

FLEVOLAND

**PARTIËLE HERZIENING FLEVOKUST -
GELUIDZONE TE LELYSTAD**



Rho

**—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

INHOUDSOPGAVE

TOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	1
HOOFDSTUK 2 UITGANGSPUNTEN	4
2.1 Bestaande situatie	4
2.2 Nieuwe situatie	4
HOOFDSTUK 3 OVERIGE OMGEVINGSASPECTEN	6
3.1 Geluid	6
3.2 Natuur	8
HOOFDSTUK 4 HET JURIDISCHE SYSTEEM	9
4.1 Inleiding	9
4.2 Plansystematiek	9
4.3 Regels	9
HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	11
5.1 Voortraject	11
5.2 Planprocedure	12
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING	
Bijlage 1 Geluidsonderzoek	
Bijlage 2 Nota van beantwoording	
Bijlage 3 Nota van beantwoording (najaar 2014)	

REGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS 15

Artikel 1 Verbeelding 15

HOOFDSTUK 2 REGELS 16

Artikel 2 Begrippen 16

Artikel 3 Anti-dubbeltelbepaling 17

Artikel 4 Algemene aanduidingsregels 18

HOOFDSTUK 3 OVERGANGS- EN SLOTREGELS 19

Artikel 5 Overgangsrecht 19

Artikel 6 Slotregel 20

TOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Aan de noordzijde van Lelystad wordt, nabij de Maximacentrale, een op-en overslaghaven en een nat industrieterrein gerealiseerd. Het doel is hier bedrijven mogelijk te maken in de milieucategorieën 3.1 t/m 5.3. Daaronder vallen ook grote lawaaimakers, het bedrijventerrein (inclusief het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld)) wordt dan ook geluidgezoneerd. Gelet op de nabijheid van de Maximacentrale, het feit dat de haven buitendijks ligt en het feit dat de geluidzones overlappen, wordt hierbij ook de geluidcontour vanwege de Maximacentrale en het onderstation betrokken.

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat een dergelijke geluidzone in een bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan vastgelegd moet worden. Dit plan in de vorm van een partiële herziening van diverse bestemmingsplannen heeft tot doel om de nieuwe geluidzone rond het industrieterrein Flevokust, het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF), Karperweg 20 (Orgaworld) en de Maximacentrale en het onderstation te Lelystad vast te leggen in de bestemmingsplannen rond de betreffende bedrijventerreinen. Het plangebied is in onderstaande afbeelding weergegeven.



Ligging en begrenzing plangebied

De geluidzone ligt over het gebied waar de volgende bestemmingsplannen van toepassing zijn:

- Bestemmingsplan Buitengebied 2009 (vastgesteld 2010-02-16)
- Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2009 (vastgesteld 2014-02-18)

- Bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad gedeelte Oostelijk Flevoland (vastgesteld 1979-12-27) (viskwekerij)
- Bestemmingsplan Lelystad - Zandlichaam Flevokust (2013-03-19)
- Bestemmingsplan Lelystad – Bio Science Park (2003-09-09)
- Bestemmingsplan Lelystad – Bedrijventerrein Oostervaart (2012-11-06)
- Bestemmingsplan Lelystad – Stadsrandgebied (2013-05-28)

Dit vastleggen gebeurt door middel van het toevoegen van de aanduiding 'geluidzone - industrie' op zowel verbeelding als in de regels van de voornoemde plannen. In het bestemmingsplan Buitengebied is een gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' al aanwezig. In dat plan wordt een nieuwe geluidzone toegevoegd.

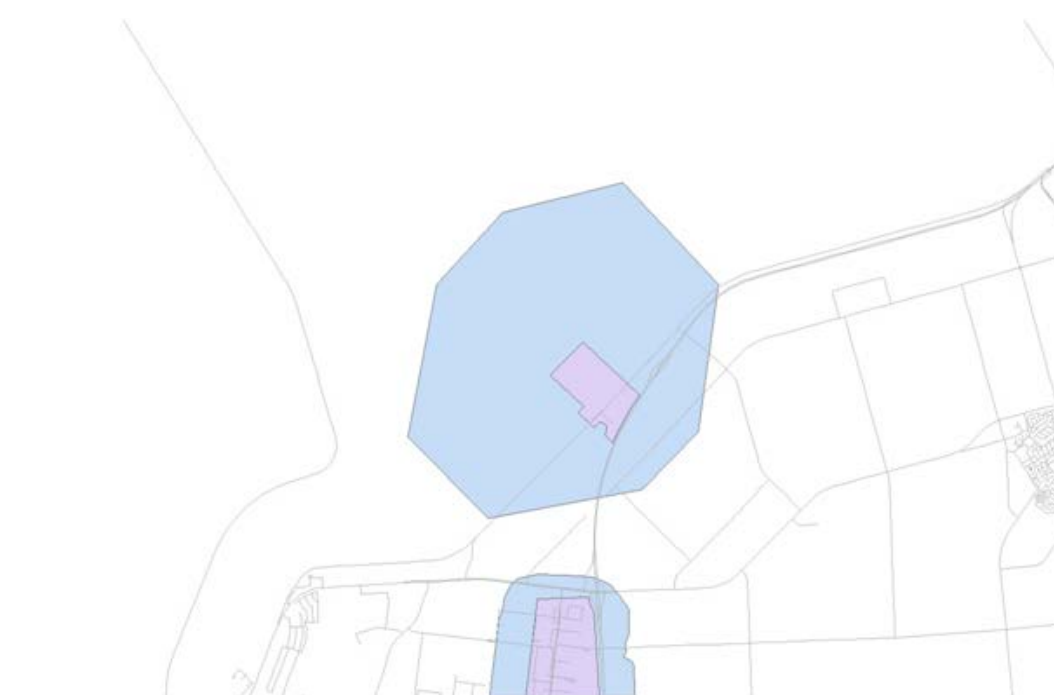
De nieuwe geluidzone is doorgerekend in het MER aan de hand van het voorkeursalternatief voor de aanleg van Flevokust.

In het volgende hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven op welke wijze de geluidzone tot stand is gekomen. Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op het juridische systeem.

HOOFDSTUK 2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Bestaande situatie

Er zijn twee bestaande geluidzones vanwege industrielawaai: voor de Maxima-centrale en voor het industrieterrein Oostervaart. Deze zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



Geluidscontouren Maxima-centrale en Oostervaart

2.2 Nieuwe situatie

Voor de ontwikkeling van Flevokust, inclusief het bedrijfsperceel aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld), wordt een geluidzone bepaald. Gelet op de nabijheid van de Maxima-centrale, de overlap van de geluidzones van de Maxima-centrale en Flevokust en het feit dat de op- en overslaghaven buitendijks ligt, zodat er geen barrière aanwezig is tussen deze terreinen, wordt hierbij ook de geluidzone vanwege de Maxima-centrale betrokken. Voor Flevokust en de Maxima-centrale wordt daarom één geluidzone vanwege industrielawaai bepaald. Deze geluidzone begrenst de geluidbelasting van alle bedrijven in Flevokust en de Maxima-centrale gezamenlijk. Op grond van de Wet geluidhinder mag de geluidbelasting op de grens van deze geluidzone niet meer bedragen dan 50 dB(A). Uitgangspunt bij de beoordeling van deze grenswaarde is dat alle bedrijven gelijktijdig de maximaal vergunde ruimte benutten.

In het MER is de cumulatie van geluid onderzocht. Het gaat dan om de geluidbelasting vanwege wegverkeer, industrieterrein Oostervaart, de Maxima-centrale en Flevokust. Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en fauna-wet). De geluidzone vanuit het MER staat in onderstaande afbeelding weergegeven.



Nieuwe berekende geluidzone

De nieuwe - in dit plan vast te leggen geluidzone - is samengesteld uit de nieuwe berekende geluidzone (vorige afbeelding) en de bestaande geluidzone van de Maximacentrale.

HOOFDSTUK 3 OVERIGE OMGEVINGSASPECTEN

Deze herziening heeft alleen betrekking op de nieuwe geluidszone vanwege industriela-
waai. Daarom zijn er verder geen consequenties voor de andere omgevingsaspecten
zoals waterhuishouding, archeologie, externe veiligheid of bodemaspecten.

3.1 Geluid

Het toetsingskader voor geluidhinder van inrichtingen die in 'belangrijke mate geluids-
hinder' kunnen veroorzaken, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai is vastgelegd in de
Wet geluidhinder. Voor overige inrichtingen gelden de algemene regels uit het Activitei-
tenbesluit of wordt de maximale geluidsbelasting vastgelegd in een milieuvergunning,
wanneer het een omgevingsvergunningsplichtig bedrijf in het kader van de milieuwetge-
ving betreft. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Handreiking industriela-
waai en ver-
gunningverlening (VROM, 1998). Belangrijk in het plangebied is de cumulatie van het
geluid op de omgeving. Daar is in het MER, dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de
op- en overslaghaven en het industrieterrein Flevokust, bij de effectbeoordeling vooral
op ingegaan.

In het MER dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de op- en overslaghaven en het
industrieterrein Flevokust is bij de effectbeoordeling vooral ingegaan op de cumulatie
van geluid. Hier gaat het om geluid vanwege de industrieterreinen waar grote lawaai-
makers zich mogen vestigen. Voor de bepaling van de geluidzone voor industriela-
waai en de benodigde hogere grenswaarden is apart onderzoek gedaan. Dit onderzoek - dat
ook bij het MER voor de ontwikkeling van Flevokust is gevoegd - is hier als bijlage 1 op-
genomen.

De berekende geluidzone reikt tot over Flevokust en het agrarische gebied dat ten oos-
ten van de A6 is gelegen. Voor de Maxima-centrale, het onderstation en Flevokust (in-
clusief het bedrijf aan de Karperweg 8) tezamen moet een nieuwe geluidzone worden
vastgesteld. Bij de vestiging van bedrijven wordt getoetst of het geluidniveau buiten de
geluidzone niet boven de 50 dB(A) komt.

Bij de berekening is van het volgende uitgegaan:

- Flevokust wordt buitendijks geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het
geluidvermogeniveau bedraagt 70/65/65 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en nacht-
periode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van
VROM);
- Flevokust wordt binnendijks geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het
geluidvermogeniveau bedraagt 70/65/60,5 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en
nachperiode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie
van VROM);
- Voor het bedrijf aan de Karperweg 8 is uitgegaan van de omgevingsvergunning d.d.
15 mei 2013 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
- voor de omgeving van Karperweg 8 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek beho-
rend bij het bestemmingsplan Karperweg 8. Daarbij is uitgegaan van een geluidemis-
sie per m² van 68 dB(A) in de dag- en avondperiode en 60 dB(A) in de nachperiode;

- Voor het bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20 is uitgegaan van de omgevingsvergunning van 18 juni 2014 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
- Voor de Maxima Centrale is uitgegaan van de omgevingsvergunning uit 2010 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
- Voor het onderstation van Tennet is uitgegaan van de vergunning van eind 2008 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A)).

Gelet op de geluidzone waren en zijn ook nu hogere grenswaarden nodig. Om de hogere grenswaarden vast te stellen is een apart besluit nodig. Gelet op artikel 110a Wet geluidhinder is de gemeente hiervoor het bevoegde gezag. Daarnaast is het gewenst dat er door het bevoegde gezag een zonebeheerplan wordt opgesteld. Uitgangspunten voor het zonebeheerplan zijn de ontwikkelruimte voor de Maximacentrale en de hiervoor genoemde geluidemissies voor Flevokust.

Op dit moment geldt voor een aantal (agrarische bedrijfs)woningen een hogere grenswaarden tussen de 50 en 55 dB(A) (besluit uit 1992). Gelet op het geluidonderzoek dat is verricht zijn voor zowel de Maximacentrale als Flevokust de volgende hogere grenswaarden nodig:

- Visvijverweg 49: 54 dB(A)
- Visvijverweg 52: 53 dB(A)
- Visvijverweg 57: 55 dB(A)
- Visvijverweg 58: 58 dB(A)
- Visvijverweg 64: 55 dB(A)
- Plavuizenweg 1: 52 dB(A)

Bij de vaststelling van de geluidszone voor de Flevocentrale (nu Maxima-centrale) zijn in 1992 ook hogere grenswaarden verleend voor de woningen gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) contour. Dit werd toen nog niet gedaan op adres niveau en het was destijds gebruikelijk om de maximaal toegestane 55 dB(A) vast te stellen. Voor de woningen Visvijverweg 49, 52 en 64, wordt nog steeds voldaan aan deze hogere grenswaarde van 55 dB(A). Ondanks dat deze woningen voldoen aan de vastgestelde hogere grenswaarde van 1992, is het toch gewenst om ook voor deze woningen een nieuw besluit te nemen. De toekomstige situatie van het industrieterrein is immers compleet veranderd, te weten:

1. De Maximacentrale is in de loop der jaren gemoderniseerd en nu veel stiller dan ten tijde van het hogere waardebesluit van 1992;
2. En er is een nieuw stuk industrieterrein bij gekomen (binnendijs en buitendijs).

Bij hogere grenswaarden moet ervoor gezorgd worden dat de binnenwaarde maximaal 35 dB(A) bedraagt. Gelet op het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust wordt een hogere grenswaarde voor deze objecten aanvaardbaar geacht.

De geluidzone voor de terreinen waarvoor deze contour geldt, wordt in de regels en de verbeelding van het inpassingsplan voor de geluidzone verankerd. De geluidzone ligt rondom de terreinen waarvoor die zone geldt. Dat zijn de volgende terreinen:

- Flevokust: buitendijs te ontwikkelen haven;

- Flevokust: binnendijs te ontwikkelen industrieterrein van circa 43 ha;
- Maxima-centrale;
- Onderstation van Tennet;
- Bedrijf 3DMF aan de Karperweg 8 en de omgeving ervan conform het bestemmingsplan Karperweg 8;
- Bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20.

3.2 Natuur

De mogelijke effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beschreven in de passende beoordeling. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting die maximaal zal ontstaan onder de vastgestelde geluidzone geen significant negatieve effecten kan hebben op de instandhoudingsdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden.

De verruiming van de geluidszone leidt niet tot verstoring van vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen van wettelijk beschermde soorten. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van dit plan dan ook niet in de weg. Het facetbestemmingsplan leidt evenmin tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

HOOFDSTUK 4 HET JURIDISCHE SYSTEEM

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt een toelichting op de juridische regeling. Het juridisch bindende gedeelte van het plan bestaat uit de verbeelding en de regels. De verbeelding en de regels moeten in samenhang met elkaar worden gezien.

De verbeelding en de regels zijn opgesteld volgens de landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. Dit zijn de standaardregels zoals voorgeschreven op grond van de Wet ruimtelijke ordening, overeenkomstig de wettelijke regels ten aanzien van het digitaal raadpleegbaar zijn van ruimtelijke plannen.

4.2 Plansystematiek

Zoals eerder is opgemerkt, zal de nieuwe geluidzone zijn juridische basis krijgen in deze partiële herziening van de eerder genoemde juridische regelingen. Ook in het inpasingsplan "Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad" en het gemeentelijke bestemmingsplan "Flevokust" voor het binnendijkse industrieterrein is/wordt een deel van de geluidzone opgenomen.

Deze partiële herziening bestaat uit het op de plankaarten c.q. verbeeldingen aanbrengen van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrielawaai'. Aan de bestemmingsplannen wordt deze aanduiding als het ware aan de bestaande regels toegevoegd (algemene gebruiksregels) via deze herziening. Ook worden de bijbehorende begrippen aan deze plannen toegevoegd. De regels bij de gebiedsaanduiding vormen een aanvulling op de geldende regelingen die daaronder liggen.

4.3 Regels

Artikel 1 Verbeelding

Artikel 1 bevat de 'toepassingsregels' voor de verbeelding. Hierin is aangegeven op welke bestemmingsplannen de regeling van toepassing is.

Artikel 2 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. Waar nodig worden gehanteerde begrippen toegelicht.

Artikel 3 Anti-dubbeltelbepaling

Het doel van de anti-dubbeltelbepaling is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. Kortweg gezegd komt het erop neer, dat grond die één keer in beschouwing is genomen voor het toestaan van gebouwen, niet een tweede maal mag meetellen voor de toelaatbaarheid van andere gebouwen, als die grond inmiddels tot een ander bouwperceel is gaan behoren.

Artikel 4 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel wordt aangegeven dat de geluidszone (het gebied tussen de gezoneerde industrieterreinen en de zonegrens) ter plaatse van de aanduiding ligt.

Artikel 5 Overgangsrecht

Dit artikel regelt dat de bestaande situatie, voor zover legaal, wordt gerespecteerd, voor zover de verschillende bestemmingsregelingen zelf al niet aansluiten bij de bestaande situatie.

Artikel 6 Slotregel

Met dit artikel wordt de 'naam' van het plan vastgelegd.

HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk beschrijft de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. De uitvoerbaarheid wordt vooral aangetoond door het doorlopen van de planprocedure.

5.1 Voortraject

Al een aantal jaren wordt gewerkt aan de realisatie van een overslaghaven met containerterminal en een industrieterrein ten noorden van Lelystad, op de locatie Flevokust. De overslagfaciliteit heeft een aanzienlijke spin-off op de ontwikkeling van bedrijvigheid en geeft zodoende een impuls aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in het gebied.

Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook door het Rijk erkend. Dit heeft onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waar de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet op van toepassing zijn en het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten.

5.1.1 Achtergrond nieuwe procedure

Voor het planologisch mogelijk maken van de realisatie van Flevokust heeft de gemeenteraad van Lelystad besloten een bestemmingsplan in procedure te brengen (in 2008). Op 17 december 2013 heeft de gemeenteraad van Lelystad het aan de raad voorgelegde concept voor een ontwerp-bestemmingsplan voor Flevokust afgewezen, omdat amendementen met verbetervoorstellen met een nipte meerderheid waren afgestemd. Op 18 december 2013 hebben Provinciale Staten (PS) in een motie het college van Gedeputeerde Staten (GS) opgeroepen om al het mogelijke te doen om de ontwikkeling van Flevokust verder te brengen. Vervolgens is door de overheden gezamenlijk: Rijk, provincie Flevoland, gemeente Lelystad en waterschap Zuiderzeeland, bezien of de plannen geoptimaliseerd konden worden. Hiervoor is een aantal varianten met elkaar vergeleken.

5.1.2 Optimalisatie

Ter markering van de start van de procedure en de optimalisatie hebben ter inzage gelegen:

- Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader Flevokust, voor het planologisch-juridisch kader dat nodig is om het geldende bestemmingsplan aan te passen;
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust, voor het MER dat wordt opgesteld voor het planologisch-juridisch kader en benodigde vergunningen;
- Inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving.

Voor de optimalisatie is een aantal varianten voor de ontwikkeling onderzocht.

Deze varianten zijn beoordeeld op:

- Voldoet het aan de doelstellingen van Flevokust;
- Technische haalbaarheid;
- Financiële haalbaarheid;

- Impact op het milieu (deel 1 MER).

Hieruit is als meest geschikt naar voren gekomen variant 4: een buitendijkse overslaghaven en een binnendijks gelegen havengerelateerd/-gebonden bedrijventerrein. Deze variant is nader onderzocht in het MER en is uitgewerkt in:

- een planologisch-juridische regeling voor de ontwikkeling zelf en daarnaast;
- een geluidzone rondom Flevokust en de Maximacentrale.

De provincie heeft de gemeente voorgesteld om de planologisch-juridische regeling voor de ontwikkeling van de haven op zich te nemen. Daarbij wordt ook de buitendijkse geluidzone meegenomen. Voor de ontwikkeling van de haven en de buitendijkse geluidzone is dus een inpassingsplan opgesteld. De binnendijkse geluidzone is geregeld in deze partiële herziening van de daaronder van kracht zijnde bestemmingsplannen. De gemeenteraad stelt voor de ontwikkeling van het binnendijks gelegen industrieterrein een bestemmingsplan vast.

5.2 Planprocedure

Voor de uitvoerbaarheid van dit plan is het van belang te achterhalen of de maatschappij het plan uitvoerbaar vindt. De planprocedure kent diverse momenten waarop de burgers en instanties hun mening over het plan kenbaar kunnen maken. De planprocedure, zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening, is globaal als volgt opgebouwd:

5.2.1 Publicatie voornemen, inspraak en vooroverleg

In februari 2014 is een kennisgeving gepubliceerd waarin melding is gemaakt van het voornemen om een planologisch-juridisch kader en een milieueffectrapport (MER) voor de ontwikkeling van haven en industrieterrein Flevokust te Lelystad op te stellen. In dat kader heeft vanaf 14 februari tot en met 13 maart 2014 ter inzage gelegen:

- Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader Flevokust, voor het planologisch-juridisch kader dat nodig is om het geldende bestemmingsplan aan te passen.
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust, voor het MER dat wordt opgesteld voor het planologisch-juridisch kader en benodigde vergunningen.
- Inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving.

Gedurende de periode van terinzageligging kon iedereen een inspraakreactie naar voren brengen. Er zijn 27 reacties ontvangen. Een paar daarvan zijn door diverse personen ondersteund.

Ook zijn deze stukken aan de vooroverlegpartijen gestuurd voor een vooroverlegreactie. Daarbij is aangegeven dat de vooroverlegreacties die tijdens de vorige bestemmingsplanprocedure in 2013 zijn geuit, meegenomen worden in de onderhavige procedure. Het planMER is toegestuurd aan de wettelijke adviseurs. Er zijn 6 vooroverlegreacties ontvangen.

De inspraak en vooroverlegreacties, de beantwoording daarvan en de consequenties voor het ontwerp van dit plan zijn opgenomen in de "Nota van beantwoording" in bijlage 2.

Mede aan de hand van de ontvangen reacties is een aantal varianten voor de ontwikkeling van Flevokust vergeleken op de volgende aspecten:

- Voldoen aan de doelstellingen van Flevokust
- Technische haalbaarheid
- Financiële haalbaarheid
- Impact op het milieu

Hiervoor is deel 1 van het Milieu Effect Rapport opgesteld, waarin een vergelijking van varianten is gedaan.

De vergelijking van de varianten is toegelicht in een beeldvormende sessie op 26 maart 2014 en tijdens een informatiebijeenkomst op 31 maart 2014 voor Provinciale Staten, de gemeenteraad en geïnteresseerden. Op 16 april 2014 hebben Provinciale Staten unaniem gekozen voor variant 4 (een buitendijkse overslagterminal met binnendijks nat-industrieterrein), als het voorkeursalternatief. Dat voorkeursalternatief is nader onderzocht in het MER en uitgewerkt in een planologisch juridische regeling. De resultaten daarvan zijn aan Provinciale Staten, de Gemeenteraad van Lelystad en geïnteresseerden gepresenteerd op 14 en 15 mei 2014.

Begin juli 2014 is besloten dat de provincie de ontwikkeling van de haven op zich neemt en hiervoor en voor de geluidzone een inpassingsplan opstelt. De gemeente verzorgt de ontwikkeling van het binnendijkse 'natte' industrieterrein en stelt hiervoor een bestemmingsplan op.

5.2.2 Horen gemeenteraad

De gemeenteraad van Lelystad is in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. In dat kader heeft op 18 september 2014 een hoorgelegenheid plaatsgevonden waarbij leden van Provinciale Staten en leden van de gemeenteraad aanwezig waren. Het verslag van deze hoorgelegenheid is opgenomen in bijlage 3.

5.2.3 Zienswijzen

Het ontwerp van het inpassingsplan heeft samen met het MER gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014. Een ieder was daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen.

De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het te inzage leggen van de stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale bladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;
- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
- De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente;

- Belangstellenden zijn per e-mail geïnformeerd met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;
- Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.

5.2.4 *Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage*

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar advies over het MER uitgebracht.

5.2.5 *Nota van beantwoording*

In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust – Havenontwikkeling en geluidzone, wordt ingegaan op de zienswijzen, de hoorgelegenheid en het advies van de Cmer. Aangegeven is of de ontvangen reacties aanleiding hebben gegeven om de inpassingsplannen aan te passen. Tevens zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen. De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 3.

5.2.6 *Vervolg*

Het inpassingsplan is vastgesteld. De publicatie van het vaststellingsbesluit vindt (over het algemeen) plaats binnen twee weken na de vaststelling. Tijdens de daarop volgende inzagetermijn (6 weken) is het mogelijk beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Het vaststellingsbesluit treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorlopige voorziening is aangevraagd.

BIJLAGE 1

Akoestisch onderzoek

MER en bestemmingsplan voor uitbreiding
industrieterrein Flevokust te Flevoland

Projectnr.	0275372.00
Revisie	01
Datum	12 november 2014

Akoestisch onderzoek

MER en bestemmingsplan voor uitbreiding
industrieterrein Flevokust te Flevoland

projectnr. 275372
revisie 01
12 november 2014

auteur(s)

Marcel Truijen
Raphuel Pellegrom

Opdrachtgever

Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
8232 PH Lelystad

datum vrijgave
12 november
2014

beschrijving revisie 01
verwerking zienswijzen terinzagelegging OBP

goedkeuring
M. Visser-
Poldervaart

vrijgave
A. van
Dongen

Projectgroep bestaande uit:

Marijke Visser - Poldervaart
Raphuel Pellegrin
Marcel Truijen

Tekstbijdragen:

Raphuel Pellegrin
Marcel Truijen

Fotografie:**Vormgeving:****Datum van uitgave:**

12 november 2014

Contactadres:

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Copyright © 2014

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

Inhoud

Blz.

1	Onderzoeksdoel	2
1.1	M.e.r.	3
1.2	Bestemmingsplan.....	3
2	Uitgangspunten	4
2.1	M.e.r.	4
2.2	Bestemmingsplan.....	5
2.3	Algemeen.....	6
2.3.1	Industrielawaai	6
2.3.2	Verkeerslawai	8
2.3.3	Railverkeerslawai.....	9
3	Onderzoeksresultaten	10
3.1	M.e.r.	10
3.1.1	Cumulatief geluid nabij geluidgevoelige objecten	10
3.1.2	Cumulatief geluid in Natura2000-gebied	11
3.2	Bestemmingsplan.....	11
3.2.1	Geluid industrieterrein Flevokust nabij geluidgevoelige objecten	11
3.2.2	Verkeersaantrekkende werking planontwikkeling	13
4	Beoordeling en advies	14
4.1	M.e.r.	14
4.1.1	Cumulatief geluid nabij geluidgevoelige objecten	14
4.1.2	Cumulatief geluid in Natura2000-gebied	14
4.2	Bestemmingsplan.....	14
4.2.1	Geluid industrieterrein Flevokust nabij geluidgevoelige objecten	14
4.2.2	Nieuwe geluidzone industrieterrein Flevokust.....	14

Bijlagen

Bijlage 01: Figuren geluidrekenmodel

Bijlage 02: Relevante invoergegevens bestemmingsplan

Bijlage 03: Rekenresultaten op adresniveau industrielawaai en verkeersaantrekkende werking

Bijlage 04: Overzicht geluidscontouren cumulatie 5 meter hoogte

Bijlage 05: Overzicht geluidscontouren Natura 2000

1 Onderzoeksdoel

Het doel van dit akoestisch onderzoek is te beoordelen of de voorgenomen samenvoeging van het bestaande industrieterrein Maxima Centrale (inclusief het onderstation van Tennet) met haven- en industrieterrein Flevokust, stuit op overwegende bezwaren van geluidkundige aard, juridisch of subjectief. Daarnaast zullen de gronden van het bedrijf 3DMF (bestaande vergunning), Orgaworld (bestaande vergunning) en omgeving van 3DMF behorende bij het bestemmingsplan Karperweg 8 bij het vaststellen van het nieuwe industrieterrein Flevokust worden meegenomen. Deze rapportage maakt onderdeel uit van een milieu effectrapportage (m.e.r.) en bestemmingsplanprocedure. Zowel het akoestisch onderzoek voor het m.e.r. als voor het bestemmingsplan is in deze rapportage beschreven.

De uit te breiden delen van het industrieterrein zijn gelegen:

- tussen de bestaande industrieterreinen Maxima Centrale en Oostervaart (ten westen van de rijksweg A6), en
- in het IJsselmeer gebied, 500 meter ten zuiden van de Maxima Centrale.

Zie figuur 1-1 voor een impressie. Het nieuwe industrieterrein zal Flevokust gaan heten.

figuur 1-1 Impressie onderzoekslocatie en afbakening industrieterrein Flevokust (bron: maps.google.nl)



De relevante en maatgevende geluidbronnen in het onderzoeksgebied, die zich in een straal van circa 5 km rondom de uitbreidingslocatie bevinden, zijn:

- de rijksweg A6
- de N23 (ten oosten van de rijksweg A6)
- de provinciale weg N307
- de spoorlijn (Hanzelijn)
- industrieterrein Maxima Centrale (aan noordzijde in IJsselmeer gelegen)
- het onderstation van Tennet
- industrieterrein Oostervaart (in de zuidoost oksel van de A6 en N307 gelegen)
- bedrijventerrein Karperweg 8 (1 bedrijf bestaand bedrijf 3DMF)

- bedrijf Orgaworld

N.B. Al deze geluidbronnen zijn meegenomen in de geluidberekeningen.

De gemeentelijke wegen zijn weliswaar niet maatgevend voor de geluidssituatie, maar zijn wel in het onderzoeksgebied opgenomen zodat er geen onderschatting van het (cumulatieve) geluid plaatsvindt.

1.1 M.e.r.

Er is geen harde wet- en regelgeving voor geluid in een milieu effect studie. De beoordeling vindt daarom kwalitatief plaats door het vergelijken van de totale - cumulatieve - geluidssituatie met en zonder de voorgenomen ontwikkeling.

In deze milieu effect studie is ervoor gekozen om de geluidimpact van de voorgenomen ontwikkeling te beoordelen aan de hand van:

- De (cumulatieve) geluidbelastingen van de nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen).
- Het geluidbelast areaal van het nabijgelegen Natura 2000 gebied (IJsselmeer).

1.2 Bestemmingsplan

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient er een geluidtoets plaats te vinden ingevolge de Wet geluidhinder. Het bevoegd gezag dient namelijk aan te tonen hoe er ter plaatse van de nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen) aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan, als gevolg van het industrieterrein Flevokust.

Aangezien het de bedoeling is dat het uit te breiden industrieterrein ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerd zal zijn, zal het bevoegd gezag de (nieuwe) geluidzone (50 dB(A)) in het bestemmingsplan opnemen. Deze nieuwe geluidzone vloeit voort uit de door Antea Group uitgevoerde geluidstudie.

N.B. Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn niet in het bestemmingsplan voorzien. Hiervoor hoeft dan ook geen geluidtoets te worden uitgevoerd.

2 Uitgangspunten

2.1 M.e.r.

Er is geen harde wet- en regelgeving voor geluid in een milieu effect studie. De beoordeling vindt daarom kwalitatief plaats door het vergelijken van de totale - cumulatieve - geluidssituatie met en zonder de voorgenomen ontwikkeling. Hiertoe is het cumulatieve geluid inzichtelijk gemaakt van de wegen, de spoorweg en de industrieterreinen, voor de volgende situaties:

1. Beoordelingsjaar 2025 huidig/autonoom zónder ontwikkeling (referentiesituatie).
2. Beoordelingsjaar 2025 met volledige ontwikkeling van industrieterrein Flevokust.

N.B. Het enige verschil tussen de 'huidige situatie (2013)' en autonome situatie 2025 is de verkeersgroei op de provinciale en gemeentelijke wegen¹. De hieruit voortvloeiende geluidtoename is zo marginaal dat deze situaties als gelijk zijn beschouwd.

Te beoordelen grootheden

In deze milieu effect studie is ervoor gekozen om de geluidimpact van de voorgenomen ontwikkeling te beoordelen aan de hand van:

- De (cumulatieve) geluidbelastingen van de nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen). L_{cum} [dB] ter plaatse van de maatgevende gevels, op 5,0 m hoogte.
- Het geluidbelast areaal van het nabijgelegen Natura 2000 gebied (IJsselmeer).
De 24-uurs equivalente geluidbelasting $L_{Aeq,24}$ [dB] op 1,5 m boven waterniveau/maaienveld in de klassen < 42 dB, 42 - 47 dB en > 47 dB.

Om ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling de effecten van de verschillende varianten te bepalen is op basis van BAG-gegevens een analyse gemaakt van de toename van de geluidbelasting op woningen met een cumulatieve geluidbelasting boven de 50 dB(A) in de autonome situatie en in de situatie met de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast is voor Natura 2000-gebieden een analyse gemaakt in toename van geluidbelast oppervlak. Hierbij is eveneens de gecumuleerde situatie beoordeeld. Met deze resultaten kan het onderscheid tussen de totale effecten van de verschillende varianten beoordeeld worden.

In de onderstaande tabel zijn de beoordelingscriteria voor geluid weergegeven.

tabel 2-1 Beoordelingskader geluid

Aspect	Criterium
Cumulatie industrielawaai, wegverkeer en railverkeer	aantal geluidbelaste woningen boven 50 dB(A)
Cumulatie industrielawaai, wegverkeer en railverkeer	geluidbelast oppervlakte boven 42 dB

De uitgangspunten bij de beoordeling van de kwantitatieve effecten van geluid bij woningen luidt als volgt²:

- een gelijkblijvend aantal woningen = neutraal;
- toe- of afname van 0 tot en met 5 dB = beperkt negatief of beperkt positief;
- een toe- of afname van 6 tot en met 10 dB = negatief of positief;
- een toe- of afname van 11 dB of meer = zwaar negatief of zwaar positief.

¹ Voor zowel de rijksweg A6 als de spoorweg Hanzelijn zijn ingevolge de Wet milieubeheer zogenaamde geluidproductieplafonds vastgesteld. Rijkswaterstaat en ProRail dienen deze geluidproductieplafonds te respecteren, ook als het verkeer op hun (spoor)weg toeneemt. In ons geluidonderzoek is uitgegaan van de situatie met een opgevuuld plafond, voor alle beoordeelde situaties. Oftewel, het geluid als gevolg van de A6 en Hanzelijn is in alle situaties gelijk.

² De stapgrootte sluit aan op de dosis-effect relaties zoals deze gehanteerd worden bij de beoordeling van omgevingsgeluid (Regeling omgevingslawaa).

De uitgangspunten bij de beoordeling van de kwantitatieve effecten voor geluidbelast areaal is voor Natura 2000 als volgt:

- toe- of afname van 0 tot en met 5% = neutraal;
- toe- of afname van 6 tot en met 10% = beperkt negatief of beperkt positief;
- een toe- of afname van 11 tot en met 20% = negatief of positief;
- een toe- of afname van 21% of meer = zwaar negatief of zwaar positief.

Aanlegfase industrieterrein

Tijdens de aanleg van het uitbreidingsdeel van industrieterrein Flevokust kan tijdelijk geluid optreden bij het ophogen van het maaiveld (vnl. vrachtverkeer en shovels). Deze tijdelijke situatie maakt geen onderdeel uit van deze rapportage.

Provinciale weg N23/N307 Houtribweg

In het onderzoek is de prognose van de N23 ten oosten van de A6 meegenomen in de akoestische berekeningen. Ten westen van de A6 (in de richting van Lelystad) neemt de geprognosticeerde verkeersintensiteit op de N307/Houtribweg marginaal toe van 6.766 voertuigen/etmaal met 346 voertuigen/etmaal (als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan). Om deze reden is de N307/Houtribweg nabij Lelystad in de geluidmodellen slechts meegenomen tot aan het einde van de Albatrosaan te Lelystad. De invloed van het plan is daarbuiten immers verwaarloosbaar. Zie ook §2.2 voor een nadere inhoudelijke toelichting.

2.2 Bestemmingsplan

Wet geluidhinder toets

In de directe nabijheid van de uitbreidingslocatie zijn twee bestaande gezoneerde industrieterreinen gelegen te weten Oostervaat en Maxima Centrale. Aan de geluidzone van industrieterrein Oostervaat zullen als gevolg van de uitbreidingslocatie geen wijzigingen plaatsvinden. Het bestaande industrieterrein Maxima Centrale wordt samengevoegd met haven- en industrieterrein Flevokust, onderstation van Tennet, het bedrijf gelegen aan de Karperweg 8 genaamd 3DMF, het bedrijf Orgaworld en de omgeving van 3DMF behorende bij het bestemmingsplan Karperweg 8 tot één gezoneerd industrieterrein, genaamd Flevokust. De geluidimpact van deze (nieuwe en grotere) geluidbron (L_{Aeq} [dB(A)]) is ingevolge de Wet geluidhinder getoetst nabij de geluidgevoelige objecten (woningen).

Hogere waardenbeleid

De Gemeente Lelystad heeft een eigen hogere waardenbeleid³, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In dit hogere waardenbeleid heeft de Gemeente aangegeven hoe zij omgaat met geluidbelastingen tussen de (voorkeurs)grenswaarde en maximaal toegestane geluidbelasting. Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is de geluidimpact eveneens getoetst aan dit beleid.

Verkeersaantrekkende werking plan

Alhoewel de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe industrieterrein formeel niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder, is de geluidtoename wel beoordeeld in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Aangezien de geprognosticeerde verkeerstoename op de N307/Houtribweg ten westen van de Zuigerplasdreef slechts 346 voertuigen/etmaal bedraagt, is de N307/Houtribweg slechts meegenomen tot aan het einde van de Albatrosaan te Lelystad. De invloed van het plan is daarbuiten immers verwaarloosbaar. De toename van geluidbelastingen voor de woningen gelegen langs de Houtribweg tot aan de Houtribsluis zijn beoordeeld op basis van de resultaten ten westen van de Zuigerplasdreef tot aan de Albatrosaan.

Conform de verkeersstudie neemt de verkeersintensiteit ten opzichte van huidig/autonoom licht toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van het industrieterrein, en zal de verdeling van het verkeer over

³ "Geluidbeleid" d.d. 21-2-2007.

het etmaal (dag, avond en nacht) verschuiven (meer zwaar en middelzwaar verkeer). Uit een vergelijk van de geluidvermogen-niveaus / emissiecijfers conform Standaard RekenMethode 2 (van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) blijkt dat daardoor langs de N307/Houtribweg een lichte toename van de geluidbelasting te verwachten is ter grootte van 0,3 dB. Dit is een marginaal en daardoor te verwaarlozen verschil (het is algemeen door specialisten geaccepteerd dat een dergelijk klein verschil niet hoorbaar is⁴). De berekende toename van de geluidbelasting betreft een toename van de jaargemiddelde geluidbelasting welke bepaald is op basis van de jaargemiddelde etmaalintensiteit in de weekdagperiode (maandag-zondag).

2.3 Algemeen

2.3.1 Industrielawaai

Bij onderzoek is uitgegaan van onderstaande terrein indeling (zie figuur 2-1). Voor zowel het gehele uitbreidingsterrein binnendijs als de nieuwe industriële haven buitendijs is er van uitgegaan dat bedrijven uit milieucategorie 5 (VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering) zijn toegestaan, zoals dit in het bestemmingsplan zal worden opgenomen. Hiervoor is een geluidvermogen-niveau van 70/65/65 dB(A)/m² voor de dag-, avond en nachtperiode (aansluitend op de Handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM) gehanteerd met het 'standaard industrielawaaispectrum', in het softwarepakket Geomilieu gemodelleerd als een oppervlaktebron. De ervaring leert dat dit in de praktijk ruim voldoende mogelijkheden biedt voor een gezonde bedrijfsvoering van de toekomstige bedrijven⁵.

N.B. Bij de aanvraag voor een Wabo-vergunning voor de nieuwe buitendijkse haven dient aandacht geschonken te worden aan de geluidemissie van de kranen. De geluidproducerende kraanmotoren bevinden zich doorgaans boven in de kraan, waardoor het geluid van deze kranen ver kan reiken (het geluid wordt immers niet afgeschermd). Bij de keuze/aanschaf van de kraan is de geluidemissie echter te beperken door te kiezen voor een geluidarme uitvoering.

Gesteld kan worden dat de geluidbronnen van industriële havenbedrijven hoger zijn gelegen (te denken valt aan op- en overslag kranen met een bronhoogte gelegen boven in de kraan) dan overige industriële bedrijven. Vandaar dat voor de buitendijkse haven een relatieve hoogte van de oppervlaktebron gehanteerd is van 5 meter, voor het binnendijkse industrieterrein is de gehanteerde relatieve hoogte van 3,5 meter.

N.B. De haven in het plangebied, bijbehorende scheepvaartbewegingen en eventueel optredend nestgeluid (geluid afkomstig van schepen die zijn afgemeerd), zijn verdisconteerd in het geluidvermogen-niveau zoals hiervoor genoemd.

Voor de geluidemissie van het bestaande industrieterrein Maxima Centrale incl. het onderstation van Tennet is voor de Maxima Centrale uitgegaan van het akoestische rekenmodel behorende bij de aanvraag voor de wijzigingvergunning d.d. 01 december 2009. De vergunning behorende bij de aanvraag is in 2010 door Gedeputeerde Staten verleend. Het rekenmodel is ongewijzigd overgenomen in onze geluidsoftware, met uitzondering van het maaiveldverloop. Dat is namelijk handmatig aangepast

⁴ Een geluidverschil van kleiner dan 2 dB is normaliter niet goed waarneembaar. Ter illustratie: een verschil van 2 dB komt overeen met een verandering van de verkeersintensiteit ter grootte van 58% (bij gelijkblijvende samenstelling personenauto's-vrachtauto's).

⁵ In het binnendijkse gedeelte is in de nachtperiode (23:00 - 7:00 uur) niet 65 maar 60.5 dB(A)/m² aangehouden om ter hoogte van de maatgevende woning te kunnen voldoen aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde. De ervaring leert dat dit voor de nachtperiode voldoende geluidmogelijkheden biedt voor de te vestigen bedrijven, passend bij de aard van de nachtelijke werkzaamheden. Mocht er meer ruimte nodig zijn dan dient bij een vergunningaanvraag aandacht besteed te worden aan de geluidemissie in de nachtperiode. Mogelijke te nemen maatregelen kunnen zijn het aanbrengen van overdrachtsmaatregelen (bijv. afschermende voorziening), bronmaatregelen (bijv. dempers) of het nemen van organisatorische maatregelen (bijv. minder werkzaamheden).

op ons eigen model. Daarnaast is zowel in de autonome als de toekomstige situatie met plan rekenkundig rekening gehouden met toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)) van de Maxima Centrale⁶. Voor het onderstation van Tennet is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag van de Wm-vergunning van eind 2008. Het akoestisch onderzoek is overgenomen en handmatig ingevoerd in de geluidsoftware met uitzondering van het maaiveldverloop. Ook voor het onderstation is in zowel de autonome als de toekomstige situatie met plan rekenkundig rekening gehouden met de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)).

Voor de geluidemissie van de bestaande inrichting van 3DMF gelegen aan de Karperweg 8 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning van d.d. 27 december 2012. Op 15 mei 2013 is de aanvraag omgezet naar een beschikking. Het akoestisch onderzoek is overgenomen en handmatig ingevoerd in de geluidsoftware met uitzondering van het maaiveldverloop. Ook voor het 3DMF is in zowel de autonome als de toekomstige situatie met plan rekenkundig rekening gehouden met de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)).

Voor de geluidemissie van de bestaande inrichting Orgaworld gelegen aan de Karperweg 20 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de beschikking van de omgevingsvergunning d.d. 18 juni 2014. Het door Orgaworld aangeleverde akoestisch rekenmodel is ingelezen in het Geomilieu-model van Flevokust en op rijksdriehoekcoördinaten gelegd. Ook voor Orgaworld is in zowel de autonome als de toekomstige situatie met plan rekenkundig rekening gehouden met de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)).

Voor de geluidemissie van de omgeving van 3DMF behorende bij het bestemmingsplan Karperweg 8 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek horende bij de onderbouwing tot vaststelling bestemmingsplan Karperweg 8. Het akoestisch onderzoek is overgenomen en handmatig ingevoerd in de geluidsoftware. Er is gerekend met een geluidemissie per m² van 68 dB(A) in de dag- en avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode⁷.

Voor de geluidemissie van het bestaande industrieterrein Oostervaart is uitgegaan van het door de Gemeente Lelystad aangeleverde zonemodel. Dit zonemodel is ongewijzigd overgenomen, met uitzondering van het maaiveldverloop. Dat is namelijk handmatig aangepast op ons eigen model.

N.b.1

De laagste geluidcontour (20 Ke) van het vliegveld is op circa 8 km afstand gelegen in zuidelijke richting. Luchtvaartlawaai van vliegveld Lelystad is daarom niet meegenomen want akoestisch niet/nauwelijks herkenbaar nabij het plangebied.

Het geluid van nabij het plangebied gelegen windmolens is niet meegenomen in de geluidberekeningen. Vrijwel alle windmolens maken onderdeel uit van (agrarische) inrichtingen, en moeten zodoende voldoen aan de normen uit de Wet milieubeheer (afdeling 3.2)/het Activiteitenbesluit. De bijdrage van de windmolens in de cumulatieve geluidniveaus is in relatie tot de grootte van het areaal van het onderzoeksgebied dermate gering, dat dit buiten beschouwing gelaten is.

N.b.2

Met betrekking tot de uitgifte van de bovengenoemde geluidruimte maakt de zonebeheerder gebruik van het zonebeheerplan.

⁶ In het geluidrekenmodel is de 3,0 dB(A) aan uitbreidingsmogelijkheden verdisconteerd door op alle geluidbronnen uit het vergunningenmodel een toeslag van 3,0 dB op te nemen.

⁷ Voor de omgeving van 3DMF is in de nachtperiode (23:00 - 7:00 uur) niet 68 maar 60 dB(A)/m² aangehouden om ter hoogte van de maatgevende woning te kunnen voldoen aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde. De ervaring leert dat dit voor de nachtperiode voldoende geluidmogelijkheden biedt voor de mogelijk te vestigen bedrijven.

figuur 2-1 Ligging van de twee uitbreidingslocaties binnen industrieterrein Flevokust



Piekgeluiden

Voor een m.e.r. en bestemmingsplan is er geen toetskader voor piekgeluiden van industrie, en daarom ook niet verder beschouwd in dit onderzoek. De ondernemer moet bij zijn Wabo-vergunningaanvraag sowieso voldoen aan het BBT-principe (Beste Beschikbare Technieken) die er eventueel voor zijn bedrijfstak gelden. Daarbij moet hij aangeven hoe hij zijn bedrijfsprocessen optimaliseert om (piek)geluid zoveel als mogelijk te beperken. De kans dat piekgeluiden niet kunnen voldoen aan de richtwaarden die hiervoor gelden is uiterst klein, aangezien de dichtstbij gelegen woningen van derden op circa 450 m liggen vanaf de rand van het industrieterrein, en zelfs op een afstand van circa 1.100 m vanaf de rand van de nieuwe buitendijkse haven.

2.3.2 Verkeerslawaaï

De geluidrelevante gegevens van de rijksweg A6 zijn overgenomen uit het Register van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er is gerekend met een opgevuld geluidproductieplafond. Als gevolg hiervan is de geluidbijdrage van de A6 in alle beoordeelde situaties gelijk (de wettelijk toegestane verkeersgroei is hierin al verdisconteerd).

Voor alle overig wegen is uitgegaan van de verkeersprognoses die zijn gegenereerd met het verkeersmodel van de Gemeente Lelystad. Met het model van de Gemeente Lelystad zijn verkeersgegevens gegenereerd voor de (prognose)jaren 2011, 2025 zonder ontwikkeling bedrijventerrein Flevokust, en 2025 met ontwikkeling bedrijventerrein Flevokust. Een toelichting op de verkeersgegevens is opgenomen in het onderzoek 'Memo verkeer onderzoek, nov 2014', dat eveneens ten grondslag ligt aan het MER voor de ontwikkeling. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de gehanteerde verkeersgegevens per wegvak.

2.3.3 Railverkeerslawaaï

De geluidrelevante gegevens van de nabijgelegen spoorweg Hanzelijn zijn overgenomen uit het Register van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er is gerekend met een opgevuld geluidproductieplafond. Als gevolg hiervan is de geluidbijdrage van de Hanzelijn in alle beoordeelde situaties gelijk (de wettelijk toegestane groei van het spoorverkeer is hierin al verdisconteerd).

3 Onderzoeksresultaten

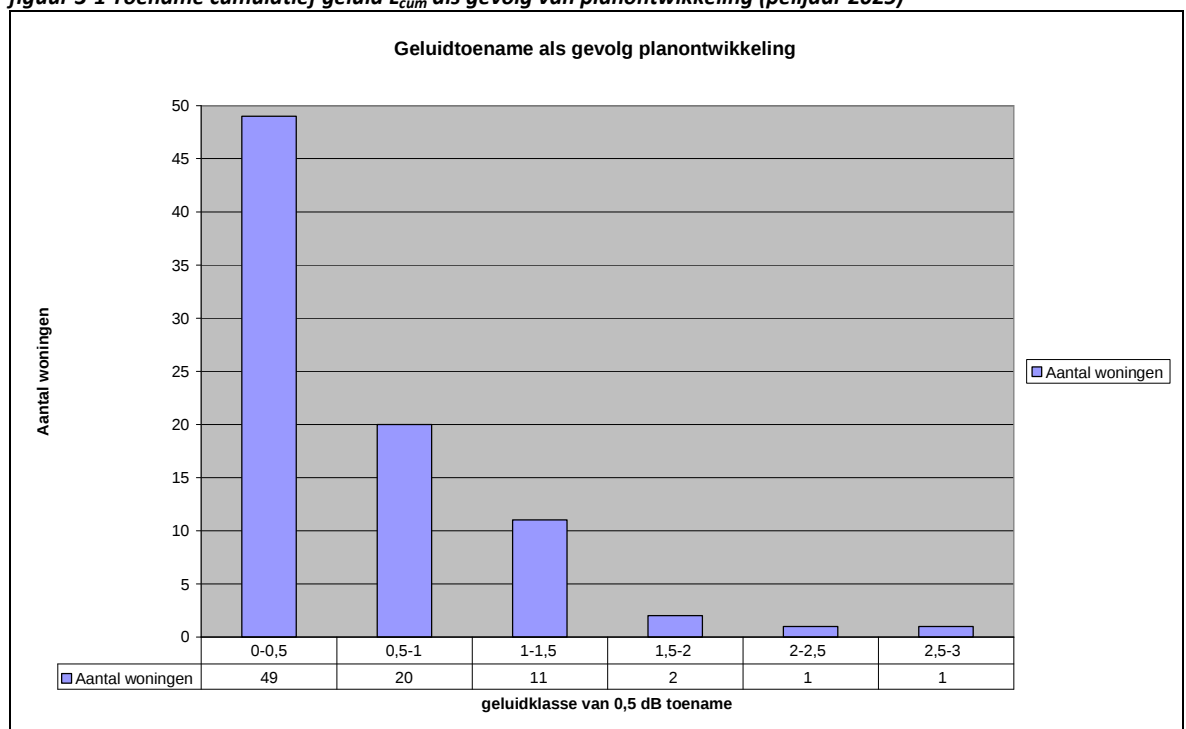
In dit hoofdstuk zijn de getalsmatige resultaten gepresenteerd. In hoofdstuk 4 is de beoordeling en ons advies weergegeven.

3.1 M.e.r.

3.1.1 Cumulatief geluid nabij geluidgevoelige objecten

In het onderzoeksgebied bevinden zich 84 woningen. In figuur 3-1 is weergegeven hoeveel geluidtoename er cumulatief (L_{cum}) gezien optreedt als gevolg van de planontwikkeling.

figuur 3-1 Toename cumulatief geluid L_{cum} als gevolg van planontwikkeling (peiljaar 2025)



Toelichting figuur 3-1:

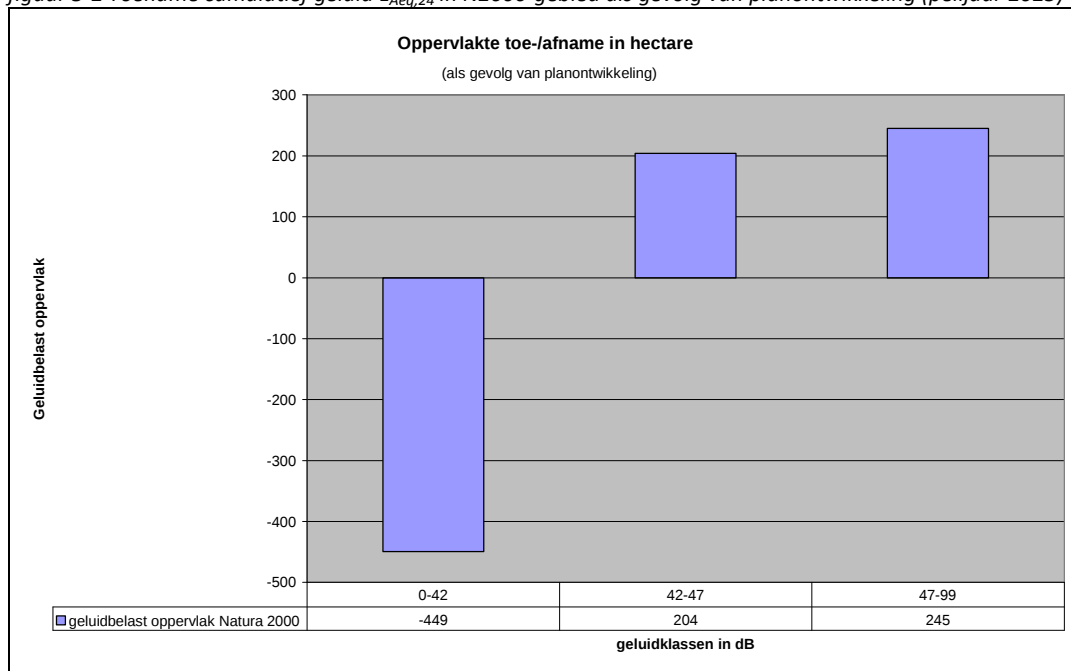
- De hoogste geluidtoenames van L_{cum} treden op nabij de Plavuizenweg 1 (afgerond + 3 dB). Deze woning ligt vlak bij de uitbreidingslocatie van het industrieterrein.
- 98% van alle geluidtoenames voor L_{cum} bedragen minder dan 2 dB. Dit is algemeen geaccepteerd als de gehoordrempel (verschillen van 2 dB zijn nog net waarneembaar).
N.B. Deze geringe geluidtoename wordt veroorzaakt door het feit dat andere geluidbronnen nabij de betreffende woningen maatgevend zijn (bv. binnen circa 200 m van de rijksweg A6 of de spoorlijn (Hanzelijn)).

In de autonome situatie is er bij 45 woningen sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven 50 dB(A). In de situatie met ontwikkeling is er bij 48 woningen sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven de 50 dB(A). Een toename van 3 woningen. Zie bijlage 4 voor de ligging van de contouren over het plangebied.

3.1.2 Cumulatief geluid in Natura2000-gebied

3.997 hectare van het Natura2000-gebied is onderzocht, zonder en met plantontwikkeling, hetgeen een maat is voor de geluidverstoring. In figuur 3-2 is weergegeven hoeveel geluidtoename er cumulatief ($L_{Aeq,24}$) gezien optreedt als gevolg van de planontwikkeling, uitgedrukt in dB.

figuur 3-2 Toename cumulatief geluid $L_{Aeq,24}$ in N2000-gebied als gevolg van planontwikkeling (peiljaar 2025)



Toelichting (figuur 3-2):

- In de klasse 42-47 dB neemt het geluidbelast oppervlak met 204 ha toe.
- In de klasse >47 dB neemt het geluidbelast oppervlak met 245 ha toe.
- 64% van het onderzochte Natura2000-gebied blijft onder de 42 dB.

In de autonome situatie is er bij 1.332 ha sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven 42 dB. In de situatie met ontwikkeling is er bij 1.781 ha sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven de 42 dB. Een toename van 34%.

