

Ontwerp Bestemmingsplan N307 Passage Dronten

projectnr. 265270
revisie 04
27 januari 2015

auteur(s)

drs. H.W. (Hester) Lindeboom
mr. drs. K.E. (Kor) van Dijk
drs. M. (Marijke) Visser-Poldervaart

Opdrachtgever

Provincie Flevoland
Gemeente Dronten

datum vrijgave

beschrijving revisie 04

ontwerp

goedkeuring

mr. drs. K.E. van Dijk

vrijgave

drs. T. Artz

Projectgroep bestaande uit:

drs. T. (Tim) Artz
drs. mr. K. (Kor) van Dijk
drs. H.W. (Hester) Lindeboom
drs. M. (Marijke) Visser-Poldervaart

Datum van uitgave:

27 januari 2015

Contactadres:

Monitorweg 29
ALMERE
Postbus 10044
1301 AJ ALMERE

Copyright © 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud	Blz.
1	Inleiding3
1.1	Aanleiding van het plan3
1.2	M.e.r.-procedure.....4
1.2.1	<i>M.e.r.-plicht</i>4
1.2.2	<i>M.e.r.-procedure</i>4
1.3	Ligging plangebied5
1.4	Vigerende bestemmingsplannen.....5
1.5	Leeswijzer5
2	Huidige situatie en ontwikkelingen.....7
2.1	Wegenstructuur7
2.2	Landschappelijke kenmerken.....7
3	Beleid8
3.1.1	<i>Rijksbeleid</i>.....8
3.1.2	<i>Provinciaal beleid</i>.....8
3.1.3	<i>Gemeentelijk beleid</i>9
3.2	Conclusie.....10
4	Milieueffectrapport.....11
4.1	Inleiding11
4.2	Voorkeursalternatief.....11
4.3	Varianten12
4.4	Conclusies12
5	Milieu- en omgevingsaspecten15
5.1	Geluid15
5.2	Lucht19
5.3	Externe veiligheid19
5.4	Milieuhinder en bedrijven.....21
5.5	Bodem en water21
5.6	Ecologie22
5.7	Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....25
5.8	Kabels en leidingen29
6	Uitgangspunten N307 Passage Dronten30
6.1	Hoofdas30
6.2	Aansluiting onderliggend wegennet.....30
6.3	Fietsverkeer30
7	Juridische planopzet.....31
7.1	Algemeen.....31
7.2	Juridisch systeem31
7.3	Toelichting op de bestemmingen32
8	Uitvoerbaarheid.....33

8.1	Economische uitvoerbaarheid	33
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
8.2.1	Participatie	33
8.2.2	Vooroverleg en inspraak	33
8.2.3	Ontwerpbestemmingsplan, zienswijzen	46
8.3	Evaluatie MER	46

Bijlagen:

Bijlage 1	Antea Group, 2015a, Akoestisch onderzoek
Bijlage 2	Antea Group, 2014b, Archeologisch onderzoek
Bijlage 3	Antea Group, 2014c, Passage Dronten, Quick scan externe veiligheid
Bijlage 4	Antea Group 2015a, Natuurtoets N307 Passage Dronten
Bijlage 5	Antea Group, 2014a, Notitie Reikwijdte & Detailniveau Passage Dronten.
Bijlage 6	Antea Group, 2015b, Milieueffectrapportage N307 Passage Dronten.
Bijlage 7	Maris, 2014, N307 Passage Dronten. Landschapsplan
Bijlage 8	Maris, 2015, N307 Passage Dronten Beeldkwaliteitsplan Kunstwerken

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het plan

De provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Dronten werken gezamenlijk aan het versterken van het karakter van Oostelijk Flevoland en de aangrenzende regio's. Daarbij wordt vanuit sociaal-economisch opzicht een aantrekkelijk vestigingsklimaat als een speerpunt beschouwd. De aanwezigheid van een goede regionale infrastructuur is daarbij een belangrijke voorwaarde. Op dit moment laat de infrastructuur in de zone Lelystad - Dronten op het gebied van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te wensen over. In dat kader wordt de N23 ontwikkeld, die in combinatie met de Hanzelijn een impuls zal geven aan de economische ontwikkeling van zowel de gemeenten Lelystad en Dronten als de provincie Flevoland.

De N23 is bedoeld als snelle verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. Deze verbinding komt gefaseerd tot stand, waarbij veel gebruik gemaakt wordt van bestaande wegen die worden opgewaardeerd. De N307 maakt onderdeel uit van het traject van de N23 en de Passage Dronten maakt weer onderdeel uit van het traject van de N307. De provincie Flevoland en de gemeente Dronten hebben het initiatief genomen om in 2015/2016 de Passage Dronten aan te leggen. De Passage Dronten is een nieuwe weg ten noorden van de huidige Dronterringweg tussen:

- rotonde met de Overijsselseweg richting Lelystad aan de westkant en
- rotonde met de Hanzeweg en Biddingringweg aan de oostkant.

Deze weg zorgt voor een betere ontsluiting van Dronten en is van belang voor het doorgaande verkeer. Bestemmings- en langzaam verkeer blijven over de Dronterringweg rijden. In de huidige situatie heeft de Dronterringweg het nummer N307. Bij het realiseren van de Passage Dronten verliest de Dronterringweg deze nummeraanduiding en wordt de weg afgewaardeerd naar een lokale weg. De nieuwe weg krijgt een 1x2 profiel (zonder gescheiden rijbanen). In de toekomst bestaat de mogelijkheid de weg verder uit te breiden naar 2x2 rijbanen. Deze verdere uitbreiding behoort echter niet tot deze planologische procedure, omdat de opwaardering naar 2x2 rijbanen niet binnen de planperiode van 10 jaar is voorzien.

Ten behoeve van de realisatie van de Passage Dronten is een variantenstudie uitgevoerd. Hierin is een aantal varianten ten aanzien van de ligging van de weg en de aansluitingen op het onderliggende wegennet onderzocht. De voorkeursvariant is verwerkt in dit bestemmingsplan.



figuur 1.1 Indicatief beeld van het voorkeustracé.

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

Het realiseren van de Passage Dronten is op grond van het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-plichtig. De aanleg van de Passage Dronten valt onder categorie 1.2, aanleg van een autoweg, niet zijnde hoofdweg. Onder een autoweg wordt verstaan:

- een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen; of
 - een weg als bedoeld in artikel 1 onder d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- De aanleg van de Passage Dronten voldoet aan beide criteria. De weg is alleen bereikbaar via ongelijkvloerse aansluitingen en rotondes (in deze gelijk aan met verkeerslichten geregelde kruispunten), en de weg wordt grotendeels vorm gegeven als een autoweg (100 km/u stroomweg).

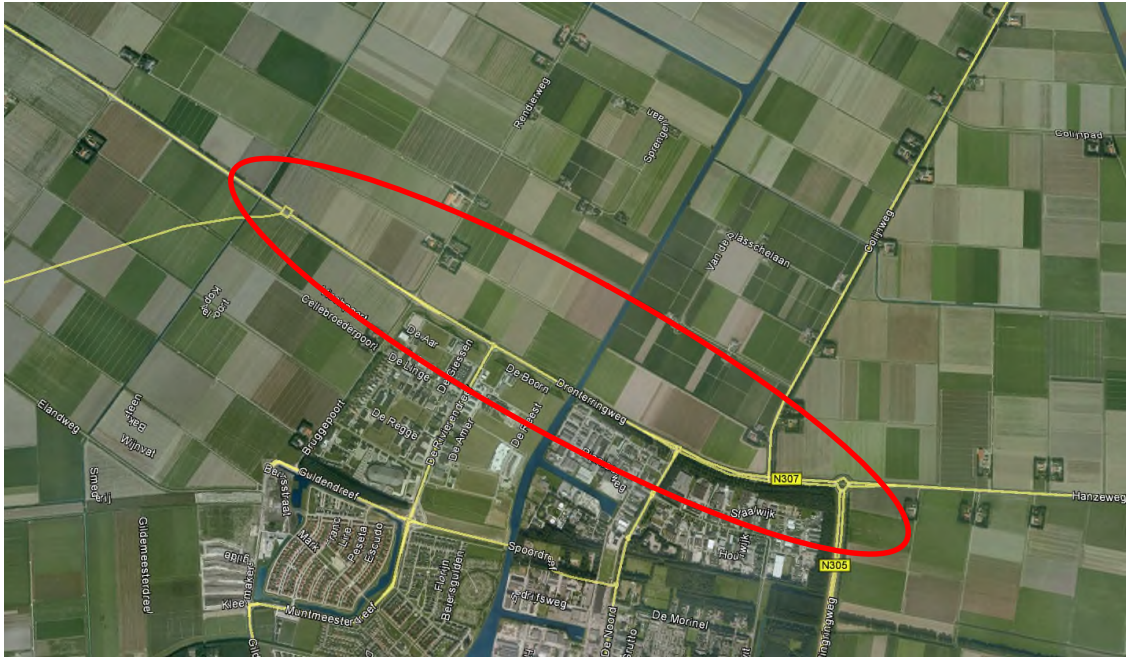
1.2.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is gestart met het ter inzage leggen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Hiertoe is het voornemen gepubliceerd in de Flevopost en op de website van de gemeente Dronten en hebben het voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegen vanaf 27 maart 2014 tot en met 8 mei 2014. De op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ingediende adviezen en inspraakreacties zijn beantwoord in een antwoordnota, die is opgenomen in het MER (paragraaf 1.3).

Het MER wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Daarmee wordt tegelijkertijd ruimte geboden voor het indienen van zienswijzen op zowel bestemmingsplan als MER.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied beslaat het gebied waar de Passage Dronten gerealiseerd wordt. Dit betreft het gebied ten noorden van de Dronerringweg, globaal tussen de rotonde ten westen van het (te realiseren) bedrijventerrein Poort van Dronten en de rotonde bij de aansluiting met de N305. De globale ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.2.



figuur 1.2 Globale ligging van het plangebied (rood omcirkeld). (Bron: Google Earth).

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het te realiseren tracé vigeren op dit moment de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Buitengebied (9010), door de gemeenteraad vastgesteld op 26 april 2007, gedeeltelijk goedgekeurd door GS op 8 januari 2008 en onherroepelijk geworden op 10 september 2008.
- Bestemmingsplan N23/Dronerringweg (9070), door de gemeenteraad vastgesteld op 26 april 2007, goedgekeurd door GS op 26 juli 2007 en onherroepelijk geworden op 24 september 2007.

In deze bestemmingsplannen hebben de gronden waarop de Passage Dronten voorzien is een agrarische bestemming met de aanduiding 'open ruimte'. Tevens zijn delen voorzien van de dubbelbestemming 'Verwachtingswaarde archeologisch waardevol gebied'. De Lage Vaart is bestemd als 'Water' en er is een aanduiding 'straalpad' opgenomen op de plankaart.

Binnen de genoemde bestemmingen is het niet mogelijk de Passage Dronten te realiseren. Om de realisatie van de weg mogelijk te maken moet een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden. Deze vervangt de genoemde bestemmingsplannen voor zover dit bestemmingsplan de andere plannen overlapt.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk is de toelichting van dit bestemmingsplan als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de bestaande situatie en ontwikkelingen;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau;

- Hoofdstuk 4 gaat in op de milieueffectrapportage;
- Hoofdstuk 5 beschrijft de milieu- en omgevingsaspecten;
- Hoofdstuk 6 gaat in op de uitgangspunten van de N307 Passage Dronten;
- Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische planopzet;
- Hoofdstuk 8 schetst de uitvoerbaarheid van het plan, zowel economisch als maatschappelijk en gaat in op de evaluatie van het MER.

2 Huidige situatie en ontwikkelingen

2.1 Wegenstructuur

In Flevoland is een begin gemaakt met het realiseren van de N23. Het gedeelte van het tracé gelegen tussen Dronten en Lelystad is in mei 2012 opgeleverd. Met de realisatie van de N23 wordt beoogd het groeiende verkeersaanbod ook in de toekomst blijvend te kunnen verwerken. Daarbij is ook voldoende verkeersveiligheid een belangrijk doel.

De Passage Dronten maakt onderdeel uit van de structuur van de N23. Deze verbinding wordt gefaseerd gerealiseerd om de wegenstructuur te verbeteren als onderdeel van de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. Daarmee draagt de verbinding tevens bij aan een betere bereikbaarheid van Lelystad en Dronten en van (nieuwe) bedrijventerreinen. De verwachte verkeersintensiteiten op de N23 zullen te groot zijn om het verkeer via de Dronterringweg af te wikkelen. Bovendien is de wens het verkeer een snellere verbinding te geven, waarmee uiteindelijk een snelheid van 100 km/u wordt beoogd.

Op dit moment maakt zowel langzaam verkeer (landbouwverkeer) als doorgaand verkeer gebruik van de Dronterringweg. Er is een separaat fietspad aanwezig langs het tracé. Door de realisatie van de Passage Dronten wordt het langzame landbouwverkeer van het doorgaande verkeer gescheiden. De doorstroming op de Passage Dronten kan hiermee vergroot worden. De huidige Dronterringweg dient in dit geval als parallelstructuur, waarop ook het wegennet van Dronten wordt aangesloten. De Passage Dronten zelf kent alleen aansluitingen ten westen en ten oosten van de kern van Dronten.

