten wordt voor autoverkeer.

Het kost ons en onze familie en vrienden dus heel veel extra kilometers omrijden en dat kost veel extra uitstoot/uitlaatgassen, brandstofkosten, extra om rijtijd, en daarnaast zijn wij slecht bereikbaar omdat ons netwerk op Urk ligt. Daarbij komt dan nog de in te voeren kilometerheffing van de overheid wat voor ons dan financieel veel hoger uitvalt.

Wij hebben er alle begrip voor en zijn zelfs voorstander van dat er een goede ontsluitingsweg moet komen voor Urk omdat wij ook zien dat Urk enorm uitbreidt en de verkeersstroom toeneemt maar maak daar de omwonenden van de Karel Doormanweg NIET DE DUPE van!!! Het zou wel mooi zijn dat het verkeer vanuit de polder en Tollebeek via de nieuwe ontsluitingsweg naar de A6 kan. Want het is hier aan de Karel Doormanweg op werkdagen smorgens van af 6:00 tot 9:00 en savonds vanaf 15:30 tot 18:00 net een autosnelweg. Er gaat hier rond die tijd enorm veel verkeer langs en soms met hoge snelheid. De Karel Doormanweg is daardoor ook erg onveilig voor fietsers.

Omdat wij in het buitengebied wonen is de aanrijdtijd voor calamiteitendiensten langer dan normaal maar na het sluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer zijn wij nog veel moeilijker bereikbaar voor calamiteitendiensten.

De huidige situatie heeft gezien de bovenstaande argumenten onze sterkte voorkeur!

Daarom nogmaals een beroep op uw compassie en inzicht. Wij hebben er alle begrip voor dat er iets moet gebeuren met de infrastructuur rondom Urk, maar stoot ons als aan/omwonenden daarbij niet af. Dat is wat wij met heel ons hart u verzoeken.

Indien nodig willen wij u graag zaken persoonlijk toelichten mochten er vragen zijn omtrent deze zienswijze.

### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.25 Zienswijze 3151552

Als er gekozen wordt om de ontsluitingsweg aan de zuid zijde van de nagelervaart aan te leggen, en de brug over het kanaal als fietspad wordt gebruikt ontstaan er grote problemen voor de aangrenzende boeren die aan beide zijden van het kanaal land beheren, we pleiten er dan ook voor de brug te verlagen en de doorgang in stand te houden.

Een betere keus is de weg aan de noordkant van het kanaal te maken, dan is de aansluiting met de urkerweg ook veel beter.

#### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.26 Zienswijze 3151555

Goedemorgen, vanwege ons gesprek gistermiddag, 25-07-2023 willen wij onze zienswijze indienen. Wij gaan uit van de alternatieve routes zoals die nu gepresenteerd worden. Alternatief 1 en 2 heeft voor ons geen gevolgen. Alternatief 3 mogelijk alleen voor ons woongenot. Maar wordt het uiteindelijk alternatief 4, dan loopt mogelijk de weg over of heel dicht langs onze huizen. Voor deze optie willen wij (bewoners) graag een mogelijke oplossing indienen. Deze oplossing zou trouwens ook gebruikt kunnen worden bij alternatief 3. Dus hierbij een schets zoals wij (bewoners) die mogelijkheid zien. De woningen opschuiven richting urkerdwarspad. Deze alternatieve locatie zou je ook nog ergens anders in kunnen vullen. Bijvoorbeeld aan de andere kant van het urkerdwarspad of naast Urkerweg 54. Naast het urkerdwarspad heeft de voorkeur, je zou dan verschillende zaken veiliger kunnen uitvoeren, zoals bv de uitritten niet meer op de Urkerweg maar één uitrit op het urkerdwarspad.

Het hele project, als dit zo zou worden gerealiseerd, kan in eigen beheer worden uitgevoerd.

Uitziende op uw antwoord, namens bewoners;

#### **Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn.

### 3.27 Zienswijze 3151561

Naar aanleiding van de ter inzagelegging van de stukken betreffende de nieuwe ontsluitingsweg Urk de volgende opmerkingen:

- Leg de nieuwe ontsluitingsweg oostelijk van de Nagelervaart aan zodat er meer ruimte blijft voor de uitbreiding van Urk. Een nieuwe ontsluitingsweg wil je toch niet in een (toekomstige) woonwijk hebben.
- Het hoge bruggetje aan de Karel Doormanweg kan vervallen en in plaats daarvan een grote duiker met rotonde. Deze vaart wordt na de brug toch al niet meer gebruikt voor scheepvaart.
- Als de ontsluiting van de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg gepland wordt voorzien wij problemen. Op de Karel Doormanweg is de verkeersintensiteit de laatste jaren zeer sterk toegenomen en deze smalle weg is daar niet op berekend. (2 auto's kunnen elkaar met moeite passeren) En ook niet onbelangrijk, fietsers komen dan helemaal in de knel.
- Onderzoeken of het niet beter is een nieuwe gebiedsontsluitingsweg van de Zeeheldenwijk rechtstreek naar de Ontsluitingsweg Urk aan te leggen, in plaats van dit verkeer over de Karel Doormanweg te leiden.
- Als op de nieuwe ontsluitingsweg Urk landbouwverkeer wordt toegestaan kan de Karel Doormanweg bij de Domineesweg afgesloten worden om zo sluipverkeer tegen te gaan. In de hele Noordoostpolder zijn alle ringwegen toegestaan voor landbouwverkeer, dus waarom niet op de ontsluitingsweg Urk.

#### **Reactie**

In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Bij alle vier de alternatieven wordt onderzoek gedaan op tal van thema's waaronder geluid, luchtkwaliteit, trillingen, flora en fauna om tot de definitieve locatie van de weg te komen. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de verkeersstromen en verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet.

De reactie op uw zienswijze over landbouwverkeer vindt u in hoofdstuk 2.3.

### 3.28 Zienswijze 3151568 Rijkswaterstaat

U heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Ontsluitingsweg Urk provincie Flevoland ter inzage gelegd. Vanuit de rol van Rijkswaterstaat (RWS) als beheerder van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem geeft de NRD mij aanleiding tot het indienen van deze zienswijze.

U geeft in de NRD aan dat een aantal alternatieven in de MER verder worden onderzocht. Eén van de alternatieven betreft een extra aansluiting op de A6 (Alternatief 2). Over dit alternatief merk ik op dat het rijk een terughoudend beleid voert ten aanzien van nieuwe aansluitingen. Het uitgangspunt is zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Achtergrond hiervan is te voorkomen dat te veel verstoringen ontstaan in de doorstroming op het hoofdwegennet. RWS geeft de voorkeur voor oplossingen op het onderliggend wegennet. Er ligt een kader Aansluitingen Rijkswegen. Dit kader heeft betrekking op aanleg, reconstructie en amovering van ongelijkvloerse en gelijkvloerse aansluitingen op alle bestaande en nieuwe rijkswegen. De verwachting is dat eind dit jaar een geactualiseerde kader ligt. Voor meer info hierover kunt u contact met mij opnemen.

Verder breng ik onder uw aandacht dat nieuw te bouwen aansluitingen op het hoofdwegennet waarbij een financiële bijdrage wordt gevraagd via een MIRT-procedure verlopen. Voor meer info hierover zie [www.rwseconomie.nl/werkwijzers/mkba-bij-mirt-verkenningen/het-mirt](http://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/mkba-bij-mirt-verkenningen/het-mirt).



In paragraaf 5.4.1 geeft u aan dat het ontwikkelen van de carpoolplaats wordt gezien als meekoppelkans om een vervoershub te ontwikkelen. Vanwege de nabijheid bij aansluiting 13 en dat het realiseren van een hub mogelijk invloed heeft op het hoofdwegennet is het verzoek om RWS hierbij te betrekken.

Verder wordt er in paragraaf 6.1. aangegeven dat de referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie, aangevuld met ontwikkelingen waarvoor er een planologisch besluit is (autonome ontwikkelingen). Klopt het dat de ontwikkelingen waarvoor nog geen bestuurlijke besluit is en ook onduidelijk is wanneer dit wordt verwacht, ook als autonome ontwikkelingen worden beschouwd? RWS ziet hier een risico dat mogelijk een referentiesituatie ontstaat die niet representatief is. Er worden immers ontwikkelingen in meegenomen waarvan nog niet zeker is of die ook gaan plaatsvinden.

Ik verzoek u bij vaststelling van de NRD rekening te houden met bovenstaande opmerkingen.

#### **Reactie**

We begrijpen dat RWS terughoudend is in het aanleggen van nieuwe aansluitingen op rijkswegen. De provincie wil ook graag het regionale en lokale verkeer op het onderliggend wegennet goed afwikkelen. Maar gezien de groei van Urk, en de kernen Espel en Tollebeek en de ontwikkelingen in verkeersbewegingen is het alternatief dat is opgenomen in de NRD legitiem. Wij nemen het geactualiseerde kader mee in het MER. Eventuele financiële bijdragen zullen wij met u bespreken en langs de door u aangegeven lijn van het MIRT laten lopen.

Graag betrekken wij u om te kijken naar de kansen die de carpoolplaats heeft als vervoershub. Als referentiesituatie houden wij de beschrijving zoals opgenomen in de NRD aan. Ontwikkelingen waar nog geen planologisch besluit over genomen is, worden niet in de referentiesituatie opgenomen. Wel voeren we een robuustheidstoets uit waarbij we kijken naar voorgenomen ontwikkelingen. Daarna voeren wij een robuustheidsanalyse uit van het te kiezen alternatief.

