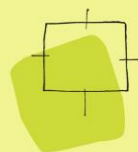
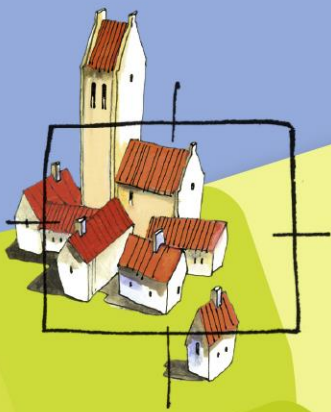


**Nota van uitgangspunten**  
**Bestemmingsplan MITC Marknesse**



**BügelHajema**

Ruimte voor de leefomgeving

**Nota van uitgangspunten**  
**Bestemmingsplan MITC Marknesse**

Inhoud

---

Rapport

23 januari 2020

Projectnummer 575.00.00.10.00



Ruimte voor de leefomgeving

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Aanleiding project</b>	<b>5</b>
2.1	Inleiding	5
2.2	Locatieafwegingen en -keuze	5
2.3	Variantenstudie	8
<b>3</b>	<b>Projectbeschrijving</b>	<b>9</b>
3.1	Inleiding	9
3.2	RDW Testcentrum	9
3.3	Doorontwikkeling MITC	11
3.4	Groenplan	14
<b>4</b>	<b>Projectgebied en plangebied</b>	<b>16</b>
4.1	Projectgebied	16
4.2	Plangebied	17
<b>5</b>	<b>Planologisch kader</b>	<b>18</b>
5.1	Bestemming	18
5.2	Provinciaal beleid	19
5.3	Gemeentelijk beleid	19
<b>6</b>	<b>Onderzoek omgevingsaspecten</b>	<b>22</b>
6.1	Milieueffectrapportage	22
6.2	Geluidzone	22
6.3	Passende beoordeling en stikstofbeleid	23
6.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	23
<b>7</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>24</b>
7.1	Plansystematiek, uitgewerkt naar bouwstenen	24
7.2	Relatie met inwerkingtreding Omgevingswet (1 januari 2021)	24
<b>8</b>	<b>Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid</b>	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Projectplanning en procedure</b>	<b>28</b>
9.1	Projectplanning	28
9.2	Procedure	28

# 1 Inleiding

Voor u ligt de nota van uitgangspunten voor het bestemmingsplan MITC Marknesse. In dit bestemmingsplan zal een planologische regeling worden opgenomen die gericht is op de realisatie van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in het buitengebied van Marknesse, aan de Voorstertocht, nabij het Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

De nota van uitgangspunten beschrijft de uitgangspunten voor het bestemmingsplan: een beschrijving van het voorgenomen initiatief, een toelichting op de voorgenomen wijze van bestemmen en een duiding van de belangrijke aandachtspunten, op voorhand, uit het oogpunt van ruimtelijke ordening. De nota van uitgangspunten moet worden gelezen in samenhang met de notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage (NRD). In de NRD wordt de aanpak beschreven van het milieueffectrapport, dat wordt opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan (en een partiële herziening van het provinciaal Omgevingsprogramma, zie paragraaf 5.2).

De nota van uitgangspunten zal, tezamen met de NRD, worden voorgelegd aan andere overheden en instanties ten behoeve van het vooroverleg over het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tegelijkertijd wordt de NRD ter visie gelegd zodat eenieder daarop een zienswijze kan geven. De uitkomsten van de raadpleging en de zienswijze procedure worden door het college van burgemeester en wethouders gebruikt bij de uitwerking van een ontwerpbestemmingsplan. De intentie is, het ontwerp bestemmingsplan rond de zomer van 2020 ter inzage te leggen.



## 2 Aanleiding project

### 2.1 Inleiding

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

Wat is de RDW?