2.2 Landschappelijke kenmerken

In de huidige situatie vormt de Dronterringweg de grens tussen de bebouwde kom van Dronten en het open agrarische gebied ten noorden daarvan. Het agrarisch gebruik van het gebied ten noorden van Dronten bestaat uit akkerbouw en fruitteelt. De landschappelijke inrichting wordt gedomineerd door een rationele verkaveling met rechthoekige percelen en rechte wegen en kanalen. Langs de Dronterringweg (aan de zuidzijde) is beplanting aanwezig in de vorm van bomenrijen en dichtere bosstroken. Hierachter bevindt zich de bebouwde kom van Dronten. In tegenstelling tot het omliggende landschap heeft de bebouwde kom een duidelijk gesloten karakter door de concentratie van bebouwing en daartussen gelegen groen.

3 **Beleid**

3.1.1 **Rijksbeleid**

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijk ordening

Op 22 november 2011 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) inclusief een ontwerp van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel aangeduid als AMvB Ruimte) door de Tweede Kamer aangenomen. De SVIR is op 13 maart 2012 inwerking getreden en het Barro op 30 december 2011. Bij de inwerkingtreding zijn de Nota Ruimte (27 februari 2006) en de realisatieparagraaf over de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid vervallen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid voor Nederland zijn weergegeven in het SVIR:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De nationale belangen uit de structuurvisie, die juridische borging vragen, zijn opgenomen in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Het Barro is gefaseerd in werking getreden.

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden door hen goed worden behartigd. Waar de AMvB Ruimte (Barro) bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Voor de Passage Dronten is alleen de Ecologische Hoofdstructuur een onderwerp uit de SVIR en het Barro dat van belang is. De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) komt in paragraaf 5.6 nader aan bod.

3.1.2 **Provinciaal beleid**

Omgevingsplan Flevoland 2006-2015

In het Omgevingsplan Flevoland 2006-2015 zet de provincie in op omgevingskwaliteit. Daarbij hecht de provincie aan de balans tussen de groeiende bevolking enerzijds en het behoud van de kwaliteit van de omgeving anderzijds. Daarbij neemt de provincie specifiek de omgevingskwaliteit binnen de provinciale hoofdstructuur op zich. De provinciale hoofdstructuur is ontleend aan diverse ruimtelijk relevante stedelijke en groen-blauwe structuren: verstedelijking en bundelingsbeleid, infrastructuur, de ecologische hoofdstructuur, het watersysteem en de recreatieve en toeristische structuur.

Ten aanzien van verkeer en vervoer kent het Omgevingsplan Flevoland een aantal provinciebrede beleidsuitgangspunten. Hierin is de N23 genoemd als versterking van de West-Oost as. De Passage Dronten is een onderdeel van het tracé dat voor de N23 is uitgezet. Het tracé wordt stapsgewijs gerealiseerd.

De gemeenten is de opdracht gegeven rekening te houden met ruimtelijke reserveringen voor onder andere (nieuwe) nationale en regionale stroomwegen. In het rood omcirkelde gedeelte in figuur 3.1 is de ruimtelijke reservering ten aanzien van de Passage Dronten herkenbaar.



figuur 3.1 Uitsnede uit de kaart Ruimtelijke reservering voor de hoofdinfrastructuur (Bron: Flevoland, 2006)

In het Omgevingsplan is de N307 Passage Dronten, als onderdeel van de N23, aangegeven als Stroomweg II (dubbelbaans). De realisatie van de N23 is gericht op het realiseren van een betere (rechtstreekse) verbinding tussen Alkmaar en Zwolle.

Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012

De provincie heeft de Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012 eind 2012 vastgesteld. Via deze provinciale omgevingsverordening kan de provincie regels stellen aan ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bestemmingsplannen. In 2013 is de verordening gewijzigd en zijn regels ten aanzien van de EHS opgenomen. De provincie kiest ervoor de provinciale ruimtelijke belangen alleen via het Omgevingsplan te laten doorwerken, zodat verder geen ruimtelijke regels in de verordening zijn opgenomen. Er zijn dan ook in de Verordening geen specifieke regels voor de N307 Passage Dronten opgenomen.

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 2014 - 2018 (p-MIRT)

Het p-MIRT geeft een overzicht van alle projecten die relevant zijn voor ruimte, infrastructuur en bereikbaarheid in de provincie. Met het p-MIRT willen Gedeputeerde Staten:

- Zichtbaarheid en de verantwoording van de provincie aan de Flevolandse burger bevorderen over wat de provincie Flevoland concreet doet in de fysieke leefomgeving.
- Provinciale Staten vooraf informeren over waar de middelen uit de begroting voor worden gebruikt, zodat hierover later verantwoording kan plaatsvinden.
- Andere overheden (ministeries, provincies, gemeenten, brandweer en politie) en belangenorganisaties (ANWB, VVN, NLTO, etc.) informeren en betrekken bij werkzaamheden, zodat coördinatie en samenwerking kan plaatsvinden.

De verbinding van oost naar west is één van de speerpunten uit de agenda voor de bereikbaarheid. De N307 Passage Dronten wordt hierin expliciet genoemd. In een bestuurlijk convenant tussen de provincie Flevoland en de gemeente Dronten is vastgelegd dat de Passage Dronten eind 2016 in gebruik kan worden genomen.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

Op 29 november 2012 heeft de gemeente Dronten de Structuurvisie 2030 vastgesteld. Hierin is het integrale beleid voor Dronten uiteengezet. De structuurvisie heeft als doel om de verschillende

belangen, bijvoorbeeld tussen landschap, kernen en gemeenschap zorgvuldig af te wegen en hieruit een integrale richting te bepalen voor de periode tot 2030.

In de visie wordt de gemeente gekarakteriseerd als "één gemeente met verschillende identiteiten". Daarbij zijn drie duidelijk verschillende en onderling sterk contrasterende sferen/identiteiten onderscheiden:

- het grootschalige agrarische kerngebied;
- de natuurlijk-recreatieve zone aan de Randmeren;
- de intieme kernen:
 - Dronten;
 - Swifterbant;
 - Biddinghuizen.

De verschillende identiteiten vormen de kapstok waaraan (nieuwe) ontwikkelingen kunnen worden opgehangen die passen bij de sfeer/identiteit van de plek.

De kernen worden omlijst door groengebieden, waardoor de kernen een duidelijk contrast vormen met de open, grootschalige agrarische gebieden er omheen. Dronten is de hoofdkern. De bereikbaarheid van de kern is sterk verbeterd door de Hanzelijn en de N307. De kern Dronten groeit door als stedelijk centrum met een regionale verzorgingsfunctie. In de structuurvisie wordt de uitwerking van de Passage Dronten - met een nieuwe weg ten noorden van de bestaande weg - reeds beschreven.

Archeologiebeleid

De gemeente Dronten heeft in 2009 de beleidsnota archeologie vastgesteld. Hiervoor zijn in eerste instantie de archeologisch waardevolle gebieden in de gemeente vastgesteld. Voor de archeologisch waardevolle gebieden is beleid vastgesteld met daaraan gekoppelde voorbeeldplanregels die in de bestemmingsplannen worden opgenomen. Tevens zijn in de nota de te volgen procedures voor archeologisch onderzoek en selectiebesluiten vastgesteld.

Bestemmingsplan Buitengebied (in voorbereiding)

Ter plaatse van de voorgestelde tracé varianten heeft de gemeente Dronten het bestemmingsplan Buitengebied in voorbereiding. Vanwege de grootte en complexiteit van dit plangebied, vergt de voorbereiding van dit bestemmingsplan zodanig veel tijd, dat is gekozen de Passage Dronten middels het voorliggende bestemmingsplan mogelijk te maken.

3.2 Conclusie

De realisatie van de N307 Passage Dronten draagt bij aan de landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsdoelstellingen voor de verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming in Flevoland, en in het bijzonder in Dronten. De ontwikkeling is specifiek opgenomen in de Structuurvisie Dronten en in het Omgevingsplan 2006-2015 van de provincie Flevoland.

Uit de effectenstudie moet blijken of de ontwikkeling past binnen de wettelijke kaders en regelgeving ten aanzien van milieu en omgeving.

4 Milieueffectrapport

4.1 Inleiding

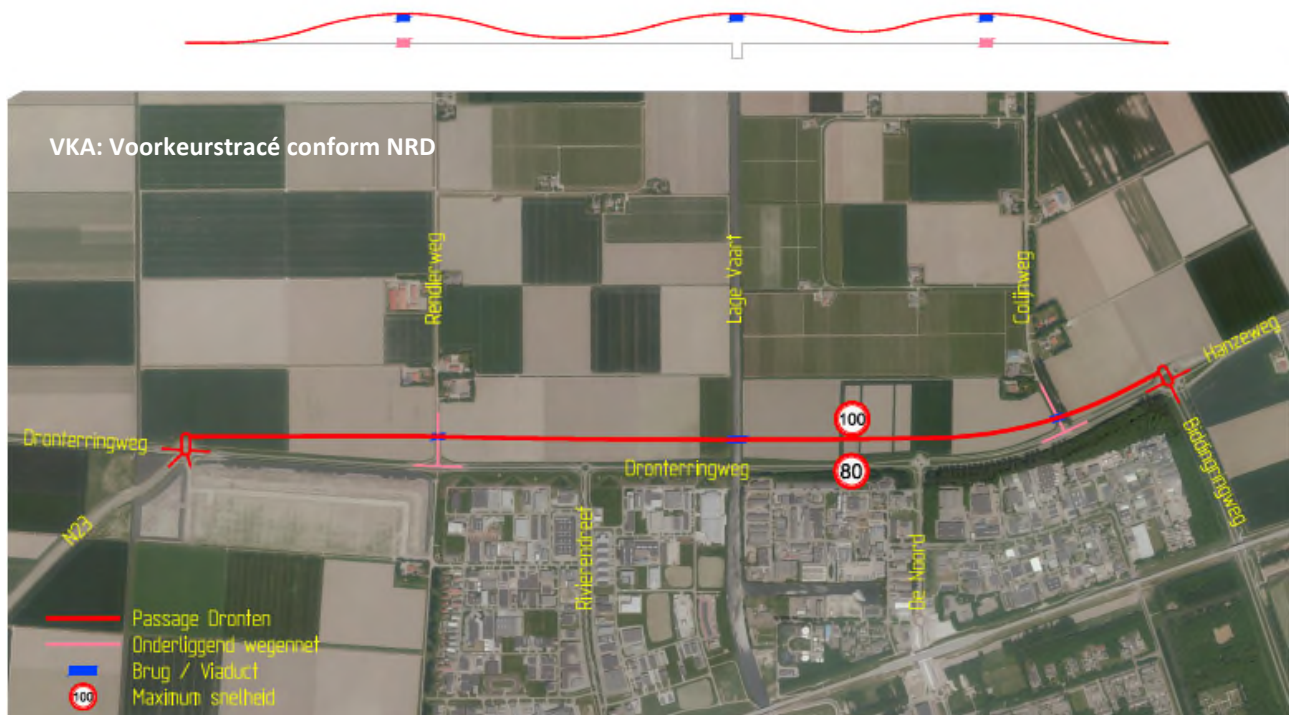
Ten behoeve van de realisatie van de Passage Dronten is een milieueffectrapportage opgesteld. Hierin zijn alle gevolgen van de realisatie en het gebruik van de Passage Dronten in beeld gebracht. In de milieueffectrapportage wordt bovendien een aantal varianten onderzocht, waaruit uiteindelijk een voorkeursvariant is gekozen.

Als eerste stap in de m.e.r.-procedure is een kennisgeving gedaan van het voornemen om de Passage Dronten te realiseren en hiervoor een m.e.r.-procedure te voeren. Hierbij heeft de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (Notitie R&D) ter inzage gelegen en heeft een ieder gelegenheid gehad hierop te reageren.

Bij het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan is het milieueffectrapport gevoegd. De conclusies uit het milieueffectrapport zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

4.2 Voorkeursalternatief

In het MER is een voorkeursalternatief (VKA) beschouwd. Het VKA betreft het alternatief dat uit de eerste analyse van de tracés naar voren is gekomen. In het VKA wordt ervan uitgegaan dat het tracé tussen de ongelijkvloerse kruisingen met de Rendierweg, Lage Vaart en Colijnweg op maaiveld komt te liggen (zie het dwarsprofiel). De ongelijkvloerse kruisingen komen op ca. 6 meter boven maaiveld te liggen. Het tracé komt tussen de 18 en 24 m van de Dronerringweg te liggen. De nieuwe weg wordt 1 x 2 rijstroken breed gemaakt en er geldt een maximum snelheid van 100 km/u. In figuur 4.1 is de ligging van de weg indicatief weergegeven en de hoogteligging van de weg in een lijnprofiel verbeeld.



figuur 4.1 Indicatief beeld van het voorkeursalternatief.