### **3.29 Zienswijze 3151571**

Middels deze brief dien ik namens Renne Streekproducten een zienswijze in. Deze zienswijze ziet op besluitpunt 06 van de op 13 juni 2022 door het college van Gedeputeerde Staten van Provincie Flevoland (hierna: het college) gehouden vergadering. Het besluitpunt ziet op het realiseren van een ontsluitingsweg aan de oostzijde van de gemeente Urk. In dat verband heeft het college besloten om in te stemmen met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna:NRD), de Uitgangspuntennotitie en het Participatieplan Randweg Urk. In deze zienswijze zal ik ingaan op het besluit t.o.v. van de inhoud van het NRD en de directe bedrijfsmatige gevolgen voor Renne Streekproducten bij het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg rondom Urk (hierna: Randweg). Allereerst wordt een stuk context geschetst over Renne Streekproducten.

Renne Streekproducten is van oorsprong een boerderij met akkerbouw en veehouderij. In de loop der tijd is het bedrijf getransformeerd naar een boerderijwinkel waar verse producten, zoals vlees, fruit en zuivel worden verkocht. Daarnaast heeft het bedrijf een volledige horecafunctie waar onder meer verjaardagen, familiedagen en vergaderingen kunnen worden georganiseerd. De afgelopen jaren is op de locatie ook het windmoleninformatiecentrum 11 BEAUFORT geopend. In het informatiecentrum kan op een interactieve wijze kennis vergaard worden over windturbines en duurzame energie. Het belang dat onderstreept dient te worden is dat de drie functies niet op zichzelf staan. Een klant die een bezoek brengt aan de boerderijwinkel, kan daarnaast

ook een kop koffie drinken in het restaurant en het informatiecentrum bezoeken. Hierop is de bedrijfsstrategie dan ook gericht. Naast lokale inwoners heeft het bedrijf veel toeristen als klanten. De toeristen zijn de grootste klantenkring van Renne Streekproducten.

De voorgenomen plannen voor een nieuwe Randweg rondom Urk zullen van invloed zijn op de toestroom van klanten. Immers brengen verkeersbewegingen die over een andere weg geleid worden met zich mee dat minder potentiële klanten het bedrijf zullen bezoeken. Dit is voor Renne Streekproducten extra wrang, omdat het realiseren van een linksafvlak op de Domineesweg een vereiste was om het windmolencentrum gerealiseerd te kunnen krijgen. Hiervoor is in 2015 een anterieure overeenkomst tussen de Provincie Flevoland, de gemeente Noordoostpolder en Renne Streekproducten gesloten. De kosten van dit linksafvlak bedroegen minimaal €100.000.

In het NRD staat beschreven dat er 4 alternatieven worden onderzocht om tot een nieuwe Randweg te komen. Daartoe dient ten eerste te worden opgemerkt dat uit het collegebesluit van GS van 13 juni 2023 valt af te leiden dat er al een keuze is gemaakt voor één van de vier alternatieven,<sup>1</sup> terwijl in het NRD op de pagina's 8 en 27 staat beschreven dat juist alle alternatieven nog verder worden onderzocht. Dit is innerlijk tegenstrijdig met elkaar. Graag vernemen wij een reactie van het college hoe het besluit zich verhoudt tot de inhoud van het NRD.

#### **Reactie**

In 2021 is de verkennende studie afgerond en heeft bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. De studie is gedaan naar de problemen (doorstroming en veiligheid) op de Domineesweg. Uit de verkennende studie blijkt dat de Domineesweg steeds drukker wordt en maatregelen nodig zijn om de weg in de toekomst veilig te houden voor de weggebruiker (auto's, vrachtwagens, tractors) en aanwonenden. Uit de verkenningstudie zijn vier mogelijke alternatieven gekomen. De provincie Flevoland heeft samen met de gemeenten Urk en Noordoostpolder een voorkeursalternatief gekozen. Dit alternatief verbindt de A6, Domineesweg, Urkerweg en Staartweg met elkaar. Het voorkeursalternatief heeft vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur. De komende periode gaan we de vier alternatieven onderzoeken op de gevolgen voor het milieu en de omgeving. Deze alternatieven worden onderzocht in het nog op te stellen MER. Het MER wordt opgesteld in 2 fasen. In MER fase 1 wordt op hoofdlijnen gekeken naar de milieueffecten van de te onderzoeken alternatieven uit de verkennende studie uit 2020. Uit MER fase 1 volgen de te beschouwen alternatieven die in MER fase 2 meer in detail worden onderzocht.

Ondanks dat het besluit van GS ziet op één alternatief, worden de gevolgen van alle vier alternatieven in deze zienswijze beschreven. Alle alternatieven leiden er namelijk toe dat de bedrijfsactiviteiten van Renne Streekproducten onder druk komen te staan. Hieronder zal per alternatief aangegeven worden op welke wijze de Randweg van invloed is op de bedrijfsactiviteiten van Renne Streekproducten en op welke wijze de verschillende alternatieven tot schade leiden. De locatie van Renne Streekproducten wordt in de afbeeldingen hieronder weergegeven.

#### **Alternatief 1: Volledige parallelweg van Domineesweg**

Alternatief 1 betreft een nieuw te creëren parallelweg aan de Domineesweg. Zie afbeelding 1. In eerste instantie lijkt dit alternatief gunstig voor Renne Streekproducten uit te pakken, omdat er een parallelle ontsluiting direct aan de Domineesweg wordt gecreëerd. Zo worden de verkeersstromen nog steeds via dezelfde weg geleid wat de klandizie niet direct beïnvloedt. Echter staat in het NRD ook beschreven dat de erven aan de zuidzijde van de Domineesweg ontsloten zullen worden via de parallelweg. Het perceel van Renne Streekproducten bevindt

zich aan deze zuidzijde. Betekent dit dat een gedeelte van het erf gebruikt zal moeten worden om de parallelweg te realiseren en aan welke oppervlakte moet dan gedacht worden? Deze ontwikkeling kan ertoe leiden dat het bedrijf zijn activiteiten niet meer op deze locatie zal kunnen uitoefenen en een andere locatie moet worden gezocht. Dit brengt een aanzienlijke planschade met zich mee. Graag vernemen wij de visie van het college hierin.

#### **Reactie**

In deze fase is het voornemen onvoldoende concreet om in te gaan op de exacte inpassing van de weg. De verwachting is dat de definitieve locatie medio 2024 bekend is.

Een milieueffectenonderzoek bekijkt verschillende aspecten van een gepland project, waaronder mogelijke effecten op het milieu. Hoewel de directe effecten op het milieu vaak het belangrijkste zijn (zoals luchtkwaliteit, geluidsoverlast en veranderingen in het landschap), kunnen indirecte effecten, zoals veranderingen in bereikbaarheid, ook aanzienlijke gevolgen hebben voor het milieu. In fase 1 van het MER wordt een volledig beeld geschetst van de mogelijke effecten van het project. Een van de aspecten waarop getoetst wordt, is de bereikbaarheid.

De planologische fase wordt afgesloten met een Projectbesluit. Planschade ontstaat wanneer een huis of stuk grond minder waard wordt door een vastgesteld Projectbesluit. Op dit moment is er nog geen sprake van een vastgesteld Projectbesluit.

#### **Alternatief 2: Extra aansluiting op de A6**

Alternatief 2 is een extra aansluiting op de A6 nabij de Ketelbrug. De verkeersstromen worden via een zuidelijke Randweg naar de Domineesweg en de A6 geleid. Zie afbeelding 2. Dit alternatief is op voorhand nadelig voor Renne Streekproducten. Immers wordt door middel van een extra aansluiting op de A6 een volwaardig alternatief geboden voor de Domineesweg. De toeristen die Urk vanuit de richting Lelystad bezoeken zullen daardoor een afslag eerder op de A6 nemen, omdat dit de reistijd doet afnemen ten opzichte van de huidige afslag. Daardoor komen deze toeristen niet meer langs Renne Streekproducten, waardoor de klandizie ernstig afneemt. Als mogelijke oplossing zou gedacht kunnen worden aan bewegwijzering bij de mogelijke nieuwe afslag 'Urk – Port of Urk', indien het wenselijk is dat het vrachtverkeer van deze nieuwe Randweg gebruik maakt. Bij de huidige afslag Urk zou de bewegwijzering 'Urk – Centrum' toegevoegd kunnen worden. De vraag is echter wel, of dit gezien de toekomstige verkeersstromen op de Domineesweg wenselijk is. Daarnaast valt de efficiëntie van bewegwijzering af te vragen. Immers zijn de meeste voertuigen uitgerust met GPS dat de kortste route berekend. Hierdoor zullen de meeste toeristen alsnog via de nieuwe Randweg geleid worden. Van het college vernemen wij graag voor welke verkeersstromen de nieuwe Randweg is bedoeld. Indien dit ook voor toeristen bedoeld is, zal Renne Streekproducten aanzienlijke planschade leiden doordat verkeersstromen via de nieuwe Randweg zullen worden geleid. Graag vernemen wij hierin de visie van het college.

#### **Reactie**

De nieuw aan te leggen weg wordt een provinciale weg met 1x2 rijbanen waar 80 kilometer per uur mag worden gereden. Een verdere toelichting is opgenomen in hoofdstuk 2.3.

De planologische fase wordt afgesloten met een Projectbesluit. Planschade ontstaat wanneer een huis of stuk grond minder waard wordt door een vastgesteld Projectbesluit. Op dit moment is er nog geen sprake van een vastgesteld Projectbesluit.

### **Alternatief 3: Korte Randweg tot Urkerweg**

Alternatief 3 is een aansluiting van de Domineesweg, nabij de A6 richting het noorden, over de Urkervaart, op de Urkerweg, zonder aansluiting op de Karel Doormanweg. Zie hiervoor afbeelding 3. In het NRD staat op pagina 42 beschreven dat deze Randweg tot doel heeft om het verkeer tussen de Domineesweg en de Urkerweg beter te verdelen. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineesweg af. Er wordt echter niet aangegeven op welke wijze het verkeer tussen de Domineesweg en de Urkerweg beter wordt verdeeld. Uit de afbeelding lijkt op te maken dat deze ontsluiting ten doel heeft om een betere verbinding met de oostzijde van Urk en de westzijde van Tollebeek te creëren. De vraag is echter wel hoe de toeristenstromen van en naar het centrum van Urk geleid zullen worden. Wanneer dit over de Urkerweg en de nieuwe Randweg zal plaatsvinden, heeft dit invloed op de bedrijvigheid van Renne Streekproducten, omdat daardoor minder toeristen van de Domineesweg, gebruik zullen maken. Dit levert planschade op. Graag vernemen wij hierin de visie van het college.

