

Ontsluitingsweg Urk

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Provincie Flevoland

17 mei 2023

Project	Ontsluitingsweg Urk
Opdrachtgever	Provincie Flevoland
Document	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Status	Definitief
Datum	17 mei 2023
Referentie	135424/23-008.423
Projectcode	135424
Projectleider	S. de Bruin MSc
Projectdirecteur	Drs. M.J. Schilt
Auteur(s)	E. Nijssen MSc
Gecontroleerd door	S. de Bruin MSc
Goedgekeurd door	S. de Bruin MSc
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5

1.1 Aanleiding 5

1.2 Leeswijzer 5

2 M.E.R.-PROCEDURE 6

2.1 M.e.r.-plichtige activiteiten 6

2.2 M.e.r.-fasen 7

3 HUIDIGE SITUATIE 9

3.1 Huidig plangebied en studiegebied 9

3.2 Huidig beleidskader 12

4 REEDS DOORLOPEN STAPPEN 20

4.1 Pre-verkenningsfase 20

4.2 Verkenningsfase 20

5 DE ALTERNATIEVEN 22

5.1 Uitgangspunten van de alternatieven 22

5.2 De alternatieven 22

5.3 Aandachtspunten bij nadere detaillering 27

5.4 Meekoppelkansen 27

5.4.1 Reeds bekende meekoppelkansen 28

6 AANPAK EFFECTBEOORDELING 30

6.1 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen 30

6.1.1 Autonome ontwikkelingen 30

6.1.2 Ontwikkelingen waarover bestuurlijke overeenstemming wordt verwacht 33

6.2 Effecten van de alternatieven 35

7 PARTICIPATIE EN PROCES 39

7.1 Stakeholders 39

7.2 Participatiemomenten 39

8 DEFINITIES EN BRONNEN 41

8.1 Afkortingen 41

8.2 Bronnenlijst 41

Laatste pagina 42

Bijlage(n) Aantal pagina's

I Afbeeldingen alternatieven 5

II Rapportage pre-verkenning (deze bijlage is separaat bijgevoegd)

III Eindrapportage verkenning (deze bijlage is separaat bijgevoegd)

IV Addendum verkenning (deze bijlage is separaat bijgevoegd)

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Urk en Noordoostpolder zijn aan het groeien en deze groei blijft toenemen in de toekomst. Daardoor zijn toekomstige knelpunten geconstateerd op de Domineesweg. Zo is een toename vastgesteld van het verkeer op de Domineesweg, waarmee Urk minder goed bereikbaar en toegankelijk wordt. Daarnaast vinden in de toekomst in de gemeenten Urk en Noordoostpolder meerdere ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Mede door deze ontwikkelingen is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen rond Urk en de zuidwesthoek van Noordoostpolder verder toeneemt. Het toenemende aantal verkeersbewegingen maakt ook dat de weg steeds minder veilig wordt voor de gebruikers. Er worden de komende jaren dus steeds meer problemen verwacht op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg te Urk en de Zuidwesthoek van de Noordoostpolder.

Deze knelpunten gaven voor de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder aanleiding om gezamenlijk een pre-verkenning uit te voeren. Daarna heeft een verkenningsstudie plaatsgevonden, waar mogelijke alternatieven van een ontsluitingsweg zijn beoordeeld op basis van het beoordelingskader als vastgesteld in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Tijdens de verkenningsfase zijn in totaal 4 alternatieven naar voren gekomen voor de ontsluitingsweg Urk. Een van deze alternatieven is in bestuurlijk overleg door de provincie en gemeenten reeds aangewezen als voorkeursalternatief. Op 6 april 2022 is een bestuursovereenkomst getekend door de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.)[1]. Het doel van de NRD is het uiteen zetten van de te volgen m.e.r.-procedure. Hierbij wordt ingegaan op de inhoudelijke aspecten van de m.e.r., dit zijn de afbakening en onderzoeksaanpak. Ook op procedurele aspecten wordt ingegaan, dit zijn de stappen die worden doorlopen in de m.e.r. en de partijen die daarbij betrokken worden. De NRD beschrijft dus de grenzen en het bereik van de te volgen m.e.r.-procedure. De NRD markeert daarmee de start van de procedure om een nieuwe ontsluiting van Urk en de zuidwesthoek van Noordoostpolder te realiseren.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft waarom de realisatie van een ontsluitingsweg m.e.r.-plichtig is. Ook wordt de m.e.r.-procedure beschreven. In hoofdstuk 3 komt de huidige situatie aan bod. Zowel de huidige situatie van het plangebied als het huidige beleidskader wordt hier uitgewerkt. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de reeds doorlopen stappen van de pre-verkenning en verkenningsfase en het resultaat daarvan. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de alternatieven toegelicht die het MER worden onderzocht. Ook mogelijke meekoppelkansen worden in dit hoofdstuk besproken. Hoofdstuk 6 beschrijft de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen. Daarnaast wordt het beoordelingskader dat gebruikt wordt in de MER toegelicht. Hoofdstuk 7 gaat in op het participatieproces. In hoofdstuk 8 is een definitielijst opgenomen van afkoringen. In dit hoofdstuk staat tevens de bronnenlijst.

[1] M.e.r. is de procedure van de milieueffectrapportage. MER is het rapport, de milieueffectrapportage.

2

M.E.R.-PROCEDURE

2.1 M.e.r.-plichtige activiteiten

De Omgevingswet treedt op 1 januari 2024 in werking. Voor het project ontsluitingsweg Urk gaat daarmee de nieuwe wetgeving gelden en daarom wordt een projectbesluit opgesteld.

Het projectbesluit is als planologisch instrument bedoeld om slagvaardig in te kunnen spelen op ingrijpende en ingewikkelde projecten waarbij een publiek belang een belangrijke rol speelt. Denk aan:
- het aanleggen, verleggen en/of versterken van een waterkering;
- aanleg of uitbreiding van auto(snel)wegen, spoorwegen en vaarwegen;
- het bouwen van een hoogspanningsleiding of windturbines.

Het projectbesluit geeft het bestuursorgaan dat het projectbesluit toepast de regie over besluitvorming. Het projectbesluit is gebaseerd op de Elverdingmethode ('sneller en beter'-aanpak') met een verkenning van alternatieven en vroegtijdige participatie van belanghebbenden (als verplicht onderdeel).

Voor een aantal activiteiten geldt een zogenaamde m.e.r.-plicht, die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Het doel van een m.e.r. is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-plicht volgt uit de activiteiten die beschreven staan in bijlage V van het Omgevingsbesluit. Daarnaast geldt een m.e.r.-plicht wanneer een passende beoordeling nodig is op grond van de Wet Natuurbescherming. Hierna worden beiden m.e.r.-plichten nader toegelicht.

MER-plicht op grond van de Omgevingswet

Op basis van artikel 16.43 Omgevingswet en artikel 11.6 en 11.7 uit het Omgevingsbesluit staan m.e.r.-plichtige activiteiten in bijlage V van het Omgevingsbesluit. Op grond hiervan is de voorgenomen activiteit, het aanleggen van de ontsluitingsweg, een activiteit die m.e.r.-plichtig kan zijn (zie tabel 2.1). Voor de m.e.r.-plicht geldt dat er daarnaast sprake moet zijn van een aangewezen moederbesluit. Ook de relevante moederbesluiten zijn opgenomen in tabel 2.1. Als voor de activiteit 'aanleggen van een autosnelweg of autoweg' een Projectbesluit wordt voorbereid, geldt een m.e.r-plicht. Aangezien hier bij voorliggend project sprake van is, geldt een m.e.r.-plicht.

Tabel 2.1 Bijlage V Omgevingsbesluit

Nr.	Projecten	Gevallen waarin de m.e.r.-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Gevallen waarin de m.e.r.-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J1	Wegen	Als sprake is van: 1° de aanleg van een autosnelweg of autoweg; 2° de aanleg, wijziging of uitbreiding van een nieuwe weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer; of 3° de verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10km of meer.	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan*

* Conform artikel 11.6, derde lid van het Omgevingsbesluit is een projectbesluit gelijkt te stellen aan een omgevingsplan en daarmee ook een m.e.r.-plichtig moederbesluit.

MER-plicht omdat een passende beoordeling benodigd is

Uit een ecologische voortoets moet blijken of sprake is van mogelijke significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Indien hier sprake van is, dan moet een passende beoordeling worden opgesteld om de effecten op Natura 2000-gebied verder te onderzoeken. Dit onderzoek wordt in de planuitwerkingsfase uitgevoerd, dit is de fase waarin het MER en het Projectbesluit worden opgesteld. Op basis van de Omgevingswet (artikel 16.36 lid 2 en artikel 16.53c) is een MER verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Wet Natuurbescherming moet worden opgesteld.

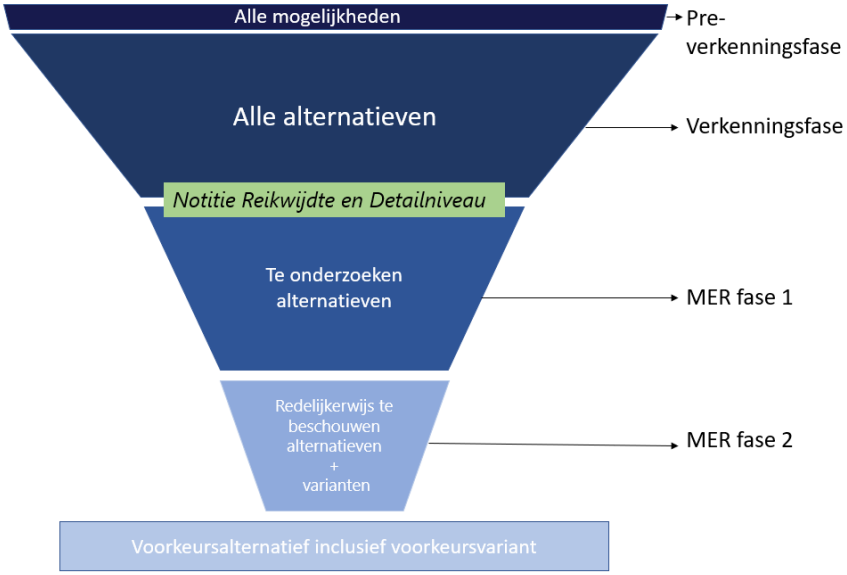
2.2 M.e.r.-fasen

Conform de Omgevingswet wordt de procedure van een projectbesluit doorlopen waarbij de realisatie van een ontsluitingsweg m.e.r.-plichtig is. Het MER voor de ontsluitingsweg Urk wordt uitgevoerd in twee fasen. In MER fase 1 wordt op hoofdlijnen gekeken naar de milieueffecten van de te onderzoeken alternatieven uit de verkenningsstudie uit 2020. Uit MER fase 1 volgen redelijkerwijs te beschouwen alternatieven die in MER fase 2 in meer detail worden onderzocht. Binnen deze redelijkerwijs te beschouwen alternatieven kunnen varianten worden meegenomen. Varianten beschrijven ontwerpkeuzes binnen een alternatief. In tabel 2.2 is het verschil tussen alternatieven en varianten beschreven. In de verkenningsfase zijn andere begrippen gebruikt, deze zijn tevens weergegeven in tabel 2.2. Om in de procedure verwarring te voorkomen wordt vanaf nu de gebruikelijke m.e.r.-terminologie gebruikt. Een visuele weergave van de te doorlopen stappen in de m.e.r.-procedure is weergegeven op afbeelding 2.1.

Tabel 2.2 Gebruikte terminologie

Toelichting	Gehanteerd definitie in verkenning (2020)	Gangbare definitie in m.e.r.
significant verschillende manieren voor een ontsluitingsweg	variant	alternatief
keuzemogelijkheden binnen een alternatief	subvariant	variant

Afbeelding 2.1 De te doorlopen fasen m.e.r.



M.e.r. in 2 fasen

Er is gekozen om het MER voor de ontsluitingsweg Urk in twee fasen uit te voeren (MER fase 1 en MER fase 2). Door het MER in twee fasen uit te voeren, kunnen de alternatieven op een passend detailniveau onderzocht worden. Mocht op hoger abstractieniveau blijken dat een alternatief redelijkerwijs niet mogelijk is, dan hoeft dat alternatief niet verder gedetailleerd te worden onderzocht. De onderzoeksinspanning blijft op deze manier aansluiten bij de haalbaarheid van de verschillende alternatieven. Het MER fase 1 en fase 2 vormen samen het MER dat bij het Projectbesluit voor de ontsluitingsweg Urk wordt gevoegd.

3

HUIDIGE SITUATIE

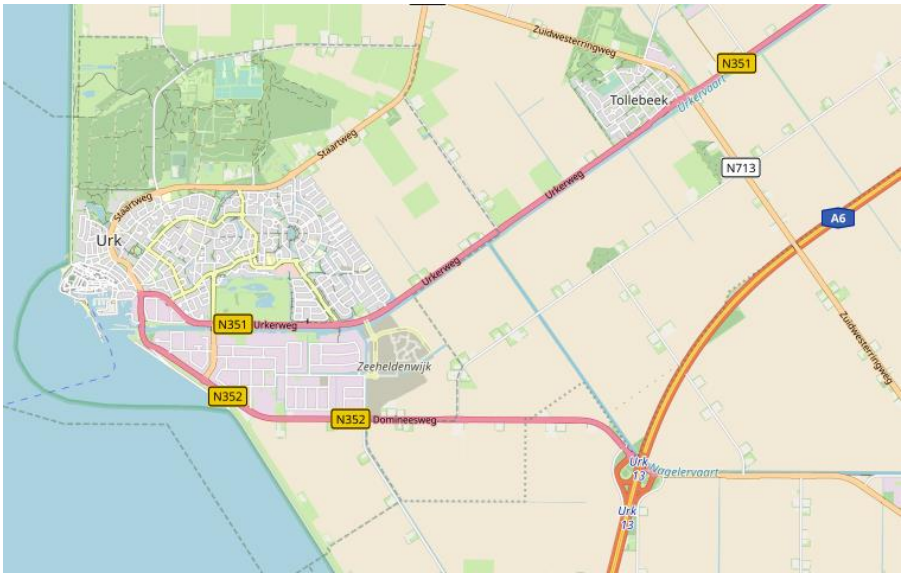
3.1 Huidig plangebied en studiegebied

Deze paragraaf beschrijft het plangebied en het studiegebied van de ontsluitingsweg. Het plangebied is het gebied waar de weg mogelijk komt te liggen. Het studiegebied bevat ook het gebied rondom de mogelijke locatie van de weg waar de weg invloed op kan hebben. Het studiegebied is daarmee groter dan het plangebied, omdat het dusdanig groot moet zijn dat het alle mogelijke effecten van de ontsluitingsweg bevat. Beide worden hier beschreven om de context waarin de ontsluitingsweg komt te liggen te schetsen. Zowel het plangebied als het studiegebied bevat grondgebied van de gemeenten Urk en Noordoostpolder.