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

### 2.2 Locatieafwegingen en -keuze

#### 2.2.1 Locatiekeuze RDW / Rijksvastgoedbedrijf

De RDW heeft zijn voorkeur uitgesproken voor een locatie in Marknesse. Die voorkeur is gebaseerd op een onderzoek naar meerdere locaties, uitgevoerd in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Daarbij is gebruik gemaakt van een aantal vooraf vastgestelde beoordelingscriteria (zie tabel 1). Er zijn 15 potentiële locaties onderzocht. Belangrijke aandachtspunten hierbij waren de beschikbaarheid van voldoende ruimte en ook (vanwege de aard van testfaciliteit) een aanvaardbaar niveau van omgevingsgeluid en privacy. Alle criteria waarop het onderzoek zich heeft gericht, zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1. Beoordelingscriteria locatiekeuze RDW

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

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

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

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

### **2.2.2 Locatieafweging provincie en gemeente**

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

Ook de gemeente Noordoostpolder ziet mogelijkheden in de buurt van het NLR. In de buurt van het NLR bevindt zich al een kenniscluster dat gebruik maakt van de faciliteiten van de NLR. Een van de doelen is om ruimte te bieden voor bedrijven die het cluster versterken en verstevigen. Hier valt het RDW onder. Dit sluit aan bij de gemeentelijke Visie op werklocaties (zie hoofdstuk 5).

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

#### **Regio Deal Noordelijk Flevoland**

De Regio Deal Noordelijk Flevoland is een bestuurlijke afspraak tussen het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder. Het oogmerk is met deze Regio Deal de regio een impuls te geven op het snijvlak van economie, verduurzaming, innovatie, talentontwikkeling en fysieke leefomgeving. De Regio Deal richt zich op drie pijlers: (1) het toekomstbestendig maken van het Maritiem Cluster op Urk, (2) de verduurzaming van de IJsselmeervisserij en (3) het verzilveren van het groeipotentieel van Noordelijk Flevoland verbonden aan smart mobility. De derde pijler richt zich op de ontwikkeling van een Mobiliteit- en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in Marknesse. Het MITC faciliteert volgens de partijen bij de Regio Deal de overgang van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik in bestaande praktijk en draagt daarmee bij aan de beleidsdoelen van het kabinet met betrekking tot smart mobility. Het MITC biedt ook volop kansen voor nieuwe innovaties, bedrijvigheid en werkgelegenheid in Noordelijk Flevoland. Voor de uitvoering van de Regio Deal stelt het Rijk €15 miljoen beschikbaar, en de regio spant zich in om een zelfde bijdrage te leveren. De Regio Deal is ondertekend op 12 december 2019.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/19/regio-deal-noordelijk-flevoland>.



## 2.3 Variantenstudie

De keuze van de RDW en het Rijksvastgoedbedrijf is gevallen op de gemeente Noordoostpolder. De gemeente is bereid medewerking te verlenen aan de komst van het testcentrum c.q. het MITC.

Binnen de gemeentegrenzen zijn geen reële alternatieven beschikbaar die voldoen aan de selectiecriteria van de initiatiefnemer.<sup>2</sup> Er wordt daarom geen alternatievenonderzoek gedaan. Wel is er aanleiding om voor het detailontwerp varianten te onderzoeken. Het gaat dan vooral om de ontsluiting van het plangebied. In de NRD is dit verder beschreven.

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

---

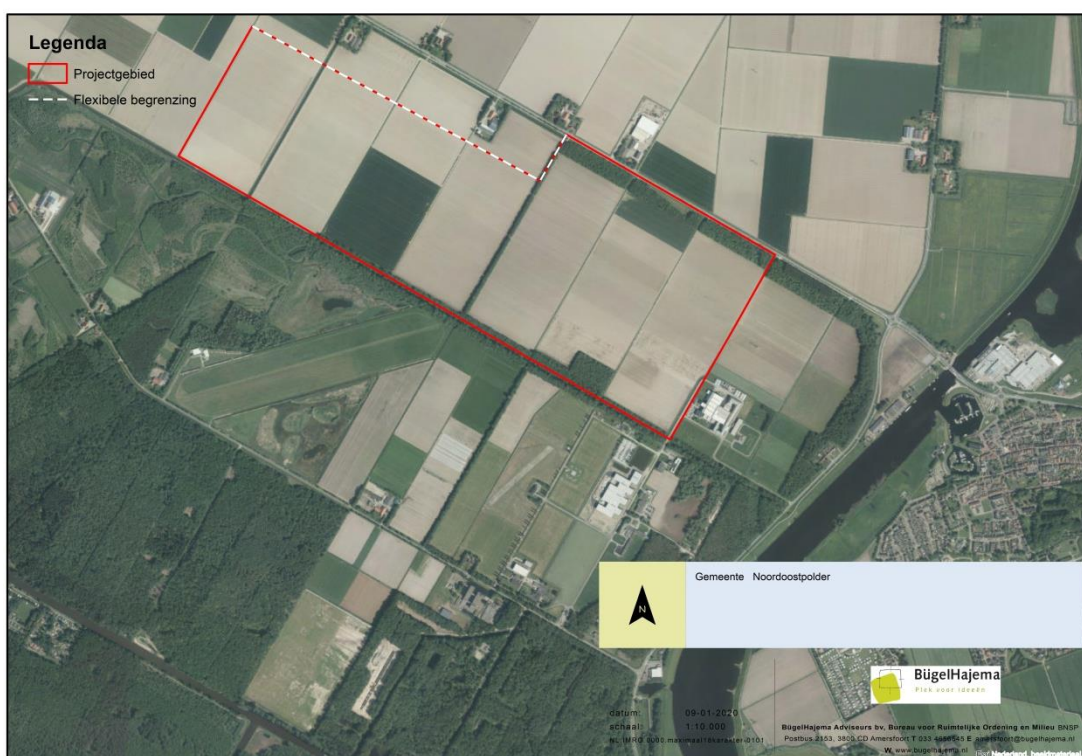
<sup>2</sup> Ook elders binnen de provincie zijn geen reële alternatieven beschikbaar.

