

Bestemmingsplan

DC Jysk

Vastgesteld



DC Jysk

Bestemmingsplan

Versie vaststelling

25 januari 2022

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Digitaal bestemmingsplan	6
1.3 Leeswijzer	6
Hoofdstuk2 Beschrijving planontwikkeling	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Beoogde situatie	8
2.3 Vigerende bestemmingsplannen	10
Hoofdstuk3 Beleidskaders	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	22
3.3 Gemeentelijk beleid	26
Hoofdstuk4 Omgevingsaspecten	37
4.1 Algemeen	37
4.2 Bedrijven en milieuzonering	37
4.3 Bodem	38
4.4 Water	39
4.5 Landschap en cultuurhistorie	48
4.6 Natuur	50
4.7 Verkeer en Parkeren	58
4.8 Geluid	62
4.9 Luchtkwaliteit	65
4.10 Externe veiligheid	66
4.11 Landschappelijke inpassing	70
4.12 M.e.r.-beoordeling	70
Hoofdstuk5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	73
5.1 Maatschappelijk belang	73
5.2 Participatie	73
5.3 Vooroverleg	74
5.4 Wettelijke procedure	74
Hoofdstuk6 Economische uitvoerbaarheid	77
6.1 Grondexploitatie	77
6.2 Financiële haalbaarheid	78
Hoofdstuk7 Juridische planbeschrijving	79
7.1 Opzet bestemmingsplan	79
7.2 Bestemmingsplan: artikelsgewijze toelichting	80

Toelichting

(vastgesteld)

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 JYSK

JYSK is een succesvolle en snelgroeiende internationale retailer die zich richt op de woonbehoeften van consumenten. JYSK behoort tot de Lars Larsen Group, een familiebedrijf, eigendom van de familie Larsen uit Denemarken. JYSK heeft meer dan 100 winkels in Nederland en meer dan 2.900 winkels wereldwijd, verspreid over meer dan 50 landen.

JYSK heeft al acht grote logistieke distributiecentra in Europa en een negende in aanbouw in Hongarije. Om de Nederlandse, Belgische, Engelse en Ierse markt en in de toekomst mogelijk ook een deel van de Franse markt te kunnen bevoorraden, heeft JYSK besloten een tiende distributiecentrum te bouwen. JYSK is daarom op zoek geweest naar een locatie in Nederland om haar logistieke netwerk uit te breiden en voornemens om circa 25 ha grond van gemeente Lelystad aan te kopen ten behoeve van de realisatie van een geautomatiseerd distributiecentrum in Nederland. Het betreft hier een distributiecentrum met een vloeroppervlak van bijna 200.000 m². Om de realisatie van dit distributiecentrum mogelijk te maken, is een bestemmingsplanherziening nodig van een perceel in het gebied Flevokust Haven te Lelystad. De nabijheid van de haven biedt voor JYSK de mogelijkheid om een deel van de goederen via de haven terminal te laten aanvoeren.

1.1.2 Nut en noodzaak

Gezien de afzetmarkt en de levering van de goederen is een locatie in centraal Nederland voor JYSK vanuit logistiek, operationeel en commercieel oogpunt interessant. Om transportafstanden te verkleinen is ook vanuit duurzaamheidsoogpunt een optimale locatiekeuze nodig. Duurzaamheid speelt een steeds belangrijkere rol bij JYSK en is verankerd in de bedrijfsfilosofie. Doordat JYSK zijn eigen winkels bevoorraadt zonder tussenopslag bij derden, verloopt de logistiek efficiënt, is de voorraad groter dan bij een standaard logistieke operatie en blijven de goederen langer in het magazijn. Door een tiende distributiecentrum in Nederland toe te voegen, wordt de transportafstand naar honderden winkels met meer dan 200% verminderd, aangezien de winkels nu vanuit Duitsland en Denemarken worden bevoorraadt. Dit scheelt veel vrachtwagenkilometers, stikstofuitstoot en CO₂. Door de strategische locatie van zijn magazijn in Nederland te kiezen, bespaart JYSK jaarlijks 6.000.000 vrachtwagenkilometers.

JYSK oriënteerde zich in de afgelopen jaren reeds op een aantal locaties in Nederland. Gedurende de zoektocht is gebleken dat er een gebrek is aan beschikbare percelen voor distributiecentra van deze omvang in Nederland en omliggende landen. Het enige andere gekwalificeerde alternatief was Vlissingen, daar bleek echter de kavelindeling minder efficiënt dan de locatie in Lelystad. Ook heeft Vlissingen voor de Nederlandse markt een decentrale ligging waardoor Lelystad vanuit logistiek perspectief voor JYSK de meest geschikte locatie bleek.

1.2 Digitaal bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld als digitaal bestemmingsplan, zoals de wetgeving dat voorschrijft. Dit betekent dat de ruimtelijke verbeelding en de planregels van het bestemmingsplan volgens vaste standaarden zijn opgesteld. Deze afspraken zijn onder meer opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro).

Globaal en flexibel bestemmen

Het gemeentebestuur van Lelystad heeft in 2011 het besluit genomen om bestemmingsplannen globaler en flexibeler op te zetten. Hierbij wordt het mogelijk om functies uit te wisselen en wordt flexibeler omgegaan met bijvoorbeeld de afmetingen van gebouwen en bepaalde functies. Dit bestemmingsplan is volgens deze methode opgesteld.

1.3 Leeswijzer

In deze plantoelichting komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod. In hoofdstuk 2 wordt de huidige en beoogde situatie beschreven. Het ruimtelijke beleidskader wordt vervolgens beschreven in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Dit gebeurt deels aan de hand van uitgevoerde (milieu)onderzoeken. De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan wordt toegelicht in hoofdstuk 5, hierbij wordt ook ingegaan op de uitkomsten van het wettelijk vooroverleg en de zienswijzen procedure. In hoofdstuk 6 komt door de economische uitvoerbaarheid aan bod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 de juridische planregeling toegelicht.

Hoofdstuk 2 Beschrijving planontwikkeling

2.1 Huidige situatie

Het kavel waarop het distributiecentrum van JYSK is beoogd, ligt ten noorden van de kern van Lelystad, ingesloten tussen de IJsselmeerdijk, Rijksweg A6 en de provinciale weg N307. De IJsselmeerdijk geldt als primaire waterkering tussen het IJsselmeer en het achterland, parallel hieraan ligt een leidingstrook met landelijk opererende transportleidingen. Voorheen zijn de betreffende percelen gebruikt als akkers die aan weerszijden voorzien zijn van woekerende begroeiing.

De locatie ligt volgens de omgevingsvisie van gemeente Lelystad binnen het gebied dat door gemeente Lelystad ontwikkeld gaat worden als bedrijventerrein Flevokust Haven; een haven gebonden logistiek knooppunt centraal in Nederland. Hier vindt zowel import als export van goederen plaats van en naar de grote (zee)havens. Flevokust Haven is een perfecte en duurzame vestigingslocatie met voldoende (beschikbare) ruimte om de plannen te kunnen realiseren.



Figuur 1 Ligging plangebied

Het beoogde perceel op het terrein van Flevokust Haven heeft een rechthoekige vorm en maakt daardoor een efficiënte inrichting van het terrein mogelijk. Daardoor is minder grond nodig voor de ontwikkeling dan gebruikelijk voor een distributiecentrum met dit vloeroppervlak.



Figuur 2 Beoogd perceel

2.2 Beoogde situatie

Zoals beschreven is JYSK zoekende naar een locatie voor een grootschalig distributiecentrum met voldoende vloeroppervlakte en bouwhoogte. De exacte vormgeving van het beoogde distributiecentrum wordt nog nader uitgewerkt maar zal veelal aansluiten bij andere, in het buitenland, gerealiseerde of in aanbouw zijnde, distributiecentra van JYSK. Binnen het plangebied dient in ieder geval ruimte te zijn voor een aantal (opslag-)panden en een terrein voor buitenopslag. De gebouwen verschillen, afhankelijk van de functie, in de bouwhoogte.

De uitgangspunten voor de noodzakelijke oppervlakten voor distributiecentrum Lelystad zijn als volgt. Oppervlakten zijn bij benadering en zullen in het ontwerp nader uitgewerkt worden.

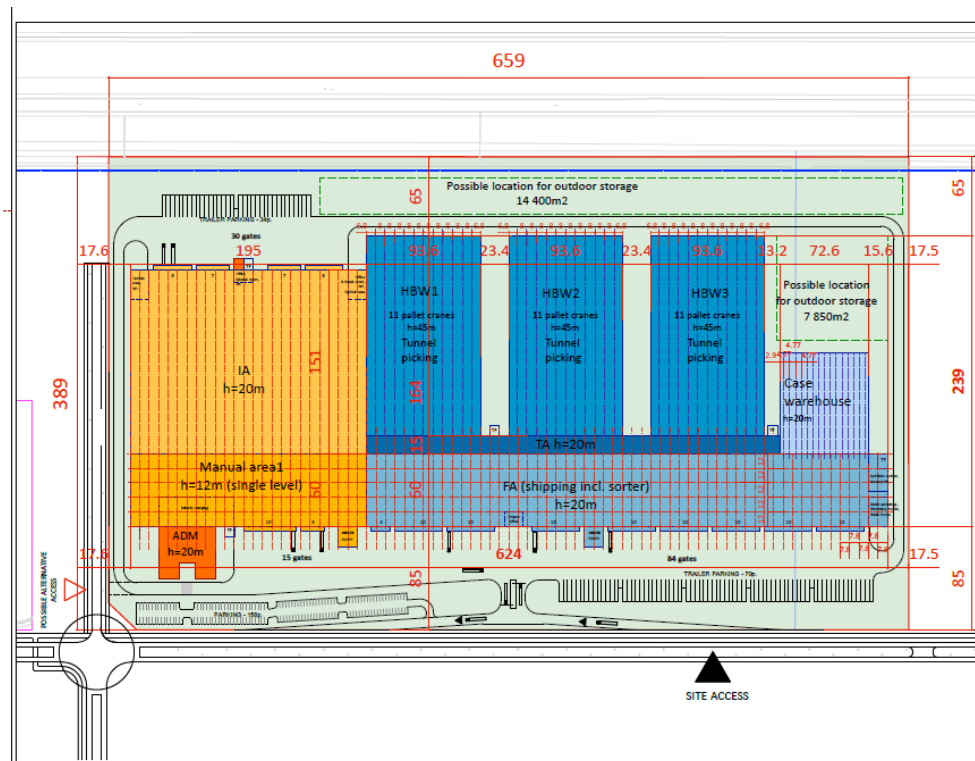
Gebouw	Begane grond	Verdieping	Totaal
Administratie	2.100 m ²	2.100 m ²	4200 m ²
IA	21.010 m ²	10.250 m ²	30.800 m ²
HBW ¹ (HBW1 + HBW2 + HBW3)	46.050 m ²		46.050 m ²
Magazijn	6.050 m ²		6050 m ²
Manual area 1 + batterij opladen	19.855 m ²		19650 m ²
TA	5.115 m ²	5.115 m ²	10.230 m ²
FA / verzenden en sorteren	37.500 m ²	36.050 m ²	73.550 m ²
Overige	2.024 m ²		

Totaal	139.704 m ²	53.515 m ²	193.219 m ²
---------------	------------------------	-----------------------	------------------------

Tabel 1 Oppervlakten per gebouw

JYSK kiest bewust voor grootschalige distributiecentra die een hoge mate van automatisering kennen en waar de opslagdichtheid (het aantal goederen per vloeroppervlak) maximaal is. Dit ontwerp is veel duurzamer qua landgebruik en veel efficiënter qua bedrijfsvoering. Dit betekent wel dat JYSK op en beperkt deel van haar gebouwen een hoogte tot circa 46 meter nodig heeft voor de optimalisatie van haar logistieke processen. Een High-Bay Warehouse kenmerkt zich door een hele hoge opslag dichtheid in een relatief compact (maar hoog) bouwvolume. Door de automatiseringsgraad en opslag efficiency kan enorm bespaard worden op het bebouwingsoppervlak en het grondgebruik. Dat is uiterst duurzaam en past bij het overheidsbeleid om onnodig grond gebruik te voorkomen. Bij een hoogte van 46 meter zijn immers vele extra pallet posities mogelijk. Verlengen van een High-Bay Warehouse in lengterichting is niet mogelijk omdat de vlucht lengtes dan kritisch worden, verbreding van een HBW is niet wenselijk vanwege het extra benodigde oppervlakte. De extra hoogte met 6 meter bespaart volgens berekeningen van JYSK bij hetzelfde aantal pallet posities, per High-Bay Warehouse, een ruimte claim van ca 15.000 m² aan kaveloppervlakte voor een standaard warehouse.

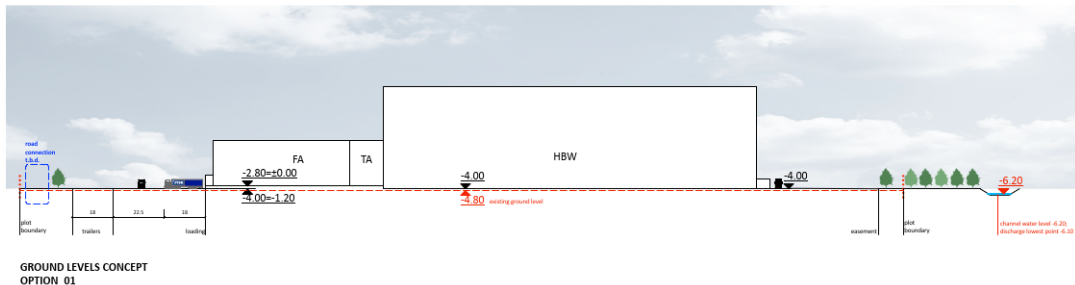
Een hoge mate van automatisering en mechanisering brengt met zich mee dat er ook hoogwaardige arbeidsplaatsen ingevuld moeten worden.



Figuur 3 Mogelijke kavelindeling

Bovenstaande figuur geeft een mogelijk beeld van de kavelindeling van het distributiecentrum. De indeling is gebaseerd op een vergelijkbare logistieke lay-out zoals JYSK deze ook in het buitenland (o.a. Bulgarije en Hongarije) toepast, rekening houdend met plaatselijke situatie. De bouwmassa's en positie van de inritten zijn nog niet

definitief bepaald, en daarmee nog indicatief. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt op een flexibele wijze de invulling van het terrein bestemd.



Figuur 4 Dwarsdoorsnede mogelijke kavelindeling

In figuur 5 zijn enkele foto's weergegeven van een recent opgeleverd en vergelijkbaar distributiecentrum van JYSK.



Figuur 5 3D-visualisatie distributiecentrum JYSK (Sofia, Bulgarije).

JYSK kiest met haar hoogwaardige distributiecentra voor de lange termijn en is bereid te investeren in vaste arbeidsovereenkomsten voor haar medewerkers, in duurzaamheid, in regionale samenwerking, in verregaande logistieke automatisering en in efficiënt en zorgvuldig ruimtegebruik in de vorm van hoogbouw en goede inpassing. Daarbij wordt ingezet op een lange levensduur, waardoor het ook loont om duurzame oplossingen en materialen te gebruiken.

2.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming plangebied
Lelystad Flevokust – Binnendijks	Vastgesteld, onherroepelijk, 12 april 2016	- Enkelbestemming 'Agrarisch' - Gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' - Gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied'

Lelystad – Luchthavencontouren (Dit is geen vigerend bestemmingsplan). Wel wordt er rekening houden met het vigerende Luchthavenbesluit en rekening houden met het ontwerp-Luchthavenbesluit	Ontwerp, 18 mei 2017	Gebiedsaanduiding 'vrijwaringzone – luchtvaart 3'
Beschermingszone Centraal Veterinair Instituut (WBVR/CVI)	Vastgesteld, onherroepelijk, 11 september 2018	Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – verbod houden van evenhoevigen en/of pluimvee'
Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad	Vastgesteld, 26 januari 2021	Gebiedsaanduiding 'overige zone – Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad'

Tabel 2 Vigerende bestemmingsplannen

Lelystad Flevokust– Binnendijks

De ontwikkellocatie is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – Binnendijks' dat is vastgesteld op 12 april 2016. Ten tijde van vaststelling van dit plan was het voornemen tot een distributiecentrum van JYSK op deze locatie nog niet bekend. Het huidige bestemmingsplan biedt dan ook geen mogelijkheden tot de realisatie van een dergelijke ontwikkeling. Figuur 3 geeft de huidige situatie weer, waarbij het gebied is bestemd als 'Agrarisch'. De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- agrarische bedrijvigheid in de vorm van een grondgebonden agrarisch bedrijf;
- instandhouding van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen landschapswaarden;
- instandhouding van het aanwezige cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatroon;
- extensieve openluchtrecreatie;
- fiets-, wandel- en kavelpaden;
- ontsluitingswegen ten behoeve van het bedrijventerrein;
- sloten, oevers, taluds en andere watergangen.

Het realiseren van een distributiecentrum past dus niet binnen deze bestemming.

Daarnaast is er in het plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' meegenomen in het bestemmingsplan. De als 'geluidzone - industrie' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten vanwege de geluidszoneringsplichtige inrichtingen op het bestaande industrieterrein. Geluidsgevoelige objecten mogen slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein van de gevels van dit geluidsgevoelige object niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde. Hier wordt verder op ingegaan onder het hoofdstuk milieu- en omgevingsaspecten in hoofdstuk 4.

(vastgesteld)

Verder valt een deel van het plangebied in de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied'. In dit wijzigingsgebied kunnen burgemeester en wethouders de bestemming 'Agrarisch' wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein' als aan bepaalde voorwaarde voldaan wordt. Deze wijzigingsbevoegdheid is, omdat het plangebied zich niet geheel bevindt in het wijzigingsgebied, niet geschikt om de beoogde ontwikkeling (volledig) te kunnen realiseren. De bestemming 'Agrarisch' moet namelijk ook worden gewijzigd in de delen van het plangebied waar geen wijzigingsbevoegdheid geldt.

Lelystad - Luchthavencontouren

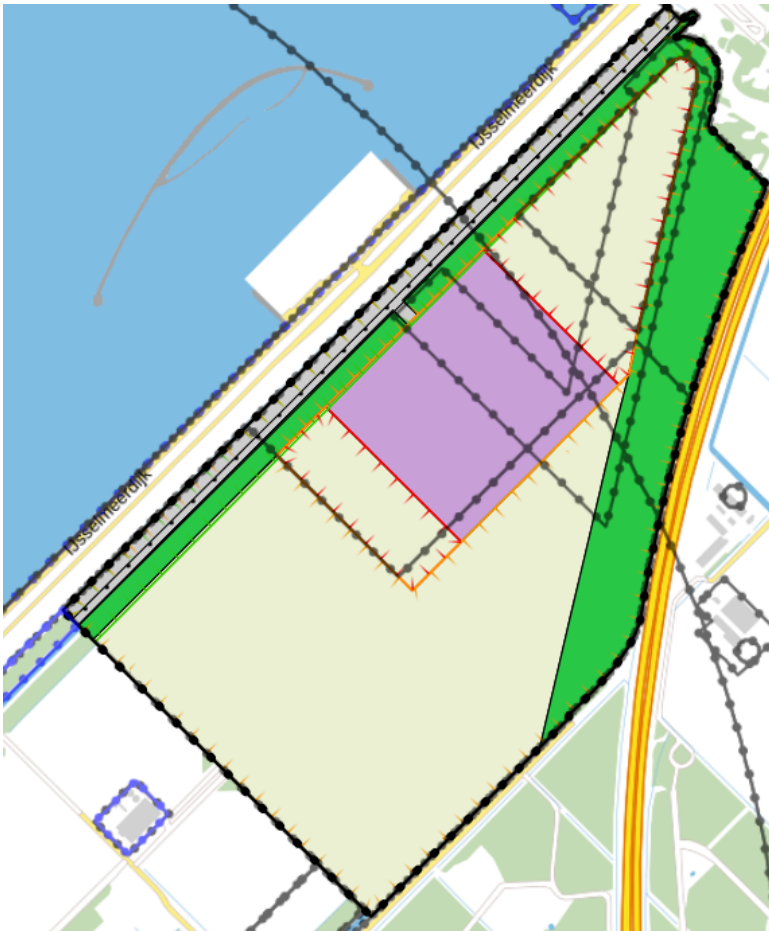
Het ontwerpbestemmingsplan 'Lelystad - Luchthavencontouren' legt de luchthavencontouren uit het luchthavenindelingsbesluit Lelystad planologisch vast. Omdat het slechts een ontwerp-bestemmingsplan is, zijn de regels (nog) niet van toepassing. Wel wordt er alvast rekening gehouden met deze regels, conform het vigerende luchthavenbesluit (2015) en het ontwerp-luchthavenbesluit (2018) mocht dit bestemmingsplan in werking treden. Het gehele plangebied valt onder de gebiedsaanduiding 'vrijwaringzone – luchtvaart 3'. De voor 'vrijwaringszone - Luchtvaart 3' aangeduide gronden zijn mede bestemd voor het vrijhouden van een noodgebied (outer horizontaal surface) voor de bereikbaarheid van het vliegveld. Er mag hier niet hoger gebouwd worden dan 146,3 meter ten opzichte van het NAP. Binnen onderhavig bestemmingsplan wordt er niet zo hoog gebouwd. De gebiedsaanduiding heeft dus geen gevolgen voor de beoogde ontwikkeling.

Beschermingszone Centraal Veterinair Instituut (WBVR/CVI)

Het bestemmingsplan 'Beschermingszone Centraal Veterinair Instituut (WBVR/CVI)' betreft een beschermingszone van 3 kilometer rondom het instituut Wageningen Bioveterinary Research waarbinnen het verboden is om evenhoevigen en/of pluimvee te houden. Onderhavig plan betreft de bouw van een distributiecentrum. Het bestemmingsplan heeft dus geen gevolgen voor de beoogde ontwikkeling.

Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad

Het bestemmingsplan 'Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad' voorziet in een algemene regel met een verbod op nieuwe tankstations in het plangebied van het bestemmingsplan. Onderhavig plan betreft geen bouw van een tankstation en heeft dus geen gevolgen voor de beoogde ontwikkeling.



