Bestemmingsplan

Uitbreiding Flevokust Haven Zuid



Vastgesteld

gemeente Lelystad

Uitbreiding Flevokust Haven Zuid

Lelystad

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0995.BP00100-VG01

projectnummer:
20221479

opdrachtleider:

planstatus

datum:	status:
01-02-2023	concept
09-02-2023	voorontwerp
07-06-2023	ontwerp
	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Planologische regelingen onderzoeksgebied	9
1.4	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	**Bestaande en gewenste situatie**	**15**
2.1	Bestaande situatie	15
2.2	Gewenste situatie	16
Hoofdstuk 3	**Beleid**	**21**
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	27
3.3	Regionaal beleid	30
3.4	Gemeentelijk beleid	32
Hoofdstuk 4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**41**
4.1	Verkeer en parkeren	41
4.2	Milieuzonering	44
4.3	Geluid	46
4.4	Geur	48
4.5	Bodem	50
4.6	Conventionele explosieven	52
4.7	Archeologie	54
4.8	Cultuurhistorie	54
4.9	Luchtkwaliteit	56
4.10	Externe veiligheid	59
4.11	Kabels, leidingen en zoneringen	62
4.12	Ecologie	62
4.13	Water	71
4.14	M.e.r.-beoordeling	81
Hoofdstuk 5	**Juridische regeling**	**85**
5.1	Algemeen	85
5.2	Toelichting op de bestemmingen	85
5.3	Algemene regels	87
5.4	Overgangs- en slotregels	88
Hoofdstuk 6	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**89**
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**91**
7.1	Grondexploitatie	91
7.2	Financiële haalbaarheid	91

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Lelystad is voornemens om het regionale bedrijventerrein Flevokust uit te breiden. De grond is in eigendom van de gemeente en grofweg kan hier voor 55 ha netto aan bedrijfskavels worden uitgegeven. De uitbreiding is noodzakelijk om te kunnen voorzien in de regionale behoefte aan XXL-kavels. Op de toekomstige bedrijfskavels zijn havengebonden (o.a. logistieke) bedrijvigheid tot een milieucategorie 3.2 toegestaan.

Met het voorliggend bestemmingsplan wordt de openbare ruimte en één XXL-kavel voor de uitbreiding van het bedrijventerrein bestemd. In de toelichting van het voorliggend bestemmingsplan wordt ingegaan op de gehele uitbreiding, inclusief alle benodigde milieu- en omgevingsaspecten. Hiermee wordt inzicht gegeven in de totale eindsituatie van de uitbreiding. Eén individueel bedrijf doorloopt een eigen ruimtelijke procedure.

1.2 Ligging en begrenzing

In de voorliggende toelichting van het bestemmingsplan worden twee gebieden van elkaar onderscheiden, namelijk het onderzoeksgebied en het plangebied. Hieronder wordt op elk gebied afzonderlijk ingegaan.

1.2.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied bestaat uit de gebieden waar ontwikkelingen plaatsvinden en waarvan milieueffecten te verwachten zijn. In afbeelding 1.1 is de begrenzing van het onderzoeksgebied weergegeven. In afbeelding 1.1 worden drie gebieden van elkaar onderscheiden. Het eerste gebied betreft de openbare ruimte (oranje gebied), het tweede gebied de kavel Zuidwest (groene gebied) en het derde gebied de kavel Zuidoost (blauwe gebied). Voor de kavel Zuidwest (groene gebied) wordt een separate procedure gevolgd.



Afbeelding 1.1 Overzicht onderzoeksgebied

1.2.2 Plangebied

Het plangebied is de begrenzing van de verbeelding en planregels om de openbare ruimte en één bedrijfskavel binnen de uitbreiding van het bedrijventerrein te bestemmen (zie afbeelding 1.2). Voor dit gebied wordt onderhavig bestemmingsplan opgesteld. De locatie Karperweg 8 en orgaworld zijn buiten het plangebied gelaten, aangezien deze locaties al zijn voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader.



Afbeelding 1.2 Overzicht plangebied

1.3 Planologische regelingen onderzoeksgebied

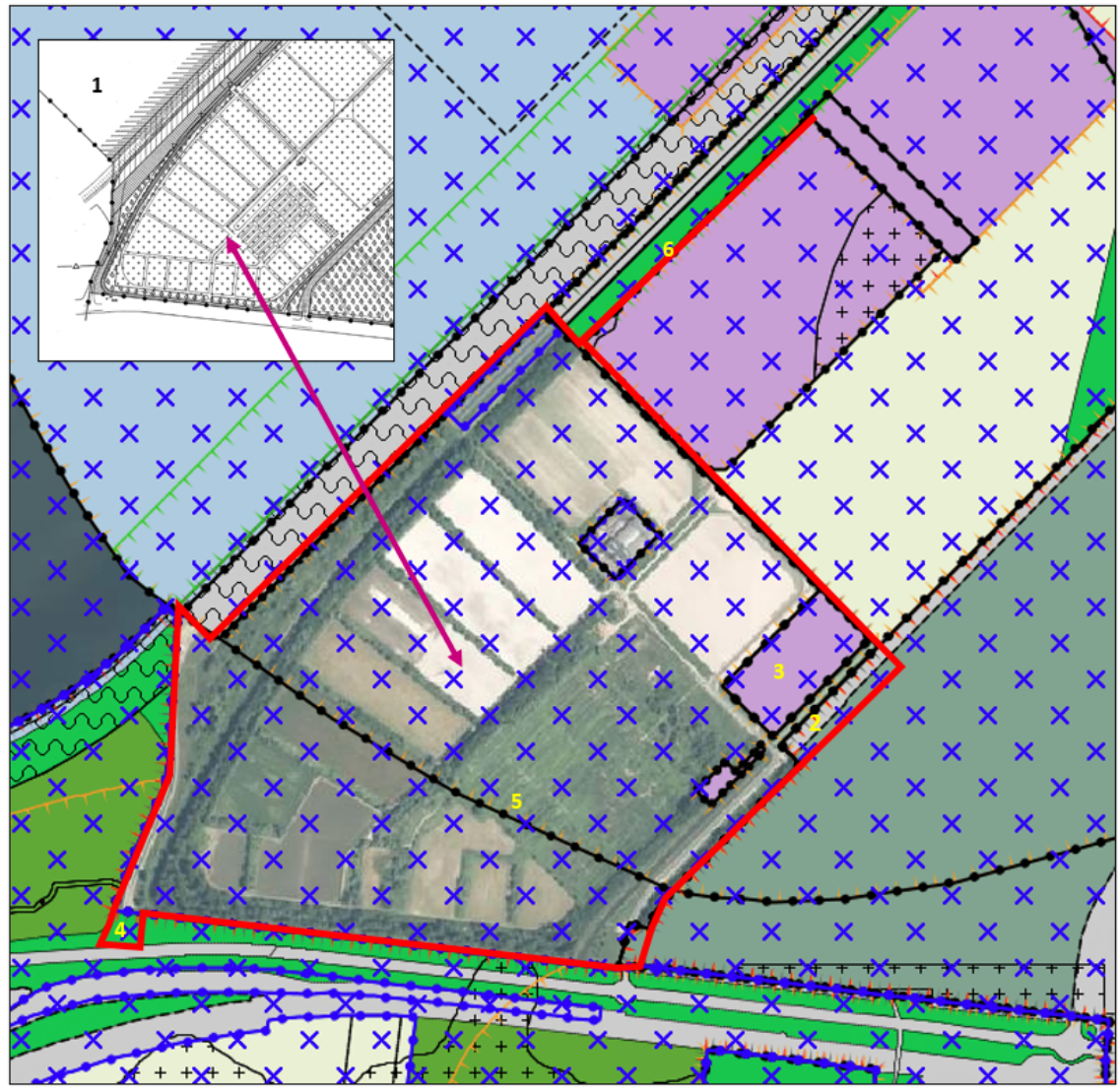
1.3.1 Geldende bestemmingsplannen onderzoeksgebied

Binnen het onderzoeksgebied gelden verschillende planologische regelingen. In tabel 1.1 en in afbeelding 1.3 zijn de verschillende bestemmingsplannen weergegeven. De nummering in de tabel correspondeert met de afbeelding. Waarbij opgemerkt wordt dat nummer 5 (gedeeltelijk), 7, 8 en 9 over het gehele onderzoeksgebied ligt.

Nr.	Bestemmingsplan	Status	Bestemmingen onderzoeksgebied
1	Landelijk gebied Lelystad gedeelte Oostelijk Flevoland	Vastgesteld, 27 december 1979	Viskwekerij

2	BG_Lelystad	Vastgesteld, 16 februari 2010	Enkelbestemming 'Natuur' Enkelbestemming 'Verkeer' Functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 4' Gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'
3	Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8	Vastgesteld, 5 maart 2013	- Enkelbestemming 'Bedrijventerrein'
4	Stadsrandgebied	Vastgesteld, 28 mei 2013	- Enkelbestemming 'Groen' - Gebiedsaanduiding 'geluidzone - spoor' - Gebiedsaanduiding 'wro-zone - verbod houden evenhoevigen'
5	Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad	Vastgesteld, 17 december 2014	- Gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'
6	Lelystad Flevokust – Binnendijks	Vastgesteld, 12 april 2016	- Enkelbestemming 'Agrarisch' - Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk' - Gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied'
7	Lelystad – Luchthavencontouren (geen vigerend bestemmingsplan). Wel wordt er rekening gehouden met het vigerend Luchthavenbesluit en met het ontwerp - Luchthavenbesluit	Ontwerp, 18 mei 2017	Gebiedsaanduiding 'vrijwaringzone – luchtvaart 3'
8	Beschermingszone Centraal Veterinair Instituut (WBVR/CVI)	Vastgesteld, 11 september 2018	Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – verbod houden van evenhoevigen en/of pluimvee'
9	Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad	Vastgesteld, 26 januari 2021	Gebiedsaanduiding 'overige zone – Parapluplan Algemene regels tankstations Lelystad'

Tabel 1.1 Overzicht geldende bestemmingsplannen, status en bestemmingen in het onderzoeksgebied



Afbeelding 1.3 Geldende bestemmingsplannen in het onderzoeksgebied (Bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerking Rho)

1.3.2 Beschrijving bestemmingen onderzoeksgebied

1. Landelijk gebied Lelystad gedeelte Oostelijk Flevoland

In het onderzoeksgebied zijn de gronden binnen het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied Lelystad gedeelte Oostelijk Flevoland' voornamelijk bestemd als 'Viskwekerij'. De gronden met de bestemming 'Viskwekerij' zijn bestemd voor het kweken van vis in vijvers met de daarbij behorende gebouwen, dienstwoningen, bijgebouwen, andere bouwwerken ten dienste van deze bestemming.

2. BG_Lelystad

In het onderzoeksgebied zijn de gronden binnen het vigerende bestemmingsplan 'BG_Lelystad' bestemd voor 'Verkeer' met een gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 4' en de bestemming 'Natuur'. Binnen de 'Verkeer' en 'Natuur'

bestemming is daarnaast een gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden waarbij ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 4' erftoegangswegen, met ten hoogste twee rijstroken, met bijbehorende fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten zijn toegestaan. De bestemming 'Natuur' zijn de gebieden waar het behoud en bescherming van de aanwezige natuurwetenschappelijke waarden specifiek voorop staat. Ter plaatse van de aanduiding "geluidzone - industrie" ligt de zone waarbuiten de geluidsbelasting de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Onverminderd het in deze regels met betrekking tot het bouwen bepaalde, mogen op en in gronden die liggen ter plaatse van de aanduiding "geluidzone - industrie" geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gebouwd.

3. Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8

In het onderzoeksgebied zijn de gronden binnen het vigerende bestemmingsplan 'Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8' bestemd als 'Bedrijventerrein'. Ter plaatse zijn alleen bedrijfsgebouwen voor bedrijven van milieucategorie 4 en 5, welke genoemd worden in bijlage 1 van het bestemmingsplan, toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter voor de gebouwen, waarbij één gebouw maximaal 40 meter met een oppervlakte van 500 m^2 mag bedragen. Tenslotte gelden er specifieke parkeernormen welke in bijlage 2 van het bestemmingsplan Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8 zijn opgenomen.

4. Stadsrandzone

In het onderzoeksgebied zijn de gronden binnen het vigerende bestemmingsplan 'Stadsrandzone' bestemd als 'Groen' met daarbij de gebiedsaanduidingen 'geluidzone - spoor' en 'wro-zone - verbod houden evenhoevigen'. De bestemming Groen heeft betrekking op de structurele groenelementen in het gebied. De gronden en gebouwen gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'Wro-zone - verbod houden evenhoevigen' mogen niet worden gebruikt voor het houden van evenhoevigen. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - spoor' ligt de zone waar buiten de geluidsbelasting de waarde van 48 dB(A) niet te boven mag gaan. In deze zone mogen alleen (bedrijfs)woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen gebouwd worden wanneer zij zijn voorzien van een 'dove gevel', danwel als er een hogere waarde is verleend bij vaststelling van het plan of aangetoond wordt dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

5. Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad

Over het onderzoeksgebied ligt gedeeltelijk de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'. De geluidzone is in een provinciaal inpassingsplan vastgelegd. Ter plaatse van de gebiedsaanduiding geldt dat voor het bouwen van gebouwen een op grond van de andere daar voorkomende bestemming(en) toelaatbaar geluidsgevoelig object, of de uitbreiding daarvan, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege de industrieterreinen Flevokust en de Maximacentrale en onderstation van de gevels van dit geluidsgevoelige object niet hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.

6. Lelystad Flevokust – Binnendijks

Binnen het onderzoeksgebied ligt een strook van het bestaande bedrijventerrein Flevokust. Dit is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – Binnendijks' welke is vastgesteld op 12 april 2016. Binnen het bestemmingsplan zijn de gronden in het onderzoeksgebied bestemd als 'Agrarisch'. Daarnaast is in het onderzoeksgebied de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied' en 'vrijwaringszone - dijk' opgenomen.

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor agrarische bedrijvigheid in de vorm van een grondgebonden agrarisch bedrijf. Maar ook voor:

- 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 onderzoeksgebied valt verder 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.

7. Lelystad - Luchthavencontouren

Het ontwerpbestemmingsplan 'Lelystad - Luchthavencontouren' legt de luchthavencontouren uit het luchthavenindelingsbesluit Lelystad planologisch vast. Omdat het een ontwerp-bestemmingsplan is, zijn de regels (nog) niet van toepassing. Wel wordt alvast rekening gehouden met deze regels, conform het vigerende luchthavenbesluit (2015) en het ontwerp-luchthavenbesluit (2018) mocht dit bestemmingsplan in werking treden. Het gehele onderzoeksgebied 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.

8. 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.

9. 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 onderzoeksgebied.

1.3.3 Verleende uitgebreide omgevingsvergunningen

Binnen het onderzoeksgebied zijn daarnaast twee ontwikkelingen met een uitgebreide omgevingsvergunning mogelijk gemaakt door af te wijken van het bestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in tabel 1.2

Omgevingsvergunningen	**Status**	**Vergunde situatie**
OrgaWorld	Vastgesteld, 17 juli 2014	Onbepaalde tijd. • Realisatie van een installatie voor de opwerking van biogas tot groengas en levering aan het aardgasnet; • Plaatsing van een vijftal opslagtanks ten behoeve van opslag van organische reststromen afkomstig van de uitpaklijn; • Plaatsing van een expansievat ten behoeve van een gelijkmatige toevoer van biogas naar de gasmotoren; • Ombouw van de beluchte vloer naar een vijfde composteertunnel; • Realisatie van een “uitpaklijn” (inpandig); • 10.000 ton/jaar extra verwerkingscapaciteit; • Aanpassing van bedrijfstijden; • Aanpassing van het acceptatie- en verwerkingsbeleid.
Zonnepark IJsselmeerdijk	Vastgesteld, 2 november 2019	Tijdelijk tot 2049 voor een zonnepark met bijhorende bouwwerken.

Tabel 1.2 Overzicht verleende uitgebreide omgevingsvergunningen in het onderzoeksgebied

1.4 Leeswijzer

In het voorliggend bestemmingsplan is eerst kort ingegaan op het plan, de begrenzing en de planologisch-juridisch kader. Hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie en de gewenste situatie besproken. Dit wordt opgevolgd door de analyse van relevante beleidsdocumenten in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt gekeken naar de milieu- en omgevingsaspecten voor het onderzoeksgebied. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische toelichting van het bestemmingsplan. Waarna in hoofdstuk 6 ingegaan wordt op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 7 de economische uitvoering van het plan.

Hoofdstuk 2 Bestaande en gewenste situatie

Het hoofdstuk richt zich op de ontwikkelingsmogelijkheden die geboden worden binnen het onderzoeksgebied.

2.1 Bestaande situatie

Binnen het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is op te delen in verschillende gebieden met activiteiten. In het noorden van het onderzoeksgebied worden de kavels op het bestaande bedrijventerrein Flevokust bouwrijp gemaakt. Aan de noordoostkant van het onderzoeksgebied bevindt zich een zonnepark. Ook op de dijk aan de noord westkant van het onderzoeksgebied is een zonnepark gelegen. Een deel van de gronden zijn vooralsnog ingericht als agrarische gronden. Daarnaast zijn gronden ingericht voor een voormalige viskwekerij met o.a. betonnen bakken. De viskwekerij is al lang geleden ter plaatse beëindigd, maar de infrastructuur is nog aanwezig.

Wegen- en waterstructuur

Rondom het onderzoeksgebied liggen de watergangen Forellentocht en de Karpertocht. De Forellentocht en de Karpertocht zorgen samen voor een belangrijk deel van de afwatering van het onderzoeksgebied. Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich verschillende wegen. Daarnaast kent het bedrijventerrein twee in- en uitritten. Het bedrijventerrein is ontsloten via de IJsselmeerdijk op de provinciale Houtribweg (N307) en ook via de Karperweg is het terrein ontsloten op de provinciale Houtribweg (N307). Via de provinciale Houtribweg (N307) kan het verkeer direct naar de snelweg A6.

Bestaande bedrijven

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich reeds twee bedrijven namelijk OrgaWorld en 3D Metal Forming. Orgaworld heeft ter plaatse een Biocel-fabriek waar de meest uiteenlopende, sterk wisselende organische afvalstromen, zonder veel voor- en nabewerking, volledig worden vergist. 3D Metal Forming is een bedrijf dat, onder meer door middel van energetische materialen, metalen bewerkt. Ook de voor- en nabewerking van metalen en (half)fabricaten vormt deel van de bedrijfsactiviteiten.

Cultuurhistorische objecten

De oudste gebouwen in het onderzoeksgebied zijn de twee viskwekerwoningen uit 1962 aan de Karperweg. De woningen zijn cultuurhistorisch van belang als de eerste woningen van Lelystad, die gekoppeld waren aan de aangrenzende viskwekerij. Architectuurhistorisch zijn de woningen van belang vanwege hun modernistische bouwstijl en bijzondere typologie van de woningen. Viskwekerwoning Karperweg 8 is inmiddels helemaal opgeknapt en weer in gebruik (als bedrijfsgebouw). In de 2e viskwekerwoning aan de Karperweg 10 brak op 9 mei 2015 brand uit en bevindt zich in slechte staat. De twee voormalige woningen hebben geen formele cultuurhistorische status.

Landschappelijke structuren

Het onderzoeksgebied is in gebruik geweest als viskwekerijcomplex. Het gebied bestond tot die tijd uit grote vijverbekkens die het gehele onderzoeksgebied omvatten. Na het stopzetten van de activiteit zijn de bekkens drooggezet. De verkaveling en de afmetingen van de voormalige visvijvers zijn nog in het landschap terug te zien. De visvijvers zijn niet meer als zodanig in gebruik. De gronden worden vooralsnog gebruikt voor akkerland. Het overige deel van het gebied is met name in gebruik als grasland en voor een deel begroeid met bos.

2.2 Gewenste situatie

2.2.1 Algemeen

De gemeente Lelystad wenst het bestaande bedrijventerrein Flevokust Haven uit te breiden met twee XXL-kavels van 26 en 28,8 hectare. Daarnaast zal de openbare ruimte en nieuwe natuur gerealiseerd worden. De uitbreiding betreft een havengeboden bedrijventerrein met onder andere logistieke bedrijven tot en met de milieucategorie 3.2. Voor het planvoornemen is een stedenbouwkundig plan en een natuurversterkend plan (zie paragraaf 2.2.2) opgesteld.