Verkeer

Urk heeft 3 belangrijke toegangswegen: de Domineesweg (N352), de Urkerweg (N351) en de Staartweg (N721), deze zijn weergegeven op afbeelding 3.1. Deze wegen zijn bepalend in de huidige en toekomstige verkeerssituatie in en om Urk en de zuidwesthoek van de Noordoostpolder. Zo worden op de Domineesweg toekomstige knelpunten voorzien door toenemende verkeersintensiteiten. De huidige Domineesweg is een provinciale gebiedsontsluitingsweg met een wegprofiel van 1x2. De maximumsnelheid bedraagt 80 km/u en ten hoogte van de bebouwing bedraagt de maximumsnelheid 70 km/u. De Urkerweg vormt een verbinding tussen Urk en de dorpen Tollebeek en Emmeloord. De Urkerweg is tevens een provinciale weg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Tot slot de Staartweg, dit is de meest noordelijke weg richting het centrum van Urk. De Staartweg is (deels) een provinciale weg waar de maximumsnelheid 80 km/u bedraagt tot aan de rotonde bij Urk (rotonde kruising Staartweg - Nagel). De Staartweg loopt tot het T-kruispunt met de Espelerringweg / Zuidwesterringweg. Op de Espelerringweg is de maximum snelheid 80 km/u tot de Zuidermiddenweg, vanaf daar is het 50 km/h. De snelweg A6 is de dichtstbijzijnde rijksweg in het gebied.

Afbeelding 3.1 Infrastructuur in en om Urk (Bron: OpenStreetMap



Landbouw, woningbouw en bedrijvigheid

De ontsluitingsweg wordt gerealiseerd in het buitengebied van de gemeenten Urk en Noordoostpolder. Het land in het gebied is onderverdeeld door middel van een poldergrid. Dit houdt in dat de kavels in een rasterpatroon zijn ingedeeld. De gronden worden vrijwel uitsluitend gebruikt voor landbouw en veeteelt. Het plangebied bevindt zich op ruime afstand van het centrum van Urk en de meeste grote voorzieningen.

De woningbouw in het plangebied bestaat voornamelijk uit agrarische kavels. Het zijn vrijstaande boerenerven die verspreid zijn over het plangebied. In het plangebied komen ook verschillende arbeiderswoningen voor (tussen de 4 á 5 woningen naast elkaar), die in de meeste gevallen gesitueerd zijn naast een boerenerf. Aan de oostzijde van het gebied is de nieuwe woonwijk 'Zeeheldenwijk' in aanbouw, hier worden 1.650 woningen gerealiseerd in een periode van 10 jaar. Een klein aantal woningen wordt op dit moment gerealiseerd. De realisatie van de Zeeheldenwijk wordt verder toegelicht in paragraaf 6.1.1 bij de autonome ontwikkelingen.

Noordelijk van de Domineesweg bevinden zich de bedrijventerreinen Kamperhoek en Zwolsehoek. De twee bedrijventerreinen liggen naast elkaar, de Zwolsehoek is de grootste en deze ligt aan de oostzijde. Hier zijn verschillende soorten bedrijven aanwezig, werkzaam in het transport, de bouw en de techniek. Het merendeel van de bedrijven is actief in de vishandel. De locatie van de bedrijventerreinen is weergegeven op afbeelding 3.2.

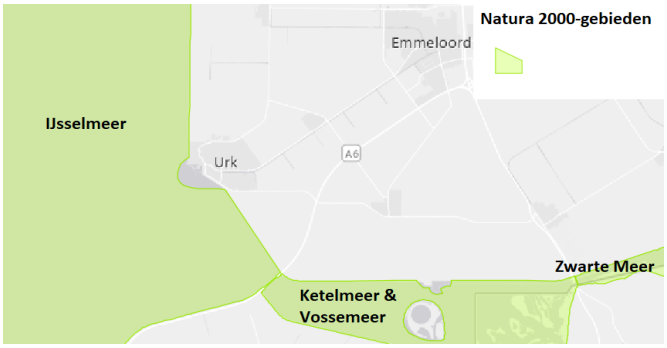
Afbeelding 3.2 Bedrijventerrein Kamperhoek en Zwolsehoek



Natuur

Het projectgebied ligt nabij enkele natuurgebieden die onderdeel zijn van het Natura-2000 netwerk. In de Natura 2000-gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn IJsselmeer, Ketelmeer & Vossemeer en Zwarte Meer, deze zijn weergegeven op afbeelding 3.3. Deze Natura-2000 gebieden zijn niet stikstofgevoelig.

Afbeelding 3.3 Natura 2000-gebieden (Bron: Atlas Leefomgeving - Natura 2000-gebieden)



Het projectgebied ligt in en nabij enkele gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN heeft als doel de natuur te behouden en te versterken. Sommige alternatieven van de toekomstige ontsluitingsweg liggen nabij het Urkerbos en Toppad, deze zijn weergegeven op afbeelding 3.4. Ook is de Verbindingszone Urkervaart aanwezig in het plangebied, dit NNN-gebied wordt mogelijk doorkruist door de aanleg van de ontsluitingsweg.

Afbeelding 3.4 Natuurnetwerk Nederland gebieden (Bron: Atlas Leefomgeving - NNN gebieden)

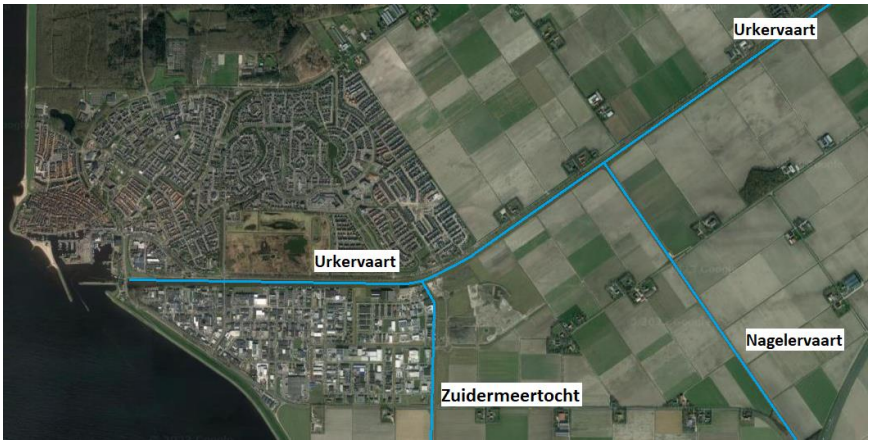


Indien voor de realisatie van de Ontsluitingsweg houtopstand worden gekapt is de grens van de vastgestelde bebouwde kom van belang. Indien de te kappen houtopstanden binnen deze vastgestelde bebouwde kom grens liggen is een omgevingsvergunning nodig, buiten de bebouwde kom grens is een melding nodig op basis van de Wet Natuurbescherming. In het plangebied zijn enkele bomen aanwezig die misschien gekapt worden. De bebouwde kom grens is vastgesteld per gemeente.

Water

In het plangebied bevindt zich de Nagelervaart. De Nagelervaart loopt van Nagele, door het agrarisch gebied, richting de N351 Urkerweg. De Nagelervaart wordt gekruist door de Karel Doormanweg middels een brug waar gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gebruik van maakt. De Nagelervaart is geen officiële vaarweg en is in het beheer van het waterschap Zuiderzeeland. De Urkervaart bevindt zich tevens in het plangebied. De Urkervaart loopt parallel aan de Urkerweg en mondt via de Urkersluis uit in het IJsselmeer. De Urkervaart is een officiële vaarweg in het beheer van de provincie Flevoland. De Zuidermeertocht ligt oostelijk aangrenzend aan de port of Urk, deze tocht is in het beheer van waterschap Zuiderzeeland. De watergangen zijn weergegeven op afbeelding 3.5.

Afbeelding 3.5 Ligging Urkervaart, Zuidermeertocht en Nagelervaart



3.2 Huidig beleidskader

Op het project ontsluitingsweg Urk zijn verschillende beleidsdocumenten van toepassing. Het integrale ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeenten Urk en Noordoostpolder is vastgelegd in structuurvisies en beleidsdocumenten. Deze structuurvisies en beleidsdocumenten hebben een kaderstellende functie en onderstrepen het nut en de noodzaak van de aanleg van een ontsluitingsweg. In tabel 3.1 zijn de belangrijkste kaderstellende structuurvisies en beleidsdocumenten beschreven.

Tabel 3.1 Beleidskader

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Rijksoverheid - Nationale Omgevingsvisie (2020)	in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI is zelfbindend voor de Rijksoverheid en richtinggevend voor andere overheden. Er worden 21 nationale belangen aangegeven. Voor wegenprojecten zijn de volgende nationale belangen met name relevant (nummering conform NOVI): - 6 (waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem) en - 7 (in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit) maar ook de algemene nationale belangen in de NOVI hebben betrekking op wegenprojecten: - 1 (bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving) en - 2 (realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit). In de toelichting op de NOVI staan voor deze nationale belangen de volgende relevante opgaven voor het project ontsluitingsweg Urk: - voor mobiliteit: verwacht wordt dat de personenmobiliteit tot 2050 nog fors blijft groeien. Deze toename van mobiliteit op de weg zal tot filevorming en vertraging leiden. Mensen en goederen moeten binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming kunnen komen, ook als er door incidenten verstoringen in het systeem optreden; dit vergt onder andere het beter benutten, uitbreiden en goed verknopen van de verschillende nationale, regionale en lokale netwerken, en verbetering van overstap- en overslagpunten. De aanleg van ontsluitingsweg Urk draagt bij aan de versterking van lokale en regionale infrastructuur. - voor infrastructuur: de opgave is het onderhouden, verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de bestaande infrastructuurnetwerken en het realiseren van de aanleg en uitbreiding van infrastructuur daar waar knelpunten niet met andere maatregelen kunnen worden voorkomen. De aanleg van ontsluitingsweg Urk draagt bij aan de aanleg en uitbreiding van infrastructuur op een plek waar knelpunten niet met andere maatregelen kunnen worden voorkomen.

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
	- voor duurzame ontwikkeling: bij de opgave is uitvoering geven aan de voor het omgevingsbeleid relevante duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's). SDG 9, industrie innovatie en infrastructuur, komt onder andere terug onder het nationaal belang 'Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust, en duurzaam mobiliteitssysteem'. De aanleg van ontsluitingsweg Urk draagt direct bij aan de verbetering van het lokale en regionale mobiliteitssysteem. - voor een goede leefomgevingskwaliteit: de opgave is het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit. De huidige leefomgevingskwaliteit is bovengemiddeld goed (relatief, afgezet tegen internationale standaarden of normen) doordat met behulp van wet- en regelgeving in vrijwel heel Nederland een basisbeschermingsniveau voor milieukwaliteit is gerealiseerd. Toch liggen er nog belangrijke uitdagingen om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Immers, luchtverontreiniging is ook bij het basisbeschermingsniveau schadelijk voor de gezondheid. Maar ook medicijnresten in water, het risico op incidenten bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, of het omgaan met de vooralsnog onbekende milieurisico's van bijvoorbeeld nanomaterialen vragen om een actieve en ambitieuze aanpak. Ontwikkelingen, zoals de toename van woningen, bedrijfsruimten en kantoren, infrastructuur, energieopwekking en -opslag, water en recreatie, vragen ruimte, zowel boven- als ondergronds, beïnvloeden de leefomgevingskwaliteit en daarmee aspecten als veiligheid, (sociale) leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, landschap, natuur en biodiversiteit en gezondheid. Indachtig de door Nederland ondertekende Verklaring van Davos21 is de opgave ontwikkeling samen te laten gaan met versterking van te beschermen waarden als cultuur, landschap, gezondheid of milieukwaliteit. Ontwikkeling en kwaliteit van de leefomgeving zijn dus twee kanten van dezelfde medaille. De opgave is ook om afwenteling op toekomstige generaties te voorkomen. Bij de aanleg van ontsluitingsweg Urk worden milieuaspecten meegewogen in de besluitvorming. Daarvoor dient het MER, waarin voorliggend NRD de eerste stap is. In de NOVI zijn naast de 21 nationale belangen ook 4 prioriteiten opgenomen: 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie 2 duurzaam economisch groeipotentieel 3 sterke en gezonde steden en regio's 4 toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied. De aanleg van de ontsluitingsweg Urk is een project dat een bijdrage levert aan 3 van deze prioriteiten. Bij de realisatie van de ontsluitingsweg Urk is oog voor klimaatadaptatie en energietransitie. Zo wordt in het MER het effect van klimaatadaptatie op de ontsluitingsweg onderzocht. Met het verbeteren van de infrastructuur in en om Urk wordt een impuls gegeven aan het duurzaam economisch groeipotentieel en de sterke en gezonde steden en regio's. Ten slotte draagt een goede wegen- en ontsluitingsstructuur bij aan sterke dorpen en een sterke regio doordat deze bereikbaarder worden