Figuur 6 Huidige bestemmingen, plangebied rood omkaderd

2.3.1 Conclusie

De gemeente Lelystad overweegt om in de directe omgeving van het beoogde distributiecentrum een bestemmingsplan op te stellen voor de ontwikkeling van een groter bedrijventerrein waar het kavel van JYSK onderdeel van is. JYSK wil echter op korte termijn starten met het bouwen van het distributiecentrum. Daarom is besloten een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Het voorliggende bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De op 11 september 2020² vastgestelde Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI sorteert voor op de Omgevingswet (die naar verwachting in 2022 in werking treedt). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

De op 11 september 2020 vastgestelde Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI sorteert voor op de Omgevingswet (die naar verwachting in 2022 in werking treedt). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

Prioriteiten

De NOVI schetst een toekomstperspectief naar 2050 waarin vier prioriteiten worden vastgesteld:

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren, wateroverlast en lange periodes van droogte zijn hier voorbeelden van. In 2050 zal Nederland klimaatbestendig en waterrobuust zijn. In 2050 moet Nederland ook een duurzame energievoorziening hebben. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Voorwaarde is dat bewoners goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en kunnen meeprofiteren in de opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn regionale energiestrategieën (RES) essentieel. Medeoverheden geven, in samenwerking met de energiesector, gebruikers en

andere belanghebbenden, in de RES invulling aan de inpassing van duurzame energie op het land.

Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. De Nederlandse economie dient toekomstbestendig te worden, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. Het gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen wordt gestimuleerd. Steden en stedelijke regio's zijn belangrijk voor onze economie. Dit geldt vooral daar waar sprake is van een aantrekkelijke en gezonde omgeving en diversiteit in aanwezige economische functies, opleidingen en andere voorzieningen.

Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. De leefbaarheid van stedelijk gebied staat voorop. Hiervoor dienen deze gebieden in te zetten op klimaatadaptatie om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Ook dient de bouw van nieuwe woningen te zijn gericht om een zo breed mogelijk aantal inwoners te bereiken. Mobiliteit dient aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen waarbij onder meer de CO₂ uitstoot wordt verminderd.

Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Er dient een balans tussen de ontwikkeling van natuur en landbouw te worden gevonden. Daarnaast dient het een prettige omgeving te zijn om te werken, wonen en te recreëren. Biodiversiteit van gebieden en de verduurzaming van landbouw zijn kernpunten.

Afwegingsprincipes

Het stellen van de bovenstaande prioriteiten kan een situatie maken dat belangen soms botsen. Om in zo'n situatie keuzes te maken worden drie afwegingsprincipes gebruikt:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De uitvoering van de NOVI moet gezamenlijk worden aangepakt. Rijk, provincies en

gemeenten gaan meer samenwerken als één overheid. Ook staat participatie centraal. Daarnaast is de NOVI continu in beweging. Het is de bedoeling dat het zich continu aanpast aan ontwikkelingen, in een permanent en cyclisch proces.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Met de komst van JYSK naar Lelystad zal een bijdrage worden geleverd aan de prioriteit 'sterke en gezonde steden en regio's'. Vanwege de komst van het distributiecentrum wordt de werkgelegenheid van Lelystad en omgeving versterkt. Daarnaast biedt de komst van een distributiecentrum van deze omvang indirect voor meer kansen voor toeleveranciers en het voltooien van de invulling van Flevokust Haven. Verder kan genoemd worden dat met de mogelijkheid om zonnepanelen te plaatsen een bijdrage wordt geleverd aan de eerste prioriteit van het NOVI.

Onder de derde prioriteit uit de NOVI, sterke en gezonde steden en regio's, zijn verschillende beleidskeuzes gemaakt. De derde beleidskeuze schetst het volgende: verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Verstedelijking moet dus zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. Om dit te bereiken heeft het Rijk in de NOVI een voorkeursvolgorde opgesteld voor verstedelijking. Hierin wordt ook over distributiecentra gesproken: bedrijventerreinen voor bedrijven met een zeer groot ruimtebeslag, zoals grote opslag- en distributiecentra, worden ontwikkeld buiten bestaand stedelijk gebied aan de hoofdinfrastructuur voor weg- en railvervoer en/of vervoer over water. Onderhavig plan betreft de ontwikkeling van een distributiecentrum buiten het stedelijk gebied. Daarnaast bevindt de locatie zich ingesloten tussen de Rijksweg A6 en de provinciale weg N307 en ligt het plangebied bij de multimodale binnenhaven met overslagkade op industrieterrein Flevokust Haven. De bouw van het distributiecentrum is dus in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit beleid heeft onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. In de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR gaat geheel op in de NOVI, behalve enkele onderdelen van bijlage 6, 'Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit'. De nationale belangen uit de NOVI komen overeen met de onderwerpen uit de SVIR, aangevuld met enkele aanvullende belangen.

De SVIR geldt als kapstok voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid moet om; het rijk trekt zich grotendeels terug uit het regionale en lokale ruimtelijk ordeningsbeleid en legt de hoofdverantwoordelijkheid voor verstedelijkings- en landschapsbeleid bij de provincie en de gemeente. De SVIR heeft op middellange termijn (tot 2028) drie doelen gesteld:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke-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.

(vastgesteld)

Uit deze drie hoofddoelen komen dertien onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6). Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.



Figuur 7: Kaart Noordwest-Nederland (bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

Betekenis voor het bestemmingsplan:

De nationale belangen uit de SVIR zijn niet van directe betekenis voor voorliggend bestemmingsplan. De betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplan is dan ook beperkt. Het relevante beleidskader wordt met name gevormd door beleid van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad.

(vastgesteld)

3.1.3 Besluit algemene regels omgevingsrecht (Barro)

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De betreffende onderdelen en/of artikelen in het Barro (tevens Bro, en straks Bkl) blijven ook onder de NOVI gelden. Bij nadere invulling van de uitvoeringsinstrumenten van de NOVI kan blijken dat het nodig is de uitvoeringsregels aan te passen.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn in beginsel geen van de in het Barro genoemde nationale belangen en/of titels van belang.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren dat sprake is van een behoefte en dat die behoefte niet binnenstedelijk ingevuld kan worden.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Om na te gaan of de Ladder moet worden toegepast, is van belang of 1) sprake is van een stedelijke ontwikkeling en indien sprake is van een stedelijke ontwikkeling of 2) er sprake is van een behoefte en of 3) die behoefte binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Om te bepalen of sprake is van een Ladderplichtige ontwikkeling, is allereerst van belang of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan een ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening. Volgens dit artikel wordt als stedelijke ontwikkeling bedoeld:

"ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

De bouw van een distributiecentrum wordt dus aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Er moet dus over worden gegaan naar stap 2 van de ladder.

Behoeftedistributiecentrum

JYSK heeft momenteel meer dan 100 winkels in Nederland. Deze worden momenteel vanuit Duitsland en Denemarken bevoorraadt. Met de Belgische, Engelse, Ierse markt, en in de toekomst mogelijk een deel van de Franse markt, is er de noodzaak tot een nieuw distributiecentrum waaruit een veelvoud aan locaties beleverd kan worden.

De logistieke operatie van JYSK is anders dan van reguliere distributie centra voor koopmans goederen. Doordat JYSK haar eigen winkels bevoorraadt, is er minder tussenopslag en daardoor is de voorraad hoger dan bij een standaard logistieke operatie en blijven de goederen langer in het magazijn. Dit betekent ook dat er in vergelijking met reguliere distributiecentra bij een zelfde opslagdichtheid, minder transportbewegingen zijn.

Met een nieuw distributiecentrum in Lelystad is JYSK beter en sneller in staat om de genoemde locaties te leveren, tevens zal dit voordeel bieden ten aanzien van de transportbewegingen en daarmee uitstoot van transportmiddelen. Door de strategische locatie van het magazijn in Nederland te kiezen, bespaart JYSK namelijk jaarlijks ca. 6.000.000 vrachtwagenkilometers.

In de huidige situatie heeft JYSK verschillende dagelijkse en wekelijkse routes vanuit Noord en Oost-Europa (bijvoorbeeld Denemarken, Duitsland en Polen) en vanuit de belangrijkste havens naar haar Europese distributiecentra. Een toekomstig deel van deze inkomende goederen zal kunnen gaan plaatsvinden door containerschepen, die rechtstreeks aankomen op de CTU-binnenvaartterminal in FlevoKust Haven. Ook dit draagt bij aan een reductie van het aantal transportbewegingen over de weg. Ter aanvulling op de onderbouwing van de behoefte is een memo toegevoegd ter onderbouwing van de behoefte. Zie hiervoor Bijlage 1.

Bestaand stedelijk gebied

Bestaand stedelijk gebied wordt in het Bro als volgt gedefinieerd: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur."

Hoewel het plangebied beleidsmatig is aangemerkt als (toekomstig) stedelijk gebied, vindt de ontwikkeling volgens de definitie in het Bro plaats buiten het bestaand stedelijk gebied. Daarom moet volgens artikel 3.1.6 lid 2 Bro worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Bestaande stedelijke gebieden of bedrijventerreinen hebben geen beschikbare percelen van de gewenste grootte en kenmerken zoals JYSK dat nodig acht voor haar geautomatiseerde logistieke operatie in het distributiecentrum en efficiënte logistiek over zowel water en weg. Deze 'state of art automatisering' zorgt voor een hoge opslagdichtheid en maximale benutting van het grondoppervlak, maar vraagt wel om een hogere hoogte.

Overigens is de beschikbaarheid van bestaande locaties/gebouwen beperkt, vooral ten aanzien van het aanbod van rechthoekige percelen. Veelal zijn kleinere, kleinere en gefragmenteerde percelen beschikbaar waarin een door JYSK gewenste geautomatiseerde bedrijfsproces niet kan worden toegepast. Om bij bestaand aanbod van kleinere percelen toch de benodigde vorm en oppervlakte te verkrijgen, zouden andere bedrijven uitgeplaatst moeten worden. Herschikking in bestaande gebieden leidt tot overname van eigendommen, uitplaatsing en veelal sloop, wat niet haalbaar en

duurzaam is. Het realiseren van een dergelijk distributiecentrum is dan ook niet mogelijk op een binnenstedelijke locatie.

Betekenis voor het bestemmingsplan

In bovenstaande paragraaf is antwoord gegeven op de drie stappen die de ladder in de basis omvat. Gebleken is dat er voldoende behoefte is aan een distributiecentrum voor JYSK en dat er geen binnenstedelijke mogelijkheden voor een ontwikkeling van dit formaat. De bereikbaarheid van het distributiecentrum wordt voldoende gewaarborgd door enerzijds de aanwezigheid van Flevokust Haven en de (nog te ontwikkelen) infrastructuur richting de Rijksweg A6. Het plan is daarmee in lijn met dit beleidsdocument.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks

De Omgevingsvisie FlevolandStraks, door Provinciale Staten vastgesteld op 8 november 2017, geeft de langetermijnvisie van de provincie Flevoland op de toekomst van dit gebied. Het gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen, opgaven en uitdagingen er voor Flevoland liggen. Er zijn drie kernopgaven:

- Het Verhaal van Flevoland (fysieke omgeving);
- Krachtige Samenleving (sociaal-economische omgeving);
- Ruimte voor Initiatief (bestuurlijke omgeving).

Deze opgaven vormen de kern voor alle ontwikkelingen waar de provincie Flevoland bij betrokken is. Zowel voor de strategische opgaven uit de Omgevingsvisie, als andere vraagstukken van de provincie Flevoland. In de strategische opgaven staan de belangrijkste vraagstukken en ambities voor de toekomst beschreven. Het gaat om de volgende opgaven:

- Duurzame Energie;
- Regionale Kracht;
- Circulaire Economie;
- Landbouw: Meerdere Smaken.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Met het voornemen om zonnepanelen aan te brengen op een deel van de daken wordt door JYSK beperkte invulling gegeven aan de opgave 'duurzame energie'. Daarnaast is voor het project met name de opgave 'Regionale Kracht' relevant. Binnen deze opgave wordt gesproken over dat stedelijke regio's in toenemende mate de motoren van de economie vormen. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op slimme manier de goede voorwaarden te creëren voor economische groei. In 2030 en verder heeft Flevoland een aantal voorzieningen dat op bovenregionaal niveau van excellente kwaliteit is.

Stedelijke regio's vormen in toenemende mate de knooppunten van netwerken. De kracht van regio's neemt toe door de continue instroom van mensen en bedrijven. De regio's zijn belangrijke motoren van de economie en groot belang voor de regionale en nationale welvaart. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op een slimme manier de goede voorwaarden te creëren. Dit richt zich onder meer op:

Zorgen voor een goede positie in het netwerk door een kwaliteit te bieden met een

bovenlokale aantrekkingskracht. Een voorbeeld: doordat steden met elkaar een regio vormen, hoeft niet elke afzonderlijke stad een compleet voorzieningenaanbod te hebben. Steden in de regio kunnen zich specialiseren. Denk aan culturele hotspots, logistieke knooppunten, excellente woonsteden etc. Door specialisatie vullen steden elkaar aan.

Het distributiecentrum van JYSK gaat deel uit maken van het gebied dat door de gemeente Lelystad aangeduid wordt als Flevokust Haven; een haven gebonden logistiek knooppunt centraal in Nederland. Hier vindt zowel import als export van goederen plaats van en naar de grote (zee)havens. Het distributiecentrum is dus onderdeel van dit logistieke knooppunt. Hierdoor wordt de regionale kracht van Flevoland versterkt. De opgaven 'circulaire economie' en 'landbouw' hebben verder geen raakvlak met het voorliggende plan. Het plan is grotendeels in overeenstemming met de Omgevingsvisie FlevolandStraks.

3.2.2 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Het Omgevingsprogramma is een instrument (juridisch middel) om de opgaven uit de Omgevingsvisie uitvoeringskracht te geven en daadwerkelijk te realiseren. Op 27 februari 2019 is het (eerste) Omgevingsprogramma opgesteld, waarin er voor gekozen is al het bestaande beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving te bundelen in één programma dat digitaal beschikbaar is. Op deze wijze zijn de provinciale beleidskeuzes compact beschreven en is de samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen het beste gewaarborgd. In het omgevingsprogramma worden de volgende thema's behandeld:

- Ruimte (uitgesplitst naar stedelijk gebieden landelijk gebied)
- Landschap en cultuurhistorie
- Water
- Natuur
- Milieu en bodem
- Energie en duurzaamheid
- Mobiliteit
- Recreatie, toerisme en sport
- Leefbaarheid, sociale cohesie
- Regionale economie

Hieronder wordt dieper ingegaan op de relevante thema's voor het bestemmingsplan.

Ruimte (stedelijk gebied)

Het belangrijkste doel van de provincie is een goede woon-, werk- en leefomgeving in heel Flevoland. Daarbij moet verstedelijking worden ingepast in een hoogwaardig landschap en passen bij de gerealiseerde en de geplande infrastructuur. Het verstedelijkingsbeleid is gericht op de ontwikkeling van vitale steden en dorpen. Het beleid maakt behoud en versterking van de kwaliteit van de fysieke omgeving mogelijk. Het gaat hierbij om efficiënt ruimtegebruik, kwaliteitsverbetering en herstructurering van het stedelijk gebied en versterking van het draagvlak voor voorzieningen. Nieuwe bebouwing wordt geconcentreerd in of aansluitend aan het bestaande bebouwde gebied. Dit ondersteunt de optimale benutting van infrastructuur en centrumvorming rondom belangrijke vervoerknooppunten.

Voor werklocaties, zoals een distributiecentrum, geldt dat de ontwikkeling en realisatie hiervan een verantwoordelijkheid is van gemeenten en private partijen. De ontwikkeling is dus sterk afhankelijk van marktontwikkelingen. Met het provinciaal locatiebeleid vervult

de provincie een faciliterende, ondersteunende, gebiedsvertegenwoordigende en regisserende rol. Het locatiebeleid draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- versterking van de economische ontwikkeling van Flevoland;
- beheersing van de mobiliteit door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets;
- efficiënt gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen;
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Voor specifiek bedrijventerreinen geldt dat in Flevoland de vraag afneemt en verandert. Dit heeft geleid tot een herstructureringsopgave voor zowel de publieke als de private partners. Afspraken voor afstemming tussen gemeenten bij de ontwikkeling en herstructurering van werklocaties zijn vastgelegd in het 'Convenant voorraadbeheersing en afstemming werklocaties' en het 'Convenant bedrijventerreinen'.

De provincie zet actief in op de realisatie van drie (boven-)regionale bedrijventerreinen:

- Lelystad Airport
- Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland bij Urk
- Flevokust (Lelystad)

Betekenis voor het bestemmingsplan:

De ontwikkellocatie is binnen het omgevingsprogramma gelegen in het stedelijk gebied, in tegenstelling tot de laddertoets. Het locatiebeleid voor het stedelijk gebied is gericht op een voldoende gedifferentieerd aanbod van werklocaties in Flevoland, zodat er voor ieder bedrijf en instelling een geschikte locatie gevonden kan worden. Daarbij moeten zowel kwantiteit als kwaliteit zodanig zijn dat het aansluit bij de regionale vraag en een optimale bijdrage levert aan de vitaliteit van steden en dorpen. Onder paragraaf 2.1.3 is onderbouwd dat dit het geval is door middel van het aflopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Verder is onderhavig plan onderdeel van het geplande bedrijventerrein Flevokust, waar de gemeente actief mee bezig is. De bouw van het distributiecentrum is dus in overeenstemming met het Omgevingsprogramma Provincie Flevoland.

3.2.3 Omgevingsverordening Provincie Flevoland

Voor het plangebied zijn een aantal regels uit de Provinciale Omgevingsverordening Provincie Flevoland relevant. Met de verordening maakt de provincie Flevoland vooraf duidelijk welke onderdelen van het provinciale beleid bindende betekenis hebben voor gemeentelijke plannen. De verordening is vastgesteld op 27 februari 2019 en heeft daarna één wijziging ondergaan. Het volgende artikel is relevant voor het plangebied:

Artikel 7.5

Een ruimtelijk plan of besluit, voor zover het betrekking heeft op een gebied binnen of nabij de aangewezen het Natuurnetwerk Nederland:

- a. strekt mede tot bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van dat gebied;
- b. maakt activiteiten alleen mogelijk als die ten opzichte van het ten tijde van de inwerkingtreding van deze titel van de verordening geldende bestemmingsplan, mits die per saldo niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden.

Het distributiecentrum is gelegen nabij een aangewezen Natuurnetwerk Nederland

gebied. Wat de gevolgen hiervan zijn wordt behandeld in paragraaf 4.6.

3.2.4 RO visie Flevoland Werklocaties 2015

Gelet op de verdeling van de taken en bevoegdheden in het ruimtelijk domein, hebben provincies op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) de taak om o.a. gebiedsregisseur te zijn voor integrale ontwikkelingsvisies. Met het schrijven van de RO Visie wordt ingespeeld op de nieuwe realiteit en vraag naar bedrijventerreinen in Flevoland, de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking en actualisatie van de eerdere Visie Werklocaties Flevoland 2030+. Deze visie is door Gedeputeerde Staten van Flevoland op 28 juni 2016 vastgesteld. In de RO Visie Werklocaties 2015 staat beschreven wat volgens de provincie Flevoland nodig is om te komen tot sterke werklocaties met toekomstwaarde in de provincie Flevoland. De RO Visie Werklocaties Flevoland laat de realisatie van werklocaties primair aan gemeenten en private partijen, maar stemt die wel af op een provinciaal toekomstperspectief.

Provincie Flevoland wil met deze visie geen toekomstige blauwdruk geven. De provincie wil wel richting geven aan de ontwikkeling van werklocaties in een nieuwe realiteit. Doelstelling van deze visie is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik van werklocaties zodat het aanbod passend is bij de behoefte en regionaal is afgestemd. Het maatschappelijk effect dat de provincie daarmee wil bereiken is slim en zuinig ruimtegebruik. Om dit te bereiken worden acht leidende principes gehanteerd:

1. Ladder voor duurzame verstedelijking staat centraal. Aangezien de juridische borging van de ladder al sinds 1 oktober 2012 is geregeld in het Bro, gaat de provincie geen aanvullende juridische vereisten toevoegen. De provincie is verantwoordelijk voor het generiek toezicht op de toepassing van de ladder.
2. Echte stappen zetten in creëren van marktspanning en deprogrammeren. Met de (samenwerkende) gemeenten in Flevoland zal de provincie de (regionale) behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren en winkels uitwerken en confronteren met het aanwezige en toekomstige aanbod. Waar nodig zal de provincie met de gemeenten extra stappen zetten om te komen tot het deprogrammeren van plannen en locaties.
3. Dynamisch voorraadbeheer: centraal hierin staan drie zaken 1) werken aan de kwaliteit van de bestaande voorraad, 2) waar mogelijk schrappen van plannen die niet de beoogde kwaliteit toevoegen en 3) onder voorwaarden toevoegen en goede, nieuwe voorraad.
4. Aanpak herstructurering en duurzaam beheer: tot eind 2015 kunnen aanvragen voor de PHP-regeling worden ingediend. Verwacht wordt dat de middelen uit het PHP dan ook op zijn. Om de herstructureringsopgave in de toekomst ook aan te pakken ziet de provincie twee sporen: 1) terugbrengen van het overaanbod en 2) met (nieuw) instrumentarium meer private actie op bedrijventerrein stimuleren.
5. Duurzaamheid: de provincie streeft naar energiezuinige en klimaatbestendige werklocaties. Dit wil de provincie bereiken door de energievraag te beperken, duurzame energiebronnen in te zetten en energiebronnen zuinig en efficiënt te gebruiken. Daarnaast streeft de provincie naar duurzame mobiliteit. Voor een goede bereikbaarheid dienen nieuwe werklocaties daarom geaccommodeerd te worden rond multimodale verkeersknooppunten.
6. Grip op de bestaande voorraad en monitoring: doel is het verbreden van de ontwikkeling van het instrument van de kwaliteitskaart naar alle Flevolandse gemeenten en voor de overige segmenten. Mogelijk kan hierbij aangehaakt worden op systemen die in omliggende regio's zijn en worden ontwikkeld, zoals de monitor werklocaties van het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

(vastgesteld)

7. Meer ruimte aan het veld via uitnodigingsplanologie: de komende jaren ligt er een flink aantal opgaven ten aanzien van de ontwikkeling en realisatie van werklocaties. Het is echter niet zo dat de provincie deze problemen alleen gaat oplossen. De rol van de provincie is voornamelijk regisserend en bovenlokaal. De daadwerkelijke aanpak geschiedt in co-creatie met gemeenten, marktpartijen en andere partners. De provincie gebruikt daarbij de 'Ladder van Overheidsparticipatie' om de precieze provinciale rol te bepalen.
8. Stimuleren van pioniers en ruimte voor experiment: de voorliggende veranderopgave roept om creatieve oplossingen. De provincie wil daarom ruimte blijven bieden aan pioniers en 'het experiment'. Per gemeente of regio wil de provincie één of enkele experimenten of voorbeeld projecten starten.