2.2.2 Stedenbouwkundigplan Flevokust-Haven

De oorspronkelijke structuur van het viskwekerijcomplex is van belang bij de stedenbouwkundige opzet van Flevokust Haven. De structuur is nog duidelijk zichtbaar in het landschap tezamen met de rondom aanwezige bosstrook en begrenzende watergang. Deze randstrook dient zoveel mogelijk als groenzone te worden gerespecteerd.

Aan weerszijden van Flevokust bevinden zich het Houtribos en het Visvijverbos. Met de ontwikkeling van Flevokust dient een robuuste verbinding tussen beide bosgebieden tot stand te komen door de realisatie van een compleet nieuw bosgebied.

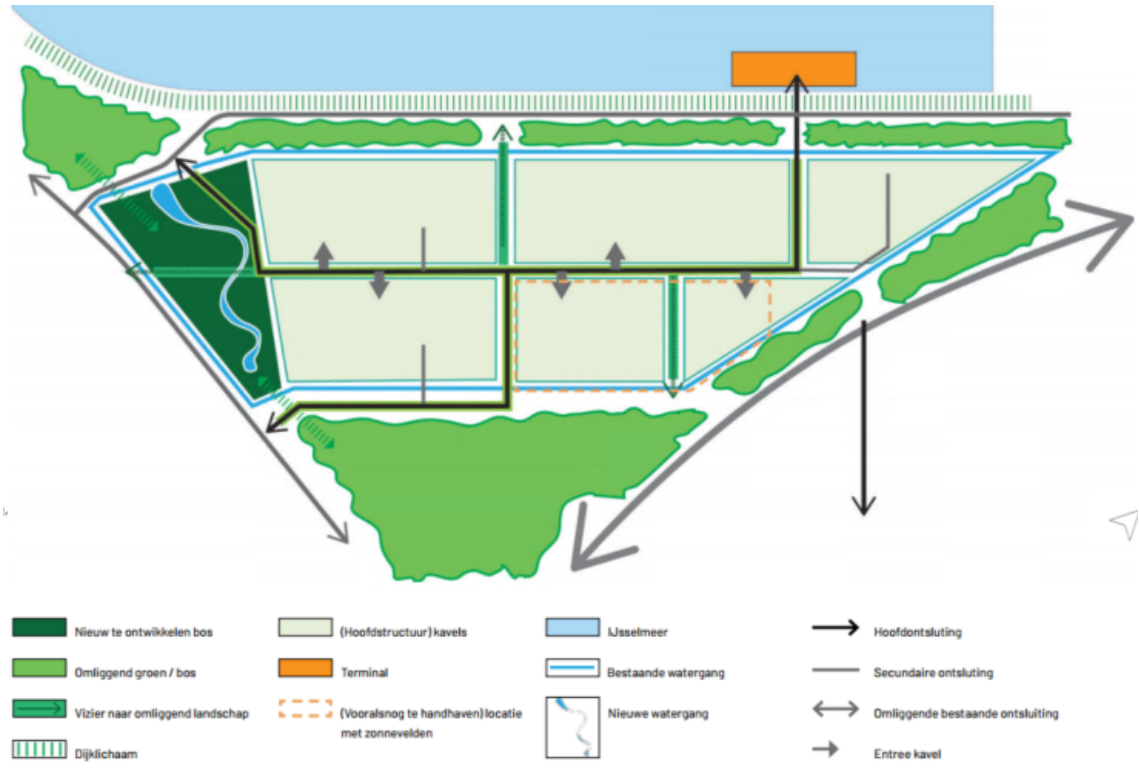
Het stedenbouwkundig plan vormt de basisstructuur van het groene en blauwe raamwerk, de infrastructuur en de verkaveling. Bij de ontwikkeling van de diverse bouwprojecten dient de basisstructuur gerespecteerd en versterkt te worden.

De interne structuur van Flevokust wordt gevormd door een centrale as (Buitenhavenweg) met een groene middenberm voorzien van wadi's en bomenrijen. Haaks op de centrale as zijn vizieren gericht op de IJsselmeerdijk en/of het omliggend landschap. Vizieren zijn brede openbare ruimten die deels samenvallen met de verkeersinfrastructuur. Eén van de vizieren verbindt de centrale as met de buitendijkse containerterminal en valt samen met de hoofdontsluiting. Het tweede vizier is een brede openbare ruimte bestaande uit waterpartijen en beplanting met bomenrijen met zicht op de IJsselmeerdijk. Het derde vizier ligt in het verlengde van de hoofdontsluiting en vormt een zichtas richting de Houtribweg. Het laatste vizier wordt gevormd door een open ruimte ter plaatse van de huidige velden met zonnepanelen. De vizieren geven ruimte en doorzicht vanuit het omliggende gebied richting het binnendijkse bedrijventerrein. Zij maken de orthogonale opzet van het gebied leesbaar. Daarnaast vormen deze openbare ruimten de verbindingen voor dieren vanuit omringende bosgebied en open landschap.

Aan de centrale as zijn de uit te geven kavels gelegen. De kavels zijn veelal in de

lengterichting aan deze as gepositioneerd en worden ook (bij voorkeur) vanaf deze zijde ontsloten. De achterzijde van de kavel grenst veelal aan de omliggende groen- en waterstructuur. De maximale bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen bedraagt 25 meter, met een afwijkingsmogelijkheid tot gedeeltelijk 40 meter. Voorkomen moet worden dat er lichthinder optreed voor de scheepvaart op het IJsselmeer.

Een nieuw te ontwikkelen bos ligt aan de zijde van de Houtribweg en zorgt voor de verbinding tussen het Houtribos en het Visvijverbos. In dit nieuwe bos kan eveneens een groot deel van de wateropgave middels een nieuwe watergang gerealiseerd worden. In afbeelding 2.1 is het stedenbouwkundige opzet opgenomen. Voor het gehele rapport wordt verwezen naar bijlage 1. De onderdelen infrastructuur en groenstructuur worden hierna nader toegelicht. Er heeft ook een nadere detaillering plaatsgevonden van deze onderwerpen in een inrichtingsplan. Dit plan is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.



Afbeelding 2.1 Stedenbouwkundige opzet (bron: Stedenbouwkundig plan 11 mei 2023)

Infrastructuur

Om goed te kunnen aansluiten op de grote schaal van de gebouwen en om de hoeveelheid (vracht)verkeer te kunnen verwerken wordt de nog aan te leggen hoofdroute uitgevoerd in 2x2 rijstroken met een herkenbare groene middenberm voorzien van bomen en wadi's.

De hoofdroute loopt vanaf de aansluiting bij de Houtribweg over de Karperweg en vormt vervolgens de centrale as. De gehele centrale as is onderdeel van de hoofdroute en wordt uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Het bestaande tracé tussen de containerterminal en de centrale as vormt tevens onderdeel van de hoofdroute. Dit wegprofiel wordt gehandhaafd op 2x1 rijstrook met een groene middenberm. Langs/door het nieuwe bosgebied wordt de hoofdontsluiting doorgetrokken en sluit uiteindelijk aan op de IJsselmeerdijk.

De exacte dimensionering van de verschillende kruispunten binnen en aan de randen van het plangebied dient nog nader onderzocht te worden. Een eventuele route ten behoeve van het openbaar vervoer dient plaats te vinden over de hoofdroute. Langs deze route dienen dan eveneens de benodigde halten opgenomen te worden.

De overige ontsluitingsstructuur bestaat uit een beperkt netwerk van secundaire wegen. Er wordt geen rekening gehouden met parkeren in de openbare ruimte. Het parkeren wordt afgewikkeld op eigen terrein. Daar waar de openbare weg grenst aan het bedrijventerrein komt flankerende heesterbeplanting.

Een vrijliggend fietspad in twee richtingen, gekoppeld aan de hoofdontsluiting vormt een belangrijke drager voor het langzaamverkeer. De fietsstructuur verbindt het hoofdfietspadennet van de stad met het fietsnetwerk van de polder.

In alle straten wordt tenminste één trottoir gerealiseerd zodat voetgangers veilig kunnen wandelen.

De aansluiting van het terrein op het omliggende wegennet is beschreven in hoofdstuk 4.1

Groenstructuur

Bij de ontwikkeling van Flevokust Haven is de groene buitenruimte integraal meegenomen in het inrichtingsplan. In Flevokust Haven wordt meer gedaan dan enkel het invullen van groenzones. Er wordt gestreefd naar een robuuste, ecologische groenstructuur voor Flevokust Haven waarin iedere kans om te vergroenen wordt benut. De totale groenstructuur is verdeeld in verschillende klasses.

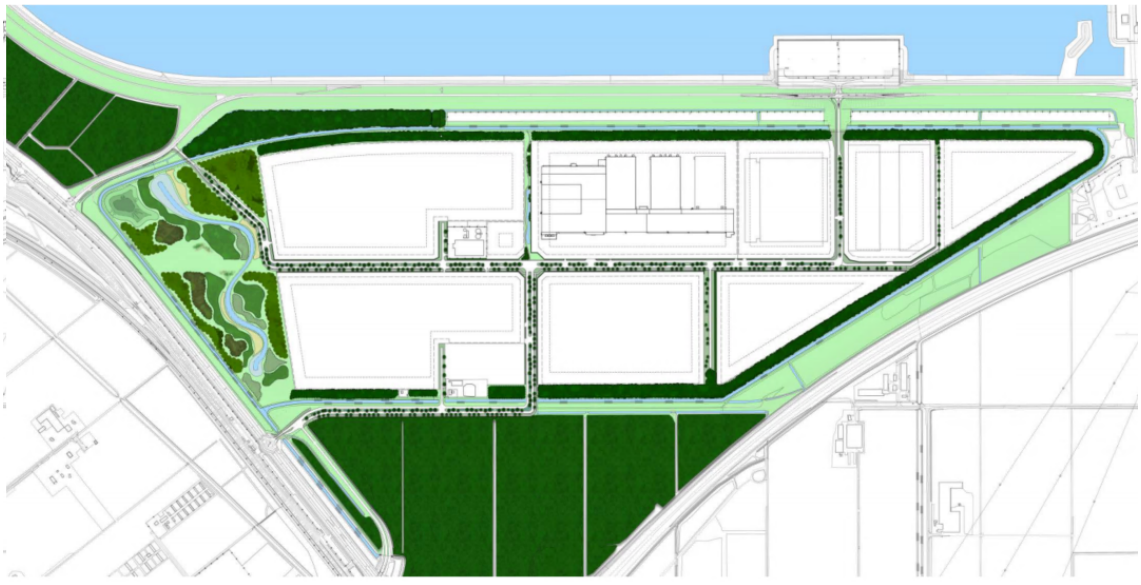
De primaire groenstructuur vormt de belangrijkste groene drager van het plan en omvat de hoofdwegen en de boslocatie. De centrale as door het gebied heeft uitwaaiers richting de entrees van het plangebied. Het brede profiel biedt ruimte voor waterberging, struwelen, zoomvegetatie en bomenlanen. In het zuiden van het plangebied wordt een bosgebied gerealiseerd. Het bos kent een grote variatie in natuurtypen die tezamen een ecologisch, divers gebied vormen. Tevens functioneert het bosgebied als ecologische verbinding tussen aansluitende gebieden zoals het Visvijverbos en het Houtribbos

De secundaire groenstructuur omvat twee brede profielen en de groene buffer rondom het plangebied. Deze structuur omvat bos, poelen, laanbomen, struwelen en bloemrijk gras.

De tertiaire structuren kennen een smaller profiel met een enkele rijbaan. In deze profielen is ruimte voor zoomvegetatie, laanbomen en struwelen.

Ten aanzien van de invulling van de kavels geldt dat deze aan bovenstaande groene ambities bijdragen. De (randen van de) kavels worden landschappelijk ingericht en haken hiermee aan op de groene uitstraling van de openbare ruimte.

De verschillende natuurtypes in het plangebied vormen samen met de landschappelijke inpassing van de kavels een rijke biotoop waarin diverse dier- en insectensoorten foerangeren en verblijven. De opzet van de groenstructuur is weergegeven in afbeelding 2.2.



Afbeelding 2.2: groenstructuur Flevokust - Haven (bron: Stedenbouwkundig plan 11 mei 2023)

Hoofdstuk 3 Beleid

Het hoofdstuk beleid richt zich op de ontwikkelingsmogelijkheden die geboden worden binnen het onderzoeksgebied.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 door de minister vastgesteld. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energiestrategie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
   Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.
   In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door deze zoveel mogelijk te clusteren, voorkomen we versnippering over het landschap en benutten we de ruimte zo efficiënt mogelijk. Voorwaarde is steeds dat bewoners echt goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en waar dat kan, meeprofiteren in de opbrengsten.
   De aanleg van zonneparken in het landschap moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Het Rijk plaatst bij voorkeur eerst zoveel mogelijk zonnepanelen op daken en gevels. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
   Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe buren als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensieterrein. Ingezet

wordt op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.
Belangrijk is wel dat de economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Daarbij wordt ingezet op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.

3. *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. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap.
Er wordt naar gestreefd dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

4. *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. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen wordt ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

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.

Toetsing aan de ontwikkelingsmogelijkheden in het onderzoeksgebied

Voorliggend plan speelt in op het thema '*Duurzaam economisch groeipotentieel'.* Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven, en zo de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken.

De uitbreiding van het bedrijventerrein en het bestaande bedrijventerrein is en zal ontsloten worden via de provinciale Houtribweg (N307) op de Rijkssnelweg A6. Voor de behoefte van het bedrijventerrein is een marktverkenning en een ladder van duurzame verstedelijking opgesteld, zie hiervoor paragraaf 3.1.3. Hieruit blijkt dat er een regionale vraag is naar bedrijventerrein met XXL-kavels. Op deze regionale vraag sluit de gemeente Lelystad aan. Door de goede bereikbaarheid en de behoefte naar nieuw bedrijventerrein met XXL-kavels kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling past binnen de ambities uit de NOVI.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX) en Mooi Nederland

De grote opgaven voor Nederland op het terrein van onder meer de volkshuisvesting, de transitie van het landelijk gebied en de opwek van duurzame energie, worden nu door verschillende ministeries uitgewerkt in nationale programma's. De keuzes die daarin gemaakt worden, zullen in de provincies ruimtelijk gaan landen. De samenhang daarvan wordt door het rijk bewaakt door middel van de programma's NOVEX en Mooi Nederland.

NOVEX

Het programma NOVEX geeft regie aan het leggen van de ruimtelijke puzzel in samenwerking met provincies, gemeenten en waterschappen. Het zorgt voor samenhang in het ruimtelijke beleid, verbindt de 22 nationale programma's en het versnelt de uitvoering door te sturen op heldere voorwaarden en concrete uitvoeringsafpraken.

In het voorliggend geval ligt het onderzoeksgebied binnen het Novex-gebied Lelylijn. In het coalitieakkoord van het Rijk is afgesproken om uit te werken hoe de Lelylijn, in het kader van het Deltaplan voor het Noorden, kan bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Dat is wat er gaat gebeuren in deze samenhangende gebiedsuitwerking. De ontwikkeling van Flevokust raakt niet de belangen van de ontwikkeling van de Lelylijn.

Mooi Nederland

In het programma 'Mooi Nederland' staat ruimtelijke kwaliteit centraal. Het programma

werkt aan een gedeeld beeld van de toekomst van ons land en regelt nieuwe concepten voor de inrichting van gebieden. In de regie op de ruimtelijke ordening staan drie perspectieven centraal:

- landbouw en natuur;
- netwerken voor energie en onze economie;
- leefbare steden en regio's.

'Mooi Nederland' schetst voor elk perspectief drie nog uit te werken concepten die op gebiedsniveau toepasbaar zijn. Daarbij wordt gedacht aan het tegengaan van 'verrommeling' door grootschalige bedrijfsvestigingen, samen met andere opgaven, mooi in het landschap op te laten gaan. Of de toepassing van 'groen' tegen hittestress en wateroverlast bij binnenstedelijke verdichting. Een ander concept in 'Mooi Nederland' is de teelt van 'biobased' bouwmaterialen zoals vezelgewassen. Het versterkt het landschap, het vermindert de CO2-uitstoot en verduurzaamt de woningbouw. Zoals uit de voorliggende motivering blijkt wordt met de ontwikkeling van het bedrijventerrein nadrukkelijk aandacht gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein.

De programma's Mooi Nederland en NOVEX regelen de aanscherping en versnelling van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het streven is de aangescherpte NOVI in 2024 vast te stellen als nationaal ruimtelijk beleid.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking, Besluit ruimtelijke ordening

De ladder voor duurzame verstedelijking is als proces-vereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit betekent dat overheden bij het toestaan van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen:

- De behoefte moeten beschrijven;
- de locatiekeuze moeten motiveren, indien de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Beschrijving behoefte

Voor het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Lelystad Flevokust – Binnendijks" en "DC JYSK" zijn behoeften onderzoeken uitgevoerd. Voor de verdere uitbreiding van het bedrijventerrein heeft een nadere behoefteonderzoek plaatsgevonden. Hieronder worden de conclusies weergegeven.

Behoefteonderzoek bedrijventerrein XXL-kavels

Uit het behoefteonderzoek blijkt dat op basis van de laatste vraagraming uit 2019 de deelregio Almere-Lelystad een planoverschot kent. In 2022 wordt deze vraagraming opnieuw uitgevoerd. De uitgifte binnen de gehele Metropoolregio Amsterdam (hierna MRA) ligt hoger dan in de laatste vraagraming is voorzien. Op basis van een uitgevoerde gevoeligheidsanalyse in de vraagraming van 2019, kijkt ook de deelregio Almere-Lelystad in 2040 tegen een plantekort aan (-109 ha). Binnen de deelregio Almere/Lelystad zijn eerder tekorten dan planoverschotten voor het XXL-segment. De verwachting is dat na dit jaar geen harde plancapaciteit meer is voor grote ruimtevragers. De provincie Flevoland zet bovendien in op een uitbreiding van de werkgelegenheid.

Lelystad is in toenemende mate in trek bij logistieke bedrijven/groothandel/Europese distributiecentra. Dit houdt verband met de ontwikkelingen rond e-commerce. Er voltrekt zich een herschikking van distributiecentra. De verwachting is dat dit tijdelijk is. Er is

daarom nu sprake van momentum. De nieuwe harde plancapaciteit wordt naar verwachting direct ingevuld door nieuwe gegadigden. Wanneer één of meer van de partijen waarmee nu gesproken wordt, zou afhaken, dan zijn er meerdere gegadigden die deze plek graag zouden willen innemen.

Motivering locatiekeuze

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 onderzoeksgebied 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.

De uitbreiding van het bedrijventerrein voorziet op XXL-kavels van tenminste 20 hectare of meer. Uit het behoefteonderzoek blijkt hier een specifieke vraag naar. Het is gelet op de noodzakelijke omvang van XXL-kavels niet mogelijk om deze behoefte op te vangen op bestaande bedrijventerreinen.

Voor dit plan kan geen gebruik worden gemaakt van bestaande braakliggende of leegstaande werklocatie op voorraad. Binnen de deelregio Almere/Lelystad komen nagenoeg geen verouderde werklocaties voor die in aanmerking komen voor sanering of transformatie.

Bedrijventerrein Flevokust Haven biedt een voor Lelystad unieke werklocatie. Nergens in Flevoland bevindt zich een binnenvaarthaven. Het bedrijventerrein biedt ruimte voor bedrijven die gerelateerd zijn aan de binnenvaarthaven. Daarnaast betreft het zogenoemde XXL-kavels die nergens in de MRA voorkomen.

Er is afstemming geweest met de gemeente Almere en de provincie Flevoland. De gemeenten Almere, Zeewolde en Lelystad, alsmede de provincie Flevoland zijn samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen bezig met het inhoud geven aan het Logistiek Cluster Flevoland (https://lcflevoland.nl). Hierin passen werklocaties met XXL-kavels. De locatiekeuze voor nieuw bedrijventerrein is afhankelijk van de beleidsmatige mogelijkheden.

Dit plan past al decennia lang binnen provinciale, regionale en lokale beleidsvisies. De Provincie Flevoland heeft de ontwikkeling van de binnenvaarthaven voor haar rekening genomen. Dit heeft de provincie ook onderkend in zijn overlegreactie.