#### **Reactie**

De nieuw aan te sluiten weg zorgt in de eindsituatie voor een evenwichtige verkeersverdeling over de wegen in Urk en zo neemt de druk op de Domineesweg af. Daarbij wordt verkeer bemoedigd om via de Ontsluitingsweg naar de A6 te gaan. De verkeersverdeling is op dit moment nog onbekend en is een criterium in het beoordelingskader van het MER.

De planologische fase wordt afgesloten met een Projectbesluit. Planschade ontstaat wanneer een huis of stuk grond minder waard wordt door een vastgesteld Projectbesluit. Op dit moment is er nog geen sprake van een vastgesteld Projectbesluit.

### **Alternatief 4: Lange Randweg tot Staartweg**

Alternatief 4 is een alternatief waarbij de Randweg vanaf de Domineesweg via de Urkerweg naar de Staartweg loopt. Hierbij komt, anders dan bij alternatief 3, ook een aansluiting op de Karel Doormanweg middels een rotonde. In dit alternatief is volgens het NRD het doel om het verkeer beter te verdelen tussen de Domineesweg, de Urkerweg en de Staartweg. Dit alternatief is inmiddels door de Provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder aangewezen als voorkeursalternatief. Afbeelding 4 geeft de situatie weer. Deze afbeelding is niet uit het NRD, maar uit de 'Verkenningstudie Randweg Urk – eindrapportage' genomen, omdat de uitgangspunten van dit alternatief beter worden weergegeven.

Net zoals bij alternatief 3 zal de Randweg een aansluiting met de Domineesweg en Urkerweg krijgen. Een belangrijk verschil is echter dat er ter hoogte van de Karel Doormanweg nu wel een aansluiting komt met de toekomstige Zeeheldenwijk. Op afbeelding 4 is te zien dat de Zeeheldenwijk tussen de Urkerweg en Domineesweg gebouwd zal worden. Deze wijk staat in verbinding met de Urkerweg en de nieuwe Randweg, maar zonder in verbinding te staan met de Domineesweg. Daarom speelt de vraag die ook betrekking heeft op alternatief 3, in alternatief 4 een nog grotere rol. Wanneer het college tot doel heeft om de Domineesweg te ontlasten door de toeristenstromen via de nieuwe Randweg, de Zeeheldenwijk en de Urkerweg naar het centrum en vice versa te leiden, zullen er minder potentiële klanten langs Renne Streekproducten komen. Daarnaast is dit alternatief ook van invloed op de klanten die in de Zeeheldenwijk wonen. Omdat de Zeeheldenwijk niet in verbinding staat met de Domineesweg zullen klanten verder om moeten rijden via de nieuwe Randweg. Deze ontwikkelingen leveren planschade op. Wij vernemen graag de visie van het college hierover.

### **Reactie**

De Ontsluitingsweg heeft als doel de bestaande Domineesweg, die steeds drukker wordt, te ontlasten. De provincie wil voorkomen dat in de toekomst de doorstroming van het verkeer stagneert en de weg onveiliger wordt. Ook is het belangrijk dat de nieuwe ontsluitingsweg bijdraagt aan het bereikbaar houden van de zuidwesthoek van de Noordoostpolder en Urk.

In fase 1 van het MER wordt een beeld geschetst van de mogelijke effecten van het project. Een van de aspecten waarop getoetst wordt, is de bereikbaarheid.

De planologische fase wordt afgesloten met een Projectbesluit. Planschade ontstaat wanneer een huis of stuk grond minder waard wordt door een vastgesteld Projectbesluit. Op dit moment is er nog geen sprake van een vastgesteld Projectbesluit.

### **3.30 Zienswijze 3152349**

Als bewoners van de Karel Doormanweg (KDw) willen wij een reactie geven op de plannen van de Provincie Flevoland voor een nieuwe ontsluitingsweg.

Allereerst willen wij de Provincie complimenteren met de wijze waarop zij ons als aanwonenden betrekken bij de procedures. N.a.v. een brief werden wij in de gelegenheid gesteld om collega's van de Provincie bij ons thuis uitleg te laten geven over de plannen. Dit is zeer gewaardeerd.

Ook is er een bijeenkomst in Tollebeek georganiseerd d.d. 26 juni waar alle belangstellenden vragen konden en mochten stellen aan collega's van de Provincie. De wijze waarop gecommuniceerd werd via de pers, nieuwsbrieven en sociale media is erg duidelijk verlopen.

Wij zijn een voorstander van het voorkeursalternatief; dat betekent de aanleg van een nieuwe Randweg die loopt vanaf de A6 tot de Staartweg. Bij de aanleg van deze weg zijn een aantal verkeersproblemen behoorlijk opgelost.

Natuurlijk zijn wij als bewoners van de KDw niet erg blij met de aanleg van een nieuwe Randweg in de voor ons tot nu toe rustige omgeving. Maar de verkeersintensiteit op de Domineesweg eist maatregelen om de verkeersveiligheid van allen te kunnen borgen. Regelmatig zijn er ongevallen waarvan sommige met dodelijke afloop. De Gemeente Urk blijft groeien en het verkeer over de Domineesweg van en naar de A6 en Urk zal alleen maar toenemen. Zeker ook nu er steeds meer mensen uit Urk buiten Urk hun werkplek vinden.

Het betekent wellicht voor veel aanwonenden van de KDw dat er meer kilometers gereden moet worden. Maar een veilige verkeers situatie is in ieders belang!

De aanrijtijden van hulpdiensten zullen zeker in de plannen meegenomen worden. Wellicht is een bewegend obstakel in de KDw een mogelijkheid. (vergelijk de fietsbrug over de Urkervaart in Gemeente Urk).

Bij de aanleg van de nieuwe Randweg zijn wij groot voorstander van het afsluiten van de doorgaande route op de KDw!

Waarom een afsluiting, lees “knip” in de KDw:

- a. het een sluiroute is voor verkeer vanuit Tollebeek en Espel,
- b. de weg te smal is voor al het verkeer,
- c. de hoge brug te smal is voor twee richting verkeer,
- d. er nog steeds véél te hard wordt gereden (max snelheid=60km),
- e. vrachtauto's zonder bestemming gebruik blijven maken van de weg,
- f. vrachtwagens steeds zwaarder en groter worden,
- g. ook landbouwvoertuigen groter en breder worden en de weg te smal is,
- h. de berm in zeer slechte staat zijn (veel diepe gaten),
- i. de berm veel onderhoud vergen,
- j. de brug veel onderhoud vereist en op termijn onveilig is voor zoveel verkeer,
- k. bestuurders altijd een kortere route blijven kiezen boven de Randweg,
- l. voor fietsers (jeugdigen , schoolgaande kinderen) een onveilige weg is.

Kortom een onveilige weg voor alle weggebruikers!

Wel vragen wij de Provincie nogmaals serieus te kijken naar de toelaatbaarheid van landbouw verkeer op de nieuwe Randweg. Alle wegen in de Gemeente Urk en Gemeente Noordoostpolder, met uitzondering van een klein stuk in Emmeloord waar tractoren niet mogen rijden, zijn toegankelijk voor landbouw verkeer. Als de KDw afgesloten wordt voor doorgaand verkeer (fietsers uitgezonderd) zullen tractoren een andere route moeten kiezen en zullen waarschijnlijk via de Zeeheldenwijk rijden. Dat is ons inziens geen wenselijke situatie.

Wij worden ook op de hoogte gehouden van ontwikkelingen binnen de Gemeente Urk. Daar zijn toekomst beelden geschetst in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan.

<https://urk.christenunie.nl/k/n30534/news/view/1373814/527258/gemeentelijk-verkeers-en-vervoersplan.html>

Hoe verhouden die toekomst visies zich met de plannen van de Provincie?

Wij zien in die plannen een andere ontsluitingsroute vanuit de Zeeheldenwijk naar de aansluiting op de nieuwe Randweg. Dit zou gebeuren via een nieuw aan te leggen weg parallel gelegen naast de KDw.

Deze weg zien wij niet in de plannen van de Provincie ingetekend. Daar is de ontsluiting van de Zeeheldenwijk via de KDw (rotonde) en dan naar de Randweg.

### **Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

### 3.31 Zienswijze 3152351

Op het gebied van veiligheid en gezondheid willen wij graag onze ervaringen delen.

#### **Verkeersintensiteit**

De afgelopen jaren is de intensiteit op de Staartweg toegenomen, naast de verhoogde intensiteit ervaren wij dat er steeds harder wordt gereden. Op dit moment maken wij ons al zorgen over de veiligheid op de Staartweg en met name de veiligheid bij het oversteken. Vanaf onze boerderij fietsen wij dagelijks met onze kinderen naar Espel naar school en steken hierdoor meerdere keren per dag met onze kinderen op meerdere punten de Staartweg over. Naast de ritjes naar school maken wij dagelijks ons recreatieve rondje rondom Urk op de racefiets of hardlopend waardoor we ook op deze momenten de Staartweg meerdere keren moeten oversteken. Door de nieuwe ontsluitingsweg neemt de intensiteit op de Staartweg fors toe en maken wij ons zorgen over de verkeersveiligheid op meerdere punten. Deze worden hieronder nader toegelicht.