Daarnaast wil de provincie specifiek ten aanzien van bedrijventerreinen ruimte kunnen blijven bieden aan zware bedrijvigheid: één locatie in noordelijk Flevoland, één in zuidelijk en één in oostelijk Flevoland. Daarnaast heeft de provincie een actieve rol bij de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, Flevokust, Maritieme Servicehaven Urk en het Omala terrein bij Lelystad Airport. Deze ontwikkelingen zijn troefkaarten binnen het aanbod van de Flevolandse werklocaties.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Uit de RO visie Flevoland Werklocaties 2015 blijkt duidelijk dat doelstelling van deze visie is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik van werklocaties zodat het aanbod passend is bij de behoefte en regionaal is afgestemd. Het is van belang dat werklocaties alleen worden gepland als daar echt een behoefte aan is. Om dit te bereiken wordt er bij nieuwe ontwikkelingen omtrent werklocaties sterk gekeken naar een aantal principes, waar de Ladder van Duurzame verstedelijking centraal staat, maar worden er ook specifieke locaties aangewezen die gezien worden als 'troefkaarten' binnen het aanbod van de Flevolandse werklocaties. De Flevokust is hier één van. De bouw van het distributiecentrum in het werkgebied de Flevokust sluit dan ook aan op de visie Werklocaties.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Lelystad

Op 22 juni 2021 heeft de gemeente Lelystad de Omgevingsvisie Lelystad vastgesteld. In de Omgevingsvisie Lelystad geeft het gemeentebestuur richting aan de toekomstige ontwikkeling van de stad. Dan gaat het niet alleen om bouwen, maar bijvoorbeeld ook om wonen, verkeer, werken, ontmoeten, recreëren, bewegen en meedoen. Een integrale visie over onderwerpen die iedereen in Lelystad raken. Een samenhangende visie op de fysieke, ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen van de stad. In de visie gaat het om het beschermen van de kernwaarden, het realiseren van de maatschappelijke opgaven van de stad en om de ontwikkeling van onze optimale rol als gemeente. Zodoende kunnen de inwoners van Lelystad gezond, veilig en duurzaam in de stad leven.

Lelystad kent een aantal fundamentele en samenhangende sociale, economische en ruimtelijke opgaven:

- Er ligt een uitdaging om meer inwoners een hogere economische status te laten verkrijgen
- Er ligt een uitdaging voor meer balans en draagkracht van de bevolking en voldoende

- kwantitatieve en kwalitatieve publieke en commerciële voorzieningen
- Er ligt een uitdaging om het regionaal potentieel als vestigingsplaats voor ondernemers en als aantrekkelijke woongemeente van waaruit de hele regio goed en snel te bereiken is, meer en beter te benutten

Van deze opgaven wordt er toegewerkt naar de volgende ambities:

- Versterken urbanisatie: uitnodigende en ondernemende stad
- Versterken maatschappelijke kracht: veerkrachtige samenleving met onderscheidend onderwijs en een toekomstbestendig, samenwerkingsgericht, preventie- en zorgnetwerk
- Gedeeld eigenaarschap voor de gezamenlijke opgave in Lelystad

Deze ambities zijn vervolgens uitgewerkt in drie ruimtelijke hoofdprincipes:

1. Stad en landschap zijn verweven: de stad is op alle lagen verweven met het landschap en deze verweving geeft de stad haar ruimtelijke identiteit. Een groene stad met veel ruimte voor wonen, werken en recreëren in de nabijheid van de volle en drukke Randstad. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de bossen verbonden met parken en groenstroken, de groene ring, groene inrichting dreven met lange zichtlijnen, de dijken en het werkeiland.

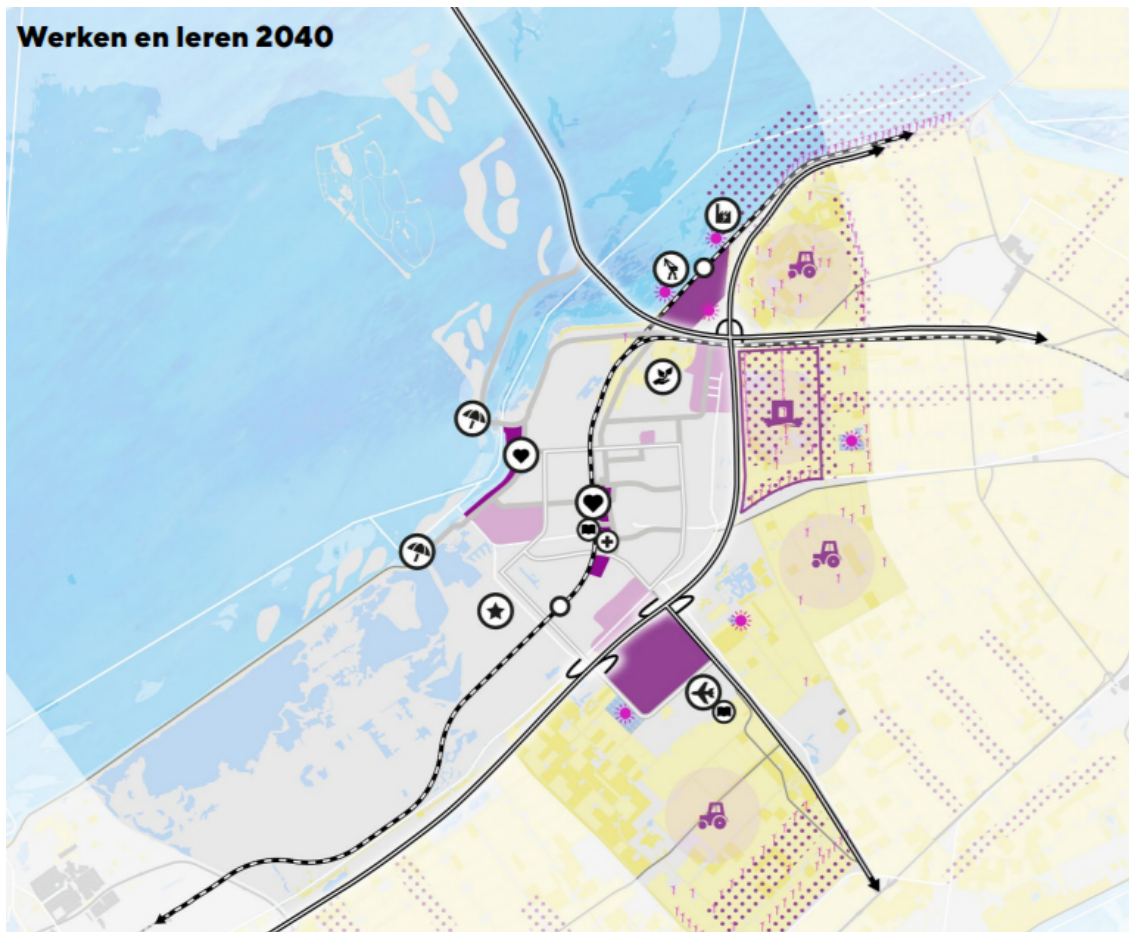
2. Functies zijn gescheiden: Lelystad is een prachtig voorbeeld van de zogenaamde functionele stad met een verregaande functiescheiding, die erg dominant is geweest voor de stadsontwikkeling. Wonen, werken, recreatie, voorzieningen en verkeer zijn van elkaar gescheiden. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de vrijliggende fietspaden en voetpaden, grid van dreven, monofunctionele wijken

3. Wijken zijn herkenbaar: De vooroorlogse tuinstadgedachte, waarin door de stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren compacte stadsuitbreidingen van elkaar worden gescheiden door grote groenzones, heeft model gestaan voor het groene karakter van de stad. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de dreven die de wijken omzomen, de buurtringen, wijkcentra en de woonhoven in de Atolwijk en Zuiderzeewijk.

Om deze ambities te bereiken en de principes in stand te houden zijn er voor verschillende thema's strategieën ontwikkeld. Voor dit bestemmingsplan is het thema werken en leren relevant.

Werken & leren

Lelystad ontwikkelt zich van forensenstad naar netwerkstad binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Lelystad is economisch onlosmakelijk onderdeel van de MRA met een specifiek profiel. Dit biedt werkgelegenheidskansen op het gebied van o.a. logistiek, innovatieve maakindustrie, secundaire agrofood en toerisme en recreatie. Lelystad heeft een excellente multimodale bereikbaarheid met een seaport, airport, railport en roadport. Ook is er genoeg ruimte voor bedrijvigheid met XXL kavels. De ontwikkelingen Lelystad Airport en Flevokust Haven leiden tot meer werkgelegenheid.



Figuur 8: Kaart werken en leren 2040; Omgevingsvisie Lelystad

Lelystad wil dat de economie zich specialiseert en een krachtige regionale meerwaarde levert. Lelystad wil een economie die toekomstgericht is. Lelystad richt zich voor de groei van de bedrijvigheid op de sectoren logistiek, toerisme en secundaire agrofood en wil daarin een speler worden op landelijk niveau. Om deze ambitie te bereiken zet Lelystad in op / biedt ruimte voor de duurzame ontwikkelingen van: Lelystad Airport Businesspark (LAB), Flevokust haven, Bataviakwartier, Stadshart. Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit zijn eveneens integrale opgaven voor (bestaande) bedrijventerreinen en industriegebieden. Hier liggen uitdagingen m.b.t . biodiversiteit, hittestress en wateroverlast. Ook bedrijventerreinen moeten straks aardgasvrij zijn.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

In de Omgevingsvisie wordt specifiek gesproken over de ontwikkeling van de Flevokust tot logistiek bedrijventerrein met een multimodale overslaghaven. Met het maximaal benutten van de container op- en overslag en het aantrekken van bedrijven gerelateerd aan overslag, logistiek, productie en distributie wordt Flevokust Haven een belangrijke speler in het Nederlandse/West-Europese netwerk van zeehavens en binnenhavens. De bouw van het distributiecentrum van JYSK is hier onderdeel van. Het plan is dus in lijn

met de Omgevingsvisie Lelystad.

3.3.2 Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad

Deze in 2014 vastgestelde thematische “Structuurvisie Locatiebeleid” beoogt een ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot de verschillende werklocaties binnen de gemeente Lelystad te geven. Het geeft duidelijkheid over de beoogde richting die de gemeente Lelystad voor de lange termijn voor ogen heeft. Dit heeft o.a. betrekking op de randvoorwaarden die daarbij gesteld worden en de toekomstige opgaven die verwacht worden. Hiermee wordt een kader voor het ruimtelijke beleid ten aanzien van werklocaties - het vestigingsbeleid - vastgelegd, waarbij rekening gehouden is met de uitgangspunten die voortvloeien uit de verschillende relevante beleidskaders die op rijks-, regionaal-, provinciaal en lokaal niveau opgesteld zijn en actuele trends en ontwikkelingen. De nadruk in deze visie ligt op de formele werklocaties; bedrijventerreinen en kantorenlocaties in het stedelijk gebied.

De belangrijkste en relevante uitgangspunten van dit vestigingsbeleid zijn:

- Zorgen voor voldoende aanbod aan werklocaties voor de kansrijke sectoren (industrieellogistiek complex), waarbij het van belang is dat de functionaliteit van de locaties op orde blijft door zorgvuldig om te gaan met functiemenging en milieuzonering.
- Duurzaamheid op werklocaties wordt bevorderd door: - de wensen van gebruikers te faciliteren door planologische beperkingen voor duurzaamheidsinitiatieven op individuele basis waar mogelijk weg te nemen; - de energieprestatiecoëfficiënt (EPC-norm) te handhaven en het hanteren van duurzaamheidslabels bij nieuwbouw op bedrijventerreinen en kantorenlocaties te stimuleren, en; - permanente monitoring van de kwaliteit van de werklocaties door middel van de kwaliteitskaarten zorgt voor duurzaam beheer en onderhoud van de werklocaties.

Flevokust wordt ook specifiek genoemd in de structuurvisie. Flevokust wordt een industrieterrein dat ruimte moet bieden aan industrieel-logistieke sectoren. Om dit profiel en de functionaliteit voor de toekomst op orde te houden is een restrictief toelatingsbeleid gewenst. Het grootste deel van het terrein zal ingericht worden als (nat) industrieterrein. Een kleiner deel van het terrein wordt ingericht als regulier bedrijventerrein om de logistieke bedrijvigheid te kunnen huisvesten.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

De bouw van het distributiecentrum van JYSK op het industrieterrein Flevokust is in overeenstemming met de structuurvisie Locatiebeleid Lelystad. met de structuurvisie. Het distributiecentrum valt namelijk binnen de logistieke sector en maakt gebruik van de havenfaciliteiten. Deze sector is aangemerkt als een sector die kansrijk is en waarop moet worden ingespeeld.

3.3.3 Kadernota Duurzaamheid (2016)

Om Lelystad ook voor toekomstige generaties leefbaar te houden is samen met de stad een Kadernota Duurzaamheid met bijbehorend Actieplan Duurzaamheid opgesteld. In de kadernota staan de kaders voor de invulling van het duurzaamheidsbeleid. In het Actieplan worden deze kaders verder uitgewerkt in concrete projecten. Het Actieplan geldt voor de jaren 2021 t/m 2024. De gemeente streeft ernaar dat Lelystad ook in de toekomst een groene, vitale gemeente is waar het aantrekkelijk wonen, werken en verblijven is. Het duurzaamheidsbeleid moet zorgen voor focus, versnelling en verankering.

(vastgesteld)

Het duurzaamheidsbeleid van Lelystad focust op zes speerpunten:

1. Energie; meer energiebesparing en meer duurzame energie;
2. Afval en Circulaire economie; meer scheiden, minder restafval en van afval naar grondstof;
3. Voedsel; meer consumptie van gezonde lokale producten en minder voedsel weggooien;
4. Fysieke leefomgeving; duurzame gebiedsontwikkeling, milieuvriendelijk beheer in een groene, biodiverse stad;
5. Mobiliteit; minder en schonere mobiliteit;
6. Onderwijs en Ondernemen; versterken van de (duurzame) basis in het onderwijs, samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven bij duurzame innovatie en meer maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

JYSK besteedt met de voorgenomen ontwikkeling op meerdere gebieden aandacht aan de duurzaamheidsopgave die er ligt, te weten ontwerp, operationeel gebruik, logistieke aspecten en energieprincipe. Doordat JYSK als eigenaar gebruiker voor de lange termijn verbonden zal zijn aan het distributiecentrum, is juist sprake van een focus op samenwerking, maatschappelijke betrokkenheid, duurzame ontwerp- en uitvoeringskeuzes en materialisatie. In het plan is de mogelijkheid opgenomen om zonnepanelen aan te brengen op de gebouwen. Verder is er nader gekeken naar de logistieke aspecten van het distributiecentrum. Verdere uitwerking van ontwerp- en uitvoeringskeuzes komt aan de orde bij de daadwerkelijke aanvraag van de omgevingsvergunning.

Ontwerp

De bouwvolumes van JYSK zullen in lichte kleuren zoals wit en grijs ontworpen worden. Dit voorkomt opwarming van de constructie, draagt bij tot een comfortabeler klimaat en de hogere bouwvolumes vallen daardoor minder door een gelijk kleurenspeel met lucht schakeringen.

Binnenvallend zonlicht wordt beperkt door een combinatie van buiten- en binnenschermen en/of geavanceerde beglazingssystemen.

Omdat het verzekeringsbeleid een grondige en solide brandwerendheid vereist, zullen de dakbedekking en de gevelwanden dikker zijn dan gebruikelijk. Dit draagt direct bij aan een betere isolatie zodat het warmteverlies afneemt en de opwarming beperkt blijft. De constructie wordt uitgevoerd in een combinatie van herbruikbaar staal en beton. De toepassing van beton draagt bij aan een betere cumulatie van temperatuurverschillen. JYSK overweegt om een certificering zoals BREEAM excellent aan te vragen. Let wel, een certificering maakt het gebouw niet meer of minder duurzaam, het helpt alleen om anderen ervan te overtuigen dat het toegepaste ontwerp, de materialen en de uitvoering onafhankelijk zijn gecontroleerd.

Operationeel gebruik

Bij het uitwerken van het masterplan en het gebouwontwerp houdt JYSK als eigenaar en gebruiker direct rekening met het meest efficiënte operationele gebruik. Het gebouw moet een logistieke operatie ondersteunen en bijdragen aan de bedrijfsexploitatie. Vanuit duurzaamheidsoogpunt betekent dit dat het gebouw aansluit bij de werkelijke behoefte en 100% functioneel zal zijn in plaats van een commerciële logistieke ontwikkeling voor

meerdere huurders waarbij compromissen altijd leidend zijn. Een ander onderscheid is de gebruiksduur die is voorzien op minimaal 25 jaar. Dit betekent ook de doorkijk naar een continu gebruik en minder leegstand.

Logistiek en transport

Doordat JYSK haar winkels in Nederland, België, Noord-Frankrijk, UK en Ierland vanuit Lelystad wil gaan bevoorraden in plaats van huidige distributiecentra in bijvoorbeeld Uldum (Denemarken) bespaart JYSK miljoenen vrachtwagenkilometers per jaar. Ook is JYSK voornemens om in Lelystad gebruik te gaan maken van de binnenvaarterminal die kan bijdragen aan een efficiëntere en duurzamere manier van transport.

Door de implementatie van geautomatiseerde High Bay magazijnen met een gebouwhoogte van meer dan 40 meter, is sprake van een zeer hoge opslag dichtheid. Hiermee wordt de benodigde footprint met een veelvoud gereduceerd ten opzichte van standaard logistieke centra met een hoogte tot 15 meter. De dichtheid van opslag wordt verhoogd tot een maximale efficiënte werking. Het voordeel van grootschalige automatisering is ook dat de benodigde werkgelegenheid varieert van beperkt geschoold tot hoog gekwalificeerd personeel, hetgeen tot een gezondere arbeidsmarkt en regionale economie leidt. Medewerkers bij JYSK kunnen dan ook door scholing en training doorstromen naar hogere functies.

(duurzame) energie

Het distributiecentrum zal worden aangesloten op het elektriciteitsnet voor het gebruik en de levering van elektriciteit. De daken zullen gedeeltelijk bedekt worden met PV (zonne)panelen. Om onderhouds-, veiligheids- en verzekeringsredenen is het niet zeker of de hoge daken geschikt zijn om PV-panelen te plaatsen, dat zal nader worden beschouwd.

De best beschikbare technische oplossingen zullen worden toegepast in de gebruiker specifieke installaties (automatisering van de logistieke operatie) en de gebouwgebonden diensten en installaties. Dit betekent dat elke uitrusting wordt geselecteerd op operationele prestaties op lange termijn, inclusief energie-efficiëntie.

De hoogbouwmagazijnen, de zogeheten high bay's zullen niet verwarmd worden omdat ze als gesloten boxen zullen functioneren. Dit bespaart veel energie.

De werkplekken worden zoveel mogelijk voorzien van daglicht (ramen/daklichten) om te besparen op de verlichting. Voor de verwarming van de kantoren zullen warmtepompsystemen worden toegepast.

Intentieovereenkomst Engie – Provincie Flevoland

In het kader van duurzaamheid hebben Engie (als eigenaar en uitbater van de Maxima-centrale) en provincie Flevoland een intentieovereenkomst getekend. Met die overeenkomst wordt de intentie uitgesproken om kansen die kunnen bijdragen aan het bereiken van energieambities in goed onderling overleg te gaan onderzoeken op haalbaarheid. Eén van die kansen is de realisatie van zonne-energie op en/of in de directe omgeving van Flevokust. In aansluiting daarop is JYSK voorsnag voornemens om zonnepanelen toe te passen op een deel van haar daken. Daarnaast zal initiatiefnemer (JYSK) in overleg treden met energieleveranciers over mogelijke samenwerking en het verkennen van toepassing van mogelijke alternatieve energie aansluitingen en duurzame opwekking.

JYSK heeft met de voorgenomen ontwikkeling nadrukkelijke aandacht voor de

duurzaamheidsopgave van de gemeente Lelystad. De ontwikkeling is niet strijdig met dit beleidsdocument. Verdere uitwerking vindt grotendeels plaats in de procedure van de omgevingsvergunning en het voorbereidingsoverleg daarvan.

3.3.4 Welstandsnota

De gemeente Lelystad heeft het beleid voor welstand in een Welstandsnota opgenomen. De drie belangrijkste doelstellingen van de welstandsnota geven nader inhoud aan de vereenvoudiging van het welstandstoezicht. De drie doelstellingen zijn:

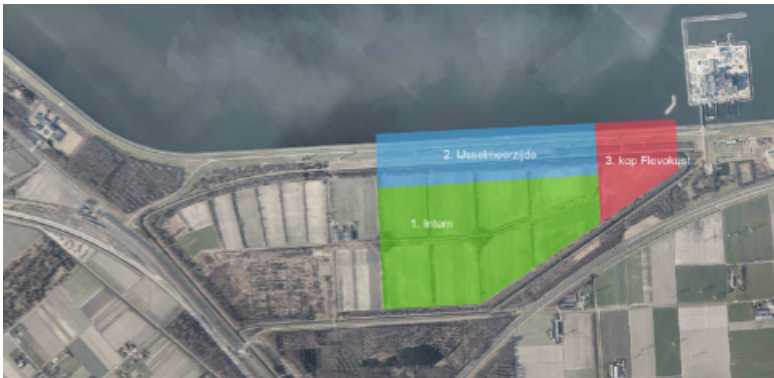
- Welstandstoezicht is een instrument voor ruimtelijke kwaliteit;
- Welstandscriteria zijn duidelijk en vooraf bekend;
- Heldere omschrijving van de procedures van welstandsbeoordeling en duidelijke rol van de welstandscommissie.

De vereenvoudiging heeft geleid tot de volgende welstandsniveaus: één welstandsvrij niveau, gebieden met beperkte of stedenbouwkundige welstand en gebieden met een volledige of architectonische welstand. Voor gebieden buiten de bebouwde kom geldt een welstandsvrij regime. Voor ontwikkelingsgebieden zoals Flevokust is echter ook sprake van toetsing van de uiterlijke verschijningsvorm van bouwwerken aan redelijke eisen van welstand. Hiervoor geldt het vastgestelde welstandsbeleid, een door de gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan of een beeldregieplan. Ter aanvulling op de welstandsnota is voor de ontwikkeling van Flevokust een nieuw beeldregieplan opgesteld die in april 2016 is vastgesteld door de gemeenteraad. Momenteel wordt er een nieuwe beeldregieplan opgesteld deze borduurt voort op het beeldregieplan fase 1 dan nog vastgesteld worden door de raad.