Vastgesteld is, dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik en realisatie van het bedrijventerrein op een logische plek nabij Lelystad en de Rijksweg A6.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: het Barro), beter bekend als de AmvB Ruimte, zijn de nationale belangen uit de SVIR opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro is gericht op de doorwerking van de nationale belangen in

gemeentelijke bestemmingsplannen. In het Barro worden onder andere regels gesteld omtrent de planologische bescherming van het natuurnetwerk Nederland bij provinciale verordening. Het onderzoeksgebied is niet in een natuurnetwerk gelegen. Ook worden in het Barro regels gesteld omtrent de bescherming van militaire terreinen en onveilige gebieden door het opnemen van een gebiedsaanduiding. Gelet op de ligging van het onderzoeksgebied zijn er geen militaire terreinen in de nabijheid aanwezig en is het opnemen van een dergelijke aanduiding niet nodig.

3.1.4 Toekomstvisie Binnenvaart

Bij brief van 30 november 2022 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de toekomstvisie voor de binnenvaart aan de kamer voorgelegd. In deze visie komt het belang van de binnenvaart voor de welvaart van Nederland duidelijk naar voren. De binnenvaart is verantwoordelijk voor circa 35% van het totale goederenvervoer in Nederland en een ongeveer even groot percentage wordt via de binnenvaart naar het buitenland doorgevoerd. Het kabinet wil deze bijdrage vasthouden en evenals de Europese Commissie het aandeel binnenvaart binnen de transportketen vergroten door goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water te verplaatsen.

Om de klimaatdoelstellingen te behalen staat er veel druk op de transportsector om te verduurzamen. Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale en nagenoeg zero emissie binnenvaart in 2050.

Om economisch toegevoegde waarde te leveren, moeten goederen betrouwbaar, veilig, duurzaam en tegen concurrerende tarieven van A naar B vervoerd worden. De logistieke keten wordt daarbij steeds meer gezien als een samenhangend geheel. Ketenoptimalisatie vraagt om een brede samenwerking tussen partijen.

In zowel het coalitieakkoord als de Europese Green Deal is de modal shift ambitie opgenomen. De aanpak van het kabinet is erop gericht transporten te verplaatsen naar de binnenvaart, het spoor en de buisleidingen. Daarom wordt ingezet op het beter faciliteren van de overslag van goederen en worden opdrachtgevers van transporten gestimuleerd om te kiezen voor transport via één van de bovengenoemde modaliteiten. Het doel daarbij is de overvolle wegen te ontlasten, de transporten minder klimaat belastend uit te voeren en de transportveiligheid te verbeteren.

Met de ontwikkeling van Flevokust - Zuid worden havengebonden bedrijven gefaciliteerd. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan de uitgangspunten van de toekomstvisie voor de binnenvaart, namelijk het stimuleren van het vervoer over water.

3.1.5 Conclusie rijksbeleid

De uitbreiding van het bedrijventerrein Flevokust Haven Zuid vindt plaats binnen de kaders van het rijksbeleid. Binnen het onderzoeksgebied spelen geen concrete nationale ruimtelijke belangen, behalve de mogelijke Lelylijn waarvoor een MIRT-onderzoek gedaan wordt waarin integraal naar wonen, werken en mobiliteit wordt gekeken.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks (2017)

De Omgevingsvisie FlevolandStraks geeft de langetermijnvisie van de provincie Flevoland op de toekomst van het onderzoeksgebied. 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.

In 2030 en verder heeft Flevoland een aantal voorzieningen dat op bovenregionaal niveau van excellente kwaliteit is. Voor het onderzoeksgebied is met name de opgave 'Regionale Kracht' relevant. Stedelijke regio´s zijn in toenemende mate de motoren van de economie. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op een slimme manier goede voorwaarden te creëren voor economische groei. Dit richt zich onder meer op het zorgen voor een goede positie in het netwerk door een kwaliteit te bieden met een bovenlokale aantrekkingskracht. 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.

Toetsing aan de Omgevingsvisie FlevolandStraks

Het bedrijventerrein Flevokust Haven is een havengebonden logistiek knooppunt centraal in Nederland. Hier vindt zowel import als export van goederen plaats van en naar de grote (zee)havens. Door de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt de regionale kracht van Flevoland versterkt.

3.2.2 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland (2019)

Het Omgevingsprogramma is een instrument (juridisch middel) om de opgaven uit de Omgevingsvisie uitvoeringskracht te geven en daadwerkelijk te realiseren. 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.

Hierna wordt ingegaan op de relevante thema's voor het onderzoeksgebied.

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).

Toetsing aan de Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Het onderzoeksgebied is aangemerkt als stedelijk gebied. 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.

3.2.3 Omgevingsverordening Flevoland

Voor het onderzoeksgebied zijn verschillende 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 onderzoeksgebied:

Artikel 7.5

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

Toetsing aan de Omgevingsverordening Flevoland

In de nabijheid van het onderzoeksgebied ligt een aangewezen Natuurnetwerk Nederland. In paragraaf 4.12 wordt hier nader op ingegaan.

3.2.4 Beleidsregels voor de beoordeling van Geurhinder 2008

De beleidsregels voor de beoordeling van Geurhinder is door de provinciale staten op 17 juni 2008 vastgesteld. Dit beleid geeft aan hoe de provincie het aspect geurhinder in de milieuvergunning en in de ruimtelijke ordening hanteert. In het beleid onderscheidt de provincie gevoelige bestemmingen, minder gevoelige bestemmingen en niet-gevoelige bestemmingen.

Gevoelige bestemmingen zijn gebieden waar grote aantallen mensen veelal langdurig verblijven. Hiertoe behoren woon- en leefgebieden, ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen, dagverblijven, winkelcentra, dag- en verblijfrecreatie (kampeerterreinen, volkstuinen met verblijfsaccommodatie, recreatiebungalows, drukbezochte recreatieobjecten) en kantoren gevestigd in algemene woon- en leefgebieden (niet op bedrijventerreinen). Daarbij geldt voor nieuwe gevoelige bestemmingen een strengere norm dan voor bestaande situaties.

Minder gevoelige bestemmingen zijn:

- agrarische bedrijfswoningen en op bedrijventerreinen gelegen (bedrijfs)woningen.
- natuurterreinen, volkstuinen zonder verblijfsaccommodatie, sportterreinen, extensieve recreatieterreinen en vergelijkbare gebieden gekenmerkt door een lage bevolkingsdichtheid en de daar gevestigde bedrijfswoningen, en verspreid liggende (niet aaneengesloten) overige woningen.
- bedrijven, kantoren, winkels op bedrijventerreinen tot en met categorie 3.

Niet gevoelige bestemmingen zijn:

- Agrarisch buitengebied.
- Bedrijven, kantoren en winkels op bedrijventerreinen waarop bedrijven van categorie 4 en hoger zijn toegestaan.

Tenslotte wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Aldus vindt een algemene basistoetsing plaats aan geurnormen die verschillend zijn voor gevoelige en minder gevoelige bestemmingen enerzijds en voor nieuwe en bestaande situaties anderzijds. Voor minder gevoelige bestemmingen zijn de geurnormen in bestaande en nieuwe situaties overigens hetzelfde. Voor niet gevoelige bestemmingen geldt slechts de minimum eis dat ernstige geurhinder voorkomen moet worden.

Toetsing aan de beleidsregels voor de beoordeling van Geurhinder 2008

Binnen het gehele bedrijventerrein Flevokust Haven, zijn bedrijven van categorie 4 en hoger toegestaan met een maximale geurcontour van 400 meter buiten de plangrens van het bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – Binnendijks'. Op basis van de beleidsregels vallen de bedrijven, kantoren en winkels op het bedrijventerrein onder de definitie niet gevoelige bestemmingen. In het kader van het ruimtelijke spoor is een nadere toetsing niet noodzakelijk gelet op het feit dat het gehele bedrijventerrein Flevokust Haven een bedrijventerrein betreft waarop bedrijven van milieucategorie 4 of hoger zijn toegestaan. Specifiek voor het onderzoeksgebied worden bedrijven tot alleen milieucategorie 3.2 mogelijk gemaakt. De kantoren bij deze bedrijven betreffen bedrijfskantoren ondergeschikt aan de aanwezige bedrijfsactiviteiten. Er worden geen zelfstandig kantoren mogelijk gemaakt.

3.2.5 Conclusie provinciaal beleid

Binnen het onderzoeksgebied wordt de uitbreiding van het bedrijventerrein Flevokust Haven Zuid mogelijk gemaakt. De voorgenomen uitbreiding is niet strijdig met het provinciaal beleid zoals blijkt uit de voorgaande paragrafen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Verstedelijkingsstrategie

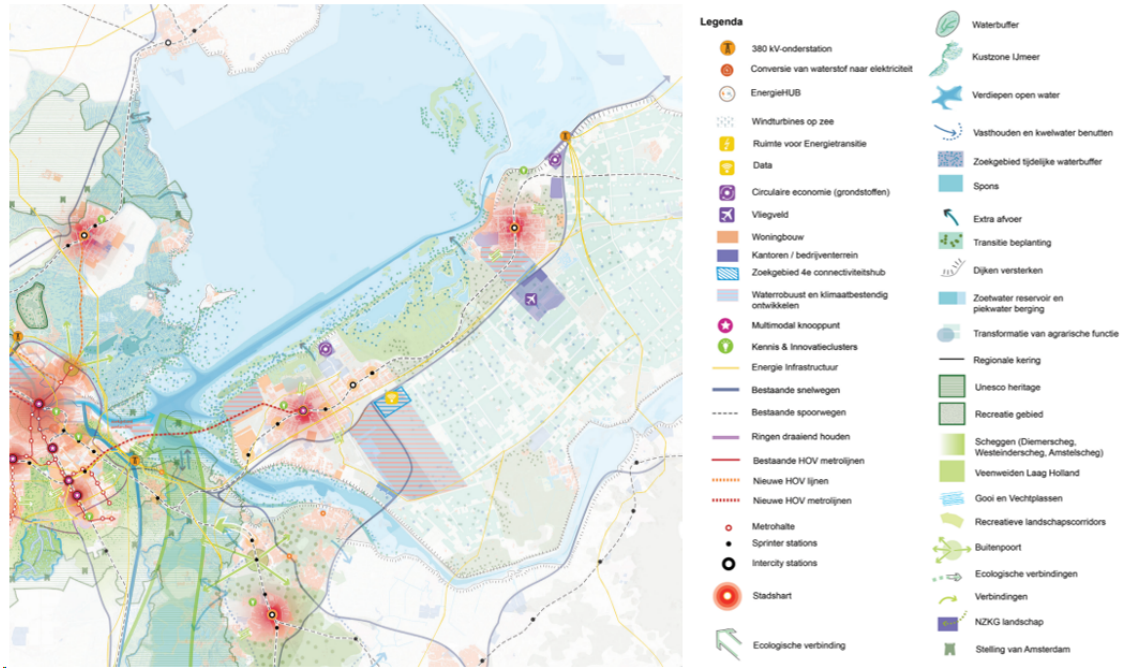
Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt samengewerkt met het Rijk aan een Verstedelijkingsstrategie. Het is de ambitie dat de MRA zich toekomstbestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een internationale topregio met een hoge leefkwaliteit. Samenwerking in MRA-verband en met de Rijksoverheid kan daarin het verschil maken. De Verstedelijkingsstrategie speelt een belangrijke rol in het verwezenlijken van die ambitie. De Verstedelijkingsstrategie vormt een van de uitvoeringslijnen van de MRA Agenda 2.0. Het Verstedelijkingsconcept, de basis van de Verstedelijkingsstrategie, is begin 2022 afgerond en onderschreven door zowel het Rijk als alle gemeenteraden en beide Provinciale Staten in de MRA. De regio werkt nu samen met het Rijk verder aan het realiseren van onze ambitie.

In het verstedelijkingsconcept is aangegeven dat op acht punten het Rijk en regio nu al een keuze maken die duidelijkheid geeft over de te volgen koers. Een daarvan is het niet inzetten van de Wijkermeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie van de consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere

locaties. Mogelijke locaties zijn Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad.

De transitie naar duurzame energie, de hubfunctie voor duurzame brandstof en goederenstromen en de omslag naar een circulaire economie brengen allemaal een ruimtebehoefte met zich mee, al dan niet in de overgangsfase van de oude naar de nieuwe economie. Daarnaast kent de dynamiek van het bedrijfsleven in de haven zijn eigen ruimtebehoefte en leidt de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden tot een ruimtebehoefte voor bedrijven.

Lelystad groeit toe naar een economisch profiel als multimodaal bereikbare hub, mede dankzij Lelystad Airport, de haven, de wind- en zonne-energie in de polder, de sterke agrifoodsector en de ligging aan een backbone voor elektriciteit en gas in het energienetwerk. Dit wordt versterkt met inzet op versterking van het onderwijs met opleidingen die aansluiten op het economisch profiel. Hier ontstaat een cluster waar andere werkgelegenheid omheen groeit. De circulaire economie kan binnen dit profiel groeien in samenhang met ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Afhankelijk van de te kiezen ontwikkelingsrichting, kan uitwijk van watergebonden en circulaire economie naar de haven van Lelystad een optie zijn. Flevokust Haven heeft volop ruimte voor circulaire economie. Er ontstaat in dat geval zicht op de vorming van een 'circulaire as' tussen IJmuiden, Almere en Lelystad.



Afbeelding 3.1 Uitsnede verstedelijkingsconcept 2050

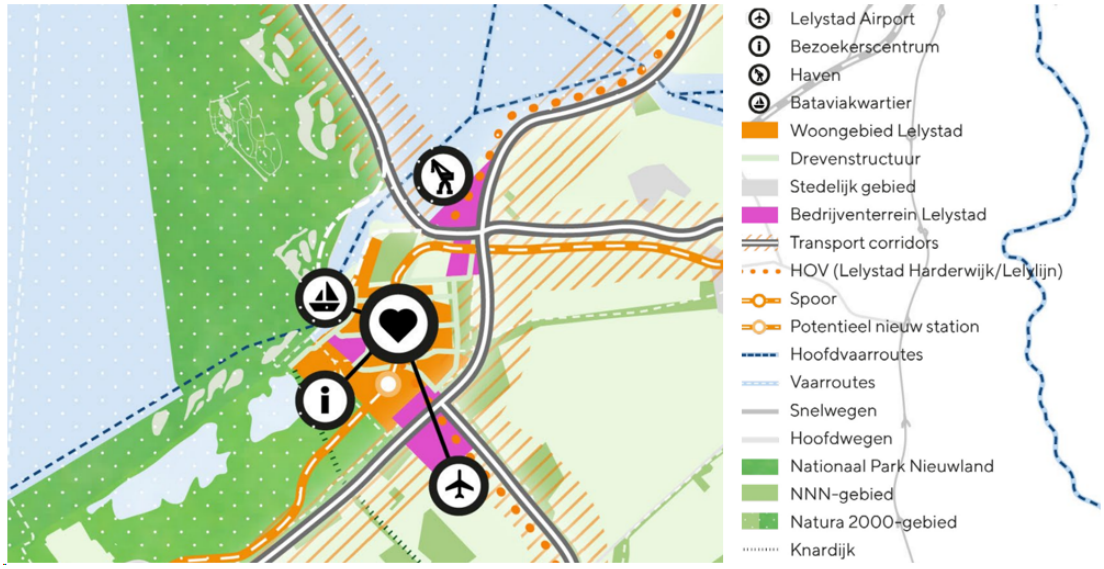
3.3.2 Conclusie regionaal beleid

De uitbreiding van het bedrijventerrein is regionaal afgestemd. De afstemming heeft plaats gevonden via Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren). Binnen het platform werken 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam samen op het gebied van werklocaties.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Lelystad 2040 (juli 2021)

Lelystad heeft een toegevoegde waarde die bijdraagt aan het realiseren van de gezamenlijke ambities. Met name als circulaire, multimodale, logistieke hub in de Oostflank van de MRA (Flevokust Haven en Lelystad Airport), als belangrijke speler in de sector toerisme en recreatie. Flevokust Haven is in de omgevingsvisie aangemerkt als bedrijventerrein.



Afbeelding 3.2 Omgevingsvisie Lelystad, visiekaart Lelystad in 2040: Sterke stad in de regio met een gespecialiseerde economie

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 onder meer in op / biedt ruimte voor de duurzame ontwikkelingen van Flevokust Haven. Dit gebied ontwikkelt zich als circulair 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.

Lelystad zet het opwaarderen en verbeteren van de verbinding Alkmaar-Zwolle N307 (“N23/A23”) door de bochtafsnijding in de Baai van Van Eesteren hoog op de agenda. Dit maakt de oost-westverbinding tussen Alkmaar, Zwolle (en richting Duitsland) veiliger, sneller en betrouwbaarder. Ook ontlast het de stad op termijn van doorgaand vrachtverkeer en bevordert het de ontwikkeling van de kustzone. Het zorgt eveneens voor een directere ontsluiting van Flevokust Haven.



Afbeelding 3.3 Strategie werken en leren in Lelystad 2040

Toetsing aan de Omgevingsvisie Lelystad 2040

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 uitbreiding van het bedrijventerrein Flevokust Haven sluit dan ook aan op de Omgevingsvisie Lelystad.

Er worden geen bedrijfsfuncties mogelijk gemaakt op de mogelijke nieuwe verbinding Alkmaar - Zwolle. Hier is in de planvorming rekening mee gehouden.

3.4.2 Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad

De structuurvisie Locatiebeleid Lelystad is in 2014 vastgesteld. De structuurvisie heeft betrekking tot de verschillende werklocaties binnen de gemeente Lelystad. 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:
    1. de wensen van gebruikers te faciliteren door planologische beperkingen voor duurzaamheidsinitiatieven op individuele basis waar mogelijk weg te nemen;
    2. de energieprestatiecoëfficiënt (EPC-norm) te handhaven en het hanteren van duurzaamheidslabels bij nieuwbouw op bedrijventerreinen en kantorenlocaties te stimuleren, en;
    3. 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.

Toetsing aan de Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad

De uitbreiding van het bedrijventerrein sluit aan op de structuurvisie waarbij een deel van het terrein wordt ingericht als bedrijventerrein voor onder andere logistieke bedrijvigheid. Hierbij is van belang dat het havengeboden bedrijvigheid betreft. Deze sector is aangemerkt als een sector die kansrijk is en waarop moet worden ingespeeld.

3.4.3 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.

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.

Toetsing aan kadernota duurzaamheid

Er is een visie op duurzaamheid ontwikkeld voor Flevokust Haven (bijlage 5). Daarnaast is een quickscan BREEAM gebiedsontwikkeling opgesteld (bijlage 6)om inzicht te verkrijgen in haalbare BREEAM-score en ambities voor Flevokust Haven. Binnen de BREEAM methodiek voor Gebiedsontwikkeling worden zes gehanteerd waar bewijslast voor aangedragen dient te worden: Management, Synergie, Bronnen, Ruimtelijke Ordening, Welzijn & Welvaart en Gebiedsklimaat. Hierbij wordt de duurzaamheid getoetst met betrekking tot de geformuleerde doelstellingen en de borging hiervan, de besluitvormingsprocessen en participatie van stakeholders, materiaalgebruik en toegepaste technieken, respect voor de omgeving, het welbevinden van de gebruikers van het gebied en een gezond leefklimaat. De gemeente heeft op basis van de uitgevoerde Quickscan aangegeven zich te committeren op de BREEAM-score van 'Very Good', 3 sterren.

In onderstaande tabellen is per beleidsambitie aangegeven welke maatregelen worden genomen om invulling te geven aan de kadernota Duurzaamheid:

Energie	
Ambities	Gasloos bedrijventerrein.
	Stimuleren elektrisch rijden.
Maatregelen	Energie neutrale gebouwen door middel van isolatiemaatregelen en zonnepanelen op daken en gevels.
	Bestaande zonnepark blijft behouden

Circulaire economie	
Ambities	Duurzame ontwikkeling, maximaal bevorderen hergebruik
	De Ladder van Lansink is de basis voor het afvalbeleid van FKH
Maatregelen	Alle bedrijven hanteren doorgaans ISO 14001 als kwaliteitssysteem waarin een duurzame bedrijfsvoering is vastgelegd.
	Milieu en duurzaamheidsprogramma's bij bedrijven? forse reductie van verpakkingsmateriaal, hergebruik en scheiding.
	Afval wordt zoveel mogelijk gescheiden en indien mogelijk gerecycled tot bruikbare grondstoffen.
	Op gebouwniveau en bouwuitvoering: ambities duurzaamheids-certificering zoals labeling onder BREEAM-NL of LEEDS (internationale standaard).