4.3 Varianten

In het MER is naast het voorkeursalternatief ook een viertal varianten onderzocht. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 3 van het MER. Aangezien de Passage Dronten onderdeel uitmaakt van een groter geheel (N23) en voor dat grotere geheel reeds diverse afwegingen gemaakt zijn, is geen sprake meer van een alternatieve locatie voor het tracé van de Passage Dronten. Op basis van landschappelijke waarden is gekozen voor een ligging zo dicht mogelijk bij de huidige Dronterringweg. Er is een aantal varianten ontwikkeld om het vastgestelde, in 2015/2016 te realiseren, tracé te optimaliseren. In de onderstaande tabel zijn de onderscheidende kenmerken van de varianten weergegeven:

tabel 4.1 Onderscheidende kenmerken tussen varianten N307 Passage Dronten

	VKA*	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Locatie ongelijkvloerse kruising (viaduct) met de Rendierweg	Op huidige locatie	Op huidige locatie	Verschuiving Rendierweg naar oosten op De Rivierendreef	Op huidige locatie	Verschuiving Rendierweg naar oosten op De Rivierendreef. Fietstunnel t.h.v. Rendierweg.
Locatie ongelijkvloerse kruising (viaduct) met de Colijnweg	Kleine verschuiving Colijnweg richting het westen	Kleine verschuiving Colijnweg richting het westen	Verschuiving Colijnweg naar westen op De Noord	Kleine verschuiving Colijnweg richting het westen	Verschuiving Colijnweg naar oosten op rotonde N305. Fietstunnel t.h.v. De Noord.
Afstand tussen Dronterringweg en N307 Passage Dronten	circa 18 - 24 m	circa 18 - 24 m	circa 18 - 24 m	circa 100 m	circa 18 - 24 m
Bouwhoogte weglichaam Rendierweg, Lag Vaart en/of Colijnweg	circa 6 m	circa 6 m	circa 6 m	circa 6 m	circa 6 m
Bouwhoogte tussenliggende tracés	op maaiveldhoogte	op maaiveldhoogte	op circa 6 m	op maaiveldhoogte	op circa 6 m
Snelheid Dronterringweg	80 km/u	Lagere snelheid: 50 km/u	80 km/u	80 km/u	80 km/u

* VKA= Voorkeursalternatief

Een meer uitgebreide beschrijving van de varianten en kaartbeelden ervan zijn opgenomen in het MER, dat als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd is. Het MER vergelijkt de milieueffecten van het voorkeursalternatief en de vier varianten daarop met de referentiesituatie.

4.4 Conclusies

In het MER is per beschreven aspect een score van de effecten weergegeven.

Aspect	Criterium	VKA	Var 1	Var 2	Var 3	Var 4
Verkeer						
Verkeersafwikkeling /bereikbaarheid	Effecten op I/C-verhoudingen en doorstroming	++	++	++	++	++
Verkeersveiligheid	Effecten op verkeersveiligheid	+	+	++	+	++
Langzaam verkeer	Effecten op fietsverkeer	+	+	++	+	0
	Effecten op landbouwverkeer	+	+	+	+	+
Geluid						
Wegverkeerslawaai	Veranderingen in geluidbelasting in het plangebied en omgeving	-	-	-	-	-
	Verandering van het aantal geluidgehinderden	0	0	0	0	0

Luchtkwaliteit						
Stikstofdioxide (NO ₂)	Veranderingen in concentraties stikstofdioxide	+	+	+	+	+
Fijn stof (PM ₁₀)	Veranderingen in concentraties fijn stof	0	0	0	0	0
Externe veiligheid						
Plaatsgebonden risico	Veranderingen van het plaatsgebonden risico ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten	0	0	0	0	0
Groepsrisico	Verandering van het groepsrisico	0	0	0	0	0
Gezondheid						
Geluidbelasting	Geluid in relatie tot gezondheid	-	-	-	-	-
Lichtkwaliteit PM ₁₀	Luchtkwaliteit - PM ₁₀ in relatie tot gezondheid	0	0	0	0	0
Luchtkwaliteit NO ₂	Luchtkwaliteit - NO ₂ in relatie tot gezondheid	0	0	0	0	0
Ruimtegebruik						
Landbouw	Effecten op gebruikswaarde van landbouwgronden	-	-	-	--	-
Wonen	Effecten op gebruikswaarde van woningen	0	0	0	0	0
Werken	Effecten op gebruikswaarde van bedrijventerreinen	0	0	0	0	0
Recreatie	Effecten op gebruikswaarde van recreatievoorzieningen	0	0	-	0	0
Archeologie, cultuurhistorie en landschap						
Archeologie	Effecten op bekende en verwachte archeologische waarden	0	0	0	0	0
Cultuurhistorie	Effecten op aardkundige waarden	0	0	0	0	0
	Effecten op historisch-geografische waarden	-	-	-	--	-
	Effecten op historisch-bouwkundige waarden	0	0	0	0	0
Landschap	Effecten op landschapstypen en -structuren	-	-	-	-	-
	Effecten op ruimtelijk-visuele kwaliteit	-	-	-	-	-
Bodem						
Bodemopbouw	Effecten op de bodemopbouw	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	Effecten op de bodemkwaliteit	0	0	0	0	0
Grondverzet	Hoeveelheid grondverzet	--	--	--	--	-
Water						
Waterstructuur	Effecten op het oppervlaktewatersysteem	0	0	0	0	0
Grondwater	Effecten op de grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0
Waterkwaliteit	Effecten op de grond- en oppervlaktewater- kwaliteit	0	0	0	0	0
Natuur						
Natura 2000	Kans op significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0
Ecologische hoofdstructuur	Kans op effecten wezenlijke kenmerken en waarden van EHS	-	-	-	-	-
Beschermde soorten	Kans op aantasting leefgebieden van beschermde soorten	-	-	-	-	-

Algemeen

Uit de tabel blijkt dat de effecten van de realisatie van de Passage Dronten met name positief zijn voor het thema verkeer. Dit komt overeen met de verwachting, aangezien de aanleg van de Passage met name een verkeerskundige aanleiding heeft. Verder heeft het voornemen een positief effect op de concentratie NO₂ in de lucht. Enigszins negatieve effecten zijn er voor geluid, gebruikswaarde van landbouwgronden, historisch geografische waarden, landschapstypen en –structuren en de effecten op beschermde soorten en EHS.

Voor geluid en natuur zijn mitigerende maatregelen geformuleerd (zie paragraaf 13.2 van het MER). Van de mitigerende maatregelen is de maatregel voor geluid genomen door een hogere grenswaarde besluit op te stellen, dat uiterlijk tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan (definitief) wordt genomen. De maatregelen voor natuur worden in het definitieve ontwerp en het bestek van de weg meegenomen. De maatregelen hebben met andere woorden geen directe invloed op de inhoud van dit bestemmingsplan.

Afweging varianten

De effectbeoordelingen van de verschillende varianten komen in veel gevallen overeen met het voorkeursalternatief. Verschillen treden op bij de aspecten verkeer, ruimtegebruik en cultuurhistorie.

De verschillen tussen de varianten zijn geen aanleiding om het voorkeursalternatief in zijn geheel slechter te beoordelen dan de varianten. Voor een aantal aspecten is juist een wat betere beoordeling van het voorkeursalternatief gegeven ten opzichte van de varianten.

In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op de milieu- en omgevingsaspecten.

5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Geluid

Kader

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect akoestiek. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde).

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1 Zonebreedte wegverkeer

aantal rijstroken	zonebreedte [m]	
	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald. In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones (zie tabel 5.2).

Tabel 5.2 Grenswaarden voor woningen langs een nieuwe weg

status van de woning	voorkeursgrenswaarde [dB]	maximale ontheffing [dB]	
		stedelijk	buitenstedelijk
bestaande woning langs een nieuw aan te leggen weg	48	63	58

Voorwaarden voor ontheffing

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder dient het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer te worden gecorrigeerd met een aftrek in dB.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012'. Op basis van dit voorschrift dient voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, een aftrek van 2 dB te worden toegepast met uitzondering van 2 specifieke situaties:

- Indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is, geldt een aftrek van 3 dB;
- Indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is, geldt een aftrek van 4 dB.

Voor de overige zoneplichtige wegen bedraagt de aftrek 5 dB.

Toetsingskader plansituatie

De aanleg van de 'Passage Dronten N307' betreft de aanleg van een nieuwe weg. Uitgangspunt is dat deze nieuwe weg zal bestaan uit 2 rijstroken met een maximum snelheid van 100 km/uur en dat het de status 'Autoweg' krijgt. De zonebreedte bedraagt derhalve 250 meter. Vanwege de maximum snelheid van 100 km/uur geldt een aftrek ex artikel 110g Wgh van 2-4 dB.

In de zin van de Wet geluidhinder heeft het plan betrekking op de aanleg van een nieuwe weg in buitenstedelijk gebied. De onderstaande grenswaarden zijn van toepassing.

Tabel 5.3 Grenswaarden plansituatie na aftrek ex artikel 110g Wgh voor woningen

weg	voorkeursgrenswaarde [dB]	maximale ontheffing [dB]
Passage Dronten N307	48	58

Beoordeling

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De uitgangspunten van het onderzoek zijn beschreven in deze akoestische rapportage.

In onderstaande tabel 5.4 zijn de geluidbelastingen weergegeven ten gevolge van het verkeer op de nieuwe weg 'Passage Dronten N307'. De geluidbelasting is weergegeven op de woningen die zijn gelegen binnen de geluidzone (250 meter) van deze buitenstedelijke weg met 2 rijstroken. De volgende woningen zijn gelegen binnen de geluidzone:

- Colijnweg 21
- Colijnweg 26
- Colijnweg 28
- Handelsweg-noord 56
- Rendierweg 33
- Staalwijk 13
- Staalwijk 25

Tabel 5.4 Geluidbelastingen ten gevolge nieuwe weg - na aftrek ex artikel 110g Wgh

Woning	Geluidbelasting L_{den} [dB] inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh	
	2015 autonoom	2025 plansituatie
Colijnweg 21	46	49
Colijnweg 26	47	50
Colijnweg 28	50	53
Handelsweg-noord 56	52	52
Rendierweg 33	47	51
Staalwijk 13	47	48
Staalwijk 25	49	50

	Voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB
	Voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar wel aan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB
	Voldoet niet aan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in de plansituatie de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op 6 van de 7 woningen wordt overschreden. De hoogste geluidbelasting bedraagt 53 dB. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt derhalve niet overschreden. Indien het toepassen van geluidreducerende maatregelen niet doelmatig blijkt, kan ontheffing worden verleend in de vorm van hogere grenswaarden.

In dit geval wordt de nieuwe weg parallel aan de bestaande Dronterringweg gelegd. Dit betekent dat de woningen in de huidige situatie ook reeds te maken hebben met een geluidbelasting als gevolg van de weg. In dat kader is in tabel 5.4 de autonome geluidbelasting in 2015 weergegeven. Hieruit blijkt dat de realisatie van de Passage Dronten slechts voor 4 woningen tot een relevante toename van de geluidbelasting leidt, namelijk Colijnweg 21, 26 en 28 en Rendierweg 33. Daarbij is rekening gehouden met de toegestane toename van 1,5 dB. De woningen aan de Handelsweg-noord 56 en Staalwijk 25 hebben eveneens een hogere geluidbelasting dan 48 dB, maar deze geluidbelasting bestaat ook in de autonome situatie.

Bij wegen met een zone wordt in artikel 110a (Wgh) en volgende aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Om de geluidbelasting vanwege een weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype;
- Maatregelen in het overdrachtsgebied (tussen bron en ontvanger) door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

Bronmaatregelen

De nieuwe weg Passage Dronten kan in geluidreducerend asfalt (GRA) worden aangelegd. De toepassing van GRA levert een geluidreductie van 2 tot 4 dB op. Uit oogpunt van wegonderhoud is toepassing van GRA aanvaardbaar wanneer het gehele wegtracé hierin wordt uitgevoerd. Vanwege de geringe levensduur van GRA dat nu op de markt is, namelijk de helft van regulier dichtasfaltbeton, bestaan er in algemene zin financiële bezwaren tegen de toepassing van GRA (besluit Gedeputeerde Staten van september 2013). In aanvulling daarop wordt de verlaging van de geluidbelasting met 2 tot 4 dB bij 6 woningen door GRA niet doelmatig wordt geacht.

Overdrachtsmaatregelen

Bepaald is in hoeverre met een geluidsscherm de geluidbelasting van de 6 woningen waarvan de toekomstige geluidbelasting meer bedraagt dan 48 dB is terug te brengen tot deze waarde. Er zijn berekeningen uitgevoerd voor een geluidsscherm met een hoogte van 3 meter en een scherm met een hoogte van 1,5 meter.

Tabel 5.5 Geluidbelastingen ten gevolge nieuwe weg - na aftrek ex artikel 110g Wgh – bij toepassing geluidschermen

Woning	Hoogte	Geluidbelasting L_{den} [dB] inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh		
		2025 plansituatie	2025 plansituatie met toepassing van 3 m. hoge schermen tpv kunstwerken (lengte ca. 20 m)	2025 plansituatie met toepassing van 1,5 m hoge schermen over een lengte van in totaal 630 m
Colijnweg 21	4,5 m.	49	49	46
Colijnweg 26	4,5 m.	50	50	47
Colijnweg 28	4,5 m.	53	53	49
Handelsweg-noord 56	4,5 m.	52	52	52
Rendierweg 33	4,5 m.	51	50	48
Staalwijk 13	1,5 m.	48	48	48
Staalwijk 25	4,5 m.	50	50	50

Geluidschermen van 3 meter hoogte en een lengte van 20 meter leiden tot een te kleine reductie van de geluidbelasting. Uit de analyse blijkt verder (zie tabel 5.5) dat de geluidbelasting is te reduceren met een geluidsscherm ter hoogte van de kruising met de Rendierweg met een lengte van 200 meter en bij de Colijnweg met een lengte van 430 meter. Belangrijke kanttekening is dat een geluidsscherm van 1,5 meter hoogte met de genoemde lengte vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst is, omdat een van de uitgangspunten van het ontwerp is dat de openheid van het landschap zoveel mogelijk behouden blijft.

De kosten van het bouwen van een geluidsscherm met een hoogte van ca. 1,5 meter bedragen ca. € 550,00 per meter excl. BTW. Voor de voorgestelde 630 meter (200 + 430 meter) bedragen de kosten daarmee ca. € 346.500,-.