Beeldregieplan Flevokust

De gemeenteraad heeft besloten om voor een aantal ontwikkellocaties, waaronder Flevokust, beeldregieplannen op te stellen. Beeldregieplannen zijn globaler van karakter dan beeldkwaliteitsplannen en hebben als doel om, naast een aantal spelregels, te verleiden en te inspireren. Gemiddeld is het detailniveau van de welstandscriteria gelijk aan die van de stedenbouwkundige welstand uit de Welstandsnota, samen met de gemeente zal JYSK een nadere invulling geven aan de gewenste en nog nader uit te werken details richting de aanvraag van de omgevingsvergunning. Bij Flevokust speelt het zicht vanaf de waterzijde en de hoofdontsluiting een belangrijke rol. Voor het plangebied zal daarom extra aandacht worden gevraagd voor de stedenbouwkundige inpassing en de beeldkwaliteit. Dit wordt, zoals genoemd, in een latere fase nader uitgewerkt.

Binnen het huidige beeldregieplan zijn drie sferen toebedeeld aan plangebied Flevokust waarbij de ontwikkellocatie grotendeels is gelegen in de sfeer 'intern'. De ambitie ten aanzien van uitstraling, thematiek, massa en vorm wordt nog verder uitgewerkt in de volgende fase.



Figuur 9 Indeling 'sferen' Flevokust

Wel is in het bestaande beeldregieplan al een wensbeeld gegeven op basis van een aantal referentie-objecten. In onderstaande een uitsnede van het wensbeeld behorende bij de sfeer 'intern'.



Figuur 10 Sfeerbeelden beeldregieplan

Stedenbouwkundige visie

Aan het beeldregieplan ligt een visie ten grondslag. Deze visie is globaal van opzet en is erop gericht om het hele gebied te ontwikkelen volgens één samenhangende structuur. Deelgebieden worden in overleg met betrokken partijen nader uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen. Belangrijke overkoepelende thema's zijn het Kralensnoer, structuur van het landschap, (groen) raamwerk, bebouwingsopzet en korrelgrootte en tot slot de infrastructuur.

Kralensnoer

De ontwikkeling op Flevokust dient zich op een logische manier te voegen in dit kralensnoer. De opgave is om de buitendijkse Maxima centrale en de beoogde kranen op de containerterminal aan de noordzijde en het Houtribbos zuidelijk van Flevokust de meest opvallend elementen te laten zijn.

Flevokust is straks zichtbaar, maar zal zich met respect voegen in het landschap.

Structuur van het landschap

Het terrein van Flevokust is in gebruik geweest als viskwekerijcomplex. Het gebied bestond tot die tijd uit grote vijverbekkens die het gehele gebied omvatten. Na het stopzetten van deze activiteit zijn de bekkens drooggezet. De structuur ervan is nog duidelijk zichtbaar in de aanwezige kades loodrecht op de IJsselmeerdijk en centrale

toegangskade evenwijdig aan die dijk. Wat tevens opvalt, is dat de visvijvers in het noorden groot van formaat zijn en in het zuiden klein. Aan weerszijden van Flevokust bevinden zich het Houtribbos en het Visvijverbos. Oostelijk van Rijksweg A6 bevindt zich een relatief open polderlandschap.

Groen raamwerk

Een groen raamwerk rondom het terrein van Flevokust zorgt voor het, gewenste, besloten karakter van het gebied. De bomenrijen tussen de IJsselmeerdijk en de beoogde bebouwing zorgt voor een afschermend effect en creëert daarmee een zachtere overgang tussen landschap en bedrijventerrein. Intern wordt het gebied opgedeeld in kamers doordat er openingen zijn aangebracht in de vorm van infrastructuur met groenstroken en bomenrijen. Deze vizieren zorgen voor doorzicht vanuit de IJsselmeerdijk en het water naar het achterliggend polderlandschap en houden de orthogonale opzet van de voormalige visvijvers leesbaar.

Bebouwingsopzet en korrelgrootte

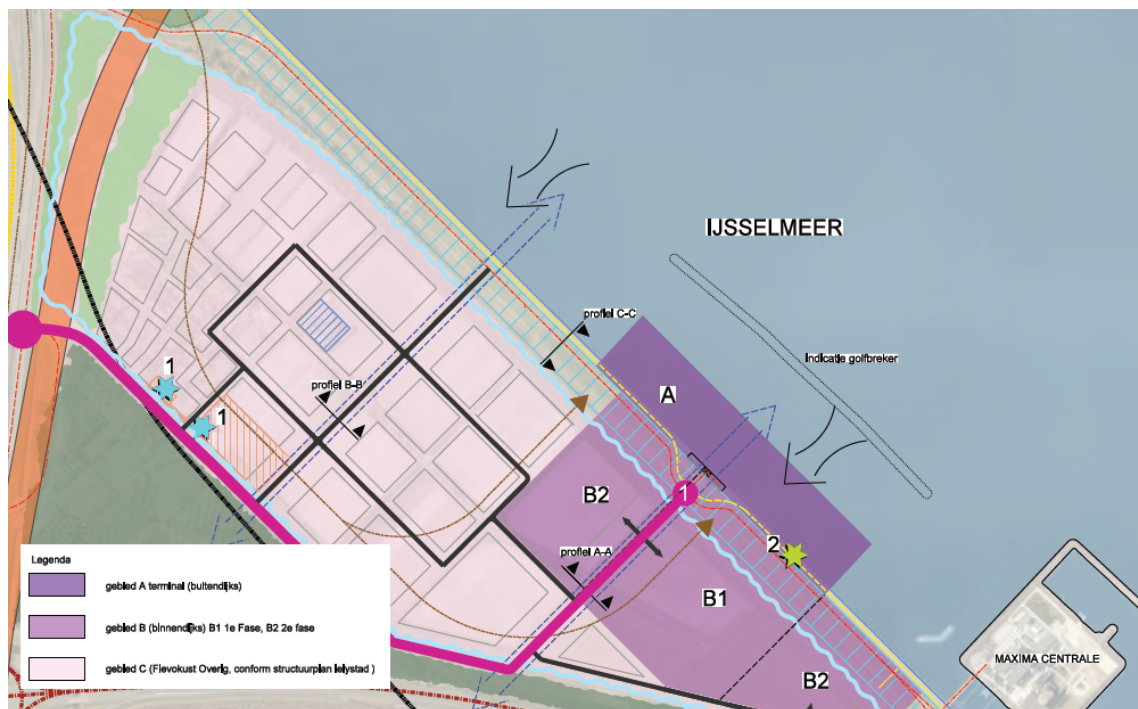
Buitendijks zijn het de beoogde kranen die in het oog springen. Zij vormen samen met de Maximacentrale, het nieuwe aanzicht vanuit de kust. Binnendijks wordt de verkavelingsrichting afgestemd op de orthogonale hoofdstructuur van de voormalige visvijvers. Voor de indeling van de kamers een verdeling aangehouden die in grote lijnen overeenkomt met de korrelgrootte van de visvijvers: in het noorden een grote korrel en richting bestaande stad een steeds kleinere korrel.

Infrastructuur

De hoofdontsluiting is gedacht vanaf Binnenhavenweg - rotonde Houtribweg en Karperweg. Belangrijke ontwerpogave vormt de aansluiting van de hoofdontsluiting op de IJsselmeerdijk en de containerterminal. Stedenbouwkundig moet duidelijk worden dat op deze plek langs de IJsselmeerdijk een aantal gebieden samenkomen. Het overige netwerk bestaat uit secundaire wegen geflankeerd met bomen. Zij zorgen samen met de hoofdontsluiting voor een opdeling in verschillende kamers. De fietsinfrastructuur loopt aan de waterzijde van de IJsselmeerdijk en zal intact blijven. Op de hoofdontsluiting, ter plaatse van de huidige Karperweg, komt een vrij liggend fietspad.

Welstandscriteria beeldregieplan

In het beeldregieplan worden (per deelgebied) criteria genoemd waaraan bouwwerken dienen te voldoen, ondersteund met enkele referentiebeelden. Het plan onderscheidt deelgebied A (buitendijks) en deelgebied B (binnendijks), daarnaast is deelgebied C (Flevokust overig) van toepassing.



Figuur 11 Indeling deelgebieden, in rood het plangebied bij benadering

Voor het deelgebied C wordt een verdere uitwerking van het beeldregieplan opgesteld waarmee vervolgens de welstandscriteria verder vormgegeven kunnen worden.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

JYSK werkt de plannen uit binnen het ruimtelijk kwaliteitskader zoals hiervoor is beschreven. Omdat sprake is van meerdere bouwvolumes is met de gemeente afgestemd dat de eis dat kantoor en bedrijfshal één eenheid vormen, losgelaten. Er is gelet op de omvang juist behoefte aan een bepaalde (verticale) parcellering van volumes in plaats van horizontale eenheid. In lijn met het beeldregieplan worden afspraken gemaakt tussen gemeente Lelystad en JYSK zodat bij de toetsing van de omgevingsvergunningaanvraag wordt voldaan aan de gestelde eisen. Inherent aan een ontwikkeling van deze omvang is dat het landschap verandert. Het zicht vanuit meerdere richtingen wordt beïnvloed. Dit gegeven wordt als geaccepteerd beschouwd. Door een juiste keuze van materialisering en een groene inpassing kan de ontwikkeling landschappelijk worden verantwoord. Daarmee past de voorgenomen ontwikkeling binnen de ruimtelijke kaders of kunnen bijzondere eisen ten aanzien van de hoogte van de gebouwen, conform verzoek van JYSK tot 46m, in onderling overleg worden gepast. Voorts wordt tevens gewerkt aan het beeldkwaliteitsplan voor het gehele bedrijventerrein.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

De gevolgen voor milieu- en omgevingsaspecten vormen een belangrijke afweging bij het al dan niet toelaten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling onderbouwd aan de hand van diverse relevante milieu- en omgevingsaspecten en -onderzoeken.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m

5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 3 Richtafstanden VNG per omgevingstype

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Het grotere gebied bestaat voornamelijk uit agrarische grond waarop op sommige plekken in de toekomst verschillende bedrijven te vinden zullen zijn. De omgeving van het distributiecentrum kan gekarakteriseerd worden als gemengd gebied, door de verschillende bedrijven die zich bevinden in de buurt en de nabijheid van de A6.

Een distributiecentrum wordt niet gezien als een gevoelige functie in het kader van milieuzonering, waardoor bedrijven of instellingen in de omgeving niet beperkt worden door de gewenste ontwikkelingen. Een distributiecentrum wordt wel gezien als een activiteit die milieuhinder kan veroorzaken. In de richtafstandenlijst wordt een distributiecentrum genoemd onder milieucategorie 3.1. In de richtafstandenlijst zijn specifieke afstanden genoemd ten opzicht van geur, stof, geluid en gevaar. Deze afstanden zijn respectievelijk 30, 10, 50 en 50 meter. Bij de bouw wordt (ruimschoots) voldaan aan de richtafstanden van de VNG, ook als milieucategorie 4.1 of 4.2. van toepassing zou zijn. Nabijgelegen gevoelige objecten (zoals woningen) bevinden zich niet binnen deze afstand van het plangebied en worden daarom niet belemmerd.

4.2.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling geeft ten aanzien van de richtafstandenlijst beperkte hinder naar de directe omgeving. Aangezien gevoelige objecten op ruime afstand zijn gelegen ten opzichte van het te ontwikkelen distributiecentrum is er geen belemmering ten aanzien van de milieuzonering.

4.3 Bodem

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging, dient in enkele gevallen een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop en waarbinnen deze ontwikkelingen plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Om inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit is voor de voorgenomen ontwikkeling een verkennend bodemonderzoek (Bijlage 2) uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van de volgende onderzoeksnorm:

- NEN 5725:2017 nl – bodem – Landbodem – strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek.

Doel van het vooronderzoek is het nagaan of in of in de nabijheid van de onderzoekslocatie bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden waardoor verontreinigende stoffen in de bodem zijn terecht gekomen. Het vooronderzoek is de eerste fase van bodemonderzoek. Uit het vooronderzoek volgt of sprake is van een

verdachte locatie of niet.

Uit de geraadpleegde rapporten van eerdere bodemonderzoeken blijkt dat nabij de onderzoekslocatie licht verhoogde gehalten aan kobalt is aangetoond in de grond en een sterk verhoogde concentratie aan barium en een overschrijding van de streefwaarde van de metalen barium, zink en nikkel in het grondwater. Van barium is bekend dat vaak natuurlijk verhoogde gehalten kunnen voorkomen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat activiteiten op aangrenzende percelen geleid hebben tot verhoogde gehalten ter plaatse van de huidige onderzoekslocatie. Ook is ten oosten van de onderzoekslocatie asbest aangetoond bij een indicatief onderzoek. De exacte locatie hiervan is onbekend, wel is dit op geruime afstand (>25m) verwijderd van de onderzoekslocatie.

Op basis van het vooronderzoek is het gebied onderverdeeld in 3 locaties;

Deellocatie	Omschrijving en reden tot wel of niet verdenking van bodemverontreiniging
Toegangsdam A	Asbestplaatmateriaal aangetroffen tijdens locatiebezoek
Boomstroken	Puin aangetroffen tijdens locatiebezoek
Overig	Onverdacht

Tabel 4 resultaat bodemonderzoek per deellocatie

Voorafgaand aan verdere locatieontwikkeling dient milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Geadviseerd wordt om hierbij alle toegangsdammen en boomstroken als verdachte deellocaties voor zowel regulier milieukundig bodemonderzoek (NEN5740) als asbestbodemonderzoek (NEN5707) te beschouwen. Dit onderzoek zal plaatsvinden en in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen worden beoordeeld. Het bestemmingsplan wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

4.4 Water

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met de waterbelangen. Sinds 1 november 2003 is de toepassing van de watertoets wettelijk verplicht door de verankering in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle van belang zijnde waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook bijvoorbeeld waterkwaliteit en verdroging). De watertoets is een belangrijk procesinstrument om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in de ruimtelijke ordening. Uit de waterparagraaf blijkt de betrokkenheid van de waterbeheerder in het planproces en de wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerder is meegenomen in de uitwerking van het plan.

Waterparagraaf

Het proces van de watertoets is via een digitale watertoets kenbaar gemaakt bij Waterschap Zuiderzeeland. De ingediende digitale watertoets is bijgevoegd als Bijlage 3. In het kader van de watertoets is de normale procedure van toepassing. In de ontwerpfase is het Waterschap betrokken bij het voorstel tot inrichten van het nieuwe plangebied. De watertoetsprocedure is daarvoor gevolgd. Na het plaatsgevonden vooroverleg heeft het Waterschap een wateradvies ingebracht. Aandacht is gevraagd op

de effecten van het bestemmingsplan op de waterhuishouding en in hoeverre deze de waterschapsbelangen raken. Dit wateradvies is verwerkt in onderstaande waterparagraaf en bijgevoegde watertoets.

4.4.1 Wet- en regelgeving

KRW

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is in 2000 ingevoerd en heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (verbinding infiltratie- en kwelgebieden). Door de inrichting van watergangen af te stemmen op de ecologie kan de ecologische toestand verbeterd worden. De KRW heeft het streven om emissies naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. De gemiddelde jaarlijkse grondwateronttrekking mag de beschikbare grondwatervoorraad op lange termijn niet overschrijden.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. Een andere aanpak in het licht van verwachte ontwikkelingen inzake zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling is noodzakelijk. De adviezen van de commissie staan in het rapport Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

1. vasthouden, bergen en afvoeren;
2. schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Waterwet

De Waterwet (2009) stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Één van de voornaamste veranderingen, naast invoering van de watervergunning, is de verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domain.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is vastgesteld op basis van de Waterwet en de Wet Ruimtelijke ordening (Wro). Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016 - 2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Belangrijke ambities hierin zijn het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de ruimte. Het geeft maatregelen die in de periode 2016 - 2021 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Nederland voldoet met dit plan aan de Europese eisen beschreven in de KRW, de Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS), het plan geldt als structuurvisie voor de ruimtelijke aspecten.

Waterbeheerplan Waterschap Zuiderzeeland

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Zuiderzeeland (ZZL). Het algemeen bestuur van Zuiderzeeland heeft op 27 oktober 2015 het Waterbeheerplan

2016 – 2021 vastgesteld. Het Waterbeheerplan 2016-2021 (WPB3) bevat langetermijndoelen (zichtjaar 2050), doelen voor de planperiode (2016-2021) en maatregelen die het waterschap (samen met gebiedspartners) uit gaat voeren. De doelen en maatregelen hebben betrekking op de kerntaken van het waterschap (waterveiligheid, schoon water, voldoende water) en het thema water en ruimte. Hierbij gaat het om reguliere werkzaamheden, zoals peilbeheer, onderhoud aan dijken en het zuiveren van afvalwater en om nieuwe ontwikkelingen.

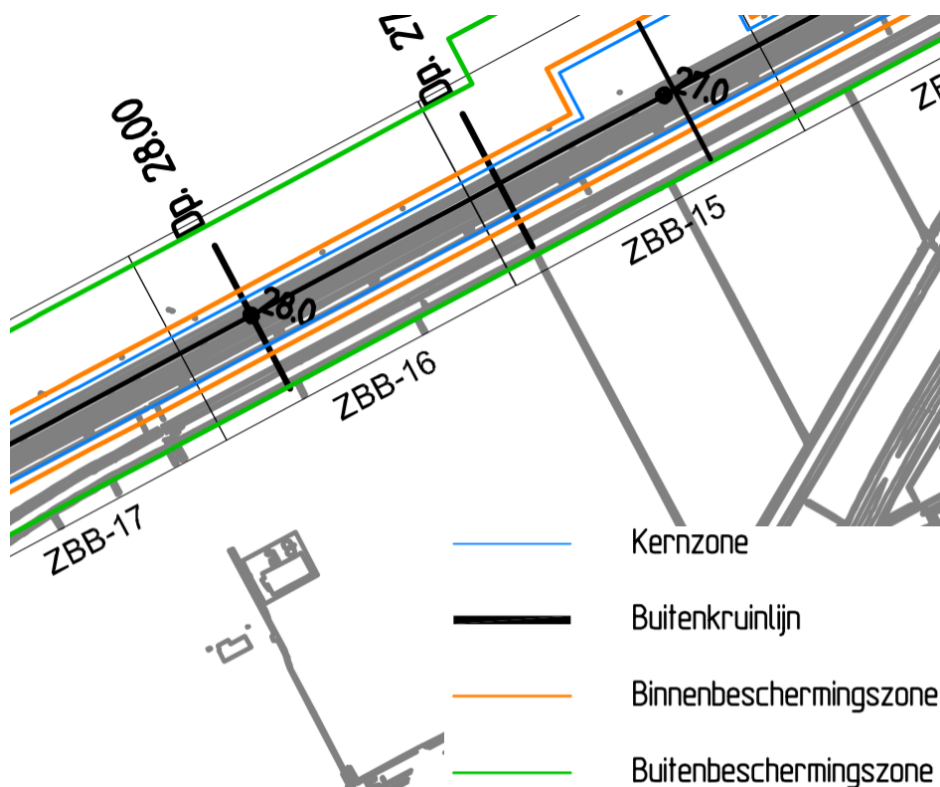
4.4.2 Beschrijving van het watersysteem

Primaire waterkering op orde

Streefbeeld

Het buitenwater is een reële bedreiging voor de veiligheid in Flevoland. Waterkeringen beschermen Flevoland tegen deze bedreiging. Het waterschap wil de veiligheid ook in de toekomst blijven waarborgen. Door te werken aan veilige, robuuste en duurzame waterkeringen anticipeert het waterschap op sociale, ruimtelijke, economische en klimatologische ontwikkelingen.

In het relevante streefbeeld raakt het plangebied aan de Noordzijde net de buitenbeschermingszone van de IJsselmeerdijk.



Figuur 12 Situatie waterkering met beschermingszones, plangebied bij benadering

De ruim 17 kilometer lange IJsselmeerdijk loopt van de Houtribdijk bij Lelystad noordwaarts naar de Ketelbrug, die de Flevopolder verbindt met de Noordoostpolder.

(vastgesteld)

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Het plangebied is gelegen nabij de primaire waterkering. Om de veiligheid met primaire keringen te waarborgen wordt bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden met waterhuishoudkundige eisen voor de korte en lange termijn. Dit conform het besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ministerie I&M, 2012).

Ten behoeve van de veiligheid, beheerbaarheid en de benodigde ruimte voor toekomstige ontwikkelingen geldt een beperking voor handelingen op of in de nabijheid van de waterkering. Daarvoor zijn een kering en zijn omgeving in zones opgedeeld. Dit betreffen de kern, binnen-, tussen- en buitenbeschermingszones van de waterkeringen. In sommige gevallen worden gebouwen, windmolens, kabels en leidingen en beplanting toch toegestaan. Voor nader bepaalde handelingen wordt dan ontheffing verleend op het verbod met een watervergunning. Per zone zijn hier voorwaarden voor geformuleerd. De belangrijkste voorwaarde is dat het waterkeringbelang en het beheer en onderhoud niet in het geding komen. Meer informatie over de in beginsel toegestane activiteiten en voorwaarden staat in de Keur. De waterschapsverordening vervangt de Keur bij inwerkingtreding van de Omgevingswet.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is aangegeven dat een beschermingszone ook in bestemmingsplannen dient te worden verankerd. Om voldoende rekening te houden met de waterstaatkundige belangen worden aan de gronden die zijn gelegen in genoemde beschermingszone(s) van de primaire waterkering de juiste bestemming of gebiedsaanduiding toegekend in een ruimtelijk plan.

De inperking van de bouw mogelijkheden op grond van de Keur (uitgewerkt in de Legger, het waterschapsbeleid en het waterbeheerplan) geldt ongeacht of dit in een ruimtelijk plan is opgenomen. De gemeente zal een leggerwijziging uiteindelijk verwerken in de relevante bestemmingsplannen.

Doordat locatie gedeeltelijk is gelegen in de buitenbeschermingszone van de waterkering gelden bepaalde beperkingen vanuit de Keur van ZZL. Op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan is de beschermingszone van de waterkering weergegeven middels de 'vrijwaringszone-dijk' met daarbij een koppeling naar de regels van het bestemmingsplan. In de algemene aanduidingsregels zijn voorwaarden opgenomen waarmee de bescherming van de waterkering wordt geborgd en eventuele ontwikkelingen binnen die zone vooraf door het waterschap schriftelijk worden goedgekeurd.

Versterking IJsselmeerdijk (HWBP)

In het kader van het Landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), waarmee de waterschappen en het Rijk Nederland waterveilig maken, is waterschap Zuiderzeeland gestart met de verkenning naar de versterking van de IJsselmeerdijk. Momenteel bevindt het project zich in de verkenningfase en wordt gewerkt naar een voorkeursbeslissing (juli 2022), de realisatie van de werkzaamheden is beoogd in de periode september 2024 tot december 2027. Het is goed mogelijk dat een deel van de IJsselmeerdijk en de weg die daarop ligt in deze periode niet bereikbaar is.