Fysieke leefomgeving	
Ambities	De oorspronkelijke structuur van het viskwekerijcomplex is van belang geweest bij de stedenbouwkundige opzet. FKH geeft invulling aan duurzame gebiedsontwikkeling door aanvullend op het stedenbouwkundig plan een natuurversterkend plan op te stellen. Het natuurversterkend plan kent drie pijlers: biodiversiteit, water robuust en voorkomen hittestress. De ambities van het natuurversterkend plan komen niet alleen tot uiting in de openbare ruimte, maar wordt doorgetrokken op de bedrijfskavel.
Maatregelen waterrobuust	In het nieuw aan te leggen bos is ruimte geserveerd voor een waterpartij.
	Op de kavels worden wadi's gerealiseerd voor opvang overtollig water.
Maatregelen hittestress	De kavels worden (zo veel mogelijk) ingericht met groene daken en groene gevels;
	Groene lanen vol bomen zorgen voor verkoeling omgeving.

Klimaat adaptatie	
Ambities	Verminderen wateroverlast, hittestress, droogte en overstroming door:
Maatregelen	Aanleg beplanting voor verkoeling door schaduwwerking en verdamping
	Hemelwateropvang door wadi's;
	Versnelde hemelwaterafvoer en minder hitte-absorptie door halfverharding;
	Materialen toepassen die minder snel opwarmen (hoog albedo) op gevels en daken, waaronder groene gevels/daken.

BREEAM Gebiedsontwikkeling	
Ambities	'Very good', 3 sterren
Maatregelen	Het beschikbaar stellen van informatie voor zowel de beheerders als de gebruikers van het gebied om deze in staat te stellen het gebied te begrijpen en er efficiënt mee om te gaan.
	Opstellen en behouden van een evenwichtig Stedenbouwkundig programma.
	Het stimuleren van het lokaal opwekken van hernieuwbare energie
	Het stimuleren van het hergebruik en de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen in de openbare ruimte
	Het beschermen van kwetsbare terreininrichting.
	Stimuleren van afvalbeheer met als doel afval en de afvoer hiervan te verminderen en negatieve milieueffecten te minimaliseren.
	Optimaal benutten van braakliggende en ongebruikte/leegstaande bebouwde terreinen.
	Het efficiënt en optimaal hergebruiken van gebouwen, wegen en civieltechnische kunstwerken.
	Het stimuleren van een optimale ondergrondse infrastructuur in openbaar toegankelijk gebied door het flexibel en adaptief te maken voor toekomstige ingrepen.
	Het stimuleren van de aanwezigheid van duurzame gebouwen in het gebied.
	Het stimuleren van een goed thermisch buitenklimaat voor gebruikers en het voorkomen van hittestress.
	Het stimuleren van een zo hoog mogelijke bodemkwaliteit.
	Het voorkomen van lichthinder door alle verlichtingsinstallaties in het gebied.

3.4.4 Welstandsnota

3.4.4.1 Algemeen

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 onderzoeksgebieden 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.

Als aanvulling op de welstandsnota is voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevokust Haven zijn twee beeldregieplannen opgesteld. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen is het beeldregieplan, die op de desbetreffende locatie geldt, het toetsingskader. De welstandscommissie zal bij de aanvraag omgevingsvergunning beoordelen of het plan voldoet aan het geldende beeldregieplan ter plaatse. Hieronder worden de betreffende beeldregieplannen nader toegelicht.

3.4.4.2 Toetsing aan de beeldregieplannen

De beeldregieplannen hebben betrekking op de verschijningsvorm van de gebouwen, gekoppeld aan de stedenbouwkundige hoofdopzet. Samen bepalen die in hoge mate de sfeer en de identiteit van het bedrijventerrein. Tevens vormen de erfscheidingen onderdeel van de beeldregieplannen, omdat deze medebepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Naast de formele welstandscriteria geven beeldregieplannen ook inzicht in het ambitieniveau. De ambities die betrekking hebben op de openbare ruimte worden in een later stadium verder uitgewerkt in inrichtingsplannen. De ambities die betrekking hebben op de bebouwing kunnen worden beschouwd als richtinggevende uitgangspunten voor initiatiefnemers.

Onderdeel van de beeldregieplannen zijn de stedenbouwkundig kaders. Hierin wordt het stedenbouwkundig plan toegelicht en wordt ingegaan op de wijze waarop de bebouwing, groeninrichting, waterberging en parkeren op de individuele kavels dienen te worden georganiseerd. Binnen het onderzoeksgebied zijn twee beeldregieplannen welke hieronder kort worden toegelicht.

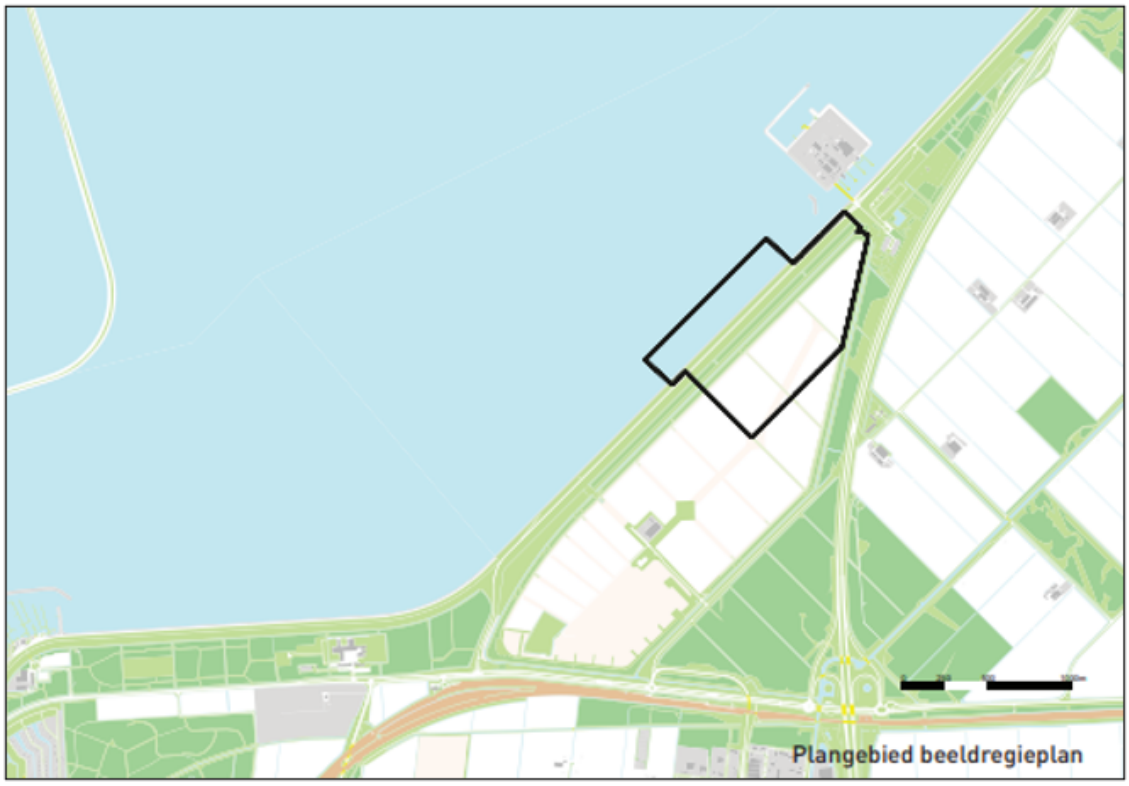
Beeldregieplan Flevokust Haven noord

Uitgangspunt voor de binnendijkse bebouwing is eigentijds, eenvoud en ingetogenheid. Te nadrukkelijke expressie van gebouwen dient te worden vermeden. De verschillende bedrijfsactiviteiten en opslag zorgen al voor een relatief druk straat- en bebouwingsbeeld. Het middel herkenbaarheid van de onderneming door een expressief gebouw, schiet hier

het doel voorbij. Om ervoor te zorgen dat de bebouwing zich goed voegt in de context is in dit beeldregieplan aangegeven dat voor de bedrijfsbebouwing gewerkt dient te worden met gedekte natuurtinten. Om te verduidelijken wat hiermee wordt bedoeld is hiervoor een kleurenspectrum opgenomen dat als uitgangspunt dient.

Door de gebouwen overwegend in één of meer van deze gedekte natuurtinten uit te voeren valt de bebouwing minder op, waardoor de aandacht wordt gelegd op het omliggend landschap.

Daarnaast wordt extra aandacht gevraagd voor bebouwing georiënteerd op de IJsselmeerdijk en bebouwing langs de hoofdontsluiting. Op de dijk zelf wordt geen bebouwing gerealiseerd. Hiervoor zijn dan ook geen welstandscriteria opgesteld. Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de begrenzing zoals weergegeven is in afbeelding 3.4 zal de in bijlage 3 opgenomen beeldregieplan als toetsingskader gelden.

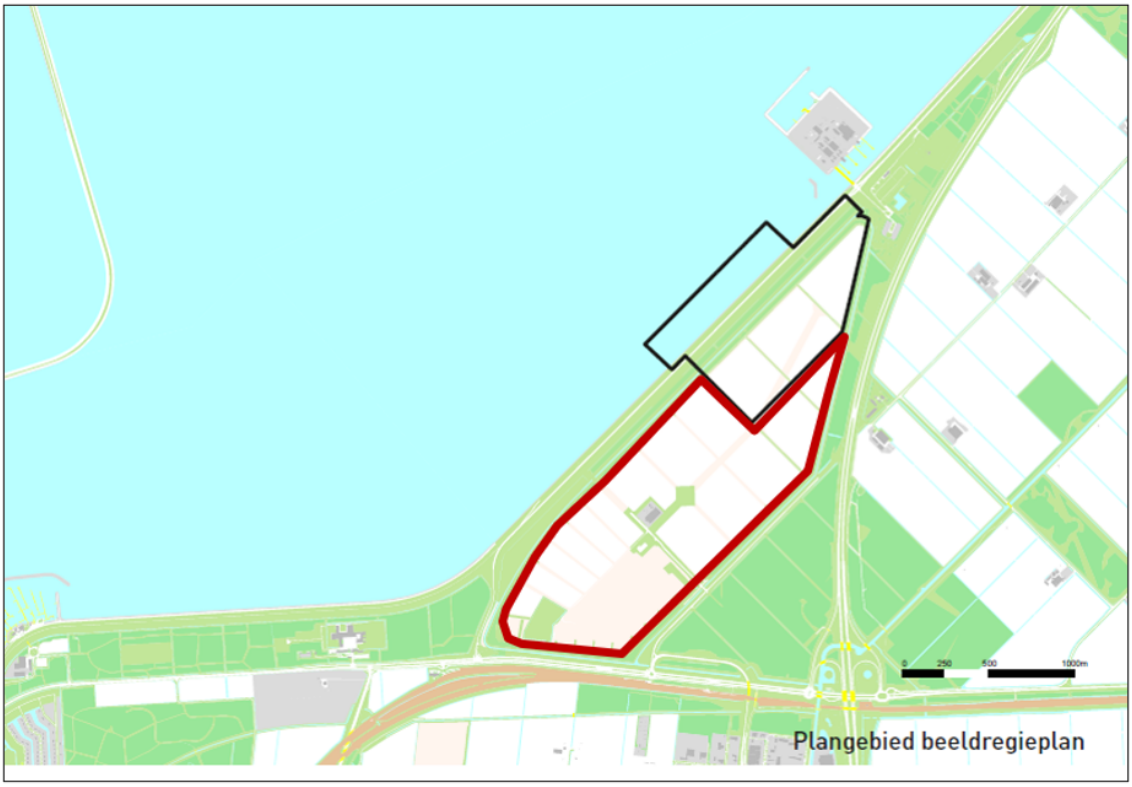


Afbeelding 3.4 Begrenzing Beeldregieplan Flevokust noord

Beeldregieplan Flevokust Haven Zuid

In aanvulling op het eerste beeldregieplan is voor het onderzoeksgebied, het gebied waar nieuwe ontwikkelingen in de toekomst plaats zullen vinden, een beeldregieplan opgesteld. Dit beeldregieplan omvat het zuidelijke deel van Flevokust binnendijks en sluit aan op de plangrens van het beeldregieplan Flevokust fase 1. Aan de oost- en zuidoostzijde wordt het gebied begrenst door het water van de Snoektocht. Aan de zuid- en de noordwestzijde door de Karpertocht. Deze loopt parallel aan respectievelijk

Houtribweg en IJsselmeerdijk. Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de begrenzing zoals weergegeven is in afbeelding 3.5 zal de in bijlage 4 opgenomen beeldregieplan als toetstingskader gelden.



Afbeelding 3.5 Begrenzing Beeldregieplan Flevokust Zuid

3.4.5 Conclusie gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het gemeentelijk beleid ter zake.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

In hoofdstuk vier wordt gekeken naar het onderzoeksgebied waarbij rekening wordt gehouden met de eindsituatie.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de extra verkeersgeneratie die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. Op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381, december 2018) van het CROW kan de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend worden. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen. Overigens wordt opgemerkt dat bij iedere functie, in de CROW-publicatie, een maximum en minimum wordt genoemd. Dit is de bandbreedte. Veelal wordt bij nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde gehanteerd.

Gemeentelijke parkeernormen

Het parkeerbeleid en de -normen van de gemeente Lelystad zijn in 2009 vastgesteld. In het parkeerbeleid is opgenomen dat parkeren geheel op eigen terrein moet worden voorzien.

4.1.2 Situatie onderzoeksgebied

Naar aanleiding van de ontwikkelingen op het terrein van Flevokust Haven is een verkeersstudie uitgevoerd naar haalbare verkeerskundige oplossingen voor de afwikkeling van het verkeer van en naar deze bedrijven. Daarnaast zijn mobiliteitsambities op het vlak van openbaar vervoer, langzaam verkeer, veiligheid en duurzame mobiliteit in beeld gebracht.

4.1.2.1 Verkeersgeneratie

Het uitgevoerde verkeersonderzoek en mobiliteitsonderzoek bestaat uit een brede waaier aan maatregelen op en rond het onderzoeksgebied. In bijlage 7 zijn de resultaten van de verkeersstudie opgenomen. Indien het geformuleerde advies in het verkeersonderzoek wordt overgenomen en een minimale reductie van 10% verkeersbewegingen wordt behaald door het kiezen voor modal split scenario Basic, worden de negatieve effecten van de plansituatie gemitigeerd.

De maatregelen voor basic kunnen allemaal worden uitgevoerd. Ze zijn aanvullend en sluiten elkaar niet uit.

- Spreiding wisseldiensten
- Nieuwe OV-halte N307
- Besloten vervoer op eigen initiatief
- Hogere fietsvergoeding
- Optimaliseren fietsvoorzieningen

De verwachte modal split basic, met standaardbezetting is hieronder weergegeven

(links), evenals de piekbezetting (rechts).

	Basic
Auto	85%
Fiets/wandelen	5%
Besloten vervoer	10%
OV	0%

	Basic
Auto	80%
Fiets/wandelen	5%
Besloten vervoer	15%
OV	0%

De maatregelen uit het Basic-model worden overgenomen in het bestemmingsplan. Met de toekomstige bedrijven op de XXL-kavels worden/zijn afspraken gemaakt om collectief vervoer in te zetten. Daarmee is het aannemelijk dat de reductie van 10% van de totale toename aan verkeersbewegingen wordt behaald. Dit is tevens financieel gewaarborgd.

4.1.2.2 Verkeersoplossingen

Op basis inventarisatie wordt een aanzienlijke verkeersgeneratie verwacht, waarvan circa 40% vrachtverkeer. Zowel binnen het gebied Flevokust Haven als in de directe omgeving dient de toekomstige verkeersafwikkeling zonder knelpunten te verlopen. Hierbij is onder meer aandacht voor de provinciale weg N307 en Rijksweg A6 (aansluiting 11) noodzakelijk.

De verkeerstudie heeft in beeld gebracht welke inrichting van wegvakken en kruispunten nodig is om tot een acceptabele verkeersafwikkeling (zonder knelpunten op maatgevende momenten) in de toekomst te komen. Dit advies met principeoplossingen ontsluiting Flevokust Haven bestaat samengevat uit de volgende punten (figuur 4.1). De verkeerstudie is begeleid door de gemeente, provincie Flevoland, Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland. De principe oplossingen uit deze studie zijn in samenspraak ontwikkeld.



Figuur 4.1: Advies met principe oplossingen ontsluiting Flevokust Haven, bron: Antea

Deze oplossing is robuust voor een worst-case ontwikkeling van Flevokust Haven in 2040. Indien met diverse maatregelen de verkeersgeneratie gereduceerd kan worden, zijn sommige maatregelen niet of in minder ingrijpende mate nodig. De ontwikkeling van het gebied en de bijbehorende verkeersgeneratie wordt gemonitord om op basis hiervan maatregelen te treffen. In de grondexploitatie is rekening gehouden met de kosten voor aanpassing van de infrastructuur.

4.1.2.3 Parkeerbehoefte

In de planregels is bepaald dat voldaan dient te worden aan het parkeerbeleid van de gemeente Lelystad. Daarmee is vastgelegd dat de bedrijven op de eigen bedrijfskavel voldoende parkeergelegenheid moeten realiseren. Hiermee is dit aspect gewaarborgd.

4.1.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande voorziet het voorliggend bestemmingsplan in een voldoende verkeers- en parkeerstructuur. De ontsluiting is verzekerd en er zijn concrete afspraken gemaakt om de groeiende intensiteit op de kruispunten in te toekomst terug te dringen. Het bestemmingsplan kan met het oog op het aspect verkeer uitvoerbaar worden geacht.

4.2 Milieuzonering

4.2.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen 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 gebruikt de gemeente Lelystad de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009. Dit bestemmingsplan bevat op basis van deze uitgave een Staat van bedrijfsactiviteiten, 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 dichtst daarbij gelegen situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

4.2.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer.

Gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), worden aangemerkt als 'gemend gebied'. Bij 'gemengde gebieden' moet gedacht worden aan:

"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. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

De richtafstanden uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten

koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van gemengd gebied. Daarbij wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	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

4.2.3 Situatie onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied worden bedrijfskavels tot en met een milieucategorie 3.2 mogelijk gemaakt. Op basis van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt bij een milieucategorie 3.2 als grootste richtafstand 100 meter ten opzichte van gevoelige objecten (zoals woningen). Binnen deze afstand zijn geen gevoelige objecten gelegen. De opslag van tot vloeistof verdichte gassen is binnen het bestemmingsplan toegestaan, mits ondergeschikt aan de bedrijfsactiviteit. Dit vanwege de opslag van diverse gasvormige consumentenproducten in een distributiecentrum. Het aspect externe veiligheid is het maatgevende aspect. Aan de bijbehorende afstandseis wordt voldaan.

In paragraaf 4.3 wordt tevens nader ingegaan op geluid, in paragraaf 4.4 op het aspect geur, in paragraaf 4.9 op stof (luchtkwaliteit) en in paragraaf 4.10 gevaar (externe veiligheid).

4.2.4 Conclusie

Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de richtafstanden. Daarmee voorziet dit bestemmingsplan in een passend kader voor de toelating van bedrijven, die goed aansluit bij de bedrijvigheid waarvoor Flevokust Haven is bedoeld.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeurswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeurswaarde te voldoen.

4.3.2 Situatie onderzoeksgebied

Voor het planvoornemen is het geluid van industrie en wegverkeer in beeld gebracht. Met een geluidsmodel is berekend wat het effect ter plaatse van geluidsgevoelige objecten is (met name woningen). Per object zijn één of meerdere toetspunt gebruikt. De modellering heeft plaatsgevonden volgens de methoden van de Handleiding meten en reken industrielawaai 1999 (bedrijfsactiviteiten) en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (weg- en railverkeerslawaai). Hierbij wordt gebruikt gemaakt van het softwarepakket Geomilieu versie 2022.11 waarin de geluidsoverdracht volgens de genoemde rekenmethoden wordt berekend. In bijlage 8 is het akoestisch onderzoek opgenomen.