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het Rijk ambities voor Nederland. Het betreft een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Deze tijdshorizon is gesteld omdat in de loop van de tijd nieuwe ontwikkelingen en opgaven kunnen vragen om bijstelling van de rijksdoelen. De volgende doelen zijn vastgelegd voor de middellange termijn (2028): - 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. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Dit doel houdt in dat het voor de concurrentiekracht van Nederland belangrijk is dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij onder andere om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen. De ontsluitingsweg Urk draagt bij aan de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein (zoals de vishandel) en hiermee ook het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Dit doel houdt in dat het Rijk samen met de decentrale overheden wil werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen. Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Het project ontsluitingsweg Urk sluit aan op dit doel doordat de ontwikkeling sterk samenhangt met andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. De ontsluitingsweg wordt (mede) gerealiseerd omdat een toename van verkeersbewegingen door toekomstige ontwikkelingen moet worden opgevangen. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Dit doel houdt in dat voor een goede milieukwaliteit de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal moet voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Bij de realisatie van de ontsluitingsweg Urk worden milieueffecten meegenomen in de besluitvorming middels het MER. Onder andere geluidsoverlast is een milieuaspect waarop de ontsluitingsweg beoordeeld wordt. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in lijn met drie van de doelen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn vastgelegd
Provincie Flevoland - Omgevingsprogramma provincie Flevoland (2019)	in het Omgevingsprogramma van de provincie Flevoland (vastgesteld in februari 2019) is divers bestaand beleid voor de ontwikkeling, beheer, gebruik, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving gecombineerd. Het Omgevingsprogramma is zelfbindend voor de provincie Flevoland. Het omgevingsprogramma bestaat uit meerdere onderdelen die relevant kunnen zijn voor de ontsluitingsweg. Omdat het een infrastructuur project betreft wordt gefocust op mobiliteit, wat een onderdeel is van het omgevingsprogramma. In het programma Mobiliteit worden de ambities met betrekking tot mobiliteit en ruimte beschreven. Dit wordt gedaan door een visie met concrete inhoudelijke afwegingskaders en financiële kaders op te stellen. Het programma is opgesteld voor een periode van 4 jaar, met een doorkijk richting 2027. Immers is de aanleg, beheer en onderhoud van wegen een kwestie van tijdsplanning met een grote voorbereidingsperiode. Het programma is opgesteld aan de hand van één overkoepelend doel, waarvan negen onderliggende doelen zijn afgeleid. Het hoofddoel luidt: ‘De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
	reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.' In het programma wordt gesteld dat er uitvoering wordt gegeven aan een integraal verkeers- en vervoerbeleid, gericht op ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Een belangrijke pijler in het programma Mobiliteit is het streven naar betrouwbare reistijden. De groei van de verkeersintensiteit in de toekomst door ontwikkelingen in en om Urk en in het bijzonder in de omgeving van het plangebied zorgen voor druk op het wegennet van Urk en aanliggende wegen. Het verwerken van de toenemende verkeersbewegingen, het versterken van de bereikbaarheid van Urk, Espel en Tollebeek en het bieden van ruimte aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen zijn relevante ambities voor het project ontsluitingsweg Urk. In het Omgevingsprogramma stelt de provincie ten doel een betrouwbare reistijdnorm van 1,25 te realiseren. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125 % van de normale reistijd. Bovendien streeft de provincie naar een continue dalende trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland. De realisatie van de ontsluitingsweg draagt direct bij aan het verbeteren van de doorstroming en het creëren van een veiligere verkeerssituatie rondom Urk. Naast doorstroming richt het programma Mobiliteit zich ook op leefbaarheid en duurzaamheid in relatie tot mobiliteit. Het programma kent de volgende doelstelling: 'De mobiliteitsontwikkeling moet gepaard gaan met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd'. Het gaat hier om de aspecten geluid, duurzame energie en luchtkwaliteit, natuur en landschap. Voor geluid gaat het hierbij in ieder geval om het behoud van de relatieve stilte in het buitengebied waarvoor bij voorkeur wordt gezocht naar oplossingen waarbij nieuwe geluidsbronnen worden gebundeld met bestaande geluidsbronnen. Ook is een streven het aantal woningen met een hoge geluidbelasting zo laag mogelijk te houden in relatie tot de ontsluitingsweg. De beoordeling van leefbaarheid op basis van geluid en de andere thema's volgt in het MER. Daarmee maakt de beoordeling van leefbaarheid voor de omgeving deel uit van het realisatieproces van de ontsluitingsweg
Provincie Flevoland - Omgevingsvisie FlevolandStraks (2017)	de Omgevingsvisie 'FlevolandStraks' geeft de visie van de provincie Flevoland op de toekomst van het gebied. De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities de provincie heeft de toekomst. In de omgevingsvisie FlevolandStraks zijn stedelijke regio's opgenomen. Deze regio's zijn belangrijke motoren van de economie en van groot belang voor de regionale en nationale welvaart. Ook hier wordt gefocust op mobiliteit, omdat de ontsluitingsweg een infrastructuurproject is. Voor de regio's zijn goede verbindingen en knooppunten in de netwerken van belang. Deze zorgen voor een goede positie in het netwerk en een bovenlokale aantrekkingskracht. In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken dat Flevoland optimaal wil aansluiten op diverse (infrastructurele) netwerken. Hiermee wordt de positie van de provincie in de netwerken versterkt. Goede (infrastructurele) verbindingen met de bovenregionale netwerken zijn basisvoorwaarden en bepalend voor nieuwe kansen die zich vanuit deze netwerken aandienen voor Flevoland. De aanleg van de ontsluitingsweg zorgt voor een versterking van de bereikbaarheid en daarmee de positie van Urk en de Noordoostpolder. Het verbeteren van de doorstroming op de infrastructuur in en om Urk en de zuidwesthoek van de Noordoostpolder draagt bij aan het versterken van de regionale kracht van Flevoland. Daarmee is het voorgenomen initiatief in lijn met de Omgevingsvisie FlevolandStraks.

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Provincie Flevoland - Omgevingsverordening	Op 27 februari 2019 is de Omgevingsverordening vastgesteld door de provincie Flevoland. Hierna zijn verschillende wijzigingen geweest, waarna de meest recente geconsolideerde versie is gepubliceerd op 8 december 2022. In de omgevingsverordening staan de regels over de omgang met de fysieke leefomgeving in de provincie Flevoland. In de omgevingsverordening zijn ook grondwaterbeschermingsgebieden, waterwingebieden, boringsvrije zones en stiltegebieden aangewezen. Deze gronden beschermen een bijzonder belangen en worden daarom door de provincie beschermd. Het projectgebied bevindt zich niet in een van de aangewezen beschermingsgebieden. Met de aanleg van de ontsluitingsweg Urk worden geen grondwaterbeschermingsgebieden, waterwingebieden, boringsvrije zones en/of stiltegebieden verstoord. De ontwikkeling in daarmee niet in strijd met de Omgevingsverordening van provincie Flevoland
Provincie Flevoland - landschapsvisie programma Landschap van de Toekomst	in de landschapsvisie 'Programma Landschap van de Toekomst' presenteert de provincie Flevoland de richtinggevende provinciale kijk op de waarde en identiteit van het Flevolandse landschap. Het programma beschrijft het ontstaan en de kernkwaliteiten van het landschap. Dat wordt vertaald in een visie en overwegingen voor de toekomst. Daarbij wordt geanticipeerd op de grote veranderingen die het landschap van Flevoland te wachten staan. Het programma werkt de visie uit in concrete doelen voor de komende jaren. De essentie van het Programma landschap van de Toekomst bestaat uit vier overwegingen van provinciaal belang die bij iedere ontwikkeling in het kader van de ruimtelijke kwaliteit als overwegingen moeten worden meegenomen, zijnde: 1 waterbouwkundig bouwwerk als polder-DNA 2 panorama's langs lange lijnen 3 drie onderscheidende polderconcepten 4 hybride gebieden - aandacht voor landschapsinnovatie De inpassing van de weg is een belangrijk onderdeel van het project ontsluitingsweg Urk. Daarbij wordt rekening gehouden met de omgeving en het bestaande landschap waar de ontsluitingsweg komt te liggen. De Landschapsvisie programma Landschap van de Toekomst betoogd dat bij iedere ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen in de overweging. Bij de ontsluitingsweg Urk wordt de ruimtelijke kwaliteit meegenomen in het MER. De ontwikkeling is daarmee in lijn met het beleid
Strategische agenda Flevoland 'Over de brug komen' (2022)	de provincie Flevoland, het Rijk, de zes Flevolandse gemeenten en het Waterschap Zuiderzeeland slaan de handen ineen om langjarig samen te werken aan de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland. De Strategische Agenda Flevoland (deel 1) en bijbehorende uitvoeringsagenda (deel 2) zijn daar de eerste bouwstenen voor. In de agenda beschrijven Rijk en regio waar zij de komende jaren naar toe willen werken en in de uitvoeringsagenda welke afspraken zij maken om dat te realiseren. De fysieke leefomgeving staat daarbij centraal, maar wordt duidelijk verweven met een maatschappelijk perspectief omdat de ruimtelijke maatregelen samen moeten bijdragen aan brede welvaart voor alle bewoners in de regio. Rijk en regio werken in de Strategische Agenda aan een gezamenlijk perspectief. Ze werken daaraan langs ontwikkelpijlers waarvan een pijler 'vitale steden en dorpen' is. Met de pijler vitale steden en dorpen willen Rijk en regio bouwen aan een samenleving met inclusieve woonomgevingen waar voor iedereen een thuis is. Door diverse woonomgevingen te creëren wordt Flevoland een aantrekkelijke regio voor alle groepen in de samenleving, wat de vitaliteit van de regio ten goede komt. Dat vraagt om aandacht voor randvoorwaarden zoals bereikbaarheid, onderwijs, voorzieningen, aantrekkelijkheid van het landschap, banen en verdienvermogen. Dit alles realiseren is niet mogelijk met enkel ruimtelijke ingrepen. Het gaat om de 'zachte' kant van de steden en dorpen, zoals de sociale structuren en stedelijke cultuur. De ontsluitingsweg is een ruimtelijke ingreep die de bereikbaarheid van Urk, Espel en Tollebeek ten goede komt. De 'zachte' kant van deze ruimtelijke ontwikkeling is dat deze dorpen niet alleen fysiek bereikbaarder worden maar hun cultuur en karakter wordt ook bereikbaarder

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Schone Lucht Akkoord	het Schone Lucht Akkoord (SLA) is een akkoord tussen het Rijk, provincies en een groot aantal gemeente. Het akkoord is ondertekend door de provincie Flevoland. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren en streeft naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Op 26 maart 2021 is de uitvoeringsagenda 2021-2023 gepubliceerd. De uitvoeringsagenda gaat over de organisatie van het SLA en de gezamenlijke aanpak van de deelnemers van het SLA. In de uitvoeringsagenda staat welke maatregelen, pilots en activiteiten de deelnemers uitvoeren om de afspraken in praktijk te brengen. Bovendien stellen gemeenten en provincies hun eigen decentrale uitvoeringsplannen vast. Het SLA vraagt op het gebied van mobiliteit aan gemeenten, provincies en Rijk om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies in kaart te brengen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Bij het beoordelingskader van de milieueffecten wordt het aspect 'luchtkwaliteit' meegenomen. De m.e.r.-procedure bij de ontsluitingsweg Urk draagt daarmee bij aan een doorlopend doel van het SLA
Omgevingsvisie Urk 2030	in de Omgevingsvisie Urk 2030 (vastgesteld december 2021) geeft het gemeentebestuur op integrale wijze richting aan de ontwikkeling van Urk. Urk groeit in verschillende opzichten. Meer woningbouw is voorzien in de toekomst, het aantal inwoners groeit maar ook de verkeersintensiteiten op de wegen nemen toe. Op welke wijze deze groei wordt gestuurd staat beschreven in de omgevingsvisie. Hiermee geeft de gemeente richting aan de toekomstplannen van Urk tot 2030. Een van de doelen van Urk die in de Omgevingsvisie wordt benoemd is een verkeersveilig, toegankelijk en bereikbaar Urk. De realisatie van de ontsluitingsweg Urk draagt direct bij aan de verkeerveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid van het dorp. Daarmee is de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de Omgevingsvisie Urk 2030
Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+	in de Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+ is opgenomen op welke wijze de gemeente Urk wenst om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen, zoals onder meer op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer. Binnen het thema Leefbaarheid wordt in de Structuurvisie 2035+ mobiliteit uitgewerkt. In de visie wordt gesproken over een ontsluitingsweg. De verbinding moet bijdragen aan een goede bereikbaarheid van Urk en geeft tevens een sterke impuls aan de bereikbaarheid van bijvoorbeeld Tollebeek. Door deze verbinding door te trekken met de Staartweg neemt ook de bereikbaarheid van het noordelijke deel van Urk en Espel toe. Daartoe is binnen de structuurvisie een zone aangewezen waarbinnen een deel van de ontsluitingsweg gerealiseerd kan worden. De Staartweg, Urkerweg en de Domineesweg gaan na de realisatie van een ontsluitingsweg een lokale ontsluitingsfunctie vervullen. Hun regionale functie wordt overgenomen door de ontsluitingsweg. Met de realisatie van de ontsluitingsweg Urk wordt de Structuurvisie Urk 2035+ in de praktijk uitgevoerd
Visie Wonen Gemeente Urk	net als in de rest van Nederland staat ook op Urk de woningmarkt steeds meer onder druk. Alhoewel er op Urk voortvarend gebouwd is de afgelopen jaren (bijvoorbeeld in de Oranjewijk), blijft de bevolking snel groeien. De gemeente Urk streeft naar een toekomstbestendig Urk en wil gepast anticiperen op deze groei. Om deze nieuwe realiteit een plek te geven in het Urker woonbeleid heeft de gemeente een periodieke actualisatie uitgevoerd van de huidige Strategische Woonvisie Urk 2035+. Het resultaat van deze actualisatie is de Visie Wonen Gemeente Urk. Eén van de thema's die wordt besproken is de kwantitatieve toevoeging van nieuwe woningen. De grote groei van het aantal woning leidt tot een toename van verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur. De ontsluitingsweg Urk draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de bestaande infrastructuur. Ook draagt de ontsluitingsweg bij aan de bereikbaarheid van toekomstige woningbouw (o.a. de Zeeheldenwijk)

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Programma Wonen 1.0 Gemeente Urk*	ten aanzien van het thema 'Wonen' heeft de gemeente Urk het Programma Wonen 1.0 opgezet. Op deze wijze voldoet de gemeente aan de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting 1 januari 2024 in werking treedt. In het Programma Wonen 1.0 staan de stand van zaken en ontwikkelrichting voor het wonen op Urk centraal door middel van een concreet woningbouwprogramma. In het programma wordt onder andere gesproken over de bevolkingsgroei op Urk. Zo gaat het aantal huishoudens naar verwachting groeien tot ongeveer 8.850 in 2040. De bevolkingsgroei wordt ook gereflecteerd op de woningbouwproductie. Jaarlijks moeten 115 tot 135 woningen geproduceerd worden om het benodigd aantal woningen te kunnen realiseren. Een deel van de benodigde woningbouw wordt gerealiseerd in de Zeeheldenwijk, het overige deel moet elders in de omgeving van Urk landen. Wanneer het aantal mensen en woningen in Urk blijft groeien, neemt ook de druk op de huidige wegenstructuur toe. De Domineesweg is een gebiedsontsluitingsweg waar de toename van verkeer nu al zichtbaar is. Dit zal in de toekomst nog meer stijgen door o.a. de realisatie van de Zeeheldenwijk. De ontsluitingsweg Urk is daarmee een oplossing voor de toename in verkeersintensiteiten door toenemende inwonersaantallen. Het project ontsluitingsweg Urk staat dus in het verlengde van het Programma Wonen 1.0
Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Urk*	in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zijn de doelstellingen en ambities van Urk op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen voor de periode van 2020 tot 2030. Belangrijke thema's zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Met name de goede (economische) bereikbaarheid is voor Urk van belang, de komende jaren zijn namelijk grootschalige ontwikkelingen gepland. De economische bereikbaarheid moet dus samengaan met een verkeersveilige, leefbare en duurzame omgeving. In het GVVP wordt de Domineesweg aangewezen als drukste invalsweg van Urk. Dit komt doordat de meerderheid van het verkeer van en naar Urk op de A6 is georiënteerd en de Domineesweg de verbinding met de snelweg vormt. Als oplossing en eindbeeld wordt Urk voorgesteld met een Randweg. Een Randweg zorgt in de eindsituatie voor een evenwichtige verkeersverdeling over de wegen in Urk en zo neemt de druk op de Domineesweg af. Daarbij wordt verkeer bemoedigd om via de Randweg naar de A6 te gaan. Het project ontsluitingsweg Urk is de concrete uitwerking van de Randweg die in het GVVP wordt aangedragen. De ontsluitingsweg draagt direct bij aan verkeerveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Door een m.e.r.-procedure te doorlopen wordt ook het thema duurzaamheid meegenomen in de ontsluitingsweg. Het project is daarmee in lijn met het GVVP
Structuurvisie Noordoostpolder 2025	de structuurvisie beschrijft de huidige en gewenste waarden en kwaliteiten en kijkt daarbij vooruit naar 2025. De visie heeft als doel verschillende belangen, zoals voor het landschap, de kernen en de gemeenschap, zorgvuldig af te wegen en hieruit een integrale ontwikkelingsrichting te bepalen. De Structuurvisie Noordoostpolder 2025 is vooral gericht op behoud en verbetering van de bestaande ruimtelijke, economische en sociale kwaliteiten en daarmee op het versterken van het landschap en de leefbaarheid in de gemeente Noordoostpolder. Per thema zijn de verschillende ambities van de gemeente verder uitgewerkt. Eén van de thema's is infrastructuur en verkeer. De ambitie bij dit thema is het verder investeren in bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De nadruk komt ook steeds meer te liggen op schoon en duurzaam verkeer. De ontsluitingsweg sluit aan op alle elementen van de ambitie van de gemeente Noordoostpolder. Door de ontsluitingsweg wordt de verkeersveiligheid op de Domineesweg verbeterd. Ook worden de dorpen Tollebeek en Espel beter bereikbaarder richting en vanuit de A6. Daarnaast wordt voor de ontsluitingsweg een m.e.r.-procedure gevolgd, hier worden de milieueffecten van de weg beoordeeld. De ontsluitingsweg is daarmee in lijn met de gewenste toekomstige waarden en kwaliteiten die genoemd zijn in de Structuurvisie Noorsoostpolder