In de afweging van de doelmatigheid van de maatregelen is vervolgens een vergelijking gemaakt in hoeverre de geluidbelasting als gevolg van het plan een verslechtering is ten opzichte van de actuele geluidbelasting (inclusief aftrek ex artikel 110g). Vervolgens is bepaald in hoeverre de verslechtering van de geluidbelasting moet worden gerekend tot een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder (artikel 1). Om de aanpassing te beschouwen als een reconstructie moet de geluidbelasting in 2025 minimaal 1,5 dB meer bedragen dan de actuele geluidbelasting. Uit de vergelijking (zie tabel 13 in het akoestisch onderzoek) blijkt dat het plan slechts voor 4 woningen tot een verslechtering leidt. Bovendien hebben 2 woningen zowel in de autonome situatie als bij de realisatie van de Passage Dronten een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Het toepassen van een geluidsscherm ten behoeve van 6 woningen wordt als een niet doelmatige maatregel beschouwd.

Ontvangermaatregelen:

Voor alle woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor gedeputeerde staten een hogere waarde vaststellen, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

Conclusie

Het akoestisch onderzoek leidt tot de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld voor de percelen

Colijnweg 21, 26 en 28, Rendierweg 33, Handelweg-noord 56 en Staalwijk 25. Dit besluit wordt door Gedeputeerde Staten genomen voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.2 Lucht

Kader

De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Deze Wet is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit en de Regeling Niet in betekenende mate (NIBM). Zo is de realisatie van 1.500 woningen vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (40 microgram per m³) en fijn stof (31,3 microgram per m²).

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM₁₀, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO₂) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden. Bij de besluitvorming over bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of de gevolgen van de planontwikkeling voor de luchtkwaliteit voldoen aan de eisen zoals gesteld in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op basis van dit Besluit mogen geen gevoelige functies voor kinderen, ouderen en zieken op minder dan 50 meter van provinciale wegen en 300 meter van rijkswegen worden gerealiseerd, indien de grenswaarden worden overschreden.

Wet ruimtelijke ordening

Naast bovenstaande dient het gebied vanuit het beginsel van een goede ruimtelijke ordening geschikt te zijn voor de beoogde functie. Een goede luchtkwaliteit is een van de randvoorwaarden voor een goede leefomgeving. Daarom is het wenselijk om inzicht te hebben in de luchtkwaliteitsituatie.

Beoordeling

Ten behoeve van het MER en dit bestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Het onderzoek is integraal opgenomen in het MER. Hierin is de verandering in de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in beeld gebracht. In het MER is geconstateerd dat als gevolg van de realisatie van het voorkeursalternatief een licht positief effect op de concentratie stikstofdioxide optreedt. Ten aanzien van de fijn stof treedt geen verbetering of verslechtering op.

Conclusie

Aangezien geen wijziging optreedt ten aanzien van fijn stof en de stikstofdioxide een kleine verbetering laat zien, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.3 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen:

- Risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Transportassen voor gevaarlijke stoffen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen;
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR (10⁻⁶/jaar) geeft inzicht in de kans op overlijden van een individu op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval bij een risicovolle activiteit en geeft het aantal

mogelijke (dodelijke) slachtoffers weer. Ten aanzien van het PR geldt dat er bij besluitvorming op een ruimtelijk plan een grenswaarde in acht dient te worden genomen (kwetsbaar object), dan wel met een richtwaarde rekening dient te worden gehouden (beperkt kwetsbaar object). Voor het GR geldt een oriënterende waarde (Bevi) of een oriëntatiewaarde (circulaire Rvgs).

Beoordeling

Ten behoeve van de beoordeling van het aspect externe veiligheid is een quick scan Externe Veiligheid uitgevoerd (Antea Group, 2014c, separate bijlage). Als risicobronnen in de omgeving van het plangebied zijn het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N307 en risicovolle inrichtingen ten zuiden van de Passage Dronten geïdentificeerd.

Risicovolle inrichtingen

Ten zuiden van de N307 Passage Dronten bevinden zich verschillende risicovolle inrichtingen.¹ Het plan voor de N307 Passage Dronten maakt geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk. Het voorliggende plan heeft geen invloed op de risiconiveaus van deze bronnen.

Vervoer gevaarlijke stoffen N307

De categorie vervoerde gevaarlijke stoffen over de N307 en de daarbij behorende frequentie van het transport is weergegeven in tabel 5.6. Deze gegevens zijn van toepassing op het trajectdeel van de N307 tussen de aansluiting met de N305 (Biddingringweg) en de aftakking naar Swifterbant.

Tabel 5.6 vervoer gevaarlijke stoffen N307

N307	LF1, brandbare vloeistof	LF2, zeer brandbare vloeistof	LT1, toxische vloeistof	LT2, toxische vloeistof	GF3, brandbaar gas
Aantal wagens	1.444	1.686	0	0	560

Het invloedsgebied van de N307 bedraagt 45 meter (invloedsgebied stofcategorie LF1 (brandbare vloeistof) en LF2 (zeer brandbare vloeistof)).

Plaatsgebonden risico

Op basis van vuistregels uit het HART (Handleiding Risicoanalyse Transport) moet worden gesteld dat er voor N307 Passage Dronten, evenals de Dronerringweg (N307), waarover nu het vervoer plaatsvindt, ter hoogte van het plangebied geen sprake is van een PR 10^{-6} -contour. Het plaatsgebonden risico is daarmee niet aan de orde.

Groepsrisico

Uit de vuistregels van het HART volgt dat de N307 ter hoogte van het op te waarden tracédeel een groepsrisico kent lager dan 10% van de oriëntatiewaarde. Daarnaast dient geconcludeerd te worden dat de wegaanpassing mogelijk leidt tot een gunstigere veiligheidssituatie, omdat een deel van de transporten over de nieuwe Passage Dronten gaat rijden en daarmee verder van de bebouwde kom van Dronten is verwijderd. In ieder geval heeft het realiseren van de Passage Dronten op zichzelf geen invloed op het aantal gevaarlijke transporten dat aan deze zijde langs Dronten rijdt. Het groepsrisico neemt daarom niet toe.

Omdat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde (in zowel de huidige als de toekomstige situatie), is verantwoording van het groepsrisico voor deze weg niet aan de orde.

Conclusie

¹ Ten zuiden van de N307 bevinden zich de risicovolle inrichtingen Orfa Visser, Broekhoff Vuurwerk, een gasontvangstation, Supertank (De Noord), BP Station De Noord en Gebroeders van Liere.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen aanleg van de Passage Dronten.

5.4 Milieuhinder en bedrijven

Kader

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit (zoals bedrijven) en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren. De nieuwe ontwikkeling mag niet worden gehinderd door bestaande functies, maar ook mogen deze functies niet worden beperkt door de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Aangezien de activiteit die in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt geen betrekking heeft op bedrijven of kwetsbare objecten is dit item niet relevant als milieuaspect. Hieraan wordt dan ook verder geen aandacht besteed.

5.5 Bodem en water

Kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient nauwkeurig onderzocht te worden of er ook waterbelangen in het geding zijn. De watertoets heeft tot doel te komen tot een goed functionerend en beheersbaar ontwerp van de waterhuishouding en de riolering van het plangebied, aansluitend op het vigerende beleid van rijk, provincie, waterschap en gemeente. Hiertoe worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp vroegtijdig in het proces uitgewerkt en kunnen eventuele kansen of knelpunten in dit stadium worden signaleerd.

De waterbeheerder voor het plangebied is het Waterschap Zuiderzeeland. Het waterbeleid is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010 - 2015, getiteld "Meer dan water alleen". Dit plan beschrijft het waterbeheer en vormt de basis voor de watertaken die het waterschap heeft: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening: de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2011 (gewijzigd en uitgebreid 2014). Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Beoordeling

Bodem

De conclusies ten aanzien van het aspect bodem worden in het MER N307 Passage Dronten beschreven. Hierbij wordt ten aanzien van bodemkwaliteit geconcludeerd dat zowel de bovengrond als de ondergrond de kwaliteitsklasse 'achtergrondwaarde' hebben. Dit houdt in dat zowel de boven- als de ondergrond van het plangebied voldoen aan de achtergrondwaarde. Grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is duurzaam geschikt voor elk bodemgebruik en wordt aangeduid als schone of niet verontreinigde grond.

Voor het gebruik van de ontgravingskaart als bewijsmiddel voor de te ontgraven grond, gelden de volgende randvoorwaarden:

- indien er sprake is van een partijonderzoek op de locatie van ontgraven en dat onderzoek voldoet aan de vereisten voor een bewijsmiddel uit het Besluit bodemkwaliteit kan geen gebruik worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart als bewijsmiddel, maar dient gebruik te worden gemaakt van de resultaten van dat specifieke onderzoek;
- de ontgravingskaart is alleen van toepassing voor de bodemlagen waarvoor deze is opgesteld. Voor de bovengrond is dit 0,0 – 0,5 m –mv en voor de ondergrond 0,5 – 2,0 m –mv. Indien de partij dieper wordt ontgraven geldt het onderzoeksprotocol die is beschreven in de Nota Bodembeheer van de gezamenlijke gemeenten van provincie Flevoland.

De bodemkwaliteit is hiermee op hoofdlijnen bestudeerd. Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden zal de hypothese dat sprake is van een 'onverdachte locatie' nog getoetst moeten worden door middel van een verkennend bodemonderzoek.

Water

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van de waterstructuur.

Voor het aspect water zijn zowel de waterkwantiteit als de waterkwaliteit van belang. In het kader van de watertoets heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Zuiderzeeland. Hiertoe zijn beschrijvingen van de waterstructuur en de mogelijke effecten van de realisatie van de weg voorgelegd aan het waterschap Zuiderzeeland. Het waterschap heeft hierop positief gereageerd.

Waterkwantiteit

De kruisingen van het water in het bestaande landschap worden door middel van een brug (over de Lage Vaart) en duikers (over kleinere watergangen) gerealiseerd. Daarmee wordt geen oppervlaktewater gedempt en blijft de doorstroming van het water gehandhaafd. Voor het afvoeren van hemelwater is de versnelde afstroming als gevolg van het aanbrengen van extra verharding van belang. Om de versnelde afstroming te voorkomen wordt extra oppervlaktewater/zaksloten aangelegd, zodat infiltratie alsnog kan optreden. Ten behoeve van de realisatie is overigens een watervergunning van het waterschap benodigd.

De nieuwe weg wordt, evenals de huidige weg, verhoogd ten opzichte van het huidige maaiveld aangelegd. Hiermee wordt voldoende drooglegging van de weg bereikt. Er is daarom geen drainage nodig, dus de grondwaterstanden worden niet verlaagd ten opzichte van de huidige situatie. Er is dus geen effect op de grondwatersituatie.

Waterkwaliteit

Het afstromende wegwater (bij neerslag) zal eventuele verontreinigingen vanaf het wegoppervlak naar de berm afvoeren. Daar hechten de immobiele verontreinigingen zich aan de organische componenten in de bodem. Door middel van onderhoud (het periodiek afschrappen van de bodem) wordt deze verontreiniging afgevoerd.

Conclusie

De aspecten bodem en water vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.6 Ecologie

Kader

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. De Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet vormen het belangrijkste juridische kader voor natuurbescherming in Nederland. De verplichtingen voor de bescherming van natuurgebieden zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998 en de bescherming van plant- en diersoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Deze wetten kunnen worden gezien als een vertaling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Er kan een tweedeling worden gemaakt in soort- en gebiedsbescherming.

Soortbescherming

De "Flora- en faunawet" heeft tot doel om beschermde flora- en faunasoorten te beschermen. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen tot gevolg hebben dat beschermde soorten in het geding komen. Indien dergelijke soorten aanwezig zijn en door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling bedreigd worden, moet een ontheffing aangevraagd worden.

Gebiedsbescherming

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is een gemeente verplicht om te onderzoeken of het plangebied in of bij een speciale beschermingszone (sbz) als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 ligt. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten mogen niet worden aangetast.

Boswet

De Boswet heeft tot doel bossen te beschermen. De wet is erop gericht de bossen te behouden. Daarbij geldt dat indien bos gekapt wordt, hiervoor herplant moet plaatsvinden. Onder de Boswet vallen:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat

Beoordeling

Ten behoeve van de effecten op ecologie is een natuurtoets uitgevoerd (Antea Group, 2014d). Hierin is zowel aandacht besteed aan de bescherming van soorten als aan gebiedsbescherming. Ten behoeve van de natuurtoets is zowel een bureauonderzoek als een veldbezoek uitgevoerd.

Soortbescherming

Samengevat is het resultaat van de natuurtoets dat op de planlocatie in beperkte mate beschermde flora en fauna voorkomt. Het plangebied bestaat uit een wegberm, een bermsloot en akkerland. In de wegberm staan enkele groepjes laanbomen. De bestaande en nieuwe N307 kruist de Lage Vaart, een ecologische verbindingszone die onderdeel uitmaakt van de EHS.

De conclusies van de effecten op de relevante beschermde soorten staan hieronder kort weergegeven (zie tabel 5.7).