### 3 Projectbeschrijving

#### 3.1 Inleiding

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

In figuur 1 is het beoogde projectgebied weergegeven (zie ook hoofdstuk 4).



Figuur 1. Globaal projectgebied MITC (zie hoofdstuk 4 voor toelichting)

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

#### 3.2 RDW Testcentrum

De komst van het RDW Testcentrum naar de locatie in Marknesse is de eerste ontwikkeling die in het gebied wordt voorzien. De achtergrond hiervan is toegelicht in paragraaf 2.1. Daarbij wordt, ten opzichte van de huidige situatie in Lelystad, de testbaan verlengd en worden enkele faciliteiten uitgebreid. Het centrum omvat de volgende elementen.



## Kombaan en testfaciliteiten

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

De kombaan zal worden uitgevoerd met 2 rijstroken en zal een lengte hebben van ca. 2.100m en een (totale) breedte van ca. 450m.

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

- een 'braking area' (remvlakte)
- een 'dynamic area'<sup>3</sup>
- een 'stability circle'(stabiliteitscirkel)<sup>4</sup>
- een 'wetgrip area' (wetgripbaan)
- een 'noise measurement area' (geluidmeetvlakte)

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

## Extra functionaliteit

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

## Planning

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

### 3.3 Doorontwikkeling MITC

In samenhang met de komst van de RDW wordt een geleidelijke doorontwikkeling van het gebied voorzien tot een volwaardig, multifunctioneel Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum. Hierbij staat de realisatie van een Dignity centraal. Dignity is een gebouwde omgeving gericht op het testen van intelligente en zelfrijdende voertuigen (en andere vervoermiddelen).

---

<sup>3</sup> De dynamische vlakte dient om een breed scala aan testen te kunnen verrichten op het gebied van stabiliteit, remmen en sturen.

<sup>4</sup> De stabiliteitscirkel dient om een breed scala aan testen te kunnen verrichten op het gebied van stabiliteit, remmen en sturen.

De Digicity zal in haar verschijningsvormen en complexiteit verschillende soorten vormen kunnen aannemen. Daarnaast is het wenselijk te voorzien in ruimte voor vestiging van bedrijven die zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit (aanvullend programma).

Hierna wordt voor elk van de elementen de visie op de gebiedsontwikkelingen en het globale programma besproken.

### 3.3.1 Digicity

De Digicity is bedoeld om zo veel mogelijk situaties (ook drones en vliegende auto's) te testen in een afgesloten bebouwde en stedelijke omgeving. Hierbij moet worden gedacht aan kruispunten met en zonder (i)VRI, rotondes, fietsers en voetgangers, spoorwegovergang, brug, tunnel, parkeren, etc. Daarnaast kunnen hier technieken als 5G, G5 en Wifi-p worden toegepast.

De Digicity kan een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsvormen in de fase tussen het uitvoeren van virtuele tests en het testen op de openbare weg in. Er is vanuit de markt en vanuit technologische ontwikkelingen behoefte om tests uit te voeren in de praktijk, maar wel op een afgesloten locatie waar verkeersveilige omstandigheden gecreëerd kunnen worden voor zowel de testers als de omgeving.