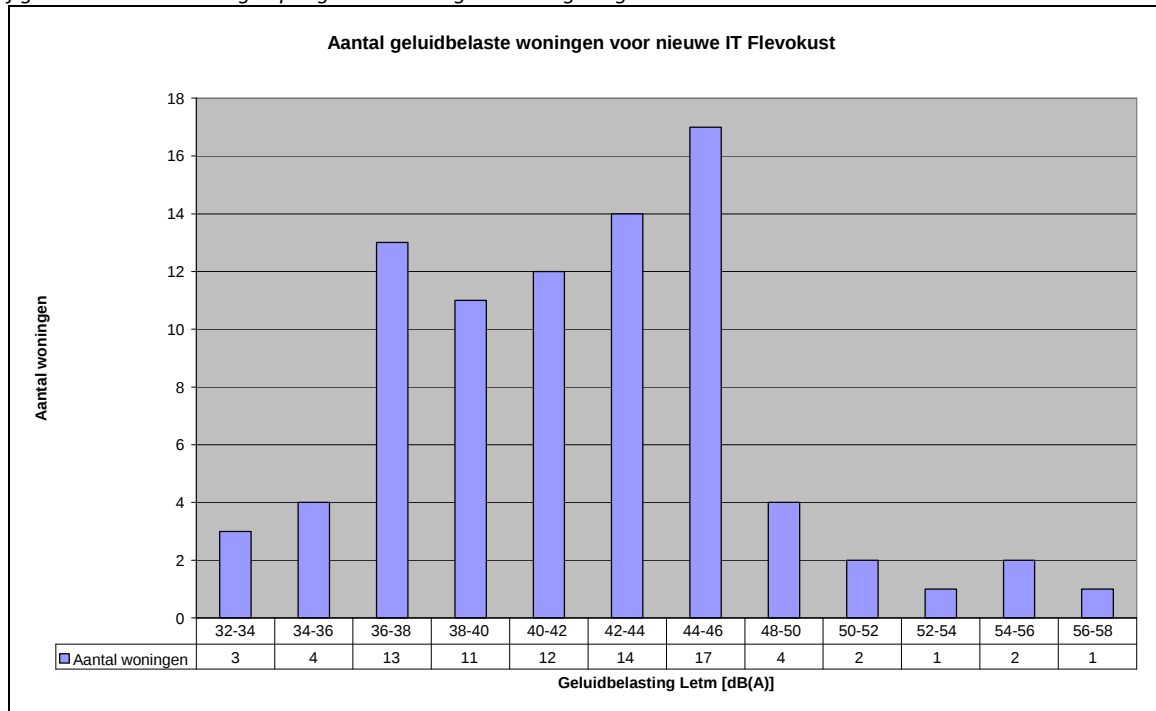
3.2 Bestemmingsplan

3.2.1 Geluid industrieterrein Flevokust nabij geluidgevoelige objecten

Geluidbelasting L_{etm}

Voor 6 woningen bedraagt de geluidbelasting vanwege het nieuwe - allesomvattende - industrieterrein Flevokust meer dan de (voorkeurs)grenswaarde van 50 dB(A). Voor 1 woning bedraagt de geluidbelasting meer dan 55 dB(A) (Visvijverweg 58 is 58 dB(A)). Voor geen enkele woning bedraagt de geluidbelasting meer dan de maximaal toelaatbare waarde van 55 dB(A) (indien nooit eerder een hogere waarde is vastgesteld) of verleende hogere waarde +5 dB(A) met een maximum van 60 dB(A) (indien eerder een hogere waarde is vastgesteld). In figuur 3-3 is dit geïllustreerd.

figuur 3-3 Aantal woningen per geluidbelastingklasse als gevolg van het nieuwe industrieterrein Flevokust



Toelichting figuur 3-3:

- 9 Woningen krijgen een geluidbelasting van 50 dB(A) of meer. De geluidbelasting van 6 van deze woningen bedraagt meer dan afgerond 50 dB(A). De geluidbelasting van 1 van deze woningen bedraagt meer dan afgerond 55 dB(A).
- Voor de 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) dient de het bevoegd gezag een hogere waarde vast te stellen.
- Voor 93% van de omliggende woningen voldoet de geluidbelasting aan de (voorkeurs)grenswaarde van 50 dB(A).

In tabel 3-1 zijn de woningen weergegeven waarvoor het bevoegd gezag een hogere waarde dient vast te stellen. Conform het vigerende hogere waardenbeleid (van de Gemeente Lelystad) worden geen bijzondere eisen gesteld aan de geluidbelasting van de woningen.

tabel 3-1 Woningen waarvoor het bevoegd gezag een hogere waarde dient vast te stellen als gevolg van het nieuwe industrieterrein Flevokust (ingevolge artikelen 44-46 Wet geluidhinder)

Adres	Vast te stellen hogere waarde [dB(A)]	L_{cum} [dB] ⁸	Hogere waarde conform vigerend bestemmingsplan [dB(A)] ⁹	L_{etm} conform vigerende vergunning Maxima Centrale [dB(A)]
Visvijverweg 58	58	60	55	52
Visvijverweg 57	55	63	geen hogere waarde, want buiten geluidzone	<50
Visvijverweg 64	55	58	55	<50
Visvijverweg 49	54	57	55	<50
Plavuizenweg 1	52	55	geen hogere waarde, want buiten geluidzone	<50
Visvijverweg 52	53	55	55	<50

N.B. Bij het vaststellen van een hogere waarde dient het geluidniveau in de woning geborgd te zijn tot een maximum van 35 dB(A) op grond van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de gevelgeluidwering van de in tabel 3-1 genoemde woningen tussen de 17 dB(A) en 22 dB(A) dient te bedragen. De kans is groot dat deze geluidwering reeds in de bestaande situatie gehaald wordt, maar dient echter nog nader onderzocht te worden. Mocht blijken dat aanvullende geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn, dan komen deze voor rekening van de initiatiefnemer.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})

De maximale geluidniveaus L_{Amax} dienen te worden getoetst bij het afgeven van een omgevingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer. Aangezien dit maatwerk is, en afschermende maatregelen doorgaans goed mogelijk zijn, zijn de maximale geluidniveaus niet getoetst.

3.2.2 Verkeersaantrekkende werking planontwikkeling

Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,6 dB toeneemt ter hoogte van de Jupiterweg. Dit is marginaal en in de praktijk niet/nauwelijks hoorbaar.

Voor de woningen gelegen nabij de Houtribweg ten westen van de Zuigerplasdreef (ter hoogte van Lelystad) neemt de geluidbelasting marginaal toe (zie ook §2.2).

⁸ Bij het vaststellen van een hogere waarde dient het bevoegd gezag op grond van de Wet geluidhinder ook het cumulatieve geluidniveau L_{cum} mee te wegen. Het feit dat de L_{cum} overal hoger is dan de vast te stellen hogere waarde voor het industrieterrein wordt volledig veroorzaakt door het geluid als gevolg van de rijksweg A6.

⁹ In het oorspronkelijke hogere waardenbesluit uit 1992 zijn geen specifieke hogere waarden op adresniveau opgenomen. Destijds was het gebruikelijk om de maximaal toegestane 55 dB(A) vast te stellen.

4 Beoordeling en advies

4.1 M.e.r.

4.1.1 *Cumulatief geluid nabij geluidgevoelige objecten*

In de autonome situatie is er bij 45 woningen sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven 50 dB(A). In de situatie met ontwikkeling is er bij 48 woningen sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven de 50 dB(A). Een toename van 3 woningen. Het kwalitatieve oordeel luidt "beperkt negatief" (zie §2.1).

4.1.2 *Cumulatief geluid in Natura2000-gebied*

In de autonome situatie is er bij 1.332 ha sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven 42 dB. In de situatie met ontwikkeling is er bij 1.781 ha sprake van een cumulatieve geluidbelasting boven de 42 dB.

4.2 Bestemmingsplan

4.2.1 *Geluid industrieterrein Flevokust nabij geluidgevoelige objecten*

In de toekomstige situatie ondervinden 6 woningen een geluidbelasting > 50 dB(A). De geluidbelasting van 1 van deze woningen bedraagt meer dan 55 dB(A).

Voor de 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) dient het bevoegd gezag een hogere waarde vast te stellen. Deze waarden zijn weergegeven in tabel 3-1.

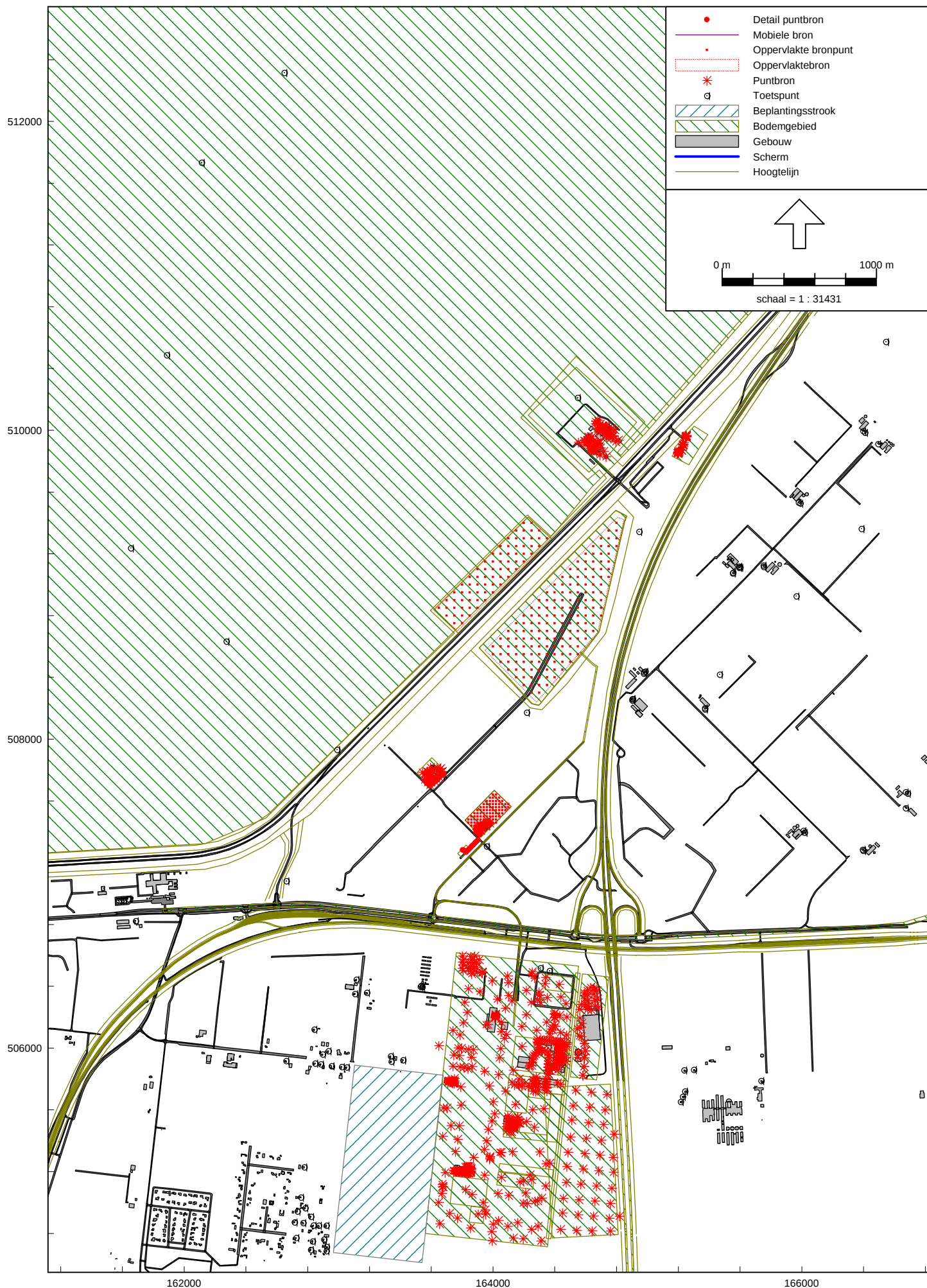
4.2.2 *Nieuwe geluidzone industrieterrein Flevokust*

In figuur 4-1 is de 50 dB(A) etmaalwaarde contour weergegeven voor het toekomstige industrieterrein (inclusief Maxima Centrale). Deze 50 dB(A) etmaalwaarde contour neemt het bevoegd gezag in het bestemmingsplan op.

figuur 4-1 50 dB(A) etmaalwaarde contour van nieuw industrieterrein Flevokust

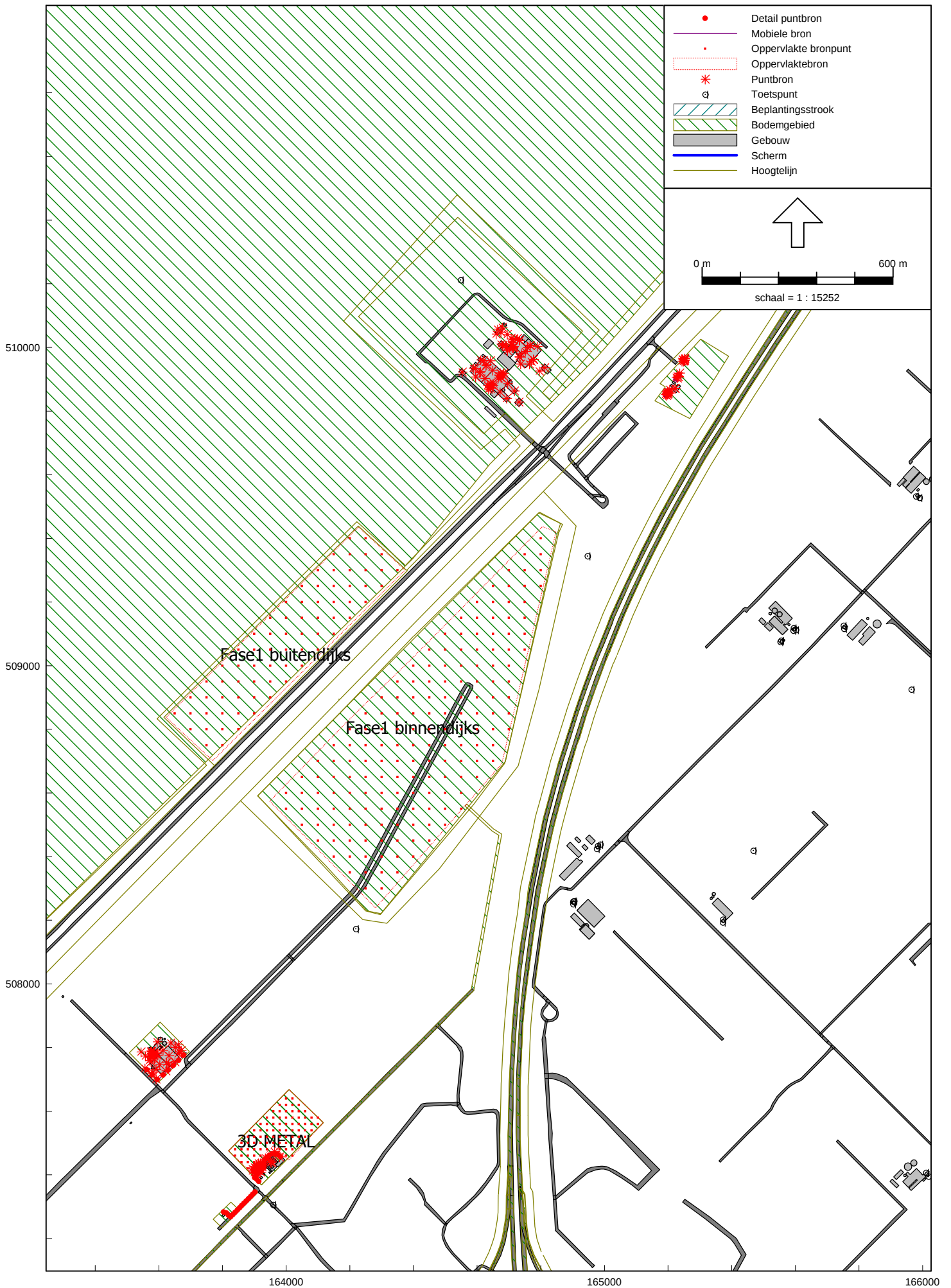


Bijlage 01: Figuren geluidrekenmodel



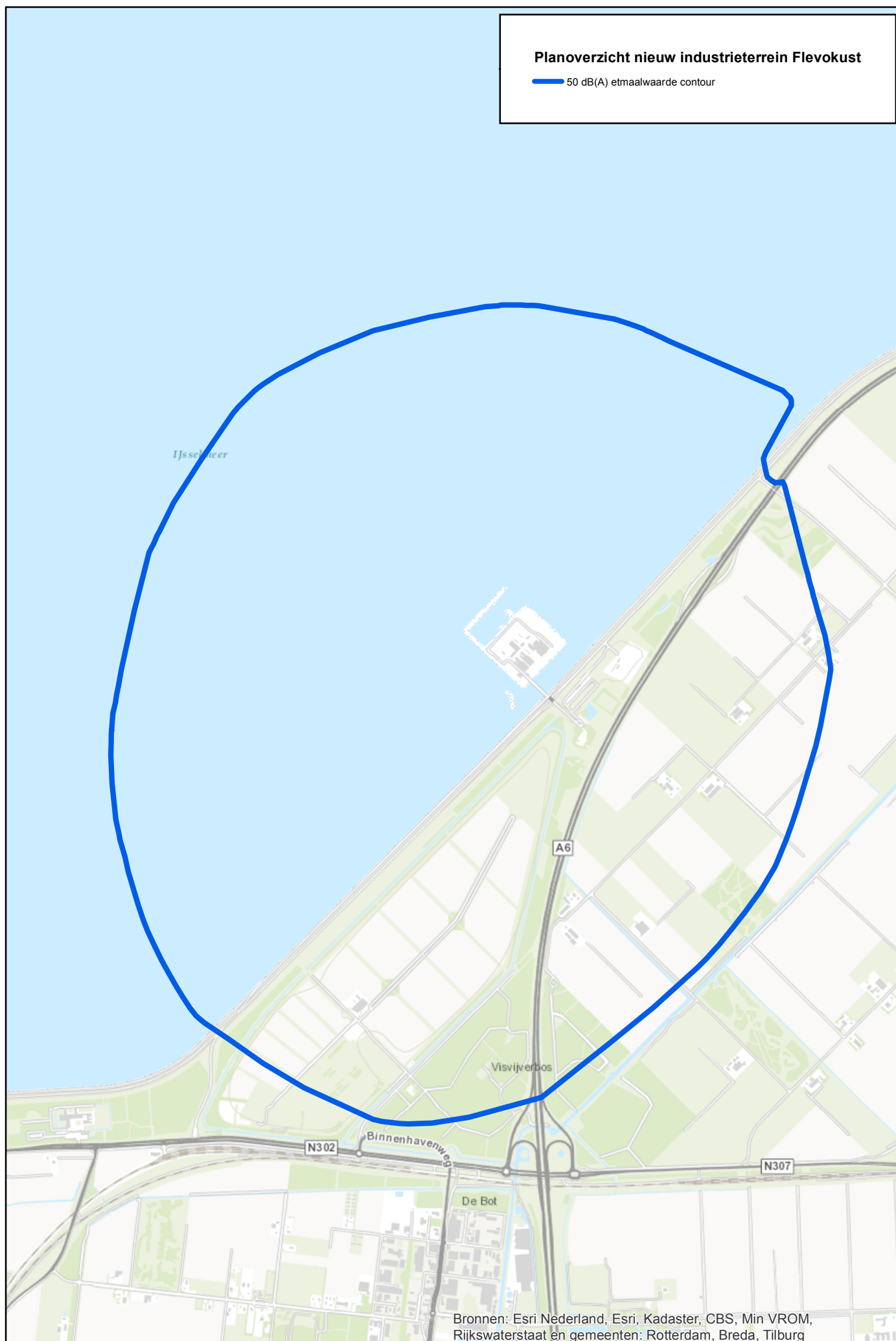
Figuur 1.2: Toekomstige situatie ligging nieuwe industriegebieden (binnendijks en buitendijks) in de omgeving





Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

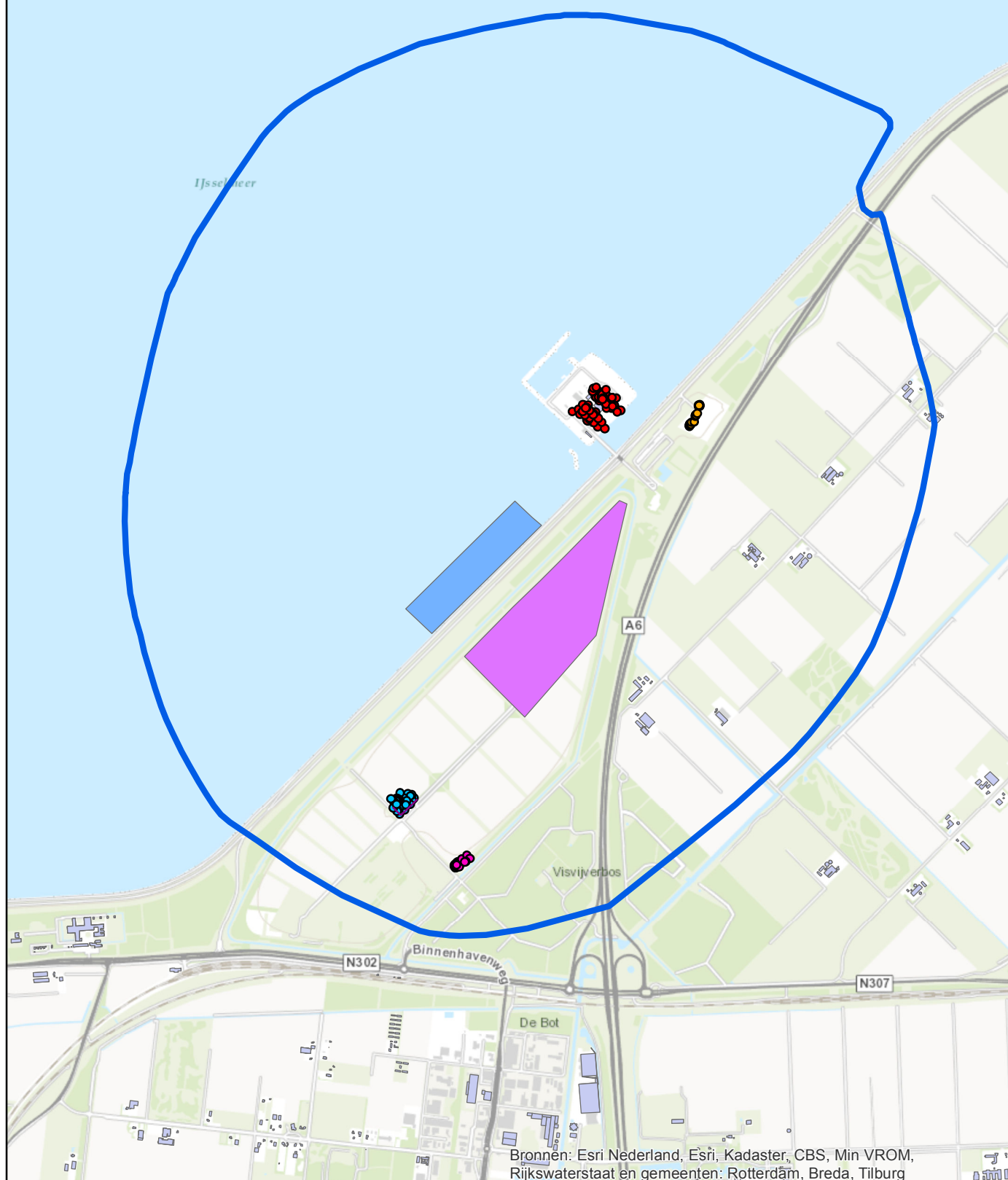
— 50 dB(A) etmaalwaarde contour



Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

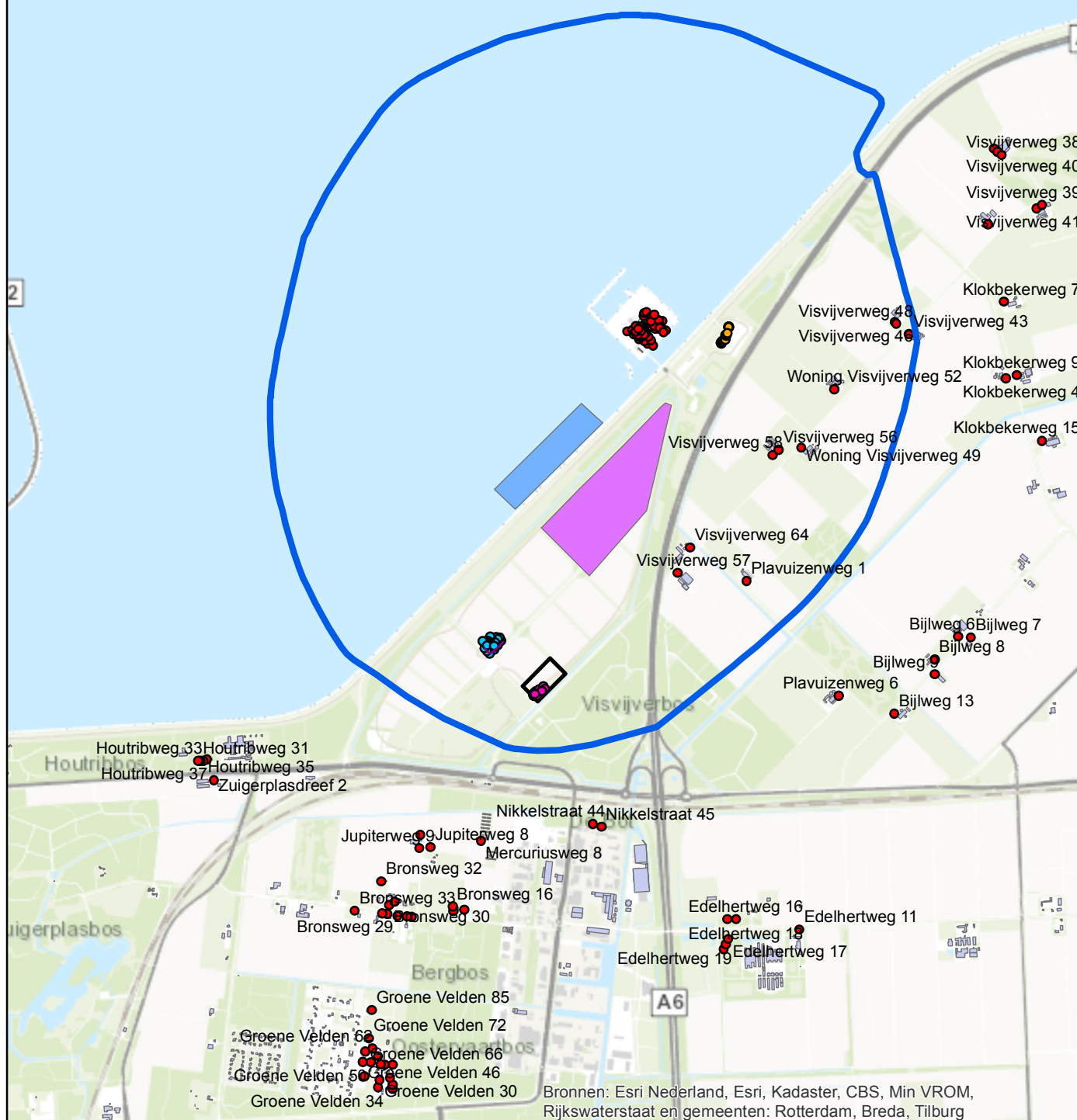
Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

- 50 dB(A) etmaalwaarde contour
- mobiele bronnen orgaworld
- puntbronnen maximal centrale
- Puntbronnen Tennet
- bronnen Orgaworld
- Puntbronnen 3D-Metal
- alle gebouwen
- binnendijs industrieterrein
- buitendijs industrieterrein



Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

- 50 dB(A) etmaalwaarde contour
- mobiele bronnen orgaworld
- puntbronnen maximal centrale
- Puntbronnen Tennet
- bronnen Orgaworld
- Puntbronnen 3D-Metal
- toetspunten
- oppervlaktebronnen
- alle gebouwen
- binnendijs industrieterrein
- buitendijs industrieterrein



Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

(situatie 2025 zonder ontwikkeling Haven)

weekdag	Weekdag	licht					middel					zwaar				
mvt/etmaal		dag	avond	nacht	middel	zwaar	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
A_extra	6766	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	4657	443	434	398	38	37	639	61	59	
A	12343	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	8599	817	801	687	65	64	1102	105	103	
B	4230	7,21%	1,78%	0,80%	66,10%	33,90%	2586	213	191	709	58	52	364	30	27	
C																
D	4215	7,21%	1,78%	0,80%	66,10%	33,90%	2587	213	191	700	58	52	359	30	27	
E	16004	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	10779	1025	1004	1033	98	96	1657	157	154	
F	24036	6,29%	2,30%	1,91%	35,75%	64,25%	13510	1646	2733	1660	202	336	2983	363	603	
G	24385	6,54%	3,66%	0,86%	36,56%	63,44%	14609	2725	1281	1656	309	145	2873	536	252	
H	25040	6,29%	2,30%	1,91%	35,75%	64,25%	14072	1714	2847	1730	211	350	3109	379	629	
I	24422	6,54%	3,66%	0,86%	36,56%	63,44%	14672	2737	1286	1643	307	144	2851	532	250	
J	3387	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	2375	226	221	183	17	17	293	28	27	
K	3547	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	2397	228	223	226	21	21	362	34	34	
L	4122	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	2833	269	264	244	23	23	392	37	37	
M	3420	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	2355	224	219	201	19	19	322	31	30	
N	14930	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	10230	972	953	897	85	84	1438	137	134	
O	12430	7,02%	2,00%	0,98%	38,41%	61,59%	8755	832	816	655	62	61	1051	100	98	

	aantal					verdeling dag				verdeling avond				verdeling avond				
	dag	avond	nacht	totaal	controle	licht	middel	zwaar	Totaal	licht	middel	zwaar	Totaal	licht	middel	zwaar	Totaal	
A_extra	5694		541	530	6766	0	81,79%	6,99%	11,22%	100,00%	81,79%	6,99%	11,22%	100,00%	81,79%	6,99%	11,22%	100,00%
A	10388		987	968	12343	0	82,78%	6,61%	10,60%	100,00%	82,78%	6,61%	10,60%	100,00%	82,78%	6,61%	10,60%	100,00%
B	3658		301	271	4230	0	70,69%	19,38%	9,94%	100,00%	70,69%	19,38%	9,94%	100,00%	70,69%	19,38%	9,94%	100,00%
C	0		0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
D	3645		300	270	4215	0	70,96%	19,20%	9,84%	100,00%	70,96%	19,20%	9,84%	100,00%	70,96%	19,20%	9,84%	100,00%
E	13469		1280	1255	16004	0	80,03%	7,67%	12,30%	100,00%	80,03%	7,67%	12,30%	100,00%	80,03%	7,67%	12,30%	100,00%
F	18152		2211	3673	24036	0	74,43%	9,14%	16,43%	100,00%	74,43%	9,14%	16,43%	100,00%	74,43%	9,14%	16,43%	100,00%
G	19137		3570	1678	24385	0	76,34%	8,65%	15,01%	100,00%	76,34%	8,65%	15,01%	100,00%	76,34%	8,65%	15,01%	100,00%
H	18910		2304	3826	25040	0	74,41%	9,15%	16,44%	100,00%	74,41%	9,15%	16,44%	100,00%	74,41%	9,15%	16,44%	100,00%
I	19166		3575	1680	24422	0	76,55%	8,57%	14,88%	100,00%	76,55%	8,57%	14,88%	100,00%	76,55%	8,57%	14,88%	100,00%
J	2850		271	266	3387	0	83,32%	6,41%	10,27%	100,00%	83,32%	6,41%	10,27%	100,00%	83,32%	6,41%	10,27%	100,00%
K	2985		284	278	3547	0	80,29%	7,57%	12,14%	100,00%	80,29%	7,57%	12,14%	100,00%	80,29%	7,57%	12,14%	100,00%
L	3469		330	323	4122	0	81,66%	7,04%	11,30%	100,00%	81,66%	7,04%	11,30%	100,00%	81,66%	7,04%	11,30%	100,00%
M	2878		274	268	3420	0	81,81%	6,99%	11,20%	100,00%	81,81%	6,99%	11,20%	100,00%	81,81%	6,99%	11,20%	100,00%
N	12565		1194	1171	14930	0	81,42%	7,14%	11,44%	100,00%	81,42%	7,14%	11,44%	100,00%	81,42%	7,14%	11,44%	100,00%
O	10461		994	975	12430	0	83,69%	6,26%	10,04%	100,00%	83,69%	6,26%	10,04%	100,00%	83,69%	6,26%	10,04%	100,00%

(situatie 2025 met volledige ontwikkeling haven)

Situatie 2025 met Volledige Haven

weekdag	Weekdag	Weekdag				licht			middel			zwaar				
mvt/etmaal	Planverkeer	Zonder planverkeer	totaal	avond	nacht	middelzwaar	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
A_extra	346		6766	7112	7,04%	1,96%	0,96%	4821	451	443	438	40	39	748	66	66
A	2495		12343	14838	7,10%	1,86%	0,92%	10638	925	914	744	68	67	1257	113	111
B	3979		4230	8209	7,36%	1,50%	0,72%	5374	361	346	923	70	64	950	61	59
C	4231			4231	7,52%	1,20%	0,63%	2969	157	165	227	12	13	621	33	34
D	159		4215	4374	7,22%	1,76%	0,79%	2709	219	198	705	58	52	374	30	27
E	2125		16004	18129	7,07%	1,91%	0,94%	11959	1087	1070	1231	109	107	2196	186	184
F	238		24036	24274	6,31%	2,29%	1,90%	13672	1654	2742	1674	203	337	3021	365	606
G	119		24385	24504	6,54%	3,65%	0,86%	14688	2729	1285	1663	309	146	2893	537	253
H	773		25040	25813	6,33%	2,27%	1,87%	14485	1736	2870	1806	215	354	3317	390	641
I	662		24422	25084	6,57%	3,59%	0,85%	15023	2756	1306	1709	310	148	3031	541	260
J	253		3387	3640	7,05%	1,94%	0,96%	2551	235	231	197	18	18	331	30	29
K	136		3547	3683	7,03%	1,97%	0,97%	2492	233	229	233	22	21	383	36	35
L	787		4122	4909	7,09%	1,87%	0,92%	3259	292	287	321	27	27	600	48	48
M	678		3420	4098	7,10%	1,87%	0,92%	2720	243	240	267	23	22	503	40	40
N	1068		14930	15998	7,05%	1,95%	0,96%	10793	1002	984	1004	91	89	1731	152	150
O	257		12430	12687	7,02%	1,98%	0,97%	8862	838	821	689	64	63	1143	105	103

	aantal					verdeling dag				verdeling avond				verdeling avond				
	dag	avond	nacht	totaal	controle	licht	middel	zwaar	Totaal	licht	middel	zwaar	Totaal	licht	middel	zwaar	Totaal	
A_extra	6007		558	548	7112	0	80,26%	7,29%	12,45%	100,00%	80,92%	7,17%	11,92%	100,00%	80,86%	7,18%	11,96%	100,00%
A	12639		1107	1092	14838	0	84,17%	5,89%	9,95%	100,00%	83,62%	6,17%	10,21%	100,00%	83,67%	6,15%	10,18%	100,00%
B	7248		491	470	8209	0	74,15%	12,74%	13,11%	100,00%	73,39%	14,19%	12,42%	100,00%	73,65%	13,70%	12,65%	100,00%
C	3817		202	212	4231	0	77,78%	5,95%	16,26%	100,00%	77,78%	5,95%	16,26%	100,00%	77,78%	5,95%	16,26%	100,00%
D	3789		308	278	4374	0	71,51%	18,62%	9,87%	100,00%	71,32%	18,82%	9,86%	100,00%	71,38%	18,76%	9,87%	100,00%
E	15386		1382	1361	18129	0	77,73%	8,00%	14,27%	100,00%	78,67%	7,86%	13,46%	100,00%	78,59%	7,88%	13,54%	100,00%
F	18367		2223	3685	24274	0	74,44%	9,11%	16,45%	100,00%	74,43%	9,13%	16,44%	100,00%	74,43%	9,13%	16,44%	100,00%
G	19245		3576	1684	24504	0	76,32%	8,64%	15,03%	100,00%	76,33%	8,65%	15,02%	100,00%	76,33%	8,65%	15,02%	100,00%
H	19608		2341	3865	25813	0	73,87%	9,21%	16,92%	100,00%	74,17%	9,18%	16,65%	100,00%	74,26%	9,16%	16,57%	100,00%
I	19764		3607	1713	25084	0	76,01%	8,65%	15,34%	100,00%	76,39%	8,60%	15,01%	100,00%	76,21%	8,62%	15,17%	100,00%
J	3079		283	278	3640	0	82,86%	6,39%	10,76%	100,00%	83,05%	6,40%	10,55%	100,00%	83,03%	6,39%	10,57%	100,00%
K	3108		290	285	3683	0	80,17%	7,51%	12,32%	100,00%	80,22%	7,54%	12,24%	100,00%	80,22%	7,53%	12,25%	100,00%
L	4179		367	363	4909	0	77,98%	7,67%	14,36%	100,00%	79,44%	7,42%	13,14%	100,00%	79,31%	7,44%	13,25%	100,00%
M	3490		306	302	4098	0	77,94%	7,65%	14,41%	100,00%	79,47%	7,39%	13,14%	100,00%	79,33%	7,41%	13,25%	100,00%
N	13529		1245	1224	15998	0	79,78%	7,42%	12,80%	100,00%	80,48%	7,30%	12,22%	100,00%	80,42%	7,31%	12,27%	100,00%
O	10693		1007	987	12687	0	82,87%	6,44%	10,68%	100,00%	83,23%	6,36%	10,40%	100,00%	83,20%	6,37%	10,43%	100,00%



P.s. . N en O liggen onder en ten oosten van de A6.

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lw 31
M03	personenwagens	0,75	--	Relatief	10	--	--	30,81	--	--	10	10,00	--
M01	vrachtwagens	1,00	--	Relatief	6	2	2	33,22	33,22	36,23	10	10,00	--
M02	personenwagens	0,75	--	Relatief	30	4	4	26,56	30,54	33,55	10	10,00	--
001	vrachtwagens	0,75	--	Relatief	52	--	12	20,07	--	24,68	10	25,00	0,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
 oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT

Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k
M03	67,60	75,80	78,90	82,50	84,70	84,00	80,20	76,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00
M01	84,90	91,40	95,20	95,10	100,90	99,40	93,40	85,80	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00
M02	67,60	75,80	78,90	82,50	84,70	84,00	80,20	76,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00
001	79,00	87,00	93,00	97,00	100,00	98,00	92,00	81,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT

Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Red 4k	Red 8k
M03	-3,00	-3,00
M01	-3,00	-3,00
M02	-3,00	-3,00
001	-3,00	-3,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Item ID	Grp.ID	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Hoogte
IT Flevokust NIEUW	254315	23	-49064	166	Fase1	Fase1 binnendijks	Polygoon	164390,68	509018,03	3,50
IT Flevokust NIEUW	261345	23	-49644	72	Fase1	Fase1 buitendijks	Polygoon	163622,80	508837,43	5,00
3D Metal	279857	44	-50718	81	01	3D METAL	Polygoon	163819,06	507475,84	5,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten	Omtrek	Opp.	Min.lengte	Max.lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)
IT Flevokust NIEUW	3,50	-3,20	Relatief	9	3084,16	423058,99	45,12	748,18	12,000	1,265
IT Flevokust NIEUW	5,00	2,50	Relatief	4	2100,22	169562,14	199,34	850,75	12,000	1,265
3D Metal	5,00	-3,04	Relatief	6	846,23	34318,55	67,12	270,05	12,000	4,000

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Cb(u)(N)	Cb(%) (D)	Cb(%) (A)	Cb(%) (N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	DeltaX	DeltaY	X-aantal	Y-aantal	Negeer obj.
IT Flevokust NIEUW	0,887	100,000	31,623	11,092	0,00	5,00	9,55	50	50	20	26	Ja
IT Flevokust NIEUW	2,530	100,000	31,623	31,623	0,00	5,00	5,00	50	50	16	16	Ja
3D Metal	1,268	100,000	100,000	15,849	0,00	0,00	8,00	20	20	17	14	Ja

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	LwM2 31	LwM2 63	LwM2 125	LwM2 250	LwM2 500	LwM2 1k	LwM2 2k	LwM2 4k	LwM2 8k	LwM2 Totaal	Red 31
IT Flevokust NIEUW	40,30	45,30	50,30	54,30	58,30	59,30	57,30	56,30	54,30	65,03	-5,00
IT Flevokust NIEUW	40,30	45,30	50,30	54,30	58,30	59,30	57,30	56,30	54,30	65,03	-5,00
3D Metal	43,00	48,00	53,00	57,00	61,00	62,00	60,00	59,00	57,00	67,73	0,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	LwrM2 31	LwrM2 63	LwrM2 125	LwrM2 250
IT Flevokust NIEUW	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	45,30	50,30	55,30	59,30
IT Flevokust NIEUW	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	-5,00	45,30	50,30	55,30	59,30
3D Metal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,00	48,00	53,00	57,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	LwrM2 500	LwrM2 1k	LwrM2 2k	LwrM2 4k	LwrM2 8k	LwrM2 Totaal	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
IT Flevokust NIEUW	63,30	64,30	62,30	61,30	59,30	70,03	101,56	106,56	111,56	115,56	119,56
IT Flevokust NIEUW	63,30	64,30	62,30	61,30	59,30	70,03	97,59	102,59	107,59	111,59	115,59
3D Metal	61,00	62,00	60,00	59,00	57,00	67,73	88,36	93,36	98,36	102,36	106,36

Lijst van oppervlaktebronnen				
		LwrM2 Totaal		
		dag	avond	nacht
Fase 1	Binnendijks havengebied	70	65	60,5
Fase 1	Buitendijks havengebied	70	65	65

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
IT Flevokust NIEUW	120,56	118,56	117,56	115,56	126,29
IT Flevokust NIEUW	116,59	114,59	113,59	111,59	122,32
3D Metal	107,36	105,36	104,36	102,36	113,09

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
5	Schoorsteen	147,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
7	Filtergeb.	1,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
13	GOS ZO	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	GOS ZW	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
15	GOS NW	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
16	GOS NO	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
17	ECO NO	12,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
18	ECO ZW	12,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
19	ECO NW	13,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
20	Kanaal	10,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
21	Kanaal GT	7,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
22	Ketel NO bov	40,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
23	Ketel NW bov	40,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
24	Ketel ZW bov	40,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
25	Ketel NO mid	31,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
26	Ketel NW mid	31,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
27	Ketel ZW mid	31,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
28	Ketel ZO bov	43,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
29	Ketel NO bov	43,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
30	Ketel ZW bov	43,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
31	MZ ZO 21+	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
32	MZ NO 21+	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
33	MZ NW 21+	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
34	MZ NW 21+	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
35	MZ ZW 21+	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
36	MZ ZO 14+	17,70	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
37	MZ NW 14+	17,70	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
38	MZ NW 14+	17,70	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
39	MZ ZO Vent	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
40	MZ NW Vent	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
41	MZ NW Vent	25,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
42	MZ ZO Vent	14,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
43	MZ ZO Vent	5,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
103	EB-trafo	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
6	Trafo	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
8	Aanzuig GT	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
9	Rstr NW GT	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
10	Afz. GT	20,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
11	Wegbl.kap GT	20,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
12	Electr.filt.	21,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
101	Demperhuis GT	7,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	FL32schoorsteentop 120 MW	54,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
14a	FL32schoorsteenwand 120 MW	20,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
050	Stg1-transformator	3,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
051	Stg1-GT-verbr.luchtinlaatopening	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	225,00
052	Stg1-GT-verbr.luchtinlaatkast	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	315,00
053	Stg1-GT-verbr.luchtinlaatkast	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	135,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
5	360,00	--	--	1,25	Nee	Nee	Nee	-39,40	70,80	82,90	83,40	84,80	85,00
7	360,00	--	--	1,25	Nee	Nee	Nee	-39,40	73,80	88,90	92,40	100,80	100,00
13	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	82,80	75,90	78,40	80,80	85,00
14	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	58,80	57,90	66,40	73,80	76,00
15	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	69,80	69,90	71,40	78,80	83,00
16	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	70,80	65,90	62,40	66,80	71,00
17	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	81,80	84,90	88,40	92,80	96,00
18	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	82,80	85,90	91,40	94,80	96,00
19	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	81,80	80,90	84,40	84,80	86,00
20	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	92,80	93,90	94,40	92,80	94,00
21	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	86,80	88,90	90,40	90,80	92,00
22	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	85,80	85,90	87,40	96,80	101,00
23	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	84,80	84,90	86,40	93,80	95,00
24	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	86,80	85,90	87,40	94,80	103,00
25	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	86,80	91,90	92,40	97,80	102,00
26	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	0,00	84,80	88,90	91,40	95,80	97,00
27	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	87,80	92,90	93,40	98,80	107,00
28	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	72,80	80,90	83,40	87,80	99,00
29	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	65,80	68,90	67,40	69,80	80,00
30	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	66,80	60,90	58,40	62,80	64,00
31	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	77,80	77,90	72,40	74,80	72,00
32	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	69,80	69,90	66,40	67,80	68,00
33	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	61,80	65,90	71,40	67,80	63,00
34	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	65,80	64,90	61,40	62,80	63,00
35	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	66,80	70,90	66,40	72,80	68,00
36	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	75,80	75,90	70,40	72,80	70,00
37	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	60,80	60,90	57,40	58,80	59,00
38	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	57,80	61,90	56,40	63,80	59,00
39	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	85,80	97,90	102,40	105,80	106,00
40	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	81,80	88,90	88,40	92,80	95,00
41	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	82,80	89,90	87,40	92,80	97,00
42	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	79,80	93,90	94,40	92,80	97,00
43	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	76,80	90,90	91,40	89,80	94,00
103	360,00	--	--	1,25	Ja	Nee	Nee	-39,40	72,80	87,90	95,40	91,80	87,00
6	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	-39,40	72,80	87,90	95,40	91,80	87,00
8	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	-39,40	71,80	70,90	71,40	75,80	77,00
9	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	-39,40	66,80	64,90	70,40	70,80	72,00
10	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	-39,40	71,80	70,90	67,40	73,80	76,00
11	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	-39,40	81,80	81,90	87,40	94,80	95,00
12	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	-39,40	73,80	71,90	79,40	83,80	84,00
101	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	98,00	99,00	90,00	83,00	86,00
14	360,00	3,01	3,01	--	Nee	Nee	Nee	0,00	101,30	113,40	118,30	123,90	121,70
14a	360,00	3,01	3,01	--	Nee	Nee	Nee	0,00	85,20	97,10	106,20	110,50	96,50
050	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	94,00	94,00	93,00	91,00
051	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	85,00	89,00	88,00	92,00	95,00
052	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	82,00	86,00	85,00	89,00	92,00
053	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	82,00	86,00	85,00	89,00	92,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr Totaal
5	79,20	67,00	55,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,54
7	95,20	90,00	77,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	107,61
13	88,20	86,00	82,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	95,99
14	77,20	74,00	55,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,69
15	87,20	86,00	78,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,17
16	72,20	71,00	64,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	81,28
17	90,20	84,00	73,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	102,22
18	92,20	87,00	75,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,48
19	83,20	77,00	64,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,80
20	90,20	85,00	75,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,12
21	89,20	86,00	75,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,07
22	95,20	94,00	78,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	106,91
23	91,20	90,00	71,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	102,51
24	95,20	94,00	79,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	107,82
25	100,20	94,00	83,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	108,90
26	94,20	90,00	80,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,77
27	99,20	97,00	85,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	111,82
28	89,20	80,00	67,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	102,93
29	71,20	58,00	37,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,47
30	62,20	56,00	31,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	74,20
31	75,20	66,00	47,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	86,47
32	70,20	64,00	42,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	79,90
33	65,20	55,00	32,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	77,89
34	65,20	59,00	37,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	75,12
35	70,20	60,00	37,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	80,66
36	73,20	65,00	45,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,49
37	61,20	54,00	33,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,86
38	61,20	51,00	28,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	71,59
39	101,20	92,00	81,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	113,67
40	89,20	81,00	67,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,84
41	90,20	87,00	74,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,09
42	91,20	84,00	78,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,42
43	88,20	81,00	75,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,42
103	80,20	73,00	63,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,96
6	80,20	73,00	63,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,96
8	77,20	80,00	72,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	87,79
9	71,20	72,00	64,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	81,97
10	73,20	75,00	64,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,83
11	92,20	87,00	69,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	102,64
12	80,20	73,00	56,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,71
101	82,00	83,00	75,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	105,11
14	117,90	107,70	91,60	0,00	0,00	0,10	3,60	10,40	11,90	14,10	11,40	3,70	119,40
14a	111,90	114,60	103,90	0,00	18,00	20,00	22,00	29,00	33,00	17,00	16,00	11,00	101,05
050	91,00	87,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,12
051	94,00	90,00	85,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,14
052	91,00	87,00	82,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,14
053	91,00	87,00	82,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,14

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
054	Stg1-GT-luchtinlaatkanaal	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	315,00
055	Stg1-GT-luchtinlaatkanaal	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	135,00
056	Stg1-schoorsteen	80,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
057	Stg1-Turbinehal gevel	23,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
058	Stg1-Turbinehal gevel	23,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
060	Stg1-Turbinehal ventilatie	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
059	Stg1-Turbinehal dak	36,00	5,00	Relatief	Uitstralend dak HMRI-II.8	0,00
061	Stg1-KH-NWgev	30,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
062	Stg1-KH-ZWgev	30,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
063	Stg1-KH-ZOgev	42,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
064	Stg1-KH-dak	46,00	5,00	Relatief	Uitstralend dak HMRI-II.8	0,00
065	Stg1-KH-ventilatie	48,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
090	Gasreducerstation	4,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
091	Koelwaterinlaatstation	2,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
070	Stg2-transformator	3,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
071	Stg2-GT-verbr.luchtinlaatopening	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	45,00
072	Stg2-GT-verbr.luchtinlaatkast	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	315,00
073	Stg2-GT-verbr.luchtinlaatkast	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	135,00
074	Stg2-GT-luchtinlaatkanaal	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	315,00
075	Stg2-GT-luchtinlaatkanaal	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	135,00
076	Stg2-schoorsteen	80,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
078	Stg2-Turbinehal gevel	23,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
079	Stg2-Turbinehal gevel	23,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
081	Stg2-Turbinehal ventilatie	38,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
080	Stg2-Turbinehal dak	36,00	5,00	Relatief	Uitstralend dak HMRI-II.8	0,00
082	Stg2-KH-NWgev	30,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
083	Stg2-KH-NOgev	30,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
084	Stg2-KH-ZOgev	42,00	5,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00
085	Stg2-KH-dak	46,00	5,00	Relatief	Uitstralend dak HMRI-II.8	0,00
086	Stg2-KH-ventilatie	48,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	FL32schoorsteentop 40 MW	54,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
14a	FL32schoorsteenwand 40 MW	20,00	5,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
18	NSA	1,10	-3,92	Relatief	Normale puntbron	0,00
01 airco	Airco	1,50	-3,94	Relatief	Normale puntbron	0,00
02 airco	Airco	1,50	-3,94	Relatief	Normale puntbron	0,00
03 gebouw	gebouw	1,50	-3,92	Relatief	Normale puntbron	0,00
04 gebouw	gebouw	1,50	-3,92	Relatief	Normale puntbron	0,00
06 gebouw	gebouw	1,50	-3,93	Relatief	Normale puntbron	0,00
05 gebouw	gebouw	1,50	-3,94	Relatief	Normale puntbron	0,00
07 gebouw	gebouw	1,50	-3,93	Relatief	Normale puntbron	0,00
01	Trafo 1	3,50	-4,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
02	Trafo 1	3,50	-4,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
03	Trafo 1	3,50	-4,13	Relatief	Normale puntbron	0,00
04	Trafo 1	3,50	-4,13	Relatief	Normale puntbron	0,00
05	Trafo 1	3,50	-4,16	Relatief	Normale puntbron	0,00
06	Trafo 1	3,50	-4,15	Relatief	Normale puntbron	0,00
07	Trafo 1	3,50	-4,15	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
054	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	83,00	87,00	86,00	90,00	93,00
055	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	83,00	87,00	86,00	90,00	93,00
056	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	87,00	89,00	89,00	92,00	90,00
057	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	0,00	72,00	76,00	80,00	79,00	74,00
058	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	0,00	76,00	80,00	84,00	83,00	78,00
060	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	75,00	77,00	78,00	83,00	86,00
059	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	83,00	87,00	89,00	86,00	82,00
061	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
062	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
063	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	72,00	76,00	78,00	78,00	77,00
064	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
065	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	75,00	81,00	86,00	87,00	85,00
090	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	73,00	83,00	88,00	88,00	87,00
091	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Ja	Nee	0,00	64,00	73,00	81,00	86,00	90,00
070	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	94,00	94,00	93,00	91,00
071	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	85,00	89,00	88,00	92,00	95,00
072	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	82,00	86,00	85,00	89,00	92,00
073	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	82,00	86,00	85,00	89,00	92,00
074	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	83,00	87,00	86,00	90,00	93,00
075	180,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	83,00	87,00	86,00	90,00	93,00
076	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	87,00	89,00	89,00	92,00	90,00
078	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	0,00	72,00	76,00	80,00	79,00	74,00
079	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	0,00	76,00	80,00	84,00	83,00	78,00
081	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	75,00	77,00	78,00	83,00	86,00
080	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	83,00	87,00	89,00	86,00	82,00
082	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
083	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
084	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	--	72,00	76,00	78,00	78,00	77,00
085	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	75,00	79,00	81,00	81,00	80,00
086	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	75,00	81,00	86,00	87,00	85,00
14	360,00	3,01	3,01	6,02	Nee	Nee	Nee	0,00	101,30	113,40	118,30	123,90	121,70
14a	360,00	3,01	3,01	6,02	Nee	Nee	Nee	0,00	85,20	97,10	106,20	110,50	96,50
18	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	--	54,80	74,90	79,40	88,80	91,00
01 airco	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	51,80	62,90	60,40	65,40	64,00
02 airco	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	51,80	62,90	60,40	65,40	64,00
03 gebouw	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	16,80	27,90	25,40	30,40	29,00
04 gebouw	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	14,80	25,90	23,40	28,40	27,00
06 gebouw	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	14,80	25,90	23,40	28,40	27,00
05 gebouw	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	16,80	27,90	25,40	30,40	29,00
07 gebouw	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	20,80	31,90	29,70	34,30	33,00
01	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
02	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
03	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
04	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
05	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
06	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
07	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr Totaal
054	92,00	88,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,14
055	92,00	88,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,14
056	85,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,08
057	72,00	64,00	47,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	87,45
058	76,00	68,00	51,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,45
060	89,00	85,00	79,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	95,86
059	76,00	71,00	58,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	96,23
061	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
062	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
063	71,00	64,00	54,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	86,93
064	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
065	81,00	76,00	68,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,89
090	87,00	86,00	82,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	97,83
091	91,00	86,00	74,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	98,09
070	91,00	87,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,12
071	94,00	90,00	85,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	103,14
072	91,00	87,00	82,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,14
073	91,00	87,00	82,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,14
074	92,00	88,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,14
075	92,00	88,00	83,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	101,14
076	85,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	100,08
078	72,00	64,00	47,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	87,45
079	76,00	68,00	51,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,45
081	89,00	85,00	79,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	95,86
080	76,00	71,00	58,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	96,23
082	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
083	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
084	71,00	64,00	54,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	86,93
085	74,00	67,00	57,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,93
086	81,00	76,00	68,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,89
14	117,90	107,70	91,60	0,00	-3,00	-2,00	-1,00	7,00	13,00	11,00	-1,00	-5,00	122,82
14a	111,90	114,60	103,90	0,00	-3,00	-3,00	-2,00	6,00	13,00	-2,00	-2,00	-7,00	119,69
18	89,20	83,00	75,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	98,05
01 airco	61,20	59,00	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,83
02 airco	61,20	59,00	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,83
03 gebouw	26,20	24,00	24,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	38,83
04 gebouw	24,20	22,00	22,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	36,83
06 gebouw	24,20	22,00	22,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	36,83
05 gebouw	26,20	24,00	24,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	38,83
07 gebouw	30,20	28,00	28,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	42,83
01	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
02	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
03	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
04	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
05	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
06	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
07	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
08	Trafo 1	3,50	-4,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
09	Koeler 1	3,50	-4,12	Relatief	Normale puntbron	0,00
19	NSA-inl	2,00	-4,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
20	NSA-uitl	2,80	-4,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
21	Trafo 2	5,30	-4,05	Relatief	Normale puntbron	0,00
22	Trafo 2	5,30	-4,04	Relatief	Normale puntbron	0,00
23	Trafo 2	5,30	-4,06	Relatief	Normale puntbron	0,00
24	Trafo 2	5,30	-4,05	Relatief	Normale puntbron	0,00
25	Koeler Tr 2	5,00	-4,03	Relatief	Normale puntbron	0,00
01	Gevel lange zijde	6,80	-3,19	Relatief	Normale puntbron	0,00
13	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
22	3DMF	1,00	-3,18	Relatief	Normale puntbron	0,00
02	Gevel lange zijde	6,80	-3,18	Relatief	Normale puntbron	0,00
03	Gevel lange zijde	6,80	-3,17	Relatief	Normale puntbron	0,00
04	Gevel lange zijde	6,80	-3,17	Relatief	Normale puntbron	0,00
05	Gevel lange zijde	6,80	-3,21	Relatief	Normale puntbron	0,00
06	Gevel lange zijde	6,80	-3,21	Relatief	Normale puntbron	0,00
07	Gevel lange zijde	6,80	-3,20	Relatief	Normale puntbron	0,00
08	Gevel lange zijde	6,80	-3,20	Relatief	Normale puntbron	0,00
09	Gevel korte zijde	6,80	-3,19	Relatief	Normale puntbron	0,00
10	Gevel korte zijde	6,80	-3,17	Relatief	Normale puntbron	0,00
11	Gevel korte zijde	6,80	-3,20	Relatief	Normale puntbron	0,00
12	Gevel korte zijde	6,80	-3,21	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
15	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
16	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
17	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
18	Dak loads	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
19	Afzuiging rookgassen	1,00	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
20	LPG Heftruck (rijden/werkzaamheden)	1,00	-3,16	Relatief	Normale puntbron	0,00
21	LPG Heftruck (rijden/werkzaamheden)	1,00	-3,22	Relatief	Normale puntbron	0,00
23	LPG Heftruck (rijden/werkzaamheden)	1,00	-3,14	Relatief	Normale puntbron	0,00
22	LPG Heftruck (rijden/werkzaamheden)	1,00	-3,18	Relatief	Normale puntbron	0,00
24	Detonatie 100 gr TNT in vacuüm	0,10	3,82	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
25	Afzuiging rookgassen	1,00	3,82	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
26	Waarschuwingssignaal	0,10	6,99	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
1	Gevel (nwe) ontvangsthal	5,30	-2,68	Relatief	Normale puntbron	0,00
2	Deur (nwe) ontvangsthal	4,00	-2,68	Relatief	Normale puntbron	0,00
3	Deur (nwe) ontvangsthal	4,00	-2,69	Relatief	Normale puntbron	0,00
4	Zijgevel (nwe) ontvangsthal	5,30	-2,76	Relatief	Normale puntbron	0,00
5	Gevel (nwe) ontvangsthal	5,30	-2,84	Relatief	Normale puntbron	0,00
6	Dak (nwe) ontvangsthal	9,00	-2,76	Relatief	Normale puntbron	0,00
7	Gevel reactoren	5,30	-2,64	Relatief	Normale puntbron	0,00
8	Gevel reactoren	5,30	-2,85	Relatief	Normale puntbron	0,00
9	Dak reactoren	9,00	-2,75	Relatief	Normale puntbron	0,00
10	Gevel hal droogunits	8,00	-2,65	Relatief	Normale puntbron	0,00
11	Gevel hal droogunits	8,00	-2,74	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
08	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,80	84,90	85,40	82,80	80,00
09	360,00	0,00	0,00	--	Nee	Nee	Nee	--	71,80	84,90	86,40	86,80	86,00
19	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	--	68,80	78,90	81,40	85,80	89,00
20	360,00	10,79	--	--	Nee	Nee	Nee	--	79,80	88,90	85,40	86,80	87,00
21	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,20	81,80	89,80	81,00	73,60
22	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,20	81,80	89,80	81,00	73,60
23	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,20	81,80	89,80	81,00	73,60
24	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	61,20	81,80	89,80	81,00	73,60
25	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	--	68,00	78,40	80,30	82,00	78,20
01	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
13	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
22	360,00	13,80	20,00	26,02	Nee	Nee	Nee	--	85,60	90,30	91,50	93,90	96,50
02	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
03	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
04	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
05	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
06	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
07	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
08	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,90	54,40	59,00	62,70	64,40
09	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,60	54,10	58,70	62,40	64,10
10	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,60	54,10	58,70	62,40	64,10
11	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,60	54,10	58,70	62,40	64,10
12	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	44,60	54,10	58,70	62,40	64,10
14	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
15	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
16	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
17	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
18	360,00	0,00	0,00	9,03	Ja	Nee	Nee	--	41,30	51,80	56,40	59,10	61,80
19	360,00	6,53	--	--	Nee	Nee	Nee	--	58,30	64,80	72,20	75,28	81,10
20	360,00	13,80	20,00	26,02	Nee	Nee	Nee	--	85,60	90,30	91,50	93,90	96,50
21	360,00	13,80	20,00	26,02	Nee	Nee	Nee	--	85,60	90,30	91,50	93,90	96,50
23	360,00	13,80	20,00	26,02	Nee	Nee	Nee	--	85,60	90,30	91,50	93,90	96,50
22	360,00	13,80	20,00	26,02	Nee	Nee	Nee	--	85,60	90,30	91,50	93,90	96,50
24	360,00	34,81	--	--	Nee	Nee	Nee	--	43,70	62,00	75,20	84,10	85,80
25	360,00	8,59	--	--	Nee	Nee	Nee	--	58,30	64,80	72,20	75,28	81,10
26	360,00	28,76	--	--	Nee	Nee	Nee	63,30	78,30	84,80	89,40	106,00	113,70
1	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	57,50	66,30	56,00	51,50	41,50	35,00
2	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	50,00	58,80	48,50	44,00	33,90	27,50
3	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	50,00	58,80	48,50	44,00	33,90	27,50
4	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	61,10	69,90	59,60	55,10	45,00	38,60
5	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	58,80	67,60	57,30	52,80	42,80	36,30
6	360,00	0,00	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	68,80	77,60	67,30	65,80	60,70	59,80
7	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	46,90	53,80	57,60	59,70	48,20	38,70
8	360,00	0,00	99,00	99,00	Ja	Nee	Nee	46,90	53,80	57,60	59,70	48,20	38,70
9	360,00	0,00	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	58,00	64,90	68,70	70,80	59,30	49,80
10	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	67,00	76,00	66,00	61,00	51,00	45,00
11	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	54,00	68,00	63,00	66,00	69,00	72,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr Totaal
08	77,20	72,00	72,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,14
09	83,20	79,00	74,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	95,90
19	87,20	86,00	84,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	97,11
20	83,20	77,00	73,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	96,94
21	71,80	68,60	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,07
22	71,80	68,60	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,07
23	71,80	68,60	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,07
24	71,80	68,60	59,10	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	94,07
25	71,70	85,00	75,00	0,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,86
01	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
13	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
22	96,20	88,30	82,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,70
02	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
03	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
04	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
05	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
06	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
07	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
08	66,20	62,10	54,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,71
09	65,90	61,80	53,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,41
10	65,90	61,80	53,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,41
11	65,90	61,80	53,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,41
12	65,90	61,80	53,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,41
14	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
15	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
16	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
17	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
18	62,60	58,50	50,60	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,46
19	80,90	77,60	72,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	88,83
20	96,20	88,30	82,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,70
21	96,20	88,30	82,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,70
23	96,20	88,30	82,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,70
22	96,20	88,30	82,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	104,70
24	93,60	97,00	92,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	102,97
25	80,90	77,60	72,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	88,83
26	124,90	118,40	105,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	129,12
1	28,70	28,20	15,70	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	70,31
2	21,10	20,70	8,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	62,81
3	21,10	20,70	8,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	62,81
4	32,20	31,70	19,30	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	73,91
5	30,00	29,50	17,10	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	71,61
6	52,30	49,60	40,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	81,85
7	35,40	36,10	20,40	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	65,74
8	35,40	36,10	20,40	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	65,74
9	46,60	47,30	31,50	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	76,84
10	38,00	38,00	25,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	80,01
11	70,00	68,00	58,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	80,26