4.3.2.1 Referentiesituatie

In het uitgevoerde akoestische onderzoek is voor de verschillende toetspunten de geluidsbelasting per geluidsbron en cumulatief bepaald. In de bijlage van het akoestisch onderzoek is een tabel opgenomen met de belasting per adres in de referentiesituatie. Onderstaand afbeelding 4.2 laat de berekende contour voor industrielawaai zien in de referentiesituatie. Bepalende bronnen zijn o.a. Orgaworld, het geluidgezoneerd industrieterrein Oostervaart en de containerterminal (CTU Flevokust). In de referentiesituatie wordt op verschillende adressen de voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor wegverkeerslawaai overschreden. Echter niet de maximale ontheffingswaarde (63 dB in stedelijk gebied en 53 dB in buitenstedelijk gebied).



Afbeelding 4.2 Geluidcontouren in dB(A) industrielawaai gecumuleerd voor de referentiesituatie

4.3.2.2 Effecten van het plan (nog te realiseren delen bedrijventerrein Flevokust Haven)

Uit de akoestische berekeningen blijkt dat als gevolg van het plan de contouren voor het industrielawaai relatief gering zijn. Meer in detail op woningniveau neemt de geluidbelasting vanwege industrielawaai ter plaatse van de woning aan de Plavuizenweg 1 en de woning aan de Visvijverweg 57 met (afgerond) 3 dB toe. Ter plaatse van de woningen aan de Visvijverweg 58 en 64 neemt de gecumuleerde geluidbelasting vanwege industrielawaai met (afgerond) 2 dB toe. Deze toenames worden echter grotendeels gemaskeerd door de geluidbelasting vanwege het autonome wegverkeer (verkeer op de Rijksweg A6). Voor de woning aan de Visvijverweg 57 blijft echter sprake van een toename van de gecumuleerde geluidbelasting met afgerond 3 dB (niet-afgerond 2,53 dB). Op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein worden bedrijven mogelijk gemaakt tot ten hoogste milieucategorie 3.2 (paragraaf 4.2). Deze milieucategorie is afgestemd op de omliggende gevoelige functies en wordt dan ook ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

Als gevolg van wegverkeer is de maximale toename (afgerond) 4 dB. Deze grootste toename treedt op bij de woning aan de Visvijverweg 20 en wordt geheel veroorzaakt door de toename van het verkeer op de Visvijverweg. Deze geluidsbelasting is echter (inclusief de wettelijk toegestane aftrek) niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48

dB. Ook bij andere woningen aan de Visvijverweg en de Klokbekerweg is sprake van een toename van geluid als gevolg van wegverkeer. Ook hiervoor geldt echter dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

De gecumuleerde geluidsbelasting is op de meeste adressen het gevolg van wegverkeer. Ook in de gecumuleerde berekening geldt dat de adressen aan de visvijverweg de hoogste toename in belasting kennen.

4.3.3 Conclusie

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de ontwikkelingen binnen Flevokust Haven er vooral een geluidstoename ontstaat als gevolg van wegverkeer. Deze toename treedt met name op bij woningen langs de Visvijverweg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt echter niet overschreden. Daarmee is het effect beperkt. Specifiek voor industrielawaai geldt dat een merkbare toename wordt verwacht op één woning. Deze toename is 3 dB. Geluidseffecten als gevolg van de ontwikkelingen binnen Flevokust Haven zijn dus niet uit te sluiten. De maximale milieucategorie van de te vestigen bedrijven is afgestemd op de omliggende gevoelige functie. De bedrijfsvestiging wordt dan ook ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

4.4 Geur

4.4.1 Algemeen

De gemeente Lelystad heeft geen specifiek geurbeleid. In het voorliggend geval wordt aangesloten op de beleidsnotitie *'Beleidsregels voor de beoordeling van Geurhinder 2008'* van de provincie Flevoland. In paragraaf 3.2.4 is het toetsingskader uitgewerkt.



Afbeelding 4.3 Geurcontour Orgaworld conform verleende omgevingsvergunning

4.4.2 Situatie onderzoeksgebied

Binnen het onderzoeksgebied bevindt zich het bedrijf Orgaworld. Op basis van de activiteiten van het bedrijf, heeft het bedrijf een geurcontour (zie afbeelding 4.3). Op basis van de verleende omgevingsvergunning geldt voor het bedrijf voorschriften over geuremissie en geurimmissie. Voor de geurimmissie zijn de volgende twee voorschriften van belang:

a. De immissie van geur ten gevolge van de inrichting mag ter plaatse van gevoelige bestemmingen, zoals de woonwijk "Jagersveld"• in Lelystad, niet meer bedragen dan 0,5 Europese odourunits per kubieke meter als 99,5 percentiel, berekend volgens het Nieuw Nationaal Model.
b. De immissie van geur ten gevolge van de inrichting mag ter plaatse van minder gevoelige bestemmingen, zoals (agrarische) bedrijfswoningen en verspreid liggende woningen in het buitengebied, niet meer bedragen dan 1,5 Europese odourunits per

kubieke meter als 98 percentiel, berekend volgens het Nieuw Nationaal Model.

Het voorliggend plan betreft op basis van de provinciale beleidsregels niet gevoelige bestemmingen. Dit omdat op het gehele bedrijventerrein Flevokust Haven bedrijven tot en met categorie 4 en hogere zijn toegestaan. Specifiek voor het onderzoeksgebied worden bedrijven tot alleen milieucategorie 3.2 mogelijk gemaakt. De kantoren bij deze bedrijven betreffen bedrijfskantoren ondergeschikt aan de aanwezige bedrijfsactiviteiten. Er worden geen zelfstandig kantoren mogelijk gemaakt. Dit is tevens in de planregels van het bestemmingsplan geborgd in de specifieke gebruiksregels door een maximum percentage van de, inclusief maximum vierkante meters, bedrijfsvloeroppervlakte op te nemen. Het aspect geur vormt voor dit bestemmingsplan geen belemmering.

4.4.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect geur geen belemmeringen oplevert voor het planvoornemen.

4.5 Bodem

4.5.1 Algemeen

In algemene zin geldt dat bij nieuwe ontwikkelingen onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. In het kader van een nieuw bestemmingsplan dient te worden aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Dit vloeit voort uit artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied.

Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

4.5.2 Situatie onderzoekgebied

De milieuhygiënische kwaliteit van grond en grondwater binnen het onderzoeksgebied is getoetst aan de streef- en interventiewaarden uit de Wet bodembescherming. Daarnaast zijn de analyses van de grond ook indicatief getoetst aan de normen uit het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit is als volgt samengevat:

- De bovengrond en ondergrond ter plaatse van alle voormalige kwekerijbassins is overwegend beoor-deeld als beneden achtergrondwaarden. Uitzondering hierop vormen enkele plaatselijke spots met sterk verontreinigd materiaal (zie bijlage 1 van Bijlagen bodemparagraaf);
- Het kernmateriaal in de kades is overwegend beoordeeld als beneden achtergrondwaarden. Deze grond is indicatief altijd toepasbaar. Uitzondering hierop vormen enkele kades waarin de achtergrondwaarden zijn overschreden voor de parameters barium, zink, kwik, lood, PCB's en asbest. Dit materiaal is indicatief getoetst als klasse industrie. Ten aanzien van asbest wordt in de kades de hergebruikswaarde niet overschreden (zie bijlage 3 van Bijlagen bodemparagraaf);
- in het grondwater zijn plaatselijk overschrijdingen van de streefwaarden aangetoond voor metalen (barium, zink en nikken), aromaten (benzeen, tolueen, xylenen en naftaleen) en chloorkoolwaterstoffen (VOCl's). Plaatselijk zijn de interventiewaarden overschreden voor de parameters nikkel en kobalt (zie bijlage 2 van Bijlagen

bodemparagraaf).

In bijlage 1 van Bijlagen bodemparagraaf zijn de contouren opgenomen met sterk verontreinigde grond. Deze wordt gesaneerd. In bijlage 2 van Bijlagen bodemparagraaf zijn de contouren waarbinnen sterk verontreinigd grondwater met nikkel, kobalt en barium is aangetoond. Deze maken geen deel uit van het saneringsplan, aangezien hier geen grondverzet is voorzien. De verhoogde concentraties met barium in het grondwater van de generieke streefwaarden in het grondwater komen veel voor in Flevoland (net als in de rest van Nederland). Deze worden beschouwd als diffuse antropogene (door menselijk handelen veroorzaakt), dan wel natuurlijke achtergrondwaarden als gevolg van de ontstaansgeschiedenis van dit deel van het land. Zij geven geen aanleiding tot nader onderzoek. Indien grondverzet gaat plaatsvinden, waarbij sterk verontreinigde grondwater verstoord raakt, dient dit te worden gemeld bij het bevoegd gezag Wbb en worden (indien noodzakelijk) beheersmaatregelen getroffen.

In bijlage 3 van Bijlagen bodemparagraaf is voor de bovengrond aangegeven welke bodemkwaliteitsklassen vrijkomen in het kader van het nog op te stellen grondstromenplan. Hieruit blijkt dat alle bovengrond ter plaatse van de voormalige bassins altijd toepasbaar is. Plaatselijk is in de kades klasse wonen en industrie aangetroffen. In één enkel monster is niet toepasbare grond (>klasse industrie) aangetoond.

Tabel 4.1 globale bodemkwaliteit

Herkomst volgens afb.2	omschrijving	Matrix	Diepte	Kritische parameters	Wbb[1]	Bbk[2]
Bovengrond						
1	Kwekerijbassins (zie bijlage 3)	GR	0-0,5 m-mv	-	<AW	AT
1	Saneringsspots (Zie bijlage 1)	GR	0-0,5 m-mv	PCB's, barium, asbest en PAK	>IW	NT
Ondergrond						
1	kwekerijbassins	GR	0,5-2,0 m-mv	-	<AW	AT
Kades						
2	Kernmateriaal kades (zie bijlage 3)	GR	0,0-0,5 m-mv	-	<AW	AT
	Kernmateriaal kades (zie bijlage 3)	GR	0,0-0,5 m-mv	barium, zink, kwik, lood, PCB's en asbest	>AW	WON/ IND
Grondwater						
3	Grondwater	GW	0,5-1,5 m-gws	Barium, zink en nikkel, BTXN, VOCl	>S	n.v.t.
3	Grondwater (Zie bijlage 2)	GW	0,5-1,5 m-gws	Nikkel, kobalt	>IW	n.v.t.

1 AW=achtergrondwaater, IW=interventiewaarde
2 AT= altijd toepasbaar, IND=klasse industrie, NT=niet toepasbaar

Waterbodemkwaliteit watergangen

Waterbodem maakt sinds 2008 geen deel meer uit van de Wet bodembescherming, maar valt onder de Waterwet. De milieuhygiënische kwaliteit hiervan wordt beoordeeld aan de normen uit het Besluit bodemkwaliteit. Op grond van deze beoordeling zijn de toetsingsresultaten als volgt samengevat:

- De waterbodem is niet asbestverdacht en derhalve niet geanalyseerd op asbest;

- Op basis van toepassingsspoor "toetoepassen op landbodem" blijkt dat in de in de Karpertocht ten noorden van Karperweg vrijkomend slib vrij toepasbaar is. Ten zuiden van de Karperweg is het slib in de Karpertocht (noord) en Snoektocht (zuid) overwegend klasse wonen of klasse industrie;
- Op basis van het toepassingsspoor "verspreiden over aangrenzende percelen" blijkt dat alle specie verspreidbaar (In de watergang direct ten noorden van de Karperweg is het slib op basis van één mengsmonster (SM301) als niet toepasbaar beoordeeld. Na uitsplitsing van het mengmonster blijkt op basis van de afzonderlijke deelmonsters dat ook deze specie verspreidbaar is) is;
- Plaatselijk is ook de onderliggende (vaste) waterbodem is onderzocht. In deze gevallen is de kwaliteit hiervan gelijk aan de bovenliggende sliblaag;
- In de onderzoeken is geanalyseerd op PFAS. Uit de toetsingsresultaten blijkt dat het slib voldoet aan klasse achtergrondwaarde op grond van het Tijdelijk Handelingskader.

In bijlage 4 van Bijlagen bodemparagraaf is een overzichtstekening opgenomen van de milieuhygiënische kwaliteit van het slib.

Indicatieve kwaliteit overige bouwstoffen

In de achtergrond documenten is onderzoek gedaan naar overige bouwstoffen om hiervan de hergebruiksmogelijkheden indicatief vast te stellen op grond van de normen uit het Besluit bodemkwaliteit. De resultaten hiervan zijn als volgt:

- Alle aangetroffen bouwstoffen, waaronder asfalt, (beton)granulaat en puin, zijn indicatief toepasbaar conform het Besluit bodemkwaliteit. Uitzondering hierop zijn enkele locaties waar de geanalyseerde bouwstof is beoordeeld als niet toepasbaar.

In bijlage 5 van Bijlagen bodemparagraaf is een overzichtstekening opgenomen van de locaties met geanalyseerde toepasbare en niet toepasbare bouwstof.

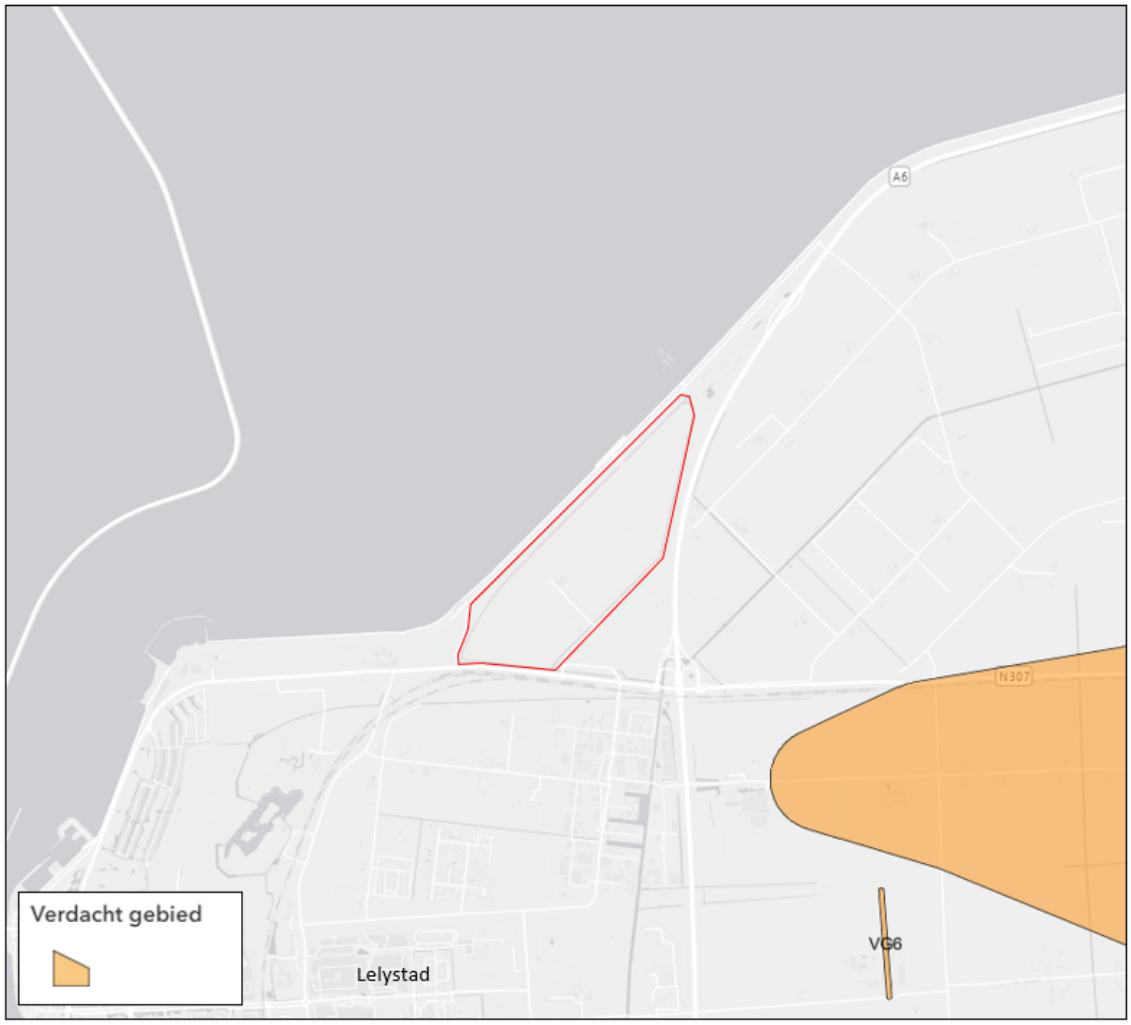
4.5.3 Conclusie

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat behoudens een aantal sterk verontreinigde spots grondverontreiniging, de bodemkwaliteit voldoet aan het beoogde gebruik, zijn industrie. De aangetroffen sterk verontreinigde spots in de grond worden verwijderd conform het opgestelde saneringsplan van 2022. Het bestemmingsplan kan met het oog op het aspect bodem uitvoerbaar worden geacht.

4.6 Conventionele explosieven

4.6.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten, mijnen en andere munitieartikelen uit de Tweede Wereldoorlog (1940-1945). Waterschap Zuiderzeeland, provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben in kaart gebracht waar in de provincie Flevoland explosieven uit de Tweede Wereldoorlog kunnen zijn achtergebleven. Het vooronderzoek is op 28 oktober 2021 afgerond. Het resultaat van het onderzoek is een zogenaamde ‘Bodembelastingkaart’. Op deze kaart is te zien waar een verhoogd risico bestaat om niet ontplofte oorlogsresten aan te treffen. Voor aandachtsgebieden en verdachte gebieden is aangegeven wat te doen bij werkzaamheden in het betreffende gebied. In afbeelding 4.4 is een uitsnede van de Bodembelastingskaart opgenomen met daarin het rood het onderzoeksgebied weergegeven.



Afbeelding 4.4 Verdachte gebieden op de Bodembelastingskaart (bron: Waterschap Zuiderzeeland)

4.6.2 Situatie onderzoeksgebied

Op basis van de bodembelastingskaart en de in bijlage 10 opgenomen memo blijkt dat in het onderzoeksgebied geen verdacht gebied is voor niet gesprongen explosieven. Geadviseerd wordt om het proces van explosievenopsporing voor wat betreft het onderzoeksgebied te beëindigen en de geplande werkzaamheden regulier (dus zonder verdere opsporing) uit te (laten) voeren.

4.6.3 Conclusie

Gelet op het bovenstaande ligt het onderzoeksgebied buiten een gebied waar indicaties zijn van eventuele oorlogsresten. Gesteld wordt dat het aspect conventionele explosieven geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

4.7 Archeologie

4.7.1 Algemeen

Initiatiefnemers hebben op basis van de Erfgoedwet een archeologische zorgplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

4.7.2 Situatie onderzoeksgebied

Door Greenhouse is een archeologisch advies gemaakt over de archeologische situatie in het onderzoeksgebied. Het advies is opgenomen in bijlage 11. Zij constateren dat op basis van het gemeentelijke archeologiebeleid (2008) geen archeologisch onderzoek vereist is binnen de delen van het onderzoeksgebied waar een lage archeologische verwachting geldt. Dit is het grootste gedeelte van het onderhavig onderzoeksgebied op een klein noordelijk deel (reeds bestemd voor data-opslag) na waar een hoge verwachting geldt volgens de gemeentelijke archeologische Maatregelenkaart.

Het gedeelte met een hoge archeologische verwachting is reeds door Vestigia (2008) onderzocht en daarop door de gemeente vrijgesteld. Het gehele onderhavige plangebied is daartoe vrijgesteld van voorafgaand archeologisch onderzoek. Overigens geldt er wel te allen tijde een wettelijke meldingsplicht indien tijdens graafwerkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen. Ook in vooraf vrijgegeven gronden.