#### Karakterisering marktpartijen

Smart Mobility concepten richten zich nadrukkelijk op de meer complexe omgeving van het stedelijk gebied. Deze complexiteit bestaat uit de interactie tussen verschillende modaliteiten (auto/trucks/bussen onderling maar ook nadrukkelijk met langzaam verkeer). Partijen die zich op het gebied van Smart Mobility manifesteren zijn naast automotive partijen, ook de verkeersindustrie en ICT- en telecom bedrijven. De trend is dat systemen met elkaar verbonden zullen worden (coöperatief).

#### Marktperspectief

De mogelijkheden van Digicity faciliteiten zijn in Europa nog relatief beperkt. ASTA ZERO (Zweden) en MIRA (Engeland) bieden deze faciliteiten reeds aan, maar nog niet in een dusdanig complexe omgeving als die van de Nederlandse steden.

Meerdere partijen geven aan kansen te zien om in samenwerking met het MITC nieuwe klanten te binden (zowel voor het MITC, als voor de bedrijven zelf), waardoor de markt voor testen sneller kan worden ontwikkeld en de testfaciliteiten beter benut kunnen worden.

Het MITC heeft hiermee een aanzuigende werking op hoogtechnologische bedrijvigheid of bedrijven die actief zijn in de logistieke automotive keten, doordat het MITC zorgt voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Het aantrekken van dit type bedrijvigheid draagt vervolgens bij aan doelstellingen van de overheid op het gebied van Smart Mobility.<sup>5</sup>

Meerdere partijen hebben interesse getoond om van het nieuwe MITC gebruik te gaan maken (Rijkswaterstaat, Politieacademie, CBR en ANWB). Daarnaast zijn er bedrijven en kennisinstellingen die kansen zien bij het nieuwe MITC, zoals de TU Delft, TASS en SWO.

---

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2018-2019, 31305 nr. 264.

Het toekomstige DigiCity kent relatief weinig concurrentie en vanwege de ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility een groeiende doelgroep en testbehoefte.

#### Programma

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

#### Planning

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

### **3.3.2 Aanvullend/facultatief programma**

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

De volgende ontwikkelingen zijn in beeld:

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

- verschillende overheidspartijen bundelen hun krachten om de opgaven van de nieuwe mobiliteit integraal te kunnen testen. Zo zijn al afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, NLR, politieacademie en het Centraal Bureau Rijvaardigheden.

#### Programma

De beoogde inrichting van het gebied voor wat betreft de doorontwikkeling van het MITC na de komst van het RDW Testcentrum, als geheel bezien, is nog zeer globaal. Voor het geheel wordt rekening gehouden met een ruimtebehoefte van circa 26 ha. Naast DigiCity, terreininrichting, ontsluiting en inpassing wordt gestreefd naar een totaal aan uitgeefbaar gebied van 50.000m<sup>2</sup> bvo (inclusief de gebouwen in de DigiCity). Uitgaande van een gemiddelde van 25m<sup>2</sup> bvo per werknemer biedt de ontwikkeling plaats aan 2.000 werknemers. Bij een invulling met (meer) kantoorfuncties kan dit aantal hoger zijn.

#### Planning

Het aanvullend programma gaat zich pas ontwikkelen na realisatie en ingebruikname van de RDW testbaan. Dit betekent dat deze gronden in de loop der jaren uitgegeven en bebouwd gaan worden. Hierbij wordt rekening gehouden met 1.000 – 5.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar.