Tabel 5.7 Effectenbeoordeling voorgenomen ontwikkeling op beschermde soorten (Flora en faunawet)

Soort(groep)en	Effect	Strijdig met wetgeving?	Nader onderzoek	Onthef- fing aanvragen ?	Mitigerende maatregelen
Broedvogels	Verstoring tijdens aanleg	Ja	Nee	Nee	<ul style="list-style-type: none"> • Werkzaamheden beginnen buiten het broedseizoen • Voorafgaand aan werkzaamheden controle door ecooloog op actuele broedgevallen en eventueel maatregelen nemen • Werken volgens goedgekeurde gedragscode
Broedvogels (jaarrond beschermde nesten)	niet aanwezig	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Grondgebonden zoogdieren (bever en otter)	Verkeersslachtoffers	Ja	Nee	Nee	Doorlopende oever onder viaduct Lage Vaart incl. begeleidend raster
Vleermuizen	Geen effecten op (paar)verblijfplaatsen en/of migratie- en foerageerroutes	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Vissen	Nee	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Reptielen, amfibieën	Nee	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Flora	Nee	Nee	Nee	Nee	n.v.t.
Overige soortgroepen	Nee	Nee	Nee	Nee	n.v.t.

In het plangebied zijn geen vogelnesten aanwezig die jaarrond zijn beschermd (categorie 1-4). In het plangebied broedt mogelijk in het voorjaar een aantal vogels. In de planning en uitvoering van de werkzaamheden dient hiermee rekening te worden gehouden (zorgplicht), omdat deze niet mogen worden verstoord.

Voor strikt beschermde zoogdieren (Tabel 3-soorten; bever, otter, boommarter) die de Lage Vaart (mogelijk gaan) gebruiken als migratieroute worden mitigerende maatregelen voorgesteld, zodat ze de nieuwe brug onderlangs kunnen passeren. Deze maatregelen zijn ook gunstig voor algemeen beschermde zoogdiersoorten (zoals bunzing, hermelijn en wezel) die eveneens als doelsoort zijn gekoppeld aan de ecologische verbindingzone Lage Vaart.

Vleermuizen komen voor in de omgeving van het plangebied. De Lage Vaart wordt gebruikt als foerageer- en vliegroute door meer- en watervleermuizen, deze functie wordt niet negatief beïnvloed door een extra brug, aangezien ze ongehinderd de brug onderlangs kunnen passeren. Dat er verblijfplaatsen van strikt beschermde vleermuizen in het plangebied voorkomen is uit te sluiten.

Beschermde vissen zijn niet in de bermsloot van de N307 aanwezig, mogelijk wel in de Lage Vaart. Het functionele leefgebied van deze soorten wordt niet aangetast als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling. Strikt beschermde reptielen, amfibieën of flora komen niet voor in en nabij het plangebied.

Gebiedsbescherming

Geconcludeerd is dat aanleg van de N307 niet zal leiden tot een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Voor het project hoeft derhalve geen procedure te worden doorlopen met betrekking tot de Natuurbeschermingswet 1998.

De N307 kruist middels een brug de Lage Vaart. De Lage Vaart is een ecologische verbindingszone met o.a. otter, bever en meervleermuis als doelsoort. De actuele en potentiële waarden van dit gebied worden niet geschaad, indien rekening wordt gehouden met de migratiefunctie van de verbindingszone voor middelgrote (watergebonden) zoogdieren. Strikt beschermde soorten en EHS doelsoorten als bever en otter verspreiden zich door de provincie Flevoland gebruik makend van de Lage Vaart en andere brede vaarten. Deze soorten worden gemakkelijk verkeersslachtoffer als ze wegen kruisen. Het project kan de migratiefunctie van de verbindingszone aantasten, indien geen rekening wordt gehouden met deze functie. Daarom zijn maatregelen noodzakelijk (zie volgende paragraaf).

Vervolgtraject - maatregelen ter behoud verbindingfunctie voor zoogdieren (EHS)

Door een geschikt ontwerp van de brug, met voldoende passeermogelijkheden voor oever- en watergebonden soorten, wordt de verbindingfunctie van de EVZ Lage vaart niet negatief beïnvloed. Het is noodzakelijk hiermee rekening te houden in de ontwerpfasen. Er dient een doorlopende oever onderlangs de brug aanwezig te zijn. Tevens dient een begeleidend raster aangebracht te worden, zodat voorkomen wordt dat zoogdieren de weg kunnen oversteken. Ze moeten juist onderlangs de weg kunnen passeren. Deze aanbevelingen worden bij het ontwerp van de weg gebruikt.

Boswet

Voor de realisatie van de Passage Dronten geldt de Boswet niet. De realisatie van de weg leidt tot de kap van een beperkt aantal bomen. Deze bomen behoren niet onder de Boswet, omdat in geen van de gevallen sprake is van een rij van 20 bomen of meer.

Conclusie

Het aspect ecologie leidt niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling. Aandachtspunt voor het ontwerp is de verbindingfunctie van de EVZ Lage Vaart. Hiervoor dient een doorlopende oever met begeleidend raster aangebracht te worden onder de brug over de Lage Vaart. Tevens geldt de zorgplicht in het kader van de natuurwetgeving.

5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Kader

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het verdrag van Malta (of Valetta) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ), omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor goede conservering. Het is verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij specifieke bodemverstorende activiteiten rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht kenbaar gemaakt te worden om het documenteren van 'toevalsvondsten te garanderen'. Van archeologische vondsten dient aangifte gedaan te worden bij de bevoegde instantie. Voor Dronten is dat het provinciale depot voor archeologische vondsten van Flevoland.

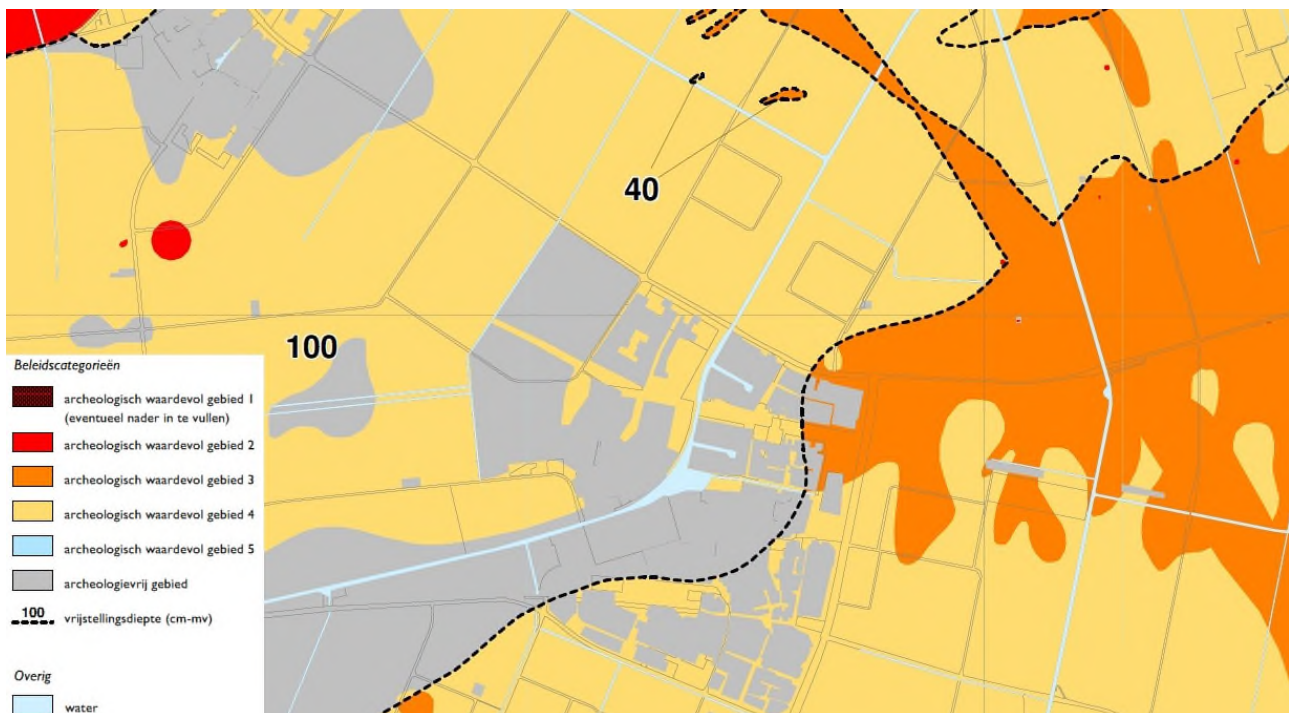
In het Besluit ruimtelijke ordening (art. 3.1.6, onder 4, sub a) is geregeld dat in een bestemmingsplan moet worden verantwoord op welke wijze is omgegaan met voorkomende cultuurhistorische waarden.

Beoordeling

Ten behoeve van de archeologische waarden is een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het beoogde tracé van de Passage Dronten (Antea Group, 2014b). De aspecten landschap en cultuurhistorie (historische geografie en historische bouwkunde) zijn middels een bureauonderzoek eveneens in beeld gebracht en rechtstreeks verwoord in het MER (Antea Group, 2015b). In het plangebied zijn geen aardkundige waarden beschermd, zodat aan dit onderdeel geen verdere aandacht wordt besteed.

Archeologie

Uit het archeologische bureauonderzoek is gebleken dat geen bekende archeologische waarden in het gebied voorkomen. Wel geldt voor het oostelijke gedeelte van het tracé (vanaf de aansluiting op de Biddingring tot aan de kruising met de Colijnweg) een hoge verwachting ten aanzien van het voorkomen van archeologische waarden (zie ook figuur 5.1). Voor het overige gedeelte van het tracé is vanuit het bureauonderzoek geconcludeerd dat geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is.



figuur 5.1 Uitsnede uit de gemeentelijke beleidskaart van Dronten met daarop het plangebied in rood. (Bron: gemeente Dronten).

Ter plaatse van de hoge archeologische verwachtingswaarde is een inventariserend archeologisch veldonderzoek in de vorm van boringen uitgevoerd. De resultaten van het veldonderzoek leidden tot de conclusie dat ter plaatse van het voorgenomen tracé de kans op het aantreffen van archeologische resten uit de steentijd laag is. Op basis van dit veldonderzoek wordt dan ook aanbevolen om het gebied vrij te geven voor wat betreft archeologie.

Historisch-geografische waarden

Het huidige landschap van Flevoland is relatief jong (circa 65 jaar oud). Dit landschap wordt gekenmerkt door het rationele patroon gericht op het landbouwkundige gebruik van de polder. De provincie Flevoland heeft in het Omgevingsplan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten

weergegeven (zie figuur 5.2). Deze bestaan uit de belangrijkste elementen die het karakter van Flevoland weergeven. Voor het plangebied zijn de structuur van de Lage Vaart en de infrastructuur (interne ontsluiting) van belang als kernkwaliteiten. Vanuit historisch-geografisch oogpunt zijn de verkaveling en de openheid belangrijke kenmerken van het gebied. Deze worden in paragraaf 10.2.1 van het MER nader beschreven. De openheid en waarde van de Dronerringweg als belangrijke ontsluitingsstructuur van Oostelijk Flevoland worden door de realisatie van de Passage Dronten enigszins aangetast. Het betreft echter geen beschermde waarden, zodat de realisatie van de Passage Dronten niet wordt belemmerd.

Historisch-bouwkundige waarden

De gemeente Dronten heeft een inventarisatie van het cultureel erfgoed opgesteld. Hierin is geadviseerd een beschermd dorpsgezicht op te nemen en een aantal gemeentelijke monumenten aan te wijzen in Dronten. Deze hebben geen betrekking op panden in de omgeving van het plangebied. Er vindt dan ook geen aantasting van historisch-bouwkundige waarden plaats.

Landschappelijke waarden

De kavelstructuur van Oostelijk Flevoland is grootschalig en rationeel. Ter hoogte van Dronten kennen de kavels een min of meer oost-west oriëntatie. Deze verkavelingsrichting is nog altijd duidelijk aanwezig. Het landschap is open en wordt gekenmerkt door akkerbouw en fruitteelt.

In het provinciale Omgevingsplan zijn als landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteit voor het plangebied de Dronerringweg (als onderdeel van de interne ontsluiting) en de Lage Vaart aangeduid (zie figuur 5.2). Ten noorden van de Dronerringweg strekken de verkaveling en het open landschap zich uit. De Dronerringweg behoort tot de oorspronkelijke wegenstructuur van Oostelijk Flevoland. De weg heeft dan ook geen aanpassing van de verkaveling tot gevolg gehad. Door de realisatie van de Passage Dronten wordt de relatief gave verkaveling aangetast. Doordat de verkavelingsrichting grotendeels gevolgd wordt door het nieuwe tracé is de aantasting beperkt.



figuur 5.2 Uitsnede kaart met landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten (rode cirkel = globale ligging plangebied) (Bron: Omgevingsplan Flevoland, 2006)

De Dronterringweg vormt de noordelijke begrenzing van het dorp Dronten. Het vormt de grens tussen de gesloten bebouwde kom en het open landelijke gebied ten noorden daarvan. De weg wordt aan de zuidzijde geflankeerd door bomen. Aan de noordzijde wordt de weg niet begeleid door opgaande begroeiing. De openheid van het gebied ten noorden van Dronten is een belangrijke ruimtelijk-visuele kwaliteit. De realisatie van de Passage Dronten leidt tot een beperkte aantasting van de openheid van het gebied. Voor de kruisingen met de Rendierweg, de Colijnweg en de Lage Vaart wordt de weg verhoogd met bruggen en zandlichamen die naar deze kunstwerken leiden. In het voorkeursalternatief wordt de weg tussen de verschillende verhogingen van de weg zoveel mogelijk naar maaiveld teruggebracht. Dit leidt ertoe dat ter plaatse van de tussengelegen delen vanuit Dronten naar het open gebied de openheid beter zichtbaar is. Indien de toeschouwer echter niet recht voor een verlaagd gedeelte staat, zullen de meerdere verhogingen in het landschap meer samenvloeien, zodat een groter obstakel voor de beleving van de openheid optreedt.