4.7.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.8 Cultuurhistorie

4.8.1 Algemeen

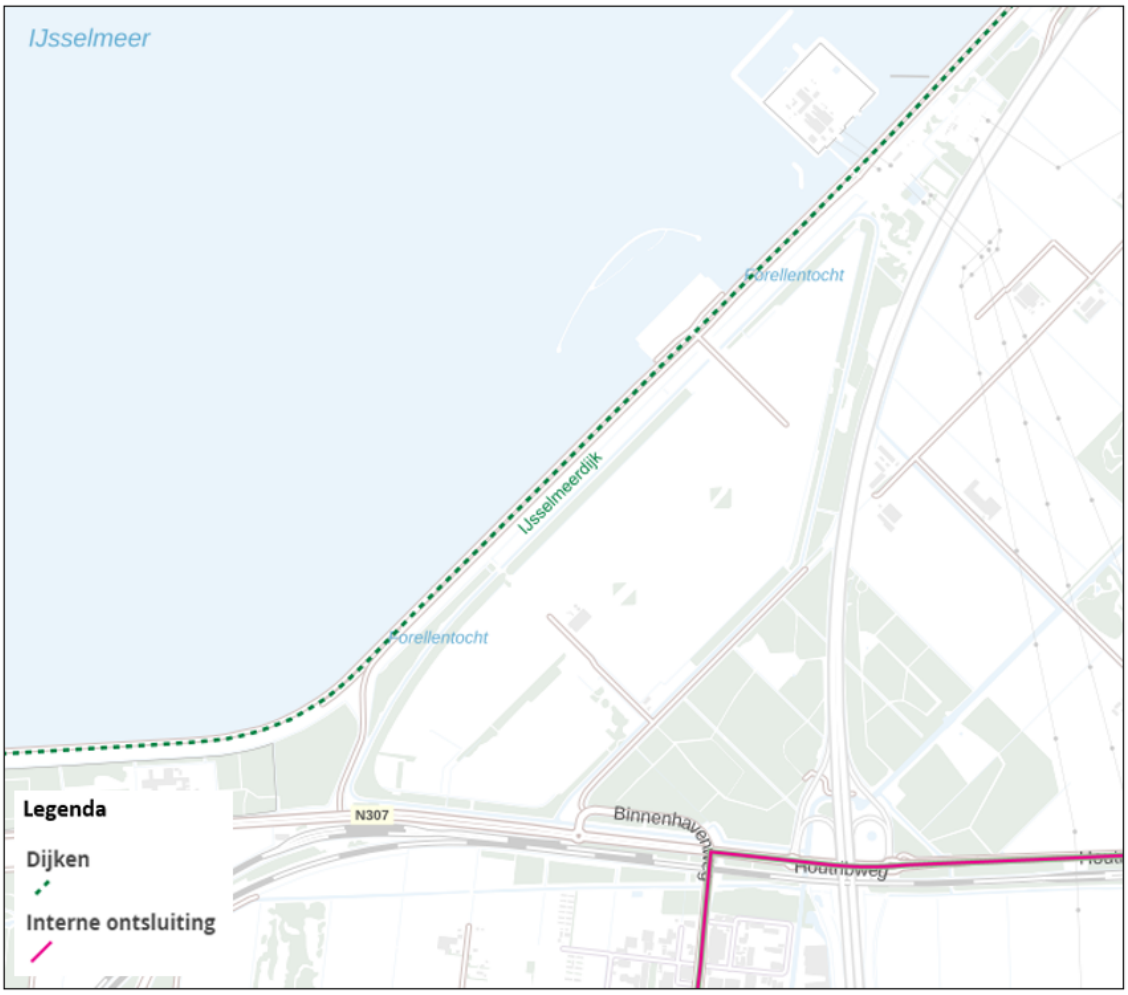
Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

4.8.2 Situatie onderzoeksgebied

Op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart worden de landschappelijke en cultuurhistorische 'kernkwaliteiten' en 'basiskwaliteiten' aangegeven. Tot de kernkwaliteiten worden elementen en patronen gerekend die bepalend zijn voor het karakter van Flevoland en waarmee de essentie van het polderconcept wordt gewaarborgd. Tot de kernkwaliteiten worden gerekend: de dijken, vaarten, interne ontsluitingsstructuur, flankerende beplanting (laanbeplanting) bosranden, oude elementen en landschapskunstwerken. Daar waar langs de provinciale wegen laanbeplanting aanwezig is, die is aangewezen als kernkwaliteit, is het provinciale beleid gericht op behoud en versterking. Tot de basiskwaliteiten behoren onder andere de openheid van het landschap, de verkavelingsstructuur, gemalen, hoge bruggen, erfbeplanting.

In afbeelding 4.5 is een uitsnede van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart opgenomen. Binnen het onderzoeksgebied bevinden zicht geen provinciale cultuurhistorische elementen.



Afbeelding 4.5 Uitsnede provinciale Cultuurhistorische waardenkaart (bron: provincie Flevoland)

Viskwekerijwoningen

De oudste gebouwen in het onderzoeksgebied zijn de twee viskwekerwoningen uit 1963 aan de Karperweg. De woningen zijn cultuurhistorisch van belang als de eerste woningen van Lelystad, die gekoppeld waren aan de aangrenzende viskwekerij. Architectuurhistorisch zijn de woningen van belang vanwege hun modernistische bouwstijl en bijzondere typologie van de woningen. De viskwekerwoning Karperweg 8 is inmiddels helemaal opgeknapt en weer in gebruik als kantoor. In de 2e viskwekerwoning aan de Karperweg 10 brak op 9 mei 2015 brand uit en bevindt zich in slechte staat.

Met de voorgenomen ontwikkeling ter plaatse van de zuidoostelijke XXL-kavel zullen geen wijzigingen of veranderingen plaatsvinden aan de dienstwoning Karperweg 10, waarmee geen afbreuk wordt gedaan aan de mogelijke erfgoedstatus van deze dienstwoning. Onderzocht wordt wat een toekomstbestendige en exploitabele functie kan zijn voor het pand.

4.8.3 Conclusie

De aanwezige cultuurhistorische waarden worden voldoende beschermd middels dit bestemmingsplan. Derhalve kan het bestemmingsplan uitvoerbaar worden geacht voor wat betreft het aspect cultuurhistorie.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Algemeen

Op 15 november 2007 is de zogeheten 'Wet luchtkwaliteit' in werking getreden. Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt de wijziging van de 'Wet milieubeheer' op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld. De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)'. De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor een ruimtelijke ontwikkeling wanneer:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer.

Grenswaarden

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen ten aanzien van een aantal luchtverontreinigende stoffen. In de ruimtelijke ordening zijn met name de stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) van belang. De grenswaarden van deze stoffen zijn in de onderstaande tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	uurgemiddelde concentratie max. 18 keer per jaar	200 µg/m³
fijnstof (PM10)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie max. 35 keer per jaar	50 µg/m³
fijnstof (PM2,5)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

Besluit 'Niet in betekende mate'

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'Niet in betekenende mate (NIBM)' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10.

4.9.2 Situatie onderzoeksgebied

Om de effecten van het plan ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit in beeld te brengen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In bijlage 12 is het gehele onderzoek opgenomen. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op maatgevende beoordelingspunten in en rond het onderzoeksgebied. Hieronder zijn de belangrijkste rekenresultaten weergegeven.

Rekenresultaten NO_2

Tabel 4.3 geeft de hoogste berekende concentratie op de relevante beoordelingspunten. Deze zijn gelegen op een aantal woningen en langs de rand van de weg. De totale concentratie is de som van de bijdrage van 'Flevokust' en de achtergrondconcentratie. In Bijlage 12 Luchtkwaliteitsonderzoekopgenomen bijlage 3 worden de rekenresultaten als uitvoer van Geomilieu weergegeven op alle toetspunten.

Tabel 4.3 Hoogste concentraties NO_2

Coördinaten [x,y]	Concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bron concentratie [µg/m³]	# Overschrijding uurlimiet
162893,60;499182,40	20,54	8,97	11,56	0
162869,70;499182,79	19,96	8,97	10,98	0
162862,54;499187,51	19,95	8,97	10,97	0

Deze punten liggen allemaal op de A6 waar deze kruist met de N302. De rest van de beoordelingspunten welke dichter bij/naast woningen zijn gelegen geven allemaal een lagere concentratie aan.

Resultaten fijn stof (PM10)

Tabel 4.4 geeft de hoogst berekende concentratie op de relevante beoordelingspunten. De totale concentratie is de som van de bijdrage van 'Flevokust' en de achtergrondconcentratie. In Bijlage 12 Luchtkwaliteitsonderzoekopgenomen bijlage 3 worden de rekenresultaten als uitvoer van Geomilieu weergegeven op alle toetspunten.

Tabel 4.4 Hoogste concentraties PM10

Coördinaten [x,y]	Concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bron concentratie [µg/m³]	# Overschrijding uur limiet
157112,91;501561,17	15,24	14,88	0,36	6
157223,17;501685,77	15,21	14,87	0,34	6
157502,53;501890,99	15,21	14,87	0,33	6

De punten in tabel 4.3 liggen langs de Houtribweg, overige berekende concentraties zijn allemaal lager.

Resultaten fijn stof (PM 2,5)

Tabel 4.5 geeft de hoogst berekende concentratie op de relevante beoordelingspunten. De totale concentratie is de som van de bijdrage van 'Flevokust' en de achtergrondconcentratie. In Bijlage 12 Luchtkwaliteitsonderzoekopgenomen bijlage 3 worden de rekenresultaten als uitvoer van Geomilieu weergegeven op alle toetspunten.

Tabel 4.5 Hoogste concentraties PM2,5

Coördinaten [x,y]	Concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bron concentratie [µg/m³]
157112,91;501561,71	8,18	8,09	0,09
157223,17;501685,77	8,17	8,09	0,09
157377,31;501792,96	8,17	8,09	0,09

De punten in tabel 4.4 liggen langs de Houtribweg, overige berekende concentraties zijn allemaal lager.

De bovenstaande rekenresultaten laten zien dat de totale concentraties (bijdrage van Bedrijventerrein 'Flevokust' plus achtergrondconcentratie) voldoen aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Ook wordt het aantal overschrijdingen van de uur- en daggemiddelde concentratie voor respectievelijk NO_2 en PM10 niet overschreden.

4.9.3 Conclusie

De bijdrage van bedrijventerrein 'Flevokust' leidt voor NO_2 niet tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties, Ook voor PM10 wordt de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m^3 en de daggemiddelde grenswaarde niet overschreden. De jaargemiddelde concentratie PM2,5 blijft tevens ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m^3. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgesteld in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Het vervoeren van gevaarlijke stoffen per buisleiding is geregeld via het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

4.10.2 Situatie onderzoeksgebied

In de onderstaande afbeelding 4.6 van de risicokaart zijn de verschillende risico's weergegeven. De rode onderbroken lijn is de hogedrukaardgasleiding, de rode doorgetrokken lijn is de route gevaarlijke stoffen, de zwarte cirkel is een veiligheidscontour voor de Maximacentrale, de oranje lijn is de veiligheidszone langs de A6 en de gele lijn is de spoorlijn Weesp – Zwolle.



Afbeelding 4.6 Uitsnede risicokaart (Bron: gemeente Lelystad) Opgemerkt wordt dat het bedrijf 3D metal Forming nog ontbreekt op de risicokaart.

Inventarisatie risicobronnen

De dichtstbijzijnde spoor van het basisnet is spoorroute 40 (Weesp – Zwolle) met trajectnummer Y en ligt ten zuiden op circa 150 meter afstand gelegen van het onderzoeksgebied. De dichtstbijzijnde vaarroute die onder het basisnet valt ligt op circa 2.300 m ten noord westen van het onderzoeksgebied, dit betreft de Corridor Amsterdam - Noord-Nederland. Op circa 730 m ten oosten van het plangebied is de dichtstbijzijnde basisnetroute over de weg de gelegen, dit betreft de Rijksweg A6. De gemeente heeft de Houtribweg (N307) tussen de A6 en de Houtribsluizen aangewezen als een route waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden.

Op circa 70 meter afstand tot de geplande bebouwing, ten noordwesten langs het onderzoeksgebied, is een buisleiding van de Gasunie Transport Services gelegen waardoor aardgas wordt vervoerd. Ten zuiden van het plangebied ligt McCain Foods Holland BV. De inrichting beschikt over een ammoniakkoelinstallatie met een inhoud van 8.000 kg (NH3) en heeft een PR 10-6 contour van 25 m. Het bedrijf 3D Metal Forming aan de Karperweg 8 heeft een veiligheidszone (zone-B). De veiligheidszone betreft maximaal 256 meter in zuidoostelijke richting en 56 meter in noordwestelijke richting.

De invloed van de risicobronnen op het onderzoeksgebied is nader uitgewerkt en opgenomen in bijlage 13.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied binnen het invloedsgebied van de dichtstbijzijnde spoorroute 40 (Weesp – Zwolle) is gelegen. Het onderzoeksgebied betreft een distributiecentrum waarvan verwacht wordt dat deze als een beperkt kwetsbaar object wordt aangemerkt. Gezien distributiecentra een groot oppervlak hebben waar weinig personeel per vierkante meter aanwezig zal zijn gedurende dag en nachtperiode, kan tevens verwacht worden dat het onderzoeksgebied een geringe impact zal hebben op het groepsrisico van de verschillende hierboven genoemde externe veiligheidsbronnen in het algeheel.

Het bedrijf 3D Metal Forming aan de Karperweg 8 heeft een veiligheidszone (zone-B en C). Geconcludeerd wordt dat de inrichting van de Zone B een risico kan vormen in het kader van externe veiligheid. Er mogen binnen deze zone geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd. De B zone ligt voor een klein gedeelte over het plangebied van het bestemmingsplan. Hiervoor is in de regels van het bestemmingsplan een beschermende regeling opgenomen.

Voor zone C gelden bouwbeperkingen vanuit de circulaire 'opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van 19 juni 2016. De beperkingen komen voort uit het milieuspoor en hoeven daarom niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Volledigheidshalve is er wel een beperkende regeling voor bouwen in de regels van het bestemmingsplan opgenomen.

Uit het kwalitatieve onderzoek voor het distributiecentrum op perceel D volgt dat de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar buiten de inrichtingsgrens van het betreffende perceel is gelegen. De 10-6 plaatsgebonden risicocontour is niet gelegen over (beperkt) kwetsbare objecten. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico conform het Bevi. Het berekende groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Het berekende groepsrisico bedraagt ten hoogste 0,003% van de oriëntatiewaarde bij N = 5 slachtoffers. Aldus wordt (ruimschoots) voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico conform het Bevi.

De Gemeente Lelystad heeft aangegeven dat de Omgevingsdienst Flevoland, Gooi en Vechtstreek moet beoordelen of de contouren van het bedrijf McCain B.V. de meest actuele waarden zijn gelet op de nieuwbouw van McCain en de vervanging van de ammoniakinstallatie. Dit blijkt zo te zijn. De afstanden op de EV signaleringskaart zijn gecontroleerd en blijken te kloppen. De overige omliggende risicobronnen zijn niet relevant in het kader van externe veiligheid.

Opgemerkt wordt dat in artikel 3.4 lid c in de planregels van het voorliggend bestemmingsplan is bepaald dat het gebruik van gronden en bouwwerken zodanig dat de risicocontour 10^{-6} (plaatsgebonden risico) van het bedrijf buiten het bouwperceel van het betreffende bedrijf valt niet is toegestaan. Hiermee is geborgd dat invloed van het bedrijf op een bouwperceel niet van invloed is op een ander bouwperceel. Bij overschrijding van de perceelsgrens kan middels een binnenplanse afwijking worden afgeweken van deze grens. Hierbij is als voorwaarde gesteld dat altijd moet worden voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

De opslag van tot vloeistof verdichte gassen is toegestaan binnen het bestemmingsplan, mits ondergeschikt aan de bedrijfsactiviteit. Dit gezien de opslag van diverse gasvormige consumentenproducten in een distributiecentrum.

4.10.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid is voldoende geborgd in dit bestemmingsplan.

4.11 Kabels, leidingen en zoneringen

4.11.1 Algemeen

Behoudens de aardgastransportleiding en de hoogspanningsverbinding die is beschreven in de paragraaf 4.10, lopen door het ontwikkelingsgebied geen planologisch relevante kabels of leidingen die de vaststelling in het de weg staan. De ligging van de aardgastransportleiding is vastgelegd op de planverbeelding van het bestemmingsplan.

4.12 Ecologie

4.12.1 Algemeen

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

Voor de ontwikkeling Flevokust Haven is een groenversterkend plan opgesteld (bijlage 1 en 2). In dit plan is op hoofdlijnen invulling gegeven aan de groenstructuren op het bedrijventerrein. De ambitie van het plan is om klimaat en biodiversiteitskansen op te nemen en bijvoorbeeld geen strak gemaaide gazons en monoculturen toe te staan. Onderdeel van het plan is bovendien een aanvullend bosgebied dat de schakel vormt tussen de bestaande natuurgebieden. Dit plan is meegenomen in de ecologische beoordeling.

4.12.2 Gebiedsbescherming

TAUW heeft een voortoets uitgevoerd naar de consequenties van de Wet Natuurbescherming voor de realisatie en ingebruikname van het bedrijventerrein Flevokust (bijlage 14). De ontwikkeling kan alleen doorgaan als deze niet in strijd is met de bepalingen als opgenomen in de Wet natuurbescherming of als de benodigde vergunningen en/of ontheffingen redelijkerwijs kunnen worden verleend. De onderdelen gebiedenbescherming van de Wet natuurbescherming en het Barro zijn van belang om te toetsen. In de voortoets zijn de effecten op beschermde Natura 2000-gebieden en het NNN beschouwd.

Uit de voortoets blijkt dat het Natura 2000-gebied IJsselmeer naast het nieuwe bedrijventerrein is gelegen. Dit gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied en Vogelrichtlijngebied. De beoogde activiteit kan op verschillende manieren effect hebben op dit Natura 2000-gebied. Dit zijn zogenoemde 'storingsfactoren'. Alle relevante storingsfactoren zijn beschouwd. Een aantal effecten zijn op voorhand uitgesloten gezien de activiteiten niet in het Natura 2000-gebied plaatsvinden. De aanleg- en gebruiksfase in relatie tot stikstofdepositie dient separate berekend te worden en indien nodig ecologisch beoordeeld. Voor alle habitattypen, Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten geldt dat effecten (m.u.v. van effecten door stikstofdepositie) zijn uitgesloten

Uit de voortoets blijkt verder dat significante aantasting van enkele van de wezenlijke kenmerken en waarden van het nabijgelegen NNN niet zijn uitgesloten. Met het realiseren van 19 hectare bos- en groenontwikkeling waarmee meer samenhang wordt verkregen tussen verschillende NNN gebieden, is echter de verwachting dat per saldo een neutraal effect of een verbetering optreedt voor het NNN. Oftewel het areaal dat ongeschikt wordt door verstoring valt weg door de areaal -en kwaliteitstoename van het te realiseren groengebied.

De effecten op het Natura 2000 gebied, het NNN en stikstofdepositie wordt hierna nader onderzocht.

Natura 2000-gebied

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.



Afbeelding 4.7 Ligging van het onderzoeksgebied ten opzichte van Natura 2000-gebied (Paars)

Situatie onderzoeksgebied

In afbeelding 4.7 wordt de ligging van het onderzoeksgebied weergegeven ten opzichte van Natura 2000-gebieden. De afstand van het onderzoeksgebied tot het Natura 2000-gebied 'IJsselmeer' bedraagt circa 75 meter.

Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand, minimaal drie kilometer van het plangebied af. Dit maakt dat storingsfactoren met een grotere reikwijdte (groter dan drie kilometer) in deze gebieden effect kunnen hebben. Van de diverse storingsfactoren zijn dat alleen de emissies naar de lucht.

Het deel van het IJsselmeer en de nabije omgeving waarop de voorgenomen ontwikkeling mogelijk effect heeft is uitsluitend aangewezen Vogelrichtlijngebied. Het deel van het Natura 2000-gebied wat ook als Habitatrichtlijngebied is aangewezen is gelegen op circa 50 kilometer afstand van het plangebied.

Voor de aanleg van het bedrijventerrein is zowel als gevolg van de aanleg als in de gebruiksfase sprake van mogelijke effecten op Natura 2000-gebied IJsselmeer. In tabel 4.6 zijn de relevante storingsfactoren weergegeven en is aangegeven of deze relevant zijn in de aanlegfase, gebruiksfase of beide.

Storingsfactor	Aanlegfase	Gebruiksfase
Optische verstoring	+	+
Verstoring door licht	+	+
Verstoring door geluid	+	+

+ Relevant, -Niet relevant

Tabel 4.6: Relevante storingsfactoren als gevolg van de beoogde ontwikkeling in de aanleg- en gebruiksfase

Bovenstaande storingsfactoren zijn nader getoetst op de instandhoudingsdoelen voor broedvogels en niet broedvogels. Wat betreft broedvogels wordt gesteld dat er geen geschikte nestplaatsen nabij het onderzoeksgebied, en ook zand- en modderbanken of geschikte oeverzones ontbreken. Tenslotte heeft eerder onderzoek aangetoond dat verlies van geschikt binnendijks foerageergebied door landgebruik niet leidt tot significante effecten. Verder is er geen sprake van aantasting van de voedselbeschikbaarheid. Effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van broedvogels zijn daarom op voorhand uitgesloten. Wat betreft niet broedvogels wordt gesteld dat het onderzoeksgebied en omgeving voor de niet-broedvogelsoorten met een instandhoudingsdoel in Natura 2000-gebied IJsselmeer geen essentieel foerageer- of rustgebied is en daarom effecten op deze soorten zijn uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.