De dijkversterking is noodzakelijk vanwege nieuwe waterveiligheidsnormen doordat zich meer mensen en economische waarde achter de dijk bevinden en daarnaast de klimaatverandering die zorgt voor hogere waterstanden en zwaardere stormen.

Gedurende de verkenningfase is de onzekerheid over het benodigde ruimtebeslag groot omdat meerdere alternatieven worden afgewogen. Echter, kijkende naar het alternatief

met het grootste ruimtebeslag binnenwaarts, zal dit zeer waarschijnlijk de bestaande beschermingszones niet doen wijzigen. Als toch wijzigingen van de beschermingszones nodig zijn zal dit later gerealiseerd worden dan de beoogde ontwikkeling op het Flevokust bedrijventerrein. Daarom mag geconcludeerd worden dat de versterking geen directe invloed heeft op de voorgenomen ontwikkeling van Jysk op het bedrijventerrein van Flevokust. Indirecte invloeden zoals aangegeven over tijdelijke stremming van de weg IJsselmeerdijk zijn niet uit te sluiten.

4.4.3 Voldoende water

In het streefbeeld is het watersysteem, zowel in landelijk als in stedelijk gebied, op orde. Het beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen. De waterhuishouding in het plangebied verandert in de toekomstige situatie. Door het plaatsen van gebouwen, buitenopslag en parkeerplekken neemt het totaal aan verhard oppervlak toe.

Compensatie waterberging

Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. Afwenteling op omliggende gebieden wordt voorkomen en de bergingsruimte in het watersysteem blijft behouden. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Bij (een toename van) verhard oppervlak wordt het regenwater snel(ler) afgevoerd, waardoor de werking van het ontvangende oppervlaktewatersysteem negatief kan worden beïnvloed met snellere en hogere peilstijgingen en afvoer. Om een goed functionerend watersysteem te garanderen en te behouden bij nieuwe ontwikkelingen is er een compensatieplicht voor de toename van het verhard oppervlak.

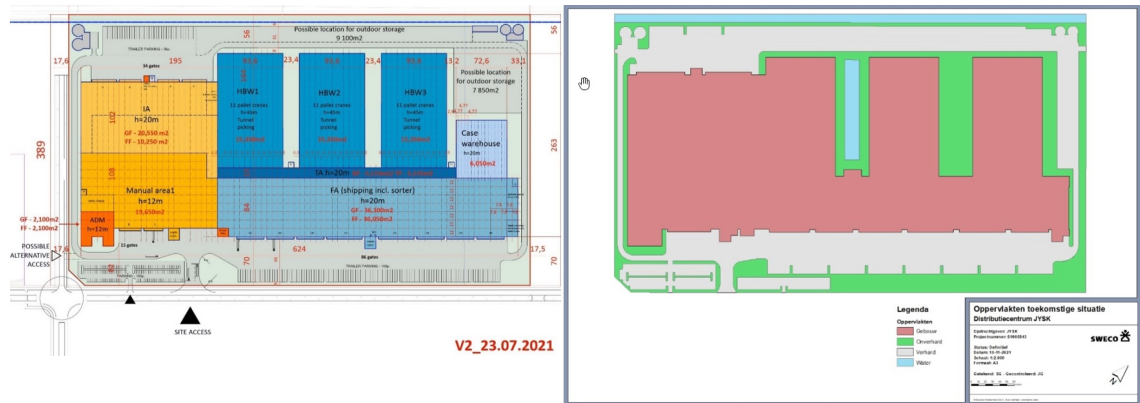
De minimale hoeveelheid open water is bepaald aan de hand van de uitgangspunten van het Waterschap Zuiderzeeland en aan de hand van de "Keur 2017". Hierin staat vermeld dat er compensatie verplicht is indien er in stedelijk gebied een toename van meer dan 750 m² aan verhard oppervlak is. De Beleidsregel 'Compensatie toename verharding en versnelde afvoer' van ZZL geeft aan op welke wijze een toename aan verharding of versnelde afvoer moet worden gecompenseerd.

Binnen bovengenoemde beleidsregel wordt de bergingsnorm (percentage van verharding wat aan open water moet worden gerealiseerd) gekoppeld aan de maximaal toelaatbare peilstijging (m). De maximaal toelaatbare peilstijging wordt gedefinieerd binnen de beleidsregel door het verschil tussen het laagst gemeten maaiveld en het streefpeil binnen het plangebied. De omvang van de waterberging wordt berekend via de volgende relatietabel.

Maximaal toelaatbare peilstijging (m)	Bergingsnorm t.a.v. extra verharding
=0,8	6%
>0,8-1,0	5,5%
>1,0-1,2	5%
>1,2-1,4	4,5%
>1,4	4%

Tabel 5 Relatietabel bergingsnorm en maximaal toelaatbare peilstijging. Bron: Beleidsregel Compensatie toename verharding en versnelde afvoer (ZZL).

Op 05-08-2021 heeft het waterschap te kennen gegeven dat voor het plangebied een maximale toelaatbare peilstijging van 1,0-1,2 m geldt. De bergingsnorm wordt daardoor vastgesteld op 5% van de toename aan verhard oppervlak ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 13 Situatie berekende oppervlaktes JYSK

Voor de oppervlakteanalyse van het plangebied is uitgegaan van de volgende aannames:

- Er wordt uitgegaan van het totaaloppervlak van de plattegrond in figuur 14. Dit is een aanname. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal er opnieuw een berekening moeten worden gedaan.
- De oppervlakteanalyse van de toekomstige situatie is gedaan met behulp van de plattegrond in figuur 13. Dit betreft een oudere plattegrond van het plangebied, maar is in verhardingstoename eensgelijks.
- De oppervlaktewateren aan de randen van het gebied (figuur 13) worden gerealiseerd op het omliggende waterpeil NAP -6,20m. Tussen de gebouwen in wordt een extra watergang gerealiseerd welke fungeert als alternatieve waterberging.
- De oppervlakte van gebouwen is uit de plattegrond in figuur 13 herleid. Het verhard oppervlak is ingeschat door een oppervlakteanalyse. Het onverhard oppervlak is de restpost van het totaaloppervlak minus verhard oppervlak minus het oppervlak aan gebouwen.
- De oppervlakteverdeling van de huidige situatie berust zich op figuur 14.



Figuur 14 Oppervlakteverdeling van de huidige situatie binnen het plangebied van JYSK

Uit de oppervlakteanalyse komt de volgende verdeling van bebouwing, wegen (verhard), onverhard en water oppervlakten.

Plangebied (NAP -6,20)		Huidig (m ²)	Toekomstig (m ²)	Vershil (m ²)	Compensatie (m ²)
Verhard	Bebouwing	0	126.301	+199.125*	9.956*
	Wegen	180	73.004		
Onverhard	Groen	255.130	46.068	-209.063	-
Water		827**	10.764	+9.937	827**
Totaal		256.137	256.137	0	-

* De verhardingstoename dient te worden gecompenseerd met 5% aan open water. Dit levert 9.956 m² op.

** De huidige 827 m² aan water wordt gedempt (verplaatst) en dient geheel te worden gecompenseerd

Tabel 6 Berekening van oppervlakten Distributiecentrum JYSK in huidige en nieuwe situatie

Uit de oppervlakteanalyse wordt duidelijk dat er veel verharding binnen het gebied wordt gerealiseerd in de vorm van bebouwing en wegen. Het totaaloppervlak van bestaande watergangen 827 m² wordt gedempt en zal extra gecompenseerd worden. In tabel 3.3 wordt de netto wateropgave voor de watercompensatie van de verhardingstoename berekend. Dit berust zich op de bergingsnorm van 5% welke eerder is vermeld.

De netto wateropgave voor het plangebied is berekend als het verschil tussen de toename aan netto oppervlaktewater en de watercompensatie benodigd. Een positieve

netto wateropgave betekent dat er een overschot aan wateroppervlak wordt gerealiseerd.

Plangebied (NAP -6,20)						
	Toename verharding (m²)	Water compensatie (%)	Water compensatie benodigd verhardings- toename (m²)	Water compensatie benodigd demping (m²)	Bruto wateropgave (m²)*	Netto wateropgave (m²)**
Plangebied	199.125	5%	9.956	827	10.783	9.956

* De bruto wateropgave is berekend als de benodigde watercompensatie + benodigde compensatie voor demping van huidig open water.

** De netto wateropgave is berekend als de benodigde watercompensatie + het oppervlak aan gedempt water wat niet direct gecompenseerd is. In dit geval is de 827 m² welke gedempt wordt verplaatst binnen het plangebied en bestaat de netto wateropgave uit enkel de benodigde watercompensatie.

Tabel 7 Berekening van netto wateropgave voor watercompensatie na verhardingstoename.

Uit de voorgaande tabel kan worden afgeleid wat de bruto wateropgave betreft. De bruto wateropgave wordt ingevuld door:

1. Nieuw open water op streefpeil à 10.764 (9.937+827) m² bestaande uit:
 - a. Een watergang aan de noordwestelijke/primaire kering zijde van de kavel
 - b. Een watergang tussen HBW1 en HBW2
2. Nieuw open water op streefpeil à ca. 20 m², nog te verwerken in het ontwerp van het bij 1 genoemde water.

Invulling alternatieve watercompensatie binnen plangebied

Er wordt vervolgens gerekend met een maatgevende bui van 69 mm / uur / m² (Beleidsregels Alternatieve Waterberging HHNK wordt in overeenstemming met ZZL gebruikt als maatstaaf voor de cijfers van watercompensatie). JYSK wilt graag 20% extra neerslagintensiteit toevoegen om klimaat adaptief te ontwerpen, waardoor de maatgevende bui voor de compensatieberekening circa 83 mm / uur / m² wordt. Met deze neerslagintensiteit geeft de wateropgave van 20 m² een waterberging van circa 2m³.

Binnen de berekening voor alternatieve waterberging is geen rekening gehouden met de waterberging van een HWA-stelsel binnen het plangebied.

Klimaatverandering

Momenteel is de drooglegging ongeveer 1,6 m. Dit wordt als voldoende beschouwd. Het plangebied wordt opgehoogd naar het peil van NAP -3,90 m, waardoor de toekomstige drooglegging 2,3 meter wordt. Om met de maximaal toelaatbare peilstijging (1,20 meter) en een opbolling van het grondwater geen grondwateroverlast te krijgen wordt een horizontaal drainagestelsel in het plangebied aangelegd. Dit wordt verder voorzien binnen de bouwvergunning.

Goed functionerend watersysteem

In het streefbeeld zorgt het watersysteem in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en voldoet aan de gewenste grond- en oppervlaktewaterregime (GGOR). Het waterschap streeft ernaar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger, waardoor zij weloverwogen kan

anticiperen op en reageren in extreme situaties.

Randvoorwaarden: Het waterschap streeft naar een robuust en klimaatbestendig watersysteem met grote peilvakken. Versnippering van het watersysteem is een ongewenste situatie. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op bestaande peilvakken en de inrichting wordt afgestemd op de functie van het water. In nieuwe watersystemen wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een minimum aantal duikers en/of andere kunstwerken en zonder doodlopende einden. Het watersysteem wordt dusdanig ingericht dat het goed controleerbaar en beheersbaar is.

Er is momenteel overleg tussen initiatiefnemer, gemeente Lelystad, en ZZL over de inrichting van het plangebied wat betreft de waterstaatswerken en bijhorende kunstwerken. Het huidige schetsontwerp geeft geen indicatie van enige waterstaatswerken en bijhorende kunstwerken.

De eventuele alternatieve waterberging dient een overstort te hebben richting open water. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een goot worden gerealiseerd, inclusief een afvoerbeperkend kunstwerk of constructie. Er dienen duikers te worden geplaatst voor een verbinding met de forellentocht (noordwesten) en het gemeentelijk watersysteem (zuidoosten). Als laatste zal de watergang aan de noordrand worden verbonden met de watergangen van de aanliggende kavels. Dit kan door middel van een duiker, of door middel van een directe open verbinding.

4.4.4 Schoon water

Streefbeeld

Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de regulering of behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan. Verontreiniging van het oppervlaktewater door afvalwater (huishoudelijk afvalwater, vervuild hemelwater en bedrijfsafvalwater) wordt voorkomen. Afstromend hemelwater van vervuilde oppervlakken wordt gezuiverd. Afstromend hemelwater van 50 of meer aaneengesloten parkeerplaatsen wordt als vervuild aangemerkt op grond van het beleid van het waterschap.

Bij de inrichting van het nieuw aan te leggen watersysteem wordt gestreefd naar het behouden van een ecologisch gezond watersysteem. Het grond- en oppervlaktewater biedt leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor. In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van de trits "schoon houden, scheiden, zuiveren".

Het gebruik van uitlopende bouwmaterialen wordt vermeden. Verder vindt binnen het plangebied geen behandeling van (afval)water plaats waardoor de kwaliteit van het oppervlaktewater wordt beïnvloed.

Voor het plan wordt een 100% gescheiden stelsel aangelegd, conform het gemeentelijk rioleringsplan. Het is onduidelijk wat voor type openbaar rioolsysteem de gemeente voornemens is aan te leggen, maar er wordt uitgegaan van een gescheiden stelsel waar op aangesloten kan worden. Voor de afvoer van het hemelwater van verhard oppervlak (daken en wegen) geldt dat deze zoveel mogelijk rechtstreeks wordt afgevoerd naar het open water via goten binnen het plangebied. Het verhard oppervlak wat niet direct grenst aan open water wordt aangesloten op het regenwaterstelsel dat onder de wegen komt of de alternatieve waterberging. Het regenwaterstelsel wordt conform de eisen van de

gemeente Lelystad aangelegd.

Gebaseerd op gegevens van een vergelijkbaar distributiecentrum van JYSK in Hongarije kan uitgegaan worden van een productie van ongeveer 15 m³/d. De precieze aansluiting van het vuilwater (DWA) is nog niet bekend. Dit kan eventueel, in samenspraak met gemeente Lelystad, op de persriolering aan de zuidkant van het plangebied.

Bij een verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan kan een opzet worden gemaakt voor het beheer en onderhoud van het toekomstig oppervlaktewater, hiervoor wordt overlegd met zowel het waterschap als de gemeente, aangezien mogelijk een deel van de compensatie gecombineerd kan worden. Aangezien er sprake is van meer dan 50 aaneengesloten parkeerplaatsen zal het afstromend hemelwater voordat het wordt geloosd op het oppervlaktewater, worden gezuiverd via een zuiveringsvoorziening. Over de precieze lozingsroute en het type zuiveringsvoorziening zal bij de aanvraag watervergunning overleg plaatsvinden met het bevoegd gezag.

4.4.5 Conclusie

Het plangebied is gelegen nabij de primaire waterkering. Om de veiligheid met primaire keringen te waarborgen wordt bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden met waterhuishoudkundige eisen voor de korte en lange termijn. Hier wordt met voorliggend bestemmingsplan aan voldaan. Het plangebied raakt net de beschermingszone van de primaire waterkering. In voorliggend bestemmingsplan is de beschermingszone opgenomen op de verbeelding.

Om te kunnen voldoen aan de eisen van waterschap Zuiderzeeland en voldoende waterberging te kunnen realiseren als compensatie van de nieuwbouw van het distributiecentrum is in de watertoets een berekening uitgevoerd. Deze berekening is gebaseerd op een stedenbouwkundig ontwerp uit de schetsfase maar toont aan dat er voldoende mogelijkheden zijn om binnen de ontwikkeling deze wateropgave ruimschoots te realiseren. Het plan behoeft daarmee nog verdere uitwerking maar voldoet aan de gestelde eisen en is daarmee geen belemmering.

Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het hemelwater wordt afgevoerd richting het oppervlaktewater. Het afvalwater afkomstig van de parkeerplaatsen wordt gezuiverd voordat het geloosd wordt.

Voor de start van de uitvoering wordt een watervergunning aangevraagd. Het wordt geadviseerd hierin eventueel de volgende werkzaamheden in op te nemen:

- Dempen water;
- Aanbrengen verharding;
- Graven water;
- Plaatsen van kunstwerken;
- Bouwen in buitenbeschermingszone (eventueel);
- Plaatsen beschoeiing;
- Lozingsroute en zuiveringsvoorziening afvalwater parkeerplaatsen;

4.5 Landschap en cultuurhistorie

Archeologie

Archeologische waarden zijn in Nederland veelal onzichtbaar, aangezien ze grotendeels verborgen liggen in de bodem. Hierdoor zijn ze niet eenvoudig te karteren. Voor de onbekende waarden heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de Indicatieve Kaart

van Archeologische Waarden (IKAW) opgesteld. Voor de bekende waarden is de Archeologische Monumentkaart (AMK) opgesteld. Bij bodemverstoringen dient getoetst te worden of de archeologische waarden niet verstoord of beschadigd worden.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

In het bestemmingsplan Lelystad – Flevokust binnendijs zijn geen regels opgenomen voor archeologie. Volgens de gemeentelijke beleidskaart ligt het plangebied in een zone met een lage archeologische verwachting. Om er toch zeker van te zijn dat de archeologische waarden niet verstoord of beschadigd worden is er gekeken naar eerdere archeologische onderzoeken. Er is een notitie opgesteld die is bijgevoegd als Bijlage 4. Op basis van de onderzoeken kwam de volgende conclusie naar voren:

In 2016 is door Transect een nieuw bureauonderzoek uitgevoerd binnen een deel van het plangebied. Dit bureauonderzoek stelt dat de gemeentelijke beleidskaart inmiddels verouderd is (uit 2008) en dat de IKAW3 dateert van 2019. In het verwachtingsbeeld van de IKAW3 is het pleistoceen dekzandrelief opnieuw gemodelleerd. Daarbij heeft een deel van het plangebied dat voorheen een lage verwachting kreeg nu een middelhoge verwachting toegekend gekregen.

Op basis van het reeds uitgevoerde onderzoek wordt geadviseerd om in het plangebied een dubbelbestemming archeologie te hanteren voor archeologie uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum in de nieuwe bestemmingsplannen daar waar op de IKAW3 een middelhoge kans op archeologie aangegeven is (zie figuur 15). Deze dubbelbestemming kan gelden voor een diepte van bijvoorbeeld 4.70 meter -mv (9,3 m onder NAP). Op 5 m onder maaiveld (min 30 cm marge) zijn de hoogste dekzandopduikingen waargenomen in de voorgaande booronderzoeken. De maximale verstoringsgrenzen daarvan kunnen door het bevoegd gezag worden bepaald. Voor de bouw van het distributiecentrum kan vervolgens bepaald worden of met het geplande heipalenplan deze verstoringsgrenzen worden overschreden. Zo ja, dan dient er voor de bouw een verkennend en eventueel aanvullend karterend booronderzoek uitgevoerd te worden.

Scheepswrakken worden binnen het plangebied niet meer verwacht aangezien er op deze locatie uitgestrekte visvijvers hebben gelegen tot het eind van de vorige eeuw.

Dit advies wordt voor goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde overheid en geldt als uitgangspunt voor het voorliggende bestemmingsplan.



Figuur 15: Het plangebied met de voorgestelde zone met een dubbelbestemming 'Waarde-archeologie'

4.5.1 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijken delen van het plangebied kansrijke locaties met middelhoge verwachting uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum. Op deze locaties zal volgens de regels van dit bestemmingsplan gelden op een diepte vanaf 4.70m-mv op de in bovenstaande figuur aangegeven vlakken. De ontwikkeling voorziet niet in een vergraving tot deze diepte waardoor de voorgenomen ontwikkeling geen belemmering vormt voor deze waarden. Wel is aanvullend onderzoek vereist indien de verstoringsgrens van 2% van het gehele plangebied wordt gehaald op die diepte (bijv. door heipalen). Dit onderzoek kan uitgevoerd worden vooruitlopend om de aanvraag van de omgevingsvergunning en is daarmee niet belemmerend voor dit plan.

4.6 Natuur

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de natuur. De Wet natuurbescherming bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het project op de beschermde natuurwaarden.

4.6.1 Soortenbescherming

De bescherming van in het wild voorkomende planten- en diersoorten is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. De Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn zijn voor Nederland geïmplementeerd in deze wet. Op grond van de Wet natuurbescherming gelden diverse verbodsbepalingen, zoals het doden van specifiek aangewezen vogel- en vleermuissoorten.

Effecten van het project; soorten

Op basis van het uitgevoerde veldonderzoek kan worden geconcludeerd dat het plangebied (mogelijk) geschikt is voor verschillende beschermde soorten. Negatieve effecten op vogels, vleermuizen, overige zoogdieren en amfibieën als gevolg van de werkzaamheden kunnen op basis van dit onderzoek niet worden uitgesloten. In onderstaande wordt per soort een nadere toelichting op de situatie gegeven, evenals enkele maatregelen of aanvullende onderzoeken.

Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten aangetroffen van vogelsoorten met jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen. Wel is het plangebied geschikt voor broedende akker- en weidevogels. Er wordt aangeraden om de werkzaamheden plaats te laten vinden buiten het broedseizoen (globaal 15 maart tot 15 augustus). Indien de werkzaamheden binnen het broedseizoen plaats zullen moeten vinden, dient de projectlocatie en directe omgeving (invloedsfeer van de werkzaamheden) door een ter zake kundig persoon gecheckt te worden op de aanwezigheid van broedvogels kort voorafgaand (uiterlijk een week) aan de werkzaamheden. Deze persoon bepaalt of en waar (op welke verstoringafstand) werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

Vleermuizen

Vleermuizen worden mogelijk door de werkzaamheden verstoord, hetgeen een overtreding van artikel 3.5, lid 2 is. Het is nodig om tijdens de werkzaamheden en tijdens de gebruiksfase het gebruik van verlichting zoveel mogelijk te beperken of om maatregelen te nemen om verstoring door verlichting richting de groenstroken zoveel mogelijk te voorkomen. Er kan worden gewerkt met een amberkleurige vleermuisvriendelijke verlichting met een zogenaamde human/bat response ratio groter of gelijk aan 45. Daarnaast kan er gewerkt worden met armaturen die het licht goed richten met een scherpe bundel om onnodige verstrooiing tegen te gaan, met name ledlampen zijn dan geschikt (BIJ12, 2017).

Daarnaast is het van belang dat er een ruimte van minimaal tien meter afstand aanwezig is tussen de bebouwing en de groenstroken. Indien dit niet mogelijk is, zal aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de functie van de groenstroken.