### **3.4 Groenplan**

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



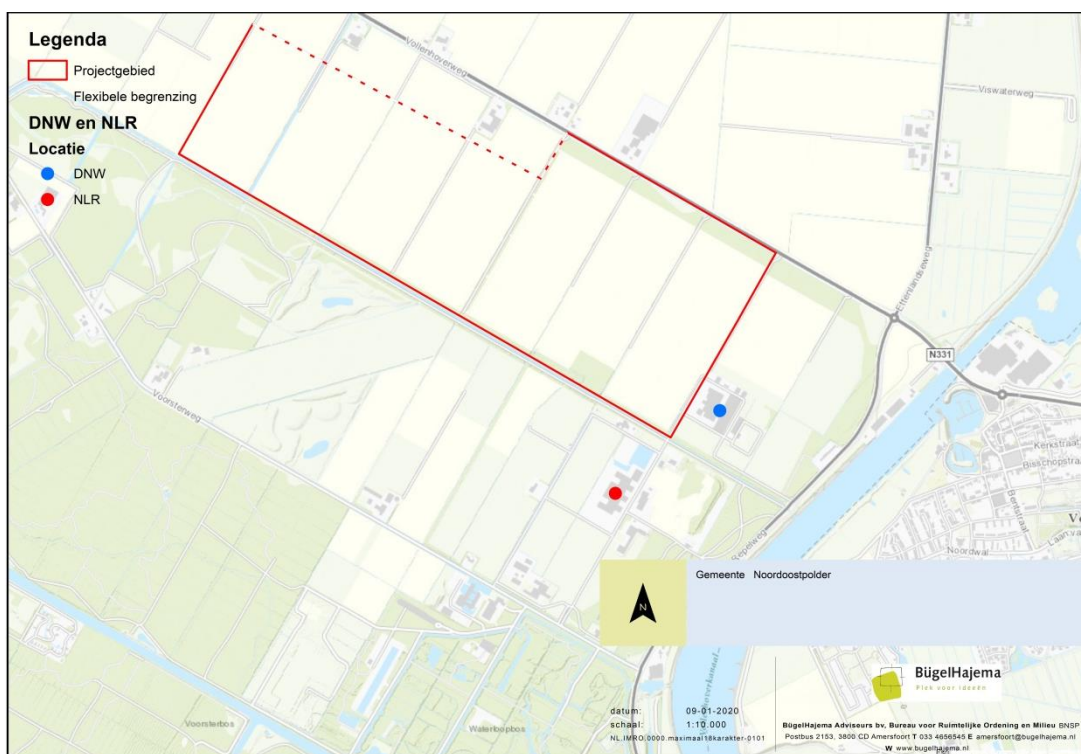


## 4 Projectgebied en plangebied

### 4.1 Projectgebied

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

Het beoogde projectgebied is globaal weergegeven in figuur 2. Het is gelegen tussen de Vollenhoverweg (N331) aan de noordzijde en de Voorstertocht aan de zuidzijde. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de bebouwde percelen van de NLR/DNW. In figuur 2 is een deel van het projectgebied begrensd met een stippellijn. Op die plaatsen staat de precieze begrenzing van het projectgebied op dit moment nog niet vast. De definitieve begrenzing is afhankelijk van het nader ontwerp van in het bijzonder de kombaai (zie paragraaf 3.2). Bij het vaststellen van het definitieve projectgebied wordt de ligging van bestaande woningen in elk geval gerespecteerd.



Figuur 2. Globaal projectgebied MITC

## **4.2 Plangebied**

Het plangebied van het bestemmingsplan MITC zal het projectgebied omvatten. Daarnaast zal het plangebied de gronden omvatten die nodig zijn voor:

- landschappelijke inpassing (zie paragraaf 3.4);
- compensatie NatuurNetwerkNederland (voor zover, mede het MER, blijkt dat het nodig is hiervoor binnen het bestemmingsplan een regeling te treffen) (zie paragraaf 5.2);
- vergroting van de bestaande geluidzone (zie paragraaf 6.2)

## 5 Planologisch kader

### 5.1 Bestemming

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

#### Bestemmingsplan Waterloopbos

Het bestemmingsplan Waterloopbos heeft betrekking op de gronden van het voormalige Waterloopkundig Laboratorium en het NLR. Binnen dit bestemmingsplan heeft een deel van de locatie de bestemming 'agrarisch gebied' en een deel de bestemming 'hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden'.

Binnen de bestemming 'hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden' zijn waterloopkundige, lucht- en ruimtevaartlaboratoria toegestaan, alsmede hoogwaardige bedrijven gericht op onderzoek, speur- en ontwikkelingswerk en computerservice- en informatietechnologiebedrijven voor zover deze zijn genoemd in de categorieën van de lijst van de bedrijven (Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk & Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek) met daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, erven, wegen en groenvoorzieningen. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde, ten behoeve van een bedrijf dat naar aard en omvang gelijk te stellen is met de aangegeven soorten en/of categorieën, met dien verstande dat:

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

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

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

Het overgrote deel van het projectgebied (zie hoofdstuk 4) heeft de bestemming 'agrarisch gebied'.