Afbeelding 4.8 Flevokust Haven met de relevante NNN-gebieden (groen)

Situatie onderzoeksgebied

Het plangebied ligt niet in, maar direct naast het NNN (zie afbeelding 4.8). Ten oosten van het plangebied op circa 50 meter is het dichtstbijzijnde deel van het NNN gelegen. Ten westen van het plangebied is ook het IJsselmeer gelegen, wat onder het Natuurnetwerk Nederland – Grotere Wateren valt.

In artikel 7.5 van de provinciale omgevingsverordening (zie ook paragraaf 3.2.3) is bepaald dat wanneer een ruimtelijk plan binnen of nabij een aangewezen Natuurnerkwerk Nederland plaatsvindt het voornemen strekt mede tot bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van dat gebied.

Het NNN ten oosten van het plangebied valt onder deelgebied ‘Stadsbossen Lelystad’. Dit betreft het Visvijverbos. Het Visvijverbos (ca. 125 ha) is een multifunctioneel vochtig productiebos en bestaat vooral uit omgevormd populierenbos met gemengd loofhout met daartussen enkele percelen naaldhout. Het gebied is o.a. leefgebied voor bos- en struweelvogels. De boommarter wordt ook regelmatig waargenomen, en de bever maakt gebruik van de Noordertocht ten oosten van de A6. De A6 loopt dwars door het

Visvijverbos. Hierdoor is er sprake van barrièrewerking en geluidshinder. De A6 is voor kleine fauna passeerbaar via een droge passage. Door het gebied lopen wandel- en fietspaden, maar er wordt relatief weinig gerecreëerd.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN gebied aangrenzen van het onderzoeksgebied zijn:

- Gezamenlijk vormen de bossen leefgebied voor bossoorten;
- Geschikt leefgebied voor soorten van open water;
- Zavelhoudende bodem met bijbehorende kenmerkende vegetatie.

Specifiek voor het visvijverbos is de lokale kenmerk en waarde:

- Stapsteen langs de noord- en oostrand van Lelystad via de Noordertocht en de Oostervaart.

De beoogde ontwikkelingen binnen Flevokust Haven kunnen op meerdere manieren een effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Effecten op enkele wezenlijke kenmerken en waarden kunnen echter op voorhand al uitgesloten worden, als gevolg van de beoogde ontwikkeling en de afstand tot het NNN. Omdat er geen sprake is van een ontwikkeling binnen het NNN, is er geen sprake van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden ‘Zavelhoudende bodem met bijbehorende vegetatie’ en ‘Stapsteen langs de noord- en oostrand Lelystad’. Er is enkel mogelijk een verstorend effect op de aanwezige diersoorten en de functie van het NNN als leefgebied van diersoorten. Deze mogelijke effecten worden hieronder nader beschouwd.

Leefgebied voor bossoorten

Door de realisatiewerkzaamheden en het gebruik van het bedrijventerrein zal er een toename van verstoring zijn in het leefgebied van bossoorten. Deze verstoring zal door de geringe afstand tot het NNN in de vorm van verstoring door geluid, trillingen en optische verstoring zijn. Op basis van data van de afgelopen 5 jaar uit NDFF blijkt dat er verschillende vogel-, insect-, en overige zoogdiersoorten aanwezig zijn in het bos. Hoewel er in de huidige situatie al een weg gelegen is tussen het plangebied en het bos, zal deze in de beoogde situatie mogelijk veel drukker worden.

Tijdens de aanlegfase zal er door de werkzaamheden tijdelijke een sterke toename zijn van verstoring door geluid en menselijke aanwezigheid, maar ook in de gebruiksfase zal door de functie als bedrijventerrein en het gebruik van de Karperweg de verstoring toenemen. Hoewel deze verstoring door de dichtheid van het bos snel niet meer waarneembaar zal zijn, is het mogelijk dat de randzones tijdelijk én permanent verstoord zullen zijn. Hierdoor neemt het functionele oppervlak van het leefgebied mogelijk af. Omdat ook de A6 voor verstoring zorgt, is het mogelijk dat hierdoor het leefgebied van het westelijk deel van het visvijverbos dat in gebruik is door verschillende bossoorten té klein wordt. Verstoring door geluid van de Karperweg zal het meest ver reiken. Er is daarom sprake van significante aantasting van het gebied als leefgebied voor bossoorten.

Leefgebied soorten van open water

Het open water dat binnen het NNN gelegen is, ligt op enkele tientallen meters van de bosrand. Hierdoor zal een deel van verstoring door geluid en menselijke aanwezigheid al niet meer waarneembaar zijn. Daarnaast bevindt het merendeel van soorten van open water zicht ónder het wateroppervlak, waar geluid verminderd in doordringt, en optische verstoring niet waarneembaar is. Er is daarom geen sprake van significante aantasting van het gebied als leefgebied voor soorten van open water.

Conclusies

Er is sprake van significante aantasting van de wezenlijke kenmerken omdat het leefgebied voor bossoorten verloren gaat of minder geschikt wordt. Dit verlies moet (inclusief kwaliteitslag) gecompenseerd worden.

Bij de inrichting van Flevokust-Haven wordt dit gedaan door de verbinding tussen het Visvijverbos en het bosgebied tussen de N307 en het IJsselmeer te versterken (allebei onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) bijlage 1). Het creëren van 19 hectare bosgebied, waarbij tweederde van het oppervlakte als een echt bos wordt ingericht, draagt hier aan bij (zie ook figuur 4.9). De zuidelijke toegangsroute tot Flevokust Haven vormt een potentiële barrière in de voorgestelde ecologische verbinding. Om te voorkomen dat diersoorten in hun mitigeren belemmerd worden zal een faunapassage gecreëerd worden.



Afbeelding 4.9: Verbinding NNN gebieden als onderdeel van ontwikkeling Flevokust Haven

Stikstofdepositieberekening

De geplande ontwikkeling zou kunnen leiden tot een toename in stikstofdepositie. Om dit te kunnen uitsluiten dienen de mogelijke effecten onderzocht te worden.

Situatie onderzoeksgebied

Er zijn stikstofberekeningen uitgevoerd voor zowel de aanlegfase (bijlage 15) als de gebruiksfase (bijlage 16). Voor de aanlegfase geldt dat de depositie op gevoelige Natura 2000 gebieden 0 is. De aanlegfase leidt dus niet tot significant negatieve effecten. Voor de gebruiksfase geldt dat de maximale stikstofdepositiebijdrage 0.07 mol N/ha/jaar op de Veluwe is en 0.02 mol N/ha/jaar op de Rijntakken. Op basis van deze resultaten is een significant negatief effect op de Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten. Daarom is een Passende Beoordeling (bijlage 17) opgesteld. Uit deze beoordeling blijkt dat door het toepassen van extern salderen, oftewel het uitkopen van emissiebronnen elders, effecten worden weggenomen. Hiermee is het planvoornemen uitvoerbaar. Voorwaarde

hierbij is wel dat e.e.a. procedureel en vergunning technisch geregeld is ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.12.3 Soortenbescherming

Wat betreft de soortenbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

Situatie onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied zijn verschillende ecologische quickscans uitgevoerd. In bijlage 18, 19, 20 en 21 zijn de ecologische quickscans opgenomen. Op basis van de uitgevoerde quickscans is geconcludeerd dat het plangebied en omgeving mogelijk een functie (foerageergebied, vliegroute en leefgebied) heeft voor vleermuizen en marterachtigen. Nader onderzoek moet vaststellen of de betreffende beschermde soorten, daadwerkelijk voorkomen (met bijbehorende functie(s) in het plangebied) en/of vervolgens de geplande ontwikkelingen strijdig zijn met de soortbescherming van de Wet natuurbescherming.

Door WSP is in beeld gebracht wat de mogelijke effecten zijn van de distributiecentra op de verwachte beschermde soorten (vleermuizen, bever en marterachtigen). De resultaten zijn samengevat in tabel 4.7.

Tabel 4.7 Overzicht soorten en effecten

Onderzocht soort	**Effect van het voornemen**
Vleermuizen: Gewone dwergvleermuis	Negatieve effecten als gevolg van vernietiging van vaste-rust of verblijfplaatsen en vliegroute.
Wezel, Steenmarter	Negatieve effecten als gevolg van vernietiging van vaste-rust of verblijfplaatsen
Otter, Bever	Negatieve effecten als gevolg van verstoring leefgebied

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat de planontwikkeling een negatief effect kan hebben op vaste rust- en verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen en essentieel leefgebied voor wezel en bever. WSP adviseert de volgende maatregelen te treffen:

- Door voldoende mitigerende maatregelen te treffen en de werkwijze waar mogelijk aan te passen op de aanwezige natuurwaarden kunnen negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van (kleine) marterachtigen, bever, otter en vleermuizen worden voorkomen.
- Ten aanzien van alle percelen is een ecologisch werkprotocol noodzakelijk.
- Ten aanzien van de wezel ter plaatse van perceel D (perceel bol.com) is een ontheffingsaanvraag noodzakelijk.
- Ten aanzien van het potentiële leefgebied van de wezel op ter plaatse van perceel E (Bestseller) is een mitigatieplan en ecologisch werkprotocol noodzakelijk.
- Ten aanzien van bever dient begin 2023 een extra check uitgevierd te worden ten

behoeve van vaststellen van verblijfplaatsen van de bever in en rondom de Forellentocht.
- Andere beschermde soorten ondervinden geen negatieve effecten door het voornemen, voor deze en niet beschermde soorten geldt wel te alle tijden de zorgplicht.

Er zijn mitigerende en compenserende maatregelen beschikbaar die een positief effect hebben. Daarnaast zijn in het groenversterkend plan gerichte maatregelen genomen om ecologische verbindingen te versterken, ecologische fragmentatie te voorkomen en een variatie in fauna aan te brengen.

4.12.4 Conclusie

Met inachtneming van voldoende en adequate mitigerende en compenserende maatregelen mag in alle redelijkheid worden verwacht dat een eventueel benodigde ontheffing voor beschermde soorten zal worden verleend. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarom niet in het geding.

4.13 Water

4.13.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met de waterbelangen. Op Rijksniveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

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

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.

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. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

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 is op 22 december 2009 in werking getreden. Deze Waterwet bestaat uit een achttal wetten die zijn samengevoegd tot één wet. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. De verantwoordelijkheden in het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De voornaamste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein.

Op grond van o.m. de Waterwet is voor gemeenten, naast het inzamelen en transporteren van vrijkomend stedelijk afvalwater een formele taak weggelegd voor het afvoeren van overtollig regenwater. In zoverre het inzamelen en transporteren van relatief schoon regenwater buiten de afvalwaterstroom doelmatig kan worden uitgevoerd, vindt deze gescheiden van de afvoer van het stedelijk afvalwater plaats. Het 'gebiedseigenwater' wordt op plaatsen waarvoor mogelijkheden aanwezig zijn, vastgehouden en geborgen in aanwezig stedelijk water en/of retentiestroken. Het bergen en vasthouden van regenwater op locatie mag niet leiden tot (water)overlast voor de woonomgeving. Tot slot heeft de gemeente een watertaak waterhuishoudkundige maatregelen te treffen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming(en) zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. In de Keur van het waterschap Zuiderzeeland, onderdeel uitmakend van de Waterwet, is aangegeven wat wel en niet mag bij waterkeringen en wateren (de zogenaamde waterstaatswerken). De waterschapsverordening vervangt de Keur bij inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Tenslotte zijn op basis van de Waterwet de bewoners op hun eigen terrein primair zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Water Programma 2022–2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. In het Nationaal Water Programma 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Dit staat in één programma waarmee de Rijksoverheid anticipeert op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

Watervisie Zuiderzeeland "Met water werken aan de leefomgeving"

De Watervisie is begin juli 2021 vastgesteld. De Watervisie legt de verbinding tussen maatschappelijke ontwikkelingen en wateropgaven. In deze Watervisie kiest het waterschap voor een integrale benadering met een tijdshorizon van enkele jaren tot enkele decennia, afhankelijk van de opgave.

De Watervisie geeft het waterbeleid voor de lange termijn aan voor de kerntaken:

- Waterveiligheid
- Voldoende en gezond water
- Schoon en gezuiverd water

Tegelijk vormt de Watervisie de basis voor het Waterbeheerprogramma.

Waterbeheerplan 2022-2027 Waterschap Zuiderzeeland

Het waterbeheerprogramma is vastgesteld op 5 juli 2022. Het Waterbeheerprogramma bestaat uit vier hoofdthema's: Omgeving, Waterveiligheid, Voldoende en gezond water en Schoon, gezuiverd water. Per thema wordt beschreven welke maatregelen nodig zijn. In het waterbeheerprogramma zijn de doelen uit de Watervisie vastgelegd die het Waterschap wil bereiken in de planperiode 2022-2027.

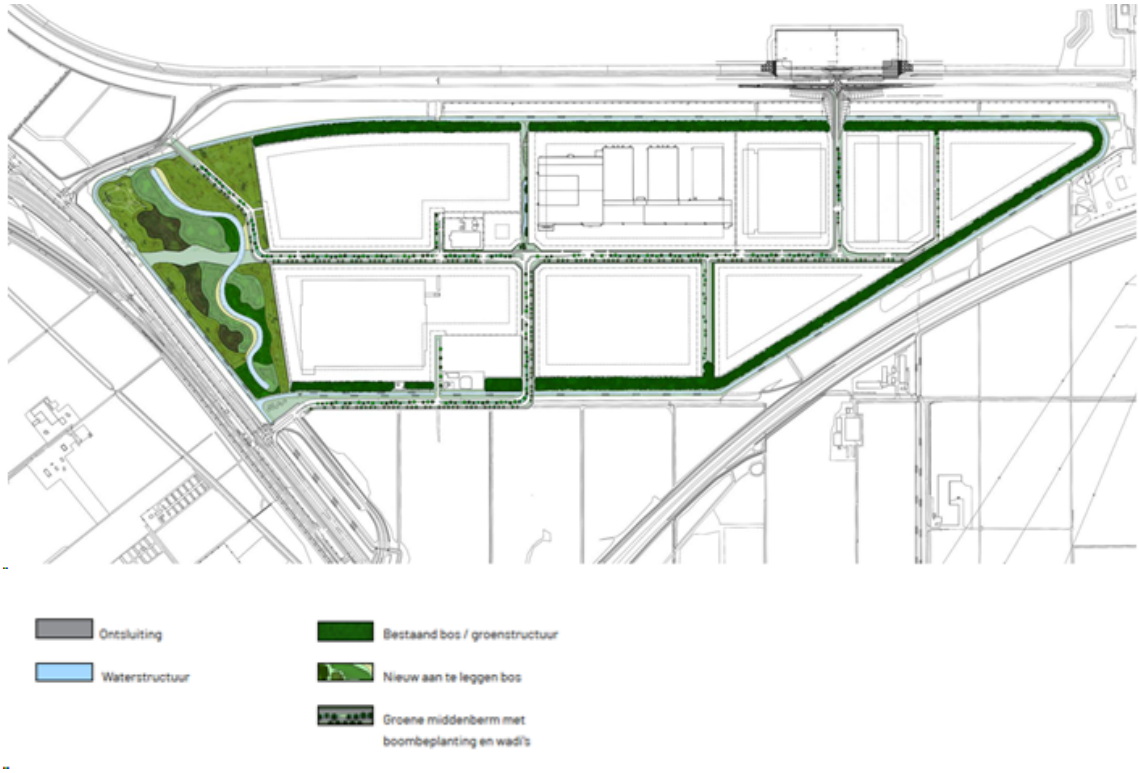
4.13.2 Beschrijving van het watersysteem

Blauw Raamwerk

Flevokust is rondom begrensd door de tien meter brede Karper- en Forellentocht (langs Houtribweg en IJsselmeerdijk) en de Baarstocht (langs Rijksweg A6 en Karperweg). De overige waterpartijen bestaan uit smalle afwateringssloten (kavelsloten). De gemeente is verantwoordelijk voor de watercompensatie ten behoeve van de toename van verharding in de openbare ruimte en demping van de bestaande kavelsloten (in de openbare ruimte en de bedrijfskavel). De toename van verharding in relatie tot de watercompensatie eigen terrein dient door de initiatiefnemers te worden opgelost op eigen terrein.



Figuur 4.10 bestaande legger watergangen binnen het plangebied



Figuur 4.11 totale ontwikkeling Flevokust Haven met groen/blauwe structuren

Bosgebied

Door te variëren in de beschikbaarheid van water en maaiveldhoogtes zullen van de lagere naar de hogere gronden wilgenbossen, elzenbroekbossen, essen-iepenbossen en eiken-haagbeukenbossen ontstaan. In dit nieuwe bos wordt eveneens een deel van de wateropgave middels een nieuwe meanderende watergang gerealiseerd. Door de bochten, de meanders, wordt het water afgeremd en wordt het water zo lang mogelijke vastgehouden in het gebied. Zo zal er minder sprake zijn van droogte in de warme zomerperiodes.



Figuur 4.12 Nieuw aan te leggen bosgebied

Middenbermen

Daar waar mogelijk worden de middenbermen voorzien van wadi's. In de wadi's wordt het water zoveel mogelijk lokaal opgevangen, geborgen en geïnfiltreerd. Bij grotere buien wordt het opgevangen water in de wadi's vertraagd afgevoerd naar de watergangen.

4.13.3 Waterveiligheid

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.

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 bouwmogelijkheden 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.

Binnen het plangebied ligt een deel van de buitenbeschermingszone van de IJsselmeerdijk. Daar waar de beschermingszone binnen de plangrens valt is deze opgenomen in de verbeelding en in de regels zijn voorwaarden opgenomen waarmee de bescherming van de waterkering wordt geborgd en eventuele ontwikkelingen binnen die zone vooraf door het Waterschap schriftelijk worden goedgekeurd.

Het voornemen is om een tweede ontsluiting te realiseren nabij de IJsselmeerdijk. Deze tweede ontsluiting is opgenomen op de verbeelding. De voorgenomen ontwikkeling blijft buiten de buitenbeschermingszone van de waterkering.



Figuur 4.13: Uitsnede uit de legger van Waterschap Zuiderzeeland, beschermingszones

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 het project versterking van de IJsselmeerdijk. De realisatie van de versterkingswerkzaamheden is beoogd in de periode 2025 - 2028. 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 planuitwerkingsfase wordt het benodigde ruimtebeslag nader bepaald, de verwachting is dat de bestaande beschermingszones binnendijks niet zullen wijzigen nabij Flevokust. 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 het bedrijventerrein Flevokust. Indirecte invloeden zoals tijdelijke stremming van de weg op de IJsselmeerdijk zijn niet uit te sluiten.

4.13.4 Voldoende water

Streefbeeld

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 de realisatie van infrastructuur en bebouwing 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 afvoer en peilstijgingen. 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 m^2 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. Het plangebied is gelegen in een peilgebied waarbij 5,0% van de netto toename aan verharding als open water moet worden gecompenseerd.

De verharding die binnen het plan wordt aangebracht wordt weergegeven in tabel 4.8. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen verharding in de openbare ruimte (wegen, voet- en fietspaden) en verharding op de kavel van bedrijfskavel. Op basis van onderstaande gegevens wordt binnen het plan voldoende berging/ oppervlakte water gerealiseerd om te voldoen aan de eis van het Waterschap Zuiderzeeland. Dit wordt in het waterhuishoudkundig plan verder uitgewerkt in samenspraak met het Waterschap Zuiderzeeland, echter is er voldoende ruimte in het plan aanwezig om te kunnen voldoen aan de watercompensatie van Waterschap Zuiderzeeland.