De provincie Flevoland en de gemeente Dronten ambiëren een goede landschappelijke inpassing van de N307 Passage Dronten over het gehele tracé. Het gaat daarbij niet alleen om de weg zelf, maar ook om de omgeving. Het doel is om de weg zo goed mogelijk in het landschap in te passen, zodanig dat uiteindelijk sprake is van een landschappelijke versterking van weg én omgeving. Deze landschappelijke versterking is een essentieel principe bij het ontwerpproces van de Passage Dronten. Provincie en gemeente hebben dit principe uitgewerkt in het Landschapsplan (Maris, 2014, zie bijlage 7) en een

bijbehorend Beeldkwaliteitsplan voor de kunstwerken (Maris, 2015, zie bijlage 8). In het landschapsplan is het landschappelijke ontwerpadvies vastgelegd met bijbehorende verbeelding van het gewenste toekomstbeeld van de weginpassing in het landschap. Zowel het ruimtelijk toekomstbeeld als de ruimtereservering is hierin vastgelegd. Binnen de context van het landschapsplan is ook de beeldkwaliteit van de kunstwerken nader bepaald in een apart document. Dit wordt bij vaststelling van het bestemmingsplan opgenomen in de welstandsnota van de gemeente Dronten. Het beeldkwaliteitsplan wordt daarmee toetsingskader voor de uiterlijke verschijningsvorm van de kunstwerken.

Conclusie

Vanuit de aspecten archeologie, cultuurhistorie en landschap treden geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling. Enkele landschappelijke waarden worden enigszins aangetast. Deze worden, overeenkomstig het landschapsplan, in het voorgestelde ontwerp echter zo veel mogelijk beperkt (zie ook het MER N307 Passage Dronten). Het beeldkwaliteitsplan dat bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de gemeentelijke welstandsnota ziet op de beperking van de landschappelijke impact van de kunstwerken.

5.8 Kabels en leidingen

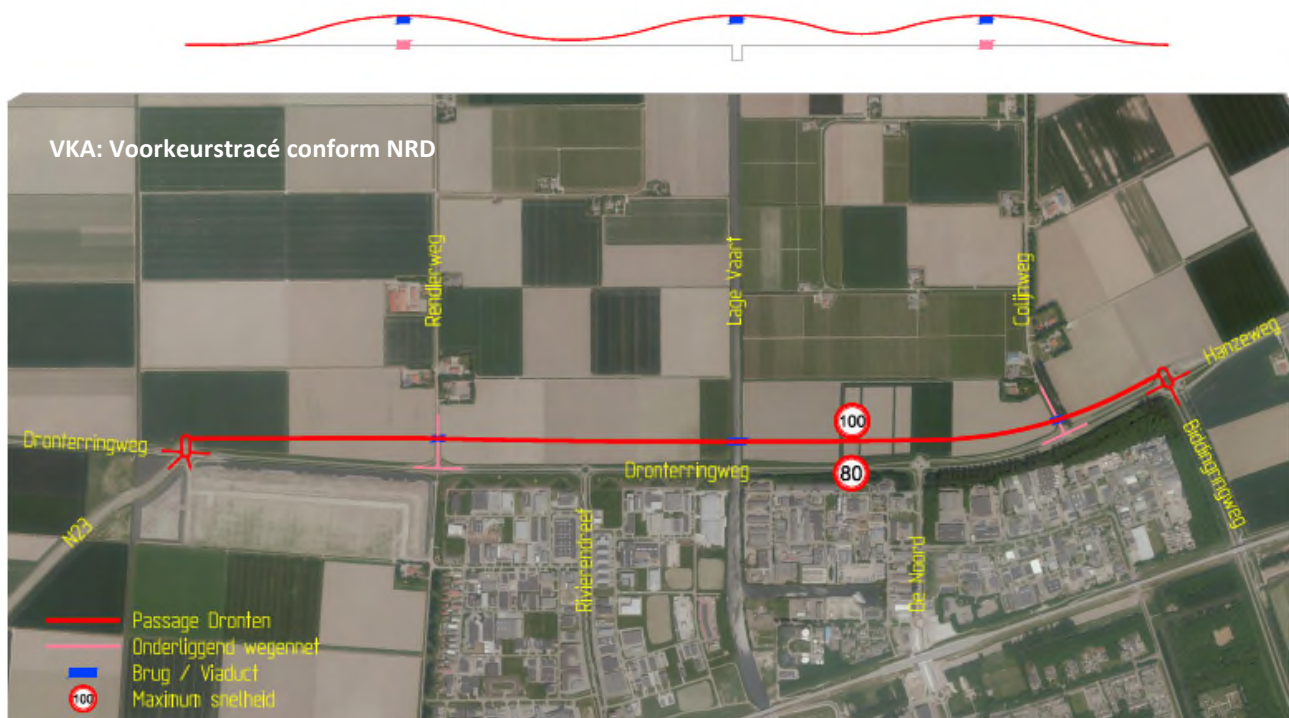
Ten behoeve van het voorlopig-voorlopig ontwerp (VVO) van de Passage Dronten is een ontwerpnotitie opgesteld. In dit voorstadium van het voorlopig ontwerp is de ligging van de kabels en leidingen in beeld gebracht. De kaarten met de ligging van de kabels en leidingen behoren bij het VVO. Bij de Lage Vaart ligt een waterleiding onder het ontwerp. Hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp. Andere kabels en leidingen bevinden zich in de berm van de bestaande weg en leiden niet tot belemmeringen voor de realisatie van de weg.

6 Uitgangspunten N307 Passage Dronten

6.1 Hoofdas

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de eerste fase van de realisatie van de N307 Passage Dronten. In deze eerste fase wordt een wegprofiel van 1x2 rijstroken gerealiseerd, waarop een maximum snelheid van 100 km/u gereden mag worden. De Dronterringweg blijft hierbij bestaan en dient als ontsluiting voor het lokale verkeer van Dronten.

De rand van de hoofdas wordt op 18-24 meter vanaf de rand van de Dronterringweg gerealiseerd. De weg wordt enigszins verhoogd ten opzichte van het maaiveld gerealiseerd met ongelijkvloerse kruisingen met de Rendierweg, Lage Vaart en Colijnweg. In figuur 4.1 is de ligging van de weg indicatief weergegeven en de hoogteligging van de weg in een lijnprofiel verbeeld.



figuur 6.1 Indicatief beeld van het voorkeursalternatief.

6.2 Aansluiting onderliggend wegennet

De aansluitingen van de Rendierweg en Colijnweg blijven op de bestaande Dronterringweg bestaan. De N307 Passage Dronten kent geen andere aansluitingen dan de rotonde bij de Biddingringweg en de aansluiting op de N23.

6.3 Fietsverkeer

Op de N307 Passage Dronten wordt geen fietsverkeer mogelijk gemaakt. Het fietsverkeer vanaf de noordzijde in de richting van Dronten wordt onder de Passage Dronten doorgeleid via de Rendierweg en de Colijnweg. De routes blijven daarmee vrijwel ongewijzigd. Door het verdwijnen van het doorgaande verkeer van de Dronterringweg zullen de mogelijkheden om vanaf de Rendierweg en de Colijnweg de Dronterringweg over te steken verbeterd worden.

7 Juridische planopzet

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de bestemming en de bijbehorende regels toegelicht. Daarnaast zal, daar waar dat verduidelijkend werkt, ook de systematiek van de verbeelding worden toegelicht. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze de binnen het plangebied voorkomende functies in het bestemmingsplan zijn geregeld. Met het bestemmingsplan wordt een zodanig plan beoogd dat enerzijds rechtszekerheid wordt geboden aan omwonenden en anderzijds voldoende mogelijkheden worden geboden om het voorgenomen tracé mogelijk te maken.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De wijze waarop de regeling juridisch zal worden vormgegeven, wordt bepaald door de Wro en het Bro. De juridische regeling wordt vevat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding wordt de bestemming vastgelegd en in de regels per bestemming de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De verbeelding en regels zijn opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

Het Bro bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van wat in het bestemmingsplan wordt geregeld en om de uitleg daarvan.

7.2 Juridisch systeem

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

SVBP 2012

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

Regels

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden gebruikt mogen worden. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, afwijkingsmogelijkheden (middels een omgevingsvergunning) en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, diepte, aantal bouwlagen etc. van gebouwen en bouwwerken.

Bij uitzondering kan door middel van een omgevingsvergunning worden toegestaan dat van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages, wordt afgeweken. Het gaat dan om incidentele gevallen, waarbij het om bouwtechnische redenen en/of redenen van doelmatigheid noodzakelijk wordt geacht en aantoonbaar is, dat in geringe mate van de gegeven maten moet worden afgeweken.

7.3 Toelichting op de bestemmingen

De regels in verband met de bestemmingen kennen alle een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit bestemmingsregels en bouwregels. Voor enkele bestemmingen zijn daarbij bijzondere gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid.

De bestemmingsregels betreffen de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan (= het gebruik). De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsregels. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om omgevingsvergunning voor het bouwen.

Binnen het plan wordt de bestemming Verkeer gebruikt (Hoofdstuk 2 van de regels).

Binnen de bestemming Verkeer wordt de realisatie van de weg mogelijk gemaakt. Maximale hoogtes zijn aangegeven voor de bruggen en viaducten. Er worden geen gebouwen mogelijk gemaakt langs het tracé, maar binnen de bestemming kunnen wel geluidsschermen, grondwallen, parkeervoorzieningen, groen en water gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 1 van de regels omvat de begripsbeschrijvingen en de wijze van meten. Dit zijn de inleidende regels. Hoofdstuk 3 van de regels bevat algemene regels ten aanzien van gebruik, afwijkingen en wijzigingsbevoegdheden. In hoofdstuk 4 zijn de overgangs- en slotregels opgenomen.

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Bro worden de bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld, genoemd. De aanleg van de N307 Passage Dronten valt niet onder één van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

De financiering van de kosten voor planvorming en uitvoering van de N307 Passage Dronten wordt gedekt uit middelen van de provincie Flevoland en een bijdrage van de gemeente Dronten. De daartoe benodigde budgetten zijn gereserveerd.

Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe N307 Passage Dronten is het noodzakelijk dat de provincie gronden van derden verwerft. Getracht wordt om deze gronden door middel van minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken, dan beschikt de provincie op grond van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.2.1 Participatie

Voorafgaand aan het opstellen van dit ontwerp bestemmingsplan zijn door de provincie Flevoland, in samenwerking met de gemeente Dronten, informatiebijeenkomsten voor belangstellenden georganiseerd op 22 oktober 2014. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de plannen voor de realisatie van de N307 Passage Dronten gepresenteerd aan de hand van het voorontwerp bestemmingsplan en het technische voorlopig voorontwerp (VVO) van de weg.

8.2.2 Vooroverleg en inspraak

Op de notitie Reikwijdte en Detailniveau N307 Passage Dronten heeft een ieder in de periode van 27 maart 2014 t/m 8 mei 2014 zijn of haar reactie kunnen geven. Daarnaast zijn de wettelijke adviseurs en bestuursorganen geraadpleegd. In totaal zijn vier adviezen van wettelijke adviseurs en twee inspraakreacties van omwonenden ontvangen. In het milieueffectrapport is weergegeven op welke wijze met de adviezen en inspraakreacties is omgegaan.

Om te kunnen komen tot vaststelling van onderhavig bestemmingsplan, wordt de in afdeling 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorgeschreven bestemmingsplanprocedure doorlopen. Voorafgaand aan deze procedure, zoals beschreven in artikel 3.8 Wro, dient vooroverleg plaats te vinden. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft over het voorontwerp bestemmingsplan vooroverleg plaatsgevonden met de daartoe aangewezen instanties om hen in de gelegenheid te stellen te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan.

Op het voorontwerp bestemmingsplan is eveneens inspraak verleend, zoals bedoeld in de inspraakverordening van de gemeente Dronten. Daartoe heeft het plan van 2 oktober tot en met 13 november 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder daarop een inspraakreactie naar voren brengen.

Hieronder wordt ingegaan op de ontvangen vooroverleg- en inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan N307 Passage Dronten (9071). De ingekomen reacties worden samengevat en voorzien van een beantwoording. Daarbij wordt tevens aangegeven of en op welke onderdelen het bestemmingsplan vervolgens is aangepast.

A. Vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan N307 Passage Dronten (9071) is door de gemeente Dronten in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de volgende instanties:

1. Provincie Flevoland
2. LTO Noord Flevoland
3. Waterschap Zuiderzeeland
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
5. Veilig Verkeer Nederland - District Flevoland
6. Liandon N.V.
7. Stichting FlevoLandschap
8. Gasunie district Noord
9. N.V. Nederlandse Gasunie
10. Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland
11. RVOB
12. Vitens Flevoland
13. Stichting Milieugroep Dronten,
14. Brandweer Flevoland, afdeling Risicobeheersing
15. LTO Noord, afdeling Oostelijk Flevoland
16. Natuur en Milieu Flevoland
17. Winkeliersvereniging Dronten
18. Fietsersbond, afdeling Flevoland/Dronten
19. Ondernemersvereniging De Driehoek (OVDD)

Ontvangen reacties vooroverleg

Binnen de gestelde termijn (van 2 oktober tot en met 13 november 2014) zijn vier reacties ontvangen:

- Fietsersbond
- Ondernemersvereniging De Driehoek
- Waterschap Zuiderzeeland
- Brandweer Flevoland

De overige instanties hebben, met het uitblijven van een reactie, aangegeven geen behoefte te hebben om te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Passage Dronten.