Beleidsstuk	Uitleg en relevantie
Mobiliteitsvisie Gemeente Noordoostpolder 2050	om te zorgen voor duurzame oplossingen die toekomstbestendig zijn, heeft de gemeente een integrale Mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Deze visie sluit aan op de Omgevingsvisie 2050. Een van de doelen van Noordoostpolder die in de Mobiliteitsvisie wordt genoemd is het verbeteren van de (economische) bereikbaarheid. Hieronder valt het zorgen voor goede doorstroming van (hoofd)wegen binnen de polder en daarbuiten. De realisatie van de ontsluitingsweg Urk draagt direct bij aan de verbeterde bereikbaarheid van gemeente Noordoostpolder. Eén van de doelen van de ontsluitingsweg is het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen Espel en Tollebeek in de gemeente Noordoostpolder. Indirect draagt de ontwikkeling ook bij aan de doorstroming binnen Noordoostpolder. De ontwikkeling is daarmee lijn met de Mobiliteitsvisie Noordoostpolder 2050
Mobiliteitsplan 2030 & Uitvoeringsprogramma Gemeente Noordoostpolder	het Mobiliteitsplan 2030 is de concrete uitwerking van de opgaven uit de Mobiliteitsvisie 2050. Het Mobiliteitsplan beschrijft waar de gemeente tot 2030 naar toewerkt. Dit plan bevat onder andere een gedetailleerde wegencategorisering, inrichtingsprincipes voor de infrastructuur in de gemeente, een plan voor 30km/u binnen Emmeloord en 60km/u in het buitengebied. Onderdeel van dit Mobiliteitsplan is een Uitvoeringsprogramma. Daarin staan concrete projecten inclusief de fasering en de beschikbare budgetten beschreven. Met dit plan zet de gemeente zich in om de genoemde projecten uit dit plan ambitieus uit te voeren. Het mobiliteitsplan bevat een duidelijke link naar de ontsluitingsweg. De ontsluitingsweg Urk biedt kansen om het sluipverkeer te verminderen, doordat dit in potentie een nog aantrekkelijkere verbinding is. Aangezien mensen hun gewoonten niet zomaar veranderen, is het verstandig om niet alleen te vertrouwen op de ontsluitingsweg zelf, maar ook de verblijfsfunctie van de Karel Doormanweg te benadrukken. Bovendien moet voorkomen worden dat de Karel Doormanweg via de Ontsluitingsweg een nieuwe sluiproute wordt voor ander verkeer, bijvoorbeeld naar Emmeloord. Dit laatste heeft expliciet aandacht in de planuitwerking van de ontsluitingsweg en wordt in het mobiliteitsplan buiten beschouwing gelaten. Met de realisatie van de ontsluitingsweg Urk wordt het Mobiliteitsplan 2030 in de praktijk uitgevoerd

*** Deze beleidsstukken zijn nog niet vastgesteld.**

4

REEDS DOORLOPEN STAPPEN

4.1 Pre-verkenningsfase

De geconstateerde knelpunten van doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg gaven voor de provincie Flevoland en de gemeenten Noordoostpolder en Urk aanleiding om gezamenlijk een pre-verkenning uit te voeren naar de toekomstige bereikbaarheid van Urk. In 2018 is een pre-verkenning uitgevoerd naar een betere bereikbaarheid van Urk. Daarbij is naast aanpassingen van de Domineesweg de oplossing van aanleg parallelvoorzieningen en een oostelijke randweg genoemd. Het resultaat van deze preverkenning is een bestuurlijke opdracht geweest voor een gebiedsgerichte verkenningenstudie voor de aanleg van een oostelijke rondweg. Tijdens de pre-verkenningsfase in 2018 zijn 30 oplossingsrichtingen onderzocht aan de hand van verschillende aspecten zoals kosten, doelbereik en ruimtelijke inpassing. Gedurende de pre-verkenning zijn 26 oplossingsrichtingen afgevallen omdat deze, op welke manier dan ook, niet haalbaar bleken of het beoogde resultaat niet behaalde. De uitkomst van de pre-verkenning zijn 4 alternatieven van een ontsluitingsweg die nog verder moeten worden uitgewerkt. De volledige pre-verkenning is opgenomen in bijlage II, in dat rapport wordt in detail ingegaan op het selectie- en afvalproces van de alternatieven.

4.2 Verkenningsfase

Op de pre-verkenning volgde in 2020 een gezamenlijke verkenning door de provincie Flevoland en gemeenten Noordoostpolder en Urk, waar mogelijke oplossingen voor genoemde problemen verder werden onderzocht. Tijdens deze verkenningsfase zijn de 4 alternatieven uit de pre-verkenning nader uitgewerkt en onderzocht op de volgende aspecten:

- de knelpunten in het plangebied;
- verkenning van de doelstelling;
- mogelijke alternatieven voor de Ontsluitingsweg.

Knelpunten

In de probleemanalyse die is uitgevoerd tijdens de verkenning in 2020 is een uitgebreide uiteenzetting van de problemen op en rondom de Domineesweg geschetst. Hieronder zijn de belangrijkste knelpunten weergegeven:

- de Domineesweg is de belangrijkste entree van Urk vanaf de snelweg A6. De Domineesweg voldoet niet aan de geldende landelijke richtlijnen conform Duurzaam Veilig;
- in de komende 10 jaar stijgt de intensiteit op de Domineesweg boven de 12.000 motorvoertuigen per etmaal. De provincie hanteert de grenswaarde van 12.000 mvt/etmaal, waarbij langzaam gemotoriseerd verkeer (landbouwvoertuigen) op de hoofdrijbaan nog is toegestaan. Boven de grenswaarde is het wenselijk om te onderzoeken of er alternatieven mogelijk zijn om langzaam gemotoriseerd verkeer van de hoofdrijbaan te halen;
- de verkeersveiligheid op de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over;
- langs de Domineesweg zijn veel in- en uitritten van percelen aanwezig. Het in- en uitvoegen vanaf deze percelen wordt door de toename van verkeer steeds gevaarlijker;

- er is sprake van diverse geluidgevoelige objecten rondom de Domineesweg, waar geluidsoverlast wordt ervaren;
- de verkeersveiligheid van de fietser langs de Domineesweg laat op diverse plekken te wensen over.

Doelstellingen

De probleemanalyse heeft de belangrijkste knelpunten op en rondom de Domineesweg uitgelicht en hieruit blijkt dat de (toekomstige) problematiek om een oplossing vraagt. Om te bepalen wat het beoogde bereik van de oplossing is, is in de verkenning de volgende doelstelling geformuleerd:

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

Naast de bovenstaande projectdoelstellingen gelden vanuit de verkenning de volgende subdoelstellingen:

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

Mogelijke alternatieven

Tijdens de pre-verkenningsfase is gekeken naar mogelijke oplossingen voor de knelpunten die aansluiten op de geformuleerde doelstellingen. Vervolgens zijn de alternatieven, die volgde uit de pre-verkenning, tijdens de verkenning op hoofdlijnen onderzocht. Uit de verkenning bleek dat het doelbereik van de onderzochte alternatieven te laag was, daarom is tijdens het Bestuurlijk Overleg van 30 september 2020 besloten om verkeerskundige optimalisaties van de alternatieven te onderzoeken. Ook zijn schetsontwerpen gemaakt, verkeersberekeningen uitgevoerd en is onderzocht hoe de alternatieven zich onderscheiden op de planologische aspecten, maar ook op kosten en participatie. In bijlage III en IV is de verkenningsstudie opgenomen (bestaande uit een eindrapportage en een addendum), hierin wordt uitgewerkt hoe de alternatieven aanvankelijk zijn beoordeeld. Uit de verkenningsfase is een eerste selectie van 4 alternatieven voor een ontsluitingsweg naar voren gekomen. Dit zijn dezelfde alternatieven die ook uit de pre-verkenningsfase kwamen. De 4 alternatieven worden in het volgende hoofdstuk nader beschreven.

5

DE ALTERNATIEVEN

Uit de verkenningsstudie is een eerste selectie van 4 alternatieven voor de ontsluitingsweg gekomen. Hierna volgt een toelichting op de uitgangspunten van de alternatieven en een uiteenzetting van de 4 alternatieven die in de eerste fase van het MER onderzocht worden.

5.1 Uitgangspunten van de alternatieven

Als eerste stap zijn in de verkenningsstudie de eisen en uitgangspunten op basis van de doelstellingen geïnventariseerd waar de ontsluitingsweg Urk aan moet voldoen. Omdat de uitgangspunten zijn gebaseerd op de projectdoelstellingen gaan deze uitsluitend over het verkeersaspect. Andere uitgangspunten (zoals ruimtegebruik, landschappelijke inpassing en milieuaspecten) krijgen een passende plek binnen het MER. In tabel 5.1 worden de uitgangspunten van zowel de provincie als de gemeenten nader toegelicht. Aan de hand van deze uitgangspunten zijn de alternatieven ontwikkeld.

Tabel 5.1 Uitgangspunten Ontsluitingsweg

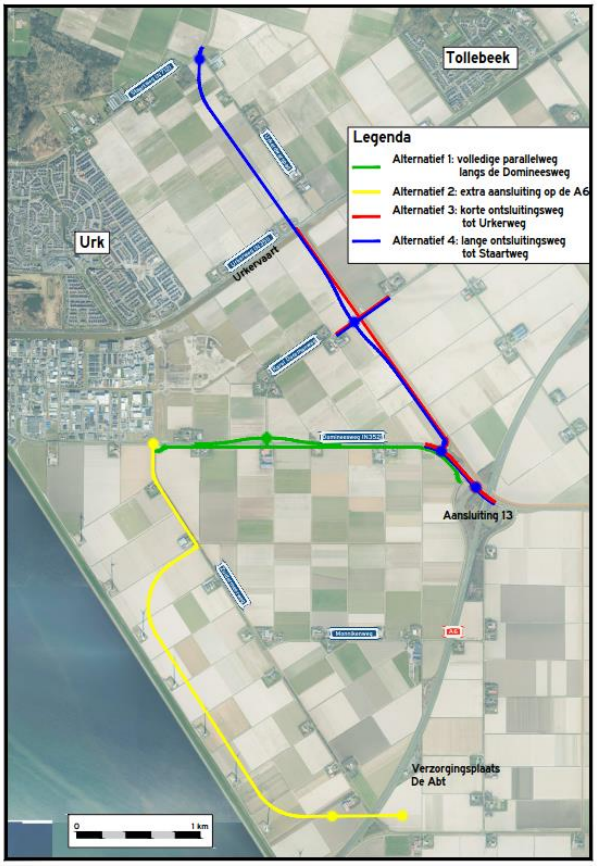
Uitgangspunten	Omschrijving
verbeteren verkeersveiligheid	de Domineesweg is door hoge (toekomstige) intensiteiten niet verkeersveilig
verbeteren doorstroming Domineesweg	door de hoge intensiteiten op de Domineesweg ontstaat een verminderde verkeersdoorstroming
verkeersverdeling Urk	door de ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijven wordt de verkeersintensiteit op een aantal wegen in Urk hoger, het verkeer is beperkt verdeeld over het wegennet
bereikbaarheid Tollebeek en Espel verbeteren (van en naar de A6)	de dorpen Tollebeek en Espel zijn vanuit zuidelijke richting voornamelijk bereikbaar via de Domineesweg

5.2 De alternatieven

Uit de verkenningsfase zijn 4 alternatieven naar voren gekomen die in MER fase 1 worden onderzocht:
- alternatief 1 ‘Volledige parallelweg van Domineesweg’;
- alternatief 2 ‘Extra aansluiting op de A6’;
- alternatief 3 ‘Korte Ontsluitingsweg tot Urkerweg’;
- alternatief 4 ‘Lange Ontsluitingsweg tot Staartweg’.

Op afbeelding 5.1 is een uitsnede van de alternatieven weergegeven. In bijlage I zijn de volledige afbeeldingen van de alternatieven opgenomen en is een grotere versie van afbeelding 5.1 weergegeven.

Afbeelding 5.1 Overzichtsafbeelding alternatieven



In de verkenningsstudie hebben de alternatieven een andere nummering. Om verwarring te voorkomen worden de alternatieven vanaf dit moment beschreven aan de hand van een nieuwe nummering. In tabel 5.2 staat de nummering van de alternatieven uit de verkenning ten opzichte van de nieuwe nummering.

Tabel 5.2 Nummering van de alternatieven

Nummering alternatieven in de verkenning	Nummering NRD/MER
alternatief 0 'Volledige parallelweg van Domineesweg'	alternatief 1 'Volledige parallelweg van Domineesweg'
alternatief 1 'Extra aansluiting op de A6'	alternatief 2 'Extra aansluiting op de A6'
alternatief 4 'Korte Ontsluitingsweg tot Urkerweg'	alternatief 3 'Korte Ontsluitingsweg tot Urkerweg'
alternatief 3 'Lange Ontsluitingsweg tot Staartweg'	alternatief 4 'Lange Ontsluitingsweg tot Staartweg'

In de volgende paragrafen volgt per alternatief een beschrijving. De indicatieve ligging wordt ook weergegeven op een afbeelding. Dit betreft een indicatieve ligging van de alternatieven. De definitieve ligging en de vormgeving van de aansluitingen op de bestaande infrastructuur wordt in de volgende projectfase verder uitgewerkt. De daadwerkelijke inpassing van de alternatieven wordt daarmee in het MER verder onderzocht. Ook wordt mogelijk een fietspad aangelegd parallel aan de ontsluitingsweg, dit wordt nader onderzocht in het MER.

Er geldt een aantal uitgangspunt overkoepelend voor de alternatieven 2, 3 en 4. Het profiel van de weg wordt 1 rijbaan, bestaande uit 2 rijstroken met aan weerszijden bermsloten. De maximale snelheid op de weg bedraagt bij deze alternatieven 80 km/h. Ook komt op de ontsluitingsweg een gesloten verklaring voor landbouwverkeer. Dit houdt in dat landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de nieuwe

ontsluitingsweg. Daarnaast geldt het algemene uitgangspunt dat de Karel Doormanweg geknipt gaat worden voor gemotoriseerd verkeer.

De maximale snelheid van 80 km/h geldt niet voor de parallelweg uit alternatief 1. Bij alternatief 1 geldt de gesloten verklaring voor landbouwverkeer ook niet.