Overige zoogdieren

In verband met de aanwezigheid van geschikt habitat (kleinschalig landschap en voldoende beschutting) is de aanwezigheid van de boommarter, bunzing en steenmarter niet uit te sluiten in de nabije groenstroken. Inmiddels zijn de groenstroken niet meer in het plangebied aanwezig en is daarmee de kans op een geschikt habitat niet meer aanwezig. Het risico op de aanwezigheid van de boommarter, bunzing en steenmarter is daarmee niet aannemelijk.

Reptielen

De groenstroken rondom het plangebied zijn geschikt als leefgebied voor de ringslang. Tijdens het veldbezoek is de ringslang niet binnen het plangebied aangetroffen. Echter is de aanwezigheid van een ringslang tussen het hoge gras op het moment van de werkzaamheden niet uit te sluiten. Het is daarom nodig om het maaien en het verwijderen van de bomen binnen de groenstroken stapvoets te laten plaatsvinden. Op deze manier zullen mogelijk aanwezige ringslangen en/of andere vrijgestelde dieren het projectgebied tijdig kunnen verlaten. Indien een ringslang zal worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen deze moeten worden gestaakt tot het dier het gebied op eigen kracht het projectgebied heeft verlaten. Zodoende zullen de werkzaamheden, welke van korte duur zullen zijn, geen nadelig effect hebben op mogelijk aanwezige ringslangen.

4.6.2 Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Wanneer (kleine) natuurgebieden en de daarin voorkomende soorten geïsoleerd komen te liggen, bijvoorbeeld door bebouwing en infrastructuur, bestaat het risico dat soorten niet kunnen overleven en het natuurgebied zijn waarde verliest. Door het aaneenschakelen van natuurgebieden wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van deze achteruitgang van natuur en biodiversiteit (veelheid van soorten). Provincies wijzen de NNN-gebieden aan en deze worden op hun beurt vastgelegd in ruimtelijke plannen van de gemeenten. De ecologische hoofdstructuur is planologisch beschermd met het 'nee, tenzij'-principe. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet toegestaan als zij het gebied aantasten, tenzij er geen alternatieven zijn en de ontwikkeling van groot openbaar belang is. Schadelijke effecten op de natuur dienen te worden gecompenseerd.

Natura2000-gebieden

Natura2000 is een netwerk van Europese natuurgebieden. Deze gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. In Nederland zijn deze richtlijnen geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Nederland heeft ruim 160 Natura 2000-gebieden. Per gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd voor de soorten waarvoor het gebied een belangrijke functie heeft. Activiteiten in Natura 2000-gebieden zijn alleen toegestaan als significant negatieve effecten op de gestelde instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten, of als een afweging heeft plaatsgevonden over alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en de inzet van compenserende maatregelen. In de passende beoordeling worden de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Daarbij dient ook een eventuele externe werking van een initiatief op nabijgelegen Natura 2000-gebieden te worden bepaald. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn bieden een juridisch kader dat verzekert dat menselijke activiteiten worden ondernomen op een wijze die de integriteit van Natura 2000-gebieden niet negatief beïnvloeden.

NatuurNetwerkNederland (NNN)

Op ca. 500m van het plangebied is een volgens de provinciale Omgevingsverordening (art. 7.1) een NNN-gebied gelegen.



Figuur 16 Ligging NNN

Er is geen sprake van externe werking op dit nabijgelegen NNN-gebied. De voorgenomen werkzaamheden hebben ook geen effect op beschermde gebieden in het kader van het NNN. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

Natura 2000

Het Natura 2000-gebied 'IJsselmeer' (figuur 17) is op ca. 200m ten westen van het plangebied gelegen.

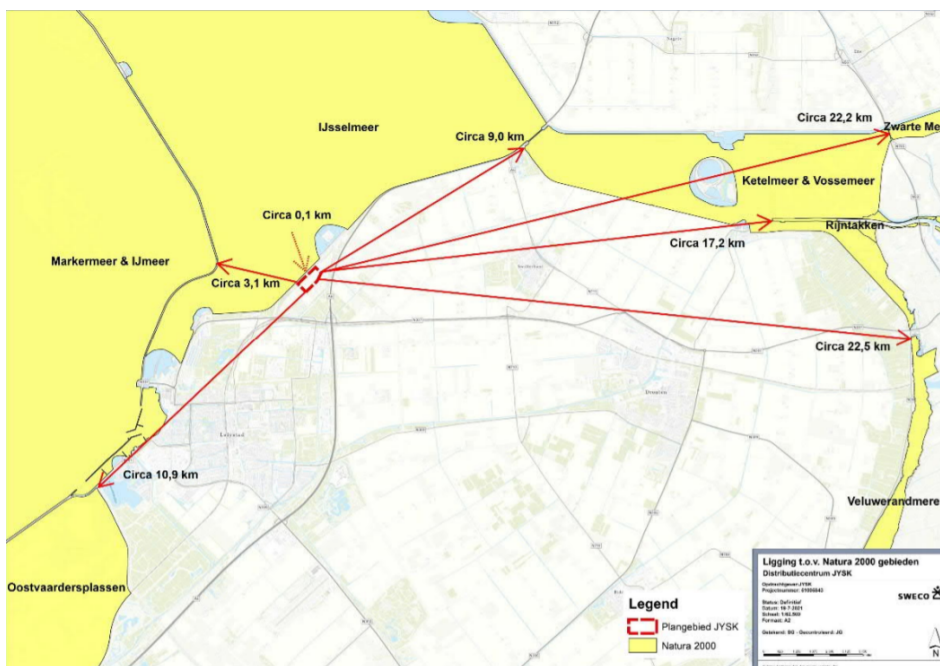


Figuur 17 Ligging Natura 2000 gebied

Daarnaast liggen de Natura 2000-gebieden 'Markermeer & IJmeer' (circa 3,1 kilometer tot

(vastgesteld)

plangebied), 'Ketelmeer & Vossemeer' (circa 9,0 kilometer tot plangebied), 'Oostvaardersplassen' (circa 10,9 kilometer tot plangebied), 'Zwarte Meer' (circa 22,2 kilometer tot plangebied) en 'Veluwerandmeren' (circa 22,5 kilometer tot plangebied) tevens in de nabijheid c.q. omgeving van het plangebied. Deze gebieden kennen stikstofgevoelige habitattypen zoals Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150) en Overgangs- en trilvenen (H7140A). Het 'IJsselmeer' is tevens aangewezen voor de volgende soorten; rivierdonderpad (H1163), meervleermuis (H1318), noordse woelmuis (H1340) en groenknolorchis (H1903) (MLNV, 2021).



Figuur 18 Ligging Natura 2000 gebieden

Tussen het plangebied en het Natura 2000 gebied 'IJsselmeer' ligt een groenstrook en is een weg, de IJsselmeerdijk, gelegen. De aanwezige weg veroorzaakt al de nodige verstoring op het Natura 2000-gebied. Effecten van werkzaamheden of de aanwezigheid van een distributiecentrum zullen daarom niet merkbaar zijn op het Natura 2000-gebied.

Uit een uitgevoerd onderzoek naar stikstofdepositie (zie Bijlage 6) blijkt dat er geen effecten van stikstofdepositie zullen optreden op Natura 2000-gebieden als gevolg van het voorgenomen plan. Er is in de gebruiksfase van de planontwikkeling Distributiecentrum JYSK in gemeente Lelystad geen toename van de stikstofdepositie >0,00 mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden. Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase zijn op voorhand uit te sluiten. De Wet stikstofreductie en natuurverbetering voorziet per 1 juli 2021 in een partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor stikstofemissies afkomstig van bouwwerkzaamheden. De aanlegfase kan vanaf die datum buiten beschouwing gelaten worden voor de beoordeling van de vergunningplicht. Voor de voorgenomen planontwikkeling is geen Wnb-vergunning benodigd voor het onderdeel stikstofdepositie.

4.6.2.1 Stikstofdepositie

Met het plan wordt een distributiecentrum gerealiseerd. De Wet stikstofreductie en natuurverbetering voorziet in een partiële vrijstelling voor de tijdelijke emissies gedurende de aanlegfase van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze wet is sinds 1 juli 2021 in werking. Daarom is de aanlegfase van de voorgenomen planontwikkeling niet nader beschouwd.

Tijdens de gebruiksfase van het distributiecentrum zullen extra verkeersbewegingen van licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer, zowel op het terrein als richting/vanaf het distributiecentrum ontstaan. Deze twee typen verkeersbewegingen worden in deze paragraaf nader uiteengezet. Het distributiecentrum wordt niet aangesloten op het gasnet, maar wordt op een duurzame manier verwarmd. Hierdoor ontstaan bij de verwarming geen emissies van stikstof. Het jaar van de ingebruikname van het distributiecentrum is op 2023 gesteld. Dit betreft een conservatieve aanname. Voertuigen op het terrein JYSK verwacht het gebruik van een terminaltruck en elektrische vorkheftrucks ten behoeve van de op en overslag op het terrein. Er wordt verwacht dat de terminaltruck 1.250 uur per jaar ingezet wordt. De uitstoot van de voertuigen wordt berekend via de ingebouwde calculator voor een 'kipper' van AERIUS (Mobiele werktuigen – Bouw en Industrie). Voor de berekening is uitgegaan van een oppervlakte-bron met de omtrek van het plangebied. De berekende emissie is 247,50 kg NOx en 6,83 kg NH3. JYSK verwacht het gebruik van een terminaltruck en elektrische vorkheftrucks en elektrische terminaltrucks ten behoeve van de op- en overslag op het terrein.

4.6.2.2 Wegverkeer

De verkeersgeneratie van wegverkeer in de gebruiksfase is berekend op basis van de verwachting van JYSK van licht verkeer, middel zwaarverkeer en vrachtverkeer. Voor de busjes is gerekend met de categorie middel zwaarverkeer, dit betreft een conservatieve aanname. De verwachte hoeveelheid verkeersbewegingen is gebaseerd op de piekmomenten van het distributiecentrum. Voor een conservatieve berekening wordt er gerekend met deze situatie vanaf het jaar van ingebruikname (2023). De ingebruikname zal echter eind 2023 plaatsvinden. De verwachte hoeveelheid voertuigen op piekmomenten is weergegeven in Tabel 1. Op basis van deze hoeveelheid voertuigen zijn de voertuigenbewegingen per jaar bepaald, dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Dag	Shift	Aantal auto's	Aantal busjes	Aantal vrachtwagens	Totaal
Maandag - Vrijdag	06:00 - 14:00	180	30	240	450
Maandag - Vrijdag	14:00 - 22:00	120	20	160	300
Zaterdag - Zondag	08:00 - 16:00	36	6	48	90

Type voertuig	Aantal voertuigen per week	Aantal voertuigen per jaar	Aantal verkeersbewegingen per jaar
Licht verkeer	1.572	81.744	163.488
Middenzwaar verkeer	262	13.624	27.248
Zwaar vrachtverkeer	2.096	108.922	217.984

Tabel 8: Piekmomenten en verwachte verkeersbewegingen in de gebruiksfase

Als route van en naar het plangebied is uitgegaan van een toekomstige ontsluiting van het plangebied via de Karperweg en de Binnenhavenweg richting de N307, alwaar het verkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. Daarnaast worden er 8.000 containers per jaar met een vrachtwagen vervoer, vanuit de containerterminal richting het terrein van Jysk. Dit resulteert in 16.000 vervoersbewegingen (enkele reis) van vrachtverkeer, echter worden hiervoor grotendeels elektrische vrachtwagens ingezet. Daarom zijn, als conservatieve aanname 10.000 vervoersbewegingen in categorie zwaar vrachtverkeer meegenomen. AERIUS Calculator gaat daarbij uit van standaardwaarden voor het gemiddelde Nederlandse wagenpark aan vrachtverkeer. De route van de vrachtwagens is gemodelleerd vanaf de toekomstige ontsluiting van het plangebied, via de Karperweg in noordoostelijke richting en de rotonde, rechtstreeks richting de containerterminal.

4.6.2.3 Berekeningen

In onderstaande subparagraaf wordt nader toegelicht welke berekeningen zijn uitgevoerd om de stikstofdepositie in de gebruiksfase te bepalen. Voor de specificering van de berekening wordt verwezen naar de exports van de AERIUS-berekening in de bijlagen van de Notitie stikstofdepositie.

Berekening gebruiksfase zonder salderen

Er is een berekening gemaakt met de AERIUS Calculator 2020 voor de gebruiksfase. Hierbij is nog geen rekening gehouden met saldering (verschilberekening met emissies in de referentiesituatie) Op basis van de gehanteerde uitgangspunten worden geen effecten van stikstofdepositie als gevolg van de plantontwikkeling berekend groter dan 0,00 mol/ha/jaar.

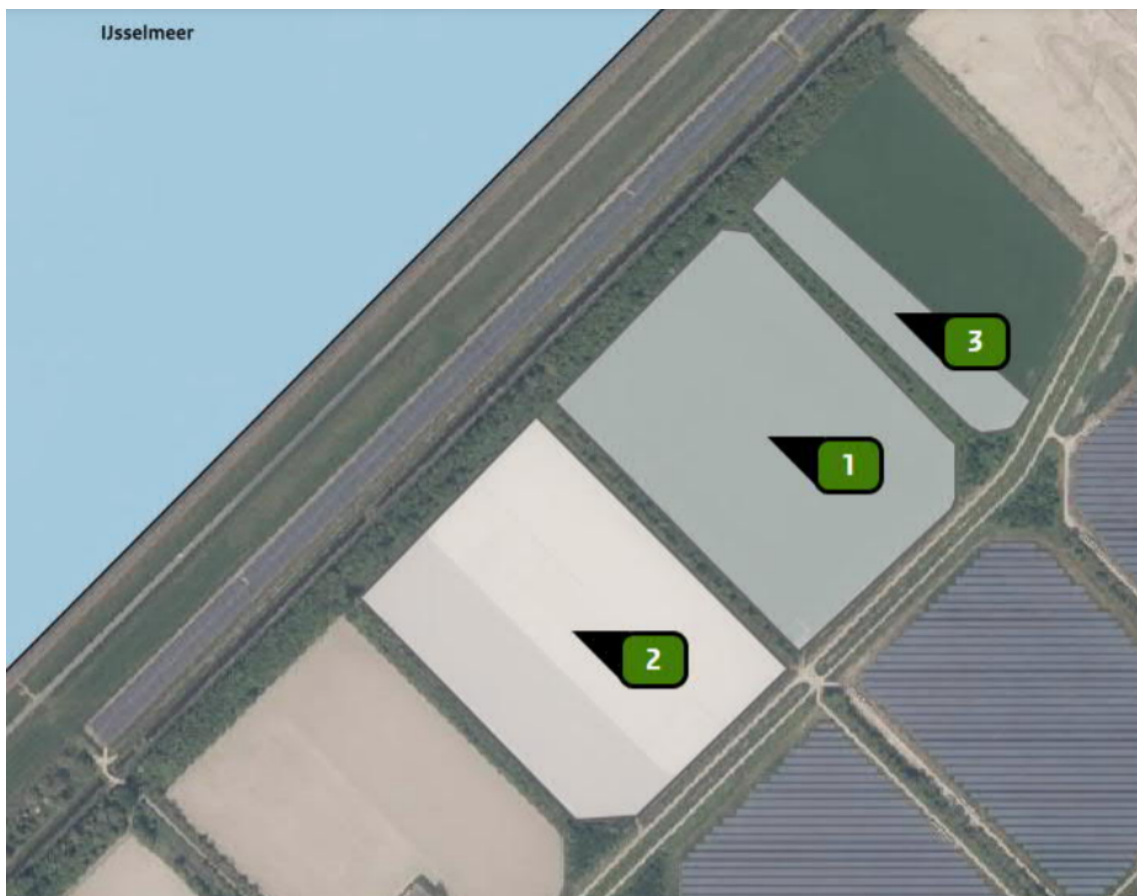
Aanvullende berekening effecten buiten 5 km (zonder salderen)

Omdat AERIUS Calculator de depositiebijdragen uit wegverkeer berekent met de Standaardreken-methode 2, zoals beschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, worden bijdragen uitgerekend tot 5 km van de weg. Voor de verschilberekening van de gebruiksfase is met een controleberekening nagegaan of effecten buiten de huidige afkapselgrens van 5-km voor wegverkeer uit te sluiten zijn.

Er is een aanvullende berekening gemaakt, waarbij de wegverkeersbronnen in de gebruiksfase zijn omgezet naar emissiebronnen met de sector 'Anders'. Dit heeft tot gevolg dat deze bronnen worden doorgerekend met het Operationele Priotaire Stoffen Model (OPS). Op deze wijze is de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend. De 'stikstofruimte' in de huidige situatie is niet omgezet naar de sector 'Anders', als conservatieve benadering. Uit de controleberekening van de gebruiksfase, waarin het wegverkeer gemodelleerd is als sector 'Anders', volgt dat een toename groter dan 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000- gebieden niet op voorhand is uit te sluiten.

Berekening gebruiksfase met intern salderen

Binnen het plangebied is er in de huidige situatie (referentiesituatie voor het bestemmingsplan) sprake van agrarisch gebruik waarbij de landbouwpercelen worden bemest. Bij het bemesten (aanwending van dierlijke en/of kunstmest) van agrarische percelen komen emissies van ammoniak (NH₃) vrij. De percelen die in agrarisch gebruik zijn binnen het plangebied zijn ingetekend in figuur 19. In totaal beslaan deze percelen in het plangebied 21,8 hectare.



Figuur 19 Huidige landgebruik plangebied

Op basis van open data van de Basisregistratie Gewaspercelen en Boer&Bunder is het huidige agrarische gebruik in kaart gebracht. Vakken '1' en '3' betreffen percelen waar in 2021 voor het eerste jaar het gewas luzerne wordt geteeld. Bij de teelt van luzerne is bemesting niet toegestaan na het eerste jaar van de teelt. Als conservatieve benadering is daarom geen rekening gehouden met emissies als gevolg van het bemesten van de percelen waar luzerne wordt geteeld. Het vlak '2' is in 2021 in gebruik voor de teelt van prei. Dit perceel heeft een oppervlak van circa 9,9 hectare. De huidige agrarische percelen worden uit productie genomen om plaats te maken voor het de planontwikkeling tot een bedrijfskavel. Met het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan komt de bestemming 'Agrarisch' van de percelen in het vigerend bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – binnendijk' (vastgesteld d.d. 13 april 2006), te vervallen. Daarmee komen ook de stikstofemissies als gevolg van mesttoediening in de huidige situatie te vervallen. Luchtfoto's tonen aan dat ook voor het vaststellen van het vigerende bestemmingsplan in 2006 reeds sprake was van agrarisch gebruik. Het meest zuidelijk agrarisch perceel (Vlak '2') binnen het plangebied, betreft een perceel waarop prei wordt geteeld. De grondsoort van het perceel is bouwland op klei.

De verschilberekening tussen de huidige situatie en de gebruiksfase toont aan dat er per saldo geen feitelijke toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden plaatsvindt als gevolg van de planontwikkeling. Over de beoordeling van de stikstofdepositie is overleg gevoerd met de provincie Flevoland.

(vastgesteld)

Aanvullende berekening effecten buiten 5 km (met salderen)

Er is tevens een aanvullende verschilberekening gemaakt, waarbij de wegverkeersbronnen in de gebruiksfase zijn omgezet naar emissiebronnen met de sector 'Anders'. De aanvullende verschilberekening tussen de huidige situatie en de gebruiksfase toont aan dat er per saldo eveneens geen feitelijke toename van stikstofdepositie in Natura 2000- gebieden plaatsvindt als gevolg van de planontwikkeling.

4.6.3 Conclusie

De voorgenomen planontwikkeling Distributiecentrum JYSK in gemeente Lelystad leidt in de gebruiksfase niet tot een netto toename van stikstofdepositie $>0,00$ mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden, op basis van de gehanteerde uitgangspunten. Effecten buiten 5 km zijn in de gebruiksfase echter niet op voorhand uit te sluiten. In deze notitie is tevens intern salderen beschouwd. In de huidige situatie is sprake van stikstofemissies door agrarisch landgebruik, als gevolg van de toediening van mest. Deze agrarische activiteiten, waarbij stikstof wordt uitgestoten, vormen de referentiesituatie (de feitelijke, planologisch legale situatie). In de gebruiksfase van de voorgenomen planontwikkeling, is er ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie) geen feitelijke toename van de stikstofdepositie groter dan $0,00$ mol/ha/jaar. Netto toenames van stikstofdepositie buiten 5 km zijn daarbij eveneens uit te sluiten. De voorgenomen planontwikkeling is, conform de uitgangspunten in deze notitie, daarom niet vergunningplichtig in het kader van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel stikstofdepositie. Significante effecten op Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase zijn, na beschouwing van intern salderen, op voorhand uit te sluiten.

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering voorziet in een partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor stikstofemissies afkomstig van bouwwerkzaamheden. De aanlegfase kan dan ook buiten beschouwing gelaten worden voor de beoordeling van de vergunningplicht.

Vanuit de uitgevoerde quickscan flora en fauna zijn er enkele aandachtspunten voor mogelijk aanwezige soorten geconstateerd. Met de juiste wijze van handelen heeft de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve invloed op de mogelijk aanwezige soorten en het habitat. Om de nieuwe ontwikkeling op het perceel van Jysk landschappelijk in te passen, wordt aandacht besteed aan een groene omzoming. Hiermee worden ook de ecologische waarden positief beïnvloed. Ook in het grotere geheel van het bedrijventerrein zal in de toekomst aandacht zijn voor de groene inpassing van de nieuwe bebouwing.

4.7 Verkeer en Parkeren

Het parkeerbeleid en de -normen van de Gemeente Lelystad zijn in 2009 voor het laatst vastgesteld. In het parkeerbeleid is opgenomen dat parkeren geheel op eigen terrein moet worden voorzien. Een distributiecentrum wordt in de normen niet specifiek als functie benoemd, maar kan geschaard worden onder logistiek terrein. Een distributiecentrum kan beschouwd worden als arbeidsextensieve bedrijvigheid, waarbij een norm van $0,8$ parkeerplaats per 100 m^2 bruto vloeroppervlakte geldt. Dit resulteert in een theoretische parkeervraag van 1.560 autoparkeerplaatsen.