Toename verhard oppervlak	Verhard oppervlak (m^2)
Openbare verharding	108.940
Rijbaan / parkeren	77.980
Fietspad	16.100
Voetpad (aan beide zijden van de weg)	11.630
Half verharding	3.230
Bedrijfskavel*	219.463
Gebouw	115.200
Terrein verharding	104.263
Half verharding	0

Totaal verhard oppervlak	437.343
* De opgave voor de toename van het verhard oppervlak op de bedrijfskavel wordt op eigen terrein opgelost door het betreffende bedrijf.	

Tabel 4.8: Inschatting toename verhard oppervlak binnen plangebied

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. Met het ontwerp van het nieuwe watersysteem is met het bovenstaande rekening gehouden.

4.13.5 Schoon water

Goed omgaan met afvalwater

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.

In het plan of de directe omgeving is in de bestaande situatie geen openbaar rioolsysteem aanwezig. Dit dient voor de ontwikkeling aangelegd te worden. Voor het plan wordt een 100% gescheiden stelsel aangebracht. Dit kan zowel een vrij verval riool als drukriool, of combinatie zijn. Onder vuilwater wordt gezien mogelijk proceswater van bedrijven en huishoudelijk (grijs/zwart) afvalwater, zowel bestaand als nieuw. Vanaf het plangebied wordt door middel van een drukriool/ persleiding het vuilwater afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) in Lelystad. Dit kan dan wel rechtstreeks op de AWZI, dan wel inprikken op de bestaande persleiding.

Hemelwater afkomstig van verharde oppervlakken kan verontreinigd zijn en daarmee effect hebben op de waterkwaliteit. Dit betekent dat de volgende maatregelen en ontwerp oplossingen nodig zijn om te voldoen aan de eisen van het Waterkader van het Waterschap Zuiderzeeland:

- Parkeerplaatsen met meer dan 50 parkeerplaatsen dienen gezuiverd te worden;
- Rijbanen met meer dan 1000 voertuigbewegingen dienen gezuiverd te worden;
- Dakoppervlak mogen rechtstreeks afvoeren naar het oppervlaktewater;

- Laadkuilen dienen af te voeren via een OBAS;
- OBAS voorzieningen worden ontworpen op de daartoe geldende wet- en regelgeving.

Goede oppervlaktewaterkwaliteit en structuurdiversiteit

Streefbeeld

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. Oevers worden bij voorkeur duurzaam en indien passend bij de functie natuurvriendelijk ingericht. Bij de dimensionering van het watersysteem wordt rekening gehouden met de te verwachten waterkwaliteit. 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".

Water afkomstig van de wegen en parkeerterreinen wordt eerst opgevangen in de wadi's waar het infiltreert of, bij hevige buien, vertraagd afgevoerd wordt naar de watergangen. De bovenste laag van de bodem functioneert als filterlaag. In de filterlaag wordt vervuiling vastgelegd die meekomt met het regenwater. Daarnaast wordt het gebruik van uitlogende bouwmaterialen vermeden. In het bosgebied houden de bossen en bosschages het water langer vast en bieden schaduw aan de meanderende waterloop, zodat het water minder snel opwarmt en de waterkwaliteit toeneemt. De inrichting van de meanderende waterloop in relatie tot het bosgebied wordt nader afgestemd met de ecoloog van het waterschap.

4.13.6 Klimaatbestendig

In het stedenbouwkundig plan is integraal een natuurversterkend- en klimaatplan opgenomen. Daarin zijn drie pijlers benoemd: biodiversiteit, water robuust en voorkomen hittestress. De ambities van het integrale stedenbouwkundige plan komen niet alleen tot uiting in de openbare ruimte, maar wordt doorgetrokken op de bedrijfskavel.

De groene lanen met bomen en wadi's zorgen voor verkoeling van de omgeving. De omvang van het bosgebied en de wijze waarop deze ingericht wordt maakt dat het bosgebied een positieve invloed heeft op klimaat en biodiversiteit. De bossen zorgen voor verkoeling door schaduwwerking en verdamping en bieden ruimte voor het opvangen van water. Deze hele groen- blauwe structuur met daarin het systeem van wadi's, waterlopen en het bosgebied wordt zo ontworpen dat het water zoveel mogelijk lokaal wordt opgevangen en geïnfiltreerd. Het surplus wordt vertraagd afgevoerd. Het bosgebied fungeert daarin als belangrijke buffer waar het water (tijdelijk) in opgevangen kan worden. In extreme scenario's kan het bosgebied zelfs tijdelijk meer water opvangen dan waarmee gerekend is.

Deze ambities zijn doorgetrokken in het beeldregieplan. Het beeldregieplan daagt ontwikkelende partijen uit om bij de realisatie van de bedrijfsbebouwing en kavelinrichting voldoende aandacht te besteden aan de ambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke inpassing en duurzaamheid (natuurinclusief en klimaatadaptief).

4.13.7 Conclusie

Binnen het plangebied ligt gedeeltelijk de buitenbeschermingszone van 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. In voorliggend bestemmingsplan is de beschermingszone opgenomen op de verbeelding en de regels.

Om te kunnen voldoen aan de eisen van Waterschap Zuiderzeeland en voldoende waterberging te kunnen realiseren is bepaald hoeveel waterberging er nodig is. Deze berekening is gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp en toont aan dat er voldoende mogelijkheden zijn om binnen de ontwikkeling deze wateropgave te realiseren. Door middel van het nog op te stellen waterhuishoudkundig plan zal aangetoond worden dat het plan voldoet aan eisen van Waterschap Zuiderzeeland. De voorgenomen afmetingen en profielen zijn dermate beperkt dat een ontgrondingsvergunning niet nodig is.

Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het hemelwater wordt voornamelijk via wadi's afgevoerd richting het oppervlaktewater, waarmee verontreiniging van het oppervlaktewater voorkomen wordt.

Als de maatregelen/voorstellen gevolgd worden is er conform het Waterkader van het Waterschap Zuiderzeeland sprake van schoon (gezuiverd) oppervlaktewater. Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Waterschap. De verdere uitwerking van het watersysteem wordt in het waterhuishoudkundig plan vastgesteld in overleg met het Waterschap Zuiderzeeland. Voor de start van de uitvoering wordt een watervergunning aangevraagd, waarin het waterhuishoudkundig plan wordt getoetst.

4.14 M.e.r.-beoordeling

4.14.1 Algemeen

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

1. Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan); Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
2. Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3); Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen);
3. Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4); Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop

de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is er na een bestemmingsplan geen m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit meer nodig, dan is er sprake van een bestemmingsplan in kolom 4 (besluit).

4.14.2 Verantwoording m.e.r.-beoordeling

De voorgenomen activiteit binnen het plangebied (aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein) is opgenomen in onderdeel D, categorie 11.3 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de totale oppervlakte komt boven de drempelwaarde van 75 ha uit. Daarnaast is sprake van categorie D11.2, een stedelijk ontwikkelingsproject, hiervoor geldt als drempelwaarde een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2. Er is geen sprake van een zogenaamd kaderstellend plan. Alle bedrijven en overige functies worden rechtstreeks mogelijk gemaakt, er zijn geen delen in het plan waar nog een uitwerkingsverplichting op rust of een wijzigingsbevoegdheid voor opgenomen is in het bestemmingsplan. Ook zijn er geen m.e.r. (beoordelings)plichtige bedrijven/ activiteiten mogelijk ter plaatse van het plangebied. De nieuwe bestemmingsplannen zijn dus aan te merken als een besluit als bedoeld in kolom 4 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en niet als een plan als bedoeld in kolom 3. Daarom is het voor de voorgenomen activiteit alleen noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Voor Flevokust Haven is een Passende Beoordeling opgesteld. Als een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) betekent dat in beginsel dat er ook een planMER moet worden opgesteld. Voor plannen voor kleine gebieden is een uitzondering (artikel 3, lid 1, aanhef en onder a Besluit m.e.r.). Hiervoor is het noodzakelijk dat aan drie cumulatieve voorwaarden is voldaan:

1. Voor dat plan is een bestuursorgaan van de gemeente het bevoegd gezag;
2. De omvang van het (bestemmingsplan)gebied is klein in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente (wat ‘klein’ is, is niet nader gedefinieerd, maar A-G Kokott van het Europese Hof van Justitie heeft een grens van 5% genoemd en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij uitspraak van 21 december 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:3910, r.o. 33.2) geoordeeld dat er bij een plangebied dat ongeveer 1% van het grondgebied van de betrokken gemeente betreft, sprake is van een ‘klein gebied’);
3. Het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat de vaststelling van het bestemmingsplan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

In deze bestemmingsplanwijziging is de gemeenteraad het bevoegd gezag, het plangebied is kleiner dan 0,2 % procent van het gemeentelijk grondgebied en uit deze m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen andere reden is om een MER op te stellen.

In m.e.r. beoordelingen moet in principe uitgegaan worden van de maximale planologische mogelijkheden. Daarbinnen mag worden uitgegaan van een “representatieve invulling”. Binnen het onderzoeksgebied wordt uitgegaan van de maximale planologisch mogelijkheden. Dit is bedrijfscategorie 3.2. Binnen deze categorie vormen distributiebedrijven/centra een representatieve invulling. In de m.e.r. beoordeling wordt daarom uitgegaan van de vergevorderde plannen van de bedrijven die zich ter plaatse gaan vestigen. In het gebied ten noorden van plangebied (overige deel

Flevokust Haven) wordt eveneens uitgegaan van een representatieve invulling eveneens op basis van de plannen van de bedrijven zoals die nu zijn vastgesteld of in vergevorderd stadium zijn (sommige zijn al in aanbouw en vergunningen zijn in verschillende gevallen al verleend). Binnen het plangebied is daarnaast een gebied aangewezen waar boscompensatie plaats dient te vinden. Het gaat hierbij om 16,4 hectare aan boscompensatie. In dit nieuwe bos wordt eveneens een groot deel van de wateropgave middels een nieuwe watergang gerealiseerd. Het bosgebied zal gevarieerd worden ingericht met een grote diversiteit aan habitats/plantengemeenschappen.

Op basis van de m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd dat vanwege de voorgenomen ontwikkelingen binnen de bestemmingsplannen Flevokust Haven Zuid en Zuid west, in samenhang met de overige relevante ontwikkelingen binnen het nog te realiseren deel van het bedrijventerrein Flevokust Haven, geen belangrijke negatieve effecten te verwachten zijn. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is toegevoegd in bijlage 22.

4.14.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande en de opgestelde vormvrije m.e.r.-beoordeling, welke is opgenomen als bijlage 22, blijkt dat, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Hierbij geldt wel het uitgangspunt dat de mogelijke effecten van stikstofdepositie conform de daarvoor geldende verplichting gesaldeerd worden. Ook effecten op soorten moeten, conform de geldende verplichtingen, gemitigeerd en gecompenseerd worden. Daarnaast geldt dat voor het onderdeel verkeer dat uitvoering gegeven moet worden aan verschillende verkeerskundige maatregelen om verkeerseffecten te voorkomen.

Door het college van burgemeester en wethouders zal op basis van de m.e.r.-beoordeling vastgesteld worden dat er geen milieueffectenrapportage nodig is.

Hoofdstuk 5 Juridische regeling

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden. Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Toelichting op de bestemmingen

In het plangebied komen de volgende bestemmingen voor:

Bestemming Bedrijventerrein

De gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn bestemd voor het mogelijk maken van een bedrijventerrein waar havengebonden bedrijven of daarmee naar aard en invloed gelijk te stellen bedrijven zich kunnen vestigen. Daarnaast is het mogelijk om onder andere 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. Erf- en terreinafscheidingen mogen worden gebouwd tot een hoogte van 2,50 meter. Binnenplans 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.

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 40 meter mits wordt voldaan aan de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Bestemming Bos

De gebieden waar bos c.q. bebossing voorkomt, zijn als zodanig bestemd. Naast de bosbouw zijn de gronden bestemd voor de instandhouding van de natuur- en landschapswaarden. Met het oog hierop is een aanlegvergunningstelsel opgenomen,

waarmee voorkomen kan worden dat er ongewenste ingrepen worden verricht, zoals het verwijderen van bomen en planten. Daarnaast is extensieve openluchtrecreatie toegestaan, waarbij moet worden gedacht aan fiets- en wandelpaden. Er zijn geen gebouwen bij recht toegestaan.

Bestemming Groen

De bestemming 'Groen' heeft betrekking op de structurele groenelementen in het plangebied. Het gaat hier derhalve om groen dat in de ruimtelijke hoofdopzet een structurele rol vervult. Bouwen van gebouwen is binnen deze bestemming niet toegestaan met uitzondering van nutsvoorzieningen of andere openbare voorzieningen.

Met een aanliggend bedrijf zijn afspraken gemaakt over het realiseren van een interne ontsluitingsweg ter hoogte van een groenbestemming. Dit is mogelijk gemaakt door het opnemen van de aanduiding 'weg' binnen de groenbestemming. Voor het overige zijn er geen wegen binnen de groenbestemming toegestaan, met uitzondering van calamiteitenroutes.

Bestemming Verkeer

De ontsluitingsroutes in en rond het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. De bestemming maakt het mogelijk de openbare ruimte in te richten voor de afwikkeling van het verkeer en (open) groen. Binnen de bestemming zijn gebouwen niet toegestaan. Wel kunnen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, informatie- en reclameobjecten, palen en masten en overige bouwwerken worden gerealiseerd.

Bestemming Water

De bestemming 'Water' is gelegd op open water wat ruimtelijk en/of functioneel van belang is. De bestemming is bedoeld voor waterlopen en -partijen, oevers, bermen en beplanting en voet- en rijwielpaden. Gebouwen zijn binnen de bestemming niet toegestaan. Wel kunnen bouwwerken, geen gebouwen zijn, zoals bruggen, palen en masten en overige bouwwerken worden gebouwd.

Dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook

De bestemming 'Leiding - Leidingstrook' is gelegd op de bestaande en te handhaven leidingstrook langs de dijk, waarin verschillende leidingen liggen.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

De waterkerende functie is in het bestemmingsplan geregeld door middel van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Deze bestemming omvat de kernzone van de primaire waterkering.

In de regels is bepaald dat in eerste instantie alleen ten behoeve van de waterkering gebouwd mag worden. Bouwen ten behoeve van de andere bestemmingen is pas mogelijk nadat burgemeester en wethouders een vergunning hebben verleend. In de

regels is bepaald dat de gemeente daarbij het advies inwint van het waterschap. Op deze manier kan van geval tot geval worden bekeken of het bouwwerk geen gevaar oplevert voor de waterkering. Daarnaast is een vergunning van het waterschap nodig.

5.3 Algemene regels

Naast de bestemmingsregels kent het bestemmingsplan ook algemene regels, die voor alle gronden van toepassing zijn.

Anti-dubbeltelregel

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.

Algemene bouwregels

Op grond van de in artikel 11.1 opgenomen algemene bouwregels is het verboden om nieuwe motorbrandstofverkooppunten (tankstations) op te richten en bestaande motorbrandstofverkooppunt te veranderen en/of uit te breiden met tankvoorzieningen, waaronder mede begrepen elektrische snellaadvoorzieningen.

Een uitzondering op de algemene bouwregels van artikel 11.1 is gemaakt voor het oprichten van nieuwe motorbrandstofverkooppunten, indien deze voldoen aan de beleidsuitgangspunten en locaties als aangegeven in de 'Kadernota Tankstations Lelystad 2020', zoals deze is vastgesteld op 16 juni 2020, dan wel, in het geval deze wordt gewijzigd of vervangen door een andere beleidsregel, aan deze gewijzigde, respectievelijk vervangende beleidsregel. Aan deze afwijkingsbevoegdheid zijn enkele ruimtelijke criteria toegevoegd.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit brengt met zich mee dat de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemming helder en duidelijk moet zijn.

Algemene aanduidingsregels

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

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

Overige regels

In dit artikel zijn de regels ten aanzien van parkeren opgenomen.

5.4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan doorloopt een uitgebreide procedure. Tijdens deze procedure zijn er verschillende momenten waarop burgers en belanghebbenden hun mening op het plan kenbaar kunnen maken. Hieronder volgt een nadere toelichting.

Voorbereidingsfase

In het kader van het maken van het plan is gesproken met de belanghebbende over het voornemen. De resultaten van de overleggen zijn meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van vooroverleg verzonden aan de overlegpartners en is besproken in de omgevingstafel. De resultaten van het vooroverleg is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Ontwerpfase

Het ontwerpbestemmingsplan doorloopt de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen formele bestemmingsplanprocedure. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd. Een ieder krijgt de gelegenheid voor het indienen van zienswijzen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 8 juni tot en met 19 juli 2023 voor zienswijzen ter inzage gelegen. In deze periode zijn drie zienswijzen ingediend.

Vaststellingsfase

Op basis van de ingediende zienswijzen en op basis van een ambtshalve aanpassing heeft de gemeenteraad besloten het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De wijzigingen hebben betrekking op:

a. de B- en de C-contour behorende bij de bestaande opslagmagazijnen van een naastgelegen bedrijf zijn middels een 'aanduiding' opgenomen op de plankaart;
b. Aanpassing regels B-contour: Aan artikel 13 is een nieuw lid 3 toegevoegd en de overige leden van artikel 13 zijn vernummerd.
   Artikel 13 lid 3 Veiligheidszone – bevi

13.3.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' gelden de volgende regels:

13.3.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemming(en) mogen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' geen kwetsbare objecten worden gebouwd.

13.3.3 Afwijken van de bouwregels

Er kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 13.3.2 en toestaan dat kwetsbare objecten worden gebouwd, mits:

a. de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen;

b. het groepsrisico wordt afgewogen.

13.3.4 Niet toegestaan gebruik

Gronden en opstallen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' mogen niet worden gebruikt als kwetsbaar object.

13.3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Er kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 13.3.4 en toestaan dat gronden en bouwwerken worden gebruikt als kwetsbaar object, mits:

a. de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen;
b. het groepsrisico wordt afgewogen.

c. Aanpassing regels C-contour: Aan artikel 13 is een nieuwe lid 4 toegevoegd en de overige leden van artikel 13 worden vernummerd.

Artikel 13 lid 4 Aandachtszone - gebouwen

Ter plaatse van de aanduiding 'aandachtszone – gebouwen' mogen uitsluitend gebouwen en overkappingen worden opgericht die voldoen aan de eisen opgenomen in bijlage IV van de Circulaire 'opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van 19 juni 2016.

d. de ontsluitingsweg ten behoeve van het aanliggende bedrijf is middels de aanduiding 'weg' opgenomen op de plankaart

e. Aan artikel 5 lid 1 is een sub c en d toegevoegd:
Artikel 5.1 lid c: een clamiteitenroute;

Artikel 5.1 lid d: ter plaatse van de aanduiding 'weg' tevens een weg ten behoeve van het aangrenzende bedrijf;

De indieners van de zienswijzen worden worden op de hoogte gesteld van het raadsbesluit. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Bij een bestemmingsplan moet aangetoond worden of het plan economisch uitvoerbaar is. Het instrument van de grondexploitatieregeling in de Wro en het aantonen van de financiële haalbaarheid kunnen de economische uitvoerbaarheid weergeven en worden daarom in dit hoofdstuk beschreven.

7.1 Grondexploitatie

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatieregeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden, (woning)bouwcategorieën en fasering. Bij de privaatrechtelijke weg worden dergelijke afspraken in een (anterieure) overeenkomst vastgelegd.

De gronden in het onderzoeksgebied zijn in eigendom van de gemeente. De gemeente zorgt voor het bouwrijp maken en de uitgifte van de bouwkavels. Met deze ontwikkelingen zijn aanpassingen aan de provinciale weg, N307 en de opritten richting de Rijksweg, A6 benodigd. Hiervoor heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken partijen. Zij staan positief tegenover deze ontwikkeling.

De gemeente heeft een grondexploitatie opgeteld met alle kosten en opbrengsten die zijn gemoeid met deze gebiedsontwikkeling. De kosten worden volledig gedekt door de opbrengen. Hiermee is de financiële haalbaarheid geborgd. Het opstellen van een exploitatieplan is hierdoor niet noodzakelijk en zal hiervan worden afgezien.

7.2 Financiële haalbaarheid

Het initiatief betreft de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein. Binnen het plangebied wordt alleen het bos en de openbare ruimte die benodigd is gerealiseerd. De bouwkavels worden tegen marktconforme prijzen aangeboden. In paragraaf 3.1.3 is aangetoond dat hier behoefte aan is. Voor de uitgifte wordt gerekend met een verkoopprijs welke passend is bij de markt voor Lelystad en vergelijkbaar is met ontwikkelingen in omliggende gemeenten.