Alternatief 1: volledige parallelweg langs de Domineesweg

Dit alternatief betreft een volledige parallelvoorziening aan de zuidzijde van de Domineesweg. De parallelweg wordt middels een rotonde aangesloten op de Karel Doormanweg-Domineesweg. Bij dit alternatief blijven de huidige Staartweg en de Urkerweg ongewijzigd. Het doel van de parallelweg aan de zuidzijde van de Domineesweg is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het landbouwverkeer en het overig verkeer te scheiden. Ook worden de erven aan de zuidzijde ontsloten via de parallelweg.

Afbeelding 5.2 Alternatief 1: volledige parallelweg langs de Domineesweg



Alternatief 2: extra aansluiting op de A6

Alternatief 2 betreft een extra aansluiting op de A6 nabij de Ketelbrug. Dit alternatief betreft een zuidelijke ontsluitingsweg die aansluit op de Domineesweg en de A6. De huidige Staartweg, de Urkerweg en de Karel Doormanweg blijven bij alternatief 2 ongewijzigd. Het doel van dit alternatief is het verkeer dat richting de A6 zuidelijk wil rijden al vroegtijdig van de Domineesweg af te leiden. Hierdoor komt minder verkeer op de Domineesweg te rijden, dit is komt de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg ten goede.

Afbeelding 5.3 Alternatief 2: extra aansluiting op de A6



Alternatief 3: Korte Ontsluitingsweg

Alternatief 3 ligt vanaf de huidige aansluiting van Domineesweg op de A6 richting het noorden, over de Urkervaart, en sluit aan op de Urkerweg. De huidige Domineesweg en Staartweg blijven bij dit alternatief ongewijzigd. De korte Ontsluitingsweg tot de Urkerweg heeft als doel het verkeer beter te verdelen tussen de Domineesweg en de Urkerweg. Door een betere verdeling neemt de verkeersintensiteit op de Domineesweg af en neemt de verkeersveiligheid daar toe.

Bij alternatief 3 zijn 3 varianten geïdentificeerd maar deze zijn niet limitatief. Variant 1 is een ontsluitingsweg tot de Urkerweg met een beweegbare brug over de Urkervaart. Variant 2 is een ontsluitingsweg tot de Urkerweg met een vaste brug over de Urkervaart (zoals bij de Hannie Schaftweg). Variant 3 is een ontsluitingsweg tot de Urkerweg met een vaste brug en een knip in de Michiel de Ruyterallee. Hierbij is geen verbinding van de Zeeheldenwijk naar het industrieterrein Zwolsehoek.

In het MER fase 1 wordt alternatief 3 beschouwd zonder de varianten. De varianten worden onderzocht als alternatief 3 onderdeel is van de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in MER fase 2.

Afbeelding 5.4 Alternatief 3: Korte Ontsluitingsweg



Alternatief 4: Lange Ontsluitingsweg

De Lange Ontsluitingsweg loopt vanaf de huidige aansluiting van de Domineesweg op de A6 richting het noordwesten. Het alternatief gaat met een brug over de Urkervaart en krijgt een aansluiting op de Urkerweg. Uiteindelijk sluit de weg in dit alternatief aan op de Staartweg. De huidige Domineesweg blijft fysiek ongewijzigd bij dit alternatief. Het doel van dit alternatief is het verkeer beter te verdelen tussen de Domineesweg, Urkerweg en Staartweg.

Bij alternatief 4 zijn 3 varianten geïdentificeerd maar deze zijn niet limitatief. Variant 1 is een ontsluitingsweg tot de Staartweg met een beweegbare brug over de Urkervaart. Variant 2 is een ontsluitingsweg tot de Staartweg met een vaste brug over de Urkervaart (zoals bij de Hannie Schaftweg). Variant 3 is een ontsluitingsweg tot de Staartweg met een vaste brug (zoals bij Hannie Schaftweg) over de Urkervaart en een knip in de Michiel de Ruyterallee. Hierbij is geen verbinding van de Zeeheldenwijk naar het industrieterrein Zwolsehoek.

In het MER fase 1 wordt alternatief 4 beschouwd zonder varianten. De varianten worden onderzocht als alternatief 4 onderdeel is van de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in MER fase 2.

Alternatief 4 is tijdens bestuurlijk overleg van 30 september 2020 door de provincie Flevoland en gemeenten Noordoostpolder en Urk aangewezen als voorkeursalternatief. Op 2 februari 2021 is ingestemd met de verkenning Randweg Urk, en het daarin aangegeven voorkeursalternatief gelegen aan de oostzijde van Urk.

Afbeelding 5.5 Alternatief 4: Lange Ontsluitingsweg



5.3 Aandachtspunten bij nadere detaillering

De 4 alternatieven zoals hierboven beschreven worden in MER fase 1 onderzocht. In MER fase 1 worden de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht. De varianten die mogelijk zijn binnen de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven worden in MER fase 2. Binnen deze varianten worden bepaalde aspecten van de alternatieven verder uitgewerkt. Zo staat nog niet vast of een mogelijke brug over de Urkervaart beweegbaar of vast wordt. Ook is de exacte inrichting van mogelijke kruispunten, rotondes of aansluitingen op bestaande wegen nog niet vastgesteld. De precieze locatiebepaling van de ontsluitingsweg wordt tevens in de volgende fase bepaald. Dit zijn aandachtspunten waar in MER fase 1 en 2 meer aandacht aan wordt besteed.

5.4 Meekoppelkansen

Provincie Flevoland en gemeenten Urk en Noordoostpolder staan open voor meekoppelkansen, al dan niet aangedragen tijdens het participatieproces. Meekoppelkansen zijn ideeën en nieuwe initiatieven die verband houden met de aanleg van de ontsluitingsweg. In de gesprekken met de omgeving en in het participatietraject worden mogelijke meekoppelkansen besproken. Hierbij gaat het om initiatieven in het project met een andere hoofddoelstelling dan de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Door

gelijktijdige realisatie met de ontsluitingsweg kan dat voordeel opleveren op gebied van kosten en beperking van overlast en mogelijk proceduretijd (werk met werk maken). De aandragers van de meekoppelkansen zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie van het idee inclusief de daarvoor benodigde financiële middelen. Een andere mogelijkheid om meekoppelkansen 'mee te nemen' is om in het ontwerp rekening te houden met bepaalde ontwikkelingen (adaptief meenemen). Die ontwikkelingen kunnen zich nu in een andere fase bevinden, waarbij ze op dit moment onvoldoende zijn uitgewerkt om meegenomen te worden in het project. Door de ontwikkelingen te onderkennen en transparant mee te nemen in het project kan slim omgegaan worden met deze onzekerheden.

Tot welk moment meekoppelkansen kunnen worden meegenomen in het project ontsluitingsweg Urk hangt af van de aard en omvang van de meekoppelkans. Meekoppelkansen kunnen wezenlijk verschillen van karakter en complexiteit. Hoe complexer de meekoppelkans, hoe eerder deze aangedragen dient de worden. Tot wanneer meekoppelkansen kunnen worden meegenomen hangt dus af van de specifieke meekoppelkans.

5.4.1 Reeds bekende meekoppelkansen

Een aantal potentiële meekoppelkansen is reeds bekend. Deze worden in onderstaande paragrafen besproken. De genoemde meekoppelkansen zijn niet limitatief en kunnen nog aangevuld of gewijzigd worden.

Extra aansluiting ten noorden van de Urkervaart
Vanuit de gemeente Urk is een meekoppelkans voorzien. Dit betreft een extra aansluiting op alternatief 4 aan de noordkant van de Urkervaart. Omdat Urk voornemens is om dit gebied in de toekomst verder te ontwikkelen voor woningbouw is een extra aantakking van dit gebied op de ontsluitingsweg wenselijk. Door deze extra aansluiting gelijktijdig met de ontsluitingsweg te realiseren kan een voordeel ontstaan op gebied van kosten, beperken van overlast voor de omgeving en mogelijk proceduretijd.

Vervoershub
Vanuit de provincie Flevoland is het ontwikkelen van de carpoolplaats als meekoppelkans gezien. Door de vele vervoersbewegingen vormt het plangebied een kansrijke locatie voor een vervoershub. Mogelijk zijn er aanpassingen op en om de bestaande carpoolplaats nabij de A6 vanwege de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg. Ook hier kan voordeel behaald worden door de gelijktijdige realisatie van de carpoolplaats en de ontsluitingsweg.

Waterberging en natuurvriendelijke oevers
Vanuit het waterschap Zuiderzeeland is een meekoppelkans voorzien voor de inrichting van de Nagelervaart. De Nagelervaart is een watergang waar de ontsluitingsweg mogelijk langs komt te liggen. Zuiderzeeland ziet graag dat extra berging wordt gerealiseerd rond de Nagelervaart. Gemeente Noordoostpolder heeft eveneens waterberging langs de ontsluitingsweg als meekoppelkans aangegeven.

Ook de inrichting van Natuurvriendelijke oevers (NVO's) is aangedragen als meekoppelkans door waterschap Zuiderzeeland. NVO's vormen een goede leefomgeving voor dieren en planten, dit stimuleert de biodiversiteit. Door gelijktijdige herinrichting van de Nagelervaart en de ontsluitingsweg kan voordeel ontstaan op gebied van beperking van overlast voor de omgeving en mogelijk proceduretijd.

Brug over de Nagelervaart
Vanuit de gemeente Noordoostpolder is een meekoppelkans aangedragen die betrekking heeft op de brug die over de Nagelervaart gaat. Op deze brug loopt de Karel Doormanweg. De gemeente wil onderzoeken of deze brug geknipt kan worden voor gemotoriseerd verkeer. Kosten, overlast voor de omgeving en mogelijk proceduretijd kunnen beperkt worden door deze ontwikkeling gelijktijdig te realiseren met de ontsluitingsweg.

Meekoppelkansen vanuit de omgeving

Aanvullende meekoppelkansen vanuit de omgeving zijn op dit moment nog niet voorzien. Wanneer zich later in het project meekoppelkansen voordoen, wordt beoordeeld of deze als meekoppelkans worden meegenomen. Indien de meekoppelkansen worden meegenomen worden zij in ieder geval in de eerste of tweede fase van de m.e.r. integraal beoordeeld ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming.

6

AANPAK EFFECTBEOORDELING

6.1 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen

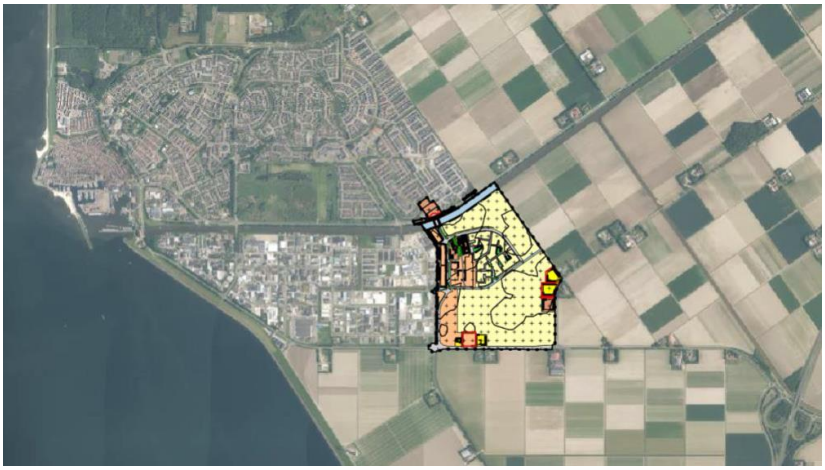
Voor de ontsluitingsweg is een verkeersmodel in ontwikkeling, waarin de effecten van de alternatieven worden gemeten. De effecten van de alternatieven worden daarna vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die los van de ontsluitingsweg Urk gerealiseerd worden en waarvoor er een vastgesteld planologisch besluit is. Hieronder volgt de uiteenzetting van de reeds bekende autonome ontwikkelen binnen het plangebied. Daarnaast zijn er ontwikkelingen waar nog geen bestuurlijke besluitvorming over is. Omdat bestuurlijke besluitvorming wel wordt verwacht, worden deze ontwikkelingen meegenomen als autonome ontwikkelingen. Wanneer bestuurlijke overeenstemming definitief volgt is nog niet bekend. De ontwikkelingen worden ook meegenomen in de effectbepaling van de alternatieven.

6.1.1 Autonome ontwikkelingen

In deze paragraaf worden de autonome ontwikkelingen beschreven waar een vastgesteld planologisch besluit voor is.

De Zeeheldenwijk
De gemeente Urk is voornemens om woningbouw en bedrijvigheid te faciliteren in de omgeving van Urk. Ten oosten van Urk vindt woningbouwontwikkeling plaats tussen de Staartweg en de Urkerweg. Op dit moment ligt er het bestemmingsplan ‘Zeeheldenwijk’ (vastgesteld op 20 mei 2021), waarin woningbouw is voorzien van 1.650 woningen. Ook bedrijvigheid wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan middels de bestemming Gemengd. De plankaart van dit bestemmingsplan is weergegeven op afbeelding 6.1.
Over het bestemmingsplan Zeeheldenwijk is een gerechtelijke uitspraak gedaan betreffende de begripswijziging van ‘supermarkt’ in artikel 1.70 van de planregels. De gerechtelijke uitspraak heeft geen invloed op de ontsluiting van Urk.

Afbeelding 6.1 Bestemmingsplan Zeeheldenwijk



Port of Urk

De gemeente Urk is voornemens om een binnendijks bedrijventerrein te realiseren ten zuiden van Urk. Hiervoor is het bestemmingsplan 'Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein' vastgesteld (18 februari 2021), waarin is voorzien dat het 100 hectare tellende gebied ontwikkeld mag worden tot bedrijventerrein. Op 25 november 2022 is de uitgifte van de gronden gestart. De plankaart van dit bestemmingsplan is weergegeven op afbeelding 6.2.

Afbeelding 6.2 Bestemmingsplan Port of Urk - Binnendijks bedrijventerrein



Maritieme Servicehaven Noordelijk-Flevoland (MSNF)

De provincie Flevoland en de gemeenten Urk zijn voornemens om een buitendijkse servicehaven te realiseren ten zuiden van Urk. Hiervoor is het inpassingsplan 'Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021' vastgesteld (30 juni 2021). De plankaart van dit inpassingsplan is weergegeven op afbeelding 6.3.

Afbeelding 6.3 Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021



Zonneweide

De gemeente Noordoostpolder is voornemens om zonneweides te realiseren. Hiervoor geldt de structuurvisie 'Partiële herziening structuurvisie - Zon in de Polder' (vastgesteld op 23 december 2019). Het zoekgebied relevant voor de ontsluitingsweg ligt ten zuidoosten van Urk, langs de Zuidermeerdijk in een strook rondom de bestaande windmolens. De plankaart van deze structuurvisie en het desbetreffende zoekgebied zijn weergegeven op afbeelding 6.4.