Van de ontvangen reacties op het vooroverleg is op de volgende pagina's een samenvatting gegeven, met daarbij in cursief het antwoord van gemeente Dronten.

1. Fietsersbond (13 november 2014)

1. De Fietsersbond beoordeelt de realisatie van de Passage als parallelweg naast de bestaande Dronterringweg als een positieve ontwikkeling voor fietsers.
2. De Fietsersbond heeft een voorkeur voor een variant die niet tot het omrijden voor fietsers leidt. Daarom adviseert de Fietsersbond om Variant 1 uit te voeren met:
 - a. een gelijkvloerse fietsoversteek over de Dronterringweg bij de Rendierweg op de huidige locatie;
 - b. een gelijkvloerse fietsoversteek over de Dronterringweg bij de Colijnweg op de huidige locatie;
 - c. een verlaging van de maximumsnelheid op de Dronterringweg naar 50 km/u.
3. Als de gemeente Dronten en provincie Flevoland besluiten voor uitvoering van het voorkeursalternatief met handhaving van de maximumsnelheid van 80 km/u, dan adviseert de Fietsersbond om bij de kruisingen van de Dronterringweg met de Rendierweg en de Colijnweg fietstunnels aan te leggen.
4. Opmerking: Het voorontwerp bestemmingsplan (pagina 11) en de notitie reikwijdte en detailniveau (pagina 14) komen op het punt van de afstand tussen de Passage en de Dronterringweg niet overeen.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 2. en 3.

Variant 1 en het voorkeursalternatief (vka) leiden beide niet tot omrijden voor het fietsverkeer. Het onderscheidende kenmerk van variant 1 is de maximum snelheid op de Dronterringweg na aanleg van de Passage Dronten: 50 km/uur. In het voorkeursalternatief en de andere varianten blijft de maximum snelheid op de Dronterringweg 80 km/uur. De Dronterringweg is ook na aanleg van de Passage Dronten een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dat sluit aan bij het belang van de ontsluitingsfunctie van de Dronterringweg. Op dergelijke wegen is een maximum snelheid van 80 km/uur conform de provinciale richtlijnen.

Bij het beoordelen van de gewenste oplossing voor een fietsoversteek over de provinciale infrastructuur hanteert de provincie de landelijke normen en criteria (CROW).

Na aanleg van de Passage Dronten daalt de verkeersintensiteit van het autoverkeer op de Dronterringweg. In combinatie met de (lage) intensiteit van het overstekende fietsverkeer over de Dronterringweg is een gelijkvloerse fietsoversteek dan een aanvaardbare oplossing. In het plan wordt daarnaast de bestaande verkeersgeleider (middeneiland) in de Dronterringweg verbreed, waarbij het fietsverkeer in twee stappen de beide rijbanen kan oversteken.

Een ongelijkvloerse fietskruising is een kostbare maatregel die op deze locatie niet noodzakelijk is en qua investering niet in verhouding staat tot het aantal fietsers dat de Dronterringweg oversteeft. De provincie is bovendien terughoudend met het aanbrengen van fietstunnels in verband met sociale veiligheid.

Ad 4 In het MER wordt de afstand tussen de Passage en de Dronterringweg in overeenstemming gebracht met het (ontwerp) bestemmingsplan.

Deze reactie leidt op basis van punt 4 tot een beperkte aanpassing van het MER.

2. Ondernemersvereniging de Driehoek (13 november 2014)

1. De Ondernemersvereniging ziet de N23 als een heel goede en noodzakelijke ontwikkeling voor Dronten. Daarbij wordt de Passage Dronten niet als de belangrijkste bottleneck gezien. Men vraagt vooral om het oplossen van de problematiek bij Roggebot.
2. Het huidige ontwerp (VVO) van rotondes aan weerszijden van het traject is niet afdoende voor transport langer dan LZV's. Dit vormt een beperking in de vestigingsmogelijkheden in de nieuwe business zone. De ondernemersvereniging zou graag zien dat ook langere transporten van en naar De Poort van Dronten mogelijk worden gemaakt. Ook voor bijzonder transport vraagt men transportmogelijkheden (bijv. voor de windmolenindustrie en constructiebedrijven). Wellicht is er een mogelijkheid om in het huidige ontwerp van de rotondes een doorgang (dwars over rotonde) in te passen voor transporten waar de rotonde te klein is.
3. De ondernemersvereniging maakt zich zorgen over de zichtbaarheid van ondernemend Dronten. Het huidige ontwerp (VVO) gaat uit van een 'plint' en een bomenrij waarmee de zichtbaarheid van bedrijven langs de Dronterringweg wordt aangetast. Daarnaast moet onderzoek nog uitwijzen of geluidswerende maatregelen nodig zijn. Belangrijk is dat ondernemend Dronten (en met name bedrijventerrein Poort) zichtbaar blijft vanaf de nieuwe weg.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Het oplossen van de verkeersproblematiek bij Roggebot wordt door de provincie separaat aangepakt. Deze oplossing vormt geen onderdeel van de plannen voor de N307 Passage Dronten en is daarom geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Ad 2. De huidige Dronterringweg is een LZV-route. Dat blijft zo na de aanleg van de N307 Passage Dronten. Ook het ontwerp voor de N307 Passage Dronten voldoet voor voertuigen tot 22 meter en voor LZV's. Ook de rotondes aan weerszijden van het traject zijn daar geschikt voor. Er wordt onderzocht of de nieuwe weg ook geschikt kan worden gemaakt voor nog langere voertuigen.

Het provinciaal beleid kent geen specifieke maatregelen voor bijzonder transport. Dergelijk transport kan binnen de provincie alleen plaatsvinden als daarvoor een speciale aanvraag wordt ingediend en daar vergunning voor wordt verleend.

Ad. 3 Zowel de Poort van Dronten als de Business Zone Delta zijn zichtlocaties. Met de plantafstanden tussen de bomen wordt daar rekening mee gehouden: waar de Passage hoger komt te liggen of de kruinen van de bomen het zicht op de bedrijventerreinen meer wegnemen, wordt de plantafstand vergroot. Zo blijven de bedrijventerreinen voldoende zichtbaar. De groene plint moet er voor zorgen dat het verkeer op de Dronterringweg en de Passage Dronten elkaar niet verblinden. De landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is zo gekozen dat daarmee ook wordt bijgedragen aan de kwaliteit van de omgeving.

Deze reactie kan op basis van punt 2 mogelijk leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Waterschap Zuiderzeeland (14 november 2014)

1. Het waterschap geeft in haar reactie aan geen opmerkingen te hebben op het voorontwerp bestemmingsplan Passage Dronten.
2. Het waterschap geeft de suggestie de tekst over het onderwerp "Water" uit het MER ook op te nemen in het bestemmingsplan.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 2. Het MER is een bijlage bij het bestemmingsplan. Daarmee wordt het MER in het vervolg van de planologisch juridische procedure integraal onderdeel van het bestemmingsplan. De tekst met betrekking tot het onderwerp Water is daarmee voor alle belanghebbenden volledig raadpleegbaar. Het opnemen van deze tekst in het bestemmingsplan leidt tot dubbelingen in de tekst van de juridisch planologische documenten. Daarom zullen wij deze tekst niet integraal in het bestemmingsplan opnemen. Een korte omschrijving van het onderwerp Water is al onderdeel van de toelichting bij het bestemmingsplan.

Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Brandweer Flevoland (26 november 2014 – buiten de gestelde reactietermijn)

1. Brandweer Flevoland geeft aan niet in staat te zijn geweest binnen de gestelde termijn een reactie te geven. Verder meldt de brandweer geen op- of aanmerkingen te hebben op het voorontwerp bestemmingsplan Passage Dronten.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

B. Inspraak

Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening heeft het voorontwerp bestemmingsplan N307 Passage Dronten van 2 oktober tot en met 13 november 2014 ter inzage gelegen. Een ieder kon daarop een schriftelijke inspraakreactie indienen.

Ontvangen reacties

Er zijn drie inspraakreacties ingekomen binnen de termijn van terinzagelegging:

- Overwater Grondbeleid Adviesbureau BV, namens de heer Kiran,
- De heer C. Schat,
- Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladersorganisatie EVO.

Tevens zijn tijdens de informatiebijeenkomsten van 22 oktober 2014 enkele schriftelijke en mondelinge reacties op het plan gegeven.

Van de ontvangen inspraakreacties is op de volgende pagina's een samenvatting gegeven, met daarbij in cursief het antwoord van de gemeente Dronten.

Aansluitend is een overzicht gegeven van de schriftelijke en mondelinge reacties tijdens de inspraakavond van 22 oktober 2014 en het antwoord daarop van de gemeente Dronten.

1. Overwater Grondbeleid Adviesbureau BV, namens de heer Kiran (11 november 2014)

1. Het voorontwerp bestemmingsplan is onvolledig en prematuur ter inzage gelegd:
 - a. er zijn nog geen conclusies gegeven voor de milieuaspecten Lucht en Geluid, omdat de onderzoeken daarnaar op het moment van terinzagelegging nog lopen.
 - b. daarnaast is het volgens de belanghebbende onduidelijk op welke wijze de in de MER beschreven milieueffecten zullen worden geëvalueerd.
 - c. De N307 Passage Dronten wordt in het p-MIRT niet expliciet genoemd. Volgens belanghebbende handelt de gemeente daarom voorbarig door een voorontwerp bestemmingsplan in procedure te brengen.
2. Het voorontwerp is tot stand gekomen in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur:
 - a. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar te verwachten hinder en planschade;
 - b. Niet bekend is op welke wijze belangen worden gewogen.Belanghebbende geeft aan dat dit in strijd is met de Algemene wet bestuursrecht (zorgvuldigheidsbeginsel en evenredigheidsbeginsel).
3. De gekozen variant is vanuit het oogpunt van een goede planologische en stedenbouwkundige ontwikkeling het meest ongewenst en zal een onoverbrugbare barrière vormen voor de verdere uitbreiding van Dronten naar het noorden. Het 'badkuipmodel' is een veel beter tracé.
4. Er is volgens de belanghebbende sprake van:
 - a. gezondheidsrisico's;
 - b. onduidelijke verkeersprognoses;
 - c. geluidsoverlast, teruggang van de luchtkwaliteit, visuele vervuiling en een verminderde situeringswaarde.
 - d. Dit alles zal leiden tot planschade.
5. De wijze waarop de overheid qua grondverwerving zal acteren als wordt gekozen voor de voorkeursvariant, kan als 'salami tactiek' worden bestempeld, wat in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1a. In het voorontwerp bestemmingsplan zijn inderdaad nog geen conclusies opgenomen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluid. Het voorontwerp bestemmingsplan is echter geen wettelijk verplicht onderdeel. Dit is voornamelijk opgesteld om de omgeving snel in kennis te kunnen stellen van het voornemen van de aanleg van de N307 Passage Dronten en het daarvoor te wijzigen bestemmingsplan. Bij het ontwerp bestemmingsplan, dat als volgende stap in de juridisch planologische procedure wordt opgesteld en ter inzage wordt gelegd, worden alle onderzoeken inclusief een milieueffectrapportage (MER) verwerkt en als bijlage bij de stukken gevoegd.

Ad 1b. De evaluatie van het MER is niet van doorslaggevend belang voor het nemen van het besluit waar het hier over gaat: het vaststellen van het bestemmingsplan waarmee de N307 Passage Dronten juridisch planologisch mogelijk wordt. De manier waarop het MER te zijner tijd wordt geëvalueerd wordt vermeld in het MER. De evaluatie van het MER zal altijd achteraf (na realisatie van het betreffende plan) plaatsvinden en deze heeft daarmee geen invloed op de vaststelling van het bestemmingsplan. De inhoud van het MER is vanzelfsprekend wel van belang voor het vaststellen van het bestemmingsplan en het MER wordt dan ook gelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Ad 1c. De Passage Dronten wordt in het p-MIRT wel genoemd. Dit is in het voorontwerp bestemmingsplan onjuist gemeld. De N307 wordt in het p-MIRT 2014-2018 genoemd voor realisatie in 2019-2020 en in het pMIRT 2015-2020 voor realisatie in 2015-2016. In het ontwerp bestemmingsplan zal deze tekst worden gewijzigd.

Ad 2a. De verwachte milieuhinder is inmiddels onderzocht in het kader van de Milieueffectrapportage (MER, een bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan).

Na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden een verzoek tot compensatie van planschade indienen. Over dergelijke aanvragen wordt daarna separaat besloten.

Ad 2b. Conform de Awb (Afdeling 3.4) wordt het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en is er gelegenheid tot het indienen van zienswijzen. Hierbij wordt tevens de afweging van andere belangen betrokken. Dat is aanvullend op de afweging van de verschillende milieuaspecten in het MER en op het overleg dat de afgelopen tijd reeds is gevoerd met diverse belanghebbenden en organisaties. Daarmee wordt voldaan aan de voorgeschreven uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Ad 3. In de Structuurvisie Dronten 2030 is de ontwikkeling van de kern Dronten tot 2030 vastgelegd. Hierin wordt aangegeven (zie ook kaartje hieronder) dat de bestaande woon- en bedrijfslocaties samen met de geplande inbreidingen tot 2030 toereikend zijn voor de kern Dronten. Er zijn dan ook geen plannen om Dronten in noordelijke richting uit te breiden. De Passage Dronten vormt dan ook geen barrière voor de toekomstige uitbreiding van Dronten.