#### **Kruising Staartweg vanaf boerderij naar fietspad:**

Zoals aangegeven steken wij meerdere malen per dag met kleine kinderen hier de weg over, maar ook draaien wij hier met de auto de weg op, en ander zakelijk afslaand verkeer van en naar ons bedrijf. Doordat wij net na de flauwe bocht zijn gelegen is het zicht op de weg zeer beperkt, door een forse toename van het verkeer wordt het nog lastiger om veilig onze boerderij te verlaten.

#### **Kruising Staartweg naar de Vormtweg:**

Ook dit kruispunt steken wij dagelijks over. Dit kruispunt wordt nu al als zeer onveilig ervaren door het verschil in hoogteligging en de schuine oversteek naar de Vormtweg. Door een forse toename van het verkeer wordt het nog lastiger om veilig over te steken.

#### **Kruising Staartweg naar Espel:**

De 'JK bocht' is een aantal jaren geleden reeds aangepast om een veiligere oversteek te bieden. Toch wordt deze bocht fietsend en lopend niet als veilig door ons ervaren. Het kruispunt is niet overzichtelijk en doordat het verkeer van meerdere kanten komt is het met kinderen lastig in te schatten. Door een forse toename van het verkeer wordt het ook hier nog lastiger om veilig over te steken.

Naast deze drie kruispunten die door ons onveilig worden ervaren komt er straks nog een nieuw kruispunt bij met veel verkeersbewegingen, namelijk de rotonde van de nieuwe ontsluitingsweg Urk.

#### **Gezondheid**

De verkeersintensiteit in de afgelopen jaren ervaren wij al als een forse toename. Dit wordt nog eens gecombineerd met het vele te hard rijden op de Staartweg. Hierdoor maken wij ons zorgen over de geluidsbelasting op onze woning en daarmee direct op onze gezondheid en die van onze kinderen.

Als voorbeeld; als wij boven in onze woning zijn kunnen wij elkaar bij langskomend verkeer niet meer verstaan als we in gesprek zijn. Aan de hand van onze huidige ervaringen en de forse toename van de verkeersintensiteit op de Staartweg hebben wij een aantal vragen:

1. In onze ogen zijn de voorkeursvarianten voor de ontsluitingsweg Urk met name gericht op de verkeersbewegingen van auto's.

a. Op welke wijze wordt de veiligheid van andere verkeersbewegingen zoals fietsers en voetgangers geborgd binnen de planuitwerking?

b. Op welke wijze wordt er rekening gehouden met de veiligheid van andere verkeersbewegingen dan auto's in de directe nabijheid van het tracé van de ontsluitingsweg Urk gelet op de forse verkeerstoename, zoals de 'JK bocht', oversteek naar de Vormtweg en de aanwonenden van de Staartweg zoals ons?

### **Wat zouden wij graag zien?**

Wij vinden de huidige uitstraling van de Staartweg, vanaf het Urkerdwarspad naar Urk niet meer passen bij een provinciale weg. Vroeger was dit een buitengebied maar inmiddels is dit een dichte lintbebouwing geworden met een mix aan functies, zoals wonen, agrarisch en andere soorten bedrijvigheid waardoor de oversteekbewegingen eveneens toenemen. In onze ogen zou de Staartweg, net als de Domineesweg en Urkerweg afgewaardeerd moeten worden in snelheid om op deze manier een veilige oversteek te bieden naar het fietspad en verdere toename van de geluidsoverlast te voorkomen.

### **Reactie**

Het is nu nog niet duidelijk naar welk alternatief de voorkeur uitgaat. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Bij alle vier de alternatieven wordt onderzoek gedaan op tal van thema's waaronder luchtkwaliteit, trillingen, verkeersveiligheid, flora en fauna om tot de definitieve locatie van de weg te komen. Bij het opstellen van het MER wordt ook onderzoek gedaan naar de verkeerstromen en de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet in relatie tot de nieuwe ontsluitingsweg. De uitkomsten uit het MER zijn medebepalend waar de weg uiteindelijk komt te liggen.

Om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te borgen, werken de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder bij de inrichting van wegen volgens de richtlijnen van het CROW en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Bij het bepalen van de snelheid kijken wegbeheerders naar de functie van de weg. De functie van de Staartweg is net zoals de Domineesweg een gebiedsontsluitingsweg van 80km/h.

### **3.32 Zienswijze 3152354**

Wij wonen aan de Karel Doormanweg en volgen de plannen omtrent de nieuwe rand weg nauwlettend. We begrijpen de noodzaak en snappen dat het weerstand op roept bij de omwonende bewoners.

Waar wij ons als gezin dan ook zorgen om maken is de overlast die deze weg gaat geven Zoals het nu lijkt, grenst de weg praktisch direct aan ons erf en wij zijn juist nu plannen aan het maken om voor een mini camping voor een speciale doelgroep, dit kunnen we gaan doen omdat onze plek rust en ruimte bied. Ik ben ook bang dat dit ten koste gaat van ons woon genot en hier balen we enorm van. Het word je voorgeschoteld zonder dat je ergens recht op heb omdat het; nu eenmaal zo moet

Jammer maar ook frustrerend omdat we al vaker tegen belemmeringen op lopen waar vanuit de andere kant niet thuis word mee gegeven.

Onze voorkeur is dat hij aan de { overkant van de vaart, richting Han Stijkelweg } van ons komt hier geeft hij minder overlast voor omwonende bewoners en wij ervaren meer fysieke afstand van de weg.



Verder zou ik graag zien dat, onze brug 'open blijft voor bestemming verkeer. Hier zijn mogelijkheden genoeg voor wellicht hebben jullie daar zelf ook wel creatieve gedachten over. Ook steun ik onze boer burens die nauw met elkaar samen werken en ook hun landbouw voertuigen van elkaar gebruiken. Ik hoop dat jullie als organisatie zich hier ook bewust van zijn . Ik denk dat de gevolgen niet te overzien zijn wanneer deze mensen eerst een heel stuk over de openbare weg moeten om hun werkzaamheden te moeten voldoen.

#### **Reactie**

Het is nu nog niet duidelijk naar welk alternatief de voorkeur uitgaat. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Bij alle vier alternatieven wordt onderzoek gedaan op tal van thema's waaronder luchtkwaliteit, trillingen, flora en fauna om tot de definitieve locatie van de weg te komen. De uitkomsten uit het MER zijn mede bepalend waar de weg uiteindelijk komt te liggen.

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2 en 2.3.

### **3.33 Zienswijze 3152355 Cumela en LTO Noord**

De leden van Cumela en LTO Noord werken met landbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens en werktuigen. Goede toegang tot de openbare weg en veilige routes voor de (land)bouwvoertuigen zijn voor onze leden van groot belang om hun bedrijf uit te oefenen en om op de werklocaties te komen. De (land)bouwvoertuigen moeten daarvoor gebruik maken van onder meer de wegen rond Urk en omgeving.

In onze reactie gaan wij in op de gevolgen van de plannen voor het landbouwverkeer en het ruimtebeslag op agrarische percelen.

In de NDR worden voor de nieuwe ontsluitingsweg Urk vier varianten onderscheiden, waarvan de ligging indicatief op kaart staat weergegeven:

- alternatief 1 'Volledige parallelweg van Domineesweg'
- alternatief 2 'Extra aansluiting op de A6'
- alternatief 3 'Korte Ontsluitingsweg tot Urkerweg'
- alternatief 4 'Lange Ontsluitingsweg tot Staartweg'

#### **2 Uitgangspunten alternatieven**

In de NRD wordt vermeld dat er een aantal uitgangspunten overkoepelend gelden voor de alternatieven 2, 3 en 4. Het profiel van de weg wordt 1 rijbaan, bestaande uit 2 rijstroken met aan weerszijden berm sloten. De maximale snelheid op de weg bedraagt bij deze alternatieven 80 km/h. Ook komt op de ontsluitingsweg een geslotenverklaring voor landbouwverkeer. Dit houdt in dat landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de nieuwe ontsluitingsweg.

Daarnaast wordt in de NRD aangegeven dat het algemene uitgangspunt is, dat de Karel Doormanweg geknipt gaat worden voor gemotoriseerd verkeer.

Karel Doormanweg. Bij deze zienswijze zit een bijlage met een kaart met de routes voor het doorgaande landbouwverkeer in het zuidwestelijke deel van de Noordoostpolder. Van deze routes vormt de route Karel Doormanweg - Domineesweg - Abtsweg - Ketelmeerweg - Ketelbrug - Ketelmeerdijk een zeer belangrijke verbindingsroute voor het landbouwverkeer tussen de Noordoostpolder en oostelijk Flevoland.

De alternatieven 3 en 4 kruisen de Karel Doormanweg. In de NRD zijn deze als lijntjes ingetekend, waarbij er geen detaillering is van de uiteindelijke inrichting van deze alternatieven ter hoogte van de Karel Doormanweg.

Op grond van de uitgangspunten concluderen wij dat beide alternatieven kennelijk leiden tot een knip in de Karel Doormanweg. Landbouwverkeer valt namelijk ook onder gemotoriseerd verkeer. Bij een dergelijke knip moet het landbouwverkeer vanuit de westkant van de Noordoostpolder en vanuit Emmeloord, met als bestemming oostelijk Flevoland, altijd omrijden via Nagele.

Voor onze leden is het echter van groot belang dat de Karel Doormanweg van Emmeloord tot aan de Domineesweg open blijft voor alle landbouwverkeer.

Een eventuele knip in de Karel Doormanweg door de nieuwe Ontsluitingsweg Urk of een andere inrichtingsmaatregel is voor Cumela en LTO Noord niet acceptabel.

Ontsluitingsweg openstellen voor landbouwverkeer Naar onze mening is alternatief 4 'Lange Ontsluitingsweg tot Staartweg' verkeerstechnisch gezien, behoudens de knip in de Karel Doormanweg, de beste oplossing voor de bereikbaarheid en om het verkeer veiliger te maken. Hiermee heeft verkeer vanuit de westkant van de Noordoostpolder ook een goede verbinding richting de A6.