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
12	Gevel hal droogunits	8,00	-2,85	Relatief	Normale puntbron	0,00
13	Dak hal droogunits	13,00	-2,75	Relatief	Normale puntbron	0,00
14	Decanter	2,50	-2,97	Relatief	Normale puntbron	0,00
16	Wand membraamtank	2,50	-2,95	Relatief	Normale puntbron	0,00
17	Wand membraamtank	2,50	-2,94	Relatief	Normale puntbron	0,00
18	Wand membraamtank	2,50	-2,93	Relatief	Normale puntbron	0,00
19	Leiding reactorventilatie	5,00	-2,85	Relatief	Normale puntbron	0,00
20	Leiding halventilatie	5,00	-2,87	Relatief	Normale puntbron	0,00
22	WKK	4,00	-2,89	Relatief	Normale puntbron	0,00
23	WKK	4,00	-2,89	Relatief	Normale puntbron	0,00
24	WKK	4,00	-2,89	Relatief	Normale puntbron	0,00
25	WKK	4,00	-2,90	Relatief	Normale puntbron	0,00
26	WKK	4,00	-2,90	Relatief	Normale puntbron	0,00
27	WKK	4,00	-2,90	Relatief	Normale puntbron	0,00
30	Vrachtauto	1,00	-2,75	Relatief	Normale puntbron	0,00
35	Shovel	1,00	-2,88	Relatief	Normale puntbron	0,00
36	Shovel	1,00	-2,95	Relatief	Normale puntbron	0,00
37	Shovel	1,00	-3,02	Relatief	Normale puntbron	0,00
38	Personenauto	1,00	-2,70	Relatief	Normale puntbron	0,00
39	Personenauto	1,00	-2,75	Relatief	Normale puntbron	0,00
40	Personenauto	1,00	-2,85	Relatief	Normale puntbron	0,00
41	Deuropening	3,30	-2,85	Relatief	Normale puntbron	0,00
45	Ventilator	10,00	-2,67	Relatief	Normale puntbron	0,00
46	Ventilator	10,00	-2,71	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
12	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	67,00	76,00	66,00	61,00	51,00	45,00
13	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	71,00	80,00	70,00	68,00	63,00	62,00
14	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	47,80	61,20	75,40	81,70	83,20
16	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	45,00	57,00	65,00	68,00	79,00	83,00
17	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	45,00	51,00	57,00	68,00	78,00	81,00
18	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	45,00	57,00	65,00	68,00	79,00	83,00
19	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	56,00	63,00	67,00	71,00	75,00	77,00
20	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	59,00	64,00	67,00	70,00	75,00	81,00
22	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
23	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
24	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
25	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
26	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
27	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	0,00	61,00	74,00	78,00	84,00	85,00
30	360,00	16,20	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	78,80	86,90	93,40	96,80	100,00
35	360,00	9,60	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	87,80	92,90	95,40	100,80	103,00
36	360,00	9,60	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	87,80	92,90	95,40	100,80	103,00
37	360,00	9,60	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	87,80	92,90	95,40	100,80	103,00
38	360,00	30,00	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	62,80	76,90	77,40	80,80	83,00
39	360,00	30,00	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	62,80	76,90	77,40	80,80	83,00
40	360,00	30,00	99,00	99,00	Nee	Nee	Nee	0,00	62,80	76,90	77,40	80,80	83,00
41	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	55,00	63,80	53,50	49,00	38,90	32,50
45	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	52,00	62,00	80,00	81,00	82,00	82,00
46	360,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Nee	Nee	52,00	62,00	80,00	81,00	82,00	82,00

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr Totaal
12	38,00	38,00	25,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	80,01
13	54,00	52,00	42,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,24
14	79,50	72,30	68,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	90,04
16	80,00	72,00	60,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,08
17	79,00	76,00	65,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	88,03
18	80,00	72,00	60,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	89,08
19	73,00	67,00	56,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	84,04
20	79,00	75,00	61,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	87,60
22	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
23	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
24	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
25	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
26	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
27	84,00	80,00	71,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	93,09
30	98,20	92,00	80,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	107,13
35	101,20	96,00	87,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	110,46
36	101,20	96,00	87,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	110,46
37	101,20	96,00	87,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	110,46
38	82,20	79,00	71,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,37
39	82,20	79,00	71,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,37
40	82,20	79,00	71,90	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,37
41	26,10	25,70	13,20	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	67,81
45	81,00	77,00	69,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,62
46	81,00	77,00	69,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-3,00	91,62

Model: IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
oktober 2014 rekenmodellen AANVULLING IL rev. 05 (verdubbeling) - MER-Flevokust update april 2014 MT
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
15	Vergunningpositie, havendam II	5,00	Relatief	5,00	--	--	--	--	--	Nee
1	Visvijvers 1	-3,91	Relatief	5,00	--	--	--	--	--	Nee
2	Visvijvers 2	-3,42	Relatief	5,00	--	--	--	--	--	Nee
3	Visvijvers 3	-0,41	Relatief	5,00	--	--	--	--	--	Nee

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
Vis-58_A	Visvijverweg 58	5,00	53,66	50,33	47,66	57,66	
Vis-58_A	Visvijverweg 58	5,00	52,03	48,55	45,75	55,75	
Vis-57_A	Visvijverweg 57	5,00	53,32	48,94	45,44	55,44	
Vis-64_A	Visvijverweg 64	5,00	51,93	47,95	44,64	54,64	
Vis-57.2_A	Visvijverweg 57	5,00	51,11	47,14	44,01	54,01	
Vis-64_A	Visvijverweg 64	5,00	50,50	46,78	43,79	53,79	
2_A	Woning Visvijverweg 49	5,00	48,47	46,01	43,64	53,64	
Vis-64_A	Visvijverweg 64	5,00	52,26	47,43	43,63	53,63	
Vis-49_A	Visvijverweg 49	5,00	48,41	45,90	43,48	53,48	
3_A	Woning Visvijverweg 52	5,00	47,05	45,17	42,97	52,97	
Vis-57.1_A	Visvijverweg 57	5,00	50,97	46,21	42,29	52,29	
Pla-01_A	Plavuizenweg 1	5,00	49,78	45,23	41,60	51,60	
Vis-46_A	Visvijverweg 46	5,00	43,92	42,25	40,08	50,08	
Vis-48_A	Visvijverweg 48	5,00	43,87	42,18	39,99	49,99	
Vis-56_A	Visvijverweg 56	5,00	45,08	42,65	39,65	49,65	
Vis-43_A	Visvijverweg 43	5,00	43,48	41,71	39,50	49,50	
Pla-01_A	Plavuizenweg 1	5,00	47,73	43,04	39,47	49,47	
1_A	Woning Visvijverweg 56	5,00	42,94	41,05	38,31	48,31	
Jup-08_A	Jupiterweg 8	5,00	44,59	41,57	38,00	48,00	
Klo-07_A	Klokbekerweg 7	5,00	40,10	38,25	35,91	45,91	
Vis-42_A	Visvijverweg 42	5,00	39,90	38,23	35,88	45,88	
Jup-09_A	Jupiterweg 9	5,00	42,21	39,27	35,80	45,80	
_A	Nikkelstraat 44	5,00	42,41	39,48	35,64	45,64	
Klo-09_A	Klokbekerweg 9	5,00	40,02	37,99	35,61	45,61	
1_A	Nikkelstraat 45	5,00	42,28	39,32	35,55	45,55	
Vis-40_A	Visvijverweg 40	5,00	38,97	37,30	35,00	45,00	
Vis-38_A	Visvijverweg 38	5,00	38,88	37,27	34,97	44,97	
Vis-36_A	Visvijverweg 36	5,00	38,78	37,17	34,89	44,89	
Pla-06.1_A	Plavuizenweg 6	5,00	39,78	37,34	34,79	44,79	
Bij-13.1_A	Bijlweg 13	5,00	40,58	37,58	34,76	44,76	
Klo-15_A	Klokbekerweg 15	5,00	39,46	37,21	34,71	44,71	
Bro-16_A	Bronsweg 16	5,00	40,99	38,06	34,68	44,68	
Bij-07_A	Bijlweg 7	5,00	40,37	37,32	34,58	44,58	
Zui-02_A	Zuigerplasdreef 2	5,00	40,25	37,34	34,58	44,58	
Vis-41_A	Visvijverweg 41	5,00	38,69	36,85	34,47	44,47	
Jup-13_A	Jupiterweg 13	5,00	40,85	37,80	34,29	44,29	
Bij-08_A	Bijlweg 8	5,00	38,69	36,44	33,96	43,96	
Vis-39_A	Visvijverweg 39	5,00	37,07	36,03	33,77	43,77	
Bij-06_A	Bijlweg 6	5,00	39,77	36,52	33,71	43,71	
Bro-33_A	Bronsweg 33	5,00	38,88	35,83	32,89	42,89	
Bij-09_A	Bijlweg 9	5,00	39,54	35,87	32,72	42,72	
Bro-12_A	Bronsweg 12	5,00	39,00	35,96	32,55	42,55	
Hou-37_A	Houtribweg 37	5,00	38,32	35,23	32,52	42,52	
Bro-32_A	Bronsweg 32	5,00	38,85	35,77	32,50	42,50	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
Bro-14_A	Bronsweg 14	5,00	38,87	35,83	32,43	42,43	
Mer-08.2_A	Mercuriusweg 8	5,00	39,10	36,28	32,34	42,34	
Bro-26_A	Bronsweg 26	5,00	38,55	35,46	32,22	42,22	
Ede-18_A	Edelhertweg 18	5,00	38,38	35,32	32,21	42,21	
Ede-16_A	Edelhertweg 16	5,00	38,32	35,28	32,19	42,19	
Bro-21_A	Bronsweg 21	5,00	38,38	35,22	32,18	42,18	
Bij-13_A	Bijlweg 13	5,00	39,09	35,21	31,91	41,91	
Bro-17_A	Bronsweg 17	5,00	38,28	35,22	31,90	41,90	
Ede-17_A	Edelhertweg 17	5,00	37,94	34,89	31,80	41,80	
Ede-19_A	Edelhertweg 19	5,00	37,85	34,81	31,72	41,72	
Bro-27_A	Bronsweg 27	5,00	37,97	34,95	31,67	41,67	
Ede-21_A	Edelhertweg 21	5,00	37,72	34,69	31,61	41,61	
Ede-11_A	Edelhertweg 11	5,00	37,54	34,60	31,60	41,60	
Mer-08_A	Mercuriusweg 8	5,00	37,87	34,44	31,59	41,59	
Bro-29_A	Bronsweg 29	5,00	37,88	34,83	31,58	41,58	
Gro-72_A	Groene Velden 72	5,00	37,64	34,64	31,50	41,50	
Bro-25_A	Bronsweg 25	5,00	37,68	34,68	31,46	41,46	
Hon-60C_A	Hondsdrif 60C	5,00	37,21	34,41	31,41	41,41	
Bro-30_A	Bronsweg 30	5,00	37,42	34,40	31,16	41,16	
2_A	Woning Visvijverweg 56	5,00	37,06	34,07	30,81	40,81	
Vis-52_A	Visvijverweg 52	5,00	36,39	33,62	30,57	40,57	
Gro-85_A	Groene Velden 85	5,00	35,78	32,77	29,62	39,62	
Mer-08.1_A	Mercuriusweg 8	5,00	35,42	31,68	29,16	39,16	
Gro-33_A	Groene Velden 33	5,00	35,10	32,17	29,04	39,04	
Gro-54_A	Groene Velden 54	5,00	34,92	31,94	28,82	38,82	
Gro-37_A	Groene Velden 37	5,00	34,86	31,89	28,78	38,78	
Gro-29_A	Groene Velden 29	5,00	34,78	31,80	28,70	38,70	
Gro-50_A	Groene Velden 50	5,00	34,76	31,78	28,68	38,68	
Gro-34_A	Groene Velden 34	5,00	34,64	31,57	28,60	38,60	
Gro-42_A	Groene Velden 42	5,00	34,54	31,57	28,46	38,46	
Klo-04_A	Klokbekerweg 4	5,00	34,79	31,52	28,41	38,41	
Gro-18_A	Groene Velden 18	5,00	34,34	31,40	28,35	38,35	
Hon-21_A	Hondsdrif 21	5,00	33,73	30,94	28,00	38,00	
Gro-44_A	Groene Velden 44	5,00	33,82	31,16	27,75	37,75	
Lan-150_A	Langezand 150	5,00	33,50	30,66	27,57	37,57	
Hon-56_A	Hondsdrif 56	5,00	33,22	30,41	27,48	37,48	
Lan-146_A	Langezand 146	5,00	33,36	30,42	27,38	37,38	
Hon-52_A	Hondsdrif 52	5,00	32,98	30,14	27,31	37,31	
Lan-147_A	Langezand 147	5,00	33,26	30,33	27,29	37,29	
Lan-148_A	Langezand 148	5,00	33,26	30,34	27,29	37,29	
Lan-151_A	Langezand 151	5,00	33,10	30,19	27,15	37,15	
Gro-30_A	Groene Velden 30	5,00	33,23	30,78	27,11	37,11	
Hon-51_A	Hondsdrif 51	5,00	32,27	29,71	26,83	36,83	
Gro-41_A	Groene Velden 41	5,00	32,49	29,57	26,63	36,63	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van IL toekomst (BP-grid) + 5 dB(A) in de dagperiode
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: nieuw BP Flevokust mei 2013
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
Gro-66_A	Groene Velden 66	5,00	33,11	29,98	26,53	36,53
Run-10_A	Runderweg 10	5,00	31,86	29,10	26,26	36,26
Gro-62_A	Groene Velden 62	5,00	31,13	28,16	25,06	35,06
Hou-35_A	Houtribweg 35	5,00	30,58	27,76	24,46	34,46
Hou-31_A	Houtribweg 31	5,00	30,11	27,19	24,16	34,16
Hou-33_A	Houtribweg 33	5,00	30,03	27,24	24,07	34,07
Lan-149_A	Langezand 149	5,00	29,69	26,82	23,72	33,72
Gro-46_A	Groene Velden 46	5,00	29,53	26,48	23,61	33,61
Pla-06_A	Plavuizenweg 6	5,00	28,39	25,72	22,91	32,91
Lan-152_A	Langezand 152	5,00	28,65	25,74	22,73	32,73
Bij-08.2_A	Bijlweg 8	5,00	27,89	24,84	22,01	32,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidbelastingen verkeerslawaaai autonome situatie versus toekomstige situatie incl. ontwikkeling industrieterrein Flevokust			
Adres	Atonome situatie	toekomstige situatie	toename/afname geluidbelasting
Nikkelstraat 44	56,63	56,85	0,22
Nikkelstraat 45	56,77	56,96	0,18
Visvijverweg 56	43,48	43,56	0,08
Bijlweg 6	42,45	42,54	0,09
Bijlweg 7	40,80	40,90	0,11
Bijlweg 8	40,50	40,54	0,04
Bijlweg 9	44,05	44,15	0,10
Bijlweg 13	46,69	46,79	0,10
Bronsweg 12	45,41	45,58	0,18
Bronsweg 14	42,95	43,17	0,22
Bronsweg 16	43,88	44,20	0,32
Bronsweg 17	43,17	43,37	0,20
Bronsweg 21	42,19	42,43	0,24
Bronsweg 25	41,16	41,44	0,28
Bronsweg 26	42,64	42,97	0,33
Bronsweg 27	41,08	41,44	0,36
Bronsweg 29	40,78	40,97	0,19
Bronsweg 30	41,21	41,62	0,41
Bronsweg 32	43,35	43,73	0,38
Bronsweg 33	41,91	42,24	0,33
Edelhertweg 11	47,15	47,20	0,05
Edelhertweg 16	51,92	51,95	0,03
Edelhertweg 17	53,81	53,83	0,02
Edelhertweg 18	52,84	52,86	0,02
Edelhertweg 19	53,88	53,90	0,01
Edelhertweg 21	54,26	54,27	0,01
Groene Velden 18	39,64	39,71	0,07
Groene Velden 29	39,42	39,54	0,12
Groene Velden 30	39,21	39,29	0,08
Groene Velden 33	39,83	39,94	0,11
Groene Velden 34	38,13	38,21	0,08
Groene Velden 37	41,94	42,01	0,07
Groene Velden 41	41,07	41,09	0,02
Groene Velden 42	41,74	41,79	0,06
Groene Velden 44	41,39	41,44	0,05
Groene Velden 46	39,04	39,07	0,03
Groene Velden 50	39,49	39,58	0,09
Groene Velden 54	41,28	41,35	0,08
Groene Velden 62	41,20	41,26	0,05
Groene Velden 66	39,37	39,39	0,02
Groene Velden 72	41,23	41,35	0,12
Groene Velden 85	41,37	41,48	0,10
Hondsdrif 21	58,91	58,91	0,00
Hondsdrif 51	52,03	52,03	0,00
Hondsdrif 52	55,86	55,86	0,00
Hondsdrif 56	55,13	55,13	0,00
Hondsdrif 60C	53,16	53,17	0,00
Houtribweg 31	54,44	54,72	0,28
Houtribweg 33	55,10	55,37	0,28

Geluidbelastingen verkeerslawaaï autonome situatie versus toekomstige situatie incl. ontwikkeling industrieterrein Flevokust			
Adres	Atonome situatie	toekomstige situatie	toename/afname geluidbelasting
Houtribweg 35	54,56	54,85	0,29
Houtribweg 37	54,04	54,33	0,29
Jupiterweg 8	46,56	47,06	0,50
Jupiterweg 9	44,90	45,36	0,46
Jupiterweg 13	46,99	47,59	0,60
Klokbekeweg 4	36,42	36,54	0,12
Klokbekeweg 7	45,02	45,03	0,01
Klokbekeweg 9	42,24	42,26	0,02
Klokbekeweg 15	41,05	41,08	0,03
Langezand 146	40,12	40,18	0,06
Langezand 147	37,73	37,81	0,09
Langezand 148	40,24	40,29	0,05
Langezand 149	37,92	37,96	0,04
Langezand 150	40,39	40,43	0,05
Langezand 151	40,38	40,42	0,04
Langezand 152	37,48	37,51	0,03
Mercuriusweg 8	48,01	48,23	0,22
Plavuizenweg 1	52,07	52,19	0,12
Plavuizenweg 6	39,75	39,78	0,03
Runderweg 10	47,49	47,49	0,00
Visvijverweg 36	49,97	49,97	0,00
Visvijverweg 38	48,65	48,65	0,00
Visvijverweg 39	47,58	47,58	0,00
Visvijverweg 40	49,42	49,42	0,00
Visvijverweg 41	47,53	47,53	0,00
Visvijverweg 42	46,12	46,13	0,01
Visvijverweg 43	48,31	48,32	0,01
Visvijverweg 46	46,69	46,70	0,01
Visvijverweg 48	47,89	47,90	0,01
Visvijverweg 49	51,27	51,29	0,02
Visvijverweg 52	37,73	37,89	0,16
Visvijverweg 57	62,18	62,25	0,07
Visvijverweg 58	51,87	51,91	0,04
Visvijverweg 64	55,78	55,83	0,05
Zuigerplasdreef 2	53,82	54,13	0,31

P.s.

De resultaten horende bij de woningen gelegen aan de Houtribweg en Zuigerplasdreef zijn representatief voor de woningen gelegen langs de Houtribweg ten westen van de Zandzuigerplasdreef

Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

Cumulatie geluidbelasting 5 meter hoog AUTONOME SITUATIE

- <45 dB
- 45 - 50 dB
- 50 - 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- > 70 dB
- 50 dB(A) etmaalwaarde contour
- puntbronnen maximal centrale
- Puntbronnen Tennaet
- bronnen Orgaworld
- Puntbronnen 3D-Metal
- toetspunten
- oppervlaktebronnen
- binnendijs industrieterrein
- buitendijs industrieterrein



Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

Cumulatie geluidbelasting 5 meter hoog TOEKOMSTIGE SITUATIE

- <45 dB
- 45 - 50 dB
- 50 - 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- > 70 dB
- 50 dB(A) etmaalwaarde contour
- puntbronnen maximal centrale
- Puntbronnen Tennaet
- bronnen Orgaworld
- Puntbronnen 3D-Metal
- toetspunten
- oppervlaktebronnen
- binnendijs industrieterrein
- buitendijs industrieterrein



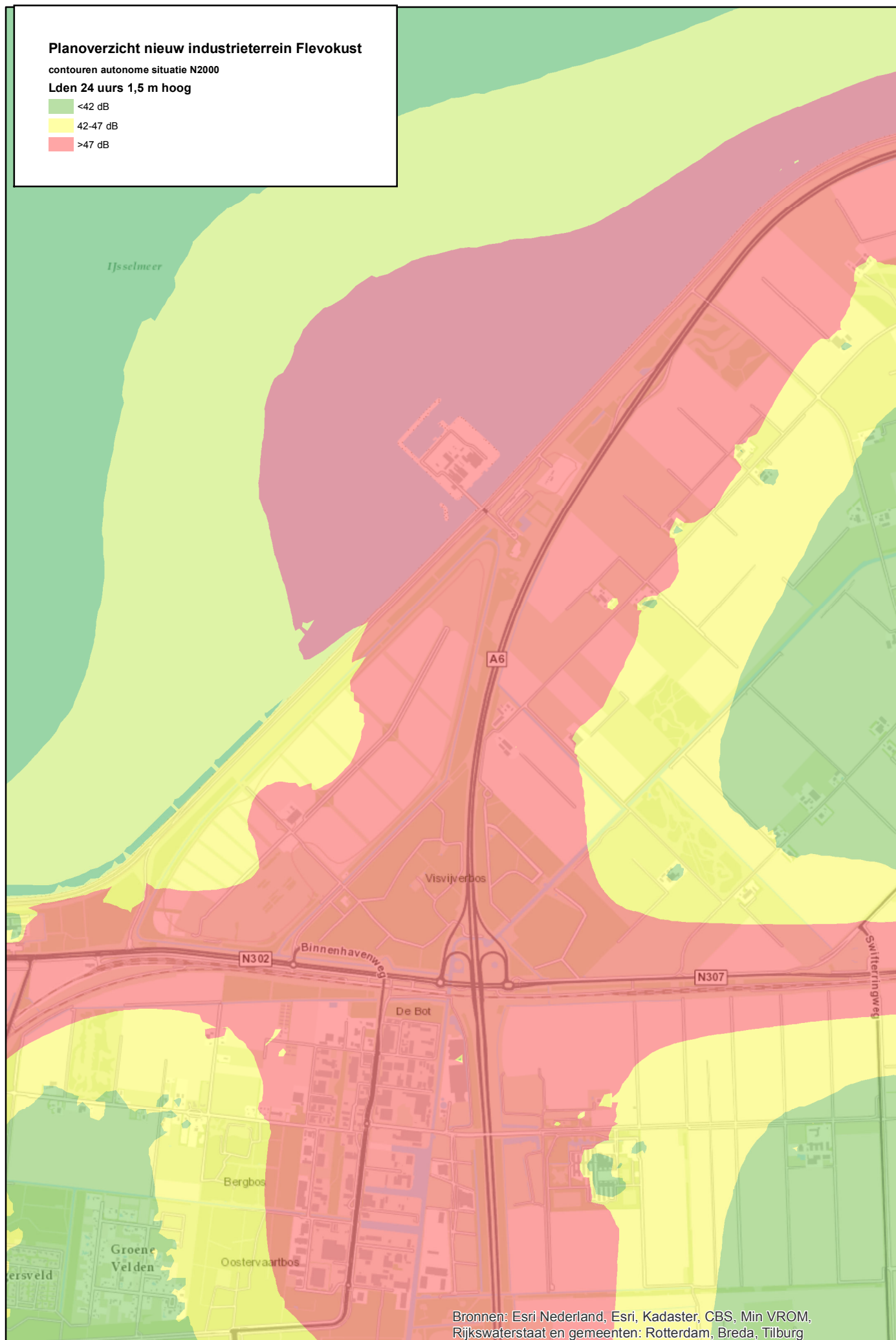
Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

contouren autonome situatie N2000

Lden 24 uurs 1,5 m hoog

- <42 dB
- 42-47 dB
- >47 dB



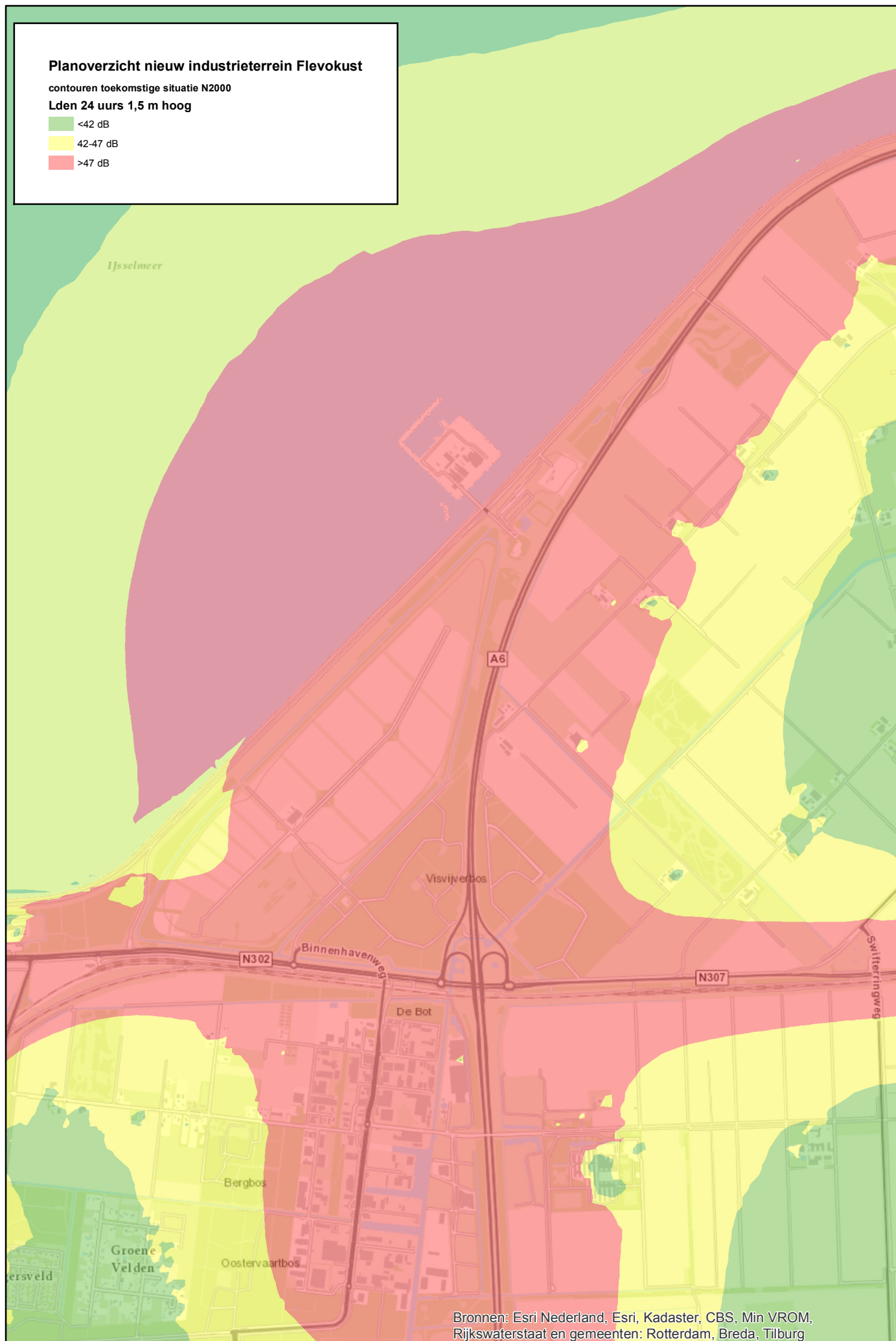
Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

Planoverzicht nieuw industrieterrein Flevokust

contouren toekomstige situatie N2000

Lden 24 uurs 1,5 m hoog

- <42 dB
- 42-47 dB
- >47 dB



Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

BIJLAGE 2

+

NOTA VAN BEANTWOORDING

UITGANGSPUNTENNOTITIE PLANOLOGISCH- JURIDISCH KADER VOOR FLEVOKUST EN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU FLEVOKUST

Versie

Ambtelijk	: concept, 15 mei 2014
GS	: definitief, 2 juli 2014
Bijlage	: Kaart plaatsaanduiding insprekers

1616170

NOTA VAN BEANTWOORDING UITGANGSPUNTENNOTITIE PLANOLOGISCH-JURIDISCH KADER VOOR FLEVOKUST EN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU FLEVOKUST

Aanleiding

De provincie Flevoland is gestart met de voorbereiding van een planologisch-juridisch kader voor de ontwikkeling van haven- en industrieterrein Flevokust te Lelystad. De ontwikkeling van een haven- en industrieterrein is voorzien aan de noordzijde van Lelystad, ter hoogte van het noordelijke gedeelte van het gebied dat lokaal bekend is als het voormalige visvijvergebied. De locatie wordt in het oosten begrensd door de A6 en in het noorden door de energiecentrale. De gemeente Lelystad was al ver gevorderd met de voorbereiding van de ontwikkeling van Flevokust en heeft daarvoor ook een milieueffectrapport opgesteld. De behandeling in de raad van december 2013, waarin zorgen over de ontwikkeling zijn geuit, heeft geresulteerd in een afwijzing van de plannen. Dit was voor de provincie aanleiding om te onderzoeken of de plannen kunnen worden geoptimaliseerd. Deze optimalisatie wordt gezocht in drie richtingen: planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast, het al dan niet gebruiken van secundaire bouwstoffen en de vormgeving en locatie van de haven. In dit verband is er een “Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader voor Flevokust” (hierna: Uitgangspuntennotitie) opgesteld.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft over deze Uitgangspuntennotitie vooroverleg plaatsgevonden. Aan de vooroverlegpartners is te kennen gegeven, dat eerder door hen tegen het voorontwerp van het bestemmingsplan bij de gemeente naar voren gebrachte reacties bij de optimalisatie van het bouwplan worden meegenomen. Bij de gemeente zijn vooroverlegreacties ingediend door Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Waterschap Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, gemeente Urk, gemeente Dronten, N.V. Nederlandse Gasunie, Brandweer Flevoland en provincie Flevoland. Veruit de meeste van deze reacties hebben hun belang verloren door de ingrijpende wijziging van het ontwerpplan en het merendeel van deze overlegpartners hebben dan ook een nieuwe reactie kenbaar gemaakt.

Over de Uitgangspuntennotitie is eveneens inspraak gehouden, zoals bedoeld in de inspraakverordening van de provincie. De notitie heeft van 14 februari tot en met 13 maart 2014 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon een ieder hierop reageren. Naast de Uitgangspuntennotitie zijn tevens andere relevante documenten beschikbaar gesteld: de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust en een inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving.

De wettelijke adviseurs zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.8 van de Wet milieubeheer in de gelegenheid gesteld te reageren op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust.

Voorliggende Nota gaat in op de vooroverlegreacties en de ontvangen inspraakreacties op de Uitgangspuntennotitie en de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust.

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende instanties in de gelegenheid gesteld te reageren:

Waterschap ZuiderZeeLand		Lindelaan 20	8224 KT	Lelystad	Postbus 229	8200 AE	Lelystad
Rijkswaterstaat Midden Nederland, Dienst IJsselme		Zuiderwagenplein 2	8224 AD	Lelystad	Postbus 17	8200 AA	Lelystad
Rijksdienst Cultureel Erfgoed		Oostvaardersdijk 01-04	8244 PA	Lelystad	Postbus 1600	3800 BP	Amersfoort
Ministerie van Economische Zaken (directie West)		Herman Gorterstraat 55	3511 EW	Utrecht	Postbus 19143	3501 DC	Utrecht
Kamer van Koophandel Flevoland		Bolderweg 2	1332 AT	Almere	Postbus 2852	1000 CW	Amsterdam
Kamer van Koophandel Flevoland		Stadhuisplein 1	1315 HR	Almere	Postbus 2852	1000 CW	Amsterdam
Brandweer Flevoland		Markerkant 1513	1314 AT	Almere	Postbus 10334	1301 AH	Almere
N.V. Nederlandse Gasunie		Concourslaan 17	9727 KC	Groningen	Postbus 19	9700 MA	Groningen
Tennet		Utrechtseweg 310	6812 AR	Arnhem	Postbus 718	6800 AS	Arnhem
Vitens N.V.		Grietenij 17-05	8233 BP	Lelystad	Postbus 1205	8001 BE	Zwolle
Gemeente Urk		Singel 9	8321 GT	Urk	Postbus 77	8320 AB	Urk
Gemeente Almere		Stadhuisplein 1	1315 HR	Almere	Postbus 200	1300 AE	Almere
Gemeente Dronten		De Rede 1	8251 ER	Dronten	Postbus 100	8250 AC	Dronten
Gemeente Drechterland		Raadhuisplein 1	1616AV	Hoogkarspel	Postbus 9	1616 ZG	Hoogkarspel
Gemeente Drechterland		Westeinde 5	1606CZ	Venhuizen	Postbus 9	1616 ZG	Hoogkarspel
Gemeente Enkhuizen		Hoogstraat 11	1601 KT	Enkhuizen	Postbus 11	1600 AA	Enkhuizen
Gemeente Noordoostpolder		Harmen Visserplein 1	8302 BW	Emmeloord	Postbus 155	8300 AD	Emmeloord
Staatsbosbeheer		Stadhuisplein 2	8232 ZX	Lelystad	Postbus 91	8200 AB	Lelystad
Dienst NoordWest		Straatweg 66 A	3621 BR	Breukelen			
Dienst NoordWest		Laan van Vollenhove 3211	3706 AR	Zeist			
Dienst Vastgoed Defensie	Kromhout Kaze	Herculeslaan 1	3584 AB	Utrecht	Postbus 90004	3509 AA	Utrecht
LTO Noord		Zwartewaterallee 14	8031 DX	Zwolle	Postbus 240	8000 AE	Zwolle
Ministerie van Ruimte en Mobiliteit	Ministerie van	Plesmanweg 1-6	2597 JG	Den Haag			
Natuur en Milieu Flevoland		Botter 11-47	8232 JS	Lelystad			
Stichting Flevolandenschap		Vlotgrasweg 11	8219 PP	Lelystad	Postbus 2181	8203 AD	Lelystad
Maxima Centrale		IJsselmeerdijk 101	8221 RC	Lelystad			

Er zijn vooroverlegreacties ingediend door (op volgorde van ontvangst):

1. Gasunie Transport Services B.V., Postbus 181, 9700 AD, Groningen
2. Gemeente Dronten, postbus 100, 8250 AC, Dronten
3. LTO Noord, Postbus 240, 8000 AE, Zwolle
4. Gemeente Urk, Postbus 77, 8320 AB, Urk
5. Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Postbus 600, 8200 AP, Lelystad
6. Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE, Lelystad

Er zijn inspraakreacties ingediend door (op volgorde van ontvangst):

1. Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraat 170, 8226 LC, Lelystad; 68 mensen hebben de reactie onderschreven
2. B.F. Ammerlaan, Birdielaan 15, 8241 BB, Lelystad
3. Daniel Doornbos, Wiardi Beckmanstraat 53, 1063 TG, Amsterdam
4. Raedthuys Windenergie B.V., Postbus 3141, 7500 DC, Enschede
5. Koos Spil en Franka Helleman, Vliehors 15, 8223 CX, Lelystad
6. Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad
7. J. Pater, St. Nicolailaan 17, 6821 HL, Arnhem
8. H.C.J. van Wijk, Visvijverweg 57, 8219 PB, Lelystad
9. W. van Wijk, Visvijverweg 42, 8219 PC, Lelystad
10. Charlotte Bakker, Purmer 88, 8244 AT, Lelystad
11. Berend Bosma, Visvijverweg 52, 8219 PC, Lelystad
12. N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad
13. Stichting Het Blauwe Hart van Nederland, Postbus 222, 1850 AE, Heiloo
14. Frans Anemaet, Kennemerland 30, 8245 ER, Lelystad; Wijtze Boomsma, Beukenhof 194, 8212 EE, Lelystad; Bart Schultz, Karveel 1505, 8231 AV, Lelystad
15. B.R. Barkema en A. Barkema-van der Scheer, Klokbekeweg 7, 8219 PD, Lelystad
16. Bewonersvereniging Golfpark, p/a Golfpark 145, 8241 AC, Lelystad; Bewonersvereniging FlevoGolfResort, p/a Birdielaan 110, 8241 AT, Lelystad
17. Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad

18. Harry Hogendoorn, Bijlweg 13, 8219 PE, Lelystad
19. Partij voor Lelystad, p/a De Binckhorst 23, 8226 RN, Lelystad
20. Liesbeth Veldkamp, Kopenhagenlaan 165, 8232 RD, Lelystad
21. J. Verwolf, Visvijverweg 64, 8219 PC, Lelystad
22. J.P. Zonderland, Plavuizenweg 1, 8219 PA, Lelystad
23. Renée Hoekendijk, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad
24. C.M.S. Oostveen, Bronsweg 40, 8222 RB, Lelystad
25. Piet van Sabben en Renée Hoekendijk, Biologische tuinderij de Stek, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad
26. Wim en Jeroen van Wageningen, Visvijverweg 56 en 58, 8219 PC, Lelystad
27. Dennis van de Weerd, Bronsweg 41, 8222 RB, Lelystad

In de bijlage is een kaartje opgenomen waarop de plaatsaanduidingen van de sprekers zijn weergegeven.

Ontvankelijkheid

De bovengenoemde reacties zijn ontvangen binnen de daartoe bedoelde termijn en worden derhalve in deze Nota van beantwoording opgenomen.

Inhoudelijke beoordeling van de inspraakreacties

Een aantal punten komt in meerdere inspraakreacties terug. Deze punten worden onderstaand, onder het kopje “algemeen”, omschreven en van een reactie voorzien. Vervolgens worden de inspraakreacties samengevat. Daarbij wordt per reactie aangegeven op welke wijze er mee om wordt gegaan.

Algemeen

1. Nut en noodzaak ontwikkeling haven- en industrieterrein Flevokust

Er worden vraagtekens gezet bij het nut en de noodzaak van Flevokust: is er wel behoefte aan een overslaghaven, containerterminal en bedrijventerrein? Bestaande industrieterreinen zijn nog niet volledig benut en zijn ook via het water bereikbaar. Levert de voorgestane ontwikkeling voldoende banen op en passen de banen bij de vraag vanuit de arbeidsmarkt in Lelystad?

Reactie:

Het economische belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven- en industrieterrein is dan ook in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Zo past de ontwikkeling in de door het rijk vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die op 13 maart 2012 in werking is getreden. In 2007 is op rijksniveau een Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens voor Nederland uitgevoerd. De belangrijkste conclusie van deze analyse is, dat het vervoer van bulkgoederen en containers via de binnenvaart, na een korte afname door de crisis, verder groeit tot 2020. Dit biedt mogelijkheden voor bestaande en nieuwe havens. Flevoland (Almere, Lelystad) wordt als kansrijke regio benoemd voor een (multimodale) binnenhaven. Op rijksniveau heeft één en ander onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waarop de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing zijn en in het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten.

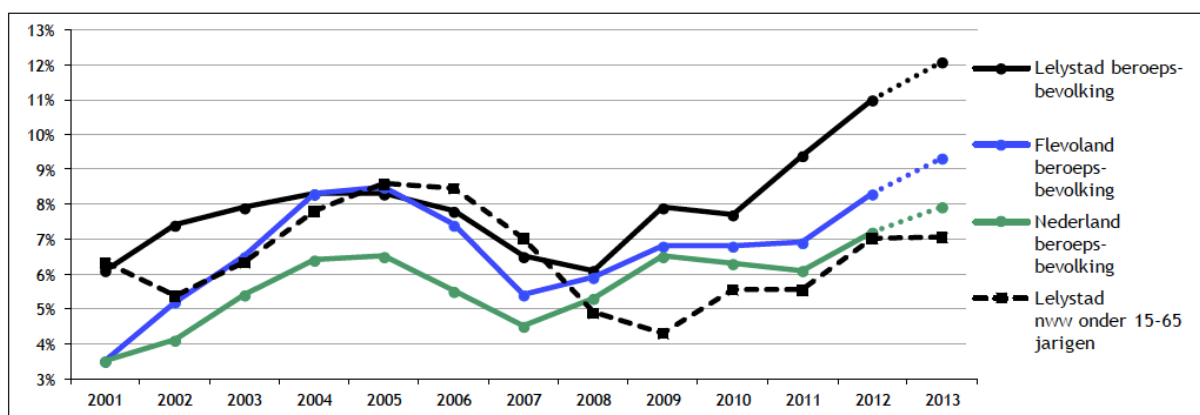
In het Omgevingsplan van de provincie Flevoland is Flevokust aangemerkt als stedelijk gebied, dat zowel (bestaand en toekomstig) bebouwd als onbebouwd gebied omvat en ruimte biedt aan woongebieden, werklocaties, infrastructuur, (recreatieve) voorzieningen, water, groengebieden en ecologische verbindingen.

In het Omgevingsplan staan voorts drie zoeklocaties voor multimodale overslag weg-water. Daarvan is Flevokust de enige waar ook de combinatie met het spoor mogelijk is en dus de meeste potentie heeft.

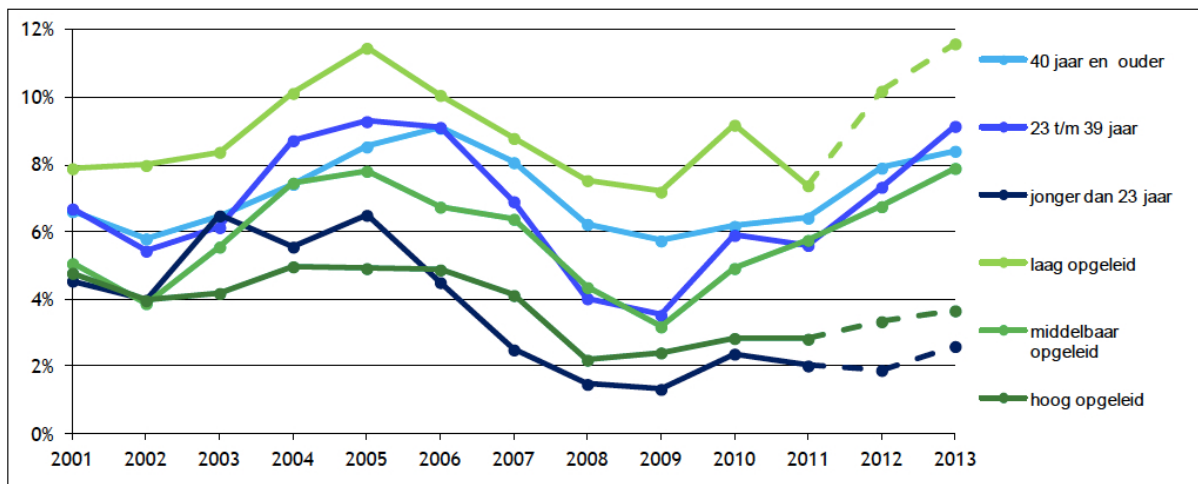
Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het gezamenlijke beleid voor de kantoor- en bedrijfslocaties opgenomen in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040. Flevokust maakt deel uit van de MRA. Naast de reductie van plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties is in de MRA ook een behoefte aan zwaardere industrieterreinen. Tot 2040 is in de MRA naar verwachting vraag naar 380 ha gemengd-plus terrein. Op gemengd-plus terreinen kan industriële bedrijvigheid terecht uit de milieucategorieën 3 t/m 6. Een deel van die 380 ha betreft bedrijven uit de hoogste milieucategorie (categorie 5-6, ofwel de zware industrie). Doordat deze bedrijven qua milieuruimte vaak moeilijk mengbaar zijn met andere functies, is het essentieel om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor deze -voor de regio en Nederland als geheel- noodzakelijke bedrijven. Overigens kunnen zich ook op modern-gemengde bedrijventerreinen industriële bedrijven vestigen, veelal tot en met milieucategorie 4. Hoewel daar vaak fysieke ruimte voor beschikbaar is, zorgt de beperkte milieuruimte op deze terreinen (net als overigens in sommige gevallen op gemengd-plus terreinen) ervoor dat zware industrie geen plek kan vinden op deze terreinen. Milieuruimte is een schaars goed in de MRA. In totaal is het aanbod gemengd plus in MRA tot 2040 nu 250 ha, waarvan 70 ha op Flevokust. Het nu voorliggende ontwerpplan voor Flevokust maakt een ontwikkeling van circa 40 ha bedrijventerrein mogelijk in aansluiting op de te ontwikkelen binnenvaart terminal.

De ontwikkeling van Flevokust maakt eveneens deel uit van de voorziene knooppuntenontwikkeling, zoals vastgelegd in de door de gemeenteraad van Lelystad in 2005 vastgestelde Structuurvisie Lelystad 2015 en de Structuurvisie Locatiebeleid 2013-2025. Voor versterking van de economische ontwikkeling is de komst van multimodale overslag van belang.

Ter zake van de sociaal-economische noodzaak van Flevokust zijn de onderstaande grafieken uit het trendrapport 'Zicht op Lelystad 2013' van de gemeente Lelystad illustratief. Daaruit blijkt een hoog werkeloosheidspercentage in Lelystad ten opzichte van het landelijk gemiddelde en blijkt een hoge werkeloosheid bij laagopgeleiden. Logistieke- en productieactiviteiten bij de boogde bedrijvigheid in Flevokust bieden arbeidsplaatsen waarbij een hogere opleiding geen vereiste is. De provincie Flevoland heeft Ecorys in april 2014 gevraagd de werkgelegenheidscijfers voor het industrieterrein te actualiseren. Ecorys heeft een bandbreedte van 25-35 arbeidsplaatsen per hectare afgegeven. Uitgaande van een bedrijventerrein van 40 hectare kunnen minimaal 1000 banen ontstaan op Flevokust.



Uit 'Zicht op Lelystad 2013', gemeente Lelystad 2013



Uit 'Zicht op Lelystad 2013', gemeente Lelystad 2013

De ontwikkeling van Flevokust voorziet in een binnenvaartterminal primair gericht op containers en in het verlengde hiervan in een op de terminal aangesloten bedrijventerrein. De beoogde economische ontwikkeling van de regio en de daarmee samenhangende werkgelegenheid zal ontstaan op het bedrijventerrein. De binnenvaartterminal genereert slechts een beperkte hoeveelheid werkgelegenheid en moet worden beschouwd als een vestigingsvoorwaarde voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De samenhang tussen de ontwikkeling van de terminal en het bedrijventerrein is daarmee groot.

In 2008 is een uitgebreide rapportage gemaakt met de titel 'Flevokust, Logistiek vliegwiel voor Lelystad' door TNO/Erasmus. Dit rapport behandelde het nut en de noodzaak van het toen voorliggende plan 'Van der Wiel'. Dit plan is erg vergelijkbaar met de plannen die anno 2014 voorliggen. Mede door de complexe inpassing en de grotere omvang is het plan 'Van der Wiel' niet gerealiseerd. Nieuwe inzichten over bijvoorbeeld Natura 2000 en een faseerbaarheid van het plan maken de ontwikkeling nu wel haalbaar. Het rapport van TNO/Erasmus is relevant vanwege het oordeel over de locatie en de uitgebreide lijst aanbevelingen. Het rapport is positief ten aanzien van noodzaak, wenselijkheid en behoefte.

Vanwege de veranderende rol van overheden, de economische realiteit en de recente ontwikkelingen in de regio, is de ontwikkelstrategie voor Flevokust anno 2014 afwijkend van die voor eerdere plannen. Een beperkte schaal en een betere faseerbaarheid verlagen het risicoprofiel en maken een vraaggestuurde ontwikkeling mogelijk.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de terminal zijn bestaande ladingstromen in de regio geïnventariseerd. Op basis van bestaande exportstromen van agro producten vanuit de regio, die nu over de weg naar Rotterdam worden vervoerd, is een eerste bescheiden exploitatie van de terminal mogelijk. Hiertoe zijn intentieovereenkomsten gesloten met verschillende partijen in de regio voor een kleine 10.000 containers op jaarbasis.

Op basis van dit beschikbare volume heeft een terminal exploitant zich inmiddels gecommitteerd aan de exploitatie van de terminal. Het basisvolume van agro producten maakt deze eerste start dus mogelijk.

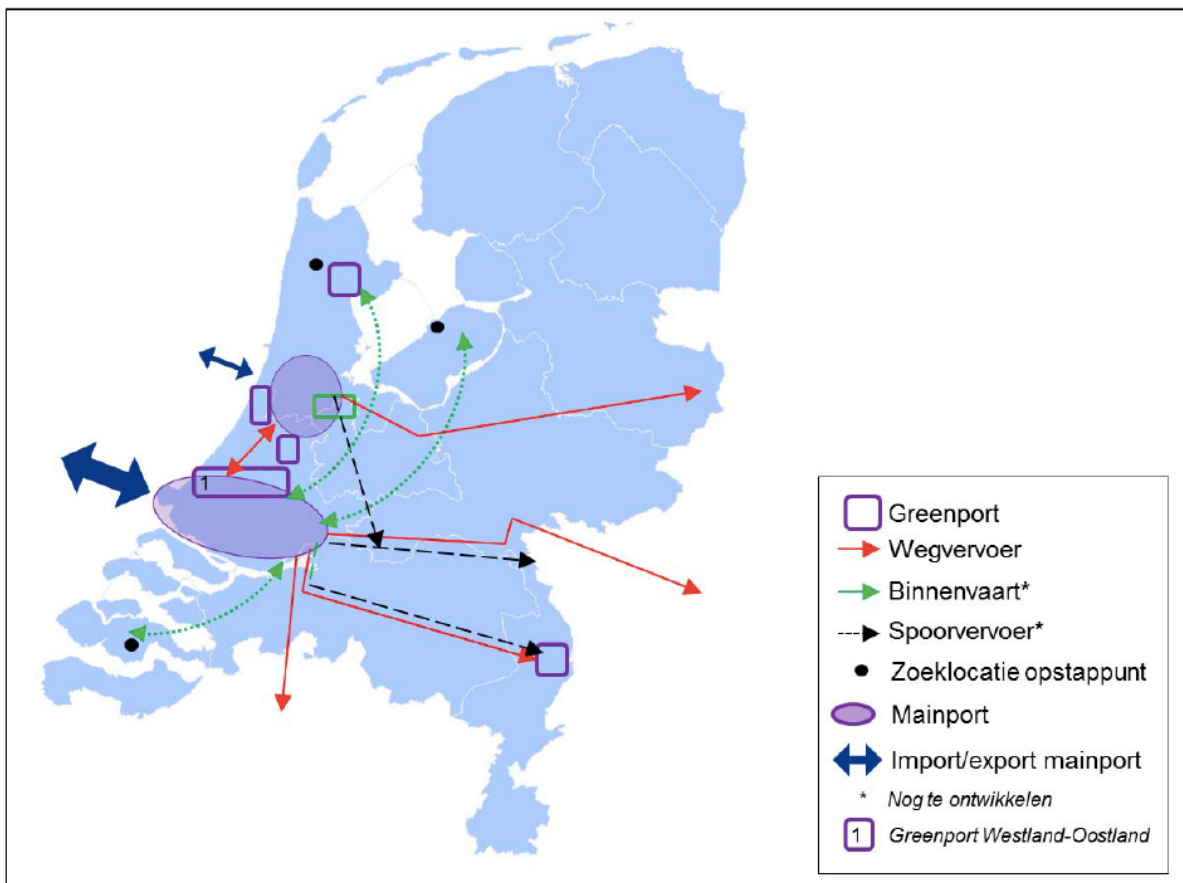
Vervolgstep voor de terminal exploitant is het aantrekken van andere ladingstromen (import en export) in de regio. Een onderzoek van EVO en Stig Consult in december 2013 heeft inzichtelijk gemaakt dat er een potentie is in de regio tot 50.000 containers op jaarbasis die nu nog over de weg worden vervoerd. Dit is een marktpotentie voor de terminal, waarbij marktaandeel en de concurrentie met wegtransport bepalen welk volume uiteindelijk via de terminal in Lelystad zal worden afgehandeld.

