

# Nieuwsbrief

## Op weg naar een MITC



### Verslag inloopavond over het bestemmingsplan op 12 mei 2022

#### Inleiding en achtergrond

De gemeente Noordoostpolder heeft samen met de provincie Flevoland, RDW/Interra deze inloopavond georganiseerd voor omwonenden en bedrijven die woonachtig zijn, gevestigd zijn aan de Voorsterweg, Vollenhoverweg, Repelweg en begin Ettenlandseweg.

#### Ontwerp bestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan ligt van 28 april tot 8 juni ter inzage. Om een toelichting te geven op het plan en om vragen te kunnen beantwoorden was er op 12 mei een drukbezochte inloopavond. Daarbij is het plan gepresenteerd en was er ruimte voor dialoog.

#### Indruk van de avond

Er waren ongeveer 60 mensen aanwezig tijdens de inloopavond. De avond is gestart met een welkom door wethouder Wijnants. Vervolgens is door de heren Ealse Venema (Interra) en van der Ende (gemeente) een toelichting gegeven op de voorgenomen plannen van het MITC.

Daarna was er gelegenheid tot het stellen van vragen, allereerst plenair en vervolgens bij de panelen en de maquette. Over het algemeen staat de omgeving niet negatief tegenover de plannen, maar zijn er wel zorgen over de impact van het plan op de rust en ruimte. Daarom is het belangrijk om samen op te trekken.

#### Vragen en antwoorden

Op de avond zijn er onder andere vragen beantwoord over:

1. Procedure
  - a. Betekenis collegewisseling voor de bestemmingsplanwijzigingsprocedure. [Dit heeft geen invloed op de te volgen procedure.](#)
  - b. Wat is er gedaan met eerdere input en wensen vanuit de omgeving. [Inpassing en ontsluiting van het plan in het gebied zijn daarop aangepast.](#)
  - c. Representativiteit van en communicatie via de klankbordgroep. [O.a. elke aanliggende 'weg' kent een vertegenwoordiger, plus Natuurmonumenten en belangenverenigingen. Communicatie verloopt zowel via hen, als via website als soms gericht op adres.](#)
2. Natuur
  - a. Betrokkenheid Natuurmonumenten als naaste buur. [Natuurmonumenten is uitgenodigd en betrokken bij de ontwikkelingen. Natuurmonumenten is vertegenwoordigd in de klankbordgroep MITC. Met Natuurmonumenten is regelmatig overleg over MITC/gebiedsvisie Waterloopbos en eigen ontwikkeling\(en\).](#)
  - b. De invloed van het plan op de (overige) nabije natuurgebieden. [Hiertoe hebben externe expertisebureaus onderzoek gedaan, waaruit is gekomen dat die er ten opzichte van de bestaande situatie niet op achteruit gaan. Hiervoor is ook het MER opgesteld.](#)
3. Geluid
  - a. Het stiltegebiedbeleid in verhouding tot de verwachte maximale geluidsniveaus.

In het bestemmingsplan is onderbouwd wat de effecten van het MITC zijn in relatie tot de Wet geluidhinder en de nota geluid (2011). De geluidseffecten bij stille gebieden mag zonder het opnemen van een overgangszone industrie per etmaalwaarde ten hoogste 50 dB(A) zijn. Richtwaarde voor een stil gebied is 35 dB(A).

Het bestaande industrieterrein van NLR en DNW, is in de nota geluid niet opgenomen. Dit terwijl dit terrein wel aanwezig was. Om deze reden is in afwijking van de nota geluid afzonderlijk getoetst of grenswaarden uit de wet Geluidhinder niet overschreden worden. Voor een uitvoerigere toelichting verwijs ik u graag naar paragraaf 3.3.4 van het ontwerpbestemmingsplan.