Landbouwverkeer vanuit de westkant van de Noordoostpolder met bestemming oostelijk Flevoland of Nagele, rijdt door Tollebeek. Alternatief 4 vormt daarmee ook een goede oplossing, om de kern van Tollebeek zo veel als mogelijk te ontzien van landbouwverkeer.

Helaas is een uitgangspunt dat op alternatieven 3 en 4 straks geen landbouwverkeer wordt toegestaan. Wij menen dat het nu al uitsluiten van landbouwverkeer op alternatieve 3 en 4, voorbarig is. Deze nieuwe routes zullen naar onze verwachting vooral de in de spijstijden hoge verkeersintensiteiten hebben. Buiten de spits zal de verkeersintensiteit een stuk lager liggen, zodanig dat landbouwverkeer er wel kan rijden, zonder de wegcapaciteit negatief te beïnvloeden.

3 Cumela en LTO Noord willen dan ook pleiten om nader onderzoek te doen naar openstelling van alternatieven 3 en 4 voor landbouwverkeer en onder welke voorwaarden dat kan.

Ruimtebeslag beperken en ontsluiting percelen. Alle alternatieven voor de nieuwe ontsluitingsweg Urk vergen extra ruimtebeslag en vereisen het aanwerven van landbouwgronden. Bij alternatief 1 'Volledige parallelweg van Domineesweg' moet er verhoudingsgewijs veel grond verworven worden, terwijl het oplossend vermogen van de verkeersproblematiek van dit alternatief mogelijk beperkt is. Dit geldt ook voor alternatief 2 'Extra aansluiting op de A6'.

De nieuwe ontsluitingsweg Urk kan, afhankelijk van de uitvoering van de alternatieven en varianten, leiden dat bepaalde percelen niet meer bereikbaar zijn voor landbouwvoertuigen.

Onbereikbaarheid van percelen mag vanzelfsprekend niet het gevolg zijn van de nieuwe ontsluitingsweg Urk. Vandaar dat wij ook graag betrokken willen worden bij de keuzes en definitieve ontwerpen van de ontsluitingsweg Urk.

Vanwege het relatief grote ruimtebeslag afgezet tegen de verkeersproblematiek hebben alternatieven 1 en 2 niet

de voorkeur van Cumela en LTO Noord. Tevens willen betrokken worden bij de keuzes en definitieve ontwerpen van de ontsluitingsweg Urk.

#### **Reactie**

Een nadere toelichting op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.3.

In diverse zienswijzen worden zorgen geuit voor een knip in de Karel Doormanweg en de impact op de omgeving. Een nadere toelichting op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2. In het vervolg op de m.e.r. procedure gaat de provincie ook specifieke participatie met de omgeving Karel Doormanweg voeren.

We onderkennen LTO en Cumela als stakeholders in het project, beide organisaties worden in het verdere proces betrokken.

In het Participatieplan wordt in paragraaf 2.2 Stakeholderanalyse bij maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en instellingen LTO Noord wel genoemd, maar Cumela echter niet. Als vertegenwoordiger van een grote en belangrijke groep van gebruikers van (land)bouwvoertuigen, die veelvuldig gebruik maken van de wegen in de Noordoostpolder, menen wij dat wij relevante belangenorganisatie zijn in het licht van het project ontsluitingsweg Urk. Cumela wil als belangenorganisatie graag betrokken worden bij het verdere proces van het project ontsluitingsweg Urk. Indien u nadere informatie wenst zijn wij vanzelfsprekend bereid die te verstrekken. Voor zover daartoe de mogelijkheid is, willen wij graag betrokken worden bij het verdere ontwerpproces om te komen tot een goede verkeersveilige inrichting van de nieuwe ontsluitingsweg Urk.

#### **Reactie**

Het participatieplan beschrijft het proces hoe we participatie willen vormgeven, waarbij een eerste inventarisatie is gedaan van de stakeholders. Deze lijst wordt gedurende het proces aangevuld.

### **3.34 Zienswijze 3152356**

In het eerste gesprek met de provincie dat plaats heeft gevonden op 2 juni 2023, werden wij aangemerkt als direct belanghebbende vanwege de locatie van onze woning. Mede hierdoor willen wij graag een zienswijze indienen om onze zorgen en aandachtspunten onder uw aandacht te brengen.

Bij de inloopbijeenkomst te Tollebeek is ons duidelijk gemaakt dat de voorkeur van de Gemeente Noordoostpolder uitgaat naar een fietsbrug over de Nagelervaart die de 2 delen van de Kareldoormanweg met elkaar verbind. Dit zorgt ervoor dat wij als agrariërs niet meer gebruik kunnen maken van deze brug. Tevens is de Randweg volgens de plannen van de Gemeente / Provincie niet toegankelijk voor agrarisch verkeer. Dit zou ervoor zorgen dat onze huidige samenwerkingen, welke al ruim 40 jaar lopen, erg bemoeilijkt worden. Meerdere samenwerkingen vinden plaats met collega-agrariërs aan de andere kant van de brug in de Karel Doormanweg, maar de belangrijkste samenwerking is met een collega agrariër aan het Urkerdwarpad. De kortste route naar dit bedrijf, waarmee samen geogst wordt, zou dan via de Zeelheldenwijk verlopen. Dit lijkt ons alleszins onwenselijk voor alle partijen. Hierdoor zouden wij graag de brug behouden voor alle verkeerstypes en deze verlagen zodat er zo min mogelijk grond nodig is voor de vorming van de rotonde voor de aansluiting op de eventuele rondweg. Daarnaast zouden wij met het agrarische verkeer graag gebruik willen maken van de Randweg richting Urkerweg, zoals dat op alle wegen in de Noordoostpolder is, waar geen B-weg naast ligt.

Vanwege de onzekerheid van het tracé lijkt het ons niet nuttig om momenteel onze verdere zorgen en aandachtspunten in deze brief onder uw aandacht te brengen.

**Reactie**

De reactie op uw zienswijze vindt u in hoofdstuk 2.2.

Zoals in het gesprek met de provincie al besproken is, worden wij met de aanleg van deze weg beperkt in onze bedrijfsvoering en komt tevens het toekomstperspectief voor de opvolger in het gedrang.

Door bovenstaande zorgen en aandachtspunten voor de Randweg, willen wij graag op tijd geïnformeerd worden wanneer het tracé definitief is. Dit om, wanneer gebruik wordt gemaakt van onze grond, tijdig met elkaar in gesprek te kunnen over de verwerving van (kwalitatief vergelijkbare) vervangende grond. Dit om te voorkomen dat het project ernstige vertraging oploopt.

**Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn.

### 3.35 Zienswijze 3154132

Natuurbehoud Nagelervaart. Er zijn veel soorten watervogels aanwezig daar eenden, futen, rietzangers, de bruine kiekendief en de otter waarschijnlijk daar aanwezig. Het is door de jaren heen een soort stiltegebied geworden omdat er geen schepen meer komen.

**Reactie**

In het kader van het MER wordt onderzoek gedaan naar de aanwezige flora en fauna. Bij aanleg van de Ontsluitingsweg Urk zijn de negatieve gevolgen voor de natuur niet uit te sluiten. Het betreft dan met name verstoring van natuurwaarden door geluid, licht en stikstofdepositie. Om die reden wordt in de planvoorbereiding opnieuw naar de effecten op de natuur gekeken en naar de wijze waarop deze negatieve effecten kunnen worden voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd.

Behoud 6 woonadressen.

**Reactie**

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen. In het MER worden vier alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten zijn op de omgeving. Dit vraagt te zijner tijd om maatwerk.

Minder verspilling landbouwgrond en woningbouw. Grond voor Urk in de toekomst.

**Reactie**

In de planstudie wordt onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het milieu en de leefomgeving. Dit wordt onderzocht en vastgelegd in het MER.

Behoud electraverdeelstation op erfscheiding Goos/blok.

**Reactie**

We bedanken de indiener voor het aandachtspunt. In de planstudie wordt ook onderzoek gedaan naar de gevolgen voor kabels, leidingen en electraverdeelstations. De netbeheerder speelt hierbij als stakeholder een belangrijke rol.

Goedkope lage brug over de Nagelvaart bij de A6. Er gaan geen schepen meer naar Nagele.

**Reactie**

Bedankt voor de suggestie.

Boeren compenseren met vrije pachtgrond van de domeinen in de buurt.

**Reactie**

Bedankt voor de suggestie.

## 4. Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs

Onderdeel van de m.e.r.-procedure is dat het bevoegd gezag de betrokken bestuursorganen en de wettelijke adviseurs raadpleegt over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Het gaat daarbij om adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijke voorschrift waarop het plan of besluit rust bij de voorbereiding hiervan moeten worden betrokken. Daarnaast is er gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de Commissie m.e.r. om advies te vragen over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

Geraadpleegde bestuursorganen:

- Waterschap Zuiderzeeland
- Gemeenten Urk en Noordoostpolder

### 4.1 Advies van de Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. De Commissie m.e.r. heeft op 3 augustus 2023 haar advies uitgebracht over de NRD, Uitgangspuntennotitie en Participatieplan Ontsluitingsweg Urk.