Met de komst van het distributiecentrum zal er sprake zijn van een verkeersaantrekkende werking. In het nieuwe bestemmingsplan moet gemotiveerd

worden dat de nieuwe ontwikkeling verkeerskundig inpasbaar is in de omgeving. Ook moeten er voldoende (auto)parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De onderbouwing voor de parkeerbehoefte is opgenomen in Bijlage 7.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Autoparkeervraag

De algemene normen van de gemeente Lelystad voorzien niet in specifieke kentallen voor een distributiecentrum, waardoor maatwerk nodig is om de parkeervraag realistisch in te schatten. De wijze van automatisering speelt een grote rol op het aantal werknemers en daarmee de parkeervraag. Bij JYSK is sprake van hoogbouw magazijnen en een grote mate van automatisering. Daardoor is sprake van een lager aantal arbeidsplaatsen.

Aangezien er geen specifieke parkeernormen voor distributiecentra bestaan, is een vergelijking gemaakt van het aantal parkeerplaatsen dat bij distributiecentra van vergelijkbare winkelketens is aangelegd. Hierbij is het aantal parkeerplaatsen gerelateerd aan de grondoppervlakte van de bebouwing van het distributiecentrum.

Tabel 1 Vergelijking aantal parkeerplaatsen met vergelijkbare distributiecentra

Distributiecentrum	Geschat grondoppervlak	Aantal parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen per 100 m ² grondoppervlak
Action (Echt)	75.000 m ²	500	0,67
Ikea (Oosterhout)	120.000 m ²	240	0,2
Leen Bakker (Raamsdonksveer)	35.000 m ²	210	0,6
Kwantum (Diessen)	32.350 m ²	65	0,2

Tabel 9 vergelijking aantal parkeerplaatsen met vergelijkbare distributiecentra

Tevens is gekeken naar de te verwachten autoparkeervraag op basis van het aantal werknemers. JYSK heeft cijfers beschikbaar gesteld over het te verwachten aantal werknemers dat op de piekmomenten in het distributiecentrum aan het werk is, gebaseerd op een gelijkwaardige locatie. De werknemers van het distributiecentrum werken op werkdagen in twee ploegendiensten, met in de ochtend maximaal circa 300 werknemers en in de middag maximaal circa 200 werknemers. Tijdens de ploegenwissel is de parkeervraag het grootste, aangezien er dan geparkeerde auto's van werknemers van beide ploegendiensten op het parkeerterrein aanwezig zijn.

Ervan uitgaande dat 10% tot 20% van de werknemers carpoolen of met de fiets naar het werk komen, bedraagt de parkeerbehoefte 378-425 autoparkeerplaatsen op het drukste moment (maximaal 241 voor de ochtendploeg, maximaal 149 voor de middagploeg en maximaal 35 voor de kantoorploeg). Op basis van de maximale parkeerbehoefte en de maximale bedrijfsomvang is de parkeernorm voor voorliggend bestemmingsplan bepaald: 0,218 parkeerplaats per 100 m² BVO. Dit is bepaald aan de hand van de volgende berekening: $425 \div (195.000 \text{ m}^2 \text{ BVO} / 100)$. Deze parkeernorm is vastgelegd in de algemene regels voor parkeren in voorliggend bestemmingsplan.

Op basis van een vergelijking met distributiecentra van vergelijkbare winkelketens en het verwachte aantal werknemers volgens JYSK komt de parkeervraag op een piekmoment

(vastgesteld)

uit op 425 autoparkeerplaatsen. Daarnaast kan JYSK aanvullende maatregelen nemen om de parkeervraag verder te reduceren. Voorbeelden zijn het toepassen/stimuleren van collectief vervoer of pendelbussen voor werknemers, invoeren van een bufferperiode tussen de ploegendiensten (voor een deel van de werknemers) en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Vrachtautoparkeervraag

Net als het autoparkeren dient ook het parkeren van trekker-oplegger combinaties op eigen terrein te gebeuren. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de benodigde parkeerruimte voor trailers en vrachtauto's die staan te wachten om geladen/gelost te worden. In het voorlopig ontwerp zijn 101 laad- en losplekken en 138 zware vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien, waardoor het terrein gelijktijdige stalling van 239 vrachtwagens voorziet.

Op drukke werkdagen zullen naar verwachting circa 435 zware vrachtwagens van en naar het distributiecentrum rijden. Dit komt neer op een bezetting van ongeveer 1,8 vrachtwagens per parkeerplaats per dag. Ervan uitgaande dat elke gate en vrachtwagenparkeerplaats in het ongunstigste geval minimaal 2 keer per dag gebruikt wordt (minimaal 1 keer per ploegdienst)³, levert dit voldoende capaciteit op (478 parkeerplaatsen) om het vrachtwagenparkeren op eigen terrein af te kunnen handelen.

Van de 435 vrachtwagens zijn er 35 vrachtwagens die zich tussen de haven en het distributiecentrum verplaatsen. Het is aannemelijk dat hierbij van een beperkt aantal vrachtwagens gebruik wordt gemaakt. Uitgaande van vier vrachtwagens met elk 9 ritten komt hiermee de parkeervraag voor zware vrachtwagens op 404 uit.

Daarnaast worden per dag circa 50 lichte vrachtwagens verwacht. Afhankelijk van het type en de grootte kunnen deze van de trailerparking of van de parkeerplaatsen voor het autoverkeer (busjes) gebruik maken. Ervan uitgaande dat al deze vrachtwagens van de zware vrachtwagenparkeerplaatsen gebruik moeten maken, is er voldoende capaciteit om de parkeervraag op te vangen. Er zijn 478 plaatsen beschikbaar, terwijl de vraag 454 bedraagt.

Verkeer

In de notitie (Bijlage 7) wordt tevens ingegaan op de hoeveelheid verkeer dat als gevolg van de ontwikkeling wordt gegenereerd. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze publicatie bevat een bandbreedte voor de verkeersgeneratie, gebaseerd op landelijke gemiddelden. Voor de locatie van het distributieterrein is uitgegaan van gebiedstype 'buitengebied' en stedelijkheidsklasse 'niet stedelijk'.

Vrachtverkeer

Bij JYSK is sprake van een bevoorrading van de winkels van minimaal 1 keer per week, waardoor het aantal vrachtwagenbewegingen naar verwachting per dag beperkt zal zijn. JYSK schat in dat op basis van een gelijkaardig distributiecentrum het aantal lichte en zware vrachtwagenverplaatsingen respectievelijk circa 100 en 800 per werkdag zal bedragen. Naast de bevoorrading van de winkels ontvangt het distributiecentrum naar verwachting 8.000 containers per jaar via de containerterminal aan de haven aan het IJsselmeer, welke over een afstand van ongeveer 1 kilometer naar het distributiecentrum vervoerd moeten worden. Ervan uitgaande dat er wekelijks een bevoorradingsmoment

plaatsvindt, telt dit op tot circa 155 containers die per week tussen de haven en het distributiecentrum vervoerd moeten worden. Naar verwachting zal het aantal containers dat tussen de haven en het distributiecentrum verplaatst wordt over de verschillende dagen van de week (maandag tot en met zaterdag) verspreid worden, waarbij het aantal per dag zal fluctueren. Het maximaal aantal verplaatsingen per werkdag is ingeschat op circa 70 ritten (35 containers).

Autoverkeer

Uit de parkeerberekening volgt dat naar verwachting 378 tot 425 werknemers als bestuurder van een auto naar het werk komen. Uitgaande dat zij enkel een aankomende en vertrekkende rit hebben, telt dit op tot een verkeersgeneratie van 850 voertuigen per werkdag.

Totale verkeersgeneratie

Bij elkaar opgeteld genereert het distributiecentrum circa 1.720 tot 1.820 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag, waarvan 70 zware vrachtwagenverplaatsingen voor het vervoeren van goederen tussen de haven en het distributiecentrum. Gezien het hoge aandeel vrachtverkeer is het raadzaam om voor het personenverkeer en het vrachtverkeer verschillende toegangen op het terrein te voorzien.

Tabel 3: Overzicht van de berekende verkeersgeneratie voor het distributiecentrum op basis van de aangeleverde cijfers van JYSK. De verkeersgeneratie omvat zowel aankomende als vertrekkende ritten.

	Verkeersgeneratie (per werkdagemaal)
Zwaar vrachtverkeer	870
Licht vrachtverkeer	100
Autoverkeer	756 - 850
Totaal	Circa 1.720 - 1.820

Tabel 10 Overzicht berekende verkeersgeneratie

Naar verwachting genereert het distributiecentrum van JYSK ca. 1720-1820 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag. Aparte toegangen voor het vrachtverkeer en het personenverkeer zijn gezien het hoge aandeel zwaar vrachtverkeer vanuit verkeersveiligheidsperspectief noodzakelijk.

Verkeersontsluiting

In een aparte notitie dat is bijgevoegd als Bijlage 8, wordt duidelijkheid gegeven over de verkeersontsluiting tijdens de bouw en na oplevering. Hierbij wordt het omliggende wegennet betrokken: De IJsselmeerdijk, de N307 en de A6. In deze notitie worden de volgende conclusies getrokken:

- Het piekmoment op het distributiecentrum van toe- en uitrijdend verkeer betreft +/- 14:00. Tijdens dit piekuur is er sprake van 206 verplaatsingen naar het distributiecentrum en 298 van het distributiecentrum.
- In de tijdelijke situatie kan het verkeer van het distributiecentrum worden ontsloten via de IJsselmeerweg, in de toekomstige situatie vormt de route via de Karperweg – Binnenhavenweg de snelste route naar de A6.

- De Karperweg dient te worden heringericht.
- Op basis van de te verwachte verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkeling van

het distributiecentrum worden geen knelpunten ter hoogte van de turborotonde Binnenhavenweg-N307 verwacht. Bij volledige ontwikkeling van het gehele plangebied kunnen aanpassingen aan de turborotonde wenselijk zijn.

4.7.1 Conclusie

In deze paragraaf is nader onderbouwt welke verkeersgeneratie verwacht mag worden van een nieuw distributiecentrum van JYSK. Per werkdag zal dit totale aantal tussen 1720 en 1820 liggen. Geadviseerd wordt aparte toegangen voor vracht- en personenverkeer te realiseren. Ook moet in overleg met de gemeente de infrastructuur worden aangelegd zodat de verkeersbewegingen op een snelle en veilige wijze kunnen plaatsvinden. Er worden geen capaciteitsproblemen verwacht voor het omliggende wegennet.

Daarnaast is op basis van parkeernota's van andere gemeenten, parkeeraanbod distributiecentra van gelijkaardige winkelketens, parkeeraanbod van JYSK bij het hoofddistributiecentrum en het verwachte aantal werknemers van het nieuwe distributiecentrum het aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald. Binnen het plangebied zijn voldoende mogelijkheden om te voorzien in de parkeerbehoefte van 425 parkeerplaatsen. Ook biedt het huidige ontwerp voldoende gelegenheid voor vrachtwagenparkeerplaatsen en laad-/losmogelijkheden. JYSK voldoet daarmee aan de eisen van de gemeente dat parkeren volledig plaatsvindt op eigen terrein.

4.8 Geluid

Bij industrie en bedrijvigheid kan geluidhinder voor de omgeving optreden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient, indien relevant, aandacht te worden geschonken aan het aspect geluid.

Momenteel is er in het gebied Flevokust een deel 'gezoneerd industrieterrein' en een deel met de bestemming 'agrarisch'. Voorliggend plangebied ligt grotendeels op de bestemming 'agrarisch' en voor een klein deel op het geluidgezoneerde industrieterrein. Dat kleine deel is in 2015 in het zonebeheersplan bestempeld als "Binnendijkse haven".

Voorliggend bestemmingsplan wordt opgesteld voor een distributiecentrum en maakt tevens havengebonden bedrijven mogelijk in de milieucategorie 3.1 en 3.2. De bedrijven die mogelijk worden gemaakt zijn geen grote lawaaimakers. Het is derhalve ook niet noodzakelijk om voorliggend plangebied (gedeeltelijk) onderdeel te laten zijn van het gezoneerde industrieterrein. Er is daarom gekozen voor een aanpassing van de omvang van het gezoneerde industrieterrein in die zin dat het gezoneerde industrieterrein wordt verkleind en voorliggend plangebied geen onderdeel meer is van dat terrein. Het gevolg is dat het voorliggende bestemmingsplangebied volledig is aangewezen met de gebiedsaanduiding 'geluidszone - industrie'.

Daarmee vervalt de formele toetsing aan het geluidszonemodel. Wel zal de vestiging van het bedrijf moeten voldoen aan de gebruikelijke Activiteitenbesluit eisen voor geluid. De invloed van het geluid van Jysk op de omgeving zal gering zijn. Uit de akoestische modellen blijkt al dat de bijdrage op de zonegrens maximaal 40 dB(A) etmaalwaarde zal bedragen. In voorliggend bestemmingsplan is een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen voor een verhoging van de milieucategorie naar 4.2. Voorwaarde hiervoor is dat er wordt aangetoond dat er nog geluidsruimte is binnen de geluidszone van het

industrieterrein.



Figuur 20: nieuwe inpassing Jysk, met zwart gestreepte lijn aangegeven wat de nieuwe grens is van het gezoneerde industrieterrein

Wanneer de milieucategorie van maximaal 3.2 wordt getoetst aan de publicatie 'Bedrijven & Milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (2009), dan resulteert dat in het volgende. Op basis van een categorie-indeling van bedrijfstypen worden hierin richtafstanden gegeven voor diverse milieuaspecten, waaronder 'geluid'.

Indien deze in acht worden genomen, kan gesteld worden dat er sprake is van een (akoestisch gezien) acceptabel woon- en leefklimaat.

Bij het stellen van de richtafstanden wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstyperingen, te weten een 'rustige woonwijk met weinig verkeer' en een 'gemengd gebied'. Indien sprake is van een gemengd gebied, kunnen de richtafstanden in algemene zin met één afstandsstap worden gereduceerd. Zie tabel 11.

(vastgesteld)

Omgevingstyperustige woonwijk Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen, in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties, is weinig verstoring door verkeer.	Omgevingstype gemengd gebied Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.
---	---

De beschouwde situatie voor de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein is te karakteriseren als 'gemengd gebied'.

Milieucategorie	Richtafstand [m]	
	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1 / 3.2	50 / 100	30 / (30) 50
4.1 / 4.2	200 / 300	100 / 200
5.1 / 5.2 / 5.3	500 / 700 / 1.000	300 / 500 / 700
6	1.500	1.000

Tabel 11 Richtafstanden en omgevingstype

De aan te houden afstand van 50 meter op omliggende gevoelige bestemmingen wordt gehaald, waardoor sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat na vaststelling van voorliggend bestemmingsplan / vestiging van de gewenste bedrijvigheid.

4.8.1 Conclusie

Door voorliggend plangebied buiten het geluidgezoneerde industrieterrein te houden wordt recht gedaan aan de toekomstige situatie waarbij geen sprake is van een grote lawaaimaker. In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om bedrijven tot en met categorie 3.2 mogelijk te maken. De vestiging van een milieucategorie 3.2- bedrijf voldoet aan de richtafstanden die moeten worden aangehouden op grond van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Er is een binnenplanse afwijkmogelijkheid van de gebruiksregels opgenomen om bedrijven tot en met categorie 4.2 toe te staan. Daarvoor dient, gepaard met de aanvraag voor een omgevingsvergunning, aangetoond te worden dat het passend is binnen de geluidsruimte van het industrieterrein.

4.9 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (hierna: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierin is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waarin in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten. Kern van het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en op welke wijze overschrijdingen van de luchtkwaliteit dienen te worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit, hoeven niet meer te worden getoetst aan de hiervoor geldende grenswaarden. De beoordelingscriteria of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In dit Besluit is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma, een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling van het distributiecentrum van JYSK is door middel van een onderzoek getoetst aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De rapportage hiervan is bijgevoegd als Bijlage 9. Als de effecten van een project niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden, kunnen de ontwikkelingen doorgang vinden.

Tabel 2.1 Grenswaarden stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5})

Stof	Type norm	Grenswaarde (µg/m ³)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40
Stikstofdioxide (NO ₂)	Uurgemiddelde concentratie	200 ^a
Fijnstof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijnstof (PM ₁₀)	Daggemiddelde concentratie	50 ^b
Fijnstof (PM _{2.5})	Jaargemiddelde concentratie	25

a) mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden, b) mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden

Tabel 12 Grenswaarden NO₂ en Fijnstof

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt strengere advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide dan nu in de Europese regelgeving is opgenomen.

Tabel 2-1 Advieswaardes voor fijnstof (PM₁₀ & PM_{2,5}) en voor Stikstofdioxide (NO₂) zoals ze zijn bepaald door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

Stof	Norm	Concentratie (µg/m ³)
NO ₂	Jaargemiddelde	40
PM ₁₀	Jaargemiddelde	20
PM _{2.5}	Jaargemiddelde	10

Tabel 13 Advieswaarden fijnstof en NO₂

(vastgesteld)

Voor het berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen is in dit onderzoek gebruik gemaakt van STACKS+ versie 2021.1/PreSRM 2.101 dat is opgenomen in het rekenprogramma Geomilieu V2021. STACKS+ is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) goedgekeurd voor gebruik binnen de toepassingsgebieden van de drie standaard rekenmethodes (SRM 1 t/m 3). In de berekening is rekening gehouden met een tweetal emissiebronnen, te weten mobiele werktuigen op het terrein en wegverkeer van en naar het distributiecentrum. Uitgangspunt voor het mobiele werktuig is dat er één terminal truck met verbrandingsmotor wordt ingezet voor vervoer van trailers en aanhangwagens op het terrein zelf. Aangezien deze terminaltruck zich over het gehele terrein zal bevinden zijn in de berekening 10 puntbronnen verdeeld over het terrein.

Als route voor het wegverkeer is uitgegaan van een ontsluitende weg vanaf het plangebied, over de Karperweg en vervolgens naar de Houtribweg waarna het verkeer vervolgens zal opgaan in het huidige verkeersbeeld.

In navolgende tabel zijn de resultaten van de uitgevoerde berekening weergegeven, evenals de gegeven grenswaarden.

Tabel 4.1 Maximale jaargemiddelde concentratie plansituatie

	Grenswaarden	Grenswaarden (WHO)	Toekomstige situatie
Jaargemiddelde concentratie (NO ₂) (µg/m ³)	40	40	13
Jaargemiddelde concentratie (PM ₁₀) (µg/m ³)	40	20	16
Jaargemiddelde concentratie (PM _{2.5}) (µg/m ³)	25	10	9

Tabel 14 maximale jaargemiddelde concentratie plansituatie

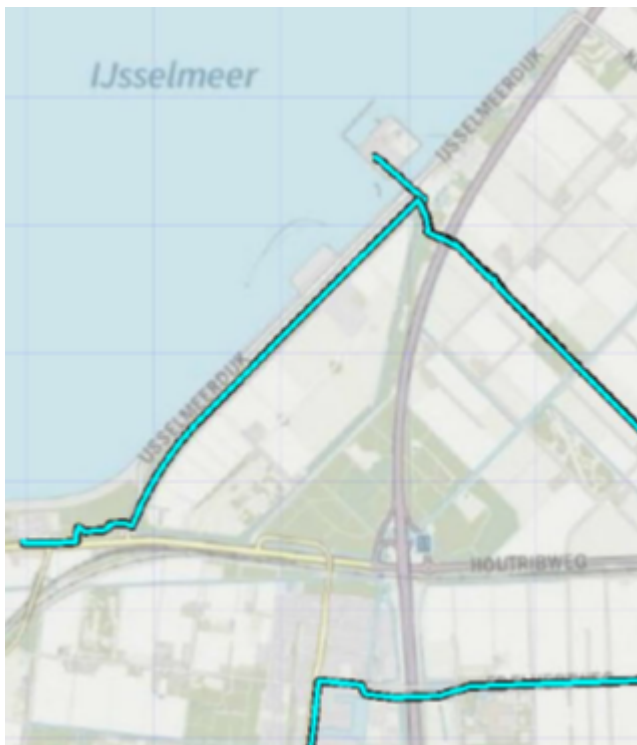
4.9.1 Conclusie

Uit de resultaten van het luchtonderzoek komt naar voren dat langs de ontsluitende wegen en in de directe omgeving van de inrichting geen overschrijdingen optreden van de grenswaarden voor de concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Hiermee worden ten gevolge van het plan ook geen mensen blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden. Hiermee voldoet het plan aan grondslag a van artikel 5.16 lid 1 uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan tot uitvoering te brengen.

Mocht de ontsluitingswijze in de toekomst aangepast worden, dan heeft dit nauwelijks impact op de uitkomsten van de berekening.

4.10 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's door opslag, productie en het transport van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, echter als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Vanuit een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van een gezonde en veilige leefomgeving is het van belang om de externe veiligheid rondom het plangebied te inventariseren. Nabij het plangebied is een drietal hoge druk gastransportleidingen van Gasunie gelegen.



Figuur 21 Ligging hoge druk gastransportleidingen

Om de externe veiligheidssituatie van de voorgenomen ontwikkeling inzichtelijk te maken en te kunnen verantwoorden is een kwantitatieve risico analyse uitgevoerd voor de hogedrukaardgasleidingen. Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

4.10.1 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is het risico op een plaats (buiten de inrichting of langs een transportroute of een buisleiding), uitgedrukt in de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats (langs een inrichting, een transportroute of een buisleiding) zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval (binnen de inrichting of op de transportroute) waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. (Bevi, artikel 1; Bevt, artikel 1; Bevb, artikel 1.) Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties gaat het Rijk uit van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan één op de miljoen per jaar. Dat betekent dat op een bepaalde plek een omwonende geen grotere kans op zo'n ongeluk mag hebben, dan één op de miljoen per jaar (Bevi, artikel 8; Bevt, artikel 4; Bevb, artikel 11).

4.10.2 Groepsrisico

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat een groep van ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van aanwezigheid in het invloedsgebied (van een inrichting of van een transportroute) en een ongewoon voorval (binnen die inrichting, of langs die transportroute) waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. (Bevi, artikel 1; Bevt, artikel 1; Bevb, artikel 1.)

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute (ook bij buisleidingen)

aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron. Dit laatste geldt ook voor inrichtingen.

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt een invulling gegeven in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht wordt het bevoegd gezag gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen. Ook bestaat er een plicht voor het bevoegd gezag om de veiligheidsregio (voorheen regionale brandweer) in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen.

De verantwoordingsplicht behelst onder meer de volgende aspecten:

- de mogelijkheden van zelfredzaamheid;
- de mogelijkheden van de bestrijdbaarheid;
- aanwezigheidsdichtheid binnen het invloedsgebied;
- nut en noodzaak van de ontwikkeling;
- mogelijke maatregelen;
- restrisico.