Dankzij de aanwezigheid van de terminal is in één van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein voorzien. Met de ontsluiting voor de binnenvaart in combinatie met een hoge milieucategorie en ruime bouwhoogtes, is het industrieterrein onderscheidend ten opzichte van andere bedrijventerreinen in de regio. Dankzij de onderscheidende vestigingsvoorwaarden kan voor het binnendijkse industrieterrein van Flevokust worden gestart met de positionering en de acquisitie. Dankzij een goede faseerbaarheid wordt het bedrijventerrein op basis van een feitelijke ruimtevraag ontwikkeld.

Lelystad komt als logische locatie voor een binnenvaartterminal in veel rapporten en onderzoeken voor. Zo wordt in het rapport 'Multimodale achterland Knooppunten in Nederland' van het kenniscentrum voor mobiliteitsbeleid van het Ministerie van I&M in 2012, Lelystad gedefinieerd als één van de witte vlekken in het vaarwegennetwerk in Nederland. Dergelijke witte vlekken worden gedefinieerd op basis van aanrij-afstand en beschikbare lading en legitimeren de ontwikkeling van een terminal. Uit het rapport blijkt dat Lelystad niet is gelegen in het verzorgingsgebied van een container terminal. Zelfs als de verzorgingsgebieden van kleinere terminals worden meegenomen, is bij Lelystad sprake van een 'witte vlek'. In bepaalde gebieden in de regio is concurrentie te verwachten met andere terminals. Voor agro stromen is Lelystad als locatie echter in het voordeel vanwege de rij-afstand, waarbij moet worden opgemerkt dat Urk als nabije locatie zich niet zal richten op de overslag van containers. Ten opzichte van de terminal in Harderwijk heeft Lelystad een concurrentie voordeel dankzij de ligging aan de doorgaande route.

Ook in het rapport 'Vaarwegennetwerk' (Ecorys, 2010) wordt ten aanzien van 'de witte vlek' rond Lelystad een gelijklopende conclusie getrokken.

In het rapport 'Toegevoegde waarde netwerk Greenports en Mainports' (BCI, november 2013) dat in opdracht van het Ministerie van I&M, het Ministerie van EZ en de provincie Zuid Holland is opgesteld, wordt gesproken over de potentie van de agro-logistiek en de ontwikkeling van zg. Greenports. In dit rapport wordt als randvoorwaarde de ontwikkeling van zogenaamde opstappunten genoemd, waar Lelystad als één van de drie landelijke punten wordt aangewezen. Volgens MIRT 2014 is een opstappunt nodig, die is bedoeld voor containeroverslag voor de binnenvaart in Noord-Holland Noord en Flevoland, ter versterking van het verbindend netwerk (kernnet) greenports – mainports.



Uit 'Toegevoegde waarde netwerk Greenports en Mainports', BCI 2013

De intentieovereenkomsten die in 2013 zijn gesloten voor Flevokust onderschrijven de conclusies in het rapport van BCI. Agro logistiek is een belangrijke basis voor de ontwikkeling van Flevokust.

In verband met de aanvraag voor subsidie in het kader van Beter Benutten is in opdracht van provincie Flevoland het rapport 'Update onderbouwing overslag en vermeden vrachtwagenbewegingen door Flevokust' (Ecorys, april 2014) opgesteld. Daarin wordt aangegeven dat het verwachte overslagvolume van Flevokust bijna 150 duizend TEU bedraagt in 2020.

Samengevat voorziet de binnenvaart terminal voor containers in een duidelijke en onderbouwde behoefte. Met deze terminal is een belangrijke randvoorwaarde voor het ontwikkelen van een industrieterrein ingevuld.

Naast een sociaal-economische noodzaak voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein en het invullen van een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein (dankzij de wenselijkheid en haalbaarheid van de containerterminal), resteert de vraag of de ontwikkeling van een bedrijventerrein haalbaar is en of er een marktbehoefte is aan nieuwe bedrijventerreinen. Er is immers voldoende aanbod in de regio.

Het bedrijventerrein biedt alleen ruimte aan bedrijven die gebonden of gerelateerd zijn aan de havenfunctie. Een dergelijk bedrijventerrein wordt ook wel een nat bedrijventerrein genoemd. In Flevoland is geen aanbod van bedrijventerreinen met een nat karakter.

Voorts wordt de business case minder risicovol en beter faseerbaar, doordat het bedrijventerrein binnendijs wordt gerealiseerd en zodoende een kostbare dijkverlegging niet nodig is. Daardoor wordt een vraaggedreven ontwikkeling mogelijk.

Er worden dus niet meer kavels ontwikkeld dan de markt concreet vraagt. Hierdoor ontstaat er geen toename van het aanbod rondom Lelystad. Tevens zal Flevokust alleen ruimte bieden aan bedrijven die niet kunnen worden gevestigd op andere reeds beschikbare bedrijventerreinen in de buurt. Het natte karakter, de afstand tot de terminal in combinatie met de noodzaak van een hoge milieucategorie en/of de mogelijkheid van grote bouwhoogtes zijn daarbij de onderscheidende elementen.

In het rapport 'Second opinion Flevokust 2013' geeft BCI aan dat op basis van voorliggend marktonderzoek aangevuld met een expertmatige inschatting, voldoende marktvraag aanwezig wordt geacht voor de realisatie van een multipurpose haventerrein met een te ontwikkelen oppervlak van bruto 43 hectare. Deze vraag ontstaat door een aanbod van terreinen waar vestiging mogelijk is van bedrijven met een hoge milieu categorie, in combinatie met de ontsluiting via het water dankzij de binnenvaart terminal.

Ten slotte wordt voor de onderbouwing van het nut en de noodzaak van Flevokust ook verwezen naar bijlage 1 van het ontwerp inpassingsplan. In deze bijlage wordt de ontwikkeling van Flevokust getoetst aan de "Ladder voor duurzame verstedelijking".

2. Alternatieve plannen

Er is een aantal alternatieven voor het plan voor Flevokust naar voren gebracht. Dit betreft de volgende:

- "Klein Venetië"
- Houd Flevoland groen en blauw
- Anemaet/Boomsma/Schultz

Reactie:

In deel 1 van het MER zijn de verschillende varianten onderzocht op milieuaspecten. Daarnaast zijn de financiële aspecten onderzocht. Aan de hand hiervan is een keuze uit de varianten gemaakt. Van de tijdens de inspraak naar voren gebrachte alternatieven voldoet slechts de laatstgenoemde aan de doelstelling voor het terrein, namelijk het realiseren van een haven- en industrieterrein. De andere alternatieven zien voornamelijk op recreatief gebruik en vormen derhalve geen realistische variant van de ontwikkeling. Deze zijn dan ook niet nader onderzocht.

Het alternatieve plan van de heren Anemaet, Boomsma en Schultz is gericht op het realiseren van een haven- en industrieterrein en gaat in op een buitendijkse ontwikkeling van de haven en een binnendijks bedrijventerrein. Dit alternatief is daarmee vergelijkbaar met het thans in ontwerp voorliggende plan. Het verschil vormt de situering van het terrein. In het alternatief wordt uitgegaan van een situering direct naast de Maximacentrale, waarmee de haven buiten het Natura 2000-gebied wordt gerealiseerd. Hoewel hiermee ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied wordt voorkomen, is dit alternatief voor wat betreft de scheepvaartbewegingen vergelijkbaar met het ontwerpplan. Uit de voortoets blijkt dat geen significant negatieve effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied IJsselmeer.

3. Economische haalbaarheid/financiële uitvoerbaarheid

De financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt ter discussie gesteld en er wordt gewezen op de bij het plan betrokken financiële risico's.

Reactie:

De financiële uitvoerbaarheid is nader verkend in het kader van een business case die door verschillende overheden is opgesteld. Daarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden het plan financieel haalbaar is en welke partijen daarin een verantwoordelijkheid dragen. De gemeente zal als grondeigenaar een afweging maken tussen de opbrengst van de grond en het risicoprofiel in relatie tot het economisch belang van het project.

Het uitgangspunt is een sluitende business case, die is vertaald in een exploitatieplan. Van een exploitatieplan kan worden afgezien als de ontwikkeling is geborgd met contracten. Het exploitatieplan vormt een onderdeel van het planologisch-juridisch kader. Onder verwijzing naar de inhoud van het exploitatieplan, wordt hier volstaan met de opmerking dat het inpassingsplan financieel uitvoerbaar is.

4. Situering nabij biologisch landbouwgebied

Een haven- en industrieterrein met zware industrie verhoudt zich niet met de biologische bedrijfsvoering van de agrariërs in de omgeving. Gevreesd wordt voor vervuiling van het gebied, de producten en imagoschade bij de klanten.

Reactie:

Het gebied waarbinnen Flevokust ontwikkeld kan worden, wordt afgebakend door de N302 (Houtribweg)/het spoor en de A6. Deze met groen omgeven bundels infrastructuur vormen ook nu een fysieke afscheiding van het gebied. De ontwikkeling van Flevokust binnen dit gebied kan naast (biologische) landbouwgebieden en andere functies bestaan.

Tijdens de voorbereidende procedure van het bestemmingsplan hebben diverse biologische agrariërs bij de gemeente hun zorgen geuit over de vestiging van bedrijven ter plaatse en de gevolgen daarvan voor de (on)geschiktheid van producten voor de voedselketen. Hoewel door de gemeente is geïnformeerd naar objectieve en toetsbare criteria waarmee rekening zou moeten worden gehouden, zijn dergelijke criteria door de agrariërs niet overgelegd. In de milieuregelgeving wordt geen onderscheid gemaakt tussen biologische en reguliere bedrijvigheid.

In de toelichting op het ontwerpplan en het bijbehorende MER wordt ingegaan op eventuele gevolgen van de voorgestane ontwikkeling op de omgeving. Daarbij is onderbouwd de conclusie getrokken, dat de belangen van de omgeving, inclusief de gebruiksmogelijkheden van omliggend (biologisch) landbouwgebied, niet onevenredig worden geschaad.

Bij een aantal bedrijfsactiviteiten kan emissie van (fijn) stof optreden, bijvoorbeeld bij de overslag van bulkgoederen. In de voor dergelijke bedrijfsactiviteiten benodigde vergunning op grond van de Wet milieubeheer worden voorwaarden opgenomen om stuiven te voorkomen. Op deze wijze worden emissies van fijn stof naar de landbouwgebieden in de omgeving zoveel mogelijk voorkomen. Uit onderzoek van de Universiteit Wageningen (Stadslandbouw ongehinderd door fijn stof, 2013) blijkt dat het aannemelijk is dat het fijn stof zelf geen aantoonbare effecten veroorzaakt op gewassen. Het fijn stof spoelt door regen of wassen makkelijk van de plant. Uit de resultaten van het onderzoek bleek dat er op kruiden (munt, peterselie, rozemarijn en bieslook) net boven de meetgrens, maar in de meeste gevallen onder de EU-referentiewaarden lood en cadmium werd gevonden. Ook werden sporen van PAK's gevonden. Op bessen (kruisbes) en groenten (rode kool) kon geen vervuiling gemeten worden. Omdat de EU-referentiewaarden worden vastgesteld met gewassen product, is een tweede bepaling gedaan met gewassen munt. Hieruit bleek dat eventuele vervuiling volledig van het blad afgespoeld kan worden. Het fijn stof is dus in zeer kleine hoeveelheden aanwezig op het blad, maar kan door het gangbare gebruik van wassen goed van het product worden afgespoeld.

Dit kleine onderzoek suggereert geen statistisch onderbouwde claim, maar geeft het eerste gevoel met de orde van grootte van verontreiniging van gewassen in gebieden met luchtverontreiniging. Hierbij moet worden bedacht dat de luchtverontreiniging direct langs de A10 groter is dan het ter plaatse van Flevokust zal worden.

Bij de aanleg van de buitendijkse gronden voor de haven en containerterminal en bij het bouwrijp maken van het industrieterrein wordt gebruik gemaakt van primaire grondstoffen (i.c. schoon zand). Voorts wordt om het industrieterrein een geluidszone vastgelegd en een zonebeheerplan vastgesteld. Bedrijven op het industrieterrein mogen de grenswaarde op de zonegrens niet overschrijden. Ook dit wordt in het concrete geval getoetst op basis van de aanvraag om vergunning op grond van de Wet milieubeheer en vervolgens vastgelegd in de vergunning.

In die vergunning kunnen mitigerende maatregelen worden opgenomen ter voorkoming van verwaaiing van stof door het bedekken en nathouden van bulkgoederen.

5. Gebruik bodemassen en secundaire bouwstoffen

Er worden zorgen geuit over het materiaal waarmee de ophoging van het terrein zal worden uitgevoerd en de mogelijke gevolgen hiervan voor de omgeving en de gezondheid.

Reactie:

In eerdere plannen voor de ophoging van Flevokust is onderzoek gedaan naar de toepassing van ongeschoonde en/of gereinigde bodemassen. Het ontwerpplan voorziet niet in het gebruik van bodemassen, noch in het gebruik van secundaire bouwstoffen. Het ophogen van het gebied beperkt zich tot het benodigde niveau voor het bouwrijp maken daarvan en wordt uitgevoerd met primaire bouwstoffen in de vorm van schoon zand. Door het toepassen van primaire bouwstoffen en het niet ophogen van het terrein, anders dan voor het bouwrijp maken daarvan, worden onderstaande zorgen uit de "Inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving" weggenomen:

Milieu/gezondheid

- Ophoging door BRC
 - De publieke reputatie van BRC.
- Ophoging met geschoonde AEC-bodemassen of secundaire bouwstoffen en daarmee mogelijk negatieve gevolgen voor:
 - Milieu.
 - Volksgezondheid.
 - Bodem- en luchtkwaliteit.
 - Afzet producten van biologische boeren.
- Opslag en de manier van reinigen van ongeschoonde bodemassen
- Uitloging van ophoogmateriaal met mogelijke negatieve gevolgen voor:
 - Volksgezondheid.
 - Grondwater/bodem rond Flevokust.
 - Teelt en/of afzet biologische boeren.
- Verstuiven van ophoogmateriaal, met name tijdens aanleg, met als mogelijk gevolg:
 - Milieuvervuiling (bij gebruik van bodemassen of secundaire bouwstoffen).

Landschappelijke ontwikkeling

- Ophoging
 - Zorgen over hoogte: het buitendijkse deel wordt 6 m (na inklinken 5 m) opgehoogd. Zo zou een wand ontstaan die beeldvervuilend werkt in het open landschap.

6. Bedrijvigheid in de milieucategorieën 3 t/m 5.3

Er zijn zorgen over het toestaan van de vestiging van bedrijven in een hoge milieucategorie (3.1 t/m 5.3) en de wijze waarop wordt bepaald welk bedrijf wel en welk bedrijf niet een plek kan vinden op Flevokust.

Reactie:

Gelet op de ligging van het terrein - aan het water, omgeven door infrastructuur (A6, N302, spoor) en op relatief grote afstand van woningen - en de specifieke behoefte aan nat industrieterrein in de regio, is vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën van 3.1 tot en met 5.3 aan de orde. Bij het bepalen van de toelaatbare milieucategorie van bedrijven wordt gekeken naar gevoelige functies, zoals woningen in de omgeving en een eventuele impact op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet).

Het gaat dan zowel om de effecten van de bedrijven zelf (bijvoorbeeld geluid, geur, luchtkwaliteit, veiligheid) als om de bijbehorende vervoersbewegingen. Uit onderzoek, opgenomen in het MER, blijkt dat sprake is van een verantwoorde situatie. Het planologisch-juridisch kader bevat de borging hiervan.

Met vergunningen op grond van de Wet milieubeheer wordt per bedrijf gereguleerd, dat de bedrijfsactiviteiten de van toepassing zijnde wettelijke normen niet overschrijden.

Om tot een zonering van bedrijfscategorieën en bedrijvenlijsten te komen, wordt naast beleidsuitgangspunten, doorgaans gebruik gemaakt van onderzoek naar de milieuaspecten en de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Door toepassing hiervan wordt maatwerk verkregen in de ruimtelijke ordeningspraktijk. Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan worden bereikt door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). In de handreiking zijn voor de verschillende bedrijfsactiviteiten voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar richtafstanden gegeven. Voor Flevokust wordt uitgegaan van de richtafstanden die gelden voor een rustige woonwijk en een rustig buitengebied. Een richtafstand heeft betrekking op de afstand van een bedrijfsactiviteit tot een gevoelig object, zoals een (agrarische bedrijfs)woning. Vervolgens zijn de bedrijfsactiviteiten op basis daarvan ingedeeld naar milieucategorieën.

Gelet op het locatiebeleid van de gemeente Lelystad (Structuurvisie locatiebeleid Lelystad 2013-2025, januari 2014) is Flevokust een industrieel haventerrein in de milieucategorieën 3-5. Dit is als uitgangspunt gehanteerd bij het opstellen van de basisregeling voor de toegestane bedrijfsactiviteiten. In de regels van het planologisch juridisch kader is bepaald dat het om havengebonden bedrijven moet gaan. Daarnaast is een bedrijfsactiviteitenlijst bij de regels gevoegd die uitgaat van de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3. Met het oog op het gemeentelijke locatiebeleid en de richtafstanden die bij de bedrijfsactiviteiten horen, zijn hierop nog nadere selecties toegepast of zijn extra regels van toepassing verklaard.

Op grond van de voornoemde Structuurvisie locatiebeleid Lelystad 2013-2025 is een aantal activiteiten uitgesloten. Het betreft hier onder andere: detailhandel, hoogovens, olieraffinaderijen, kerncentrales en in het verlengde daarvan ook de activiteiten die te maken hebben met de voorverwerking en de aanvoer van grondstoffen voor dergelijke activiteiten. Verder is op grond van het locatiebeleid het vervoer van levende dieren uitgesloten. In het verlengde hiervan zijn bedrijfsactiviteiten uitgesloten die te maken hebben met de bewerking van vlees van (levende) dieren. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de zone van 3 km rondom het IDDLO waarbinnen geen evenhoevigen mogen worden gehouden.

Voor externe veiligheid is bepaald dat de plaatsgebonden risicocontour van een bedrijf niet buiten het perceel van het desbetreffende bedrijf mag vallen. Deze risicocontour ligt derhalve niet buiten het bedrijventerrein.

Mogelijk wordt op het haventerrein voor schepen een innamepunt voor brandstoffen gerealiseerd. De vorm van brandstof die wordt mogelijk gemaakt is nog onduidelijk. Voor de opslag van diesel geldt geen relevante PR 10-6-contour die een belemmering zal vormen voor de ontwikkeling van de haven en het toestaan van een dergelijke brandstofopslag. Deze opslag moet wel voldoen aan de daarvoor geldende wettelijke voorwaarden en BBT (Best Beschikbare Technieken). De opslag van diesel zal weinig invloed hebben op het groepsrisico.

De toegestane bedrijfsactiviteiten zijn dus tot stand gekomen aan de hand van de bestaande situatie, de uitgangspunten voor het industrieterrein, de uitkomsten van milieuonderzoek (MER) en de VNG-publicatie.

Hierna wordt nader ingegaan op alle daarvoor in aanmerking komende milieuaspecten.

7. Geluid

Er wordt gevreesd voor geluidsoverlast, zowel in de periode dat de haven en het bedrijventerrein worden aangelegd (bouwverkeer, aanleg- en bouwactiviteiten) als van de bedrijven die zich op Flevokust zullen vestigen.

Reactie:

In het MER wordt aan het aspect geluid in zowel de aanleg- als de gebruiksfase aandacht besteed. Er dient te worden voldaan aan de wet- en regelgeving. Daarbij gaat het zowel om de Wet geluidhinder als om het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, zorgdragen voor een goed woon- en leefklimaat. Hiervoor wordt in het MER gekeken naar de cumulatie van geluid. Het gaat dan om de geluidbelasting vanwege wegverkeer, industrieterrein Oostervaart, de Maximacentrale, de Hanzelijn en Flevokust. Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur en de Flora- en faunawet). Bij realisatie van het industrieterrein Flevokust wordt de geluidbelasting van alle bedrijven gezamenlijk begrensd door de geluidzone, waarvoor een separaat bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Op grond van de Wet geluidhinder mag de geluidbelasting op de grens van deze geluidzone niet meer bedragen dan 50 dB(A). Uitgangspunt bij de beoordeling van deze grenswaarde is dat alle bedrijven gelijktijdig de maximaal vergunde ruimte benutten.

Ten behoeve van Flevokust wordt een geluidzone vastgesteld, waarbij het principe van inwaartse zonering op basis van de VNG lijst niet van toepassing is. In plaats hiervan wordt bij de uitgifte van de geluidruimte gewerkt met een zonebeheerplan. Dit biedt aan de ene kant duidelijkheid aan de bedrijven die zich daar vestigen en zorgt er aan de andere kant voor dat de omwonenden van het industrieterrein een goed leefklimaat houden. In het zonebeheerplan staat hoeveel geluid alle bedrijven samen mogen maken op een contour rondom het industrieterrein. Dit wordt als toetsingskader gebruikt bij de verlening van milieuvergunningen voor de bedrijven.

8. Emissie

Er wordt gevreesd voor de (cumulatieve) effecten van de uitstoot van de industriële bedrijven. Dioxines kunnen zich gedurende jaren ophopen, terwijl de uitstoot jaarlijks binnen de wettelijke normen blijft.

Reactie:

Het reguleren van de uitstoot van industriële bedrijven vindt niet plaats in een bestemmingsplan. Met vergunningen op grond van de Wet milieubeheer wordt per bedrijf gereguleerd, dat de bedrijfsactiviteiten de van toepassing zijnde wettelijke normen niet overschrijden. Hiervoor kunnen voorschriften in een dergelijke vergunning worden opgenomen.

9. Geur

Er wordt gevreesd voor geurhinder veroorzaakt door de bedrijfsprocessen van de industriële bedrijven.

Reactie:

In de provinciale “Beleidsregels voor de beoordeling van geurhinder 2008” wordt onderscheid gemaakt in een viertal situaties. Voor Flevokust gaat het om de situatie van een ‘nieuw bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een geurveroorzakende functie’.

Bij ontwikkeling van potentiële geurhinderbronnen gaat de provincie uit van de geadviseerde milieuzonering voor geur in de meest recente versie van de VNG-publicatie “Bedrijven en Milieuzonering”. Mits gemotiveerd kan er in bepaalde gevallen van deze richtafstanden worden afgeweken. Zo nodig en indien mogelijk moet rekening worden gehouden met cumulatie. De indicatieve afstanden gelden voor een gemiddeld bedrijf. Voor bovengemiddeld grote bedrijven, bedrijven met een bovengemiddelde emissie en voor branches waarvoor geen geurhinderonderzoek beschikbaar is, zijn de vermelde afstandsindicaties niet altijd toereikend.

Omdat bij het planologisch mogelijk maken van een industrieterrein de concrete invulling met bedrijven meestal nog niet bekend is, kan in het ruimtelijk spoor in principe niet op dergelijke bijzonderheden worden geanticipeerd. De aanvaardbaarheid van de geur zal dan in het kader van de milieuvergunning moeten worden beoordeeld.

Gelet op het voorgaande wordt in het ontwerpplan voor geur uitgegaan van de richtafstanden in de VNG-publicatie. De afstand tot de dichtstbijgelegen (agrarische bedrijfs)woning is ca. 350 meter. Een aantal bedrijfsactiviteiten binnen de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3, hebben een richtafstand voor geur die meer dan 300 meter bedraagt. Daarom wordt voor geur uitgegaan van inwaartse zonering op het industrieterrein, welke is gebaseerd op de richtafstanden voor geur in de VNG-publicatie. Dat houdt in dat bij vestiging van een bedrijf voor de beoordeling van het geuraspect in principe wordt uitgegaan van een afstand tot de dichtstbijgelegen agrarische bedrijfswoning die overeenkomt met de richtafstand die bij de desbetreffende bedrijfsactiviteiten hoort. De werkelijke geuruitstoot van bedrijven is sterk afhankelijk van de specifieke bedrijven die zich vestigen. Er is op dit moment geen duidelijkheid over de geuruitstoot van de bedrijven.

10. Licht

Naast de gevreesde lichthinder van de bedrijven voor de omwonenden, wordt verzocht de verstoring van de duisternis boven het IJsselmeer mee te nemen in het MER.

Reactie:

In de plannen voor de realisatie van Flevokust zijn geen specifieke uitgangspunten ten aanzien van licht opgenomen. De uitstraling van licht door het nieuwe industrieterrein zal toenemen als gevolg van de realisatie van het terrein. Daarbij is er voor mensen slechts sprake van een beperkte toename van de lichthinder, omdat woongebieden op ruime afstand van het terrein zijn gelegen. Met name lichtuitstraling naar de hemel is een aandachtspunt, omdat dit de (algemene) duisternis in het gebied laat afnemen. Hiervoor kan bij de nadere uitwerking van de plannen een lichtplan worden opgesteld en worden gekozen voor lichtarmaturen die weinig licht verstrooien naar de omgeving.

Ook voor het onderdeel natuur is het aspect licht beoordeeld. Daarbij gaat het voornamelijk om de lichtuitstraling naar het IJsselmeer. Ook hier kan met het bewust omgaan met licht en lichtarmaturen een beperking van de lichtuitstraling worden bereikt.

11. Stof

Er wordt gevreesd voor stofhinder, dat zich voornamelijk voor zal doen bij bulkvervoer en opslag. De producten van de omliggende biologische agrariërs kunnen zo ongeschikt worden voor consumptie.

Reactie:

Voor een biologisch landbouwgebied bestaan geen aparte wettelijke normen. Het eerdergenoemde onderzoek uit 2013 (zie punt 4. Situering nabij biologisch landbouwgebied), naar de mogelijke invloed van luchtkwaliteit van de A10 op een daarnaast gelegen daktuin, wijst erop dat de gewassen geen schade ondervinden en dat als de groenten normaal worden gewassen, er geen problemen zijn met de normeringen. Er bestaat hiernaar vooralsnog geen uitgebreid onderzoek.

Voor stof, net als voor geur, uitgegaan van de richtafstanden in de VNG-publicatie. De afstand tot de dichtstbijgelegen (agrarische bedrijfs)woning is 350 meter. Een aantal bedrijfsactiviteiten binnen de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3, hebben een richtafstand voor stof die meer dan 300 meter bedraagt. Daarom wordt voor stof uitgegaan van inwaartse zonering op het industrieterrein, welke is gebaseerd op de richtafstanden voor stof in de VNG-publicatie.

Dat houdt in dat bij vestiging van een bedrijf voor de beoordeling van het stofaspect in principe wordt uitgegaan van een afstand tot de dichtstbijgelegen agrarische bedrijfswoning die overeenkomt met de richtafstand voor stof die bij de desbetreffende bedrijfsactiviteit hoort.

De werkelijke stofuitstoot van bedrijven is sterk afhankelijk van de specifieke bedrijven die zich vestigen. Er is op dit moment geen duidelijkheid over de stofuitstoot van de bedrijven. Eventueel kan worden overwogen om uitwaaiing van stof zoveel mogelijk te voorkomen door maatregelen te nemen. Deze moeten dan in het kader van de vergunningverlening voor de desbetreffende bedrijven worden meegenomen.

12. Luchtkwaliteit

Er wordt getwijfeld aan de stelling dat de uitstoot van CO₂, NO_x en fijn stof afneemt, doordat er meer vracht over het water en minder over de weg wordt vervoerd.

Reactie:

Flevokust draagt bij aan het van de weg halen van vrachtvervoer. Dit heeft minder files tot gevolg en draagt daarmee bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van Flevoland en de noordelijke Randstad. Tevens heeft dit een betere luchtkwaliteit (minder fijn stof en NO_x) en minder uitstoot van CO₂ tot gevolg. Binnenvaartschepen worden immers gebruikt voor het vervoeren van grote hoeveelheden grondstoffen en goederen. Binnenvaart heeft in vergelijking met wegtransport minder impact op het milieu, vanwege de grote hoeveelheid vervoerde lading per schip. Hoewel scheepsmotoren wellicht meer vervuilen dan de motoren van vrachtwagens, is de uitstoot omgerekend naar kg of ton product/stof (veel) lager dan bij transport over de weg. Daarnaast worden de scheepsmotoren ook duidelijk schoner en wordt ook steeds meer overgegaan op schonere/alternatieve brandstoffen, zoals LNG (gas). Jaarlijks wordt zo'n 40% van het internationale goederentransport en 20% van het binnenlandse transport met binnenvaartschepen vervoerd. Deze schepen maken over het algemeen gebruik van verbrandingsmotoren op diesel. Uit milieutechnisch oogpunt wordt nu gewerkt aan reductie van het zwavelgehalte in de diesel (tot nul) en aan een afname van de fijn stofemissies tot 17%. Er worden subsidies verstrekt voor technische hulpmiddelen en de ingebruikname van nieuwe technieken, die kunnen bijdragen aan zuiniger varen, wordt gestimuleerd.

Vervoer over water en per spoor, in plaats van over de weg, wordt de komende decennia steeds belangrijker. Het is goedkoper en minder milieubelastend (minder files, minder CO₂ uitstoot). De Europese Commissie voert sinds 2006 (Naïdes I) een beleid dat is gericht op duurzaam en concurrerend goederenvervoer. Daarbij zet men in op een veel groter deel van het goederenvervoer via het water en het spoor dan nu het geval is.

In het MER is onderzocht of – uitgaande van vestiging van bedrijven in de milieucategorie 5.3 – voldaan wordt aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. De ontwikkeling van Flevokust leidt weliswaar lokaal tot een verhoging van de concentraties NO_x en fijn stof, maar deze overschrijden de wettelijke normen niet. Hier staat tegenover dat een belangrijke afname voor de Randstad wordt bereikt.

13. Natuur (flora en fauna)

Er wordt aangegeven dat er te lichtzinnig met het mogelijk verloren gaan van beschermde flora en fauna wordt omgegaan.

Reactie:

Bij de ontwikkeling van Flevokust wordt zeker niet lichtzinnig omgegaan met de aanwezige natuur. In het MER wordt ingegaan op de in en om het plangebied aanwezige natuurwaarden en een eventuele impact van het plan op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet). Het gaat dan zowel om de effecten van de in het gebied te vestigen bedrijven zelf (bijvoorbeeld geluid, geur, luchtkwaliteit) als om de bijbehorende vervoersbewegingen. Ook de effecten van geluid, licht en vertroebeling van water zijn in het MER meegenomen.

Op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet is een ontheffing aangevraagd voor het eventueel verstoren van de dwerg-, ruige dwerg- en watervleermuis.

In het kader van het MER is een Voortoets Natuurbeschermingwet uitgevoerd. Uit deze toets komt als conclusie, dat een passende beoordeling niet nodig is. De aspecten vertroebeling, stikstofdepositie en cumulatie van effecten zijn daarbij betrokken en afdoende aan bod gekomen. Onderkend is derhalve dat alle aspecten voor mogelijke negatieve effecten op Natura 2000-gebied het IJsselmeer en verderaf gelegen beschermingszones met name voor het aspect stikstof dienen te worden beschouwd in het licht van de instandhoudingdoelstellingen voor die gebieden, maar dat uit een voortoets is gebleken dat op basis van objectieve gegevens reeds de zekerheid is verkregen dat significante effecten zich beslist niet kunnen voordoen. Om deze reden is ook een natuur-inclusief ontwerp niet nodig om negatieve effecten te ondervangen.

14. Landschap

Er bestaan zorgen over de impact van Flevokust op het landschap en het groen-blauwe imago van Lelystad. Er ontstaat, zowel vanaf het land als vanaf het water, horizonvervuiling.

Reactie:

De effecten van de ontwikkeling van Flevokust op het landschap komen aan bod in het MER. Hierin worden de huidige waarden in en om het gebied beschreven en wordt het effect van de ontwikkeling van Flevokust hierop inzichtelijk gemaakt. De gemaakte visualisaties gaan uit van een maximale invulling van de bebouwingsmogelijkheden die het planologisch kader biedt, omdat voor het MER worst-case wordt gevisualiseerd. Er is dus uitgegaan van een volledige vulling met bebouwing van 40 meter hoog. Op deze wijze wordt het effect op het landschap bij de besluitvorming over het ontwerpplan meegenomen. Uit de visualisaties blijkt dat het effect van de bebouwing, gezien vanaf het land, beperkt is. Vanaf het water gezien is het effect groter. Geconcludeerd kan worden, dat het landschappelijk belang niet onevenredig wordt geschaad door de voorgestane ontwikkeling van Flevokust.

15. Veiligheid bij doorbreking IJsselmeerdijk

Het verleggen en doorbreken van de dijk baart zorgen, waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg zal zijn.

Reactie:

De bestaande dijk is veilig en beschermt Flevoland tegen een overstroming vanuit het IJsselmeer. Flevokust kan en mag alleen worden ontwikkeld als deze veiligheid gegarandeerd blijft. In het ontwerpplan wordt de bestaande dijk gehandhaafd en vormt de havenfaciliteit aan de buitenzijde van de haven in wezen een versterking van de dijk. Dit betreft een (beperkte) verbetering van de waterveiligheid.

Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland zien er op toe, dat wordt voldaan aan de waterveiligheidseisen. De te verlenen vergunning op grond van de Waterwet voorziet hierin.

16. Planschade

De vrees wordt geuit dat de nieuwe planologische situatie leidt tot schade als gevolg van waardevermindering van onroerende zaken en verminderde windvang van een windturbine.

Reactie:

Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie. Planschade is schade die ontstaat na wijziging van de planologische situatie. Omwonenden komen mogelijk voor een planschadevergoeding in aanmerking als door een planologische maatregel schade is veroorzaakt in de vorm van waardedaling van onroerende zaken en/of in de vorm van inkomensderving.

Bij de beoordeling van het toekennen van schadevergoeding wordt de nieuwe planologische situatie vergeleken met de oude situatie. Volgens heersende jurisprudentie van de Raad van State is bij de vergelijking in beginsel niet de toevallige feitelijke situatie ter plaatse van belang, maar uitsluitend hetgeen in respectievelijk de oude en nieuwe planologische situatie maximaal kon, onderscheidenlijk kan worden gerealiseerd, ongeacht of verwezenlijking van die maximale mogelijkheden heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden.

Het staat een ieder vrij om een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie, indien sprake is van een inpassingsplan, of de gemeente, indien sprake is van een bestemmingsplan. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan of het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

17. Proces

Er wordt aangegeven dat het proces waarin de plannen voor Flevokust tot nu toe tot stand zijn gekomen onduidelijk is.

Reactie:

De ontwikkeling van Flevokust is een grote en complexe ontwikkeling. Er zijn vele partijen betrokken: eigenaren, omwonenden en gebruikers van het gebied, verschillende overheden en marktpartijen. Dergelijke ontwikkelingen hebben doorgaans een lange 'aanlooptijd', waarin plannen worden gemaakt en onderzoek wordt gedaan. Er zijn inmiddels vele ingrediënten voor het plan beschikbaar. De uitkomst van het onderzoek is, samen met een gedegen onderbouwing van alle relevante (milieu)aspecten, opgenomen in het MER. Dit MER zal, samen met het planologisch-juridisch kader, de procedure doorlopen waarbij er voor een ieder de gelegenheid is om op het plan te reageren. Met inbegrip van de reacties op het plan is dan alle informatie beschikbaar om op een zorgvuldige manier een belangenafweging te maken en een besluit te nemen.

Vooroverlegreacties

Gasunie Transport Services B.V., Postbus 181, 9700 AD, Groningen	
1. Er wordt verzocht om in de alternatievenafweging de ligging van de gasleiding mee te nemen in de overwegingen, en hierin ook het aspect externe veiligheid te betrekken. Over een nieuw tracé dient eerst overeenstemming te zijn met de leidingbeheerder, voordat deze in het plan opgenomen kan worden.	De huidige ligging van de gasleiding en een eventuele verlegging hiervan speelt een rol in het nader onderzoek naar de vormgeving en locatie van de haven. We treden hierover graag (verder) in overleg. Het aspect externe veiligheid, waaronder de aanwezigheid van de hoofdgastransportleiding, wordt belicht in het MER.
2. Er wordt aandacht gevraagd voor een goede planologische borging van zowel het bestaande als een eventueel nieuw tracé van de gasleiding.	In een op te stellen planologisch juridisch kader zal zowel het bestaande als een eventueel nieuw tracé van de gasleiding met een beschermingsregime worden opgenomen.
Gemeente Dronten, Postbus 100, 8250 AC, Dronten	
1. Gevraagd wordt welke en wat voor soort bedrijfsmatige activiteiten voorzien zijn binnen Flevokust.	Flevokust omvat een op- en overslaghaven, containerterminal en een industrieterrein. Gelet op de ligging van het terrein en de specifieke behoefte aan industrieterrein in de regio zal vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën van 3 tot en met 5.3 aan de orde zijn.

2. De vraag wordt gesteld wat de effecten zijn van het plan voor het woonklimaat in de gemeente Dronten en er wordt aandacht gevraagd voor de uitvoering van eventueel benodigde mitigerende maatregelen.	Zie algemeen, onder nrs. 5, 6 en 7 t/m 12.
3. Er wordt gevraagd naar mogelijke kansen en bedreigingen van Flevokust voor de gemeente Dronten.	Zie algemeen, onder nr. 1.
4. Gevraagd wordt op welke wijze de gemeente Dronten betrokken wordt bij het plan en de bijbehorende procedures.	De gemeente Dronten heeft eerder in het kader van de doorlopen procedure op de plannen voor Flevokust van de gemeente Lelystad gereageerd. De voorliggende planvorming start met de kennisgeving van de "Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader voor Flevokust" en de notitie Reikwijdte en detailniveau. Deze zijn aan de wettelijke overlegpartners, waaronder de gemeente Dronten, verstuurd met de mogelijkheid hierop te reageren. De reactie van de gemeente Dronten hierop wordt in voorliggende Nota behandeld. Vervolgens wordt een MER en een planologisch-juridische regeling opgesteld. Het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling zullen ter inzage worden gelegd. Dit wordt op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt. Degene die een inspraakreactie hebben ingediend krijgen hierover op het moment dat het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd een brief. Een ieder kan vervolgens gedurende een termijn van 6 weken op het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling reageren. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.
LTO Noord, Postbus 240, 8000 AE, Zwolle	
1. De indiener van de zienswijze is voorstander van het ontwikkelen van Flevokust en verwacht dat de aanleg van faciliteiten voor multimodale overslag goed is voor de economische ontwikkeling van Flevoland, waarvan ook de agrarische sector zal profiteren.	Waarvan akte.
2. Er wordt gesteld dat een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Flevokust is dat de land- en tuinbouw in de omgeving er niet negatief door beïnvloed mag worden,	Zie algemeen, onder nrs. 4 en 5.

met name de effecten van het gebruik van secundaire bouwstoffen dienen te worden opgenomen in het MER.	
Gemeente Urk, Postbus 77, 8320 AB, Urk	
1. De gemeente Urk staat positief tegenover de ontwikkeling van haven en industrieterrein Flevokust. Flevokust kan een goede aanvulling zijn op (de activiteiten van) de voorgenomen buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk.	Waarvan akte.
2. Er wordt verzocht om bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met het feit dat Noordelijk Flevoland met een eigen havenontwikkeling bezig is die naar verwachting qua invulling en profiel geen overlapping zal hebben met de voorgenomen activiteiten binnen Flevokust.	De ontwikkeling van een maritieme servicehaven bij Urk is niet afhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven en kunnen zich ook los van elkaar ontwikkelen.
Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Postbus 600, 8200 AP, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat de ontwikkeling in nauw overleg met Rijkswaterstaat Midden-Nederland wordt uitgewerkt en er geen aanleiding is voor de indiening van een zienswijze.	Waarvan akte.
Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE, Lelystad	
1. Er wordt gezien het complexe geheel van verschillende procedures gepleit voor een tijdige, transparante planning en een realistische route van de benodigde procedures. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de positie van de betrokken bestuurders, opdrachtgevers en de projectstructuur, alsmede een overzichtelijk en goed gedocumenteerd proces met overlegstructuren die op de betrokken organisaties zijn afgestemd.	Flevokust is een veelomvattende en complexe ontwikkeling. Het is van belang om de voorbereiding van besluitvorming hierover zorgvuldig te doen. Er ligt al het nodige voorwerk vanuit zowel de gemeente Lelystad als het waterschap Zuiderzeeland. Er is sprake van een duidelijk 'momentum' vanuit de overheden en markt om tot een ontwikkeling te komen. Dit noopt tot snelheid in de planvorming, uiteraard met inachtneming van de bijbehorende procedures. Het waterschap is bij de voorbereiding van de besluitvorming betrokken door middel van structureel overleg over het plan en de (coördinatie van de) benodigde vergunningen.
2. Er wordt verzocht indien een dijkverlegging aan de orde is de projectplanprocedure te volgen.	De gekozen, en in het ontwerpplan neergelegde, variant voorziet niet in een verlegging van de dijk (primaire waterkering). Zie verder algemeen, onder nr. 15.
3. Aangegeven wordt dat het wenselijk is dat er een gedegen en verantwoorde	Het belang van een gedegen en verantwoorde analyse om tot een voorkeursvariant te komen

analyse wordt uitgevoerd om tot een voorkeursvariant te komen. Hierbij wordt gesteld dat een variant waarbij de huidige IJsselmeerdijk geheel of zoveel mogelijk onaangetast blijft het beste aan het belang van een veilige, robuuste, beheerbare en dus risicoarme waterkering tegemoet komt.	wordt onderschreven. Deze analyse heeft geleid tot een keuze voor de variant, waarin de bestaande IJsselmeerdijk wordt gehandhaafd.
---	---

Inspiraakreacties

Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donastraat 170, 8226 LC, Lelystad; 68 mensen hebben de reactie onderschreven	
1. Er wordt verbazing uitgesproken over het feit dat de provincie Flevokust wil doorzetten nadat de gemeenteraad van Lelystad nee heeft gezegd.	De gemeente Lelystad was al ver gevorderd met de voorbereiding van de ontwikkeling van Flevokust en heeft daarvoor ook een milieueffectrapport opgesteld. De behandeling in de raad van december 2013 waarin zorgen over de ontwikkeling zijn geuit, geeft aanleiding om te onderzoeken of de plannen kunnen worden geoptimaliseerd. Deze optimalisatie wordt gezocht in drie richtingen: planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast, het al dan niet gebruiken van secundaire bouwstoffen en de vormgeving en locatie van de haven. Gelet op het belang van de ontwikkeling van een haven- en industrieterrein trekken de betrokken overheden zoveel mogelijk gezamenlijk op. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie van 18 december 2013 waarin Provinciale Staten (PS) het College van Gedeputeerde Staten (GS) hebben opgeroepen om al het mogelijke te doen om de ontwikkeling van Flevokust verder te brengen. Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger. De mogelijkheid om op het plan te reageren is voor een bestemmingsplan en inpassingsplan

	gelijk: beide plannen volgen de wettelijke procedure en worden als ontwerp gedurende 6 weken ter inzage gelegd, met de gelegenheid een zienswijze naar voren te brengen. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.
2. Er wordt getwijfeld aan de stelling dat de uitstoot van CO ₂ en NOx afneemt, doordat er meer vracht over het water en minder over de weg wordt vervoerd.	Zie algemeen, onder nr. 12.
3. De toe te laten milieucategorieën 3 tot en met 5.3 worden te zwaar geacht.	Zie algemeen, onder nr. 6.
4. Er wordt aangegeven dat er te weinig naar (alternatieve plannen van) de burgers wordt geluisterd. Er wordt een alternatieve ontwikkeling voorgesteld die zich richt op toeristen.	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd dat eventuele alternatieven worden afgezet tegen de beleidsdoelen die de verschillende overheden hebben gesteld. Hierbij is duidelijk de keuze gemaakt om, juist voor de locatie van Flevokust, in te zetten op multimodale overslag en hieraan gerelateerde bedrijvigheid.
5. Er worden zorgen uitgesproken over het gebruik van secundaire bouwstoffen voor de ophoging van het gebied. Daarbij wordt gesteld dat er ook in stoffen als asfalt, beton en puin bodemas verwerkt kan zijn.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Aangegeven wordt dat de indiener van de zienswijze niet tegen de plannen van Flevokust op zich is, maar bezorgd is dat zware industrie zal worden toegelaten, waaronder bedrijven die secundaire bouwmaterialen willen gaan “upgraden” waarbij mogelijk giftige stoffen vrijkomen.	Zie algemeen, onder nr. 6. Hieraan kan worden toegevoegd dat bij de vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën niet alleen aan het planologisch-juridisch kader (bestemmingsplan of inpassingsplan), maar ook vanuit het (milieu)vergunningenspoor aan de bijbehorende kaders dient te worden voldaan. Deze landelijk geldende kaders zijn er juist voor om zorg te dragen voor een verantwoorde (milieu)situatie bij bedrijven. Waar nodig worden specifieke voorschriften aan bedrijfsvestigingen of bedrijfsactiviteiten verbonden.
7. Er wordt aangegeven dat er te lichtzinnig met het mogelijk verloren gaan van beschermde flora en fauna wordt omgegaan.	Zie algemeen, onder nr. 13.
8. Het verleggen van de dijk baart zorgen waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg is.	Zie algemeen, onder nr. 15.
B.F. Ammerlaan, Birdielaan 15, 8241 BB, Lelystad	

1. Er wordt teleurstelling uitgesproken over het feit dat de provincie Flevokust wil doorzetten nadat de gemeenteraad van Lelystad nee heeft gezegd.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donastraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gesteld dat het document m.b.t. Zorg- en Aandachtspunten eerder een advies is om stoppen met het plan, dan om hiervoor begrip te kweken van belanghebbenden en inwoners.	Deze mening wordt niet gedeeld. In de verdere planontwikkeling (MER, planologisch-juridisch kader) wordt aan alle relevante aspecten aandacht besteed. Deze plannen doorlopen de procedure met de bijbehorende mogelijkheden om hierop te reageren. Op deze wijze kan op een zorgvuldige manier een belangenafweging worden gemaakt bij de besluitvorming over Flevokust.
3. Er wordt aangegeven dat het juridisch, financieel en bestuurlijk niet onderbouwd is op grond waarvan de provincie Flevoland meent nu een dergelijke ontwikkeling ter hand te moeten nemen; een onderbouwing van het nut en de noodzaak van het plan evenals een haalbaarheidsstudie ontbreekt.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 3.
4. Er wordt een alternatief voorgehouden met wonen en recreatie.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donastraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
Daniel Doornbos, Wiardi Beckmanstraat 53, 1063 TG, Amsterdam	
1. Er wordt aangegeven dat het plan goede uitgangspunten kent, maar het gezien de vraagtekens en onzekerheden – veroorzaakt door de locatiekeuze - de vraag is of het verstandig is het plan door te zetten.	Zie algemeen, onder nr. 1.
2. De vraag wordt gesteld of Flevokust niet ingaat tegen het beleid op de gebiedsontwikkeling rond Lelystad.	Zie algemeen, onder nr. 1.
Raedthuys Windenergie B.V., Postbus 3141, 7500 DC, Enschede	
1. De indiener van de zienswijze vraagt aandacht voor mogelijke gevolgen (windvang, financieel, vermeden CO ₂ uitstoot) van een ontwikkeling van Flevokust voor de windturbine(s) in de omgeving.	Zie algemeen, onder nr. 16. Hieraan kan worden toegevoegd, dat er in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor komen. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in het MER in beeld worden gebracht, zodat onderbouwd de conclusie kan worden getrokken dat het plan uitvoerbaar is.
Koos Spil en Franka Helleman, Vliehors 15, 8223 CX, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat een industrieterrein met zware industrie niet wenselijk is, er is aanbod van	Zie algemeen, onder nr. 1.

industrieterrein dat nog niet volledig wordt benut.	
2. De locatiekeuze naast het biologische landbouwgebied Lelystad Noord wordt niet passend geacht.	Zie algemeen, onder nr. 4.
3. Er wordt een vrees voor financiële risico's uitgesproken.	Zie algemeen, onder nr. 3.
4. Het wordt onverantwoord geacht om het terrein op te hogen met (secundaire) bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
5. Er wordt aangegeven dat het verleggen van de dijk zeker gezien de voorgestane werkwijze risico's met zich mee brengt en een aanzienlijke investering vergt.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Er wordt gesteld dat een goede onderbouwing/garantie voor een toename in werkgelegenheid ontbreekt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie algemeen, onder nr. 5. Hieraan kan worden toegevoegd dat bij de gekozen variant het effect op het kwelwater veel geringer dan bij de andere varianten. Voorts is het effect van een ophoging (t.b.v. het bouwrijp maken) op het kwelwater in het MER meegenomen. Een nulmeting van kwelwater maakt daar geen onderdeel van uit.
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie algemeen, onder nr. 7. Hieraan kan worden toegevoegd dat een nulmeting van geluid geen onderdeel uitmaakt van het MER. In het kader van de vergunningverlening aan de in het gebied te vestigen bedrijven kan een nulmeting/het bepalen van het referentieniveau aan de orde zijn.
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie algemeen, onder nrs. 4 en 11. Hieraan kan worden toegevoegd dat er wordt aangesloten bij de bestaande wettelijke kaders. Deze omvatten geen specifieke richtafstanden tussen bedrijven en landbouwgrond.
4. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
5. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.