Het advies van de Commissie m.e.r. is als bijlage bij deze Reactienota opgenomen, maar is ook digitaal in te zien op de site van de Commissie m.e.r.:

<https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p37/p3739/a3739rd.pdf>

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aangegeven welke essentiële informatie naar haar oordeel in het MER moet worden meegenomen. De hoofdpunten van dit advies zijn:

- *Welke doelstellingen worden met een ontsluitingsweg beoogd.* Men adviseert de doelstellingen zoveel mogelijk te concretiseren, te kwantificeren en streefwaardes te stellen. Maak duidelijk hoe zwaar de verschillende doelstellingen wegen ten opzichte van elkaar, zowel in de verkenning als in het MER. Laat ook in het MER zien in hoeverre de (gekwantificeerde) doelen met ieder van de onderzochte alternatieven worden bereikt.
- *Een overzicht van het te doorlopen proces om de eerder in beeld gebrachte alternatieven/varianten te “trechteren” naar de in het MER te onderzoeken alternatieven en de rol die milieuoverwegingen daarbij hebben gespeeld.* Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het besluit voor de ontsluitingsweg Urk en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. De Commissie adviseert na te gaan of de trechtering uit de verkenningsfase ook uitmondt in deze vier alternatieven wanneer wordt uitgegaan van de gekwantificeerde en gewogen doelstellingen en beperkingen op grond van beleid.
- *De gevolgen van de alternatieven voor leefomgeving, milieu en natuur en de bijdragen van de alternatieven aan de gestelde doelen.* Het MER moet de milieueffecten van de alternatieven en varianten beschrijven en vervolgens de effecten van de uitwerking van het voorkeursstracé (inclusief de varianten daarop) voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Geef voor beide fasen duidelijk aan hoe getoetst en vergeleken zal worden. De commissie adviseert bovendien om bij de beoordeling van de alternatieven en varianten onderscheid te maken tussen het doelbereik enerzijds en de milieueffecten (effecten van de activiteiten op de omgeving) anderzijds. Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke optimalisatie van de variant en mitigerende maatregelen en breng daarvan de effecten in beeld.
- *De totstandkoming van het voorkeursalternatief (vka) en beschrijving van de milieugevolgen en de haalbaarheid/vergunbaarheid van het vka in het kader van de Wet natuurbescherming.* De Commissie vraagt in het MER het voorkeursstracé concreet en navolgbaar uit te werken en daarbij rekening te houden met de geformuleerde doelen en beleid en zowel de aanleg- als gebruiksfase te beschrijven.

## **Reactie**

Veel van de adviezen van de Commissie m.e.r. sluiten aan bij de voorgestelde aanpak van het MER of worden gezien als een zinvolle aanvulling. Deze worden dan ook overgenomen. Op een aantal onderdelen geeft het advies echter aanleiding om meer toelichting te geven op de aanpak. Hier wordt in de navolgende hoofdstukken en paragrafen nader op ingegaan. In het MER worden deze onderdelen verder uitgewerkt en waar nodig nog gekwantificeerd.

### *H.1 advies voor de inhoud van het MER*

In dit hoofdstuk wordt de hoofdlijn van het advies aangegeven en welke informatie daarin essentieel is. Dit advies wordt overgenomen. Waar dit nuancering behoeft, wordt dat aangegeven in het specifieke hoofdstuk waar het advies wordt uitgewerkt.

### *H.2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten*

#### Paragraaf 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

In deze paragraaf vat de Commissie m.e.r. de doelstellingen en het proces van de verkenningsfase samen. Er worden op p.3 en de eerste alinea van p.4 nog geen adviezen gegeven. Onder doelstellingen meetbaar maken/aanscherpen wordt geadviseerd om doelstellingen te concretiseren en te kwantificeren, hoe de doelstellingen wegen t.o.v. elkaar en in het MER mee te nemen in hoeverre de nagestreefde doelen worden gerealiseerd. Dit wordt overgenomen. De Commissie m.e.r. geeft daarbij adviezen over de uitwerking. Bij het opstellen van het MER worden deze adviezen betrokken. Bij de uitwerking zal worden nagegaan hoe dit zo goed mogelijk vorm kan worden gegeven om bij te dragen aan de concretisering/kwantificering, de weging en het meten van de realisatie van de doelen.

#### Paragraaf 2.2 Beleidskader en te nemen besluiten

In deze paragraaf geeft de Commissie m.e.r. aan welk beleid in ieder geval moet worden meegenomen in het MER. Bij het opstellen van het MER zal een inventarisatie worden gemaakt van het vigerende, relevante beleid. Het genoemde beleid zal hierin in ieder geval worden meegenomen.

Voor het realiseren van meekoppelkansen, zoals de knip in de Karel Doormanweg zullen besluiten moeten worden genomen door de gemeente Noordoostpolder. In het MER zal bij de meekoppelkansen duidelijk worden beschreven wie bevoegd gezag is voor het betreffende besluit en wat globaal de planning daarvoor is.

### *H.3 Voorgenomen activiteit en alternatieven*

#### Paragraaf 3.1 Uitwerking tracéalternatieven (fase 1)

Er wordt geadviseerd om na te gaan of de trechtering uit de verkenningsfase leidt tot dezelfde alternatieven als wordt uitgegaan van de doelstellingen (par. 2.1). De alternatieven zullen in het MER worden herijkt. Hierbij wordt uitgegaan van de verkeerscijfers uit de verkenning. Deze resultaten zal worden gecontroleerd met de nieuwe verkeerscijfers.

Het advies uit de tweede alinea wordt overgenomen. De resultaten van alinea 1 en 2 leiden tot het advies in alinea 3.

#### Paragraaf 3.2 Voorkeurstracé (fase 2)

Advies wordt overgenomen.

#### *H.4 Bestaande milieusituatie en gevolgen*

##### Paragraaf 4.1 Referentie

In paragraaf 4.1 geeft de Commissie advies over de referentiesituatie en welke ontwikkelingen ieder geval daar deel van uitmaken. In de effectbeoordeling van het MER houden we rekening met de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (samen wordt dit de referentiesituatie genoemd), naast de ontwikkelingen waarvoor al een vastgesteld planologisch besluit is. Daarnaast wordt een robuustheidsanalyse uitgevoerd waarin gekeken wordt naar ontwikkelingen die de komende jaren (naar verwachting) bestuurlijk worden vastgesteld.

De overige adviezen in H.4 en H.5 zijn helder en worden overgenomen.



## 5 Bijlage: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

(3 augustus 2023 / projectnummer 3739)

## 1 Advies voor de inhoud van het MER

Provincie Flevoland, gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder willen de ontsluiting van Urk verbeteren. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg, zonder daarbij andere wegen te overbelasten of ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving. Uit een eerdere verkenning zijn vier alternatieven voor de nieuwe ontsluiting naar voren gekomen. Voor het besluit over een nieuwe ontsluitingsweg wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie en de twee gemeentes hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna de Commissie) gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

### Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de ontsluitingsweg het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- welke doelstellingen met een ontsluitingsweg worden beoogd;
- een overzicht van het doorlopen proces om de eerder in beeld gebrachte alternatieven/varianten te ‘trechteren’ naar de in het MER te onderzoeken alternatieven en de rol die milieuoverwegingen daarbij hebben gespeeld;
- de gevolgen van de alternatieven voor leefomgeving, milieu en natuur, en de bijdrage van de alternatieven aan de gestelde doelen;
- de totstandkoming van het voorkeursalternatief (vka) en beschrijving van de milieugevolgen en de haalbaarheid/vergunbaarheid van het vka in het kader van de Wet natuurbescherming.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Nota Reikwijdte en Detailniveau (17 mei 2023). Ze herhaalt slechts punten die al in de notitie R&D aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

### Aanleiding MER

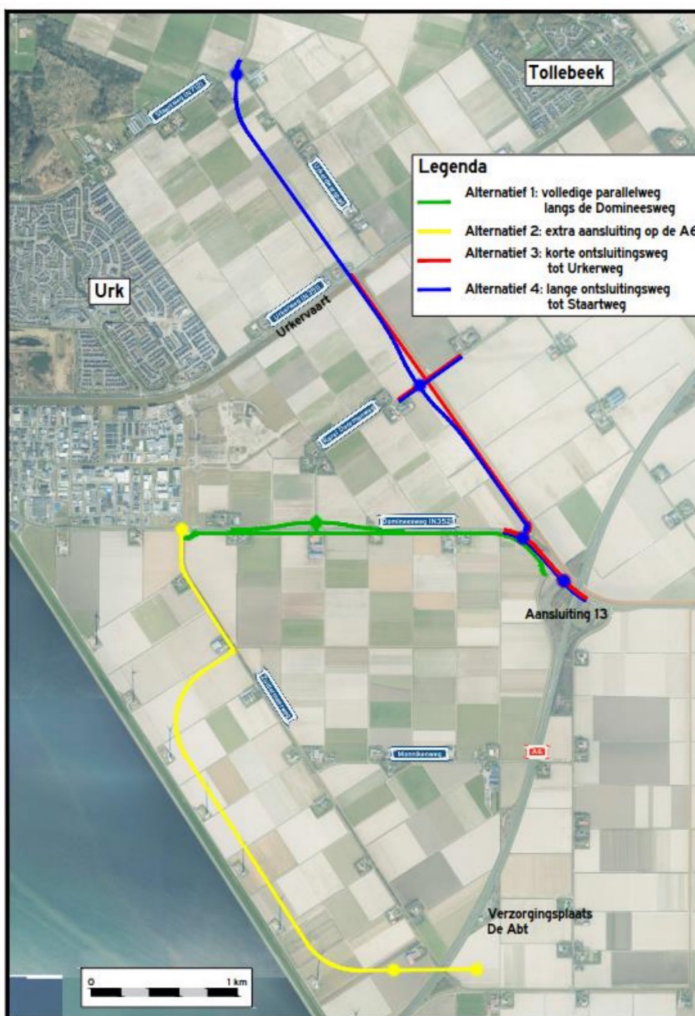
Provincie Flevoland, gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder willen de ontsluiting van Urk verbeteren. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg, zonder daarbij andere wegen te overbelasten of overlast te veroorzaken voor de omgeving. In 2018 en 2020 zijn al eerdere verkenningen gedaan. Op basis hiervan is in 2021 een bestuurlijk akkoord gesloten over een voorkeursalternatief.

Voor aanleg van de weg wordt een projectbesluit genomen door provincie Flevoland. Om de milieu-informatie volwaardig te kunnen meewegen bij het projectbesluit wordt een MER opgesteld.

### Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval provincie Flevoland – besluit over de nieuwe ontsluitingsweg.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3739 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: De alternatieven die in de notitie R&D worden voorgesteld (bron: notitie R&D).

## 2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

### 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

#### Doelstellingen notitie R&D

In de notitie R&D wordt aangegeven dat de hoofddoelstelling is:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Domineesweg zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving.

Daarnaast gelden twee subdoelstellingen:

- de gemeente Urk ziet graag dat een oplossing wordt aangedragen waarbij het verkeer binnen de bebouwde kom een betere verdeling krijgt. De nieuw aan te leggen Michiel de Ruyterallee krijgt immers naast verkeer uit de Zeeheldenwijk ook verkeer vanaf het noorden van de Urkervaart te verwerken. De gemeente ziet dit als ongewenst en wil dat verkeer ook door een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg laten verwerken;
- de gemeente Noordoostpolder ziet graag dat een nieuwe ontsluitingsweg ook voorziet in het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen Tollebeek en Espel en het voltooien/verbeteren van de ringstructuur.

#### Verkenningfase

Op basis van deze doelstellingen zijn in 2018-2021 verkennende onderzoeken uitgevoerd. Hierbij zijn in eerste instantie een korte termijn-oplossing met extra ontsluiting van het bedrijventerrein 'Port of Urk' en twee lange termijnoplossingen met respectievelijk korte en lange randweg beoordeeld. Daarna zijn 7 schetsuitwerkingen voor opwaardering van de Domineesweg uitgewerkt, 1 schetsontwerp voor een 'oostelijke randweg' en 1 schetsontwerp voor een ontsluiting van het bedrijventerrein 'Port of Urk'.

Als reactie op de uitkomst van dit onderzoek hebben de portefeuillehouders van de provincie Flevoland en gemeenten Urk en Noordoostpolder tijdens een bestuurlijk overleg op 18 juli 2018 een voorkeur uitgesproken voor een randweg.

In 2020 is een nadere verkenningstudie uitgevoerd met als doel om de verschillende mogelijkheden voor een randweg op integrale en navolgbare wijze te beoordelen. Voor dit rapport zijn in eerste instantie dertig oplossingen bekeken. Daarna zijn vier varianten beoordeeld. Naast de korte en lange randweg en de opwaardering van de Domineesweg is een nieuw alternatief ingebracht bestaande uit een verbinding via 'Port of Urk' naar een nieuwe aansluiting op de A6. Op basis van dit rapport is de lange randweg als voorkeursvariant benoemd.

In deze eerdere onderzoeksfases zijn de onderzochte tracés voornamelijk beoordeeld op verkeerskundig doelbereik.

Op basis van bovengenoemde doelstellingen en eerdere onderzoeken in het (pre)Verkenningstraject kan de Commissie de keuze voor de vier in de notitie R&D gepresenteerde alternatieven niet duidelijk afleiden.

Dit komt doordat:

- de doelstellingen een heel verschillend karakter hebben en mogelijk kunnen conflicteren;
- de doelstellingen niet gekwantificeerd zijn;
- de alternatieven vooral verkeerskundig en niet op milieugevolgen zijn beoordeeld.

## **Doelstellingen meetbaar maken/aanscherpen**

De Commissie adviseert allereerst de doelstellingen zo veel mogelijk te concretiseren en kwantificeren en streefwaardes te stellen. Veiligheid kan bijvoorbeeld worden afgeleid aan de hand van het aantal en soort conflictpunten, de 'verdeling over de invalswegen' is te koppelen aan intensiteiten of verhoudingen. Een 'betere bereikbaarheid' van Espel en Tollebeek kan bijvoorbeeld worden uitgedrukt in reistijd naar de Ketelbrug en/ of Emmeloord. Geef ook aan welke 'andere wegen' niet overbelast mogen worden en wanneer overlast voor de omgeving als 'ongeoorloofd' wordt beschouwd.

Maak ook duidelijk hoe zwaar de verschillende doelstellingen wegen ten opzichte van elkaar, zowel in de verkenning als in het MER. Omdat de verschillende doelstellingen mogelijk conflicteren is het belangrijk dat positieve en negatieve scores niet tegen elkaar worden 'weggestreept'.

Het MER is niet alleen bedoeld om te laten zien of alternatieven aan wettelijke (milieu)randvoorwaarden voldoen, maar ook in hoeverre nagestreefde doelen ermee worden gerealiseerd. Laat dus in het MER zien in hoeverre de (gekwantificeerde) doelen met ieder van de onderzochte alternatieven worden bereikt.

## **2.2 Beleidskader en te nemen besluiten**

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het besluit over de ontsluitingsweg Urk en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- het omgevingsbeleid: Nationale Omgevingsvisie, Omgevingsvisie Flevoland Straks, omgevingsverordening provincie Flevoland; Omgevingsvisie Urk en de relevante bestemmingsplannen, en indien mogelijk ook de in ontwikkeling zijnde Omgevingsvisie Noordoostpolder. Geef aan hoe het project rekening houdt met de geest van de op 1 januari 2024 in werking tredende Omgevingswet (samenhang en integraliteit, meer aandacht voor duurzaamheid en gezondheid);
- de Wet geluidhinder, in het kader van vast te stellen geluidmaatregelen. Met de komst van de Omgevingswet en het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL) zal hier een en ander in veranderen (zoals geluidproductieplafonds (GPP));
- richtlijn trillingen in woningen (SBR-richtlijn B);
- beleid en wetgeving over water (waaronder KRW, landschap, recreatie en natuur (gebieds- en soortenbescherming). Betrek ook de actuele ontwikkelingen in beleid, wet- en regelgeving onder andere ten aanzien van stikstofdepositie;
- nationaal, provinciaal, gemeentelijk en regionaal verkeersbeleid;
- ambities van rijk, provincie en gemeentes ten aanzien van luchtkwaliteit.

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het vaststellen van een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

## **3 Voorgenomen activiteit en alternatieven**

### **3.1 Uitwerking tracéalternatieven (fase 1)**

In de notitie R&D worden vier alternatieven voorgesteld. Het is van belang eventuele andere reële alternatieven te beschouwen wanneer deze mogelijk minder milieugevolgen hebben dan de vier in de notitie R&D voorgestelde alternatieven. Hieronder kunnen ook alternatieven zijn die minder (auto)verkeer genereren, zoals een alternatief gericht op verbetering van het openbaar vervoer of andere vervoerswijzen. Een alternatief kan dus ook een combinatie van verschillende oplossingen zijn. De Commissie adviseert na te gaan of de trechtering uit de verkenningsfase ook uitmondt in deze vier alternatieven wanneer wordt uitgegaan van de gekwantificeerde

en gewogen doelstellingen (zie paragraaf 2.1 van dit advies). Hierbij kunnen de verkeerscijfers die in de verkenningsfase zijn gebruikt opnieuw gebruikt worden.

Kijk daarnaast of andere (al dan niet gewijzigde) beleidskaders potentieel grote beperkingen ten aanzien van bepaalde alternatieven of varianten kunnen opwerpen. Het gaat dan met name om het aspect stikstofdepositie (in de gebruiksfase). Op basis van de Wet natuurbescherming en de actuele jurisprudentie moet gekeken worden naar de stikstofdepositie binnen een straal van 25 km. Uitgaande van deze straal zouden bepaalde alternatieven te maken kunnen krijgen met de voor stikstofdepositie gevoelige Natura 2000-gebieden, met name Wieden, Weerribben en de Veluwe.

Beschrijf welke alternatieven volgen uit de (gekwantificeerde) doelstellingen en beperkingen op grond van beleid.

### **3.2 Voorkeurstracé (fase 2)**

Werk in het MER het voorkeurstracé concreet en navolgbaar uit. Houd daarbij rekening met de geformuleerde doelen en beleid. Beschrijf zowel de aanleg- als gebruiksfase). Geef aan wat de vormgeving en inrichting van de weg wordt (bijvoorbeeld breedte, aantal rijstroken per baan, et cetera).

## **4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen**

### **4.1 Referentie**

Geef een duidelijke afbakening van het plangebied en van het studiegebied. Beschrijf de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen. De referentiesituatie voor de te verwachten milieueffecten bestaat uit de bestaande situatie met de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Autonome ontwikkelingen in het studiegebied zijn in ieder geval

- Woningbouw Urk: Zeeheldenwijk en eventuele overige;
- Woningbouw gemeente Noordoostpolder;
- De ontwikkeling van bedrijventerrein Port of Urk;
- De ontwikkeling van bedrijventerrein Tollebeek;
- De ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Ga daarnaast in op andere mogelijke/waarschijnlijke ontwikkelingen waaronder de Lelylijn en eventueel de nieuw te realiseren 380 kV-hoogspanningsverbindingen Vierverlaten-Ens en Diemen-Ens. Beschrijf zo nodig de milieugevolgen (zie volgende paragrafen) in een scenario met en zonder deze ontwikkelingen en geef aan waarom al dan niet voor deze scenariobenadering is gekozen.

### **4.2 Effectbepaling**

Het MER moet de milieueffecten van de alternatieven en varianten beschrijven en vervolgens de effecten van de uitwerking van het voorkeurstracé (inclusief de varianten daarop) voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Zoals in de notitie R&D aangegeven vraagt deze getrapte beoordeling om twee beoordelingskaders: MER fase 1 (voor de tracékeuze) kan volstaan met een minder gedetailleerd beoordelingskader dan voor de uitwerking van het voorkeurstracé in MER fase 2. Geef voor beide fasen duidelijk aan hoe getoetst en vergeleken zal worden. Geef bij de effectbepaling ook inzicht in de milieueffecten van de weg op de te ontwikkelen Zeeheldenwijk. Geef aan wat de bandbreedtes zijn voor streef- en grenswaarden van het milieubeleid.