Betekenis voor het bestemmingsplan:

Voor het bestemmingsplan is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd, waarvan de rapportage is bijgevoegd als Bijlage 10. Bij de uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyses is er van uitgegaan dat het totale bebouwde vloeroppervlak 256.000 m² bvo zal bedragen, dit is de gehele oppervlakte van het kavel. Het getal wijkt af van het daadwerkelijk te bebouwen vloeroppervlakte en de aanname is daardoor zeer conservatief. Er is verder gebruikt gemaakt van kengetallen uit het de Handleiding Risicoanalyse Transport van het RIVM voor de bevolkingsgegevens. Voor een bedrijventerrein wordt 40 personen/ha aangehouden. Het aantal personen in het distributiecentrum komt daarmee neer op 1.024 personen (25,6 ha x 40 pers) gedurende de dagperiode. Dit is een worst case benadering, omdat JYSK al heeft aangegeven een lagere personeelsbestand aan te houden. Naar verwachting zijn gedurende de nachtperiode geen mensen in het distributiecentrum aanwezig.

4.10.3 Resultaten

Uit de berekeningen zijn de volgende resultaten ten aanzien van het PR en GR gekomen.

Plaatsgebonden risico

Voor bedrijven (beperkt kwetsbare objecten) geldt voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde van PR 10⁻⁶/jaar. De hogedrukaardgasleiding A-570-deel-1, die het dichtst bij het plangebied ligt, heeft geen PR 10⁻⁶/jaar contour. De hogedrukaardgasleidingen A570-02 en A655-deel-1 hebben een PR 10⁻⁶/jaar contour. Echter, deze contouren bereiken het plangebied niet. Het plaatsgebonden risico is geen belemmering voor het realiseren van het plangebied.

Groepsrisico

De groepsrisicoresultaten zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 3.3 Groepsrisicoresultaten aardgastransportleidingen

Leidingnaam	Maximale waarde ten opzichte van oriëntatiewaarde	
	Huidig	Toekomstige plan
7544_leiding-A-570-02-deel-1	0,0	0,0
7544_leiding-A-570-deel-1	0,0	0,0
7544_leiding-A-655-deel-1	0,0	7,23 10 ⁻⁸

Tabel 15 Groepsrisicoresultaten aardgastransportleidingen

Voor alle drie de hogedrukleidingen en voor zowel de huidige als de toekomstige situatie, ligt het groepsrisico ruim onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dat betekent dat er een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet worden opgesteld conform artikel 12 lid 3 van het Bevb en artikel 8 van de Revb.

4.10.4 Verantwoording

Zoals gebleken is uit de risico-berekeningen dient voor de hogedrukaardgasleidingen een beperkte verantwoording van het groepsrisico te worden uitgevoerd.

Als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen kan een fakkelbrand ontstaan; door een breuk in de leiding stroomt het aardgas onder hoge druk uit de leiding waarbij het brandbare gas ontsteekt waardoor een fakkelbrand optreedt. Vanwege de aanwezigheid van dit risico dient inzichtelijk gemaakt te worden op welke wijze de zelfredzaamheid kan worden bevorderd.

Het plan dient te worden voorzien van voldoende vluchtwegen. Daarnaast is het een mogelijkheid dat het bevoegd gezag de burgers, die binnen het invloedsgebied wonend of werkzaam zijn, informeren over de mogelijkheden en onmogelijkheden om zichzelf in veiligheid te brengen bij een eventuele calamiteit. Belangrijk is om na te gaan wat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn om slachtoffers bij de diverse scenario's te voorkomen en om na te gaan of het gebied zodanig ingericht is dat de zelfredzaamheid wordt bevorderd. Het is van belang dat duidelijk is waarheen gevlucht moet worden. Er moeten (nood)uitgangen en vluchtroutes zijn van de risicobronnen af. Er wordt geadviseerd om een calamiteitenplan op te stellen.

Om de zelfredzaamheid te bevorderen dienen gebieden geselecteerd te worden welke als verzamelplaats specifiek gericht op het scenario fakkelbrand ingericht worden. Dit houdt in dat de verzamelplaatsen voldoende worden afgeschermd door gebouwen, zodat het 'vrijeveld-effect' zo veel als mogelijk beperkt wordt. Gebouwen bieden een afschermdende werking. In geval van JYSK kan het gebouw bescherming bieden aan personen binnen het gebouw. Personen buiten het gebouw moeten kunnen vluchten van de buisleiding af.

In de toelichting van de voorbereiding van de bestrijding en de beperking van de omvang van een ramp gaat het erom hoe de hulpverlening opgestart en ingezet wordt of kan worden en wat de mogelijkheden daartoe zijn. De hulpverlening dient risicocommunicatie in te zetten ter bevordering van het juiste zelfreddende gedrag.

4.10.5 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de externe veiligheidssituatie nu en in de toekomst onder de gegeven waarden en daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Wel is het noodzakelijk dat JYSK een calamiteitenplan opstelt waarin maatregelen zijn opgenomen zodat de zelfredzaamheid bij een fakkelbrand wordt verbeterd, de mogelijkheden voor hulpverlening worden bevorderd en eenieder weet hoe te handelen. Het vervolgens resterende restrisico dient met het bevoegd gezag, als verantwoordelijke voor het externe veiligheidsbeleid, te worden besproken.

4.11 Landschappelijke inpassing

Ten aanzien van de beeldkwaliteit en ruimtelijke, landschappelijke inpassing, hanteert Gemeente Lelystad het vigerende beeldkwaliteitsplan voor het eerste gedeelte van Flevokust Haven als voorlopige richtkader waaraan de bouwplannen getoetst worden. Daarmee borgt de gemeente architectonische en ruimtelijke samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen. Bij de uitwerking van het plan van JYSK zal derhalve rekening gehouden worden met de kaders uit het vigerende beeldkwaliteitsplan. Eerste verkenningen en overleggen tussen de architect van JYSK en de stedenbouwkundigen van de gemeente geven geen aanleiding om aan te nemen dat er conflicten optreden met de eerdergenoemde kaders. JYSK streeft naar doelmatige, ingetogen en hoogwaardige vormgeving, kleurgebruik en materialisatie, in de "geest van" de kaders en met in acht name van doelmatigheid en functionaliteit.

Het ontwerp wordt nader uitgewerkt in overleg met gemeente Lelystad. Het momenteel in ontwikkeling zijnde beeldregieplan voor het gebied waarin JYSK het distributiecentrum wil realiseren zal daarbij bepalend zijn. JYSK ontwerp in lijn met de eisen die door gemeente Lelystad worden gesteld aan de stedenbouwkundige aspecten zodat het ingepast wordt in het (gewenste) beeld van Flevokust. Zoals reeds is aangegeven in paragraaf 3.3.4 wordt een beeldkwaliteitsplan gemaakt om het gewenste beeld nader vorm te geven. Dat het zicht vanuit verschillende richtingen wordt gewijzigd als gevolg van de ontwikkeling van Jysk en Flevokust in zijn geheel is een gegeven dat als logisch gevolg vasthangt aan een dergelijke ontwikkeling. De gemeente Lelystad is blijvend met de provincie Flevoland in overleg om de invulling van het gehele bedrijventerrein op een landschappelijk inpasbare wijze vorm te geven.

4.12 M.e.r.-beoordeling

Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) zijn activiteiten vermeld die direct of indirect m.e.r.-plichtig kunnen zijn. In de onderstaande tabel zijn 2 categorieën vermeld die voor een bedrijventerrein aan de orde kunnen zijn. Beide categorieën zijn vermeld in Bijlage D bij het Besluit m.e.r.

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
--	-------------------------	---------------------	--------------------	----------------------

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 16 Categorieën bedrijventerreinen vanuit Bijlage D besluit m.e.r.

De beoogde ontwikkeling kent een omvang van circa 25 hectare, waarbij een bruto vloeroppervlakte gehanteerd wordt tussen 163.000 m² en 193.000 m². Bij de aanleg van het distributiecentrum worden de drempelwaarden zoals gesteld in kolom 2 van categorie D 11.2 en D 11.3 niet overschreden. Vanuit het Besluit m.e.r. ontstaat dus geen plicht tot het uitvoeren van een plan-m.e.r. (kolom 3) of het uitvoeren van een m.e.r. beoordeling (kolom 4). Wel is het nodig voor dit plan een vormvrije m.e.r. beoordeling uit te voeren. Hiervoor is een aparte aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld waarover het college een afzonderlijk besluit dient te nemen. In de aanmeldnotitie is nog uitgegaan van de situatie dat een deel van het plangebied binnen het geluidgezoneerde industrieterrein zou vallen. Naderhand is besloten om het volledige plangebied buiten het geluidgezoneerde industrieterrein te laten. Hierdoor zijn geen grote lawaaimakers mogelijk, wat een positief effect heeft op de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De conclusie blijft dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van voorliggend bestemmingsplan worden verwacht. Nader onderzoek in een MER is niet noodzakelijk.

Op grond van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer kan ook een plan-m.e.r. plicht ontstaan als er voor het plan een passende beoordeling nodig is. Uit het Natura 2000-onderzoek blijkt dat voor dit plan geen passende beoordeling nodig is en langs deze weg dus ook geen plan-m.e.r. plicht ontstaat.

Hoofdstuk 5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang te achterhalen of de maatschappij het plan uitvoerbaar vindt. De bestemmingsplanprocedure kent meerdere momenten waarop burgers en instanties hun mening over het bestemmingsplan kenbaar kunnen maken.

5.1 Maatschappelijk belang

Met de komst van JYSK is de verwachting dat er een mooie mix van ca 400 banen bij zal komen: van hoog opgeleid tot lager opgeleid personeel. Banen die ook zorgen voor een duurzame binding van de medewerkers met de regio waarin zij wonen en werken. JYSK hecht waarde aan de band en betrokkenheid tussen werknemer en werkgever en biedt haar werknemers een aantrekkelijke en prettige werkomgeving. Dit resulteert in een grote groep medewerkers (>70%) met een aanstelling door JYSK.

JYSK investeert in de lange termijn en wil regionaal en lokaal betrokken zijn. JYSK streeft dan ook na zo veel mogelijk een aantrekkelijke werkgever te zijn voor de regio en verwacht dat met het aanbieden van zo veel mogelijk arbeidscontracten in dienst van JYSK, dat ook toekomstige medewerkers van buiten de regio, zich uitgenodigd voelen om zich in de nabijheid van het DC gaan vestigen. Het kan voorkomen dat door een tijdelijke piek aan arbeidsbehoefte of door structurele problemen in de regionale arbeidsmarkt, er lokaal onvoldoende gemotiveerd en capabele arbeidskrachten aanwezig zijn. In dat geval zal JYSK, via bemiddelingsbureaus, genoodzaakt zijn om een beroep te doen op (tijdelijke) medewerkers uit andere landen, de zogeheten arbeidsmigranten. Alsdan zal JYSK zich inzetten voor goede arbeidsomstandigheden en humaan beleid ten aanzien van huisvesting. De mogelijkheid kan onderzocht worden of de reeds in de regio aanwezige seizoenarbeiders kunnen worden ingezet om de efficiënte inzet van deze reeds aanwezige arbeiders te kunnen benutten. JYSK streeft er juist naar dat er zoveel mogelijk binding is met haar personeel en biedt continuïteit en goed werkgeverschap.

5.2 Participatie

In het kader van de nieuwe omgevingswet werkt de gemeente Lelystad met een omgevingstafel. In deze maandelijkse omgevingstafel kunnen nieuwe initiatieven gepresenteerd en besproken worden. Hierdoor zijn omgevingspartijen al eerder op de hoogte van de ontwikkeling en de onderzoeken en kunnen zij al hun 'formele' opmerkingen en/of aandachtspunten op de conceptstukken geven.

Tijdens de omgevingstafel is besproken dat het voorontwerpbestemmingsplan nog wel formeel voor vooroverleg aangeboden moet worden en dat de reactietermijn van de partijen verkort kan worden naar 2 weken.

De opmerkingen uit de omgevingstafel en het formele vooroverleg (kunnen) worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

5.3 Vooroverleg

Het concept ontwerpbestemmingsplan wordt op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening tevens voorgelegd aan de besturen van de betrokken buurgemeenten, waterschappen en betrokken rijks- en provinciale diensten. Overeenkomstig artikel 3.1.6. Bro dienen de resultaten van dit overleg in de toelichting te worden verwerkt.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Flevoland
- Waterschap Zuiderzeeland
- GGD Flevoland
- Veiligheidsregio Flevoland
- Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek
- Gasunie
- Brandweer Flevoland
- Tennet
- Vitens
- gemeente Almere
- gemeente Zeewolde
- gemeente Dronten
- gemeente Urk

De gemeente Zeewolde, de gemeente Almere, de Gasunie, Tennet, en brandweer Flevoland hebben aangegeven akkoord te zijn met het bestemmingsplan.

De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, het Waterschap Zuiderzeeland en de provincie Flevoland hebben opmerkingen gemaakt. De gemeentelijke reactie op de vooroverlegreacties is bijgevoegd in Bijlage 12. Hieruit volgt op welke wijze rekening is gehouden met de vooroverlegreacties in voorliggend bestemmingsplan. Een weergave van alle vooroverlegreacties is weergegeven in Bijlage 11.

5.4 Wettelijke procedure

In figuur 22 is de bestemmingsplanprocedure, zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening weergegeven.



Figuur 22 Bestemmingsplanprocedure

Inspraak

In 2008 heeft de gemeenteraad de 'Inspraakverordening 2008' vastgesteld. De algemene regel is dat bij bestemmingsplannen een voorontwerp wordt gemaakt en dat daarbij een inspraakprocedure wordt doorlopen. De inspraakprocedure houdt in dat het voorontwerp wordt gepubliceerd, waarna burgers en bedrijven inspraakreacties kunnen geven. Op basis van de inspraakreacties kan het ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld. De inspraakverordening kent een mogelijkheid om de inspraakfase over te slaan. Dit geldt; "Ten aanzien van ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen". In het bestemmingsplan "Lelystad Flevokust - binnendijks" is de wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Agrarisch' te wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein'. Binnen de functie 'bedrijventerrein' zijn enkel havengebonden bedrijven toegestaan. Voor de beoogde ontwikkeling van een distributiecentrum kan daarom geen gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan.

Aangezien binnen het projectgebied bedrijven zijn toegestaan en er slechts op ondergeschikte punten sprake is van een herziening - en er ook nauwelijks sprake is van direct omwonenden -, wordt voorgesteld voor deze herziening geen voorontwerp op te stellen en geen inspraakprocedure te doorlopen. Burgers en bedrijven kunnen een zienswijze geven als het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt.

Zienswijzen

Na de inspraak en het overleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan volgt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpbestemmingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken worden dan

(vastgesteld)

gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op de stukken naar voren te brengen bij de gemeenteraad.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 9 december 2021, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Vaststelling

Vervolgens wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. De publicatie van het vaststellingsbesluit vindt (over het algemeen) plaats binnen twee weken na de vaststelling. Tijdens de daarop volgende inzagetermijn van zes weken is het voor belanghebbenden mogelijk om beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Het bestemmingsplan treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorlopige voorziening is aangevraagd.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wro en het Bro moet in de toelichting onder andere inzicht worden verschaft in de wijze waarop binnen het plangebied is omgegaan met het kostenverhaal en in de (economische) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Daarom wordt in onderstaande paragrafen op beide aspecten ingegaan.

6.1 Grondexploitatie

In het kader van de Grondexploitatiewet (opgenomen in afdeling 6.4 van de Wro) moet in sommige gevallen gelijktijdig met het bestemmingsplan door de gemeenteraad een exploitatieplan worden vastgesteld. Met de wet is beoogd om de positie van de gemeente qua kostenverhaal en regie te versterken in het geval van particuliere grondexploitatie. Het uitgangspunt van de wet is dat een gemeente verplicht is om de door haar gemaakte en nog te maken kosten verband houdende met ontwikkelingen door een particuliere grondeigenaar te verhalen indien deze tot exploitatie van de gronden overgaat, dat wil zeggen bouwplannen realiseert in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Dit kostenverhaal vindt plaats via een exploitatieplan. Op grond van artikel 6.12, tweede lid Wro kan van de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan worden afgezien, indien (globaal) sprake is van de volgende factoren:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd en
- het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen niet noodzakelijk is.

Exploitatieplan

De gemeente Lelystad verkoopt haar kavel aan JYSK tegen marktconforme condities waarbij is overeengekomen dat JYSK zelf haar kosten draagt voor de bestemmingswijziging, de gemeente haar kosten en de gemeente zorg draagt voor het bouw- en woonrijp maken van het toekomstige openbare gebied waaronder de infrastructuur. Omdat sprake is van commerciële condities, worden de door de gemeente te maken kosten ruimschoots gedekt uit de opbrengstwaarde bij verkoop.

De uitvoering van de ontwikkeling is volledig voor rekening en risico van een particuliere initiatiefnemer. Met deze initiatiefnemer heeft de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro. Met die overeenkomst is verzekerd dat alle wettelijk te verhalen kosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Eventuele kosten voor de inrichting en overige voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Op grond daarvan kan de gemeenteraad afzien van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

Daarnaast wordt geen noodzaak gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen zodat kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

6.2 Financiële haalbaarheid

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan dient de gemeenteraad zich te vergewissen van het feit dat de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt, (financieel) uitvoerbaar is en gerealiseerd kan worden.

JYSK is een kapitaalkrchtig wereldwijde speler en heeft met de gemeente Lelystad een overeenkomst gesloten voor de koop van ca. 25ha. grond. Belangrijk is dat JYSK de ontwikkelaar, eigenaar en gebruiker wordt van de logistieke faciliteit. Voor de ontwikkeling van de plannen heeft JYSK de financiële middelen beschikbaar die de benodigde kosten kunnen dekken. Bovendien maakt de ontwikkeling een efficiëntere bedrijfsvoering voor JYSK mogelijk, omdat de bevoorrading dicht bij de winkels plaatsvindt dan momenteel gebeurt.

Initiatiefnemer heeft in haar overeenkomst(en) met de gemeente afspraken gemaakt over de dekking van de gemeentelijke kosten alsook de eventuele verschuldigdheid van onverhoopte planschade.

Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (verbeelding);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels)
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de kaart. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de handhaving van het bestemmingsplan.

7.1 Opzet bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Naast deze toelichting bestaat het bestemmingsplan uit planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding zijn de juridisch bindende onderdelen van dit bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

De regels van dit bestemmingsplan zijn opgezet conform de Wro en het Bro, zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (hierna: SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog.

7.2 Bestemmingsplan: artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1: "Inleidende regels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 1: Begrippen

In artikel 1 zijn de definities van de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen gegeven.

- Artikel 2: Wijze van meten

In artikel 2 is de meetwijze gegeven zoals die in dit bestemmingsplan wordt gehanteerd. Hier is ook aangegeven wat ondergeschikte bouwonderdelen zijn die niet hoeven te worden meegerekend bij het bepalen van de bouwhoogte. Voorbeelden zijn schoorstenen, antennes en zonnepanelen.

Hoofdstuk 2: "Bestemmingsregels", bevat de bestemmingen van het bestemmingsplan. Hoofdstuk twee bevat de volgende artikelen:

- Artikel 3: Bedrijventerrein

De hoofdfunctie van het plangebied is gericht op de realisatie van een distributiecentrum. Dit is mogelijk gemaakt in de bestemming "Bedrijventerrein". Binnen deze functie is het mogelijk om o.a. verkeers- en parkeervoorzieningen alsmede groenvoorzieningen en waterlopen/-partijen te realiseren. Belangrijke aspecten uit de bestemming zijn de volgende.

In de bouwregels is geregeld hoe diep, hoe hoog, over welke oppervlakte mag worden gebouwd en welke afstanden moeten worden aangehouden tot perceelsgrenzen. Windturbines zijn alleen toegestaan wanneer deze intergaal onderdeel uitmaken van een gebouw en mogen in dat geval een maximale mastlengte hebben van 8 meter. Dit omdat separate windmolens landschappelijk niet passend worden geacht. Bovenop een gebouw is het met de genoemde mastlengte wel aanvaardbaar. Erf- en terreinafscheidingen mogen worden gebouwd tot een hoogte van 2 meter. Binnenplannen kan hiervan worden afgeweken tot een hoogte van 3 meter, mits kan worden aangetoond dat dit noodzakelijk is vanuit de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld veiligheidseisen) en er geen gevaarlijke situaties ontstaan vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. De bouwhoogte voor kranen geldt alleen voor kranen die buiten gebouwen worden gerealiseerd.

Van enkele bouwregels kan worden afgeweken via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Een van de afwijkingen die mogelijk is, is het vergroten van de maximale bouwhoogte tot 46 meter. Dit is mogelijk tot een oppervlakte van 40% van de te bebouwen oppervlakte / het gebouw dat wordt gebouwd. Het is dus niet 40% van het bouwperceel. Dit om te voorkomen dat alleen een hoog gebouw van 46 meter hoogte wordt gebouwd. Jysk heeft ter plaatse van de in paragraaf 2.2 beschreven 'high bays' een dergelijke hoogte nodig, die dus niet nodig is over de gehele oppervlakte van de te realiseren bebouwing.

- Artikel 4: Waarde-archeologie

Dubbelbestemming ten behoeve van de bescherming van eventuele archeologische

waarden. De gebieden in het plangebied, waarvoor een middelhoge archeologische waarde is voorzien of waarbij sprake is van archeologische vindplaatsen, zijn in het bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie". Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunningsplicht voor werken en/of werkzaamheden opgenomen waarin bepaald is dat voor ingrepen dieper dan 4,70m-mv een omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden nodig is. Ook is hierbij een archeologisch onderzoek nodig.

Hoofdstuk 3: "Algemene regels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 5: Anti-dubbeltelregel.

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

- Artikel 6: Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels geven extra regels over mogelijk gebruik van de gronden in het plangebied

- Artikel 7: Algemene aanduidingsregels

De algemene aanduidingsregels geven regels over specifiek aangeduide gebieden in het plangebied.

- Artikel 8: Algemene afwijkingsregels;

Ten behoeve van kleine wijzigingen zoals het wijzigen van een bestemmingsgrens of aanpassen van de bouwhoogte zijn toegestaan mits dit voor de technische uitvoerbaarheid van bestemmingen en bouwwerken noodzakelijk is.

- Artikel 9: Overige regels;

O.a. nadere afspraken parkeren

Hoofdstuk 4: "Overgangs- en slotregels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 10: Overgangsrecht;

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

- Artikel 11: Slotregel.

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Eindnoten

1. High Bay Warehouse; een opbergsysteem met rekken tot wel 50m hoogte
2. Staatscourant nr. 48104, 15 september 2020
3. Er zijn geen kencijfers of kentallen bekend over hoe vaak per dag van een gate gebruik wordt gemaakt. Daarom is in deze verkeerstoets een minimum gebruik ingeschat.