J. Pater, St. Nicolailaan 17, 6821 HL, Arnhem	
1. Er wordt aangegeven dat bij een noodzaak om buitendijks op te hogen baggerslib benut kan worden.	Zie algemeen, onder nr. 5.
2. Er wordt aandacht gevraagd voor het combineren van nieuwe activiteiten met zonne- en windenergie in Flevokust en voor energiebesparing.	Er komen in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in beeld worden gebracht. De meer concrete mogelijkheden op het gebied van energie hangen sterk samen met de bedrijven die zich in het gebied zullen vestigen. Hierop kan in de fase van het opstellen van het MER nog niet in detail worden ingegaan.
H.C.J. van Wijk, Visvijverweg 57, 8219 PB, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
W. van Wijk, Visvijverweg 42, 8219 PC, Lelystad	

1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Charlotte Bakker, Purmer 88, 8244 AT, Lelystad	
1. Er wordt op gewezen dat een toename van vervoersbewegingen door de beroepsvaart Lelystad als zeilcentrum onaantrekkelijker en gevaarlijker zal maken.	Door de ontwikkeling van Flevokust zal het scheepvaartverkeer toenemen. Ook de recreatievaart is echter in de afgelopen jaren toegenomen. Beroepsvaart en recreatievaart kunnen, mits er over en weer rekening met elkaar wordt gehouden, goed samengaan. De campagne "varen doen we samen" van Rijkswaterstaat is hierop gericht.
2. Er wordt aangegeven dat er een enorme horizon vervuiling zal ontstaan door een industrie terp van 8 meter hoog van verre al zichtbaar zowel vanaf het water als het land bij Urk en de dijk naar Enkhuizen.	Zie algemeen, onder nrs. 5 en 14.
3. Het verleggen van de dijk baart zorgen	Zie algemeen, onder nr. 15.

waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg is.	
4. De vraag wordt gesteld of de vraag naar Flevokust voldoende is onderzocht en of het niet de concurrentie positie en economische positie van de andere havens verzwakt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
5. Er wordt gesteld dat de ontwikkeling van Flevokust tot “eenheidsworst” leidt en het verschil, dat het gebied zo aantrekkelijk maakt, meer en meer zal verdwijnen.	Zie algemeen, onder 1.
Berend Bosma, Visvijverweg 52, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad	
1. Er wordt getwijfeld aan de economische	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 3.

haalbaarheid van dit project en het gebruik van de haven en aangegeven dat het afhankelijk is van subsidies.	
2. Er wordt aangegeven dat de locatie niet rechtstreeks is ontsloten op de A6.	In de huidige situatie is de locatie van Flevokust via de N302 (Houtribweg) met de A6 verbonden. In het MER wordt nader ingegaan op de ontsluiting. Eventuele opgaven zijn hierin opgenomen.
3. Er wordt gesteld dat een aansluiting op het spoor niet realistisch is en dat goederenvervoer over de Hanzelijn overlast geeft.	Flevokust is multimodaal ontsloten via het water en de weg. Door de nabijheid van het spoor is de fysieke mogelijkheid aanwezig om hier in de toekomst ook op aan te takken. Hiermee onderscheid de locatie zich van andere mogelijke locaties waar een overslaghaven met containerterminal en (nat) bedrijventerrein kunnen worden gerealiseerd. Bij een toekomstige aantakking op het spoor zal het goederenvervoer over het spoor binnen de hiervoor geldende normen dienen te blijven.
4. Er wordt aangegeven dat bestaande industrieterreinen beter benut kunnen worden.	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd dat andere industrieterreinen in de regio niet de vestigingscondities van Flevokust kennen: aan het IJsselmeer gelegen, multimodaal ontsloten met voldoende ruimte voor een containerterminal, overslaghaven en hieraan verbonden bedrijvigheid.
5. Gesteld wordt dat de ontwikkeling van Flevokust tot meer automobiliteit leidt, omdat de locatie ver van woonkernen ligt en niet per openbaar vervoer bereikbaar is.	Een multimodaal ontsloten locatie voor een containerterminal, overslaghaven en zwaardere bedrijvigheid ligt in de regel op enige afstand van woonkernen. Dat de locatie op dit moment niet per openbaar vervoer bereikbaar is, wil niet zeggen dat hier in de toekomst – bij voldoende vraag vanuit werknemers – niet in wordt voorzien.
6. Er wordt gevreesd voor een aantasting van het landschap.	Zie algemeen, onder nr. 14.
Stichting het blauwe hart van Nederland, Postbus 222, 1850 AE, Heiloo	
1. Opgemerkt wordt dat het goed zou zijn om in beeld te brengen welke rol Flevokust kan spelen voor de bedrijvigheid in Almere.	Verwacht wordt dat de ontwikkeling van Flevokust positieve effecten heeft voor de bedrijvigheid in Almere. De containerterminal en overslaghaven zullen fungeren als katalysator voor het aantrekken van bedrijven. Hierbij gaat het zowel om bedrijven die zich in het gebied zelf vestigen, als om nieuwvestiging en uitbreiding van bedrijven in de regio (spin off). In het gebied zelf zullen zich naar verwachting vooral logistieke en havengerelateerde bedrijven vestigen. Het gebied is geschikt als industrieterrein voor de zwaardere milieucategorieën (3.1 tot en met 5.3). In de

	Structuurvisie Locatiebeleid 2013-2025 van de gemeente Lelystad wordt geconstateerd dat er regionaal een tekort is aan vestigingsruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Op het niveau van zowel de randstadsamenwerking als de MRA zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van nat industrieterrein op regionaal niveau.
2. Gevraagd wordt in beeld te brengen of er een combinatie gemaakt kan worden met de geplande maritieme servicehaven in Urk wat de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van Flevokust en de geplande maritieme servicehaven in Urk zijn op ecologie en landschap.	Er bestaat al gedurende lange tijd het plan om een maritieme servicehaven aan te leggen in Urk. Deze ontwikkeling is niet afhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven. Er bestaat dan ook geen aanleiding om tot een fysieke bundeling te komen. Omdat er geen (onlosmakelijk) verband bestaat tussen de havenontwikkeling in Urk en Flevokust, is er geen formele aanleiding om de cumulatieve effecten van beide ontwikkelingen te beschouwen. Bij elk van de ontwikkelingen zal in het kader van het doorlopen van de planologische procedure het effect op (onder meer) ecologie en landschap in beeld worden gebracht.
3. Er wordt aangegeven dat Stichting het blauwe hart van Nederland graag een rol speelt bij eventuele mitigatie- of compensatieopgaven.	Op het moment dat mitigatie- of compensatieopgaven aan de orde zijn, zal worden gezien hoe en met de betrokkenheid van welke partijen hieraan invulling wordt gegeven.
4. Er wordt gevraagd te onderzoeken wat de cumulatieve effecten zijn op de huidige en te verwachten toekomstige windmolenopstellingen in en in de omgeving van het plangebied.	Er komen in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in beeld worden gebracht, zodat onderbouwd de conclusie kan worden getrokken dat het plan uitvoerbaar is.
5. Er wordt verzocht om in de landschappelijke verkenning ook het beeld vanaf de aanvaarroutes van de recreatievaart vanaf het IJsselmeer te betrekken en het beeld niet te beperken tot de locatie zelf.	Zie algemeen, onder nr. 14. Hieraan kan worden toegevoegd dat de locatie uiteraard ook vanaf het IJsselmeer zichtbaar is. Uit de visualisaties blijkt Flevokust vanaf het IJsselmeer het beeld te geven van een werklocatie. Dit komt voort uit de duidelijke beleidsmatige keuze om hier een terminal, overslaghaven en (nat) industrieterrein te ontwikkelen. Het is hierbij nadrukkelijk de bedoeling om de mogelijkheden van transport over water te benutten.
6. Er wordt gevraagd om de mate van verstoring van de duisternis in het MER te betrekken.	De mogelijke effecten van licht, in zowel de aanleg- als de gebruiksfase, zijn opgenomen in het MER.
7. Er wordt gevraagd in het MER aandacht te besteden aan het aspect	Het aspect vertroebeling van water in de aanleg- en gebruiksfase wordt, daar waar relevant voor

vertroebeling van het water in de aanleg- en gebruiksfase, die kan ontstaan bij het verleggen van de dijk en uitgraven van de benodigde vaargeul.	aanwezige natuurwaarden, in het MER opgenomen.
8. Verzocht wordt om in beeld te brengen of en op welke wijze het visvijvergebied – een gebied met cultuurhistorische waarde - behouden kan worden dan wel herkenbaar in de ontwikkeling kan worden meegenomen.	In het MER wordt aandacht besteed aan de cultuurhistorische waarde van het visvijvergebied en de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust hierop. Het kunstwerk van Jan Wolkers blijft in ieder geval behouden. Mocht de aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein en de weg op de IJsselmeerdijk daartoe nopen, dan wordt het kunstwerk verplaatst.
9. Er wordt verzocht het gebruik en de verwerking van bodemassen expliciet uit te sluiten.	Zie algemeen, onder nr. 5.
10. Er wordt opgemerkt dat er een Passende Beoordeling opgesteld dient te worden die de effecten van Flevokust zelf en het bijbehorende transport (weg, spoor, water) in beeld brengt.	Zie algemeen, onder nr. 13.
11. Gevraagd wordt de noodzaak voor de zwaarste milieucategorieën te heroverwegen.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
12. Er wordt aangegeven dat een buitendijkse variant voor de aanleg van de haven op het eerste gezicht niet gewenst lijkt, maar dat in ieder geval negatieve effecten op de natuur voor de buitendijkse varianten nauwkeurig moeten worden onderzocht.	Eventuele effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet) zijn onderzocht en in het MER beschreven.
Frans Anemaet, Kennemerland 30, 8245 ER, Lelystad; Wiltze Boomsma, Beukenhof 194, 8212 EE, Lelystad; Bart Schultz, Karveel 1505, 8231 AV Lelystad	
1. Er wordt een voorstel gedaan voor een gefaseerde ontwikkeling met als eerste fase een buitendijkse en modulair vergrootbare haven van circa 10 ha, zonder dijkdoorbreking en de daarbij benodigde grote ophoging van het industrie terrein. Als tweede fase een binnendijks industrieterrein met een gebruikelijke ophoging van 1 – 1,5 m.	Dit alternatieve plan is in grote lijnen vergelijkbaar met de in het ontwerpplan gekozen variant.
2. Gesteld wordt dat de benoemde afspraken van zowel de randstad samenwerking, als de Metropool Regio Amsterdam (MRA) niet zijn onderbouwd.	Zie algemeen, onder nr. 1.
3. Er wordt aangegeven dat niet vast staat welke bedrijfsactiviteiten t/m	Zie algemeen, onder nr. 6.

milieucategorie 5 al dan niet toegelaten zouden moeten kunnen worden op Flevokust.	
4. Aangegeven wordt dat alle haven gerelateerde bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt zouden moeten worden en dat een focus op categorie 3 tot en met 5 voor een onnodige toevoeging van bedrijfsterrein zorgt.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6. Hieraan kan worden toegevoegd dat Flevokust bij uitstek geschikt is voor watergebonden en water verbonden bedrijfsactiviteiten. Juist voor de lichtere bedrijfsactiviteiten is elders, op andere bedrijventerreinen, ruimte aanwezig.
5. Er wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van Flevokust op het nabijgelegen biologisch landbouwgebied.	Zie algemeen, onder nr. 4.
6. Er wordt aangegeven dat er ondanks een beïnvloeding van de modal split een toename van CO ₂ uitstoot en fijn stof kan zijn.	Zie algemeen, onder nr. 12.
7. Er wordt aangegeven dat volgens het Besluit bodemkwaliteit en omdat de 7e tranche Crisis- en Herstelwet niet langer van toepassing is er geen secundaire bouwstoffen voor de ophoging kunnen worden gebruikt.	Zie algemeen, onder nr. 5.
8. Er wordt gevraagd om een duidelijk overzicht van besluiten die in de coördinatie worden betrokken.	Om de coördinatie van besluiten mogelijk te maken is een coördinatie besluit nodig. In het kader van dit besluit zal worden aangegeven welke vergunningen/besluiten onder de coördinatie worden gebracht.
9. Gesteld wordt dat bij een gefaseerde uitvoering de toepassing van een inpassingsplan de periode waarbinnen de bevoegdheid van de gemeente wordt uitgesloten om een bestemmingsplan vast te stellen op nul jaar kan worden gezet.	Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger. Bij de keuze voor een inpassingsplan is het, gelet op het feit dat de betrokken overheden gezamenlijk optrekken, de bedoeling dat de periode waarbinnen de bevoegdheid van de gemeente wordt uitgesloten om een bestemmingsplan vast te stellen zo kort mogelijk wordt gehouden. De periode wordt in overleg met de gemeente bepaald.
10. Er wordt gevraagd welk	Voor het plangebied gelden op dit moment de

bestemmingsplan er voor het gebied geldt.	bestemmingsplannen “Landelijk Gebied”, 1 ^{ste} partiële herziening bestemmingsplan Landelijk Gebied” en “Flevokust Zandlichaam” en de beheersverordening “IJsselmeer-Markermeer-Oostvaardersplassen”. Deze ruimtelijke plannen maken de ontwikkeling van een terminal, overslaghaven en bedrijventerrein planologisch niet mogelijk. Voor de ontwikkeling hiervan is een nieuw planologisch-juridisch kader in de vorm van een inpassingsplan en/of een bestemmingsplan noodzakelijk.
11. Er wordt aangegeven dat er zandwinputten in het IJsselmeer voorkomen en de locatie van de haven daarom nauwkeurig dient te worden bepaald.	De vormgeving en locatie van de haven is een van de zaken waarnaar in het kader van het MER onderzoek wordt gedaan. Hierbij zal ook informatie over de diepte en bodemopbouw worden betrokken.
B.R. Barkema, A. Barkema-van der Scheer, Klokbekeweg 7, 8219 PD, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat adressant schade leidt indien de dijk wordt doorbroken, omdat daar grond wordt gepacht.	Zie algemeen, onder nr. 16.
2. Er wordt zorg uitgesproken dat de uitstoot van het industrieterrein er voor kan zorgen dat de voedselveiligheid in gevaar komt.	Zie algemeen, onder nrs. 4, 8 en 11. Hieraan kan worden toegevoegd dat er wordt aangesloten bij de bestaande wettelijke kaders. Deze omvatten geen specifieke richtafstanden tussen bedrijven en landbouwgrond.
3. Er wordt verwacht dat de leefomgeving en luchtkwaliteit verslechterd door de toename van verkeer.	Zie algemeen, onder nrs. 7 en 12.
4. Er zijn zorgen over de toename van licht, geluid en stank met gevolgen voor mens en dier en het woongenot.	Zie algemeen, onder nrs. 7, 9 en 10.
5. Er wordt een waardedaling van de omliggende gronden verwacht en in dat verband om een lagere pacht prijs gevraagd.	Zie algemeen, onder nr. 16. Hieraan kan worden toegevoegd, dat daarbij geldt dat planschade zich richt op de schade die de eigenaar van gronden en/of opstallen door een waardedaling ondervindt. Een eventuele doorwerking in de pacht prijs is een zaak tussen de grondeigenaar en de pachter.
Bewonersvereniging Golfpark, p/a Golfpark 145, 8241 AC, Lelystad Bewonersvereniging FlevoGolfResort, p/a Birdielaan 110, 8241 AT, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat adressanten willen bijdragen aan de komst van een containerhaven en een industrieterrein aan de Flevokust, maar dan wel het beste plan tegen een zo laag mogelijke inzet van belastinggeld.	Waarvan akte.
2. Er wordt aangegeven dat de betrokkenheid van de omwonenden in	Zie algemeen, onder nr. 17.

de klankbordgroep gekenmerkt wordt door een gebrek aan overleg.	
3. De wens wordt uitgesproken dat de regie bij de gemeente en niet de provincie komt te liggen.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraaf 170, 8226 LC, Lelystad (punt 1).
4. Er wordt gesteld dat kan worden afgezien van een dijkverlegging, omdat er al een haven aanwezig is die na sloop van de elektriciteitscentrale voldoende ruimte biedt.	Zie algemeen, onder nrs. 1,2 en 15. Hieraan kan worden toegevoegd dat in deel 1 van het MER ook deze variant is onderzocht. Hieraan kan worden toegevoegd, dat de bestaande haven(kade) van de Maximacentrale, alleen al qua oppervlakte, niet kan worden gebruikt om de voorgestane ontwikkeling te dragen. Voorts blijft de elektriciteitscentrale ter plaatse gehandhaafd, zoals is geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.
5. Voor de ophoging wordt gevraagd af te zien van het gebruik van bodemassen en anderhalve meter zand toe te passen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Er wordt gevraagd een bedrijvenlijst op te stellen, met in principe maximaal milieucategorie 3 en bij de vestiging van een bedrijf in een hogere categorie deze met bouwkundige en technische maatregelen "in te pakken".	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
7. Er wordt gevraagd om een betere dan de huidige MER waarin ook de gevolgen voor het verkeer worden betrokken. Daarbij wordt verzocht om een rechtstreekse aansluiting van de containerterminal op de A6.	De gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust voor het verkeer zijn in het MER in beeld gebracht. Eventuele opgaven voor de verkeersstructuur worden hierin benoemd.
8. Er wordt voorgesteld om een toezichtorgaan voor de ontwikkeling en het gebruik van de haven en industrieterrein in het leven te roepen, bestaande uit de leden van de klankbordgroep en aangevuld met vertegenwoordigers van bedrijven die zich vestigen op het terrein.	Zie beantwoording Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 5). Hieraan kan worden toegevoegd, dat het niet wenselijk wordt geacht om hiernaast nog een toezichtorgaan in het leven te roepen. Wel is uiteraard een goede relatie tussen (de bedrijven die zich vestigen op) Flevokust en de 'buren' (omwonenden) van belang. Dit is een punt dat bij de uiteindelijke invulling van het gebied aan de orde komt.
Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt twijfel uitgesproken over het nut en de noodzaak van de ontwikkeling van Flevokust en de werkgelegenheid die het met zich meebrengt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
2. Er wordt gesteld dat er voldoende aanbod aan industrieterreinen is (Oostervaat, Noordersluis).	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd, dat industrieterrein Oostervaat, Noordersluis en/of andere industrieterreinen in de regio niet beschikken over de vestigingscondities van Flevokust: aan het IJsselmeer gelegen, multimodaal ontsloten met

	voldoende ruimte voor een containerterminal, overslaghaven en hieraan verbonden bedrijvigheid.
3. Tegen de achtergrond van de komst van zware bedrijfsactiviteiten, zoals vuilverwerkers wordt de vraag gesteld of Flevokust daadwerkelijk milieuwinst oplevert.	Zie algemeen, onder nrs. 1, 6 en 12. Hieraan kan worden toegevoegd, dat de vestiging van bedrijven positieve gevolgen kan hebben voor het milieu. Het kan bijvoorbeeld gaan om verplaatsing van logistieke bedrijvigheid van een locatie die alleen over de weg is ontsloten naar Flevokust, een locatie die ook over het water en op termijn mogelijk over het spoor is ontsloten. Hierdoor kan de logistiek (deels) over het water plaatsvinden, hetgeen per saldo winst oplevert.
4. Er worden zorgen uitgesproken over het ophogen met bodemassen of secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
5. Er worden twijfels geuit over de handhaving van de activiteiten van te vestigen bedrijven.	Het toezicht op bedrijven is wettelijk geregeld. Afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf is de gemeente of provincie bevoegd gezag. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek verzorgt namens de provincies Flevoland en Noord-Holland en namens de gemeenten in zowel Flevoland als Gooi en Vechtstreek de milieutaken op het gebied van omgevingsvergunningen en toezicht en handhaving.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor de effecten van Flevokust op het gebied ten zuidwesten ervan.	In het MER en het planologisch-juridisch kader wordt ingegaan op eventuele gevolgen van de voorgestane ontwikkeling op de omgeving. Daarbij is onderbouwd de conclusie getrokken, dat de belangen van de omgeving, inclusief het gebied ten zuidwesten daarvan, niet onevenredig worden geschaad.
7. Er worden suggesties gedaan om de invloed van Flevokust op de omgeving te verminderen: een directe ontsluiting vanaf de rotonde bij de A6 en de aanleg van een geluidswal bij de Houtribweg.	In het MER wordt ingegaan op de aspecten verkeer, geluid en landschappelijke inpassing. Eventuele opgaven met betrekking tot deze aspecten zijn hierin opgenomen.
8. Er wordt gepleit voor een nieuwe economische visie waarbij gekeken wordt naar duurzaamheid en efficiënt omgaan met omgeving en energie.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraet 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4)
Harry Hogendoorn, Bijlweg 13, 8219 PE, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).

bedrijven.	
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf en erf mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Partij voor Lelystad, p/a De Binckhorst 23, 8226 RN, Lelystad	
1. Aangegeven wordt dat de indiener van de zienswijze tegen de ontwikkeling van Flevokust is en dat er andere mogelijkheden voor de ontwikkeling van het gebied zijn die wel recht doen aan het groen-blauwe karakter van dit gebied.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraet 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4)
Liesbeth Veldkamp, Kopenhagenlaan 165, 8232 RD, Lelystad	
1. De indiener van de zienswijze geeft aan geen tegenstander te zijn van Flevokust en het economisch belang te zien, maar zich zorgen te maken over de gevolgen voor het milieu.	Waarvan akte.
2. Er wordt gevreesd voor risico's door het toepassen van secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
3. Er wordt getwijfeld aan de verbetering van de luchtkwaliteit.	Zie algemeen, onder nr. 12.
4. Er worden zorgen uitgesproken over de vestiging van zwaardere bedrijfsactiviteiten.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
J. Verwolf, Visvijverweg 64, 8219 PC, Lelystad	

1. Aangegeven wordt dat een biologisch bedrijf naast industrie niet samen gaat.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er wordt gevreesd voor een toename van geluid met gevolgen voor de kippen op het bedrijf. Mede daarom wordt om een nulmeting gevraagd.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en mogelijke depositie hiervan op de landbouwgrond.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
8. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
J.P. Zonderland, Plavuizenweg 1, 8219 PA, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename	Zie algemeen, onder nr. 10.

van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Renée Hoekendijk, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat op 4 juli 2013 de door 550 mensen ondertekende petitie "Tuin van Lelystad" en op 17 december 2013 de namens 704 digitale en 15 papieren ondertekenaars petitie "Houd Flevokust Groen en Blauw" aan de gemeente Lelystad is aangeboden.	Waarvan akte.
2. Er wordt gesteld dat zware industrie niet naast biologische landbouw past.	Zie algemeen, onder nr. 4.
3. Aangegeven wordt dat een ophoging met "geschoonde" resten van afvalverbrandingsinstallaties ongewenst is.	Zie algemeen, onder nr. 5.
4. Er wordt gesteld dat een dijkverlegging veel geld kost en de veiligheid bedreigt.	Zie algemeen, onder nr. 15.
5. Er wordt verzocht om een alternatief plan dat in samenwerking met de bevolking van Lelystad tot stand komt en meer ruimte biedt aan (biologische) landbouw en natuur.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
6. Er wordt gevraagd om metingen van de huidige water-, grond- en luchtkwaliteit en duidelijke procedures voor continue metingen en het openbaar maken van de meetgegevens door een onafhankelijke organisatie. Tevens wordt gevraagd om duidelijke procedures voor alle betrokkenen zodat er direct en adequaat gehandeld kan worden bij afwijkingen. Gesteld wordt	Nulmetingen van de water-, grond- en luchtkwaliteit maken geen onderdeel uit van het MER. In het kader van de vergunningverlening aan de in het gebied te vestigen bedrijven kan een nulmeting aan de orde zijn. De mening dat de omgevingsdienst en/of de provincie niet onafhankelijk zouden zijn wordt niet gedeeld. Het toezicht op bedrijven is wettelijk geregeld. Afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf is de gemeente of

dat de provincie en de omgevingsdienst niet onafhankelijk zouden zijn.	provincie bevoegd gezag. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek verzorgt namens de provincies Flevoland en Noord-Holland en namens de gemeenten in zowel Flevoland als Gooi en Vechtstreek de milieutaken op het gebied van omgevingsvergunningen en toezicht en handhaving.
7. Er wordt gevraagd om het verlengen van de bestaande geluidswal en het beplanten hiervan met bomen aan de noordzijde van het gebied tot Oostervaart.	In het MER wordt ingegaan op de aspecten verkeer, geluid en landschappelijke inpassing. Eventuele opgaven met betrekking tot deze aspecten zijn hierin opgenomen.
8. Gevraagd wordt om het overkappen van de opslag van het restafval, zodat met onderdruk de verwaaiing van stof tegengegaan kan worden	Eerst op het moment dat er een planologisch-juridisch kader bestaat kunnen bedrijven zich vestigen in het gebied. Voor veel zwaardere bedrijfsactiviteiten bestaat een vergunningplicht. In het kader van een te verlenen vergunning kan de toepassing van "Best beschikbare technieken" (BBT) en/of maatwerkvoorschriften aan de orde zijn. Deze kunnen zich richten op aspecten als geluid, geur, stof etc.
9. Er wordt gevraagd de zuidelijke rand van Flevokust te bestemmen voor de minst zware milieucategorie.	Zie algemeen, onder nr. 6.
C.M.S. Oostveen, Bronsweg 40, 8222 RB, Lelystad	
1. Er wordt zorg uitgesproken voor een mogelijke invloed van Flevokust op het biologisch landbouw gebied ten zuidwesten van het plangebied. Daarbij wordt aangegeven dat het biologisch landbouw gebied, met schone lucht, water en bodem, een grote bijdrage levert aan een goed imago voor Lelystad en de regio.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er wordt verzocht een zonering in te stellen bij het vestigingsbeleid.	Zie algemeen, onder nr. 6.
3. Er wordt gevraagd de mogelijke effecten van de ontwikkeling van Flevokust op (de teelt in) het biologisch landbouw gebied serieus te onderzoeken. Hierbij wordt een uitgebreid voorstel gedaan welke aspecten betrokken zouden moeten worden en gevraagd het studiegebied uit te breiden met het biologisch landbouw gebied als kwetsbaar te onderzoeken gebied.	Zie algemeen, onder nr. 4.
4. Gevraagd wordt om m.b.t. de ophoging ook naar de effecten hiervan op het	Zie algemeen, onder nr. 5.

biologisch landbouw gebied te kijken en tijdens de ophoging en na realisatie metingen uit te voeren.	
5. Er wordt verzocht om bij ophoging niet alleen naar effecten op het landschap maar ook naar effecten op luchtkwaliteit en geluid te kijken.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Verzocht wordt een klankbordgroep in te stellen.	Zie algemeen, onder nr. 17.
Piet van Sabben en Renée Hoekendijk, Biologische tuinderij de Stek, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt gesteld dat er te weinig oog is het biologische landbouwgebied Lelystad-noord en dat een combinatie van industrie naast biologische landbouw ongewenst is. Er wordt gevraagd de eventuele invloed van Flevokust op het biologische landbouwgebied Lelystad-Noord in het MER mee te nemen, waaronder in ieder geval de Houtribweg en de Bronsweg.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er worden suggesties gedaan om de invloed van Flevokust op de omgeving te verminderen: een directe ontsluiting vanaf de rotonde aan de westzijde van de A6, de aanleg van een geluidswal met bomen ten zuiden van de Houtribweg en ten zuiden van het spoor grenzend aan het biologisch landbouwgebied. Hier ligt al gedeeltelijk een lage wal achter het natuurgebied A72.	Zie beantwoording zienswijze Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 7).
3. Gesteld wordt dat de raad van Lelystad het plan voor Flevokust heeft afgewezen, en dat de motie van Provinciale Staten alleen oproept tot de uitwerking van een containerhaven. Hierdoor komen alternatieve mogelijkheden van het gebied niet tot hun recht. Er wordt gevraagd het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt aangepast te beperken.	De motie spreekt uit dat de ontwikkeling van Flevokust een provinciale prioriteit blijft en roept op tot het in overleg met betrokken partijen onderzoeken van alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden waaronder alleen een containerterminal. Mede naar aanleiding van deze motie wordt de planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast tegen het licht gehouden.
4. Er wordt een alternatieve ontwikkeling voorgesteld door de gronden uit te geven aan (bio) boeren en/of tot een goede, duurzame, recreatieve invulling te komen.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustaat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
5. Er wordt gepleit voor het eerst verder invullen van bestaande terreinen, het dichtstbijzijnde industrieterrein Oostervaart biedt nog natte en droge	Zie beantwoording zienswijze Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 2).

mogelijkheden.	
6. Er wordt gesteld dat het omzomen van Lelystad door industrieterreinen in strijd is met de promotiecampagne Lelystad geeft lucht.	Zie algemeen, onder nr. 1.
7. Gepleit wordt voor een zonering van het gebied en een positief vestigingsbeleid voor bedrijven.	Zie algemeen, onder nr. 6.
8. Er wordt gepleit voor het niet ophogen van het gebied omdat dit ongewisse gevolgen heeft voor bodem, kwel en waterkwaliteit op de lange termijn, alsmede een negatieve impact op het landschap.	Zie algemeen, onder nr. 5.
9. Er wordt aangegeven dat het verleggen van de dijk risico's met zich meebrengt en een grote investering vergt.	Zie algemeen, onder nr. 15.
10. Er wordt gevreesd dat de ontwikkeling van Flevokust niet realistisch is begroot, waardoor er onverwachte grote financiële gevolgen kunnen komen voor Lelystad en/of de provincie, en daarmee voor de burger.	Zie algemeen, onder nr. 3.
11. Gesteld wordt dat de verwachte toename van werkgelegenheid en spin-off onvoldoende is onderbouwd.	Zie algemeen, onder nr. 1.
12. Er wordt aangegeven dat er geen reden is om een containerhaven bij Lelystad aan te leggen. Hierbij wordt verwezen naar berichtgeving over een overcapaciteit van de Rotterdamse haven, het ontbreken van voldoende achterland, het afhaken van het Havenbedrijf Amsterdam.	Zie algemeen, onder nr. 1.
13. Gesteld wordt dat er geen spoorverbinding is met het plangebied en er in geen enkele begroting ruimte voor is gecreëerd.	Zie beantwoording zienswijze N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad (punt 3).
Wim en Jeroen van Wageningen, Visvijverweg 56 en 58, 8219 PC, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).

depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
8. Er wordt gewezen op het risico van vervuiling van kwel- en grondwater en gevraagd om een nulmeting en monitoring.	De mogelijke effecten van de ontwikkeling op het grond- en kwelwater is in het MER opgenomen. Een nulmeting en monitoring van grond- en kwelwater maakt geen onderdeel uit van het MER. Het is afhankelijk van de uiteindelijk in het gebied onder te brengen bedrijfsactiviteiten of een nulmeting en monitoring in het kader van de vergunningverlening aan de orde is.
9. Gevraagd wordt exportnormen van schadelijke stoffen in door het gebied geproduceerd voedsel mee te nemen in de procedure.	Bij het in beeld brengen van mogelijke gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op de omgeving wordt aangesloten bij de wettelijke kaders die voor de verschillende aspecten gelden (bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit).
10. Er wordt verzocht de cumulatieve effecten te onderzoeken van de uitstoot van de industrie, waarbij wordt gewezen op dioxines die zich ophopen en ondanks een uitstoot binnen de norm over de jaren grote gevolgen hebben.	Zie algemeen, onder 8.
Dennis van de Weerd, Bronsweg 41, 8222 RB, Lelystad	
1. Er wordt zorg uitgesproken over de milieurisico's die kleven aan het ophogen met bodemassen of secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
2. Er wordt gevraagd af te zien van een ophoging, omdat dit imagoschade en risico's geeft.	Zie algemeen, onder nr. 5.

3. Er wordt getwijfeld aan het nut en de noodzaak van het plan.	Zie algemeen, onder nr. 1.
4. Gevraagd wordt het biologische landbouwgebied aan onder andere de Bronsweg mee te nemen in het MER.	Zie algemeen, onder nr. 4. Hieraan kan worden toegevoegd dat het gebied aan de Bronsweg voor de relevante aspecten in het MER is meegenomen. Tevens blijkt uit de visualisaties dat de op te richten bebouwing vanaf de Bronsweg niet is te zien.
5. Er wordt geopperd de ontwikkeling te combineren met een buitendijkse haven in de gemeente Urk.	Er bestaat al gedurende lange tijd het plan om een maritieme servicehaven aan te leggen in Urk. Deze ontwikkeling is onafhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven. Er bestaat dan ook geen aanleiding om tot een fysieke bundeling te komen.

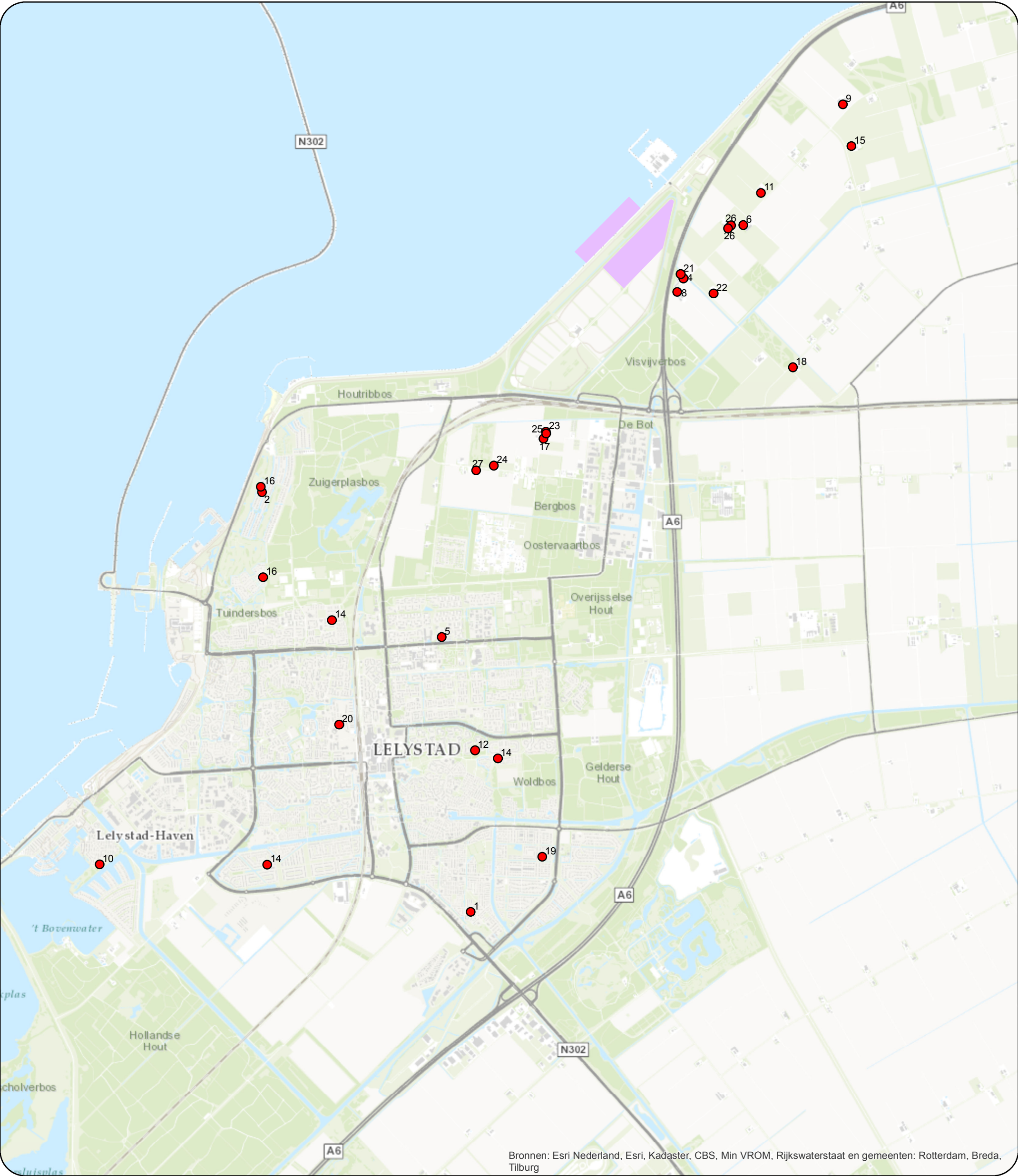
Vervolg

Er wordt onderzoek gedaan naar een optimalisatie van de plannen voor Flevokust. Hiervoor wordt een onderzoeksrapport naar de milieueffecten (MER) opgesteld. Het voorkeursalternatief dat hieruit als meest geschikt naar voren komt zal worden uitgewerkt in een planologisch-juridische regeling. De in deze Nota opgenomen inspraakreacties worden bij de besluitvorming over het MER en (het ontwerp van) de planologisch-juridische regeling betrokken.

Het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling zullen ter inzage worden gelegd. Dit wordt op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt. Degene die een inspraakreactie hebben ingediend krijgen hierover op het moment dat het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd een brief. Een ieder kan vervolgens gedurende een termijn van 6 weken op het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling reageren.

Gelet op het belang van de ontwikkeling van een haven- en industrieterrein trekken de betrokken overheden zoveel mogelijk gezamenlijk op. Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger. De mogelijkheid om op het plan te reageren is voor een bestemmingsplan en inpassingsplan gelijk: beide plannen volgen de wettelijke procedure en worden als ontwerp gedurende 6 weken ter inzage gelegd, met de gelegenheid een zienswijze naar voren te brengen. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.

Inspiraakreacties voorontwerp Flevokust



Bronnen: Esri Nederland, Esri, Kadaster, CBS, Min VROM, Rijkswaterstaat en gemeenten: Rotterdam, Breda, Tilburg

- Inspiraakreactie**
- 1** indiener
- Drie indieners, onder eigen titel, wonen buiten de provincie;
D.Doornbos, Wiardi Beckmanstraat 53, 1063 TG Amsterdam
J.Pater, St. Nicolailaan 17, 6821 HL Arnhem
Stichting Het Blauwe Hart, Rechte Hondsboschelaan 21a, Heiloo

Ligging plangebied

BIJLAGE 3

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

ONTWERP INPASSINGSPLANNEN FLEVOKUST-HAVENONTWIKKELING EN GELUIDZONE

Versie

Ambtelijk	: concept, 19 november 2014
GS	: definitief, 25 november 2014
PS	: definitief, 17 december 2014
Bijlage	: Kaart plaatsaanduiding adressanten

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding van deze nota, de informatieverstrekking in het kader van de planologisch-juridische procedure van de provinciale inpassingsplannen, de behandeling van de met betrekking tot de ontwerpplannen ontvangen zienswijzen en adviezen en de opbouw van deze nota.

Aanleiding

Sinds een aantal jaren wordt gewerkt aan de realisatie van een op- en overslaghaven met containerterminal en een 'nat' of havengerelateerd industrieterrein in de gemeente Lelystad, op de locatie Flevokust. Deze locatie is gelegen aan de noordzijde van Lelystad, ter hoogte van het noordelijke gedeelte van het gebied dat lokaal bekend is als het voormalige visvijvergebied. De locatie wordt in het oosten begrensd door de A6 en in het noorden door de energiecentrale.

Wij hebben de ontwikkeling van de buitendijkse haven op ons genomen en de gemeente Lelystad heeft de ontwikkeling van het natte binnendijkse industrieterrein op zich genomen. Wij zijn gestart met het opstellen van een planologisch-juridisch kader in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de ontwikkeling van de buitendijkse haven en een PIP voor de geluidzone voor de locatie Flevokust als geheel. De gemeenteraad stelt voor het natte industrieterrein een bestemmingsplan vast.

De ontwikkeling van de haven en de ontwikkeling van het natte industrieterrein hangen nauw met elkaar samen. Daarom wordt in deze nota soms ook ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waarmee de buitendijkse haven en het binnendijkse industrieterrein worden bedoeld.

Informatieverstrekking over de ontwerpbesluiten

De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het ter inzage leggen van genoemde stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;
- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
- De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente.
- Belangstellenden zijn per e-mail met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;
- Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.

Vanaf 14 augustus tot en met 24 september 2014 hebben de navolgende stukken ter inzage gelegen:

- het ontwerp inpassingsplan “Flevokust-Havenontwikkeling te Lelystad”;
- het ontwerp inpassingsplan “Partiële herziening Flevokust-Geluidzone te Lelystad”;
- het Milieueffectrapport (MER)-Delen 1 en 2 en addendum;
- het ontwerp grondexploitatieplan Flevokust-Havenontwikkeling;
- het ontwerp-vaststellingsbesluit;
- de ontwerp hogere grenswaarde voor een zestal woningen binnen de geluidzone;
- de vastgestelde coördinatieregeling.

Gedurende deze periode konden bij ons zienswijzen tegen de ontwerpbesluiten en het bijbehorende MER naar voren worden gebracht.

Ontvangen zienswijzen en adviezen

Zienswijzen

Gedurende de periode van terinzageligging zijn door ons 23 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De meeste zienswijzen hebben betrekking op meerdere, zo niet alle, van de ter inzage gelegde stukken. Daarom is de beantwoording gebundeld in één nota die op alle stukken betrekking heeft.

Voor de overzichtelijkheid zijn vaker gestelde vragen gebundeld en van één antwoord voorzien in het algemene deel van deze antwoordnota. Daarnaast zijn de diverse vragen en opmerkingen per adressant beantwoord. Als een vraag of opmerking van een adressant betrekking heeft op een onderdeel dat in het algemene deel of als reactie op een eerdere zienswijze is beantwoord, wordt korthedshalve naar dat onderdeel of die reactie verwezen.

Het, op grond van de Wet geluidhinder, vaststellen van een hogere grenswaarde voor zes woningen binnen de geluidzone, is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad. De door ons ontvangen zienswijzen die hierop betrekking hebben, zijn door ons aan dat college doorgestuurd.

Horen gemeenteraad van Lelystad

Op 18 september 2014 is de gemeenteraad van Lelystad, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, gehoord over ons voornemen om de twee inpassingsplannen vast te stellen.

Advies van de Cmer

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In deze nota wordt aangegeven hoe met de inhoud van dit advies is omgegaan.

Wijzigingen van ontwerpplannen

In verband met de door ons, hierboven genoemde, ontvangen reacties is het gewenst de ontwerpbesluiten op onderdelen aan te passen. Daarnaast behoeven de ontwerpbesluiten op een aantal punten ambtshalve wijzigingen, bijvoorbeeld als gevolg van de uitwerking van de buitendijkse haven in een vergunbaar ontwerp en als gevolg van geconstateerde omissies in de stukken. Aan het einde van deze nota zijn de, in de vastgestelde inpassingsplannen, doorgevoerde wijzigingen van de ontwerpbesluiten samengevat.

Opbouw Nota van beantwoording zienswijzen

Deze nota heeft de volgende indeling:

Deel A Zienswijzen

A1. Algemeen deel zienswijzen

A2. Beantwoording per adressant

Deel B Het horen van de gemeenteraad

Deel C Advies Cmer

Deel D Ambtshalve wijzigingen

Deel E Samenvatting wijzigingen

E1. Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling

a. Toelichting

b. Regels

c. Verbeelding

E2. Inpassingsplan Flevokust-Geluidzone

a. Toelichting

b. Verbeelding

Deel A Zienswijzen

Er zijn schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door (op volgorde van ontvangst):

	Naam	Adres en woonplaats	Opmerkingen
1	M. Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust	Donaustraaf 170 8226 LC Lelystad	
2	A. Stomph	Tuindorpfweg 10 1862 VH Bergen (Noord-Holland)	
3	W. Kips	Bronsweg 20 8244 GM Lelystad	
4	W. Boomsma, B. Schultz en F. Anemaet	Beukenhof 194 8212 EE Lelystad Karveel 1505 8231 AV Lelystad Kennemerland 30 8245 ER Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
5	C.A. Bakker	Purmer 88 8244 AT Lelystad	
6	P. Ross en C. Ross-Gerritse	Golfpark 121 8241 AC Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
7	Bewonersvereniging Golfpark en Bewonersvereniging Golfresort	p/a Golfpark 145 8241 AC Lelystad p/a Birdielaan 110 8241 AT Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
8	GDF SUEZ Energie Nederland N.V.	Postbus 1036 8001 BA Zwolle	Advocaatgemachtigde: R.S. Wertheim van Bentham Gratama advocaten
9	Nuon	Postbus 41920 1009 DC Amsterdam	H. Kouwenhoven (Sr. Development Manager)
10	J. Verwolf	Visvijfverweg 64 8219 PC Lelystad	
11	Partij voor Lelystad	Landfort 62 8219 AL Lelystad	T. Bos
12	Heida Natuurstroom BV	Visvijfverweg 49 8219 PB Lelystad	A. Heida
13	Milieudefensie Lelystad	Archipel 44-27 8224 HV Lelystad	N. Dijkshoorn
14	M. Engels	Jupiterweg 6 8211 AW Lelystad	
15	L. Sipkens	Visvijfverweg 34 8255 PG Swifterbant	
16	H. van Wijk	Visvijfverweg 57 8219 PB Lelystad	
17	Families W.H. en J.J. van Wageningen	Visvijfverweg 56 en 58 8219 PC Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
18	P.J. van Sabben en R.E. Hoekendijk	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
19	Petitie Houd Flevokust groen en blauw	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	R.E. Hoekendijk
20	Petitie Tuin van Lelystad	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	R.E. Hoekendijk
21	J. P. Zonderland	Plavuiizenweg 1 8219 PA Lelystad	

22	Stichting Het Blauwe Hart	Postbus 222 1850 AE Heiloo	F. Fleischer, mede namens Flevo- landschap
23	Vereniging Bedrijfskring Almere (VBA) en Vereniging Bedrijfskring Almere Kring de Vaart	Randstad 21-81 1314 BK Almere	K. Knevel

In de bijlage is een kaartje opgenomen waarop de plaatsaanduidingen van de adressanten zijn weergegeven.

Ontvankelijkheid

De hierboven bedoelde zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Voor zover de zienswijzen betrekking hebben op de twee provinciale inpassingsplannen en het MER, kunnen de zienswijzen door ons in behandeling worden genomen.

Het, op grond van de Wet geluidhinder, vaststellen van hogere grenswaarden voor zes woningen binnen de geluidzone, is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad. De zienswijzen die hiertegen naar voren zijn gebracht, hebben wij daarom ter behandeling doorgestuurd aan dat college. Het betreft de zienswijzen van de adressanten onder de nummers 1, 6, 10, 11, 16 en 17. Deze zienswijzen kunnen wij op dit punt niet in behandeling nemen.

Tegen het ontwerp exploitatieplan kunnen zienswijzen worden ingebracht door belanghebbenden bij dat besluit. De adressanten onder de navolgende nummers hebben (mede) een zienswijze tegen het ontwerp-exploitatieplan naar voren gebracht: 4, 11 en 18. Als belanghebbende bij een exploitatieplan, evenals overigens als belanghebbende bij een besluit om geen exploitatieplan vast te stellen, wordt op grond van artikel 8.2, vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening, in elk geval aangemerkt degene die een grondexploitatieovereenkomst heeft gesloten met betrekking tot de in het desbetreffende besluit opgenomen gronden, of die eigenaar is van die gronden. De eigenaren van de gronden, waarop het ontwerp-exploitatieplan betrekking heeft, zijn de Nederlandse Staat en het waterschap Zuiderzeeland. Adressanten hebben niet gesteld een eigen, objectief bepaalbaar belang te hebben bij het exploitatieplan. Ons is daarvan ook niet gebleken. Om die reden zijn bedoelde adressanten niet aan te merken als belanghebbende bij het besluit over het exploitatieplan. De zienswijzen van bedoelde adressanten kunnen wij op dit punt dan ook niet in behandeling nemen.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. Deze worden onderstaand, onder het kopje "algemeen", omschreven en van onze reactie voorzien. Het betreft de volgende onderwerpen: nut en noodzaak ontwikkeling Flevokust, alternatief gebruik van de locatie Flevokust, natuur, verkeers- en geluidhinder, situering nabij biologisch landbouwgebied en financieel economische uitvoerbaarheid/exploitatieplan.

Vervolgens wordt in een tabel per adressant de inhoud van de zienswijzen weergegeven en volgt onze reactie daarop. In kolom 1 van de tabel worden de in een zienswijze geuite bezwaren genummerd. In kolom 2 is de inhoud van de bezwaren weergegeven en in kolom 3 onze inhoudelijke reactie daarop. In kolom 4 ten slotte verklaren wij de inhoud van een zienswijze gegrond (G), ongegrond (O) of deels gegrond en deels ongegrond (G/O).

A1. Zienswijzen algemeen

1. Nut en noodzaak ontwikkeling Flevokust

Het nut en de noodzaak van Flevokust worden betwist. Bestaande industrieterreinen vertonen leegstand.

Reactie:

De aangehaalde bestaande industrieterreinen zijn zogenaamde “droge” terreinen. Daarvan is inderdaad een overschot. Aan “natte” terreinen echter, zoals Flevokust, is een tekort. De behoefte aan dergelijk terrein in de Metropoolregio Amsterdam is nogmaals bevestigd, hetgeen zijn neerslag heeft gekregen in afspraken over bedrijventerreinontwikkeling (Plabeka). Deze behoefte wordt onderschreven door een terminalexploitant die vanwege de situering van Flevokust en de potentie daarvan de voorkeur geeft aan een terminal in Lelystad boven een terminal in Kampen. Dankzij de terminal zal het beoogde naastgelegen industrieterrein een ander karakter krijgen dan de bedrijventerreinen in de omgeving. Hierdoor is geen sprake van concurrentie met andere bestaande bedrijventerreinen in de omgeving. De noodzaak van en de behoefte aan de haven en het “natte” industrieterrein is uitgebreid gemotiveerd in bijlage 1 (Ladder voor duurzame verstedelijking) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust-Havenontwikkeling”. Kortheidshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar de inhoud van deze bijlage.

2. Alternatief gebruik van de locatie Flevokust

Dit deel van de kust leent zich niet voor een haven en industrie. Gebruik voor recreatieve-, natuur- of biologische landbouwdoeleinden verdient de voorkeur.

Reactie:

De lange kust van Flevoland biedt ruimte aan meerdere ontwikkelingen en verschillende vormen van gebruik. De onderhavige locatie is meer dan andere locaties aan de kust geschikt voor multimodale overslag. Daarom is deze locatie steeds in het beleid van Rijk, provincie en gemeente aangemerkt als locatie waar het gewenst is een haven en industrieterrein te ontwikkelen. Sinds 1993 is de locatie in het provinciale beleid als zodanig kenbaar aangeduid. Recreatie en andere ontwikkelingen kunnen ook elders langs de kust plaatsvinden.

3. Natuur

Ten gevolge van de ontwikkeling van Flevokust wordt gevreesd voor negatieve effecten op de natuur en de aanwezige flora en fauna.

Reactie:

Op basis van het advies van de Cmer is een Passende beoordeling opgesteld. Met deze beoordeling is, op grond van het bepaalde in artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998, getoetst of de ontwikkelingen die zijn voorzien voor Flevokust de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer niet aantasten. De Passende beoordeling leidt tot de navolgende conclusies.

a. Geen significant negatieve effecten op vogels in het Natura 2000-gebied IJsselmeer.

Voor de aanlegfase kunnen tijdelijke effecten niet op voorhand worden uitgesloten. Effecten kunnen echter afdoende worden gemitigeerd door een zorgvuldige invulling van uitvoeringswijze en -planning, onder andere door het gericht en doelmatig licht voeren op de industriehaven. Het projectvoornemen leidt in de gebruiksfase tot mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied in verband met de gevoeligheid van vogels voor verstoring door licht, geluid en optische verstoring. Voor de aanwezige vogels en de bijbehorende functie van het gebied zijn op korte afstand uitwijkmogelijkheden aanwezig. Daarnaast zal door gewinning na de eerste aanloopfase een beperkt verstoringseffect weer verdwijnen.

De toetsing van de relevante verstoringfactoren laat zien dat voor de gebruiksfase significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

b. Geen significant negatieve effecten op habitattypen als gevolg van ruimtebeslag in het IJsselmeer.

Het projectvoornemen leidt binnen het Natura 2000-gebied tot een zeer beperkte verandering van het biotoop 'open water' en daarmee van potentieel leefgebied voor vogels en macrofauna (voedsel). Het ongeschikt raken van het plangebied door het onttrekken van open water aan het Natura 2000-gebied IJsselmeer resulteert niet in een verhoogde kans op significant negatieve effecten. Sterker nog, de industriehaven en golfbreker voegen nieuwe functionaliteit toe aan het gebied. Dit geschiedt door extra luwte rondom de loswal, maar ook door het creëren van nieuwe habitats door het aanleggen van een golfbreker (extra rust-, foerageer- en opgroeigebied voor watervogels van het Natura 2000-gebied IJsselmeer). Door deze voorzieningen ontstaat er voldoende draagkracht om het effect van ruimtebeslag te mitigeren.

c. Geen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

Het projectvoornemen leidt niet tot significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden (< 20 km), omdat de habitattypen en habitat- en vogelrichtlijnsoorten niet of nauwelijks gevoelig zijn voor de gevolgen van stikstofdepositie. Overgangs- en trilvenen, die wel gevoelig zijn, komen voor aan de Friese kust ver buiten de invloed van het plangebied waar de stikstofsituatie ook niet overspannen is. Geconcludeerd kan worden dat binnen de provincie Flevoland geen Natura 2000-gebieden aanwezig zijn waar stikstofdepositie een knelpunt vormt.

d. Geen significant negatieve effecten op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het inpassingsplan neemt de stikstofdepositie toe. Deze toename ligt op een afstand van > 20 km echter op een dusdanig laag niveau dat het om een ecologisch verwaarloosbare hoeveelheid stikstof gaat, die de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. Significant negatieve effecten als gevolg van stikdepositie worden op de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden (> 20 km) uitgesloten.

Door de inhoud van de Passende beoordeling weten wij ons verzekerd, op basis van de best beschikbare wetenschappelijke kennis ter zake die is verzameld in de Passende beoordeling, van het gegeven dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf en in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kunnen hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, noch significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.

4. Verkeers- en geluidhinder

Als gevolg van de ontwikkeling van Flevokust wordt gevreesd voor verkeershinder. Bovendien zal de toename van het verkeer en de vestiging van bedrijven leiden tot geluidhinder.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijzen is het verkeersonderzoek opnieuw uitgevoerd. In dit verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad van juni 2014. In dit model zijn alle ontwikkelingen meegenomen die tot dat moment zijn vastgesteld door de gemeente Lelystad, waaronder de uitbreiding van Bataviastad. Uit dit onderzoek blijkt dat er zich geen problemen zullen voordoen met de intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding op de onderzochte wegvakken. Bij volledige ontwikkeling van zowel de buitendijkse haven als het binnendijkse industrieterrein, kan mogelijk één knelpunt ontstaan als de toekomstige verkeersstromen met de huidige kruispunten moeten worden afgewikkeld. Dit mogelijke knelpunt,

ter plaatse van het kruispunt Houtribweg N307 – Binnenhavenweg, is op te lossen door een aparte rechtsafer te realiseren van de Binnenhavenweg naar de Houtribweg.

Het verkeer zal zich met name afwikkelen over de Houtribweg en de A6 of Overijsselseweg. Relatief weinig verkeer zal zich afwikkelen over de lokale wegen.

Daarom zijn de lokale wegen niet meegenomen in het onderzoek. Zo nodig heeft de gemeente de mogelijkheid om verkeersmaatregelen te nemen, indien de spreiding van het verkeer over de wegen anders is dan voorzien. Het nemen van verkeersmaatregelen valt echter buiten de onderhavige inpassingsplannen.

Op grote schaal heeft de ontwikkeling van Flevokust een afname van de verkeersbewegingen tot gevolg, als gevolg van het verplaatsten van transportbewegingen van de weg naar het water.

De ingediende zienswijzen die betrekking hebben op het aspect geluid gaan in op twee onderdelen, namelijk geluid als gevolg van verkeer en geluid als gevolg van de te vestigen bedrijven. Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd, gebaseerd op een aantal gewijzigde uitgangspunten en op de nieuwe verkeersgegevens.

Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,6 dB(A) toeneemt ter hoogte van de Jupiterweg. Voor de woningen gelegen nabij de Houtribweg ten westen van de Zuigerplasdreef (ter hoogte van Lelystad) neemt de geluidbelasting maximaal 0,3 dB(A) toe. Dit is marginaal en in de praktijk niet of nauwelijks hoorbaar.

Voor de geluidszone voor het industrieterrein is uitgegaan van de vergunningen van de bestaande bedrijven, waarbij voor al deze bedrijven rekening is gehouden met een rekenkundige uitbreidingsmogelijkheid van +3 dB(A). Het buitendijkse haventerrein, het binnendijkse industrieterrein en het terrein aan de Karperweg 8 zijn berekend met een volledige invulling met bedrijven uit categorie 5.3. De nieuwe berekening heeft aan de zuidzijde van de 50 dB(A) etmaalwaarde contour geleid tot een kleine wijziging daarvan. De 50 dB(A) etmaalwaarde contour wordt mede vastgelegd in het provinciale inpassingsplan “Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad”. In de toekomstige situatie ondervinden zes woningen een geluidbelasting die hoger is dan 50 dB(A). De geluidbelasting van één van deze woningen bedraagt meer dan 55 dB(A). Voor de zes woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) heeft de gemeente Lelystad op 18 november 2014 een hogere waarde vastgesteld.

5. Situering nabij biologisch landbouwgebied

Het realiseren van een haven en een industrieterrein voor zware industrie heeft onevenredig negatieve gevolgen voor het nabij gelegen biologische landbouwgebied.

Reactie:

De geschiedenis van de biologische landbouw ten zuiden van de Houtribweg (N302) en het spoor is ons genoegzaam bekend. Dit geldt eveneens voor de geschiedenis van de beoogde havenactiviteiten en industriële ontwikkeling van Flevokust. In ieder geval sinds 1993 is de onderhavige locatie in het provinciale beleid al kenbaar in beeld voor een haven en zware industrie. Dat is destijds vastgelegd in het toenmalige streekplan. In 2004 is in de Nota Ruimte de ontwikkelruimte voor een (container)overslag vastgelegd, waarmee het nationaal belang werd gemarkeerd.

In de op het genoemde streekplan volgende provinciale plannen is onze visie niet veranderd. In het huidige Omgevingsplan (2006) is Flevokust aangemerkt als “stedelijk gebied 2015” en wordt ook ingegaan op het realiseren van een terrein voor de overslag van goederen van water naar wegverkeer. In 2006 zijn zoekgebieden aangewezen, waaronder de locatie voor Flevokust. Ten behoeve van deze zoeklocaties is een SMB (Strategische Milieubeoordeling) opgesteld, waarbij Flevokust als voorkeursalternatief naar voren kwam. De eerste concrete plannen voor de realisatie van Flevokust dateren reeds uit medio jaren negentig van de vorige eeuw.

De (agrarische) ondernemers en bewoners van het biologische landbouwgebied konden dus al langere tijd op de hoogte zijn van het provinciale streven naar verstedelijking van het gebied.

Het milieueffectrapport (MER) is een instrument om bij de besluitvorming over Flevokust natuur en milieu een volwaardige plaats te geven. In het kader van een zorgvuldige besluitvorming zijn in het MER de milieueffecten van de haven en het industrieterrein gezamenlijk inzichtelijk gemaakt. In het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidbelasting doorgerekend met en zonder de ontwikkeling van Flevokust. In de bijlagen zijn kaarten opgenomen waarop het gehele biologische landbouwgebied is meegenomen. Uit het MER blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Uit het oogpunt van natuur en milieu kan de ontwikkeling van Flevokust dus doorgang vinden.

Wij concluderen dat het biologische landbouwgebied geen andere wettelijke bescherming geniet dan een gangbaar agrarisch landbouwgebied. Een apart wettelijk (beschermings)regime voor biologische landbouw bestaat niet. De, in het MER, onderzochte onderwerpen en gehanteerde normen strekken derhalve ook ter bescherming van de biologische landbouw(producten). Een onderzoek uit 2013 naar de mogelijke invloed van luchtkwaliteit van de A10 op een daarnaast gelegen daktuin wijst erop dat de gewassen geen schade ondervinden en dat als de groenten normaal worden gewassen, er geen problemen zijn met de normeringen. Er bestaat hiernaar vooralsnog geen uitgebreid onderzoek.

Mocht het zo zijn dat er stoffen neerslaan die bedreigend zijn voor de volksgezondheid, dan geldt dat voor zowel biologische als niet-biologische teelt.

Voor de biologische teelt is de SKAL normering van belang. De stichting Skal is een onafhankelijke organisatie voor het toezicht op de biologische productie in Nederland. Doelstelling van Skal is het bevorderen van de juiste aanduiding van biologisch voortgebrachte producten. Als zichtbaar teken mogen ondernemers het biologisch keurmerk voeren op producten die afkomstig zijn van een gecontroleerd biologisch productieproces. De normering heeft betrekking op het uitgangsmateriaal dat wordt gebruikt, de scheiding tussen percelen die voor biologische teelt en niet-biologische teelt worden gebruikt (bijvoorbeeld door een sloot of houtwal), het gebruik van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen, opslag en vervoer. Hierbij worden geen andere eisen gesteld aan de luchtkwaliteit dan die bij de reguliere teelt. Noch op basis van de voor biologische bedrijven geldende Europese verordeningen, de Landbouwkwaliteitswet of de Skal-reglementen kan worden geconcludeerd, dat het realiseren van Flevokust er toe leidt dat bedrijven in het biologische landbouwgebied niet langer biologisch kunnen produceren en het Skal-keurmerk zouden verliezen. Dit wordt ook onderschreven door de huidige aanwezigheid van industrieterrein Oostervaart, waarop eveneens bedrijven in de milieucategorieën 4 en 5 zijn toegestaan. Dit industrieterrein grenst direct aan het biologische landbouwgebied en is gelegen op circa 600-700 meter van het biologische kruidenbedrijf Polderkol op het perceel Jupiterweg 6. De afstand tussen de zuidgrens van het binnendijkse industrieterrein Flevokust en de noordgrens van het biologische landbouwgebied is circa 1.500 meter. In de nu voorliggende inpassingsplannen wordt voorzien in de ontwikkeling van de haven en een geluidzone en niet in het binnendijkse industrieterrein. De haven ligt op grotere afstand van het biologische landbouwgebied en bovendien zullen hier meer havenkenmerkende activiteiten plaatsvinden in plaats van zwaardere industriële activiteiten.

In het MER zijn overigens ook de effecten van het binnendijkse industrieterrein onderzocht met een worst case benadering, in die zin dat er van uit is gegaan dat het hele terrein wordt ingevuld met bedrijven in de zwaarste milieu-categorie (5.3). Het onderzoek geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat schadelijke effecten zullen optreden op het biologische landbouwgebied. In de praktijk wordt niet het gehele terrein ingevuld met bedrijven in de zwaarste milieu-categorie, maar zullen ook bedrijven in de lagere, dus minder milieubelastende, categorieën zich ter plaatse vestigen.

Dit betekent dat in werkelijkheid de in het MER geschetste effecten niet volledig zullen optreden. Uit het MER blijkt ook dat de relatie tussen het biologisch landbouwgebied en Flevokust beperkt is. Wij zien dan ook geen noodzaak voor het uitvoeren van de gevraagde monitoring en de bijbehorende nulmeting.

Een bedrijf in de zwaardere milieucategorie, dat zich wil vestigen op Flevokust, heeft een omgevingsvergunning nodig voor de onderdelen bouwen en milieu. Afhankelijk van het soort bedrijf zullen bij de aanvraag om omgevingsvergunning ook specifieke onderzoeken gevoegd moeten worden. Op basis daarvan beslist het bevoegd gezag -over het algemeen de gemeente- of de vergunning kan worden verleend. In de vergunning kan het bevoegd gezag voorschriften opnemen op basis waarvan het bedrijf regelmatig rapportages/meetgegevens moet overleggen. Al deze gegevens zijn openbaar. In het algemeen is deze informatie actief beschikbaar op de site van het bevoegd gezag of de omgevingsdienst. Eventueel kan inzage in deze stukken worden verzocht op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

De ontwikkeling van de haven en het industrieterrein leidt er eveneens niet toe dat ter plaatse van het biologische landbouwgebied de geluidnormen die gelden voor het wegverkeer worden overschreden. Formeel bestaat er dan ook geen aanleiding om ter plaatse van dat gebied aanvullende maatregelen te treffen. Dit neemt niet weg, dat de provincie tijdens zogenaamde keukentafelgesprekken meermaals de plannen voor de ontwikkeling van Flevokust met de biologische ondernemers heeft besproken. Wij hebben ook zeker begrip voor de belangen van deze ondernemers, maar wij kunnen niet aan alle belangen die bij de door ons voorgestane gebiedsontwikkeling zijn betrokken even veel gewicht toekennen. Desalniettemin is tijdens de keukentafelgesprekken ook gesproken over het treffen van mogelijke maatregelen om de vermeende verwachte geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer te voorkomen of te verminderen. In dat kader is concreet gesproken over het verlengen van een aarden wal om geluid vanaf de N302 te reduceren. Wij onderzoeken de mogelijkheden hiervan binnen bestaande programma's. De ondernemers zijn hiervan op de hoogte. Wellicht ten overvloede blijven wij hierbij benadrukken dat de geluidsbelasting van deze weg onder de wettelijke norm blijft.