#### Bestemmingsplan Landelijk gebied 2004

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

## 5.2 Provinciaal beleid

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

### Omgevingsvisie FlevolandStraks

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

### Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

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

### NatuurNetwerkNederland

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

## 5.3 Gemeentelijk beleid

### Structuurvisie Noordoostpolder 2025

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

### Visie op werklocaties Noordelijk Flevoland

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

### Nota Parkeernormen

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



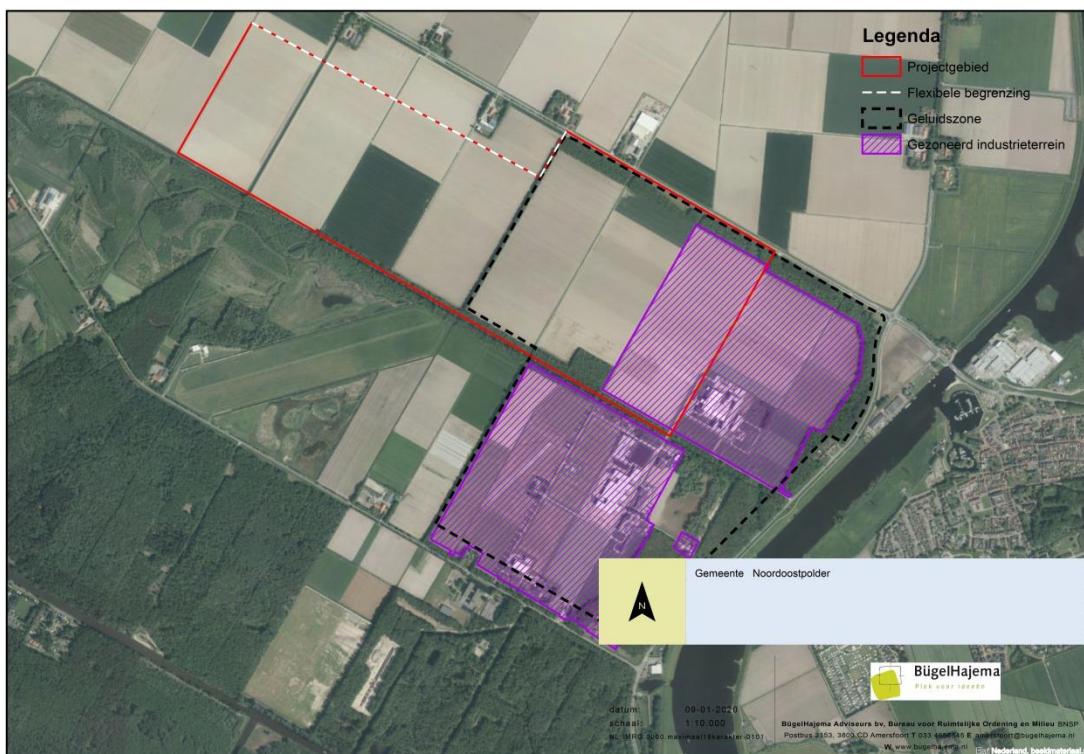
## 6 Onderzoek omgevingsaspecten

### 6.1 Milieueffectrapportage

Voor het plan worden een procedure voor een milieueffectrapportage (mer) doorlopen. In dit verband wordt een notitie reikwijdte en detail (NRD) voorbereid. De concept notitie reikwijdte en detail wordt tegelijkertijd met deze nota van uitgangspunten voorgelegd aan de overlegpartners. Voor de inhoud van de uit te voeren onderzoeken wordt daarnaar verwezen.

### 6.2 Geluidzone

Het plangebied ligt deels op gronden die op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder zijn aangemerkt als gezoneerd industrieterrein waarvoor een geluidzone geldt (zie figuur 3). Het bestemmingsplan dient hiermee rekening te houden. Dit zal betekenen dat het gezoneerde industrieterrein zal worden uitgebreid zodat het tevens het plangebied voor MITC omvat. De bijbehorende geluidzone zal worden aangepast (vergroot).