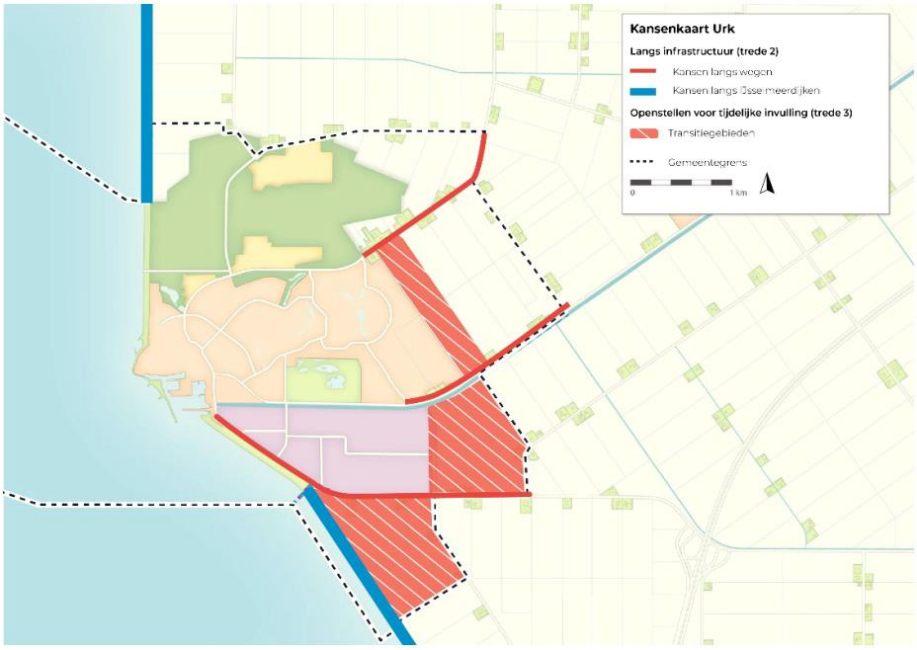
Afbeelding 6.4 Structuurvisie - Zon in de Polder



Zonnepanelen

De gemeente Urk is voornemens om zonnepanelen te realiseren, dit is vastgelegd in het Zonnebeleid van de gemeente (vastgesteld op 1 maart 2021). Het gebied relevant voor de ontsluitingsweg ligt ten zuidoosten van Urk, in een strook langs de IJsselmeerdijken. De kansenkaart voor de locatie van deze zonnepanelen uit het zonnebeleid van gemeente Urk is weergegeven op afbeelding 6.5.

Afbeelding 6.5 Zonnebeleid gemeente Urk



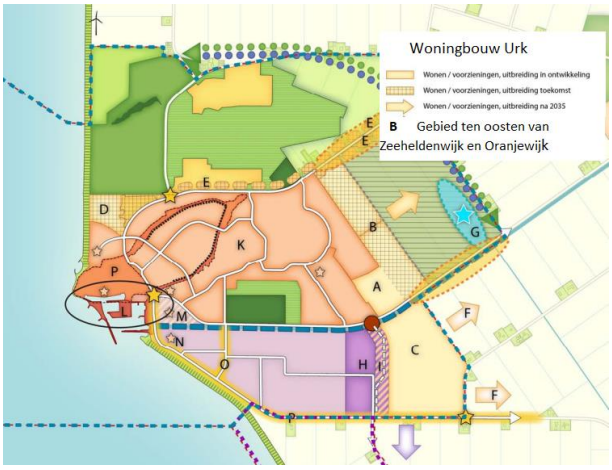
6.1.2 Ontwikkelingen waarover bestuurlijke overeenstemming wordt verwacht

In de volgende paragrafen worden de autonome ontwikkelingen opgenomen waar bestuurlijke overeenstemming wordt verwacht.

Woningbouw in Urk

In de structuurvisie van Urk 2035+ is een gebied ten oosten van de Zeeheldenwijk en de Oranjewijk beoogd voor toekomstige woningbouw, dit is weergegeven op afbeelding 6.6. Deelgebied B is het meest concreet, voor dit deelgebied wordt besluitvorming verwacht. Daarom wordt dit deelgebied meegenomen als autonome ontwikkeling. De bedoeling is om hier in ieder geval 1.200 woningen te realiseren.

Afbeelding 6.6 Woningbouw Urk uit Structuurvisie 2035+



Bedrijventerrein Tollebeek

De gemeente Noordoostpolder beoogt een bedrijventerrein te realiseren aan de oostzijde van het dorp Tollebeek. Het terrein betreft ongeveer 4 ha. In de te actualiseren visie Werklocaties (voorgenomen in september/oktober) wordt het plan voor het bedrijventerrein concreter. De locatie van het bedrijventerrein is weergegeven op afbeelding 6.7. Deze ontwikkeling is relevant voor de ontsluitingsweg Urk omdat het verkeer van het naar het bedrijventerrein naar alle waarschijnlijkheid gebruik gaat maken van de ontsluitingsweg.

Afbeelding 6.7 Bedrijventerrein ten oosten van Tollebeek



Woningbouw westelijk van Tollebeek

Gemeente Noordoostpolder is voornemens nieuwe woningbouw te realiseren in het dorp Tollebeek. Een perceel ten westen van het huidige dorp en ten noorden van de Urkerweg is in eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft dit perceel op dit moment verpacht aan een agrariër. De gemeente Noordoostpolder wil dit perceel gebruiken voor toekomstige woningbouw. Gemeenten kunnen een voorkeursrecht vestigen conform de Wet voorkeursrecht gemeente (Wvg). Dat is een juridisch besluit waarmee de gemeente in de gelegenheid is om als eerste de grond te kopen, wanneer de grondeigenaar het perceel wil verkopen. De raad van de gemeente Noordoostpolder is op 30 november 2021 akkoord gegaan met een besluit om de Wvg toe te passen op het betreffende perceel. Met het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente aan een actieve rol te willen innemen om deze locatie te verwerven voor woningbouw. Voorgenomen is om ongeveer 250 woningen te realiseren op de locatie die is weergegeven

op afbeelding 6.8. Deze ontwikkeling is relevant voor de ontsluitingsweg Urk omdat het verkeer van en naar de woningen naar alle waarschijnlijkheid gebruik gaat maken van de ontsluitingsweg.

Afbeelding 6.8 Woningbouw ten westen van Tollebeek



6.2 Effecten van de alternatieven

Het MER maakt de relevante milieueffecten van de alternatieven voor de ligging van de ontsluitingsweg Urk inzichtelijk. Tijdens de verkenning in 2020 is een deel van de relevante milieuaspecten onderzocht. In het m.e.r.-proces worden alle relevante milieuaspecten onderzocht. In MER fase 1 worden de aspecten op hoger abstractieniveau beoordeeld. Dit houdt in dat de effecten van de alternatieven op de milieuaspecten worden beschreven. In MER fase 2 worden deze op een hoger detailniveau beoordeeld. Hierbij worden de milieueffecten nauwkeurig berekend en afgewogen. De effecten van de alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie, zoals hierboven omschreven. De referentiesituatie betreft de huidige situatie, aangevuld met de autonome ontwikkelingen.

In onderstaande tabel 6.1 is opgenomen welke milieuaspecten beoordeeld worden voor de verschillende alternatieven. De aspecten zijn gegroepeerd per thema. Per aspect is voorschreven of sprake is van een kwalitatief of kwantitatief thema. Het uitgangspunt hierbij is dat zoveel mogelijk kwantitatief onderzoek wordt uitgevoerd. Per aspect is een korte toelichting opgenomen om het aspect meer duiding te geven.

Bij sommige aspecten wordt onderscheid gemaakt tussen de aanleg- en de gebruiksfase. Dit gebeurt bij de aspecten waar sprake is van een significant verschil in de effecten tussen de aanleg- en de gebruiksfase. In het MER fase 1 en MER fase 2 wordt dit nader uitgewerkt.

Tabel 6.1 Beoordelingskader milieueffecten

Thema	Aspect	Criterium	Effectbepaling	Toelichting
Verkeer en verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	kwalitatief	onderscheid wordt gemaakt tussen autoverkeer en langzaam verkeer. De ongevalsgegevens van de wegen worden gebruikt om een beeld van de huidige situatie te vormen
	Verkeer	Doorstroming ontsluitingswegen	kwantitatief	de doorstroming op wegen en kruispunten wordt onderzocht. Beide dragen bij aan de totale doorstroming
	Verkeer	Verkeersverdeling bebouwde kom Urk	kwantitatief	aan de hand van de verkeerscijfers op de ontsluitingswegen en lagere orde wegen wordt de verkeersverdeling beoordeeld

Thema	Aspect	Criterium	Effectbepaling	Toelichting
	Verkeer	Bereikbaarheid Espel en Tollebeek	kwantitatief	de bereikbaarheid van de dorpen wordt onderzocht aan de hand van reistijd. Het betreft de reistijd van de dorpskernen van en naar de A6
Woon- en leefmilieu en gezondheid	Geluid	aantal geluidbelaste woningen boven de 48 dB Lden	kwantitatief	beoordeling van het aantal geluidbelaste woningen in de referentie- en toekomstige situatie. Ook het geluidbelast oppervlak wordt hier meegenomen
		geluidbelast oppervlakte beschermd natuurgebied boven de 42 dB (24 uurs gemiddelde)	kwantitatief	beschouwing van geluidseffecten op beschermde natuur
		verschuiving van het aantal geluidgevoelige objecten binnen geluidklassen in cumulatie	kwantitatief	totaal beeld van alle geluidsbelasting op woningen. Cumulatieve belasting van andere wegen en turbines wordt meegenomen
		geluidsproductieplafonds geluidregister Flevoland	kwantitatief	geluidproductie van de weg wordt vastgesteld om te monitoren of deze in de toekomst toeneemt. Geluidproductieplafonds zijn vastgesteld door de provincie
	Luchtkwaliteit	NO_2: wettelijke norm	kwantitatief	modelberekeningen per alternatief
		NO_2: effect op concentratie	kwantitatief	modelberekeningen per alternatief
		Fijnstof: effect op concentratie	kwantitatief	modelberekeningen per alternatief
		Fijnstof: wettelijke norm	kwantitatief	modelberekeningen per alternatief
		Effect op WHO-normen Schone lucht akkoord	kwantitatief	aan de hand van bestaande Rijksomgevingswaarden wordt de weg getoetst
	Trillingen	Trillingen in de aanlegfase	kwantitatief	door middel van kentallen kan de trillinghinder tijdens de werkzaamheden berekend worden
		Trillingen in de gebruiksfase	kwalitatief	door contouren te berekenen kan de trillinghinder op de omgeving worden bepaald
	Geur	Geurhinder	kwalitatief	effecten van de weg op omgeving beschrijven
	Externe veiligheid	Aandachtsgebieden	kwantitatief	bepalen omvang aandachtsgebieden
		Plaatsgebonden risico	kwantitatief	beoordeling aan de hand van risicocontouren
	Gezondheid	Gezondheid	kwalitatief	effecten van de weg op de gezondheid beschrijven
Bodem	Bodem	effecten op bodemopbouw	kwalitatief	vergelijken van de effecten verschillende alternatieven en varianten op bodemopbouw
		effecten op bodemkwaliteit	kwalitatief	vergelijken van de effecten verschillende alternatieven en varianten op bodemkwaliteit
		effecten op grondverzet en grondstromen	kwalitatief en kwantitatief	vergelijken van de effecten verschillende alternatieven en varianten op grondverzet en grondstromen

Thema	Aspect	Criterium	Effectbepaling	Toelichting
	Waterbodem	effecten op waterbodemopbouw	kwalitatief	vergelijken van de effecten verschillende alternatieven en varianten op waterbodemopbouw
		effecten op waterbodemkwaliteit	kwalitatief	vergelijken van de effecten verschillende alternatieven en varianten op waterbodemkwaliteit
	Ontplofbare oorlogsresten	effecten op ontplofbare oorlogsresten	kwalitatief	milieu hygiënische beïnvloeding van de bodem beschouwen
Water en klimaatadaptatie	Water	waterkwaliteit	kwalitatief	beschouwen kwaliteit oppervlakte- en grondwater
		grondwaterstanden	kwantitatief	grondwaterstanden beoordelen
		oppervlaktewatersysteem	kwalitatief	beoordeling van het functioneren van aanwezige watersystemen
		waterberging	kwantitatief	berekenen van o.a. toename verhard oppervlak en dempen watergangen
	Klimaatadaptatie	klimaatrobuuste inrichting	kwantitatief	mate van waterberging bepaald (mede) klimaatadaptiviteit
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	aansluiting bij bestaande landschappelijke waarden (kernwaarden gebied) gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.	kwalitatief	landschappelijke inpassing nieuwe infrastructuur
	Archeologie	effecten op archeologische verwachtingswaarden	kwalitatief	middels verwachtingswaardenkaarten mogelijke verstoringen beoordelen
	Cultuurhistorie	effecten op historisch-geografische waarden	kwalitatief	historisch-geografische waarden in kaart brengen en beoordelen
		effecten op historisch bouwkundige waarden	kwalitatief	historisch bouwkundige waarden in kaart brengen en beoordelen
Natuur	Natura 2000-gebieden	effecten vanwege stikstofdepositie	kwantitatief	vaststellen depositie middels AERIUS en beoordeling effecten van eventuele depositie
		effecten op instandhoudings-doelstellingen Natura 2000-gebieden	kwalitatief	beschrijving mogelijke effecten op instandhoudings-doelstellingen
	Natuurnetwerk Nederland	effecten op ruimtebeslag en beheertypen	kwantitatief	beoordelen ruimtebeslag op beheertypen
		overige effecten op wezenlijke kenmerken en waarden	kwalitatief en kwantitatief	beoordeling middels berekening verstoringscontouren
	Houtopstanden	binnen/buiten bebouwde kom	kwantitatief	beoordelen of sprake is van vellen houtopstanden
	Rode lijst soorten	verstoring, versnippering, barrièrewerking	kwalitatief	op basis van Rode lijst effecten beoordelen
	Flora en Fauna	ruimtebeslag	kwantitatief	negatieve effecten in vierkante meter berekenen
		verstoring	kwalitatief en kwantitatief	beoordelen of individuen worden verstoord of verblijfplaats worden verstoord

Thema	Aspect	Criterium	Effectbepaling	Toelichting
	Kaderrichtlijn Water	ruimtebeslag	kwantitatief	negatieve effecten in vierkante meter berekenen
	Natuurinclusief	mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen	kwalitatief	effect weg lokale biodiversiteit en natuurwaarden
Toekomstvastheid	Toekomstige ontwikkelingen	Mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	kwalitatief	effect op toekomstige ontwikkeling woningbouw
	Robuustheid	Robuuste oplossing voor de toekomst	kwalitatief	voldoende robuust voor toekomstige scenario's/groei
Duurzaamheid	Duurzaamheid	CO_2 uitstoot tijdens de aanlegfase	kwantitatief	CO_2-berekeningen
		CO_2 uitstoot tijdens de gebruiksfase	kwantitatief	CO_2-berekeningen
		duurzaamheidskompas	kwalitatief	beoordelen in hoeverre het kompas wordt gebruikt tijdens de realisatie van de weg

7

PARTICIPATIE EN PROCES

De provincie Flevoland legt in de Omgevingsvisies grote nadruk op het belang van participatie: meedoen of samen doen. Participatie zorgt voor draagvlak en verbinding en helpt om de samenleving te verbeteren. Daarnaast vergroot participatie de kwaliteit van de te nemen beslissingen doordat de meningen, inzichten en overwegingen van een grotere groep mensen wordt meegenomen.