Al met al is uitvoerig onderzocht of de gevolgen voor de woon- en leefomgeving, en dus ook de gevolgen voor het biologische landbouwgebied, aanvaardbaar kunnen worden geacht. Ons is niet gebleken dat de ontwikkeling van Flevokust een onevenredige aantasting van de kwaliteit van het biologische landbouwgebied met zich mee brengt. Eveneens is ons niet gebleken dat de ontwikkeling van Flevokust leidt tot omstandigheden op grond waarvan niet langer aan het predicaat biologisch of biologisch-dynamisch kan worden voldaan. Een en ander geldt des te meer voor de nu aan de orde zijnde inpassingsplannen voor de haven en de geluidzone.

Mochten de ondernemers of bewoners van het biologische landbouwgebied desondanks menen aantoonbare schade te lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor de buitendijkse haven en de geluidzone, dan staat het hen uiteraard vrij een planschadeverzoek bij ons in te dienen. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van de buitendijkse haven en de geluidzone dienen te prevaleren boven de belangen van de ondernemers en inwoners van het biologische landbouwgebied.

6. Financieel economische uitvoerbaarheid/exploitatieplan

De financieel economische uitvoerbaarheid van de plannen wordt betwijfeld.

Reactie:

Op grond van het bepaalde in artikel 3.1.6 onder f. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Deze uitvoerbaarheid heeft in het bijzonder betrekking op de financieel economische uitvoerbaarheid. Ingevolge artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening dient een exploitatieplan te worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Om op grond van artikel 6.12, tweede lid van genoemde wet van het vaststellen van een exploitatieplan te kunnen afzien, moet aan de volgende drie voorwaarden zijn voldaan:

- a. het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is anderszins verzekerd;
- b. het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk;
- c. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels is niet noodzakelijk.

Met de huidige eigenaren van de gronden, het Rijk en het waterschap, is een anterieure overeenkomst tot grondverkoop/erfpacht gesloten. De gronden worden vervolgens door de provincie in erfpacht gegeven aan de uiteindelijke gebruikers. Hiertoe voert de provincie voor eigen rekening en risico een exploitatie. Het kostenverhaal is daardoor anderszins verzekerd.

Voorts is het niet nodig in het inpassingsplan een tijdvak te bepalen waarbinnen de exploitatie van de gronden binnen de planperiode zal plaatsvinden. Dit geldt eveneens voor een fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen. Ook het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied is niet noodzakelijk.

De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd. Voor het inpassingsplan voor de haven hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan is dit een wijziging. Ten tijde van het ontwerpplan waren de anterieure overeenkomsten met de eigenaren van de gronden (nog) niet gesloten. Daarom is voor het ontwerpplan een ontwerp-exploitatieplan opgesteld. Nu de bedoelde overeenkomsten zijn gesloten, kan worden afgezien van de vaststelling van het exploitatieplan.

De daadwerkelijke investeringsbeslissing wordt genomen op basis van een kostenraming op grond van het vergunbare technische ontwerp van het plan en de daarop gebaseerde exploitatie. Bij de realisering van het inpassingsplan en de uitvoering daarvan ontstaat een aantal kosten aan de kant van de provincie. Deze kosten zijn onder meer de plan- en apparaatskosten, het bouwrijp maken, kosten voor de aanleg van de golfbreker en andere voorzieningen. Ter dekking van deze kosten zijn er voor dit project drie dekkingsbronnen. Enerzijds zijn dat de subsidies vanuit het programma Beter Benutten en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en anderzijds de opbrengsten uit de exploitatie en een provinciale investering.

A2. Zienswijzen per adressant

Nr.	Inhoud zienswijze	Reactie	Oordeel
1.1	Zoals wij u al eerder meldde via het “keukentafelgesprek van 25 maart jl.”, zullen geen van de plannen op Flevokust volgens ons slagen, vanwege de ongunstige ligging aan het water volgens de Sthapatya Veda. Zie voor uitleg: https://www.youtube.com/watch?v=zNfk__Aw6LY. We hebben diep respect voor deze wijze van eeuwenoude architectuur. Helaas bleek ons plan voor een Klein Venetië voor Flevokust daardoor letterlijk in het water te vallen. Een deskundige op dit gebied e-mailde ons: "Helaas is de plek niet geschikt voor Sthapatya Veda vanwege de ligging van de locatie ten opzicht van het water. IJsselmeer en Markermeer liggen ten westen of noordwesten van de locatie en volgens Sthapatya Veda moet bouwen op deze plek worden vermeden in verband met de negatieve invloed van het water op de bewoners/gebruikers van de woningen of gebouwen."	Wij werken niet volgens de principes van de Sthapatya Veda. Voor een overslaghaven biedt juist de locatie Flevokust de meeste mogelijkheden voor verschillende modaliteiten. Verder is deze locatie gunstig gelegen ten opzichte van andere overslaghavens. Er wordt daarom niet voor een andere locatie gekozen.	O
1.2	Laat Flevokust zoals ze is en laat de natuur a.u.b. met rust. Bovendien krijgen zeker zes woningen in Lelystad te maken met geluidsoverlast door de aanleg van de containerhaven en bedrijventerrein Flevokust. Dat blijkt uit een onderzoek van u, dat sinds woensdag ter inzage ligt. De huizen staan aan de Visvijverweg en Plavuizenweg. Zij krijgen te maken met tussen de 52 en 58 decibel geluid. De aanvaardbare grens ligt bij 50 decibel. De onderzoekers bevelen aan dat de gemeente Lelystad de grens oprekt, zodat de huizen meer lawaai mogen krijgen. Er zijn dan wel maatregelen nodig om de overlast te beperken. Wij raden u dan ook aan, deze plannen elders te ontwikkelen, daar waar de ligging wel gunstig is en niemand last heeft van de toekomstige werkzaamheden.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. Deze zienswijze hebben wij dan ook ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Overigens zijn wij van mening dat adressant in dat kader geen belanghebbende is, omdat geen sprake is van relevante (zakelijke) rechten. Daarnaast merken wij op, dat op dit moment vier van de zes woningen al te maken hebben met een hogere grenswaarde van 55 dB(A) voor industrielaawaai ten gevolge van de huidige geluidzone van de Maxima-centrale. De Maxima-centrale is in de loop der jaren gemoderniseerd en nu veel stiller dan ten tijde van het hogere waardebesluit van 1992. Dat maakt dat bij drie van de zes woningen de hogere grenswaarde gelijk blijft of zelfs lager wordt. Met andere woorden: met deze hogere grenswaarde procedure wordt meteen het hogere waardebesluit van 1992 geactualiseerd. Voor wat betreft de opmerking van adressant dat de plannen elders kunnen worden ontwikkeld, verwijzen wij naar het algemene deel onder 2 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 1.1.	O

2.1	U staat voor een lastig besluit inzake de Flevokust: het betreft plannen voor een haven en een industrieterrein voor de milieuhinder categorieën 3 t/m 5.3. Dit is gepland naast een gebied in Lelystad-Noord dat bestemd is voor biologische landbouw sinds midden jaren '80.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
2.2	Een buitendijkse haven aanleggen kost veel gemeenschapsgeld en legt met een te ontwikkelen industrieterrein binnendijs veel claims op gelden van de gemeente en de provincie. Eenmaal uitgegeven is de pot leeg.	Zie algemeen onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. De ontwikkeling van de haven wordt door de verschillende overheden aangemerkt als van groot belang voor de economische ontwikkeling van het gebied. De ontwikkeling van de haven is financieel economisch uitvoerbaar.	O
2.3	In hoeverre is er behoefte aan deze projecten in Flevoland en in Nederland? In hoeverre is er draagvlak onder de bevolking voor de haven en het industrieterrein? Om veel geld uit te geven, terwijl er steeds minder behoefte is aan industrieterreinen? Terwijl er in heel Nederland industrieterreinen gedeeltelijk leeg staan? En er in toenemende mate behoefte is aan schoon voedsel, zonder residuen? Zonder residuen, uiteraard vanuit de omgeving (industrie en snelwegen, e.d.), maar ook vanuit de landbouw zelf (biologisch c.q. biologisch-dynamisch geteelde producten)? Hoe zinvol en logisch is het om dit soort bedrijven te creëren in de buurt van schone landbouw?	De behoefte aan "nat" industrieterrein voor bedrijven in de zwaardere milieu-categorieën is in de Metropoolregio Amsterdam nogmaals bevestigd, hetgeen zijn neerslag heeft gekregen in afspraken over bedrijventerrein-ontwikkeling (Plabeka). De behoefte is uitgebreid gemotiveerd in bijlage 1 (Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) van het inpassingsplan "Flevokust Havenontwikkeling". Korthedshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar de inhoud van deze bijlage. Voor wat betreft de opmerking over de biologisch-dynamische landbouw ten zuiden van het plangebied wordt verwezen naar het algemene deel onder nr. 5.	O
2.4	De eventuele (!) werkgelegenheid die deze projecten op de lange termijn genereren, kunnen ook op andere, meer duurzame wijze, gecreëerd worden. Uiteindelijk zal iedereen daarvan profiteren, en niet alleen 'een handjevol toplieden van industriële bedrijven'.	In het provinciale Omgevingsplan is een onderbouwde beleidsmatige keuze gemaakt om op deze locatie een op- en overslaghaven te realiseren met bijbehorend industrieterrein. Dit ter versterking van de economische structuur en de concurrentiepositie op het gebied van logistiek. Er zijn voldoende andere locaties in de provincie waar andersoortige ontwikkelingen met hun werkgelegenheidseffecten hun plek kunnen vinden. Naar verwachting zal de haven fungeren als katalysator om andere bedrijvigheid aan te trekken. Die bedrijvigheid creëert werkgelegenheid. Uit eerder onderzoek blijkt dat dit type werkgelegenheid goed aansluit bij de beroepsbevolking van de regio Lelystad. De werkgelegenheidsdoelstelling is gekoppeld aan de ontwikkeling van Flevokust als geheel. De haven maakt daar onderdeel van uit en dient daarbinnen vooral als gunstige vestigingsvoorwaarde waardoor bedrijven zich hier eerder gaan vestigen. De haven en het industrieterrein hebben direct en indirect werkgelegenheid tot gevolg heeft. De indirecte werkgelegenheid – als gevolg van economische structuurversterking en het verbeterde vestigingsklimaat is ongeveer van dezelfde orde van grootte als de directe werkgelegenheid op Flevokust (ca. 25-35 arbeidsplaatsen per ha.).	O

2.5	Ik doe een dringend beroep op u, als burger en als consument, om geen keuze te maken voor zware industrie met mogelijk ernstige milieuhinder naast biologische landbouw en geen geldverslindende haven waarvoor geen interesse bestaat. Zoek naar alternatieven op basis van biologische landbouw en natuur.	Zie algemeen onder nr. 2.	O
3.1	Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen tot ontwikkeling van een haven en industrieterrein op en rondom het gebied van de voormalige visvijvers, ten noorden van Flevo Marina, ter hoogte van de centrale. De door de provincie Flevoland beoogde ontwikkeling aldaar zal in wijde omtrek een negatieve en vervuilende invloed hebben op de reeds aanwezige flora en fauna, woongebieden, bedrijven en agrarische ondernemingen.	De ontwikkeling van de haven wordt door de verschillende overheden aangemerkt als van groot belang voor de economische ontwikkeling van het gebied. Het gebied heeft onder meer behoefte aan werkgelegenheid. Naar verwachting zal de haven fungeren als katalysator om andere bedrijvigheid aan te trekken. In het MER zijn de effecten op de omgeving onderzocht. De komst van een haven heeft effecten op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de omgeving, maar deze zijn niet van zodanige aard dat van de ontwikkeling van de haven moet worden afgezien.	O
4.1	Voorafgaand aan ons commentaar op de rapportage is onze algemene vraag wat de redenen zijn geweest dat de provincie akkoord is gegaan met een rapportage waarbij: - een samenvatting ontbreekt, zodat de inhoud voor niet direct ingewijden toch zeer moeilijk te volgen zal zijn; - voor het Ontwerp Exploitatieplan getallen worden gebruikt die normatief en niet gebaseerd zijn op reële getallen en daarmee die stukken als niet relevant klasseert; - voor het planMER niet de moeite genomen is om er een samenhangend overzichtelijk rapport van te maken; - de paginanummering van een aantal van de documenten zeer rommelig in elkaar zit, wat het terug zoeken niet echt makkelijker maakt.	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Diverse milieuaspecten verlangen hun eigen specifieke onderzoeksmethode. Het is dan noodzakelijk om die onderzoeken separaat uit te voeren. In het MER zijn de belangrijkste onderdelen van deze deelonderzoeken en de conclusies opgenomen. Hoofdstuk 0 in het MER deel 2 is de samenvatting van het MER, waarbij ook het MER deel 1 kort wordt samengevat. De wet verplicht om in het exploitatieplan gebruik te maken van normgetallen. De noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan is overigens komen te vervallen.	O
4.2	Het planMER heeft betrekking op de ontwikkeling van het hele gebied, inclusief het natte industrieterrein. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat de Gemeente Lelystad nog niet met het planMER heeft ingestemd. Het is derhalve zeer wel denkbaar dat het planMER van de Gemeente Lelystad zal afwijken van het huidige planMER. Wij tekenen derhalve bezwaar aan tegen de gevolgde procedure om middels één planMER bij het voorliggende Provinciale Inpassingsplan voor een buitendijkse haven aan Flevokust die, met eventuele aanpassingen, ook gaat gelden voor het binnendijkse natte bedrijventerrein de bestuurlijke ruimte voor een eigen besluitvorming van de gemeente Lelystad op dit punt ontnemt. De planMER geeft geen duidelijke knip aan waar de bestuurlijke en juridische besluitvormingsruimte voor de Gemeente Lelystad met haar inwoners ligt.	Het is juridisch vereist dat alle ontwikkelingen van Flevokust worden meegenomen in het MER, ook als de besluitvorming over verschillende onderdelen van de plannen door verschillende overheden plaatsvindt. Met het onderhavige MER, waarin tevens wordt ingegaan op het binnendijkse natte industrieterrein, wordt daaraan invulling gegeven. Het MER is voor zowel de binnendijkse als de buitendijkse ontwikkelingen getoetst door de onafhankelijke Cmer, waarbij de gemeente haar rol als bevoegd gezag heeft vervuld voor de onderdelen waarvoor zij een bestemmingsplan vaststelt. Dat laat onverlet dat, als de gemeente voor het binnendijkse terrein een andere invulling voorstaat dan thans is onderzocht, zij daarvoor het MER	O

	Daarmee wordt ons als (al dan niet betrokken) inwoners de mogelijkheid ontnomen om in een latere fase alsnog inhoudelijk bezwaar aan te tekenen op de dan voorliggende MER.	kan aanpassen.	
4.3	De milieu categorieën worden in de rapportages beperkt tot 3.1 tot 5.3. Dit punt is aan de orde geweest tijdens de voorlichtingsbijeenkomst. Hierbij meldde de vertegenwoordiger van de Provincie Flevoland dat water gebonden categorie 1 en 2 activiteiten in principe ook mogelijk zijn, maar dat het accent moet liggen op 3.1 tot 5.3. Omdat dit nu niet zo in de rapportages wordt vermeld lijkt het ons van belang dat de rapportages in deze zin worden aangepast. Wat tijdens de informatie sessies niet expliciet aan de orde is geweest is het feit dat in het Provinciale Inpassingsplan een bedrijvenlijst wordt opgenomen die met de besluitvorming van het Inpassingsplan wordt vastgesteld. Een bedrijvenlijst die gaat over de bedrijfsactiviteiten op het binnendijkse natte bedrijventerrein. Wij tekenen derhalve bezwaar aan tegen mate van de exacte inhoudelijkheid van de Bijlage bij de Regels, Bijlage 1 Bedrijvenlijst. Met het vaststellen van deze lijst treedt de provincie naar onze mening in de bestuurlijke bevoegdheden van de Raad van Lelystad die als opdracht aan het College van Burgemeester en Wethouders heeft meegegeven om met onder andere indieners van deze zienswijze tot een gedragen lijst met bedrijfsactiviteiten op het binnendijkse “natte” bedrijventerrein te komen.	De bedrijvenlijst, behorende bij artikel 3 van de regels van het ontwerp inpassingsplan voor de haven, ziet slechts op het buitendijkse plangebied en geldt niet voor het binnendijkse industrieterrein. Bij het bestemmingsplan voor laatstgenoemd terrein is het aan de gemeente om een bedrijvenlijst op te nemen. In het inpassingsplan voor de haven komt de bedrijvenlijst te vervallen. Op de kade worden op- en overslagactiviteiten en kadegebonden bedrijvigheid in de milieucategorieën 1 t/m 5.3 toegestaan. Bedrijven die voldoen aan deze definitie en waren uitgesloten onder de bedrijvenlijst, die in het ontwerp-inpassingsplan was opgenomen, zijn ook nu uitgesloten. In het MER moet overigens worden uitgegaan van een worst case scenario. Daarom is in het MER onderzocht wat de effecten zijn als op het terrein alleen bedrijven uit categorie 5.3 worden gevestigd.	G
4.4	Naar aanleiding van §1.1 (Aanleiding en doel) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” worden de volgende twee opmerkingen gemaakt. 1. Wat zijn de specifieke eigenschappen van een nat industrieterrein ten opzichte van een industrieterrein zonder de toevoeging nat? We begrijpen uit paragraaf 2.5 dat het verschil ontstaat door het al dan niet kunnen realiseren van een interne transportbaan over de dijk. We vinden het zeer vreemd dat dit de enkele reden zou zijn. Wellicht is het daarom beter om gewoon te spreken van een industrieterrein. We nemen namelijk aan dat een groot deel van het transport tussen de haven en het achterland helemaal niet naar het industrieterrein zal gaan, maar rechtstreeks in of op de vrachtwagen. 2. Voor zover ons bekend ligt er op de dijk niet echt een weg, maar een fietspad of onderhoudsweg. Dit is overigens ook goed verwoord onder sub-paragraaf 2.1.4. De autoweg ligt aan de binnenkant van de dijk. De vragen zijn dan hoe men zich dit in detail voorstelt en of het Waterschap, als beheerder van de dijk hiermee heeft ingestemd?	Het kenmerk van een multimodale op- en overslaghaven is de aan- en afvoer van goederen over de weg en over het water. Op een nat industrieterrein is de directe relatie tussen de bedrijven op het bedrijventerrein en een terminal van belang. Zonder terminal is er geen sprake van een nat industrieterrein. De bedrijven hebben belang bij een ligging nabij de terminal ten behoeve van een korte aanrij-tijd of het gebruik van terminal-voertuigen. Een interne baan kan dit vergemakkelijken. De terminal bedient twee doelgroepen: 1. Elders gevestigde bedrijven die alleen containers overslaan van water naar weg en vice versa. 2. Bedrijven die havengebonden/-gerelateerd zijn en zich op het binnendijkse terrein vestigen. De verbindingsweg tussen buitendijs en binnendijs wordt ook zodanig ingericht dat terminal-voertuigen containers direct vanaf het schip naar de achterliggende bedrijven kunnen brengen en vice versa. Verder werkt de grondprijs selectief. Bedrijven betalen op Flevokust een hogere prijs voor de aanwezigheid van de haven. Bedrijven die niet havengebonden of gerelateerd zijn, kunnen op goedkopere locaties terecht.	O

		Zonder haven met bijbehorende terminal is er dus geen sprake van een nat industrieterrein. In dit geval gaat het ook om een haven die direct aansluit op een doorgaande vaarroute met klasse CEMT Vb. Dit zorgt er voor dat sprake is van een aantrekkelijk “nat” industrieterrein. De IJsselmeerdijkweg ligt inderdaad aan de binnenzijde van de dijk. Met het waterschap en gemeente Lelystad zijn afspraken gemaakt over het beheer en onderhoud van de weg.	
4.5	Naar aanleiding van §1.1.1.(Ligging en begrenzing van het plangebied) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” wordt opgemerkt, dat de Kader Richtlijn Water een Europese Richtlijn is van 2000. Wij kunnen ons niet voorstellen dat de watergang daarin is opgenomen. Wel moet de watergang waarschijnlijk voldoen aan de voorwaarden die in de Kader Richtlijn Water zijn gesteld.	Het gaat hier om een watergang, zoals bedoeld is in de Kaderrichtlijn Water. Het is gebruikelijk dat dergelijke watergangen worden aangeduid als ‘KRW-watergang’.	O
4.6	In §1.1.3 ((Geldend bestemmingsplan) wordt verwezen naar het bestemmingsplan Landelijk gebied gedeelte Oostelijk Flevoland. Dit plan is van 1979. Voorts wordt gesteld dat de realisatie van een op- en overslaghaven niet past binnen de regels van de geldende regelingen. Ons inziens zijn er wel degelijk andere, meer recente, relevante plannen die betrekking hebben op het gebied. In dit verband moet allereerst genoemd worden het Bestemmingsplan Lelystad - Zandlichaam Flevokust, Versie 28 januari 2013 dat is goedgekeurd bij besluit van de Gemeenteraad d.d. 19 maart 2013. Het plan is op 23 mei 2013 definitief vastgesteld. In de publicatie betreffende dit besluit vermeldt de Gemeente: In het gemeentelijke Structuurplan is de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevokust vastgelegd. Bij het bedrijventerrein wordt ook een nieuwe binnenhaven aangelegd. Om deze binnenhaven te kunnen realiseren is de aanleg van een dijklichaam noodzakelijk. Voor het zetten van het zand van dit dijklichaam is veel tijd nodig. De aanleg er van dient dan ook ruimschoots vóór de aanleg van de binnenhaven plaats te vinden. Om dijklichaam op korte termijn aan te kunnen leggen is hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld. In de toelichting op het bestemmingplan Lelystad – Zandlichaam Flevokust worden ons inziens de volgende relevante punten vermeld: - Het te realiseren zandlichaam past niet in de geldende bestemmingsplannen. Om het zandlichaam op korte termijn te kunnen aanleggen is hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, te weten bestemmingsplan Lelystad Zandlichaam Flevokust. Voor de aanleg van het bedrijventerrein en de haven zal een separaat bestemmingsplan inclusief (Plan)Mer-procedure worden	De geldende bestemmingsplannen staan opgesomd in §1.1.3 van de toelichting op het inpassingsplan. Deze plannen staan de aanleg van de buitendijkse haven niet toe. Het door adressanten genoemde bestemmingsplan voor een zandlichaam geldt voor een plangebied dat binnendijs is gelegen en geen deel uitmaakt van het plangebied van de onderhavige provinciale inpassingsplannen. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Lelystad de plannen voor een binnendijkse insteekhaven verworpen op 17 december 2013. Uiteindelijk is niet gekozen voor een binnenhaven, maar voor een buitendijkse overslaghaven die tegen de dijk aan wordt gerealiseerd en een bijbehorend binnendijs industrieterrein. In het Omgevingsplan is, naast hetgeen adressanten aanhalen, ook beleid opgenomen inzake multimodale overslagen. Daarin is Lelystad aangewezen als locatie dat geschikt is voor een multimodale overslag. De ontwikkeling van de overslag past binnen dit beleid. Flevokust past inderdaad in het beleid van Rijk, provincie en gemeente, maar de juridisch bindende instrumenten, in de vorm van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen, laten het voorliggende plan voor de buitendijkse haven niet toe.	O

	opgesteld; - In het Structuurplan Lelystad 2015 (van april 2005) is aangegeven dat gedacht wordt aan een buitendijks gelegen overslagterminal voor containers. Ook is aangegeven dat onderzocht dient te worden of een binnenhaven mogelijk is, zodat de verschillende vervoersstromen beter verknoopt kunnen worden. Uiteindelijk is gekozen voor een binnenhaven. In het Omgevingsplan 2006 van de provincie Flevoland zijn de verschillende bestemmingen aangegeven. Het buitendijkse deel van het plangebied ligt in het IJsselmeer. Het IJsselmeer maakt onderdeel uit van het Natura 2000 netwerk. Op de ontwikkelingskaart is de kustzone van het IJsselmeer ter hoogte van Lelystad (het gedeelte tot aan de Maxima-centrale) aangegeven als combinatie, waterbeheer, recreatie, wonen, werken en natuur (Figuur 1). Het binnendijkse deel van het plangebied is in het streekplan aangewezen als stedelijk ontwikkelingsgebied. Op grond van de bovengenoemde, meer recente publicaties, is het dus ons inziens niet zo dat de realisatie van een op- en overslaghaven niet past binnen de regels van de geldende regelingen. Ook is de tekst in deze sub-paragraaf in tegenspraak met het gestelde in sub-paragraaf 2.1.4.		
4.7	Naar aanleiding van §2.1 4.(Huidige situatie) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat de waterkering langs het IJsselmeer op circa NAP +5 m ligt. Tijdens een zogenaamd Delta Debat in het Erfgoedcentrum Nieuw Land op 13 mei jl. heeft de Dijkgraaf gemeld dat het Waterschap Zuiderzeeland wil voorstellen om de veiligheid van de IJsselmeerdijken van Flevoland te verhogen van 1/4.000 per jaar naar 1/30.000 per jaar. Dus ruim een factor zeven hoger. Dit zal naar verwachting een betekenende invloed hebben op het dwarsprofiel van de dijk van Flevokust. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hiermee in de plannen rekening wordt gehouden. Dit staat echter nergens in de rapportages. Het lijkt ons gezien de veiligheid voor de inwoners van de Flevopolder van veel belang dat dit punt duidelijk in de rapportages wordt opgenomen. In deze sub-paragraaf wordt ook melding gemaakt van de Visie Werklocaties Flevoland 2030+. Op de web site van de Provincie wordt gemeld dat er een actualisatie van deze Visie aan de orde is (document 16 december 2013, registratienummer 1567849). Deze actualisatie zou in december 2014 gereed moeten zijn. De vraag is dan ook in hoeverre de plannen voor Flevokust passen in deze actualisatie.	De veiligheid van de dijk wordt gegarandeerd. Bij de kruinverlaging wordt gerekend met de toekomstige strengere normering van 1/30.000. Hoewel dat formeel nu nog niet is vereist – de norm geldt vanaf 2017 -, wordt de nieuwe norm toegepast om de kruinverlaging toekomstbestendig uit te voeren. In het MER (aanvulling MER kruinverlaging) en de toelichting op het inpassingsplan voor de haven is de nieuwe norm nu expliciet vermeld. Momenteel wordt nog gewerkt aan een actualisatie van de Visie werklocaties. Naar verwachting zal dit beleidsdocument niet voor 2015 gereed zijn. Tot op heden zijn er geen signalen dat er aanleiding is het provinciale beleid inzake de ontwikkeling van Flevokust aan te passen. Het concept-beeldregieplan is inderdaad achterhaald. Het concept is de basis geweest voor de stedenbouwkundige uitgangspunten waarvan in het ontwerp inpassingsplan voor de haven wordt uitgegaan. Die uiteindelijke stedenbouwkundige uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage "Stedenbouwkundige aspecten" die bij de toelichting van het inpassingsplan is gevoegd en is vertaald in de regels van het inpassingsplan.	G/O

	Ook wordt verwezen naar het Beeldregieplan Flevokust van de Gemeente Lelystad. Het concept van dit plan dateert van 23 oktober 2013. Dit is dus voor het afstemmen van het Gemeentelijke plan voor Flevokust in de Gemeenteraad. Het huidige plan wijkt significant af van het Gemeentelijke plan voor Flevokust. De vraag is derhalve of het Concept Beeldregieplan nog relevant is.	De gemeente werkt momenteel aan een nieuw beeldregieplan, dat is gebaseerd op de nu voorziene ontwikkeling van de buitendijkse haven en 20 hectare (uitbreidbaar naar 40 hectare) voor het binnendijkse industrieterrein. Dit beeldregieplan kan door de gemeente worden opgenomen in het welstandsbeleid.	
4.8	Naar aanleiding van §2.3 2.(Toelichting op de regeling - bouwmogelijkheden) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hier wordt gesteld dat gebouwen niet mogelijk zijn. De vraag is dan hoe men hiermee bij de ontwikkeling van het haventerrein denkt om te gaan?	Paragraaf 2.3.2 betreft de toelichting op de bestemming "Water". Het is inderdaad niet de bedoeling gebouwen te realiseren in de bestemming "Water".	O
	In de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.5 zitten vooral herhalingen van de paragrafen 2.1 en 2.2. Onze opmerkingen op de punten onder paragraaf 2.1 zijn derhalve ook van toepassing op de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.5.	Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar onze reactie op de zienswijze onder 4.7.	O
4.9	Naar aanleiding van §3.1 1.(Aanleiding voor een planMER) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hier onder andere wordt gesteld: - aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met een omvang van 75 ha of meer; - de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer. Voor zover wij kunnen nagaan wordt vooralsnog uitgegaan van een industrieterrein van 43 ha en is er nog geen contract of overeenkomst voor een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van tenminste 50 ton per dag. De vraag is derhalve of deze ondergrenzen niet wat te absoluut zijn gesteld. De andere vraag is waarom er geen bovengrenzen worden gegeven. Graag uitsluitel hierover.	De grenzen die zijn aangegeven in §3.1 1. zijn de drempelwaarden, zoals deze zijn opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage. Wij hebben niet de bevoegdheid deze drempelwaarden aan te passen. De aanleg van het industrieterrein blijft onder de drempelwaarde van 75 hectare. Hiervoor geldt daardoor de plicht om een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen. Wij hebben er voor gekozen om voor dit onderdeel de uitgebreide m.e.r.-procedure te volgen. De containerterminal moet op grond van de Afvalstoffenrichtlijn worden aangemerkt als een installatie voor de verwijdering van afval, omdat het mogelijk is dat met een container afval wordt vervoerd. Overslag van een container met afval van de ene naar de andere vervoerswijze, valt onder de definitie van verwijdering van afval.	O
4.10	Naar aanleiding van §3.1 3.(Inpassingsplan en MER) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hierop ook onze opmerkingen op het gestelde in sub-paragraaf 1.1.3. van toepassing zijn.	Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar onze reactie op de zienswijze onder 4.6.	O
4.11	Met betrekking tot § 3.3 (bodem) worden twee opmerkingen gemaakt. - In het IJsselmeer zijn ter plaatse de nodige zandwinputten aanwezig waardoor de vaste grondslag (het Pleistoceen) ter plaatse veel dieper ligt dan de natuurlijke ligging van 10 - 12 m-NAP. Om bij de uitvoering 'onverwachte' tegenvallers en de daarbij behorende hogere kosten te voorkomen is de vraag derhalve of deze putten nu duidelijk in kaart zijn gebracht en of er bij het opstellen van de detail plannen rekening mee wordt gehouden. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat onderzoek ter zake gaande is. Omdat aanleg van de haven op zandwinputten tot betekenende kostenverhogingen	In het kader van een realiseerbaar en betaalbaar vergunbaar ontwerp is onderzoek naar de waterbodem uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage toegevoegd aan het inpassingsplan voor de haven. De inpassingsplannen zien niet op de ontwikkeling van het binnendijkse gedeelte. Zodra dat wordt ontwikkeld, moet aan de daarvoor geldende eisen worden voldaan. De verkopende partij levert overigens standaard bij verkoop van gronden een schoon grond verklaring. Dit geldt voor buitendijs en straks ook voor binnendijs.	G/O

	kunnen leiden stellen wij het op prijs dat de onderzoeksresultaten worden gepubliceerd voordat definitieve besluiten worden genomen. - Voor wat het industrieterrein betreft kan een rol spelen dat dit terrein voor een belangrijk deel, of geheel zal liggen op het terrein van de voormalige visvijvers. Ook begrijpen wij dat het terrein nu gedeeltelijk in gebruik is bij Orgaworld. In dit verband is de vraag of er een zogenaamde <i>Schone Grond Verklaring</i> nodig is. Zo ja, is die al verstrekt. Indien nodig en nog niet verstrekt, dan kunnen de werkzaamheden aan het industrieterrein ons inziens pas beginnen als een dergelijke verklaring wel is verstrekt en eventueel aanwezige verontreinigingen gecontroleerd zijn verwijderd.		
4.12	Naar aanleiding van §3.4.(Water) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” wordt opgemerkt, dat hier wordt gesproken van een kruinverlaging van de dijk. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hierover overleg gaande in met het Waterschap en dat voldaan zal worden aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar. Het lijkt ons van veel belang dat dit ook op deze plaats in de rapportages wordt vermeld. Zie in dit verband ook onze opmerking onder 4.7.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G
4.13	Naar aanleiding van § 2.5.(Variant 4 Omvang en vorm) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt opgemerkt, dat hier wordt gesteld dat de terminal over de gehele lengte wordt verbonden met het achterland. Gezien de aanwezigheid van de dijk lijkt ons dit een onredelijke en ook niet noodzakelijke opmerking. De opmerking is overigens ook in tegenspraak met het gestelde in 1.1. Aanleiding en doel van het Ontwerp Inpassingsplan, en van het gestelde verder in deze zelfde paragraaf. Het is veel beter om een, twee, of zo nodig drie dijk kruisingen te maken en om de terminal op deze wijze te verbinden met het achterland. Deze kruisingen moeten ons inziens zodanig worden uitgevoerd dat aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar wordt voldaan.	Het gaat hier om een beschrijving van variant 4. Met de zinsnede dat de terminal over de gehele lengte wordt verbonden met het achterland is bedoeld is dat het buitendijkse terrein, waar de terminal op is geprojecteerd, met zijn volledige breedte tegen de dijk aan wordt gelegd. De noodzaak van een dijk kruising of transportbaan is in de subparagraaf “plaatsing en ontsluiting” van paragraaf 2.5 beschreven. Voor deze kruising wordt gedacht aan een kruinverlaging. Zie hierover onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G/O
	Voor het industrieterrein wordt gesproken van een ophoging tot bouwrijphoogte met circa 1,2 m. In het Ontwerp Inpassingsplan wordt gesproken van 0,6 - 0,8 m (bijlage 6 Waterparagraaf). De vraag is dus, wat wordt het echt en wat betekent dit voor de exploitatiebegroting en de milieueffecten van de aanleg van het industrieterrein?	Zowel in het MER deel 2 (pagina 56), als in het inpassingsplan voor de haven (bijlage 6) wordt uitgegaan van het ophogen van het binnendijkse terrein met ca. 0,6-0,8 meter. Het ophogen is noodzakelijk om het terrein bouwrijp te maken.	O
4.14	Onder verwijzing naar § 2.6. (Variant Maxima-centrale) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt opgemerkt dat, als er geen andere bezwaren tegen de Variant Maxima-centrale zouden zijn dan het in de rapportages genoemde vervallen van het woordje nat bij het industrieterrein, dit ons een zeer aantrekkelijke variant leek, die wellicht voorlopig toch verder in de	Zoals adressanten zelf ook in hun zienswijze onder 4.17 constateren, is in paragraaf 2.7.2 aangegeven waarom de Maxima-centrale niet als permanente locatievariant in beeld is. In het Barro is de locatie aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking. Het gebruik van het Maxima eiland voor havenactiviteiten is onderzocht,	O

	beschouwingen zou kunnen worden meegenomen. Mocht deze variant toch komen te vervallen, dan lijkt het ons van belang dat hiervoor duidelijke redenen in de rapportages worden opgenomen. Wie is eigenlijk de eigenaar van het rood omcirkelde gebied (Figuur 7) bij de Maxima-centrale?	maar gebleken is dat dit geen structurele oplossing biedt voor de ontwikkeling van het gehele havengerelateerde bedrijventerrein. Ook heeft de eigenaar van het gebied, GDF SUEZ Energie Nederland N.V., aangegeven dat slechts tijdelijke (1-2 jaar) overslag op kleine schaal mogelijk is op het terrein van de Maxima-centrale. Voor de langere termijn wil de eigenaar het terrein voor eigen activiteiten benutten.	
4.15	In § 2.6.(Kanttekeningen) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat voor de varianten 0 en 1 er een projectplan is dat voorzien is van de benodigde berekeningen. Hierbij merken wij op dat deze berekeningen zeker wat de inkomsten betreft geen realiteitsgehalte hebben. Dit is temeer duidelijk geworden door het feit dat de Gemeente Lelystad bij het nu veel goedkopere plan al claimt dat er een tekort zou zijn van € 5 miljoen. Derhalve zou wat ons betreft de tekst in de rapportages hierop moeten worden aangepast.	De berekeningen waarnaar wordt verwezen betreffen de milieutechnische en ruimtelijke berekeningen voor het projectplan Waterwet ten behoeve van de benodigde omlegging van de dijk in de varianten 0 en 1. Het zijn geen berekeningen van de uitgaven en inkomsten. Volledigheidshalve dient te worden vermeld, dat het ontwikkelmodel van variant 0 geheel anders is dan dat van variant 4. Het is derhalve niet mogelijk om op deze wijze uitspraken te doen over vermeende tekorten.	O
4.16	In § 2.7.1.(Variant 0) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat voor 82 ha van het terrein een enkele koper beschikbaar is. Voor zover ons bekend is heeft deze koper zich inmiddels teruggetrokken. Voor de zuiverheid van de besluitvorming lijkt het ons van belang dat over het al dan niet aanwezig zijn van een koper en van de voorwaarden waar deze koper aan zou moeten voldoen duidelijkheid wordt verschaft.	Er is reeds gekozen voor het uitwerken van variant 4 en dat heeft geresulteerd in de ontwerp inpassingsplannen die ter inzage hebben gelegen. Geconstateerd is dat de beschikbaarheid van bedoelde koper er weliswaar toe zou leiden dat het terrein uitgegeven zou kunnen worden, maar de economische ontwikkeling langere tijd zou vergen. De omstandigheid dat een dergelijke koper er niet meer is, maakt dat variant 0 geen sluitende exploitatie heeft. Daarnaast is het een vaststaand feit dat deze variant om andere redenen door de gemeenteraad is verworpen.	O
4.17	In § 2.7.2.(Bruikbaarheid variant Maxima-centrale) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt op basis van het Barro gesteld dat de variant Maxima-centrale slechts gebruikt kan worden als semi-permanente locatie. Verderop in deze sub-paragraaf wordt echter gesteld dat deze variant wel de mogelijkheid biedt om met een containerterminal te starten en deze later uit te breiden met een extra kade ten zuiden van de Maxima-centrale. Zie in dit verband ook onze opmerking onder 4.14.	In § 2.7.2 van het MER-deel 1 staat: "Voor de variant Maxima-centrale wordt in de variantenvergelijking uitgegaan van een permanente variant. Hiervoor is gekozen om een gelijke vergelijkingsbasis te hanteren. In werkelijkheid kan de variant Maxima-centrale slechts gebruikt worden als semi-permanente locatie." Zie in dit verband ook onze reactie onder 4.14.	O
4.18	Onder verwijzing naar § 3.2.1. (Bodem) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat het niet duidelijk is waarom in Tabel 2 bij de varianten 0, 1, 2 en 3 ophoging tot +5 m NAP nodig is. Voor het aspect zettingen en ophogingen worden de effecten als neutraal beoordeeld. Dit lijkt ons niet juist, omdat de duur van de zetting, het risico voor afschuivingen en de kosten voor technische maatregelen bij de varianten 0, 1, 2 en 3 vele malen hoger zullen zijn dan bij variant 4.	In de varianten 0, 1, 2 en 3 wordt de waterkering omgelegd en komt het buitendijkse terrein op dezelfde hoogte als de kruin van de dijk. De varianten zijn onderling vergeleken op ligging, waarbij een noordelijke of zuidelijke ligging voor grondverzet of zettingen niet onderscheidend is. De varianten zijn voor wat betreft grondverzet en zettingen wel onderscheidend en dit is ook als zodanig beoordeeld op pagina 1 van bijlage 1 (Tabellen variantenvergelijking) van het MER deel 1.	O

4.19	Onder verwijzing naar § 3.2.2. (Water) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat het niet duidelijk is waarom de variant Maxima-centrale (beperkt) minder veilig zou zijn dan variant 4, of dit moet worden veroorzaakt door het feit dat variant 4 iets veiliger wordt dan de huidige situatie. Ons inziens vervalt dit punt als het idee van dijkverlaging bij Variant 4 doorzet. Voor zover ons bekend is de oppervlakte van het IJsselmeer 120.000 ha. Het is ons onduidelijk wat KWR-watergangen zijn. Ook is het onduidelijk wat de aantasting inhoud. Wel kunnen wij ons voorstellen dat de piekafvoer vanuit het industrieterrein iets groter wordt dan bij de huidige situatie. Dit kan, zo nodig, naar verwachting eenvoudig worden opgevangen door het betreffende dwarsprofiel iets te vergroten. Wel is het van belang dat deze tochten een zeer belangrijke functie hebben voor de controle van de stijghoogte van het grondwater in het Pleistoceen en de opvang van diepe kwel. Derhalve is het van veel belang dat bij de uitvoering van de plannen deze functies worden gewaarborgd.	In MER Deel 1 is uitgegaan van een variant 4, waarin nog geen sprake was van een kruinverlaging. Het voorland leidde in dat geval tot een wat betere situatie voor de waterveiligheid. Voor KRW-watergangen geldt een opgave voor de waterkwaliteit vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het waterschap is verantwoordelijk voor het realiseren van deze kwaliteit.	O
4.20	In de vergelijking in § 4.2 (Ontwerpverschillen tussen de varianten) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt volledig voorbij gegaan aan het verschil in ophoging van het industrieterrein en de dijkverlegging, alsmede aan de daarbij behorende extra kosten en risico's. Ons inziens horen dit soort zaken wel degelijk bij een vergelijking van ontwerpverschillen.	Deze paragraaf is een korte samenvatting van de conclusies van de studie. In hoofdstuk 3 en bijlage 1 (Tabellen variantenvergelijking) van het MER deel 1 wordt hier verder op ingegaan. Overigens vallen kosten en risico's buiten de reikwijdte van het MER, wat een onderzoek is naar milieu-effecten.	O
4.21	Naar aanleiding van § 0.4.2. (Doorkijk naar de toekomst) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust melden we voor de volledigheid nog maar eens dat voor ontwikkelingen ten zuidwesten van de Maxima-centrale Natura 2000 ons inziens niet belemmerend is.	Waarvan akte.	O
4.22	Het gebied in § 1.3 (Plan- en onderzoeksgebied) wijkt in betekende mate af van het Plangebied in het Ontwerp Inpassingsplan. Wij hebben tijdens de voorlichtingsavond begrepen dat de grootte van het plangebied wordt bepaald door de geluidscontouren. De vraag is derhalve in hoeverre dit MER consistent is met het Ontwerp Inpassingsplan?	Het plangebied voor het MER, dat in § 1.3 wordt aangegeven, is het gebied waarin ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het studiegebied is per effect verschillend en is afhankelijk van de reikwijdte van die effecten. Het plangebied van het inpassingsplan is bepaald op de grens van de geluidscontour.	O
4.23	Naar aanleiding van § 1.5.3. (Initiatiefnemer en bevoegd gezag) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gevraagd waar juridisch is vastgelegd dat een samenwerkingsverband als initiatiefnemer kan optreden. Wij hebben tijdens de voorlichtingsavond begrepen dat de Provincie Flevoland de risico's draagt voor het Haventerrein en de Gemeente voor het Industrieterrein. Graag vernemen wij hoe deze risico verdeling tussen de samenwerkingspartners is vastgelegd.	Het is juridisch niet uitgesloten dat een samenwerkingsverband als initiatiefnemer optreedt. Het risico is gekoppeld aan de bevoegdheid om geldende bestemmingsplannen te herzien. Doordat de provincie het inpassingsplan voor de haven opstelt, draagt de provincie de financiële risico's voor de aanleg van de op- en overslaghaven. De beoogde exploitant draagt de risico's van de exploitatie.	O

4.24	In verband met de aanvulling van het planMer wordt opgemerkt, dat ook hier wordt gesproken van een kruinverlaging van de dijk. Gezien het grote belang voor de veiligheid van de Flevolandse dient ons inziens ook hier duidelijk te worden vermeld dat deze werkzaamheden zodanig worden uitgevoerd dat aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar wordt voldaan. Zie in dit verband ook onze opmerkingen onder 4.7 en 4.12.	Zie onze beantwoording van de zienswijze onder nr. 4.7.	G
5.1	De haven komt in een kom op de Noord-Oosthoek te liggen dat betekent met zware noordwester storm, dat daar de volle laag golven en wind op staan, die vanaf de afsluitdijk aan komen. Binnen zeer korte tijd kan er water stand verhoging van meters zijn. Schepen die los slaan kunnen de dijk ernstig beschadigen.	Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de voorgestelde deltabeslissing waterveiligheid, waarbij voor dit dijktraject een overstromingskans van 1/30.000 per jaar geldt. In deze situatie is inderdaad sprake van een waterstand verhoging van meters. Om ervoor te zorgen dat schepen in luwte kunnen aanmeren en liggen, is voorzien in een golfbreker.	O
5.2	Als zeiler ervaar ik nu al regelmatig zeer gevaarlijke situaties met de vrachtaart. Ze varen soms met z'n drieën naast elkaar ook buiten de vaargeul, de snelheid lijkt ook jaarlijks toe te nemen, soms heb je als zeiler nauwelijks de ruimte om weg te komen terwijl de schepen gewoon door jassen. Flevoland rond Lelystad wordt hierdoor zeer onaantrekkelijk voor de watersport. Het lawaai van de motoren en stank zal evenredig toenemen.	Het vaargedrag wordt niet met inpassingsplannen gereguleerd. Op het water gelden "verkeersregels", waaraan iedereen zich dient te houden. Bij het ontwerp van de haven en de locatie van de vaargeulen is nautische veiligheid een belangrijk aspect. Rijkswaterstaat ziet, als bevoegd gezag voor de vergunningverlening, er op toe dat de nautische veiligheid is gegarandeerd. Het aantal vaarbewegingen per dag zal groeien met ca. zes, dus drie schepen. De groei in aantallen containers tot het uiteindelijke aantal leidt niet tot extra vaarbewegingen, maar tot een toename van het aantal containers per schip. De eventuele negatieve effecten van deze extra vaarbewegingen op de watersport wegen niet op tegen de belangen die met de komst van een haven worden gediend.	O
5.3	Betreffende het industrie gebied: De wegen rond Lelystad zullen zwaarder belast worden en zeker de tweebaansweg van de A6 langs het geplande industrie gebied. Met daar mee lawaai en luchtvervuiling. Een aantasting voor het aldaar gelegen biologisch dynamische landbouw gebied en het zuigerplasbos, wat ingeklemd ligt tussen de spoorlijn en de weg. De uniekheid van Flevoland met zijn pure grond en schone lucht gaat verloren.	De toename van het verkeer is gering ten opzichte van het verkeer dat reeds op deze weg aanwezig is. Uit het nieuwe verkeers- en akoestisch onderzoek (aanvulling MER algemeen) blijkt dat, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan, de geluidbelasting maximaal 0,6 dB toeneemt ter hoogte van de Jupiterweg. Dit is marginaal en in de praktijk niet of nauwelijks hoorbaar. De toename van effecten op geluid en luchtkwaliteit zijn daarmee beperkt en vallen (ruim) binnen de hiervoor geldende wettelijke normen.	G/O

5.4	Het lijkt me behoorlijk onbehoorlijk bestuur een gebied te creëren biologisch dynamische landbouw waar van men weet dat het veel kwetsbaarder is dan de gewone landbouw en ook zijn eisen stelt aan de omgeving van het gebied en juist daarnaast zware industrie neer te gaan zetten, terwijl er aan de oostkant van het gebied al een groot gebied ligt.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
5.5	Ik acht het uw taak om te zorgen voor verbetering van de lucht en water kwaliteit in en rond Flevoland en niet voor een verslechtering. Ik acht het uw taak te zorgen voor een goed en veilig leefmilieu in Flevoland voor de bewoners, die voor dit gebied gekozen hebben en acht het niet uw taak dit stap voor stap systematisch te verslechteren onder het motto “de economie”!!!	Wij moeten alle daarvoor in aanmerking komende belangen afwegen. De milieueffecten van de voorgestane ontwikkeling van Flevokust zijn uitvoerig onderzocht door middel van het MER. In dit geval achten wij de gevolgen voor het leefmilieu aanvaardbaar, temeer daar alle eventuele effecten (ruimschoots) binnen de wettelijke normen blijven.	O
6.1	De wijze waarop alsnog tot een mogelijke ontwikkeling van de Flevokust is besloten lijkt veel op achterkamertjes politiek tussen de provincie en de gemeente. Nadat de gemeenteraad, de instantie die nota bene het dichtst bij de burger staat, het plan heeft afgestemd kwam nog geen dag erna de provincie met een plan B. Dit plan lag al klaar dus! Mijn inziens had dit plan B ook onderdeel moeten zijn van de stukken die aan de gemeenteraad zijn voorgelegd, zodat de raad op juiste gronden kon beslissen en geweten had wat het gevolg zou zijn van de uitkomst van de stemming. Er dient hier een onderzoek plaats te vinden, omdat naar mijn mening de raad opzettelijk niet of onvoldoende geïnformeerd is, en derhalve geen volledig inzicht had.	Het is ons toegestaan om in geval van provinciaal belang een provinciaal inpassingsplan op te stellen en daarmee dus in de plaats te treden van de gemeenteraad. Onze motie om tot een inpassingsplan te komen, is daags na het besluit van de raad van 17 december 2013 tot stand gekomen. Om er voor te zorgen dat de subsidie “Beter Benutten” voor het project niet verloren zou gaan, was het van groot belang dat de provincie snel het initiatief zou nemen. Dat is ook gebeurd en de verdere planvorming is voortvarend aangepakt. Het ontwerp-inpassingsplan, dat ter inzage heeft gelegen, is tot stand gekomen tijdens een proces dat eerst na de raadsvergadering van 17 december 2013 is gestart. Tijdens dat proces hebben de vier betrokken overheden – Rijk, provincie, waterschap en gemeente – gezamenlijk gezien of, en zo ja hoe, de plannen die in december 2013 voorlagen, technisch, financieel en qua maatschappelijk draagvlak, geoptimaliseerd konden worden. Daartoe zijn verschillende alternatieven onderzocht, waarbij door ons goed kennis is genomen van de bezwaren tegen het voorgaande gemeentelijke plan. Uiteindelijk is uitgekomen op een buitendijkse havenontwikkeling (“variant 4”).	O
6.2	De behoefte aan een haven en nog een industrieterrein is niet aantoonbaar. Lelystad remt de verdere ontwikkeling van de huidige industrieterreinen af omdat er geen behoefte aan is, waarmee in de praktijk nu al aangetoond wordt dat er geen enkele noodzaak bestaat voor een nieuw leegstaand industrieterrein. De aanleg van de haven is onnodig, de steden Kampen en Lemmer zijn prima in staat het mogelijke aanbod van agrariërs nu al te verwerken. De door diverse partijen opgestelde onderzoeken zijn duidelijk, het wensdenken	Zie algemeen onder 1.	O

	van het bestuur van de gemeente en provincie is een voorbeeld van megalomane luchtfietserij, mede een reden waarom Amsterdam terecht al in een eerder stadium aangegeven heeft niets te zien in dit plan.		
6.3	Kijken we naar de omgeving, dan past noch de haven noch een industrie terrein, waar de meest vervuilende bedrijven een plaats zouden kunnen krijgen, hierin. Biologisch dynamisch werkende bedrijven, iets waar Flevoland terecht mee pronkt, gaan niet samen met vervuilende industrieën.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
6.4	Geluidsnormen die al op voorhand opgerekt moeten worden om het voor lawaai producerende bedrijven aantrekkelijk te maken om zich hier dan toch te vestigen, het getuigt niet van goede zorg voor de bevolking, noch getuigt het van respecteren van de democratisch gemaakte afspraken m.b.t. geluidsoverlast.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. De zienswijze hebben wij derhalve ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Overigens zijn wij van mening dat adressanten in dat kader geen belanghebbende zijn, omdat geen sprake is van relevante (zakelijke) rechten. Daarnaast merken wij op, dat op dit moment vier van de zes woningen al te maken hebben met een hogere grenswaarde voor industrielawaai ten gevolge van de huidige geluidzone van de Maxima-centrale. Bij het toekennen van een hogere waarde en bij het vaststellen van de nieuwe geluidzone wordt de landelijke wet- en regelgeving gevolgd. De thans van kracht zijnde geluidzone voor industrielawaai wordt nu geactualiseerd op basis van de voorgestane ontwikkelingen. Met de geluidzone en de hogere grenswaarden wordt helderheid gegeven over de geluidbelasting die als maximaal aanvaardbaar wordt beschouwd. Voor de geluidbelasting binnen woningen geldt bij gesloten ramen en deuren een waarde van maximaal 35 dB(A). In het kader van de hogere grenswaarden wordt bij de desbetreffende woningen nagegaan of er gelet op die binnenwaarde maatregelen nodig zijn. Bij vergunningverlening aan bedrijven die zich willen vestigen, moet er op worden toegezien dat de maximaal aanvaardbare geluidwaarden niet worden overschreden.	O
6.5	Het geeft wel aan dat de gemeente/provincie geen boodschap heeft aan het welzijn van de bevolking, hetgeen al getoond is bij het eerdere voorstel om een 8 meter hoge laag zogenaamde geschoonde bodemgassen te gaan gebruiken voor de aanleg van het terrein, iets waarvan niet aangetoond is dat het veilig kan, maar waarvan het gemeente/provincie bestuur er geen probleem in zag om hier samen	De inpassingsplannen, die ter inzage hebben gelegen, zien niet op de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein. Daarbij wordt verder opgemerkt dat in het kader van het proces tot optimalisatie juist is afgezien van het gebruik van geschoonde bodemmassen of andere secundaire bouwstoffen. Voor het noodzakelijke ophogen ten behoeve van het	O

	met een bedrijf wat het niet al nauw neemt met de milieu voorschriften mee te experimenteren en de bevolking hier aan bloot te stellen.	bouwrijp maken van de gronden wordt alleen gebruik gemaakt van primaire grondstof (schoon zand). Mede in dat kader is afgezien van toepassing van de Crisis en herstelwet (7 ^e tranche) voor het kunnen toepassen van geschoonde bodemassen. De Crisis- en herstelwet (5 ^e tranche) is op Flevokust van toepassing voor wat betreft de procedurele bepalingen in afdeling 2 van deze wet.	
6.6	De infrastructuur, en met name de N302, is niet ingericht op nog meer verkeer, en ihb nog meer zwaar vrachtverkeer. De vervuiling door het immer toenemende verkeer op de A6, mede door het verhogen van de toegestane snelheid, zal nog verder verhoogd worden, hetgeen de kans sterk vergroot dat veel biologisch dynamisch werkende bedrijven hun producten niet meer kunnen aanbieden omdat ze niet meer voldoen aan de (terecht) hoge eisen die er aan gesteld worden.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 5.3.	G/O
6.7	Er dient diepgaand onderzoek plaats te vinden naar de gevolgen van een mogelijke haven op het rijksmonument Val 1460. De toename van scheepsbewegingen met diepgaande en zeer krachtige container schepen zal een grote uitwerking hebben op de grondcontouren tussen de haven en de kust ervoor. Schepen zullen zowel om de noord als om de zuid de haven invaren en verlaten, waardoor een groot bodemoppervlak tussen de vaargeul Amsterdam-Lemmer en de kust van vorm zal veranderen. Dit kan uitwerking hebben op Val 1460, een wrak wat een rijksmonument status heeft en derhalve niet aangetast mag worden. Doordat het schip altijd onder water heeft gelegen en er nauwelijks dynamiek in het water is zijn de omstandigheden waardoor het schip in goede staat blijft goed, dit kan drastisch veranderen agv de aanleg en het gebruik van de haven.	Het rijksmonument VAL 1460 ligt ten noorden van de hoofdvaarroute Amsterdam – Lemmer (VAL). De vaargeulen tussen de haven en de hoofdvaarroute komen derhalve niet in de buurt van VAL 1460.	O
6.8	In het algemeen kan men stellen dat er grote twijfel bestaat over het nut en haalbaarheid van dit plan, wat op zich al reden zou moeten zijn om er niet aan te beginnen.	Zie algemeen onder nr. 1.	O
6.9	Dit gedeelte van de kust leent zich goed voor andere, schone activiteiten op recreatie gebied, ook (beperkte) woningbouw aan dit mooie stuk van de kust zal bijdragen aan de kwaliteit van Lelystad en de provincie. Men moet bedenken dat dit nog het laatste stukje "vrije" kust van Flevoland is!	Zie algemeen onder nr. 2.	O
7.1	Wij hebben het zeer op prijs gesteld, dat de vertegenwoordiging van de beide bewonersverenigingen inmiddels drie keer op de hoogte van de ontwikkelingen zijn gebracht door uw ambtenaren tijdens de zogenaamde keukentafelgesprekken.	Waarvan akte.	O