Ad 4a. t/m 4c.

Tijdens het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan was het MER nog niet gereed. Nog niet alle benodigde onderzoeken waren op dat moment afgerond en nog niet alle benodigde informatie voor de planvorming was op dat moment bekend. Dat gold ook voor gezondheidsrisico's, verkeersprognoses en geluidsoverlast. Op basis van nader onderzoek (Akoestisch onderzoek, N307 Passage Dronten (2014) en Verkeersonderzoek, N307 Passage Dronten (2014)) dat inmiddels is uitgevoerd, kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot gezondheidsrisico's voor de omgeving of een verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor de verkeersprognoses zijn specifiek op de locatie toegesneden prognoses voor 2025 het uitgangspunt. Deze prognoses en de uitgangspunten daarvoor worden in het MER beschreven. Er is sprake van enige toename van het verkeersgeluid door de komst van de nieuwe weg. Visuele effecten, zoals de genoemde visuele vervuiling of situeringswaarden spelen in deze wettelijk voorgeschreven onderzoeken geen rol, maar worden door de gemeenteraad meegewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Met deze elementen vergelijkbare aspecten als landschappelijke waarde en ruimtebeslag zijn in het MER wel beschouwd.

Ad 4d. Belanghebbenden kunnen na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek tot compensatie van planschade indienen. Over dergelijke aanvragen wordt daarna separaat besloten.

Ad 5. De wijze waarop de provincie gronden verwerft heeft betrekking op huidige plannen voor de N307 Passage Dronten. Dit betekent dat de provincie nu alleen de grond aankoopt die nodig is om de plannen voor 1x2 rijstrook van de N307 Passage Dronten (conform het bestemmingsplan) te realiseren. Op basis van onderzoek (Verkeersonderzoek, N307 Passage Dronten(2014) is 1x2 rijstrook voldoende voor een goede verkeersafwikkeling van het doorgaande verkeer de komende 10 jaar (2025).

Deze reactie leidt op basis van punt 1c tot een beperkte aanpassing van het bestemmingsplan.

2. De heer C. Schat (14 november 2014)

1. De heer Schat geeft aan tegen de wijziging van het huidige bestemmingsplan te zijn. Argument is dat het realiseren van viaducten geen gepaste situatie is met betrekking tot de huidige functie van het bestemmingsplan: Agrarisch met als kenmerk open gebied. Als huurder van grond langs de Dronterringweg kan hij zijn persoonlijk belang niet zo maar opgeven;
2. De heer Schat maakt zich zorgen dat tijdens de werkzaamheden de drainage op naastgelegen gronden wordt doorgraven en stelt voor deze gelijktijdig met de Passage opnieuw aan te leggen om voor een goede waterhuishouding te zorgen;
3. De heer Schat maakt zich zorgen om de weidevogels; dit is het broedgebied van met name de Kievit;
4. De heer Schat geeft aan zich zorgen te maken over:
 - a. Geluidsoverlast. Hij stelt voor strikte de landelijke normen te hanteren en waar nodig geluidswerende maatregelen te treffen.
 - b. Gezondheidsrisico's (schadelijke stoffen). De invloed hiervan zal door het toenemende verkeer groeien. De heer Schat stelt voor dat de gemeente Dronten of provincie Flevoland bij overschrijding van de normen passende maatregelen nemen en uitvoeren en iedere 5 jaar een meting van geluid en schadelijke stoffen uitvoeren aan de Rendierweg 31 in Dronten.
 - c. Planschade: door afnemend woongenot, dalende waarde onroerend goed, dalende omzet en verslechtering van de bedrijfsvoering door de komst van de Passage.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. De realisatie van de Passage Dronten past inderdaad niet in het huidige bestemmingsplan. Daarom wordt gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan. De onderbouwing van de nieuwe situatie ten opzichte van de bestaande situatie wordt in het bestemmingsplan en het daarbij behorende MER gegeven. Hierin wordt geconstateerd dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van de Passage Dronten. De grond die nodig is om de N307 Passage Dronten te realiseren krijgt een nieuwe bestemming. Er wordt alleen grond aangekocht die voor de realisatie van de N307 Passage Dronten (1x2) nodig is. De grond die daar niet voor nodig is, houdt de huidige agrarische bestemming. Daarover vindt overleg plaats met de grondeigenaren.

Voor de N307 Passage Dronten zijn een Beeldkwaliteitsplan en een Landschapsplan opgesteld. Daarin wordt de vormgeving van de kunstwerken (de viaducten en de brug over de Lage Vaart) geschetst en wordt aangegeven op welke manier de landschappelijke inpassing van de N307 Passage Dronten plaatsvindt. Het behouden van het open agrarische landschap ten noorden van de kern van Dronten vormt daarbij een van de uitgangspunten. Voor een goede landschappelijke inpassing is voor de N307 Passage Dronten een landschapsplan (Maris, 2014) opgesteld.

Ad 2. Bij de realisatie van de N307 Passage Dronten wordt gezorgd voor een goede waterhuishouding (vergelijkbaar met de huidige situatie). Het plan voorziet in een bermsloot aan de noordzijde van de nieuwe weg waarop de drainage van de naastgelegen gronden wordt aangesloten. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie.

Ad 3. Op basis van onderzoek (Natuurtoets, N307 Passage Dronten, 2014) kan worden geconcludeerd dat er in het plangebied geen vogelnesten aanwezig zijn die jaarrond beschermd worden (categorie 1-4). Op basis van de natuurtoets zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de Passage Dronten. Er wordt wel een aantal mitigerende maatregelen genomen om hinder voor broedvogels, zoals de Kievit, tijdens de aanleg van de Passage Dronten te voorkomen.

Ad 4a. Op basis van onderzoek (Akoestisch onderzoek, N307 Passage Dronten (2014) en Verkeersonderzoek, N307 Passage Dronten(2014)) kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling een licht negatieve invloed op het aspect geluid heeft. In het bestemmingsplan wordt afgewogen in hoeverre hiervoor geluidsmaatregelen moeten worden genomen.

Ad 4b. Op basis van onderzoek naar de luchtkwaliteit in het kader van het MER kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op het aspect luchtkwaliteit. Er zullen dan ook geen mitigerende maatregelen op dit gebied nodig zijn. Tussentijdse meting van geluid of schadelijke stoffen wordt op basis van de huidige gegevens niet noodzakelijk geacht.

Ad 4c. Belanghebbenden kunnen na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek tot compensatie van planschade indienen. Over dergelijke aanvragen wordt daarna separaat besloten.

Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladersonorganisatie EVO (14 november 2014)

1. TLN/EVO zijn in het algemeen zeer te spreken over de realisatie van de Passage Dronten. Zij roepen de gemeente op om de Passage zo snel mogelijk te realiseren.
2. TLN/EVO benadrukken het belang om te anticiperen op het eindbeeld en draagt mogelijkheden aan:
 - a. Twee ongelijkvloerse aansluitingen hebben de voorkeur boven twee rotondes ter hoogte van de aansluiting van de Passage Dronten op het bestaande wegennet.
 - b. De viaducten en andere kunstwerken, met het oog op de toekomst, nu al geschikt te maken voor een weg met breedte van 2x2 rijstroken.
3. TLN/EVO achten het van belang dat alle typen vrachtauto's zonder probleem gebruik kunnen maken van de rotondes. Men vraagt om in de uitwerking vooral rekening te houden met Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's) en exceptionele transporten. De N307 is daar ook nu al voor vrijgegeven. De berijdbaarheid van de rotondes vergt extra aandacht.
4. Ten slotte geven TLN/EVO aan nauw betrokken te willen blijven bij de uitwerking van de plannen.

Overweging gemeente Dronten

Ad 1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 2a. Het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen is in de planfase (de eerste fase) van het project N307 Passage Dronten overwogen. De keuze voor rotondes is gebaseerd op een afweging tussen nut en noodzaak en de kosten. De rotondes zijn naar verwachting voldoende voor de afwikkeling van het verkeer de komende 10 jaar. Bovendien blijkt dat het verkeer tot ten minste 2025 kan worden afgewikkeld met gelijkvloerse kruisingen.

Ad 2b. Bij het realiseren van de nieuwe weg wordt beperkt rekening gehouden met de mogelijkheid om deze uit te breiden naar 2 x 2 rijstroken. Er is evenwel geen budget om de kunstwerken van de N307 Passage Dronten voor te bereiden op een mogelijk toekomstige uitbreiding.

Ad 3. De huidige Dronterringweg is al geschikt voor LZV's. Dat blijft ook in de toekomst zo. Het ontwerp van de N307 Passage Dronten is ook geschikt voor LZV's. In de maatvoeringen is hiermee rekening gehouden. Er wordt onderzocht of de nieuwe weg ook geschikt kan worden gemaakt voor nog langere voertuigen. Het provinciaal beleid kent geen specifieke maatregelen voor bijzonder transport. Dergelijk transport kan binnen de provincie alleen plaatsvinden als daarvoor een speciale aanvraag wordt ingediend en daar vergunning voor wordt verleend.

Ad 4. Provincie en gemeente houden stakeholders graag betrokken bij de ontwikkelingen in de Passage Dronten. Wij informeren de omgeving over de ontwikkelingen met een nieuwsbulletin en www.flevoland.nl/passagedronten. Bij belangrijke ontwikkelingen organiseren wij informatiebijeenkomsten. Direct contact is mogelijk via passagedronten@flevoland.nl of 0320-265566.

Deze reactie kan op basis van punt 3 mogelijk leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

C. Informatiebijeenkomsten Passage Dronten (22 oktober 2014)

Tijdens de informatiebijeenkomsten op 22 oktober 2014 in de Open Hof in Dronten is vanuit het publiek een aantal (deels mondelinge) reacties op het ontwerp gegeven. Deze reacties zijn onderstaand weergegeven:

1. Sikkema
Het is onduidelijk of in het ontwerp genoeg ruimte is opgenomen voor hulpverleningsdiensten.
2. Geenevasen
Het is van belang dat tijdens de uitvoering de veiligheid en toegankelijkheid van fietsverkeer voor scholen (Swifterbant <-> Dronten) wordt gewaarborgd.
3. Besseling
Een deel van het fietspad op de Rendierweg is overbodig vanwege de smalle Rendierweg.
4. Zwijnenburg
Goed plan.
5. Meerdere deelnemers aan de informatiebijeenkomsten van 22 oktober 2014
Hoe zorgt de overheid voor de veiligheid van fietsers bij de fietsoversteek van de Rendierweg (over de Dronerringweg)? Als er meer verkeer op de Dronerringweg rijdt, dan gaat de snelheid van het wegverkeer daar immers alleen maar omhoog (nu is het er vaak te druk om 80 km/uur te kunnen rijden). Kan de maximum snelheid niet worden verlaagd naar bijv. 50 km/uur? Of kan de overheid de oversteekplaats voor fietsers voorzien van een ongelijkvloerse kruising of ovatonde aanleggen om het oversteken voor met name scholieren veiliger te maken.

Overweging

Ad 1. Het ontwerp is volgens de algemeen geldende CROW-richtlijnen uitgevoerd. Dit betekent dat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is gewaarborgd.

Ad 2. Bij de aanbesteding wordt veel aandacht besteed aan het waarborgen van de veiligheid voor het fietsverkeer tijdens de aanleg van de N307 Passage Dronten.

Ad 3. Het ontwerp wordt hierop nader beschouwd. Tot nu toe is slechts sprake van een voorlopig voorontwerp (VVO). Dit plan wordt uitgewerkt in een Voorlopig ontwerp (VO) en later tot een Definitief Ontwerp (DO). Deze opmerking is meegegeven aan het team dat het ontwerp uitwerkt.

Ad 4. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 5. Bij het beoordelen van de gewenste oplossing voor een fietsoversteek over de provinciale infrastructuur hanteert de provincie de landelijke normen en criteria (CROW). Het ontwerp in het VVO voor de fietsoversteek van de Rendierweg over de Dronerringweg past daarbinnen. Bij de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer op de Dronerringweg na aanleg van de Passage Dronten in combinatie met de intensiteit van het overstekende fietsverkeer over de Dronerringweg, is een gelijkvloerse fietsoversteek een aanvaardbare oplossing. In het plan wordt daarnaast een bredere verkeersgeleider (middeneiland) in de Dronerringweg aangelegd, waarbij het fietsverkeer in twee stappen de beide rijbanen kan oversteken. De Dronerringweg is ook na aanleg van de Passage Dronten een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dat sluit aan bij het belang van de ontsluitingsfunctie van de Dronerringweg. Op dergelijke wegen is een maximum snelheid van 80 km/uur conform de provinciale richtlijnen. Een ongelijkvloerse fietskruising is een kostbare maatregel die op deze locatie niet noodzakelijk is en qua investering niet in verhouding staat tot het aantal fietsers dat de Dronerringweg oversteekt. De provincie is bovendien terughoudend met het aanbrengen van fietstunnels in verband met sociale veiligheid (donkere, onoverzichtelijke situaties).

De reacties 1 t/m 5 leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.2.3 *Ontwerpbestemmingsplan, zienswijzen*

PM

8.3 *Evaluatie MER*

In het kader van de Europese regelgeving is het noodzakelijk in het bestemmingsplan aan te geven op welke wijze de in de MER beschreven milieueffecten zullen worden geëvalueerd. In de MER voor de Passage Dronten is daarover het volgende opgenomen:

PM

Bijlagen

Bestemmingsplan N307 Passage Dronten

Projectnr. 265270
27 januari 2015, revisie 04