De doelstelling van participatie en communicatie binnen het project is, samen met de omgeving, komen tot een gedragen plan dat haalbaar en uitvoerbaar is. Het participatieproces voor het project ontsluitingsweg Urk is reeds tijdens de verkenning in 2020 gestart door het voeren van verschillende gesprekken met o.a. omwonenden, bedrijven en overheden. In de planvoorbereidingsfase worden de gesprekken met belanghebbenden verdiept en verbreed. De participatie is in deze fase voornamelijk gericht op het zo goed mogelijk doorlopen van het projectbesluit en de m.e.r. met inbreng vanuit de belanghebbenden.

7.1 Stakeholders

De belangengroepen bestaan uit drie typen:

1. **overheden**: denk hierbij bijvoorbeeld aan Rijkswaterstaat, provincie Flevoland, Waterschap Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer, gemeente(raden) Noordoostpolder en Urk en Rijksvastgoedbedrijf;
2. **bewoners en lokale bedrijven**; denk hierbij bijvoorbeeld aan nutsbedrijven, agrariërs, pachters, (direct-)omwonenden, overige inwoners Urk, bedrijventerreinen Urk en Noordoostpolder, bewoners gemeente Noordoostpolder (Espel, Tollebeek);
3. **maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en instellingen**: denk hierbij bijvoorbeeld aan nood- en hulpdiensten, Omgevingsdienst, Fietsersbond, natuurorganisaties, commissie MER, ANWB, LTO Noord, dorpsbelangenorganisaties.

Elke stakeholder heeft een ander belang in het project op het gebied van gebruik, bereikbaarheid en de inpassing van de ontsluitingsweg. Afhankelijk van de betrokkenheid bij de nieuwe ontsluitingsweg, zowel geografisch als procesmatig, verschilt dit belang. Daarnaast kan het belang van de stakeholder verschillen per fase waarin het project zich bevindt. In een vroege fase, de verkenning, kan een stakeholder zich voldoende betrokken voelen door enkel te worden geïnformeerd over de voortgang van het project, waar in de volgende fasen (planuitwerking, contractvoorbereiding of realisatie) deze stakeholder belangrijke input kan, of zelfs moet, leveren voor de realisatie en het uiteindelijke gebruik van de ontsluitingsweg. De diverse belanghebbende doelgroepen worden op verschillende momenten betrokken. Die betrokkenheid bestaat uit meebeslissen, meewerken, meedenken en meeweten.

In het Participatieplan (referentienummer 135424/23-008.422) worden voor de typen stakeholders (overheden, bewoners en lokale bedrijven en maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en instellingen) passende manieren en niveaus van participeren en communiceren nader uitgewerkt.

7.2 Participatiemomenten

Participatie voedt de besluitvorming. Daarom is het belangrijk om ervoor te zorgen dat participatie op het juiste moment plaatsvindt. Soms is participatie verplicht, zoals bij formele procedures waarbij door iedereen

een zienswijze kan worden ingediend. Niet-voorgeschreven participatie, eerder in de looptijd van het project, is ook waardevol en is ondersteunend aan een formeel participatiemoment. De momenten waarop participatie mogelijk is binnen het project komen aan bod in het Participatieplan (referentienummer 135424/23-008.422). In het Participatieplan wordt in het schema van de participatiemomenten ook aangegeven wanneer welke vorm van participatie mogelijk is.

8

DEFINITIES EN BRONNEN

8.1 Afkortingen

In de NRD worden enkele afkoringen gebruikt, deze worden in tabel 8.1 gedefinieerd.

Tabel 8.1 Afkoringen en definities

Afkorting	Definitie
NRD	notitie reikwijdte en Detailniveau
m.e.r.	milieueffectrapportage (procedure)
MER	milieueffectrapportage (rapport)
BOK	bestuursovereenkomst
NNN	Natuurnetwerk Nederland
NVO's	natuurvriendelijke Oevers CO
CO_2	koolstofdioxide
NO_2	stikstofdioxide
ha	hectare
SDG's	Sustainable Development Goals (duurzame ontwikkelingsdoelen)
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
SLA	Schone Lucht Akkoord
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

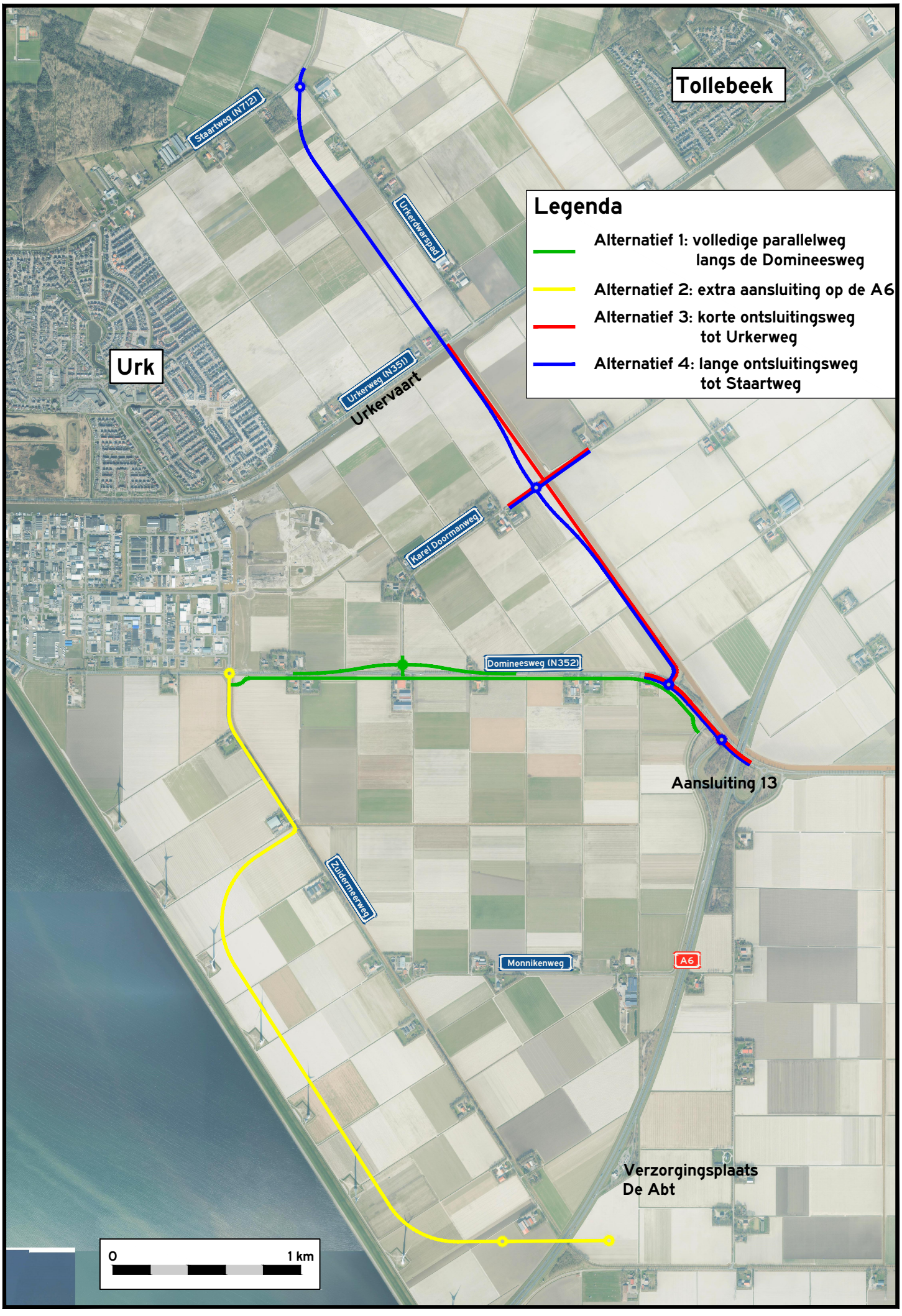
8.2 Bronnenlijst

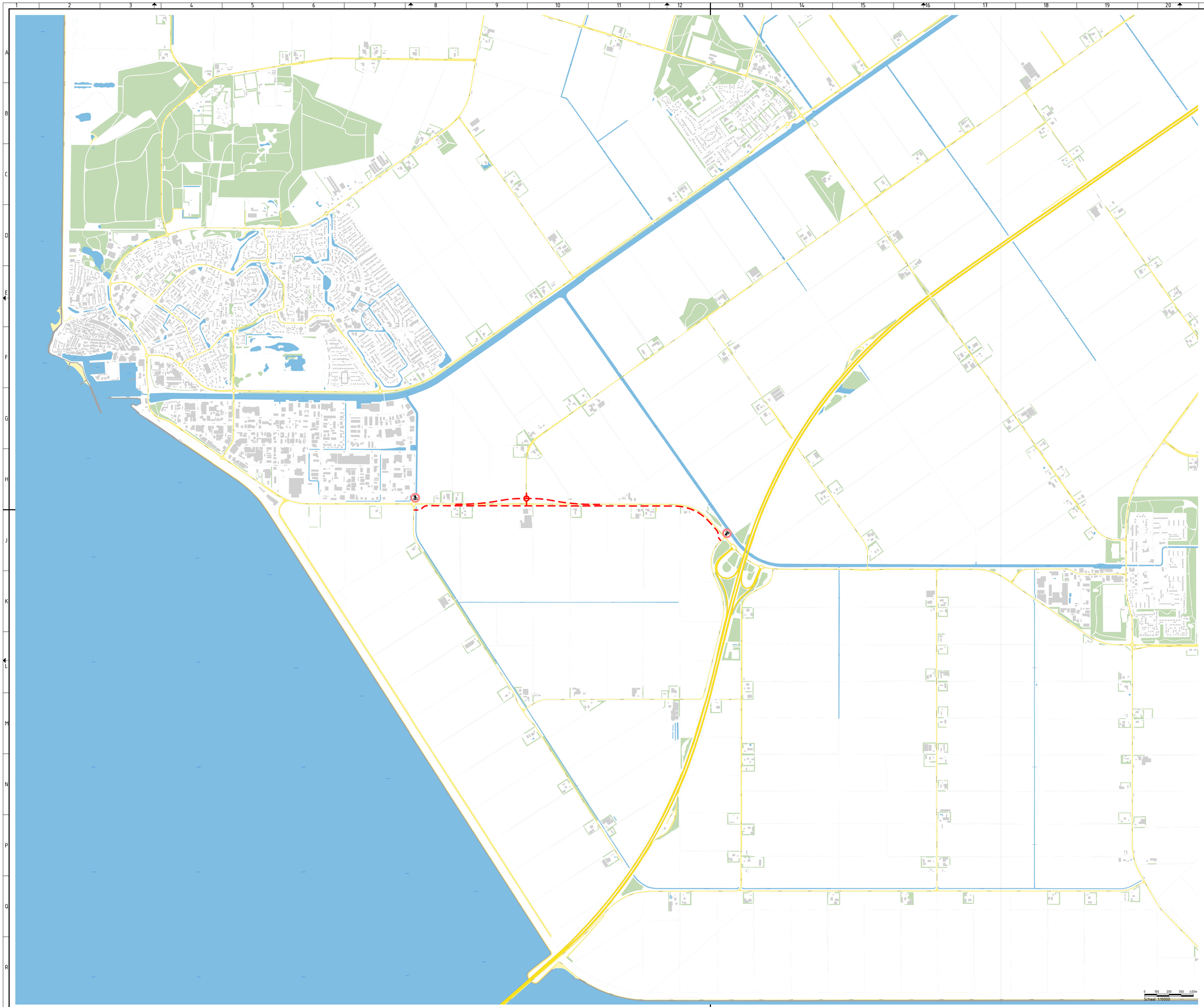
- Bestuursovereenkomst nieuwe ontsluitingsweg Urk https://raad.noordoostpolder.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2022/18-mei/19:30/D10-01-Bijlage-1-bij-Nota-Bestuursovereenkomst-Ontsluitingsweg-Urk-1.pdf (Geraadpleegd op 17 april 2023).
- Concept Mobiliteitsplan 2030 Noordoostpolder https://raad.noordoostpolder.nl/Documenten/D10-01-Bijlage-bij-Nota-Concept-Mobiliteitsplan-2030.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+ (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- http://www.gisnet.nl/ruimtelijkeplannen/urk/plannen/NL.IMRO.0184.SV2019GS2035-0301/d_NL.IMRO.0184.SV2019GS2035-0301.pdf
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Urk 7-06-2023 (referentie 009127.20210301.R1.07).
- 'Gemeente Urk brengt eerste kavels Port of Urk op de markt' https://www.urk.nl/gemeente-urk-brengt-eerste-kavels-port-of-urk-op-de-markt (Geraadpleegd op 12 april 2023).

- Landschapvisie programma Landschap van de Toekomst https://www.flevoland.nl/getmedia/25a781a8-d610-4eba-b4f7-544177db0f0e/Handboek-Kernkwaliteiten-Landschapsvisie-Flevoland_ToegankelijkePDF-versie-20211013.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Mobiliteitsplan 2030 & uitvoeringsprogramma Gemeente Noordoostpolder https://raad.noordoostpolder.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2023/03-april/19:30/Mobiliteitsplan-2030/19-1-Mobiliteitsplan-2030-aangepaste-versie-aangenomen-amendementen-verwerkt.pdf (Geraadpleegd op 11 mei 2023).
- Mobiliteitsvisie Noordoostpolder 2025 https://raad.noordoostpolder.nl/Vergaderingen/Commissie-Woonomgeving/2021/25-mei/19:00/6-Keuzenota-Mobiliteitsvisie.pdf (Geraadpleegd op 12-4-2023).
- Nationale Omgevingsvisie (NOVI) https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Omgevingsprogramma provincie Flevoland 2019 https://stateninformatie.flevoland.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Ruimte/2019/09-januari/15:30/DOCUVITP-2349040-v2-Omgevingsprogramma-Flevoland-definitief-inclusief-bijlagen-en-kaarten.PDF (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Omgevingsverordening Flevoland https://www.flevoland.nl/getmedia/a5086a95-4830-49f5-b957-1a04ccd16f1a/FLE230084-Omgevingsverordening-provincie-Flevoland-DV.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Omgevingsvisie FlevolandStraks 2017 https://www.flevoland.nl/getmedia/4187edb4-d9cd-482f-bc7d-fc0a9aaa0da3/Omgevingsvisie-FlevolandStraks-8-11-17-dv.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Omgevingsvisie Urk https://cuatro.sim-cdn.nl/urk/uploads/omgevingsvisie-urk_v6.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Pre-verkenningsstudie 29 juni 2018 (referentie SWNL0225972).
- Programma Wonen 1.0 Gemeente Urk26-05-2021 (projectnummer 184.103).
- Ruimtelijkeplannen.nl (voor (de uitsneden van de) bestemmingsplannen).
- Schone Lucht Akkoord https://open.overheid.nl/repository/ronl-ff5c8087-200a-4aa4-b76e-dac3b5c408fd/1/pdf/bijlage-1-schone-lucht-akkoord.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Structuurvisie Noordoostpolder 2025 https://raad.noordoostpolder.nl/Documenten/13-Structuurvisie-Noordoostpolder-2025-vastgesteld.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).
- Verkenningsstudie - Eindrapportage 2 december 2020 (referentie A20-KBE-KA-2000218).
- Verkenningsstudie - Addendum 2 december 2020 (referentie A20-KBE-KA-2000255).
- Visie wonen Urk 2021 https://www.urk.nl/visie-wonen-urk-2021(Geraadpleegd op 11 april 2023).
- Zonnebeleid Gemeente Urk https://www.urk.nl/_flysystem/media/zonnebeleid-gemeente-urk-def.pdf (Geraadpleegd op 12 april 2023).