### **6.3 Passende beoordeling en stikstofbeleid**

Gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden kan een negatief effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden niet op voorhand worden uitgesloten. Er wordt daarom een passende beoordeling uitgevoerd. Een Aerius-berekening is daar een centraal onderdeel van. Eventuele effecten worden per onderdeel (bouwsteen) van het project beschreven. Er wordt in beeld gebracht welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en waar eventueel gebruik gemaakt moet worden van aanvullende maatregelen.

Gedurende het planproces zal de ontwikkeling van beleid en regelgeving op het gebied van stikstof nauwlettend worden gevolgd. Als er zich ontwikkelingen voordoen die relevant zijn voor het plan, zoals het formuleren van een drempelwaarde, wordt de beoordeling hierop aangepast.

### **6.4 Ladder voor duurzame verstedelijking**

Overeenkomstig artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening zal de toelichting bij het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied aan de ruimtelijke behoefte kan worden voorzien. Daarbij zal het areaal, benodigd voor realisatie van de kombaas en aanverwante faciliteiten, een belangrijke rol spelen.



## **7 Juridische planopzet**

### **7.1 Plansystematiek, uitgewerkt naar bouwstenen**

Voor realisatie van het RDW Testcentrum (zie paragraaf 3.2) is de RDW initiatiefnemer en de RDW neemt ook het voortouw bij het ontwerp en inrichting van de baan. Het plan zal zodanig worden vormgegeven dat het RDW Testcentrum bij recht wordt toegestaan. Het plan zal daarbij de flexibiliteit bieden die nodig is om ontwerp-optimalisaties en voorzienbare toekomstige uitbreidingen te faciliteren. Aan de hand van het onderzoek in het MER en de passende beoordeling worden randvoorwaarden opgenomen die waarborgen dat ontwikkelingen passen binnen de beschikbare milieugebruiksruimte en de relevante wettelijke kaders.

Met de realisatie van het RDW Testcentrum wordt een transformatie van het plangebied in gang gezet van agrarisch naar bedrijvigheid, in aansluiting op de bestaande locaties van NLR en DNW. Aansluitend wordt rekening gehouden met een verdere doorontwikkeling van het gebied tot het MITC (zie paragraaf 3.3). De precieze invulling hiervan staat nog niet vast en is afhankelijk van de concrete interesse van marktpartijen en partners. Voor deze doorontwikkeling wordt ingezet op een wijzigingsbevoegdheid waarbij als voorwaarden de relevante parameters uit milieu- en ruimtelijk oogpunt worden opgenomen.

De mogelijkheid tot realisatie van het RDW Testcentrum op grond van het bestemmingsplan zal dus niet afhankelijk zijn van of en wanneer realisatie van het MITC plaatsvindt.

### **7.2 Relatie met inwerkingtreding Omgevingswet (1 januari 2021)**

Volgens de huidige planning van de regering treedt op 1 januari 2021 de Omgevingswet in werking.<sup>6</sup> Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervalt het instrument 'bestemmingsplan'. Daar komt, als instrument van de gemeente voor ruimtelijke ordening, het omgevingsplan voor in de plaats. Overgangsrecht bepaalt wat het lot is van bestemmingsplannen die op dat moment in voorbereiding zijn, of reeds zijn vastgesteld. Dit is van belang voor de voorbereiding van het bestemmingsplan MITC en de uitvoering van het plan, in het bijzonder waar het wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsverplichtingen (zie paragraaf 7.1) betreft. Het overgangsrecht is op dit moment nog niet definitief vastgesteld. Bij het onderstaande wordt uitgegaan van hetgeen is opgenomen in het wetsvoorstel voor de Invoeringswet en het ontwerp Invoeringsbesluit.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Naar verwachting is er eind dit jaar meer zekerheid of die datum gehaald wordt.

<sup>7</sup> Wetsvoorstel aanhangig bij de Eerste Kamer onder kamerstuknummer 34986, nr. A, Invoeringsbesluit aanhangig bij de Eerste en Tweede Kamer, o.a. onder kamerstuknummer 33118, nr. 118.

### **7.2.1 Overgangsrecht totstandkoming bestemmingsplan**

Het bestemmingsplan kan met de huidige procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening worden voorbereid en afgerond als het ontwerp ter inzage is gelegd voor het moment van in werking treden van de Invoeringswet (artikel 4.4 Invoeringswet). De projectplanning is hierop gericht.