	Ook zijn wij ruim van te voren op de hoogte gesteld van de procedurele stappen, die de provincie gaat ondernemen in het plangebied. Deze service aan de burger door de overheid is niet gebruikelijk. Een burger moet altijd maar uit de krant vernemen als er wat te gebeuren staat in zijn leefomgeving. Wij zijn op dit punt aangenaam verrast door uw handelwijze jegens de burger in deze procedure.		
7.2	Het gedeelte van het plan dat u planologisch onder uw hoede heeft genomen is de ontwikkeling van een buitendijkse haven. De gemeente moet de landzijde van de Flevokust planologisch voorbereiden en daarna exploiteren. Deze knip is door de financiën gedreven. Het heeft echter een ongunstige uitwerking voor het goed kunnen beoordelen van de milieueffecten, omdat de gemeente niet hetzelfde tempo aanhoudt als de provincie. De MER rapportage, die gevoegd is bij het plan is een aanvulling op de MER rapportage van de gemeente, die behoorde bij het plan, dat de gemeenteraad in december 2013 heeft verworpen. Beide rapportages bestrijken een gebied, dat groter is dan het gebied van het inpassingsplan, dat nu in procedure is gebracht. Er zijn grote leemten in beide rapportages, vooral op het punt van de verkeersafwikkeling. Daardoor zijn wij zeer ontevreden over de met het plan gepubliceerde aanvullende MER. Wij kunnen niet beoordelen wat de milieueffecten voor ons woongebied zijn, omdat de cumulatie van de milieueffecten, die worden veroorzaakt door de ontwikkeling van de landzijde, het zg "natte" industrieterrein en het overige nog te ontwikkelen industrieterrein ten zuiden daarvan, niet in beschouwing worden genomen. Dat geldt zowel voor de milieuaspecten van de bedrijvigheid als de toename van het verkeer. De gepubliceerde MER gaat in westelijke richting niet verder dan de Beginweg. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven waarom de voorziene toename van het verkeer op de N 302 geen overlast zal gaan geven. Er is ook geen vooruitblik opgenomen met het oog op de toekomstige verhoging van de geluidhinder door de uitbreiding van Batavia-Stad. Nu al hebben de bewoners van het Flevo Golf Resort, die aan de westelijke kant van het Resort wonen, geluidoverlast van het verkeer op de dijk. Dat wordt nog eens versterkt door de verhoogde ligging van de weg ten opzichte van de woningen. Jarenlang is er aandacht van de provincie gevraagd om wat te doen aan de situatie. Dat is altijd afgehouden. Het woongenot van de betrokken bewoners wordt al jaren sterk verminderd	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Op 2 onderdelen is de situatie iets anders dan in de zienswijze is geschetst: 1. De knip is vooral ingegeven uit het oogpunt van een zuivere rolverdeling tussen gemeente en provincie, door provinciaal belang, de benodigde vaart die in de procedure moet worden betracht en de gedachte om bevoegdheden zoveel mogelijk te laten blijven waar zij in beginsel horen. 2. Het MER is geen aanvulling op het MER van de gemeente, maar een nieuw MER. In het MER is nagegaan wat de effecten zijn van een buitendijkse haven en de ontwikkeling van een binnendijks 'nat' industrieterrein. Beide ontwikkelingen zijn met andere woorden integraal bekeken in het MER. Bij de beschrijving van de effecten is daarbij het gebied betrokken voor zover daar effecten zijn te verwachten. Voor geluid moet de situatie in ogenschouw worden genomen die de komende 10 jaar is te verwachten. De ontwikkeling van het zuidelijke deel van het terrein is niet binnen die 10 jaar voorzien. Ten behoeve van de verkeersintensiteiten is het verkeersmodel van de gemeente Lelystad gehanteerd. Voor de aanvulling op het MER is het vernieuwde model van juni 2014 gehanteerd. In dit rekenmodel zijn diverse toekomstige ontwikkelingen, waaronder de uitbreiding van Bataviastad, verwerkt. Het gaat daarbij om de ontwikkelingen waarvan met voldoende zekerheid te zeggen is dat deze zullen plaatsvinden. Ten aanzien van het verkeer op de N302 en de toename van geluid als gevolg van het verkeer, is in het akoestisch onderzoek het volgende opgenomen: uit een vergelijk van de geluidvermogen-niveaus conform Standaard RekenMethode 2 (van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) blijkt dat daardoor langs de N307/Houtribweg een lichte toename van de geluidbelasting is te verwachten ter grootte van 0,3 dB. Dit is een marginaal en daardoor te verwaarlozen verschil (het is algemeen door specialisten geaccepteerd dat een dergelijk klein verschil niet hoorbaar is).	G/O

7.3	Toen de woningen gebouwd werden was de onderhavige ontwikkeling van Flevokust en Batavia-Stad niet te voorzien of te verwachten. Daarnaast blijkt de mogelijkheid de huizen te verkopen door het nu al te constateren verkeerslawaaï zeer nadelig wordt beïnvloed. Om die redenen verzoeken wij u dan ook om in het plan een voorziening op te nemen die (de toename van) de verkeerslawaaibelasting van de Houtribweg zo sterk mogelijk verminderd. Eén van de veel belovende mogelijkheden daartoe lijkt de toepassing van "Whisstone" te zijn. De bewoners hebben er kennis van genomen, dat de verantwoordelijke Gedeputeerde in het openbaar heeft gemeld, dat hij de situatie nader wil bezien om zo mogelijk tot aanvullende maatregelen te komen om de geluidsoverlast terug te dringen. We willen deze toezegging niet over de komende verkiezingen van de Provinciale Staten laten heen tillen.	Al vanaf 1993 is deze locatie in het provinciale beleid kenbaar in beeld voor een haven en zware industrie. Hoewel de geluidsniveaus de wettelijke normen niet overschrijden, is de bereidheid getoond om te bezien wat er aan de vermeende geluidsoverlast voor adressanten kan worden gedaan. Tijdens de zogenaamde 'keukentafelgesprekken' is meermaals het gesprek aangegaan over eventuele maatregelen om de vermeende geluidsoverlast te reduceren. Momenteel vindt een verkenning plaats naar de mogelijkheden om, op het moment dat de weg groot onderhoud nodig heeft, als experiment innovatieve geluidsreducerende maatregelen te treffen langs delen van bedoelde weg.	O
7.4	In onze brief van 28 april 2014 over uw voornemen het initiatief te nemen van de ontwikkeling van een buitendijkse haven schreven wij onder andere het volgende: "Als u na de gemeenteraadsverkiezingen werkelijk de leiding gaat nemen in het ontwikkelingsproces, zouden wij dat betreuren. U staat nog verder van de burger af dan een gemeente en wij, de burgers van Lelystad en het bedrijfsleven in Lelystad hebben recht op een gedegen proces om een goed plan te maken, dat gedragen wordt in de stad. Naar onze mening is een overheidsorgaan, waar een discussie over loopt of het wel of niet moet worden opgeheven, niet de instantie, die dit proces moet gaan leiden. Het vertrouwen in een goede afloop van het ontwikkelingsproces kan wel eens bij voorbaat ontbreken. Wij wensen dan ook, dat de regie over de planontwikkeling bij de gemeente blijft." Hoewel voorlopig de druk van de opheffing van de provincie is verdwenen, blijkt nu dat de knip in het plan veroorzaakt dat noch de provincie, noch de gemeente de regie over het hele proces heeft. Dat maakt het onmogelijk voor de omwonenden om inzicht te krijgen in de milieueffecten van alle onderdelen van het plan. Het lijkt ons het beste als de gemeente weer de regierol in het totale proces terugkrijgt.	De mening van adressanten, dat er met de knip geen inzicht is in de mogelijke milieugevolgen van de ontwikkeling van de haven en het industrieterrein, delen wij niet. De milieueffecten van beide ontwikkelingen zijn immers in het MER in samenhang onderzocht.	O
7.5	In onze brief aan de Gedeputeerde Staten van 28 april 2014 hebben wij gemeld hoe het voornemen van het college zou moeten worden bijgesteld willen wij kunnen instemmen met uw plan. Inmiddels is er sprake van een buitendijkse haven, die door de provincie zal worden ontwikkeld. Wij hebben nooit begrepen waarom de haven niet gesitueerd zou kunnen worden op het terrein van de Maxima-centrale. De economische levensduur van de centrale is, ondanks dat deze pas is ingericht, nihil, omdat er chronische overcapaciteit is in de elektriciteitsproductie in Nederland, de inzet van gas de meest onrendabele	Zie onze beantwoording van de zienswijze onder nr. 4.14.	O

	toepassing is voor elektriciteitsopwekking en de verdere verduurzaming van de elektriciteitsproductie verder vorm krijgt door particuliere initiatieven. Heeft het college al bij EDF geïnformeerd of het hele buitendijkse terrein niet overgenomen kan worden door de provincie? Inmiddels lijkt de toepassing van secundaire bouwstoffen niet meer aan de orde. Wij houden een aantal bezwaren tegen het gepubliceerde plan en stellen de volgende veranderingen en aanvullingen voor. Voor ons zijn minimaal de volgende randvoorwaarden aan de orde. 1. Er is al een haven aanwezig. Na de sloop van de oude elektriciteitscentrale is er voorlopig genoeg afhandelingsruimte voor containers. De geboden mogelijkheid is nu voldoende om een ontwikkeling in te zetten en mee te groeien met de markt.		
7.6	2.Ophoging van het industrieterrein tot anderhalve meter met zand. Geen gebruik van geschoonde bodemassen.	Het gaat nu om de ontwikkeling van de buitendijkse haven. Daarbij wordt geen gebruik gemaakt van geschoonde bodemassen. Ook overigens voor het binnendijkse terrein wordt voorzien in gebruik van schoon zand.	O
7.7	3.Opstellen van een lijst bedrijven, die zich mogen vestigen op het industrieterrein.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3. Daaraan voegen wij toe, dat wij de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein niet mogelijk maken.	O
7.8	4. In principe geen hogere milieucategorie toestaan dan 3. Bedrijven, die zich willen vestigen in een hogere categorie, "inpakken" met bouwkundige en milieutechnische maatregelen.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3. Daaraan voegen wij het volgende toe. Op Flevokust is altijd bedrijvigheid in de zwaardere milieu categorieën (3.1 – 5.3) voorzien, omdat in de regio juist behoefte is aan nat bedrijventerrein voor de zwaardere categorieën. Dit uitgangspunt wordt niet losgelaten. Uit het worst case scenario, dat is gehanteerd in het MER, blijkt dat zelfs bij een volledige invulling van het industrieterrein, met bedrijven uit de hoogste milieucategorie, wordt voldaan aan de wettelijke normen.	O
7.9	5.Rechtstreekse aansluiting op de A6 van de container terminal, zodat er geen toename is van zwaar vrachtverkeer ten gevolge van de containerhaven. De westelijke op- en afrit zijn al aanwezig. De oostelijke op- en afrit zijn al half aanwezig. Hiermee moet voorkomen worden dat de N 302 geluidhinder voor de woningen gaat opleveren door de ontwikkeling van Flevokust.	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 5.3. Daaraan voegen wij toe, dat vooralsnog kan worden volstaan met een ontsluiting over de dijk. De wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer vanwege de haven te verwerken. Verder volgt uit het MER dat de reeds geldende milieunormen niet worden overschreden. Voor het plegen van (grote) extra financiële investeringen, in de ontsluiting van het haventerrein, is dan ook geen aanleiding. De exploitatie van Flevokust laat deze extra investeringen ook niet toe. Een verkeerstoename op de N302 is onvermijdelijk, omdat de herkomst en de bestemming van het verkeer niet alleen zijn gelegen op locaties die via de A6 bereikbaar zijn, maar ook via oostelijke en westelijke richting.	O

7.10	6.De beide MER rapporten schieten te kort om een goed inzicht in de milieuaspecten te krijgen. Wij doen de suggestie de gehele ontwikkeling door de gemeente in procedure te laten brengen inclusief het gedeelte van de Flevokust dat nu nog niet wordt ontwikkeld en waar 3D is gevestigd. Dat moet leiden tot een betere MER dan het huidig kwalitatief matige rapport, dat o.a. ook de gevolgen van de toename van het verkeer op de N 302 door de uitbreiding van Batavia-Stad en de huidige overlast betreft bij de plannen van Flevokust.	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Voor de ontwikkeling bij 3D-Metal Forming heeft de gemeente een bestemmingsplan vastgesteld. De vergunning van het bedrijf en de ruimte die dit plan nog biedt aan bedrijven worden meegenomen in de herberekening van het akoestisch onderzoek. Voor de cumulatie worden ontwikkelingen meegenomen waarvan voldoende zeker is dat deze plaats gaan vinden. Dit betekent dat het ontwerp van een ruimtelijk plan hiervoor ter inzage moet zijn gelegd. De uitbreiding van Batavia Stad wordt toegelaten door het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Het verkeerslawaaï ten gevolge van deze uitbreiding is reeds verdisconteerd in het vernieuwde gemeentelijke verkeersmodel, waarmee voor de aanvulling van het MER is gerekend.	G/O
7.11	7.Instellen van een klankbordgroep ten dienste van de Omgevingsdienst, bestaande uit de leden, die de gemeente in 2013 bijeen heeft gebracht, aangevuld met vertegenwoordigers van bedrijven, die zich vestigen in het gebied. Alle bedrijven, die zich vestigen op de Flevokust, zowel buitendijks als binnendijks hebben qualitate qua zitting in de klankbordgroep. De taak van de klankbordgroep is de advisering van de Omgevingsdienst op het punt van de vergunningverlening. Verder worden de plannen voor toezicht en handhaving vooraf besproken in de klankbordgroep. De rapporten van de bevindingen van de Omgevingsdienst worden daar eveneens besproken. Het laatste punt lichten wij graag toe. De Omgevingsdienst is een gemeenschappelijke regeling. Gemeenteraden en Provinciale Staten hebben veelal geen zicht op wat er gebeurt in gemeenschappelijke regelingen. Ook ontbreken meestal de financiën en de menskracht om goed toezicht te houden, laat staan dat er gehandhaafd wordt. Ook de bedrijven zelf hebben er belang bij, dat een collega er geen bende van maakt. Wanneer de betrokkenen bij het terrein zelf sociale controle uitoefenen, dan houdt dat de overheid en de bedrijven scherp. Met de instelling van een dergelijk orgaan wordt het draagvlak onder de burgers van de stad voor een nieuw plan Flevokust groter. De Veiligheidsraad heeft naar aanleiding van de ongevallen bij de Moerdijk en de gang van zaken rond het bedrijf Odfjell de aanbeveling gedaan vergunningen, toezicht en handhaving transparanter te maken. Onzes inziens kan dat met een geringe inzet van alle partijen door een klankbordgroep de bovenstaande taak te geven. Wij bevelen de oprichting van een Flevokustautoriteit aan, waaronder de klankbordgroep kan worden gebracht.	Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn, afhankelijk van de aard en de omvang van een bedrijf, primair taken van de gemeente. Soms is de provincie het bevoegde gezag (bijv. voor BRZO bedrijven). Gemeenten en provincie hebben de in het basistakenpakket benoemde VTH-taken ondergebracht bij de Omgevingsdienst. Het betreft de milieu gerelateerde VTH-taken: het milieudeel van de omgevingsvergunning, het milieutoezicht op de inrichting en het milieutoezicht op activiteiten die vallen onder de meldingsplicht van o.a. het Activiteitenbesluit. Het verlenen van de overige gemeentelijke vergunningen (bouwen, wonen en ruimtelijke ordening) en het toezicht en de handhaving daarop vormen geen onderdeel van het basistakenpakket. Bij deze taakuitoefening moet de gemeente - en t.a.v. de basistaken de Omgevingsdienst - zich houden aan de kaders die wet- en regelgeving evenals het inpassingsplan stellen. Wij doen dan ook geen uitspraak over het instellen van een klankbordgroep voor vergunningverlening en/of handhaving.	O

	Wij zijn steeds bereid om in welk kader dan ook mee te denken over het beste plan en wij zijn bereid een bijdrage te leveren aan de inhoud van een breed plan voor Toezicht en Handhaving.		
8.1	De grieven van GDF SUEZ Energie NL richten zich met name tegen de bedoelde stukken voor zover daarin geen of onvoldoende rekening is gehouden met de door GDF SUEZ Energie NL voor de Maxima-centrale benodigde geluidruimte en voor zover de ontwikkeling van Flevokust tot belemmeringen in de koelwatervoorziening van de Maxima-centrale of overigens tot belemmeringen in de goede werking daarvan en inperking van de uitbreidingsmogelijkheden ter plaatse leidt. Dit zal hieronder nader worden toegelicht. Het gebied van de Maxima-centrale is in artikel 2.8.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), in samenhang met bijlage 5, aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Onder dat laatste begrip wordt blijkens artikel 2.8.1 Barro verstaan: elektriciteitsproductie met een of meer elektriciteitsproductie-installaties met een gezamenlijk vermogen van ten minste 500 MW en de daarmee verbonden werken en infrastructuur, uitgezonderd elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door splijting of versmelting van atoomkernen en uitgezonderd elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door middel van windenergie. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een vestigingsplaats als bedoeld in artikel 2.8.2, eerste lid, a. laat grootschalige elektriciteitsopwekking toe; b. voorziet in de fysieke ruimte daartoe, en c. bevat geen hoogtebeperkingen voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking, aldus artikel 2.8.3 Barro. Naar het oordeel van GDF SUEZ Energie NL getuigt het niet van een goede ruimtelijke ordening als aan gronden in de omgeving van een vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking bestemmingen worden gegeven die grootschalige elektriciteitsopwekking onmogelijk maken of belemmeren. GDF SUEZ Energie NL beschikt over vergunningen voor het drijven van de inrichting Maxima-centrale. Aan de voorwaarden voor geschiktheid van de locatie van de Maxima-centrale voor ten minste 500 MW elektrisch vermogen en exploitatie daarvan zal voldaan moeten blijven worden. Vergelijk de Nota van Toelichting op het Barro, Stb. 2012, 388, p. 40. Planologische ontwikkelingen die de ontwikkelingsmogelijkheden van GDF SUEZ Energie NL ter plaatse inperken, dienen gelet op het bovenstaande te worden tegengegaan en niet te worden toegestaan. Dit brengt GDF SUEZ Energie NL nader bij het volgende.	Niet is duidelijk gemaakt hoe de voorgestane ontwikkeling van Flevokust een elektriciteitscentrale van 500 MW ter plaatse van de Maxima-centrale in de weg staat. De huidige centrale heeft immers (2x440=) 880 MW vermogen en de voorgestelde geluidzone biedt aan de Maxima-centrale qua geluidemissie +100% ontwikkelingsruimte.	O

8.2	Geluidzone De voorziene nieuwe zone zal hierna worden aangeduid als de Voorgestelde Geluidzone. De Maxima-centrale is thans reeds van een eigen zone voorzien. Op basis van de thans ter inzage gelegde documenten komt GDF SUEZ Energie NL wat betreft de Voorgestelde Geluidzone en de wijze waarop bij het bepalen daarvan rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen tot de volgende bevindingen: Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 van het thans mee ter inzage liggende Plan- & projectMER-Deel 2, wordt rekening gehouden met voorziene ontwikkelingen tot het referentiejaar 2025. In de beschrijving van de autonome ontwikkelingen in paragraaf 4.7 is met betrekking tot het bedrijf 3D Metal Forming aangegeven: <i>"Dit bedrijf is wel relevant voor industrielaawaai en is betrokken in het geluidsonderzoek."</i> Op 5 maart 2013 is het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' aangenomen. Dit plan heeft de vestiging van het bedrijf 3D Metal Forming mogelijk gemaakt en staat ook de vestiging van andere/andersoortige bedrijven toe. In paragraaf 4.3 van het 'PlanMER Lelystad bedrijfslocatie Karperweg 8', dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, wordt uitgegaan van een gefaseerde invulling van in totaal 4,1 hectare. Daarnaast is in paragraaf 4.1. van dit bestemmingsplan, als één van de doelen van het bestemmingsplan Karperweg 8 aangegeven: <i>"het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om andere bedrijvigheid mogelijk te maken, indien de realisatie van 3DMF om wat voor reden dan ook niet van de grond komt"</i>. Het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' betreft twee van elkaar gescheiden terreinen. Het noordelijke deel is voorzien voor de activiteiten van 3D Metal Forming en daaraan gelieerde bedrijvigheid. Het zuidelijke deel is niet beschreven in het Plan MER van Karperweg 8, maar heeft desondanks wel een bestemming gekregen die bedrijven tot en met categorie 5.3 mogelijk maakt. Bij de bepaling van Voorgestelde Geluidzone is geen rekening gehouden met activiteiten op het zuidelijke deel van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. In bijlage 1 'Akoestisch onderzoek, revisie 0.4, van het 'Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' is in paragraaf 2.3.1 aangegeven dat ten aanzien van de voorziene geluidruimte voor de activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' (waar 3D Metal Forming dus binnen valt) alleen de geluidbelasting overeenkomstig het akoestisch onderzoek	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Alle bestaande inrichtingen in het gebied zijn opgenomen in het model, waarbij rekenkundig rekening is gehouden met toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)). Tevens is voor het nog niet ontwikkelde deel van het bestemmingsplan "Karperweg 8" uitgegaan van 68, 68, 60 dB(A)/m² voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Dit heeft geleid tot een kleine wijziging van de zuidelijke grens van de zone op de verbeelding van het inpassingsplan voor de geluidzone. Een en ander houdt in dat door de door ons voorgestane plannen de voorziene ontwikkeling van een 500 MW elektriciteitscentrale of de thans bekende, reëel voorziene, ontwikkelingen van GDF SUEZ niet worden belemmerd.	G
-----	---	--	---

	behorende bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning van d.d. 27 december 2012 is opgenomen. In de vierde alinea van het 'Ontwerp-besluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' is aangegeven: <i>"Met betrekking tot 3D-Metal Forming is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning d.d. 27 december 2012. Het akoestisch onderzoek is overgenomen en handmatig ingevoerd in het akoestisch rekenmodel. Daarbij is rekening gehouden met oppervlaktebronnen van 65, 65, 60 dB(A)/m2 voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor het nog niet in gebruik genomen plangebied. Op deze manier heeft 3D-Metal Forming ruimte voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, passend binnen de vigerende omgevingsvergunning."</i> Uit de bestaande vergunning van 3D Metal Forming d.d. 15 mei 2013 blijkt dat slechts een deel (circa 1A hectare) van de volgens de MER t.b.v. het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' voorziene activiteiten nu zijn vergund. Het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' maakt met andere woorden meer bedrijvigheid mogelijk dan alleen het thans vergunde bedrijf 3D Metal Forming. In bijlage 8 van bovengenoemde 'PlanMER Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8', zijnde het 'Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Karperweg 8', is in paragraaf 3.1 voor de bepaling van de maximale geluidbelasting ten gevolge van de activiteiten binnen het bestemmingsplan Karperweg 8 uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per oppervlakte van 68 dB(A)/m2 De activiteiten van het bedrijf 3D Metal Forming dienen plaats te vinden op een gezoneerd industrierrein en zullen dientengevolge ook een beslag leggen op de beschikbare 'geluid ruimte' van de nu Voorgestelde Geluidzone.		
8.3	Gezien bovenstaande bevindingen concludeert GDF SUEZ Energie NL dat: Binnen de Voorgestelde Geluidzone is ten onrechte geen rekening gehouden met een deel van de autonome ontwikkeling, zijnde de uitbreiding van activiteiten zoals deze mogelijk zijn op grond van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. Bij de vaststelling van de geluidzone geen rekening is gehouden met de mogelijkheid van de vestiging van een zoneplichtig bedrijf tot categorie 5.3 op het zuidelijke deel van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. Dit is te meer bezwaarlijk omdat dit terrein relatief dicht bij de (zuidelijke) grens van de Voorgestelde Geluidzone ligt en dus de Voorgestelde Geluidzone relatief snel 'op slot' kan zetten.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2.	G

	Met de zinsnede "Op deze manier heeft 3D-Metal Forming ruimte voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, passend binnen de vigerende omgevingsvergunning." In de uitgangspunten ten aanzien van de in geluidmodellering voorziene geluidruimte voor de activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' zoals beschreven in de 'Ontwerp-besluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' wordt gesuggereerd dat er rekening wordt gehouden met de voorziene uitbreidingsmogelijkheden van 3D Metal Forming. Dit is echter niet het geval en wijkt ook af van de uitgangspunten zoals beschreven in het Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad'.		
8.4	Naar het oordeel van GDF SUEZ Energie NL brengen de bovengenoemde tekortkomingen met zich mee dat er een zeer reële kans is dat nieuwe activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' leiden tot het opvullen van de binnen de zone beschikbare geluid ruimte, waardoor toekomstige activiteiten binnen het project Flevokust en eventuele toekomstige nieuwe activiteiten op het terrein van de Maxima-centrale niet vergunbaar zullen zijn. Uit de rechtspraak volgt immers dat bij een bestaande overschrijding van de zonegrenswaarde iedere bijdrage, hoe gering ook, moet worden beschouwd als een toevoeging aan de bestaande overschrijding. Zie Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AB RvS) 19 maart 2008, http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2008:BC7107 . Zelfs de in die zaak spelende toename met 0,0109 dB(A) werd door de AB RvS niet toelaatbaar geacht.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2. Daaraan voegen wij toe, dat wij de juridische gevolgen van een overschrijding van de maximale geluidbelasting op de zone juist willen voorkomen door een voldoende ruime geluidzone vast te stellen. Het nieuwe akoestisch onderzoek geeft hierover voor Karperweg 8 (3D Metal Forming) en Karperweg 20 (Orgaworld) uitsluitsel.	G
8.5	GDF SUEZ Energie NL is van oordeel dat het Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust Geluidzone te Lelystad', het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' en mogelijk ook het 'Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling' dienen te voorzien in een grotere, ruimere geluidzone dan de thans Voorgestelde Geluidzone. Zonder aanpassing kunnen de bedoelde plannen niet vastgesteld en het bedoelde besluit niet genomen worden.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2.	G
8.6	GDF SUEZ Energie NL heeft de provincie de afgelopen maanden al op meerdere fouten in de verschillende versies van het akoestisch onderzoek gewezen. Ook uw ambtenaren hebben in een zeer laat stadium nog omissies vastgesteld. GDF SUEZ Energie NL betwist daarom vooralsnog dat het verrichte akoestische onderzoek van voldoende kwaliteit is. Gelet op de vele en grote belangen die in dit gebied spelen en zullen spelen, is een gedegen onderzoek noodzakelijk. GDF SUEZ Energie NL pleit er daarom voor dat het verrichte akoestische onderzoek, zowel ten aanzien van de uitgangspunten als ook de modelmatige uitwerking, door een tweede extern adviesbureau wordt getoetst.	Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Een tweede onderzoeksbureau is niet nodig, omdat het gaat om de benodigde, kenbare en herleidbare invoergegevens.	O

8.7	GDF SUEZ Energie NL wijst ook nog op het volgende. In het Inpassingsplan partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' is in de bijlagen revisie 0.4 van het akoestisch onderzoek opgenomen. In de bijlagen van het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' en in de bijlagen van de MER-deel 2 is revisie 0.3 van het akoestisch onderzoek opgenomen. GDF SUEZ Energie NL gaat ervan uit dat revisie 0.3 niet meer van toepassing is en dat alle ter inzage liggende documenten gebaseerd zouden moeten zijn op revisie 0.4 en dienovereenkomstig gewijzigd moeten worden.	Het nieuwe akoestische onderzoek behorende bij de aanvulling MER algemeen vervangt de akoestische onderzoeken bij het MER deel 2.	G
8.8	Voorziene bedrijventerrein Flevokust ten onrechte buiten geluidzone gelaten In de verbeelding van de geluidzone is het gebied dat is voorzien voor het binnendijkse bedrijventerrein Flevokust niet als geluidzone aangeduid. Gebieden die onderdeel uitmaken van het gezoneerde industrierrein, hoeven niet zelf als geluidzone aangemerkt te worden. De percelen waar het binnendijkse bedrijventerrein Flevokust zal komen, krijgen met de nu ter inzage gelegde plannen echter (voorlopig nog) geen zodanige bestemming dat daardoor een industrierrein ontstaat in de zin van artikel 40 juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Voorgestelde Geluidzone heeft dus als het ware een witte vlek op de plek van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust. In de arceringen op de verbeelding is niet duidelijk aangegeven waar de zonegrens ligt. Een interpretatie van de verbeelding kan zijn dat de bolletjeslijn rondom de percelen van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust eveneens als zonegrens valt aan te merken; in ieder geval zijn de percelen van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust niet voorzien van de aanduiding 'geluidzone- industrie'. In die interpretatie zou er overschrijding van de zonegrenswaarde op die zonegrens als gevolg van het (vergund) in werking zijn van de Maxima-centrale plaatshebben. Dat kan niet de bedoeling zijn. Zolang het bestemmingsplan voor het binnendijkse bedrijventerrein (nog) niet is vastgesteld, zullen de betreffende percelen deel dienen uit te maken van de geluidzone.	Juridisch bestaat er geen beperking om vooruitlopend op het bestemmingsplan voor het binnendijkse deel, de geluidzone hiervoor vast te leggen. Deze zone verstrekt duidelijkheid en zekerheid aan omwonenden over het maximale geluidniveau vanwege industrielawaai op de gevels van hun woningen. Deze geluidzone heeft betrekking op de verschillende locaties voor bedrijfsontwikkeling die de komende 10 jaar zijn voorzien. Daarom is voor de bepaling van het gezoneerde bedrijventerrein uitgegaan van het bestaande en het thans voorziene bedrijventerrein. De geluidzone wordt vastgelegd in het inpassingsplan met in acht name van de in voorliggende plannen vastgelegde uitgangspunten en geluidrechten van aanwezige bedrijven op het gezoneerde industrierrein. Indien bedrijfsontwikkelingen daarbuiten plaatsvinden, behoeft de geluidzone aanpassing.	O
8.9	Zonebeheerplan In onder andere paragraaf 3.1 van het inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' wordt aangegeven dat het de bedoeling is dat gemeente Lelystad een zonebeheerplan zal opstellen voor de voorliggende geluidzone. Daarbij wordt gesteld dat het zonebeheerplan gebruikt zal worden als toetsingsinstrument bij de beoordeling van omgevingsvergunningen. GDF SUEZ Energie NL wijst erop dat reeds meermalen door de ABRvS is uitgesproken dat een omgevingsvergunning niet mag worden getoetst aan een zonebeheerplan; zie bijvoorbeeld ABRvS 2 november 2011,	Onder verwijzing naar het zonebeheerplan van de gemeente Lelystad, merken wij op dat de "oplossing Harderwijk" vooralsnog niet als weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning (milieu) is getoetst door de Raad van State. Het voorliggende zonebeheerplan heeft zijn nut bij andere Flevolandse bedrijventerreinen bewezen. Daarnaast heeft adressant altijd nog op eigen titel rechtsbescherming tegen een besluit omtrent een ontwikkeling die naar haar mening onterecht beslag legt op de gereserveerde geluidsruimte.	O

	http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2011:BU3124. Het ontwerp inpassingsplan is in zoverre onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd. Een zonebeheerplan biedt derhalve geen waarborgen voor een goede exploitatie van de Maxima-centrale of uitbreiding van de activiteiten op het terrein van GDF SUEZ Energie NL. Als alternatief voor een zonebeheerplan geeft GDF SUEZ Energie NL in overweging de geluidruimte per deelgebied binnen de geluidzone vast te leggen, in ieder geval zodanig dat de locatie Maxima-centrale als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking gewaarborgd blijft. Als voorbeeld zou kunnen dienen het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan 'Toedeling geluidruimtebedrijfsterrein Lorentz' van de gemeente Harderwijk (op ruimtelijkeplannen.nl te vinden met identificatie NL.IMR0.0243.BP00032-0003).		
8.10	Koelwater In paragraaf 2.1.6 van het 'Inpassingsplan Flevokust- Havenontwikkeling te Lelystad' is ten aanzien van de afstand van de buitendijkse haven tot de Maxima-centrale opgenomen: "De minimale functionele afstand is 500 meter vanwege het koelwater van de centrale.". Voor deze stelling is echter geen onderbouwing opgenomen. Daarnaast is niet duidelijk vanaf welke plaats van de Maxima-centrale deze afstand gemeten zou moeten worden. In de verbeelding van het bestemmingsplan is een afstand aangehouden van minimaal circa 400 meter tussen de buitendijkse haven en de dijk van de Maxima-centrale. Dit lijkt in tegenspraak met voornoemd uitgangspunt. Ook is nergens in de voorliggende documenten de eventuele impact van de aanleg- of exploitatiefase van de Flevokust op de beschikbaarheid van kwalitatief geschikt koelwater inzichtelijk gemaakt. Het is GDF SUEZ Energie NL daarom niet duidelijk of, en zo ja, op welke wijze rekening wordt gehouden met de voor de Maxima-centrale noodzakelijke beschikbaarheid van (kwalitatief) geschikt koelwater.	Met de beschikbaarheid van (kwalitatief) geschikt koelwater is rekening gehouden door een ruime afstand aan te houden tussen de Maxima-centrale en Flevokust. Uit vergelijkbare situaties elders is gebleken dat een afstand van 400 meter ruim voldoende is om nadelige effecten te voorkomen. Tijdens de aanlegfase zal zoveel mogelijk worden voorkomen dat interferentie met koelwaterinname optreedt. Eén en ander zal in goed overleg met GDF-SUEZ worden afgestemd.	O
8.11	Golfbreker Uit de voorliggende stukken blijkt dat de positie van de aan te leggen golfbreker nog niet is bepaald. In het inpassingsplan is geregeld dat deze overal aangelegd mag worden binnen het bestemmingsvlak 'Water' mits op een afstand van 150 meter van de buitendijkse haven. Er is niets bepaald ten aanzien van de afstand tot de Maxima-centrale. GDF SUEZ Energie NL is van oordeel dat dit ten onrechte niet is geregeld en dat dit alsnog zou moeten geschieden, onder meer ten behoeve van de zekerstelling van de beschikbaarheid van geschikt koelwater.	In het uitwerken van het ontwerp van de haven inclusief golfbreker tot een vergunbaar ontwerp wordt rekening gehouden met nautische aspecten en veiligheid, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de Maxima-centrale en haar koelwaterinlaat. De positionering van de golfbreker zal zodanig zijn dat deze geen negatieve gevolgen heeft voor de beschikbaarheid van geschikt koelwater. Het MER is aangevuld met de milieueffecten van de golfbreker (zie deel C van deze nota) en het inpassingsplan voor de haven is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan, in die zin dat de locatie van de golfbreker nader is geconcretiseerd. Op de verbeelding is binnen de	G

		bestemming "Water" een beperkter vlak aangeduid, waarbinnen de aanleg van een golfbreker is toegestaan.	
8.12	Gelet op het bovenstaande dient uw provinciebestuur af te zien van vaststelling van de ter inzage gelegde plannen en dient het gemeentebestuur af te zien van het nemen van de beschikking Wet geluidhinder. Graag verzoek ik u namens GDF SUEZ Energie NL dienovereenkomstig aan mij te berichten	Wij zijn van mening dat - met de hiervoor beschreven activiteiten - aan de door adressant naar voren gebrachte bezwaren in voldoende mate wordt tegemoetgekomen en dat daarom niet hoeft te worden afgezien van de ontwikkeling van een haven aan Flevokust. Haven en centrale kunnen naast elkaar bestaan.	O
9.1	In nauwe samenwerking met lokale partners in het Rivierduingebied werkt Nuon al een aantal jaren aan een plan om de windturbines langs de IJsselmeerdijk te vervangen en op te schalen. In verband daarmee brachten de provincie Flevoland, de betrokken gemeentes Lelystad en Dronten en het ministerie van I&M gezamenlijk het Plan van aanpak voor het windpark IJsselmeerdijk uit. Dat plan schetst de kaders waaraan het project moet voldoen en omschrijft het zoekgebied voor het project. In het later (2013) gepubliceerde Programma van Eisen dat ten behoeve van de herstructurering windenergie in Flevoland werd uitgebracht is het zoekgebied voor het project IJsselmeerdijk eveneens opgenomen. Voor een deel van het nieuwe windpark is de huidige locatie waarbij de windturbines in het water staan opnieuw in beeld. Grote havenfaciliteiten met overslagmogelijkheden, zo dichtbij de locatie, zijn dan potentieel heel interessant voor bouw en onderhoudsactiviteiten van het nieuwe windpark. Nuon is daarom positief over de plannen voor het ontwikkelen van de haven. Langs het Visvijvergebied stond het windpark Harry van den Kroonenberg. Dat werd ontmanteld en de provincie gaf Nuon het recht om de turbines te vervangen in het kader van de herstructurering windenergie. Nuon zoekt primair op land naar vervangende ruimte voor het park. Het in uw plannen aangegeven binnendijkse en buitendijkse gebied voor de haven overlapt met het zoekgebied voor het project IJsselmeerdijk. In de plannen lijkt echter geen ruimte te zijn voor de plaatsing van windturbines. Dat is een gemiste kans. Uit het door de FWF bij uw provincie ingediende plan blijkt immers dat het niet eenvoudig is om voldoende ruimte te vinden om de door de overheden gewenste herstructurering van windenergie te realiseren. Publieke opinie onderzoeken laten steeds zien steeds dat mensen industriegebieden noemen als potentieel goede locaties voor windturbines. Er is geen reden om aan te nemen dat dit voor Flevokust anders zou zijn. Of het daadwerkelijk tot plaatsing kan komen hangt uiteraard samen met de te	In het kader van het beleid met betrekking tot het opschalen en saneren van bestaande windmolens worden geen nieuwe windmolens toegestaan om zodoende het regioplanproces niet te bemoeilijken of zelfs te belemmeren. Voor de opschalings- en saneringsprojecten die uit het regioplanproces naar voren komen, zullen aparte planologische procedures worden doorlopen om zodoende te voorzien in een toegesneden planologisch-juridische regeling.	O

	ontwikkelen bedrijvigheid op het haventerrein en de te verwachten scheepsbewegingen. Eventuele plaatsing van windturbines op Flevokust kan niet los gezien worden van het proces van herstructurering windenergie. In die zin is plaatsing van windturbines op Flevokust mede afhankelijk van besluiten die nog genomen moeten worden met betrekking tot de herstructurering van windenergie en de locatiekeuzes. Om op voorhand Flevokust te sluiten voor windenergie, zoals nu lijkt te gebeuren, is echter niet verstandig. Nuon verzoekt u daarom om bij de planontwikkeling van Flevokust rekening te houden met de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ook windturbines op het terrein van de haven een plaats te geven en hiervoor wellicht reeds ruimte te creëren. Tot het geven van nadere toelichting zijn wij graag bereid. U kunt daarvoor contact opnemen via het adres dat boven deze brief staat.		
10.1	Onderdeel van dit plan is de ontwerpbeschikking Wet geluidhinder. Hierin staan onder andere vermeld de hogere grenswaarde die gelden voor de betreffende adressen. Aangegeven word dat de etmaal productie van geluid niet de 55 dB(A) (Visvijverweg 64) mag overschrijden. Piek geluiden kunnen echter wel degelijk hoger uitvallen. Dit kan voor ons als bewoner als zeer storend ervaren worden. Bovendien kunnen piek geluiden op ons pluimveebedrijf grote schade aanrichten door schrikreactie met verstikking tot gevolg. Ik wil u het volgende vragen. Kunt u ons woongenot waarborgen door niet nog meer (snelweg A6) geluidproductie toe te staan en/of geluid isolerende maatregelen te treffen? De piekgeluiden (zoveel mogelijk) te voorkomen? Eventuele schade op het bedrijf te vergoeden? Uiteraard ben ik bereid een en ander toe te lichten.	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. De zienswijze hebben wij derhalve ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Wij merken over deze zienswijze het navolgende op. De woning Visvijverweg 64 ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein. Voor woningen die gelegen zijn binnen een geluidzone voor industrielawaai kunnen, op grond van de bepalingen van de Wet geluidhinder, onder voorwaarden hogere grenswaarden worden vastgesteld. Voor deze woning wordt aan de voorwaarden voldaan en is een grenswaarde van 55 dB(A) vastgesteld. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt deze grenswaarde bewaakt. Dit vindt plaats door bij vergunningverlening telkens te toetsen aan deze grenswaarde. Door het vaststellen van de hogere grenswaarde voor industrielawaai en de geluidzone wordt dus juist bewerkstelligd dat bij het toelaten van bedrijvigheid op de desbetreffende gezoneerde terreinen de geluidwaarde niet hoger wordt dan de hogere grenswaarde. Zo wordt ook bereikt dat handhaving van de geluidwaarden mogelijk is, hetgeen tot dusver niet het geval was.	O

		Voor de geluidsbelasting binnen in de woning geldt bij gesloten ramen en deuren een waarde van 35 dB(A). In het kader van de hogere grenswaarden wordt bij de desbetreffende woning nagegaan of er gelet op die binnenwaarde maatregelen aan de woning noodzakelijk zijn. De wet geluidhinder geeft geen beoordelingskader aan voor optredende maximale geluidniveaus (piekgeluiden). Bij vergunningverlening vindt een afweging plaats op basis van de systematiek van richt- en grenswaarden zoals neergelegd in de ministeriële 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'. De in de handreiking aanbevolen grenswaarden voor maximale geluidniveaus bieden voldoende bescherming aan de woonomgeving tegen schrik- en ontwaakreacties. In het kader van de vergunningverlening worden eisen gesteld aan kortstondige verhogingen van het geluidsniveau (waarbij kort 1/8 van een seconde is). Conform het landelijke vergunningenkader zijn hogere niveaus als 75 dB(A) in de dag, 65 dB(A) in de avond en 60 dB(A) in de nacht niet toelaatbaar. Er zijn geen gevallen bekend van schrikkend pluimvee als gevolg van piekgeluidniveaus van deze orde van grootte. Gelet op de afstand tussen het bedrijf aan de Visvijverweg 64 en Flevokust, kunnen piekniveaus afkomstig van het eigen bedrijf bovendien meer impact hebben op het pluimvee dan de piekniveaus van Flevokust. Daarnaast zal het geluid afkomstig van de A6 het geluid afkomstig van Flevokust maskeren. Mocht adressant aantoonbare schade lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor Flevokust, dan staat het hem vrij een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie.	
11.1	In het document inpassingsplan wordt over Landschap en cultuurhistorie het volgende gezegd: "De ontwikkeling van Flevokust heeft een negatief effect op bestaande landschappelijke waarden in en direct rond het plangebied. Dit komt vooral door de afname van het contrast tussen land en water en de openheid" In het inpassingsplan (landschappelijke effecten) wordt ook gesproken over een "visualisatie" (is er van een afstandje gekeken met de handen in de zakken?) dat	In de visualisatie is uitgegaan van de stedenbouwkundige uitgangspunten, namelijk buitendijks zijn 15 meter hoge gebouwen mogelijk gemaakt en binnendijks 40 meter. Daarnaast zijn kranen van 55 meter hoog mogelijk. Dit zijn echter open constructies, waardoor ze minder opvallen. In de visualisatie is een standaardportaalkraan opgenomen, zoals die in het algemeen wordt gebruikt in Nederland. Deze visualisaties die eveneens in het MER zijn opgenomen, zijn de basis geweest voor de beoordeling van de	O

	aangeeft dat het vanaf land gezien de terminalhaven een beperkend negatief effect kent. Vanaf het water is dit effect minder beperkend. Wij vinden deze conclusies vanuit het MER mager en ogenschijnlijk subjectief beargumenteerd. Zeker gezien omdat de MER niet van 55 meter hoge kranen is uitgegaan (zie hoofdstuk 3.2.3 MER rapportage) maar van 30 meter hoge gebouwen. Dat geeft ons inziens een te positief beeld door het MER.	effecten. Daarmee geeft het MER het beeld weer dat past bij de ruimte die het inpassingsplan biedt.	
11.2	In een artikel (www.lelystad.nl maart 2014) wordt aangegeven dat Lelystad voor locaties zoals Batavia Haven /Batavia Stad kiest die als toeristische knooppunten zijn aangewezen, om ervoor te zorgen dat er een extra impuls wordt gegeven aan het toeristisch profiel van die gebieden. Tordoir (2011) spreekt van een noodzakelijke ontwikkeling van Batavia Stad / Batavia Haven. Wij menen dat een ontwikkeling van de Flevokust de noodzakelijke ontwikkeling van Batavia Stad/Batavia Haven ernstig zou kunnen belemmeren en zijn niet overtuigd van de beperking van negatieve effecten op de Leisure ontwikkeling. Wij missen een degelijk (MER) onderzoek (bijvoorbeeld representatieve enquêtes) in deze m.b.t. negatieve effecten voor verdere Leisure ontwikkeling bij Batavia stad/Batavia Haven.	Zie algemeen onder nr. 2. Daaraan voegen wij het volgende toe. Een dergelijk uitgangspunt is opgenomen in de, begin 2014 geactualiseerde en door de gemeenteraad geaccordeerde, structuurvisie van de gemeente Lelystad. Diezelfde structuurvisie geeft ook aan dat een havenontwikkeling te Flevokust wordt voorgestaan. Niet valt in te zien dat de ontwikkeling van Flevokust negatieve effecten zou hebben voor Batavia Stad en Haven. De afstand tussen Batavia Stad en Flevokust is hemelsbreed ca. 7,5 kilometer. Ook leveren de extra vaarbewegingen (6) ten gevolge van Flevokust geen onevenredige hinder op voor de scheepvaart.	O
11.3	Extra schepen betekent ook extra luchtverontreiniging en dat heeft een negatieve invloed in de directe omgeving. Dit komt vooral door de extra neerslag van stikstof (bron: https://www.maasvlakte2.com/nl/index/show/id/57/Effect+van+Maasvlakte+20). In bijlage 4d van de MER wordt alleen gesproken over de luchtkwaliteit in relatie met wegverkeer en industriële bronnen met milieucategorie 5. In de MER zijn volgens ons dus niet de effecten van de ruim 700 schepen in het jaar die de haven aandoen op de luchtkwaliteit zichtbaar gemaakt. Dit lijkt ons niet juist.	Zie algemeen onder nr. 3.	G
11.4	In het inpassingsplan wordt verwezen naar een onderzoek van TNO en de Erasmus universiteit (2008) onder andere qua haalbaarheid. In datzelfde rapport wordt het volgende over geschreven: Het is noodzakelijk dat het bedrijventerrein een relatief grote omvang heeft-ordegrootte 150-250 hectare (bruto). Er zijn drie redenen voor een dergelijke omvang: - Ten eerste is sprake van een omvangrijke vraag naar ruimte in de periode 2004-2020 in Flevoland volgens het CPB, waarbij met name industrieel-logistieke activiteiten verantwoordelijk zijn voor de vraag. - Ten tweede zijn de beoogde sectoren – bouw, logistiek-industrieel, groothandel, procesindustrie – relatief ruimte-extendensief. Dit stelt eisen aan de totale omvang van het bedrijventerrein, dat om een zekere minimale schaal	Op dit moment is het provinciale inpassingsplan voor de buitendijkse haven met terminal aan de orde en niet het binnendijkse industrieterrein. De business-case heeft aangetoond dat het inpassingsplan voor de haven, met een gefaseerde ontwikkeling, economisch uitvoerbaar is. Het plan dat voorziet in 115 ha industrieterrein is niet langer actueel. Gelet op de marktontwikkelingen, is eerst op termijn een dergelijke grootschalige omvang van bedrijvigheid mogelijk. De locatie biedt de mogelijkheid om naar een dergelijke omvang toe te groeien. Bij het vaststellen van een inpassings- of bestemmingsplanontwikkeling echter, moet de focus worden gelegd op hetgeen binnen de komende 10 jaar reëel wordt geacht. Voor het binnendijkse terrein is dat nu 20 hectare bruto uitgeefbaar met een wijzigingsbevoegdheid voor nog eens 20 hectare.	O

	vraagt. - Ten derde gaat het om de eerder genoemde synergie van een bedrijventerrein met een binnenhaven. Bij een geringe oppervlakte van de bedrijventerreinen wordt de exploitatie minder aantrekkelijk. Met andere woorden de 115 ha in de huidige ontwikkelingen zal zeer lastig zijn om dit rendabel te krijgen. Deze afwijking is in het inpassingsplan niet onderkend en onderbouwd of tenminste als een groot risico benoemd.		
11.5	In het inpassingsplan wordt een hogere grenswaarde qua dB(A) vastgesteld. Wij zijn het principieel hier niet mee eens. De grenswaarden zijn niet voor niets vastgesteld en het argument "Gelet op het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust wordt een hogere grenswaarde voor deze objecten aanvaardbaar geacht" (bijlage 2) is voor ons een uitermate zwak argument. Wat betekent dit voor de toekomst, worden grenzen op het gebied van milieu continue bijgesteld voor het economisch belang?	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 1.2, 6.4 en 10.1.	O
11.6	Uit een Second opinion haalbaarheidsonderzoek en ondernemingsplan (2013) in opdracht van de gemeenteraad van Lelystad blijkt dat voor intentieverklaringen van afname voor containers een voorbehoud opgenomen moet worden voor de daadwerkelijke afname van containers omdat: "Volledige zekerheid bestaat echter nog niet zolang de gesprekken nog gaande zijn (en partijen zich onverhoopt zouden kunnen terugtrekken) en er nog geen definitief contract is opgesteld en ondertekend". In uw inpassingsplan (de ladder) lijkt het alsof er onvoorwaardelijk van een afname (door getekende intentieverklaringen) wordt uitgegaan. Een intentieverklaring blijft een intentie (met goede bedoelingen). We missen dit als een benoemd risico.	De hoofdlijnenovereenkomst met de terminalexploitant is een belangrijke voorwaarde voor het vaststellen van de inpassingsplannen. Deze overeenkomst wordt voor de vaststelling van de inpassingsplannen –en dus voordat er daadwerkelijk investeringen worden gedaan- omgezet in een definitief en bindend contract inzake afname/gebruik van de door de provincie ontwikkelde op- en overslagfaciliteit. De intentieverklaring van verladers (containerstromen) zijn van belang voor de exploitatie van de terminal. Dat is het ondernemersrisico van de terminalexploitant. De provincie heeft bijgedragen aan het tot stand komen van de intentieverklaringen, maar heeft geen direct zakelijk belang om deze intentieverklaringen om te zetten in contracten. In de Ladder voor duurzame verstedelijking is e.e.a. duidelijker omschreven.	G
11.7	Het beoogd effect van een terminalhaven is een beperking van de filevorming in de regio aldus het inpassingsplan. Volgens een update van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse uit 2011 is de A6 een knelpunt binnen Flevoland. Is er rekening gehouden met de inspanningen van Rijkswaterstaat (verbreding A1 / A6)?. Het lijkt ons een ondoordachte redenering dat een terminal haven voor 20% reductie van een filevorming kan zorgen. We missen een deugdelijke onderbouwing.	In het kader van de Beter Benutten subsidie is er door Ecorys (adviesbureau) in april 2014 een update van de effecten van Flevokust op voertuigverliesuren gemaakt. Hierin is de capaciteitsuitbreiding van de A6 meegenomen.	O
11.8	Het vrachtverkeer gaat nu al vaak door Lelystad (om minder kilometers te maken?). Wij vrezen dat dit nog meer gaat gebeuren en daardoor een negatief effect op de doorstroom in Lelystad en negatief effect op milieu en leefbaarheid zal ontstaan. Wij missen hier een visie op.	Zie algemeen onder 4.	O

11.9	In het exploitatieplan wordt aangegeven dat de grondprijs voor een (kade) kavel ongeveer 200 euro m2 is . Een second opinion haalbaarheidsonderzoek en ondernemingsplan (2013) in opdracht van de gemeenteraad van Lelystad op een eerdere business-case van de gemeente Lelystad geeft aan dat “gebaseerd op enkele voorbeelden van omliggende haventerreinen, achten wij de gehanteerde grondprijzen voor de (kade)kavels aan de hoge kant. Het is niet duidelijk is of hierbij ook een concurrentieanalyse heeft plaatsgevonden ten opzichte van gangbare grondprijzen bij de (haven)terreinen in de omgeving”. De berekening qua grondprijs door Grontmij is niet openbaar. Het is daardoor lastig de onderbouwing van de grondprijs te volgen. Wat wij missen zijn de risico's in relatie met de opmerkingen uit bovenstaande. Er is namelijk al een tekort van ongeveer 0,4 miljoen door de provincie begroot.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Voor wat betreft de grondprijs wordt uitgegaan van een onafhankelijke taxatie door een gecertificeerd taxatiebureau in opdracht van provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap. Deze taxatie is ook nodig voor grondovereenkomsten tussen RWS en provincie en waterschap en provincie en tussen provincie en de beoogde terminalexploitant (i.v.m. staatssteun).	O
11.10	Het positief/ negatief effect van de vaststelling / berekening van de grondprijs door de provincie voor de grondexploitatie van de gemeente Lelystad (binnendijks) is niet onderkend.	De onderhavige procedure ziet op het vaststellen van twee provinciale inpassingsplannen. Het binnendijkse industrieterrein maakt daar geen deel van uit. Het is aan de gemeente om voor dit deel een sluitende grondexploitatie te bewerkstelligen.	O
11.11	In een TNO / Erasmus onderzoek (2008) wordt per hectare een opbrengst qua werkgelegenheid van 17,6 voorgesteld. Dit inzicht is ook meegenomen door gemeente Lelystad (Notitie werkgelegenheid 2013) . In het rapport van Ecorys (2014) wordt de opbrengst van de werkgelegenheid per ha gesteld op 25-35 (presentatie uitwerking voorkeursvariant algemeen publiek Flevokust 15 mei 2014). Ons lijkt dit verschil van 70% erg veel en op zijn minst verwarrend.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.	O
11.12	Volgens het rapport Greenports en Mainport Toegevoegde waarde Netwerk (nov 2013) wordt het belang van een voor wat betreft exportcontainers opstappunten voor Flevoland en landelijk als belangrijk gezien. Hierbij kunnen ook andere opstappunten, buiten Lelystad ook een rol spelen. Dit wordt ook weergegeven in het Provinciale Omgevingsplan Flevoland (2006). Namelijk er worden drie zoeklocaties voor een multimodaal overslagcentrum aangeduid. Het Provinciaal Omgevingsplan vermeld: “Op het land ontstaat op langere termijn in Almere een weg-spoor overslagmogelijkheid op het bedrijventerrein A6/A27. Het goederenvervoer over water kan vanwege toegenomen efficiëntie van de binnenvaart op de korte termijn van belang worden. Door het sterk toegenomen gemiddelde tonnage van een binnenschip, komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. Hierbij zijn in beginsel twee locaties in Almere en één in Lelystad in beeld.” Het lijkt erop dat er in beginsel drie locaties geschikt zijn waarbij zelfs een	Uit onderzoeken die regionaal in MRA verband zijn gehouden, blijkt de toegevoegde waarde van Lelystad uit de strategische ligging, de koppeling met het industrieterrein en de nabijheid van het spoor. Dit heeft dan ook geresulteerd in de afspraken die in het PLABEKA zijn vastgelegd. De voorgestane ontwikkeling van Flevokust past binnen het, in het Omgevingsplan beschreven, provinciale beleid.	O

	mogelijkheid is om in Almere op langere termijn een weg-spoor overslagmogelijkheid op het bedrijventerrein A6/A27 te realiseren. De reden waarom Lelystad is gekozen is omdat er al een spoorlocatie in de buurt is. Dit lijkt de enige overweging. Een weloverwogen afweging (kosten, SWOT, milieueffecten etc.) voor de verschillende locaties ontbreekt waardoor de keuze voor Lelystad opportunistisch is.		
12.1	Ik denk dat de hoogte van de gebouwen en of installaties of andere obstakels op het industrieterrein of op het havengebied een negatieve invloed kunnen hebben op een of beide windmolens van ons. Deze staan op visvijverweg 56/58 en visvijverweg 49. De dichtst bijstaande windmolen staat op slechts enkele honderden meters van het projectgebied. Ik verwacht dat de plannen mij schaden in mijn onderneming als windmolen exploitant. Het rendement van een of beide windmolens zou naar beneden kunnen gaan door het verstoren van het windaanbod.	In de zogenaamde keukentafelgesprekken met de windondernemers is afgesproken dat op kosten van de provincie een onderzoek wordt gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de windvang van de windmolens in de omgeving. Afgesproken is, dat de uitkomsten van dit onderzoek leidend zijn. Mocht na een aantal jaren blijken dat door de bebouwing op Flevokust de daadwerkelijke windvang significant is afgenomen, dan bestaat de mogelijkheid hier alsnog onderbouwd op terug te komen door middel van een verzoek om planschadevergoeding.	O
13.1	Milieudefensie Lelystad waardeert het dat de Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zich inzetten om de werkgelegenheid in Flevoland te versterken, maar Milieudefensie is alles behalve gelukkig met het voornemen van Provincie Flevoland en Gemeente Lelystad om ten noorden van Lelystad een buitendijkse haven en een binnendijks bedrijventerrein aan te leggen. De ontwikkeling van deze overslaghaven zal een nadelig effect hebben op het leefmilieu in Lelystad en is slechts mogelijk door de inzet van grote overheidsbijdragen. Milieudefensie is van mening dat deze gelden elders in Flevoland een gunstiger effect op de werkgelegenheid zullen hebben.	Zie algemeen onder nrs. 1 en 2 en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 5.5., 11.4 en 11.6.	O
13.2	Milieudefensie zou voorstander van deze overslaghaven zijn, wanneer de kans groot zou zijn, dat dit een verschuiving van het wegvervoer naar vervoer over water zou opleveren. Niet alleen de Rijksoverheid, maar ook de provincies en gemeentes dienen er naar te streven onnodige automobiliteit te voorkomen en de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO2, zo veel mogelijk te beperken. Daarbij speelt dat de overheden nu reeds rekening moeten houden met de beperkte beschikbaarheid van fossiele brandstoffen binnen enkele decennia. In het Inpassingsplan wordt aangegeven dat door deze overslaghaven er bovenregionaal gezien een verschuiving zal optreden van wegverkeer naar vervoer over water. Wij vragen ons af of dit ook daadwerkelijk het geval zal zijn. De grote bulk aan agrarische producten wordt in de oostelijke en zuidelijke delen van Flevoland geproduceerd en de reeds bestaande overslagmogelijkheden in	In het onderzoek, uitgevoerd door Ecorys in april 2014, is uitgewerkt welk verminderend effect de op - en overslaghaven heeft op wegtransportbewegingen. Hierbij is ook rekening gehouden met de agrarische stromen. De overslagmogelijkheden in Harderwijk zijn ongeschikt om deze stromen in deze volumes te accommoderen.	O