Bijlage(n)

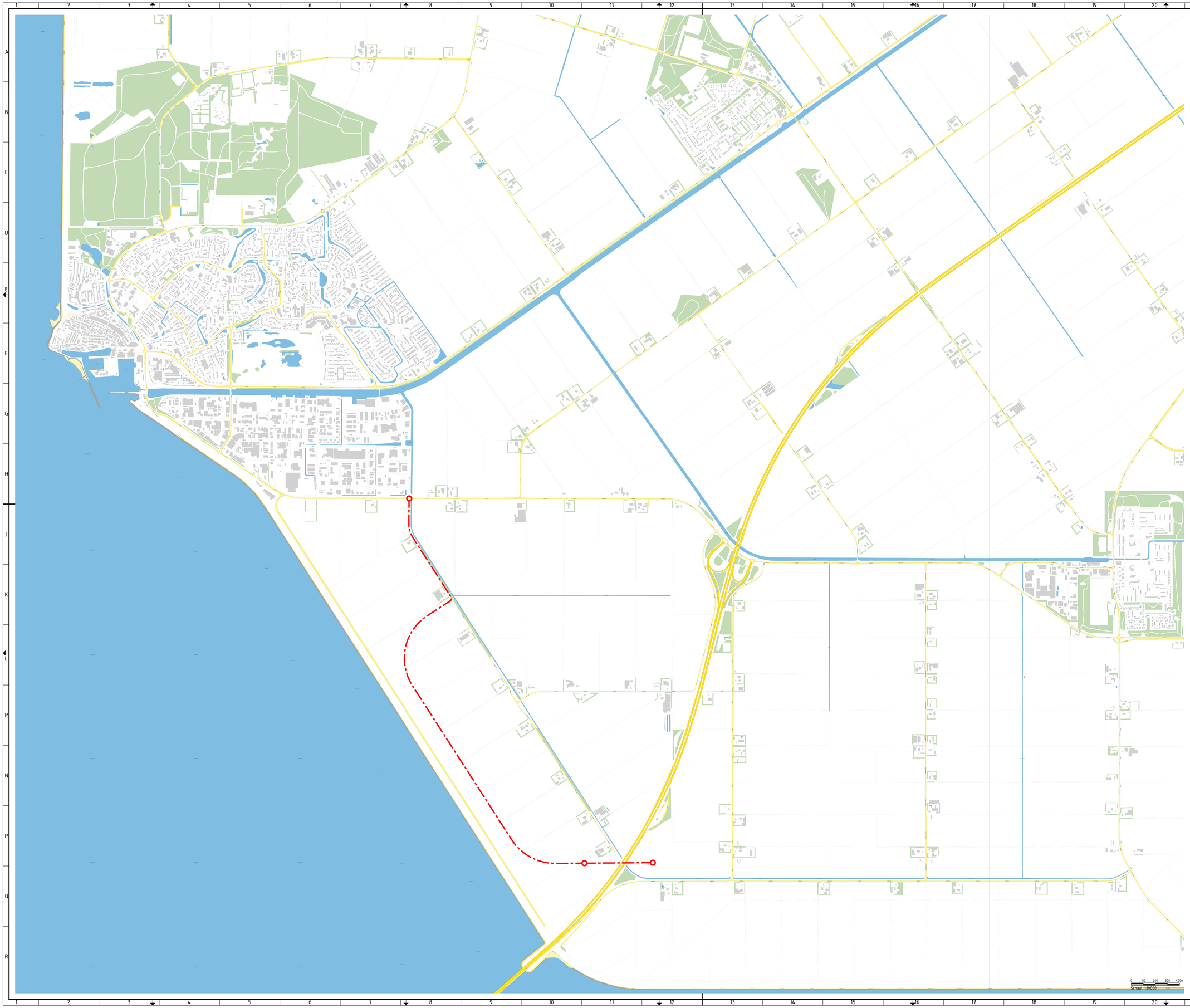
BIJLAGE: AFBEELDINGEN ALTERNATIEVEN


Tollebeek
Staartweg (N712)
Urkerdwarspad
Urk
Urkerweg (N351)
Urkervaart
Karel Doormanweg
Domineesweg (N352)
Aansluiting 13
Zuidermeerweg
Monnikenweg
A6
Verzorgingsplaats
De Abt
0
1 km
Legenda
Alternatief 1: volledige parallelweg langs de Domineesweg
Alternatief 2: extra aansluiting op de A6
Alternatief 3: korte ontsluitingsweg tot Urkerweg
Alternatief 4: lange ontsluitingsweg tot Staartweg



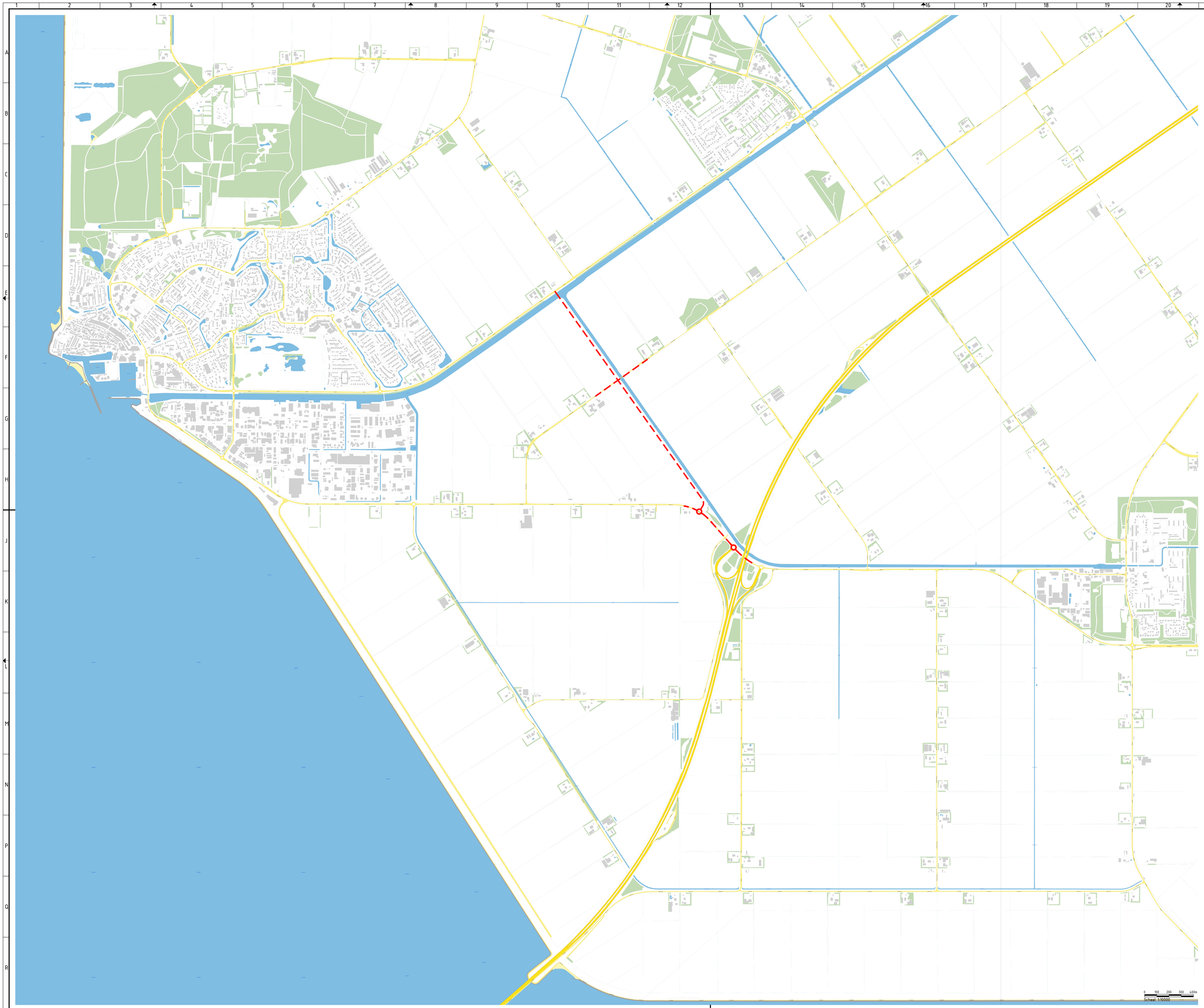
PROJECTFASE VERKENNING	CONCEPT
ONTSLUITINGSWEG URK ALTERNATIEF 0 VOLLEDIGE PARALLELWEG LANGS DE DOMINEESWEG	Proj. no.: 26109 Bestek no.: - Dossier no.: -
get.: JSL 06-04-2023 gew.: gez.: revisie: A01	schaal: 1:10.000 bladnr.: 1 in 1 bladen
PROVINCIE FLEVOLAND	formaat: A0 (841X1198) tek.nr.: PFL2304.96

3733110-PFL-HML-300-SI-CH-00001.DWG



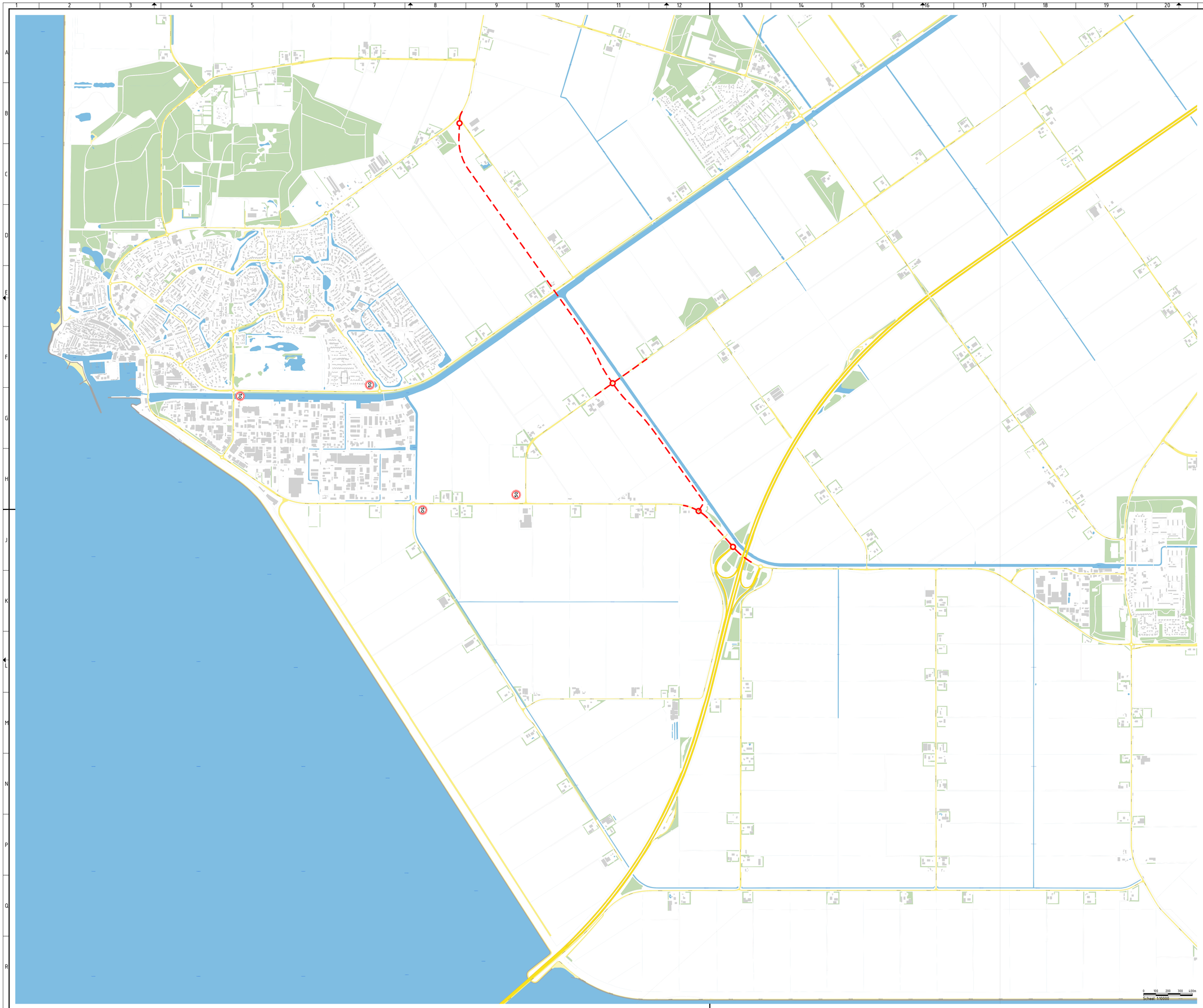
PROJECTFASE VERKENNING	CONCEPT
ONTSLUITINGSWEG URK ALTERNATIEF 1 EXTRA AANSLUITING OP DE A6	Proj. no.: 26109 Bestek no.: - Dossier no.: -
get.: JSL 06-04-2023 gew.: gez.: revisie: A01	schaal: 1:10.000 bladnr.: 1 in 1 bladen
PROVINCIE FLEVOLAND	formaat: A0 (841X1198) tek.nr.: PFL230497

373310-PFL-HML-300-SI-CH-00001.DWG



PROJECTFASE VERKENNING	CONCEPT
ONTSLUITINGSWEG URK ALTERNATIEF 4 KORTE RANDWEG	Proj. no.: 26109 Bestek no.: - Dossier no.: -
get.: JSL 06-04-2023 gew.: gez.: revisie: A01	schaal: 1:10.000 bladnr.: 1 in 1 bladen
PROVINCIE FLEVOLAND	formaat: A0 (841X1198) tek.nr.: PFL2304.99

373310-PFL-HML-300-SI-CH-00001.DWG



PROJECTFASE VERKENNING	CONCEPT
ONTSLUITINGSWEG URK ALTERNATIEF 2 LANGE RANDWEG	Proj. no.: 26109 Bestek no.: - Dossier no.: -
get.: JSL 06-04-2023 gew.: gez.: revisie: A01	schaal: 1:10.000 bladnr.: 1 in 1 bladen
PROVINCIE FLEVOLAND	formaat: A0 (841X1198) tek.nr.: PFL230498

373310-PFL-HML-300-SI-CH-00001.DWG

II

BIJLAGE: RAPPORTAGE PRE-VERKENNING

Deze bijlage is separaat bijgevoegd.

III

BIJLAGE: EINDRAPPORTAGE VERKENNING

Deze bijlage is separaat bijgevoegd.

IV

BIJLAGE: ADDENDUM VERKENNING

Deze bijlage is separaat bijgevoegd.