De ecologische) effecten van geluid zijn ook onderzocht. Deze worden o.a. gecompenseerd voor zover het NNN gebied betreft. Zie: [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0171.BP00665-ON01/b\\_NL.IMRO.0171.BP00665-ON01\\_tb12.pdf](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0171.BP00665-ON01/b_NL.IMRO.0171.BP00665-ON01_tb12.pdf)

- b. Dat geluid niet altijd wegvalt tegen dat van de provinciale weg. Zoals aan de tuinzijde, de gevelzijde van woningen die van de provinciale weg afgekeerd ligt.  
Uit akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is door een extern gespecialiseerd bureau is gebleken dat de geluidsniveaus onder de toegestane wettelijke normen zullen blijven.
- c. Het te verwachten geluid bij de toegangsweg.  
Dit onderzoek kan pas definitief worden afgerond op het moment dat de ontsluiting van de toegangsweg op Repelweg nader is gedetailleerd.
- d. Het ervaren geluid bij woningen aan de Voorsterweg, waar het geluid niet tegen een provinciale weg wegvalt.  
Bewoners zijn uitgenodigd om op het bestaande testcentrum te komen luisteren naar de rust die daar heerst. De huizen van bewoners staan op grote afstand en veelal ook nog in de luwte van een krombocht. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen geluidsnormen worden overschreden.
- e. Waarom wordt er niet sowieso een geluidswal om het hele plangebied aangelegd.  
Een geluidswal is niet nodig omdat de grenswaarden geluid niet overschreden worden. Een geluidswal of grondwal heeft voor het “tegenhouden” van geluid geen effect omdat geluid over een dergelijke wal heen gaat. Daarnaast is een geluidswal in de groenzone (NNN gebied) onwenselijk.

#### 4. Verkeer

- a. De verkeersveiligheid bij de aansluiting toegangsweg op de provinciale weg. Hierop worden verschillende varianten bekeken.
- b. Toename verkeer op provinciale wegen rondom.  
Deze kunnen de afwikkeling van het extra verwachte verkeer aan. Zie het bestemmingsplan, verkeersonderzoek.
- c. Vrees voor toenemend sluipverkeer op de Voorsterweg.  
Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat de hoofdingang voor medewerkers en bezoek van het MITC/RDW aan de Repelweg komt. Dit is ook de reden dat deze in-uitrit meegenomen wordt in het bestemmingsplan. De ingang voor leveranciers van NLR blijft aan de Voorsterweg. De ontsluiting aan de Repelweg is variant C uit het verkeersonderzoek.

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

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

- d. Blijft de bestaande toegangsweg voor leveranciers van NLR in gebruik. Dit was eerder de gedachte vanuit NLR, maar NLR is bereid dit opnieuw in overweging te nemen als dit omwonenden een voordeel levert.

#### 5. Testbaan

- a. Hoe is gegarandeerd dat de testbaan geen racebaan wordt.  
Op de testbaan wordt niet geraced. Het bestemmingsplan laat dit ook niet toe. Er wordt getest binnen Europese, gestandaardiseerde, eisen. De maximale snelheid die daarbij wordt aangehouden voor een specifieke test is 130 km/h.
- b. Wat is de snelheid waarmee de tests worden uitgevoerd.  
Dat verschilt per test, maar maximaal 130 km/h. Op die snelheid hoeft voor slechts een specifieke test te worden gereden. Andere tests worden bij lagere snelheden uitgevoerd.
- c. Aantal voertuigen dat tegelijkertijd rondrijdt en binnen gehoorsafstand ligt.  
Om veiligheidsredenen rijdt slechts een enkel voertuig tegelijk rond op de kombaai. Door ook nog eens de forse lengte van de baan (zo'n 1650 meter van kombaai tot kombaai) zal een voertuig slechts op de achtergrond waarneembaar zijn.
- d. Wat zijn de openingstijden van de baan waarbinnen er wordt getest.  
Reguliere kantoortijden, van 8 tot 17 uur op werkdagen.
- e. Waarom is een tunnel die in eerdere ontwerpen stond uit het plan verdwenen.  
Er was eerder rekening gehouden met een gesimuleerde tunnel ('overkapping') om met name Rijkswaterstaat veiligheidstests op tunnelontwerpen uit te kunnen laten voeren. Om bedrijfsmatige en financiële redenen is dit in het ontwerp geschrapt.

Als hierop of op een ander vlak nog vragen blijven bestaan, stel ze!