De Commissie adviseert bovendien om bij de beoordeling van de alternatieven en varianten onderscheid te maken tussen het doelbereik enerzijds en de milieueffecten (effecten van de activiteiten op de omgeving)

anderzijds. Daarmee wordt duidelijk welke rol milieueffecten hebben gespeeld bij de totstandkoming van de voorkeursvariant naast de toets op doelbereik (en haalbaarheid/maakbaarheid). Geef deze los van elkaar weer. Gebruik eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Vergelijk de milieueffecten van alternatieven en varianten onderling, én met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van de voorkeursvariant en daaruit af te leiden conclusies afdoende kunnen worden onderbouwd. Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke optimalisatie van de variant en mitigerende maatregelen en breng daarvan de effecten in beeld.

Onderbouw voor de verschillende milieuaspecten de begrenzing van het gehanteerde studiegebied. Voor sommige milieuaspecten (bijvoorbeeld stikstofdepositie) kunnen de effecten zich ruim buiten het directe plangebied voordoen.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, stikstofdepositie, geluid en lucht worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

### **4.3 Verkeer**

Geef in het MER aan in hoeverre de doelen gehaald worden met de verschillende te onderzoeken alternatieven. Gebruik hiervoor de analyse van de verkeerssituatie (paragraaf 3.1 van dit advies), de doelstellingen (paragraaf 2.1 van dit advies) en de beschrijving van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 3 van dit advies).

Maak een duidelijk onderscheid tussen doelbereik (verkeersveiligheid/doorstroming, bereikbaarheid en verdeling verkeer) en (input voor) de berekening van de milieueffecten, zoals geluid, emissies, verstoring en gezondheid). Beperk de beschrijving van de verkeersveiligheid niet tot alleen de Domineesweg, maar betrek hierin ook de verkeersveiligheid op de overige hoofdwegen en fietsroutes. Beschrijf wat de verkeerseffecten zijn in Urk en wat dit betekent voor het overige mobiliteitssysteem (fiets, openbaar vervoer, wegennet).

### **4.4 Leefomgeving en gezondheid**

#### **Geluid**

Het MER dient inzicht te geven in de geluidbelasting als gevolg van de alternatieven en varianten (exclusief en inclusief maatregelen) ter plaatse van de bewoonde gebieden en natuurgebieden na realisatie. Betrek hierbij ook de toekomstige woongebieden zoals de Zeeheldenwijk in Urk en de beoogde woonwijk aan de zuidwestkant van Tollebeek.

Gebruik voor het bepalen van het percentage (ernstig) gehinderden de dosis-effectrelaties, die in de Regeling geluid milieubeheer worden gegeven. Geef absolute aantallen woningen, het aantal woningen per geluidbelastingsklasse en het aantal woningen met maatgevende veranderingen in de geluidbelasting en slaapverstoring (met en zonder toepassing van maatregelen). Geef ook de contouren voor het door geluid belast oppervlak lager dan 50 dB (en hoger dan 40 dB) aan bij de bewoonde gebieden en recreatiegebieden.

Benoem mogelijke geluidreducerende maatregelen voor plaatsen waar na realisatie van de rondweg de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

Geef inzicht in de effecten van deze maatregelen ten opzichte van de op hoofdlijnen berekende geluidscontouren.

### **Trillingen**

Onderzoek de effecten van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer ter plaatse van bestaande en geplande woningen en woongebieden. Breng de trillingniveaus kwantitatief in beeld en vergelijk deze met de streefwaarden uit SBR-richtlijn B.

### **Luchtkwaliteit**

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Geef hierbij expliciet aan met welke ontwikkelingen wat betreft voertuigemissies (elektrificatie) en overige verduurzaming van wegtransport, waaronder vrachtverkeer, wordt gerekend. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2016. Geef aan bij hoeveel bestaande woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert of verbetert), hoe groot de verandering is. Geef ook inzicht in de mate waarin het effect van de alternatieven op de luchtkwaliteit beperkingen oplevert voor toekomstige woningbouw mogelijkheden.

### **Licht**

Beschrijf in het MER de effecten van de hoeveelheid lichtemissie en lichtintensiteit in de omgeving. Geef aan wat hiervan de gevolgen zijn voor de omgevingsbeleving (lichthinder) en welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn.

### **Gezondheid**

Ga in het MER in op de gezondheidseffecten. Betrek hierbij niet alleen geluid en lucht en geef weer wat de gezondheidseffecten zijn, ook onder de normen. Ga ook in op effecten zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Geef aan hoe de weg bijdraagt aan gezondheidsbevordering. Breng daarnaast de eventuele cumulatieve

(gezondheids-)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen in beeld. Geef aan welke meekoppelkansen ontstaan bij de bevordering van gezondheid onder de bevolking van Urk, Espel en Tollebeek.

## **4.5 Natuur, bodem en water**

### **Gevolgen voor Natura 2000-gebieden**

Beschrijf de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden, ook rekening houdend met externe werking en cumulatie. Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER met behulp van AERIUS de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden tot 25 kilometer van de emissiebron. Dit betekent dat de weg een effect kan hebben op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, waaronder Wieden, Weerribben en de Veluwe. Breng ook in beeld of en hoe additionele stikstofdepositie kan worden voorkomen met brongerichte en/of salderingsmaatregelen. De notitie R&D geeft aan dat een Passende Beoordeling wordt opgesteld. Neem deze als bijlage op in het MER en vat die samen in het hoofddocument.



### **Gevolgen voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN)**

Beschrijf de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN (beheertypen en daarmee verbonden doelsoorten, de ecologische samenhang en de kwaliteit als gevolg van externe werking (geluid, licht, veranderingen in de grondwaterstand. Doorloop bij eventuele aantasting de stappen zoals beschreven in de Omgevingsverordening Flevoland. Indien compensatie aan de orde is dient de wijze waarop dit gebeurt (en waar) in het MER te worden beschreven

### **Gevolgen voor beschermde soorten**

Ga specifiek in op geluid- en lichtverstoring, oppervlakteverlies, versnippering van leefgebied en additionele sterfte (sterfte door verkeer als gevolg van barrièrewerking) op in het beoordelingskader. Indien negatieve niet kunnen worden uitgesloten, geef dan aan welke mitigerende maatregelen worden genomen om verslechtering van de staat van instandhouding van (met name te noemen) soorten te voorkomen. Denk daarbij aan afscherming van licht en geluid die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Als er sprake is van barrièrewerking op soorten door aanleg van de randweg, resulterend in hogere sterfte onder passerende dieren, geef dan aan welke mitigerende maatregelen worden overwogen zoals bijvoorbeeld faunapassages.

### **Gevolgen voor bodem en water**

Beschrijf in het MER de bodemopbouw ter plaatse van de alternatieven en varianten. Geef aan of er sprake is van bodemverontreiniging en/of problemen met zoute kwel. Beschrijf de invloed van de alternatieven op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem. Het gaat hierbij om veranderingen in verhard oppervlak, en mogelijke veranderingen in grondwaterstroming, grondwaterstanden en eventuele zoute kwel.

Geef aan hoe de toename aan verhard oppervlak in het plangebied wordt gecompenseerd door middel van extra waterberging voor oppervlaktewater. Beschrijf de gevolgen van aanleg en gebruik van de weg op de oppervlaktewaterkwaliteit. Geef aan hoe de wateropgave een plaats krijgt bij de ontwikkeling en duurzame inrichting van het plan- en studiegebied (KRW-opgave).

Verder is het van belang om in te gaan op mogelijke geohydrologische gevolgen van grondverzet in de uitvoering van het project. Denk hierbij specifiek aan kunstwerken die nodig zijn.

## **4.6 Landschap en erfgoed**

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke en archeologische waarden. Maak duidelijk welke waarden door het voornemen worden beïnvloed. Beschrijf hoe de beleving van het landschap verandert als gevolg van de alternatieven. Geef in het MER aan welke bijdrage de verschillende alternatieven en varianten van het voorkeursalternatief hebben aan de ruimtelijke kwaliteit.

Maak hierbij gebruik van visualisaties. Maak de weergaves vanaf relevante gezichtspunten van bewoners en gebruikers van het gebied vanaf maaiveld.

Beschrijf in hoeverre de alternatieven ingrijpen in de oorspronkelijke geplande opzet van het cultuurlandschap van de Noordoostpolder, met de vaste kavelmaten, dorpenring, afstanden tussen boerderijen en clusters van voormalige arbeiderswoningen.

#### **4.7 Duurzaamheid en klimaat**

Breng in het MER in beeld wat de alternatieven betekenen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot en voor de mobiliteitstransitie. Ga in op de toekomstbestendigheid van de verschillende alternatieven in het licht van de duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen. Ga daarnaast in op de mogelijkheden voor CO<sub>2</sub>-reductie bij grondverzet, asfalt en beton (bij kunstwerken).

Neem in het MER een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

### **5 Overige onderwerpen**

#### **5.1 Leemten in milieu-informatie, evaluatie en monitoring**

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens en waarvoor de effectschattingen erg onzeker zijn. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Als er informatie nog onbekend is die zo belangrijk is voor de besluitvorming dat de uitvoering van het project onzeker wordt, geef dan in het MER al een (aanzet voor) een monitoringprogramma en geef aan hoe dit zal worden gebruikt.

#### **5.2 Vorm en presentatie**

De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met een duidelijke legenda.

#### **5.3 Samenvatting van het MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het realiseren van de weg en de alternatieven en varianten daarvoor. Ga ook in op de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.



## Colofon

Provincie Flevoland  
p/a Visarenddreef 1  
Postbus 55  
8200 AB Lelystad

## Contact

T 0320 – 265 265  
E [info@flevoland.nl](mailto:info@flevoland.nl)  
W [www.flevoland.nl](http://www.flevoland.nl)

Oktober 2023

Versie: 1.0