### **7.2.2 Overgangsrecht uitvoering bestemmingsplan**

Het voornemen (zie paragraaf 7.1) is om in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a van de Wet ruimtelijke ordening. Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, zal het van rechtswege worden aangemerkt als een deel van het omgevingsplan (artikel 4.6, eerste lid, aanhef en onder g, Invoeringswet). Een omgevingsplan kent het onderdeel 'wijzigingsbevoegdheid' als zodanig niet. Dit betekent dat de doorontwikkeling van het MITC zal worden gezien als een afwijking van het omgevingsplan. De verwachting is dat het overgangsrecht erin zal voorzien dat in zo'n geval een omgevingsvergunning voor afwijking kan worden verleend als wordt voldaan aan de in het plan opgenomen regels voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.<sup>8</sup> Het bestemmingsplan zal, rekening houdend met het bekende en voorziene overgangsrecht, zoveel mogelijk zo worden vormgegeven dat de planuitwerking onder de Omgevingswet op een voortvarende en voorspelbare manier zal kunnen plaatsvinden binnen de doelstellingen van het project.

---

<sup>8</sup> Zie artikel 2.2.7.2.5 van het ontwerp Invoeringsbesluit en de memorie van toelichting bij de Invoeringswet, kamerstuknummer 34986, nr. 3, p. 101.

## **8 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid**

De toelichting bij het bestemmingsplan zal aandacht besteden aan de economische uitvoerbaarheid in de vorm van een globaal beeld van de businesscase en financiering voor het RDW Testcentrum en de doorontwikkeling van het MITC. Daarbij is voor het Testcentrum primair sprake van financiering vanuit RDW en het Rijk. De doorontwikkeling zal meer de vorm aannemen van publiek-private samenwerking waarbij de gemeente en de provincie samenwerking zoeken met marktpartijen.

De gronden in het plangebied zijn eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf, de NLR en een particuliere agrariër. Gesprekken over verwerving worden op korte termijn onder regie van de RDW opgestart. De gemeente streeft ernaar dat alle gronden in minnelijk overleg worden verworven.

Voor planschade zal voor het RDW Testcentrum met de RDW een planschadeovereenkomst worden gesloten.



## 9 Projectplanning en procedure

### 9.1 Projectplanning

De planning van het bestemmingsplan is erop gericht, dit in procedure te brengen voordat de Omgevingswet in werking treedt. De terinzagelegging van het ontwerp is voorzien rond de zomer van 2020.

### 9.2 Procedure

Het verloop van de procedure is globaal weergegeven in tabel 2.

Tabel 2. Procedure vaststelling bestemmingsplan

<b>Procedurestap</b>	<b>Periode</b>
Raadpleging over uitgangspunten*	Februari-maart 2020
Ter visie leggen ontwerp bestemmingsplan	Zomer 2020
Vaststelling bestemmingsplan	Eind 2020

\* Nota van Uitgangspunten (dit document) en Notitie Reikwijdte en Detail MER

Het ontwerp bestemmingsplan zal ter visie worden gelegd tezamen met de beoogde aanpassingen in het provinciaal beleid die de vestiging van het MITC in Marknesse mogelijk zal maken, zoals aangegeven in paragraaf 5.2.

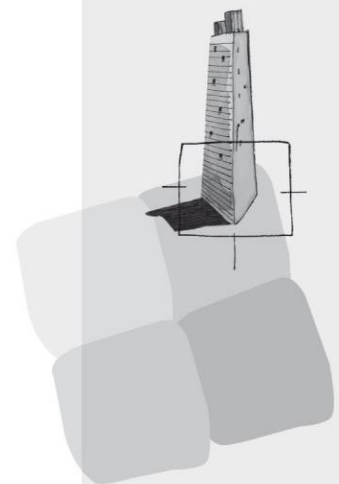
## **Colofon**

### **Rapport**

E. Brascamp

### **Projectleiding**

J. Oosterkamp



BügelHajema Adviseurs bv  
Bureau voor Ruimtelijke  
Ordering en Milieu BNSP  
Utrechtseweg 7  
3811NA Amersfoort  
**T** 033 465 65 45  
**E** [info@bugelhajema.nl](mailto:info@bugelhajema.nl)  
**W** [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)

Vestigingen te Assen,  
Leeuwarden en  
Amersfoort