	Harderwijk zijn daar voor gunstiger gelegen.		
13.3	Naar onze mening is onvoldoende onderzocht in welke mate er op korte en lange termijn echt behoefte is aan overslagfaciliteiten aan de noordzijde van Lelystad. Weliswaar wordt verwezen naar eerdere beleidsplannen en zijn er intentieverklaringen van een tiental bedrijven, maar die geven allesbehalve zekerheid, dat hier een sluitende of zelfs winstgevende exploitatie is te realiseren. Nu reeds kampen gemeentes in het gehele land met niet gebruikte bedrijventerreinen en leegstaande kantoren. Geregeld moeten gemeentes tientallen miljoenen euro's afboeken op hun grondbalans. Milieudefensie is dan ook van mening dat het ongewenst is de oppervlakte bedrijventerreinen in Flevoland uit te breiden. Eerst dient gestreefd te worden naar opvulling van de leegstaande delen van de bestaande bedrijventerreinen. Aangegeven wordt dat de overslaghaven vooral van belang zal zijn voor de agrarische sector. Wij zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht in welke mate er in deze sector behoefte is om bulkproducten zoals granen, bieten en aardappelen per container naar Flevokust te vervoeren. Er wordt niet aangegeven op welke wijze deze producten op dit moment naar de fabrieken worden getransporteerd. Mogelijk hebben de bedrijven totaal geen behoefte aan transport over water.	Zie algemeen onder nr. 1.	O
13.4	Ook een aantakking op de spoorlijn is niet realistisch: mede vanwege de zeer hoge kosten: passage snelweg. In feite ligt de locatie van Flevokust juist erg ongunstig: aan de verkeerde kant van het spoor en de snelweg én aan de verkeerde kant van Lelystad. De agrarische producten worden in andere delen van Flevoland verbouwd.	Zie algemeen onder 2. Daaraan voegen wij toe dat, aan de oostzijde van het spoor en de snelweg A6, geen locatie is gelegen aan de hoofdvaarroute VAL (Vaarweg IJsselmeer Lemmer) en nabij vaarwegroute VIJM (Vaarweg IJsselmeer Meppel). In de plannen wordt op korte termijn geen aantakking op het spoor voorzien. Dit neemt niet weg dat op langere termijn een aantakking op het spoor (Hanzelijn) en zelfs de lucht (nabijheid Lelystad Airport) mogelijk is. De locatie leent zich hier goed voor.	O
13.5	Ten behoeve van de MER zijn er modelstudies uitgevoerd naar de verkeersontwikkelingen. De uitkomst is, dat de verkeersbelasting van de wegvakken en kruispunten/rotondes in het algemeen binnen de normen blijft. Wij zijn van mening dat het onderzoek zich te veel beperkt heeft tot directie omgeving van Flevokust. Milieudefensie is van mening dat een aanzienlijk groter gebied in beschouwing had moeten worden genomen. De vrachtauto's met containers komen uit andere delen van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Verwacht mag worden dat dit in de wijde omgeving op andere wegvakken/kruispunten/	Zie algemeen deel onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. De toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Flevokust is beperkt. Het verkeersmodel toont aan dat veel verkeer de A6 en de Overijsselseweg op gaat. De routes via de Oostranddreef en Praamweg/ Knardijk liggen minder voor de hand, aangezien Flevokust gelegen is in de nabijheid van een aansluiting op de A6. De route via de A6 is sneller en comfortabeler door het ontbreken van kruispunten en rotondes. De effecten voor wegen gelegen op grotere afstand van Flevokust zijn	G/O

	rotondes de doorstroming zal beïnvloeden. Te denken valt daarbij aan de wegvakken/kruispunten van Houtribweg, Zuigerplasdreef, Binnenhavenweg, Oostranddreef, Swifterringweg, Dronterweg, Larserweg en Larseringweg. Een toename van het vrachtverkeer op Houtribweg zal onder meer ter hoogte van het Golfpark tot meer geluidsoverlast leiden. Dit is ook te verwachten voor de woonwijken langs de Oostranddreef. Wanneer een deel van het vrachtverkeer uit Zuidelijk Flevoland de route Praamweg/Knardijk/Houtribweg kiest, dan zal dit ook voor het Natura 2000-gebied, De Oostvaardersplassen en de woonwijken Lelystadhaven, Galjoen, Punter en Boeier extra overlast betekenen. De effecten op de verkeersstromen, doorstroming en geluidshinder dienen naar onze mening nader onderzocht te worden.	marginaal. Hier worden dan ook geen problemen verwacht als gevolg van de ontwikkeling van de plannen.	
13.6	Samengevat is Milieudefensie Lelystad van mening dat Flevokust nadelig is voor de leefmilieu in Lelystad, te veel onzekerheden heeft ten aanzien van de exploitatie en een uiterst kleine kans biedt op een wezenlijke verschuiving van wegverkeer naar vervoer over water. Daarom verzoekt Milieudefensie Lelystad af te zien van de ontwikkeling van Flevokust.	Onder verwijzing naar onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 13.1 t/m 13.5, zijn wij van mening dat, onder afweging van alle daarvoor in aanmerking komende belangen, de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Flevokust prevaleren boven de belangen die zijn gemoeid met het afzien van deze ontwikkeling.	O
14.1	Allereerst willen wij bezwaar maken tegen het feit dat deze zienswijze ingediend moet worden bij de Provincie Flevoland terwijl het hier vooral zaken betreft die onder de verantwoording van de Gemeente Lelystad vallen, zoals de weg/verkeer/hinder van het industrieterrein. Ook vinden wij het vreemd dat veel gegevens niet openbaar zijn of nog onduidelijk zijn en zelfs niet bekend bij de leden van de gemeenteraad van Lelystad. Hier gaat het dan echt om de cijfers en de begrotingen. Hoe kan er op die manier goed worden samengewerkt en kan de gemeente tot een goed plan komen?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Vanwege de wettelijke verplichting daartoe heeft het MER voor Flevokust als geheel ter inzage gelegen. Dit neemt niet weg dat in een later stadium ook nog de mogelijkheid bestaat om bezwaar te maken tegen het MER voor de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein. Het is juist dat niet alle financiële informatie openbaar is gemaakt, omdat het openbaar maken van die gegevens het financieel of economisch belang van de provincie kan schaden. Deze gegevens zijn alleen beschikbaar voor het gremium dat bevoegd is het besluit te nemen en daardoor ook financieel verantwoordelijk is voor de gevolgen van dat besluit.	O
14.2	Wij dienen deze zienswijze in als bezorgde bewoners van Lelystad maar ook als bewoners en ondernemers van het biologische landbouw gebied Lelystad noord. Het blijft ons grote zorgen baren dat ons Biologische landbouw gebied nog steeds buiten de MER rapporten en geluidsrapporten vallen. En ons gebied dus niet in de plannen wordt meegenomen. Wij zouden het zeer op prijs stellen als ons gebied binnen de plannen worden meegenomen.	Zie algemeen onder nr. 5.	O

14.3	Tussen ons en het industrieterrein zijn wij ook nog belast met de Houtribweg, deze zal zwaar belast worden met de aan en afvoer van de terminal en het bedrijventerrein. Zeker de rotonde Houtribweg –Karperweg, deze is hemelsbreed op 650 meter afstand bij ons vandaan. Deze zal voor veel overlast zorgen omdat hier de aan- en afvoerweg is naar de terminal het bedrijventerrein. Alle vrachtwagen en auto`s hier moeten remmen, een bocht maken en optrekken dit veroorzaakt veel geluidsoverlast wat zeker niet aan ons voorbij zal gaan. Wij hebben zwaar twijfels of deze weg en vooral deze rotonde de toename van zwaar verkeer aan kan, als je kijkt hoe het wegdek van deze rotonde er op dit moment aan toe is dan maak ik mij daar alleen al zorgen om. Wij zouden via deze weg willen vragen of het mogelijk is om van de rotonde bij de snelweg A6- N307 Houtribweg een ontsluiting te maken naar het bedrijventerrein dit zal een hoop overlast besparen voor ons gebied.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5. Daaraan voegen wij het volgende toe. De aanleg van een directe aansluiting op de rotonde bij de A6-N307 is verkeerskundig een ingewikkelde oplossing, is aanzienlijk duurder en de nieuwe weg die moet worden aangelegd doorsnijdt het Visvijverbosgebied. Het bos is eigendom van Staatsbosbeheer en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De kosten van een dergelijke weg zijn niet meegenomen in de plannen. Op grond van overwegingen op basis van onder meer kostenefficiëncy en duurzaamheid willen wij zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Bij volledige ontwikkeling van de buitendijkse haven en het binnendijkse industrieterrein, behoeft de rotonde Houtribweg-Binnenhavenweg aanpassing om een goede doorstroming te kunnen blijven garanderen. Het inpassingsplan voorziet in de realisatie van de haven en niet in die van het industrieterrein. Een extra ontsluiting is voor het verkeer van en naar de haven niet noodzakelijk. De ontwikkeling van de haven leidt er niet toe dat – behoudens 6 woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verleend - buiten het huidige geluidskader wordt getreden. Er is formeel dan ook geen aanleiding om ter plaatse van de biologische landbouw aanvullende maatregelen te treffen. Dit neemt niet weg, dat de provincie tijdens zogenaamde keukentafelgesprekken meermaals de plannen voor de ontwikkeling van Flevokust met de biologische ondernemers heeft besproken. Hierbij is ook gesproken over mogelijke maatregelen om de vermeende verwachte hinder te voorkomen of te verminderen. In dat kader is ook concreet gesproken over het verlengen van een aarden wal om geluidsoverlast van de N302 te reduceren. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden hiervan binnen bestaande programma's. Adressant is hiervan op de hoogte. Wij blijven hierbij benadrukken dat de geluidsbelasting van deze weg onder de wettelijke norm blijft.	G/O
14.4	Graag zouden wij nog dieper in willen gaan over de geluidscontouren van Flevokust: In INPASSINGSPLAN PARTIELE HERZIENING FLEVOKUST GELUIDZONE TE LELYSTAD staat het volgend citaat: In het MER dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de op en overslaghaven en het industrieterrein Flevokust is bij de effectbeoordeling vooral ingegaan op de cumulatie van geluid. Hier gaat het om geluid vanwege de industrieterreinen waar	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Gedeputeerde Staten hebben op 30 september 1991 rond industrieterrein Flevocentrale ingevolge artikel 53 en 57 van de Wet geluidhinder een geluidzone vastgesteld. Deze nu geldende geluidzone is op 20 augustus 1992 door de Kroon goedgekeurd. Gelet op de met de elektriciteitsopwekking gemoeide belangen, voorziet de vastgestelde geluidzone in een reservering voor de mogelijke ombouw van de Flevocentrale tot een kolengestookte	G/O

	grote lawaaimakers zich mogen vestigen. Voor de bepaling van de geluidzone voor industrielawaai en de benodigde hogere grenswaarden is apart onderzoek gedaan. Dit onderzoek -dat ook bij het MER voor de ontwikkeling van Flevokust is gevoegd - is hier als bijlage 1 opgenomen Als we naar deze kaart kijken en de geluidscontouren waarnemen dan is de cirkel die er was voor de Maxima-centrale (die niet eens zoveel herrie maakt)niet veel groter dan de cirkel die er nieuw is gekomen voor de grote geluidmakers. Wij maken bezwaar tegen deze geluidszone omdat hij niet overeenkomt met het verhaal 'grote geluidmakers'. Er wordt met ons gesproken en overlegd en rekening gehouden met onze zorgen, in de praktijk lijkt dat zo maar in de stukken komen wij daar verder weinig over tegen. Tegen deze manier van handelen maken wij bezwaar, als wij gehoord worden en men zegt rekening met ons te houden dan moet dat toch op zijn minst in de stukken terug te vinden zijn.	centrale. Hierbij zouden de bestaande eenheden Flevo I, II en III kunnen worden vervangen door 6 kolengestookte eenheden van elk 600 MW. De geboden ontwikkelingsruimte is na 1991 niet aangewend. Geconstateerd wordt dat door modernisering van de huidige Maxima-centrale de geluidemissie van de centrale is afgenomen. De geluidzone is daarop echter nooit aangepast en biedt daardoor de Maxima-centrale veel ontwikkelingsruimte. De gebruikte kavelemissies voor Flevokust zijn juist gebaseerd op de "grote lawaaimakers". De Maxima-centrale is vooral voor het noordelijke deel van de toekomstige geluidszone bepalend. Voor een kleiner deel is Flevokust bepalend is. Daardoor is de nieuwe contour niet veel groter dan de bestaande contour van de Maxima-centrale. Voor het zuidelijke deel van de geluidzone zijn vooral industrieterrein Flevokust, Orgaworld en het bedrijfsp perceel Karperweg 8 bepalend en in mindere mate de Maxima-centrale. De Maxima-centrale en de buitenste randen van het industrieterrein Flevokust hebben meer impact dan bijvoorbeeld een perceel gelegen in het midden van industrieterrein Flevokust, omdat dan de afstand tot de zonegrens ook groter wordt. Voor wat betreft de kenbaarheid van de zgn. 'keukentafelgesprekken' verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3.	
14.5	De Polderkol is een Biologische kruidenbedrijf dat kruiden teelt en verwerkt tot diverse kruidenproducten die de gezondheid bevorderen. Ons bedrijf gaat vermoedelijk lijden onder de uitstoot van fijn stof en andere chemische stoffen die via het bedrijventerrein Flevokust in de lucht komen. Het feit dat er zware industrie komt met milieucategorie 5 houd in dat mijn bedrijfsvoering en producten hierbij in onzekerheid komen. Wij zouden dan ook willen pleiten voor een nulmeting en dat de uitstoot goed in de gaten gehouden wordt. Kruiden zijn juist kwetsbaar voor chemische stoffen en sommige zijn juist in staat veel gifstoffen op te nemen, dat is hun werk, dat is juist de reden dat de kruiden worden toepast bij mensen. Als dit al in de omgeving, tijdens de groei, gebeurt dan heb wij dus een probleem bij de verdere toepassing van de kruiden. Wij hebben ons juist hier in Flevoland gevestigd omdat hier de garantie is van schone grond en lucht en de ideale omstandigheden voor het telen van kruiden. Schone kruiden zijn voor ons juist belangrijk omdat ze gebruikt worden ter bevordering van de gezondheid als deze kruiden chemische stoffen bevatten	Zie algemeen onder nr. 5.	O

	hebben we een groot probleem. Citaat van de website plantaardigheden: Over de hele wereld komen bodems voor die, veelal door menselijke activiteit, vervuild zijn met zware metalen. Met name cadmium is erg schadelijk voor mens en dier en kan bij hoge concentraties leiden tot kanker. Door op die stukken grond planten te telen die veel zware metalen opnemen, en die planten gecontroleerd af te voeren, kan de vervuilde bodem op een charmante manier gereinigd worden. Dit wordt "fytoremediatie" genoemd. Het afwassen van het fijn stof van de plant zoals wordt voorgesteld in de nota van beantwoording (pag. 10 situering nabij biologische landbouwgebied) is in ons geval niet mogelijk omdat de kruiden droog geoogst en gedroogd moeten worden, als ze van tevoren nat maak is de kans op schimmel in het product heel groot. Uit ditzelfde verhaal blijkt ook inderdaad dat er in de kruiden meer Pak's en zware metalen werd gevonden dus dat wat wij eerder aangaven dat kruiden kwetsbaar zijn voor chemische stoffen is zelfs al in jullie documentatie aangehaald. De stoffen zitten niet alleen op het planten maar komen ook in de grond vanuit daar zal het uiteindelijk ook door de plant worden opgenomen. Onze producten worden door heel Nederland op veel plaatsten verkocht en in de kruidenwereld is De Polderkol een bekende naam juist vanwege de kwaliteit van de kruiden en ook de betrouwbaarheid. We zijn trots op Lelystad en onze producten en kunnen als een van de weinige mensen in Nederland zeggen dat onze producten niet belast zijn met chemische stoffen of schadelijke stoffen uit de lucht. Heel jammer dat we dit verhaaltje kwijt gaan raken. Planschade en imagoschade ligt hier zeker op de loer.		
14.6	Graag willen wij ook nog eens reageren op het stukje uit het ontwerp inpassingplan met betrekking tot beter benutten en afname van verkeer: "Rijksprogramma Beter benutten is door Ecorys onderzoek gedaan naar de mobiliteit. Uit het onderzoek van Ecorys (2014) blijkt dat de ontwikkeling van Flevokust weliswaar lokaal leidt tot een toename van verkeer, maar dat er bovenregionaal gezien een verschuiving optreedt van wegverkeer naar vervoer over water en een betere spreiding en benutting van verkeer leidt. De ontwikkeling van Flevokust past daarmee binnen het Rijksbeleid". De meeste containervrachten van de Rotterdamse havens gaan via het oosten of het zuiden van het land naar het buitenland dus die komen bijna niet in het	De ontwikkeling van Flevokust gaat in eerste instantie niet uit van import-stromen vanuit Rotterdam. Flevokust start met export van (agro) producten vanuit Lelystad, die naar Rotterdam worden vervoerd. Daarmee ontstaat een regelmatige afvaart vanaf Lelystad. Deze regelmatige afvaart maakt het aantrekkelijk voor bedrijven, die in de regio zijn gevestigd, om producten aan en af te voeren. In plaats van wegtransport van en naar Lelystad vanuit Amsterdam en Rotterdam, resulteert dit in scheepsbewegingen die gepaard gaan met aan- en afvoer over de weg vanuit de regio. De regelmatige afvaarten maken Flevokust tevens een aantrekkelijke	O

	noorden, richting Lelystad. De vervoersbewegingen over water zullen dan niet afnemen als dat via Rotterdam naar Lelystad zou gaan. Het is juist extra omslachtig om dit eerst via Lelystad te laten verlopen. Wij kunnen ons niet voorstellen dat het aantrekkelijk is dat de vracht eerst per binnenvaart naar Lelystad gaat om zo alsnog op een vrachtwagen te zetten, want trein kan nog niet. Dat is eerder een omweg als je op de kaart kijkt en dat is iets wat vervoerbedrijven nooit willen. De afstand Lelystad Amsterdam is ongeveer 70 km. Wij denken niet dat het overladen op schepen en vervoer over water zoveel bespaard dat het economische zuiniger is over water in plaats van dat het vanuit Amsterdam meteen via de weg op de plek van bestemming gaat. Vanuit Rotterdam gaat het grootste deel naar het oosten en het zuiden van het land naar de omringende landen, dus qua beter benutten en besparing van energie en uitstoot is dit een vreemd verhaal als deze vrachten eerst naar Lelystad zouden gaan. Wat in theorie mooi klinkt maar in de praktijk gewoon niet gaat gebeuren. Vracht gaat altijd de kortste weg. Wat dan overblijft voor Lelystad is opslag en verwerking. Lelystad wordt nergens gesitueerd als een doorvoerpunt maar meer als een eindpunt of beginpunt. Beginpunt heeft weinig zin omdat er in Flevoland weinig industrie is die zoveel bulk produceert. De agrarische sector deze heeft al toe gezegd 10.000 containers op jaarbasis te vervoeren via de Flevokust. Er kunnen 24 containers op een binnenvaartschip dat wil dus zeggen dat het over 416 schepen gaat. Is niet echt veel om daar een terminal voor aan te leggen lijkt mij zo. Mijn bezwaar in dit verhaal is dat er vanuit Flevoland te weinig productie is om over het water te transporteren en dat daarvoor een terminal en haven dus niet nodig is. De transport naar het noorden, richting Lelystad, vanuit Rotterdam is te weinig om via Lelystad te verschepen. De afstand tussen Amsterdam is te klein om interessant te zijn voor Lelystad als tussenhaven voor overslag van schip op vrachtwagen. Kortom transport-technisch zal Lelystad geen oplossing zijn.	vestigingslocatie voor bedrijven die nu nog niet in de regio zijn gevestigd. Deze bedrijven zullen extra lading voor de binnenvaart met zich mee brengen, maar beperkte additionele aan- en afvoer, omdat ze op het naastgelegen bedrijventerrein zijn gevestigd.	
14.7	Dit citaat uit de nota van beantwoording maken ons grote zorgen: “Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het gezamenlijke beleid voor de kantoor- en bedrijfslocaties opgenomen in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040. Flevokust maakt deel uit van de MRA. Naast de reductie van plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties is in de MRA ook een behoefte aan zwaardere industrieterreinen. Tot 2040 is in de MRA naar verwachting vraag naar	Zie algemeen onder nr.1 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.6.	O

	380 ha gemengd-plus terrein. Op gemengd-plus terreinen kan industriële bedrijvigheid terecht uit de milieucategorieën 3/6. Een deel van die 380 ha betreft bedrijven uit de hoogste milieucategorie (categorie 5-6, ofwel de zware industrie). Doordat deze bedrijven qua milieuruimte vaak moeilijk mengbaar zijn met andere functies, is het essentieel om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor deze –voor de regio en Nederland als geheel- noodzakelijke bedrijven. Overigens kunnen zich ook op moderne-gemengde bedrijventerreinen industriële bedrijven vestigen, veelal tot en met milieucategorie 4. Hoewel daar vaak fysieke ruimte voor beschikbaar is, zorgt de beperkte milieuruimte op deze terreinen (net als overigens in sommige gevallen op gemengd-plus terreinen) ervoor dat zware industrie geen plek kan vinden op deze terreinen. Milieuruimte is een schaars goed in de MRA. In totaal is het aanbod gemengd plus in MRA tot 2040 nu 250 ha, waarvan 70 ha op Flevokust. Het nu voorliggende ontwerpplan voor Flevokust maakt een ontwikkeling van circa 40 ha bedrijventerrein mogelijk in aansluiting op de te ontwikkelen binnenvaart terminal." Hetzelfde soort verhaal is terug te lezen in de rapporten van Antea Group: Flevokust is een initiatief van de van de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland. De initiatiefnemer is voornemens een gecombineerd haven- en industrieterrein te realiseren ten noordoosten van de kern van Lelystad. De plannen voor Flevokust zijn dan ook gebaseerd op het functioneren van het terrein als een extended gate voor de haven van Amsterdam. Daarbij worden de containers vanaf de zeeschepen in Amsterdam (en Rotterdam) direct overgeslagen op binnenvaartschepen, zodat deze, zonder havencapaciteit in Amsterdam te gebruiken, direct doorverscheept kunnen worden. Vanuit de haven in Lelystad kan vervolgens verdere distributie plaatsvinden, zowel per schip als per trein of vrachtauto. De ontwikkeling is opgenomen in het programma Beter Benutten, waar vanuit ook subsidie beschikbaar wordt gesteld voor de realisatie van het terrein. Er is daarnaast behoefte aan zwaardere bedrijventerreinen. Anders dan in de kantorenmarkt, waarin een duidelijke afname van de vraag naar bedrijfsruimte waarneembaar is, geldt voor bedrijventerreinen van een zwaardere categorie nog altijd dat er behoefte is aan uitbreidingsruimte. De binnenhaven in Flevokust wordt dan ook gecombineerd met een bedrijventerrein voor bedrijven van de categorieën 3, 4, en 5.		
--	--	--	--

	Uit deze stukken is op te maken dat er behoefte is aan bedrijventerreinen van een zwaardere categorie industrie. Maar dat daar om diverse redenen geen plaats is in Amsterdam en Rotterdam. Dit komt er dus op neer dat er helemaal geen sprake is van afname van uitstoot en vermindering van vervuiling zoals beweerd wordt in de stukken. Er zal juist een spreiding en een toename plaatsvinden. Ik heb bezwaar tegen deze ontwikkeling omdat Lelystad op deze manier de oplossing en een afvoerpuntje wordt voor de zware industrie uit de randstad. Mij lijkt het beter om deze daar te centreren en de gebieden die schoon zijn schoon te houden.		
14.8	Werkgelegenheid: Een container terminal is niet een plek waar het bruist van de mensen en de banen er kan inderdaad in het industrieterrein banen voortvloeien uit de werkzaamheden die daar ontstaan. Vaak is dat laag geschoolde arbeid met slechte arbeidsomstandigheden deze worden niet graag door Nederlanders uitgevoerd en worden dus vervuld door werknemers uit omliggende landen zoals Polen dit levert dus voor Nederlanders weinig werkgelegenheid op. Ons bezwaar in dit verhaal is dat er beloofd wordt dat het banen op zou leveren en de jeugd werkloosheid in Lelystad naar beneden zou brengen. Maar dat wij niet een duidelijk beeld kunnen krijgen uit de cijfers hoe dit werkelijk gaat gebeuren behalve de cijfers uit de rapporten waarbij een grove schatting wordt gemaakt van ca. 25- 35 banen per ha. Citaat website provincie Flevoland: Flevokust is een lange termijn ontwikkeling. Nieuwe arbeidsplaatsen komen dus stap voor stap. Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van Flevokust kan het aantal nieuwe banen variëren. Uit recent onderzoek blijkt dat een dergelijk industrieterrein ca. 25 – 35 directe arbeidsplaatsen per hectare oplevert. Dit blijft toch een hoop geld voor deze banen op lange termijn en dan te bedenken dat er bij Giant op dit moment ongeveer 200 poolse werknemers bezig zijn en ook de landbouw waar Lelystad door wordt omringt wordt in de banen voorzien van Poolse arbeiders. Is het niet slim om daar eens na te kijken in plaats van te denken dat we met een duur project zogenaamde banen aan te creëren zijn?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Met de ontwikkeling van de terminal worden niet veel banen gecreëerd. De terminal is één van de randvoorwaarden die ontwikkeling van een onderscheidend bedrijventerrein mogelijk maken. De bedrijven die zich op het bedrijventerrein gaan vestigen creëren nieuwe banen in en voor de regio. Door clustervorming wordt onder meer ingezet op bedrijven in de food-verwerking. Dit is een cluster met in potentie relatief hoogwaardige banen. In de Europese markt is bepaald dat er vrij verkeer is van producten en diensten. Werknemers uit andere EU-landen zijn op grond daarvan vrij om hier arbeid te verrichten.	O
14.9	Kosten: Volgens de stukken zou er een sluitende begroting zijn voor de aanleg van de buitenhaven Hier zijn alle subsidies bij betrokken. Wij hebben onze twijfels of deze feiten en cijfers kloppen omdat er eerder over andere bedragen gesproken werd dan dat uiteindelijk in de rapporten staan. Ook vragen wij ons af of alle kosten goed zijn meegenomen.	Zie algemeen onder nr.6. Daaraan voegen wij het volgende toe. In het ontwerp-exploitatieplan dat mede ter inzage heeft gelegen is inzicht gegeven in de financiën. Dit exploitatieplan is opgesteld op de wettelijk gestandaardiseerde manier en moet niet worden gezien als een kostenraming. Bij het investeringsbesluit zal de kostenraming met bijbehorende risico's voor besluitvorming voorliggen. Doorgaans is bij	O

	Voor het deel van de gemeente Lelystad is het plan financieel nog niet rond. Voor de gemeente zal het veel gaan kosten, wat te koste gaat van andere uitgave die voor de gemeente Lelystad en haar bevolking belangrijk zijn. Ons bezwaar is dat voor zo'n groot plan wat niet eens het succes van gegarandeerd is en waarbij wij zoveel zware industrie in huis halen om het haalbaar te kunnen maken het werkelijk interessant is?	planontwikkeling sprake van risico's, zo ook bij de ontwikkeling van de haven en een binnendijks industrieterrein. Het gaat er om of de risico's acceptabel zijn. De ontwikkeling van het industrieterrein maakt geen onderdeel uit van het inpassingsplan. Ook zonder industrieterrein is een havenontwikkeling financieel mogelijk. De haven is vervolgens wel een element dat een gunstig effect heeft op de haalbaarheid van een nat binnendijks industrieterrein. Volgens ons kan ook het binnendijkse industrieterrein op kostenneutrale wijze worden ontwikkeld.	
14.10	Geachte dames en heren wij hopen dat U nog eens wijs en met gevoel naar deze plannen wilt kijken. Daarbij overdenken of we echt wel een mooi schip binnen halen of dat het misschien toch een Vliegende Hollander zou gaan worden. Wat ons betreft blijft Lelystad Groen en Blauw.	Onder verwijzing naar onze reactie op de zienswijzen onder de nrs. 14.1 t/m 14.9, concluderen wij dat de zienswijze van adressant ons geen aanleiding geeft om van de ontwikkeling van de haven en de regeling van de geluidzone af te zien.	O
15.1	Ik denk dat eventuele calamiteiten op het terrein van Flevokust ernstige schade kunnen toebrengen aan mijn melkveebedrijf op de grens van Lelystad en gemeente Dronten. Hemelsbreed ongeveer 5 km. Te denken valt aan vervuilde waterstromen langs mijn boerderij of neerslag van een brand. Ik weid mijn melkvee en neerslag van een brand leidt direct tot het binnen houden van de koeien. Ik verwacht dat de Flevokust plannen risico opleveren voor mijn melkveebedrijf.	Zie algemeen onder nr. 2. Daaraan voegen wij het volgende toe. De bedrijven die zich op Flevokust zullen vestigen moeten voldoen aan de milieuwetgeving. In milieuvergunningen worden eisen gesteld, zodat gevaar, schade en/of hinder voor de omgeving wordt voorkomen. Een calamiteit is een situatie die niet is te voorzien. Net als bij calamiteiten op andere bedrijventerreinen, gelden hiervoor de algemene maatregelen met betrekking tot calamiteiten. Voor de inhoud van die maatregelen wordt hier korthedshalve verwezen naar het crisisplan van de Veiligheidsregio Flevoland.	O
16.1	Ik denk dat de hoogte van de gebouwen en of installaties of andere obstakels op het industrieterrein of op het havengebied een negatieve invloed heeft op het windaanbod op onze windmolen en daarmee verwacht ik opbrengstdaling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 12.1.	O
16.2	Ook maak ik mij zorgen over een toename van het geluid op onze woning. Graag zie ik dat de provincie een nulmeting uitvoert en/of stappen onderneemt om geluidsoverlast te verminderen of te voorkomen.	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijze onder nr. 10.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het uitvoeren van een nulmeting is geen wettelijke vereiste. In het MER wordt de huidige situatie met de toekomstige situatie, inclusief de ontwikkeling van Flevokust, vergeleken. In de huidige situatie geldt (door het ontbreken van een industrieterrein) voor de woning van adressant aan de Visvijverweg 57 in principe de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A). Dit behoeft verder geen onderbouwing middels een nulmeting, omdat 50 dB(A) op grond van de Wet geluidhinder acceptabel wordt geacht. Het toekomstige geluidsniveau ten gevolge van industrieterrein Flevokust is berekend en daar waar nodig worden maatregelen aan de woningen	O

		getroffen. Bovendien is het uitvoeren van een nulmeting ten behoeve van industrielawaai niet reëel, aangezien de nabijgelegen Rijksweg A6 bepalend is voor de optredende geluidsniveaus. Dit geluid valt echter onder de bevoegdheid van Rijkswaterstaat. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft nabij de woning van adressant geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld met een gemiddelde waarde van 66,8 dB.	
17.1	Namens onze gezinnen waarmee wij wonen en werken (melkgeitenhouderij) in het gebied nabij de Flevokust dat is aangewezen om een hogere geluidsnorm te gaan hanteren stuur ik u onze zienswijze. Wij zijn bezorgd over het verhogen van de waarden wet geluidshinder. Hieronder een uiteenzetting van onze zorgen. Geluidspieken leveren stress op voor onze dieren. Piekbelasting zorgt voor schrik momenten ofwel stress. Het gevolg hiervan is dat de geiten minder melk produceren wat ten koste gaat van de efficiëntie van ons bedrijf. Hetzelfde geldt voor de pluimveehouder die in hetzelfde aangewezen gebied onderneemt. Daarnaast ondervinden wij in onze woon- en werkomgeving dagelijks geluidshinder door o.a: • het verkeer op de A6, dit geluid wordt versterkt door een de wind uit het westen tot noorden en nat weer; • windmolen in de buurt produceert extra geluid; • vliegtuigen naar Schiphol zijn een extra geluidsbron; • de plezier vliegtuigen vanuit Lelystad airport zijn op rust momenten vaak een bron van veel extra geluid. Ons gebied is een zone waar deze plezier vliegtuigen kunnen stunts wat veel geluidshinder oplevert. Het verhogen van de geluidsnorm zal ons woongenot aantasten en de piekbelastingen zullen economische schade veroorzaken. Derhalve verzoeken wij u de geluidsnorm niet te verhogen in dit gebied.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 10.1 en 16.2. Daaraan voegen wij toe, dat de hogere grenswaarde alleen geldt voor industrielawaai en niet voor het verruimen van de geluidsniveaus voor geluid afkomstig van de Rijksweg A6 of vliegtuigen. Dat geluid valt niet onder de bevoegdheid van de provincie of de gemeente en kan niet worden toegerekend aan de ontwikkeling van Flevokust.	O
18.1	We maken bezwaar tegen de procedure rond de planontwikkeling en de zogenaamde “knip” zoals die in de publicatie op uw website (met de ‘knip’ is een heldere taakverdeling ontstaan: de provincie is verantwoordelijk voor de realisatie van de haven en gemeente Lelystad voor het industrieterrein) wordt genoemd en is vastgesteld in uw vergadering van 3 juli 2014. We vinden dat als er een knip is, u zich daar ook daadwerkelijk aan moet houden. Het inpassingsplan kan dan <i>enkel en alleen</i> over het buitendijkse havengedeelte gaan en wellicht over de	Zie Deel B (Het horen van de gemeenteraad) van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 14.1 en 14.3. Daaraan voegen wij toe, dat het inpassingsplan Havenontwikkeling inderdaad alleen ziet op de ontwikkeling van een buitendijkse haven.	O

	aansluiting naar een binnendijks industrieterrein als overlap van beide plannen. Doordat u echter direct over zowel de haven als het industrieterrein schrijft wordt de bestuursrechtelijke reikwijdte van uw plan onduidelijk. Tijdens de hoorzitting van 18 september 2014 is op geen enkele wijze duidelijk geworden dat er “een stevige samenwerking” is tussen gemeente en provincie. Integendeel de aanzienlijke hoeveelheid vragen van de kant van de gemeente gaven veel zorgen weer. Verder bleef het onduidelijk waarom er een bedrijvenlijst tbv het binnendijkse terrein is opgenomen bij het Inpassingsplan Havenontwikkeling, terwijl het inpassingsplan alleen het havengedeelte zou bestrijken. De provincie gaat alleen over het haven deel begrijpen we uit de knip die geen vorm krijgt in de stukken.		
18.2	Hetzelfde geldt voor het Inpassingsplan Geluidszone dat nu voorligt welke naast het haven terrein ook van de aanwezigheid van het bedrijventerrein uitgaat. De geluidszone van het bedrijventerrein wordt er hier ook bij gepakt en die hoort eigenlijk gezien de knip gekoppeld te zijn aan het bestemmingsplan van het bedrijventerrein. De invulling en de keuzes tav het bedrijventerrein zijn aan de gemeente, en daar is nog niet over beslist. Het ter inzage leggen van het Inpassingsplan Geluidszone door de provincie is grensoverschrijdend door de provincie en daardoor bestuursrechtelijk een creatie die tot verwarring leidt. We zijn niet in kennis gesteld over de procedure hieromtrent door de gemeente, moeten we wel bij de gemeente over de geluidscontour bezwaar maken of moet dat nu bij u? Hoe kunt u een bezwaar voor een andere overheid ontvangen? Zou er niet transparant gecommuniceerd worden en belanghebbenden worden ingelicht? Transparant is het niet meer. En transparant zijn ook niet de stukken die nu voorliggen. Veel herhalingen, en uitsplitsingen waardoor het moeilijk, wellicht onmogelijk voor buitenstaanders is de stukken geheel te bevatten, ook gezien de enorme hoeveelheid. Een leeswijzer had het geheel gesierd.	Voor de ontwikkeling van de haven is ook een geluidzone wettelijk vereist. Deze zone verstrekt duidelijkheid en zekerheid aan omwonenden over het maximale geluidniveau vanwege industrielawaai op de gevels van hun woningen. Deze geluidzone heeft betrekking op de verschillende locaties voor bedrijfsontwikkeling die de komende 10 jaar zijn voorzien. Het staat de gemeente vrij om, bij vaststelling van een bestemmingsplan voor het binnendijkse industrieterrein, de geluidzone aan te passen. De geluidzone wordt vastgelegd in het inpassingsplan met in acht name van de in voorliggende plannen vastgelegde uitgangspunten en geluidrechten van aanwezig bedrijven op het gezoneerde industrieterrein. Daarom moeten zienswijzen tegen de geluidzone bij de provincie worden ingediend. De gemeente is echter bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, als bedoeld in de Wet geluidhinder, voor specifieke woningen. Gelet op de Wet geluidhinder worden alleen de (zakelijk) gerechtigden van die woning als belanghebbende aangemerkt. Deze zijn met aparte brieven op de hoogte gebracht van de ontwerp-beschikking inzake de hogere grenswaarde. Voor zover een zienswijze tegen het inpassingsplan (mede) betrekking heeft op een dergelijke hogere grenswaarde, zendt de provincie de zienswijze door naar de gemeente, één en ander conform hetgeen hierover is bepaald in de Algemene wet bestuursrecht.	O
18.3	Daarnaast vinden we dat ook bezwaar gemaakt moet kunnen worden op het ontwerp exploitatieplan en bijlagen door alle Lelystedelingen en Flevolandse, gezien de mogelijk langdurige effecten op de begrotingen van Lelystad en Flevoland. Wij hebben grote twijfels aan de realiteitswaarde van het exploitatieplan, omdat het niet aantoonbaar is dat een haven hier inderdaad	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nrs. 1 en 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Aan iedere planontwikkeling zijn risico's verbonden. Afhankelijk van het feit of deze acceptabel worden geacht door het bevoegde gezag vindt een plan doorgang. Het is juist niet vreemd dat wij als initiatiefnemer van het plan	O

	bestaansrecht kan verwerven. Het wensdenken is erg sterk bij het projectteam. Wat als de beoogde partij die de haven voor 5 jaar huurt afhaakt of verlies draait? Wie draait er dan voor op? Wat voor zeer voordelige clausules neemt u op puur en alleen omdat u zo graag een haven wil? De nut en noodzaak heeft u proberen aan te geven door onderzoeken waarvan u de opdrachtgever bent, en dus ook de vraagsteller, een vraag valt op vele manieren te stellen, zodat er altijd een gewenst antwoord boven komt drijven.... Want waarom zag de Haven van Amsterdam er geen brood in?	en als bevoegd gezag voor wat betreft de inpassingsplannen onderzoeken laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de haven. Sterker nog, in het kader van een zorgvuldige besluitvorming zijn wij daartoe gehouden. Het is dus niet vreemd dat de provincie opdrachtgever is voor (een deel van) die onderzoeken. In de zienswijze wordt niet gemotiveerd welke onderzoeken niet juist zouden zijn en om welke reden dat het geval zou zijn. Het Havenbedrijf Amsterdam is geprivatiseerd en heeft een marktrendementsdoelstelling. In de omstandigheden medio 2013 kon het Havenbedrijf die rendementsdoelstelling niet halen. De provincie heeft geen marktrendementsdoelstelling, maar voornamelijk een maatschappelijk rendement als oogmerk (economische structuurversterking).	
18.4	Tegelijkertijd stelt u dat Provincie en gemeente nauw samenwerken om ervoor te zorgen dat Flevokust één integrale ontwikkeling blijft. (website Flevoland introductie bij procedure) *Hoe kan het dan dat er zowel bij de provincie als bij de gemeente <i>geheime</i> stukken zijn die niet door raadsleden en statenleden beiden kunnen worden ingezien? *Hoe kunnen er dan gewogen beslissingen genomen worden? *Hoe is er dan sprake van transparantie van de processen, waarvoor dit keer gezorgd zou worden? U creëert hierdoor “achterkamertjes” net als door de hoorzitting van 18 september aanvankelijk niet openbaar te laten zijn en vervolgens na vragen, allereerst tijdens de voorlichtingsbijeenkomst en later tijdens gemeentelijk overleg wel. Echter vervolgens heeft u het alleen op een interne activiteitenkalender gecommuniceerd waardoor vele belanghebbenden niet op de hoogte waren en zich niet voor de inleverdatum van deze inspraak konden komen informeren over de samenspraak/werking van de provincie en de gemeente. Een bijeenkomst waarin naar buiten kwam dat de provincie mogelijk weer komt tot inpassing als de gemeente zich niet welwillend gedraagt in de besluitvorming/financiering van het (nat) binnendijks bedrijventerrein waar u de milieu hinder categorieën 3 t/5.3 bij heeft opgelegd. Of kan de gemeente daar nog over beslissen? Is het vanwege een mogelijke 2de inpassing zo, dat u het bedrijventerrein tussen neus en lippen ook maar even meeneemt in de procedures? Daarom maken we bezwaar tegen deze gehele procedure en vragen we u nu om een nieuw inpassingsplan te schrijven waarin u zich op geen enkele wijze uitlaat over het gebied waarvoor de gemeente een bestemmingsplan ontwikkeld. We vragen u ook	Zie onze reactie op de zienswijzen onder de nrs. 6.1 en 14.1. Daaraan voegen wij toe, dat de hoorzitting van 18 september 2014 is gehouden in het kader van het formele ‘horen’ van de gemeenteraad, zoals bedoeld in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening. De vormgeving van dit horen is niet in de wet vastgelegd en is dus vormvrij. Daarom is het aan de raad gelaten om de vorm te kiezen. Deze vorm had dus ook een brief van de raad kunnen zijn. De openbaarheid van die brief zou overigens gelijk zijn aan die van een brief/zienswijze van een willekeurige adressant. Dat nu gekozen is voor een overleg, waarin leden van Provinciale Staten kennis hebben kunnen nemen van de meningen van raadsleden, doet daar niets aan af. Het was dus ook geen commissie-, raads- of Statenvergadering, waarop de reguliere inspraakregels van toepassing zijn. Gelegenheden voor samenspraak zijn bij uitstrek de diverse door ons georganiseerde informatiebijeenkomsten. Zoals ook tijdens het horen van de gemeenteraad op 18 september jl. is aangegeven, had het horen alleen betrekking op de inpassingsplannen en niet op de ontwikkeling van het binnendijkse bedrijventerrein. Met de knip is de planologische bevoegdheid met betrekking tot het industrieterrein bij de raad gelegd.	O

	om de MER te beperken tot alleen het buitendijkse haventerrein. En anders vragen we u uw procedure op te schorten zodat er daadwerkelijk sprake kan zijn van een gewogen plan door provincie en gemeente dat beide plannen omvat.		
18.5	We maken bezwaar tegen het voorliggende inpassingsplan Havenontwikkeling, omdat het deels is gebaseerd op de bijgevoegde MER 1 en 2.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2.	O
18.6	We maken ook bezwaar tegen de MER omdat deze MER volledig buiten beschouwing laat dat er in de directe nabijheid van het plangebied het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord bevindt. Dit is een zeer kwetsbaar, grondgebonden gebied. Het is ook een gebied met een sterke economische waarde voor de stad en regio en biedt werkgelegenheid aan velen. U heeft het ontstaan en bestaan in het verleden en heden op allerlei wijze ondersteund en nu zit het in de weg. En dus is het makkelijker de geschiedenis en aanwezigheid van het biologisch landbouwgebied niet te benoemen?	Zie algemeen onder nr. 5.	O
18.7	Blz 1 van het inpassingsplan op- en overslag haven: het haventerrein als zodanig is van geringe omvang. Opslag biedt minimale werkgelegenheid en vraagt een groot ruimte beslag. Hoe denkt u dan wel de prognoses van werkgelegenheid te halen of gelden die niet t.a.v. de haven?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.	O
18.8	Hoe kan het bedrijventerrein <i>nat</i> zijn als er geen enkel kavel van het terrein directe toegang heeft tot het water? Hoe zit het met de subsidies nu er toch geen nat bedrijventerrein wordt aangelegd?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.4.	O
18.9	§ 1.1.1 van het inpassingsplan (ligging en begrenzing van het plangebied). Zoals aangegeven komt Flevokust aan de noordzijde van Lelystad. Het plangebied van dit inpassingsplan betreft de buitendijkse ontwikkeling van Flevokust. T.a.v. blz. 8: Waarom is de golfbreker niet opgenomen in de plannen: "Voor de haven is een golfbreker nodig. Deze ligt niet in dit bestemmingsvlak, maar in het bestemmingsvlak "Water" ". Op welke afstand van de kust wordt die dan gesitueerd? Is die dan wel realistisch meegenomen in de exploitatiekosten? Terwijl de foto van de begrenzing van het plangebied op blz. 3 toch doet vermoeden dat de golfbreker zich wel in het plangebied moet gaan begeven. Hoe zit dit? Of klopt de begrenzfotografie niet?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.11. Daaraan voegen wij het volgende toe. De begrenzfotografie is indicatief bedoeld. Vandaar ook de globale aanduiding met een ellips. De ligging van de golfbreker is afhankelijk van de functie: schepen de ruimte te bieden om aan te meren, waarbij de golfbreker ervoor zorgt dat het water rustig is. Hoe verder de golfbreker van de kade af komt te liggen, hoe groter de golfbreker moet zijn om voldoende rustiger water te creëren. De exacte ligging wordt bepaald bij het technische ontwerp, waarbij de aanlegkosten worden geoptimaliseerd aan de hand van diepte en lengte. Ook bij het type golfbreker is een optimalisatie mogelijkheid. Een drijvende golfbreker bijvoorbeeld, is minder kosten-afhankelijk van diepte en kan daarom dichter bij de terminal worden gerealiseerd (waar het dieper is).	G
18.10	Blz. 12: ook al heeft TNO in 2008 "de economische potenties van de haven als positief aangeduid. Lokale vervoersstromen en economische activiteiten bieden een voldoende basis voor de haven en groeien in de toekomst door. De haven is daarbij een aanzienlijke versterking van het provinciale vestigingsmilieu voor	Zie algemeen onder nr. 1. In de daar bedoelde bijlage 1 van het inpassingsplan voor de haven (Ladder voor duurzame verstedelijking) worden verschillende recentere rapporten aangehaald die een actueler beeld geven over de ontwikkelpotentie van Flevokust.	O

	logistieke en industriële activiteiten. De geplande instroom van bedrijvigheid komt voor een deel van buiten Lelystad en de provincie Flevoland". Ons inziens is de aanname van groei synoniem aan een beperkte, verouderde visie op de economie. Het rapport is ook verouderd. Gezien het aantal half leegstaande industrieterreinen rond Lelystad is een toevoeging van een binnendijks industrieterrein dat ook niet nat is, niet gewenst. En hoe zit dat met de genoemde lobby bij bedrijven op huidige terreinen om zich te vestigen op een nieuw terrein, dan creëer je nog meer spookgebieden van half lege terreinen?	Zoals eerder in onze reactie op de zienswijze onder nr.18.8 is aangegeven, is vanwege de nabijheid van de haven met terminal sprake van een "nat" bedrijventerrein. In de markt is behoefte aan deze natte industrieterreinen voor de hogere milieucategorieën. Daarmee is er ook geen interne concurrentie met de andere bedrijventerreinen in de regio, die de kwalificatie "nat" ontberen. Van een lobby om Flevolandse bedrijven te verplaatsen naar Flevokust is geen sprake. Het vestigen van extra activiteiten van bestaande Flevolandse bedrijven op Flevokust juichen wij wel toe, vooral als dergelijke activiteiten anders buiten Flevoland terecht zouden komen.	
18.11	We sluiten ons aan bij Boomsma/Schultz/Anemaet aan t.a.v. de veiligheid en de doorwerking ervan in de plannen: "2.1.4. Huidige situatie De waterkering langs het IJsselmeer ligt op circa NAP +5 m. Tijdens een zogenaamd Delta Debat in het Erfgoedcentrum Nieuw Land op 13 mei jl. heeft de Dijkgraaf gemeld dat het Waterschap Zuiderzeeland wil voorstellen om de veiligheid van de IJsselmeer dijken van Flevoland te verhogen van 1/4.000 per jaar naar 1/30.000 per jaar. Dus ruim een factor zeven hoger. Dit zal naar verwachting een betekende invloed hebben op het dwarsprofiel van de dijk van Flevokust. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hiermee in de plannen rekening wordt gehouden. Dit staat echter nergens in de rapportages. Het lijkt ons gezien de veiligheid voor de inwoners van de Flevopolder van veel belang dat dit punt duidelijk in de rapportages wordt opgenomen." (zienswijze Boomsma/Schultz/Anemaet)	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G
18.12	Op pag. 16 staat deze paragraaf "2.1.7 Achtergrondinformatie -Inleiding -Omgevingsaspecten -Maatschappelijke uitvoerbaarheid -Economische uitvoerbaarheid" De invulling hiervan ontbreekt, of is hier iets weggevalen? Hetzelfde geldt voor de paragrafen 2.2.7(blz. 17 onder Verkeer), en 2.3.7(blz. 23 onder Water). Het lijkt ons erg belangrijk hier te lezen over de genoemde onderwerpen die verder niet worden uitgewerkt. Bijv. de omgevingsaspecten bij de verschillende paragrafen zou moeten aangeven dat er in de directe nabijheid van het plangebied het biologisch landbouwgebied	In § 2.1.7 (Achtergrondinformatie) wordt aangegeven waar meer relevante informatie over de desbetreffende bestemming kan worden gevonden. Daarbij wordt verwezen naar de hoofdstukken elders in de toelichting op het plan. Het klopt dus dat die kopjes niet in § 2.1.7 worden ingevuld.	O

	Lelystad-noord is gevestigd sinds midden jaren '80. De aanleg van een haven en zoals nu gepland een industrieterrein met milieuhinder categorieën 3 t/m 5.3 betekent een onomkeerbare verslechtering van de bestaande situatie voor het landbouwgebied en is daarom niet gewenst. Ook vanwege de maatschappelijke waarde van het biologische landbouwgebied, zou geconcludeerd kunnen worden dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid, naast de economische uitvoerbaarheid ongewenst zijn.		
18.13	Blz. 16 2.2.4 "Huidige situatie De bestaande weg op de dijk biedt voldoende capaciteit voor de ontsluiting van de terminal. Overigens biedt de bestaande weg voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein. Zodra het industrieterrein zich verder ontwikkelt, is een extra ontsluitingsweg nodig." De verkeerssituatie rond het mogelijk te ontwikkelen haventerrein en een eventueel industrieterrein baart ons grote zorgen. Er worden in het inpassingsplan nergens aanwijzingen gegeven waarop te verwachten schade door toegenomen fijn stof en geluidsbelasting op enigerlei wijze wordt beperkt. We vragen u dan ook maatregelen te treffen tegen de milieuvervuiling van grond, water en lucht kwaliteit door o.a. fijn stof door (vracht) verkeer en industrie alsmede tegen geluidsoverlast. Een geluidscherm/wal langs de gehele noordzijde van het biologisch landbouwgebied zou enige bescherming creëren. MER 2 blz. 81 "Ter hoogte van de aansluiting van de Binnenhavenweg op de Houtribweg neemt het aantal mvt/etm toe met 101%. Ten westen van het plangebied is een aantal motorvoertuigen per etmaal (weekdag) van ca. 13.400 berekend". En dat levert qua verkeersstromen minimale knelpunten valt daar te lezen met als oplossing een rechtsaffer, maar daar wordt dan verder niet gesproken over geluid en fijn stof, dat niet anders dan met hetzelfde soort percentage omhoog gaat. Dit gedeelte van de Houtribweg bevindt zich in de directe nabijheid van ons bedrijf. Geluidsprognoses zijn uitgereken gemiddelden en geven niet de daadwerkelijke belasting van de omgeving weer. Pieken worden uitgesmeerd. Echter langdurige blootstelling aan lawaai en geen stilte ervaringen meer, veroorzaken ernstige klachten. Een stofzuiger kan je binnen uitzetten, maar het soort werkzaamheden van ons bedrijf, een bedrijf dat past binnen het profiel van kleinschalige biologisch waardoor we ons hier hebben gevestigd, vraagt om handwerk buiten,	Zie algemeen onder nr. 5 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3. Daaraan voegen wij toe, dat een extra ontsluitingsweg eerst nodig is als het industrieterrein zich verder heeft ontwikkeld. Deze extra weg wordt alsdan niet langs de IJsselmeerdijk aangelegd. Het inpassingsplan voorziet in de realisatie van de haven en niet in die van het industrieterrein. Een extra ontsluiting is voor het verkeer van en naar de haven niet noodzakelijk.	O

	waar geluid niet uit te zetten valt. blz 17 2.2.5 Gewenste situatie In het begin voldoet de huidige weg op de dijk als ontsluitingsweg. Zodra het industrieterrein zich verder ontwikkelt, wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van Flevokust.		
18.14	De verkeerssituatie zou enorm verbeteren als er direct een weg wordt aangelegd vanaf de rotonde onderaan de A6 het gebied in. Dan hoeft de Houtribweg niet als verbindingsweg tussen Flevokust en de A6 te dienen. We verzoeken u hierbij als wegbeheerder van de Houtribweg stappen te ondernemen, en voor een betere verkeerssituatie te zorgen. U bent verantwoordelijk voor te verwachten overlast met onomkeerbare gevolgen voor het aangrenzende biologische landbouwgebied en de mensen die er wonen en werken. Zie voor de gevolgen van luchtvervuiling door verkeer in het informatieblad gepubliceerd door Milieudefensie 1511-OPM Informatieblad 03-gezondheid-DEF-low.pdf	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3.	G/O
18.15	En dan hebben we het nog niet eens over fijn stof die door het overslaan van losse goederen op de havenkade kan ontstaan, en door bedrijvigheid op het industrieterrein. In de Nota van Beantwoording(2 juli 2014) wordt op pag. 10 onder 4) Situering nabij biologisch landbouwgebied beargumenteerd met een mini onderzoek van de WUR dat stadslandbouw geen last heeft van fijn stof. Het onderzoekje beperkt zich tot <i>één daktuin</i> en in de publicatie erover wordt direct gesteld: "Ook kan er een groot verschil zijn in depositie op de grond en op een dak omdat niet al het stof mee naar boven stijgt." http://www.wageningenur.nl/nl/show/Stadslandbouw-ongehinderd-door-fijnstof.htm En hierin zit de crux: een onderzoek naar vervuiling van groente en kruiden op een daktuin zoals in dit minionderzoek werd gedaan is niet toepasbaar op landbouw die grondgebonden is. Fijn stof stijgt niet op naar de daktuin, maar daalt wel af naar grond. Weliswaar is enige vervuiling afspoelbaar door regen en afwasbaar door een klant, echter de vervuiling slaat ook neer op de grond. Fijn stof van verkeer heeft juist de eigenschap zich goed aan bodemdeeltjes te binden aldus ook blijkt uit een andere publicatie ook over stadslandbouw: "loodverontreiniging heeft zich in de toplaag van de bodem genesteld en klampte zich hierbij vast aan de fijnste (klei)deeltjes uit de bodem. " http://www.argusactueel.be/binnenlands-nieuws/hoe-gezond-zijn-groenten-van-eigen-kweek	Zie algemeen onder nr. 5	O

	Dit onderzoek kent ook zijn beperkingen, want stadsbakken zijn niet grondgebonden, het geeft wel aan dat fijn stof niet zomaar weg is als het regent, integendeel het hoopt zich op in water en grond. En daarmee in de voedingsbodem voor gewassen, waardoor de vervuiling niet meer afwasbaar is, maar vervuiling van de plant veroorzaakt. Mochten er residuen van vervuiling in onze groente of fruit worden gevonden, dan kunnen we onze licentie verliezen als biologisch-dynamisch tuinbouwbedrijf. Een noodzakelijke omschakelingsperiode voordat we weer erkend biologisch zijn duurt minimaal 2 jaar. Of we dan opnieuw biologisch kunnen boeren als de grond inmiddels vervuild is, is de vraag. Terwijl we volgens de koopovereenkomst met de gemeente hier alleen biologisch mogen boeren....		
18.16	We vragen u hierbij opnieuw indien u toch de plannen doorzet: De geschiedenis en de aanwezigheid van het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord te erkennen, en voor het gebied, de bewoners en de ondernemers daadwerkelijk maatregelen zoals een geluidsscherm langs de hele noordzijde van het gebied te treffen, ook al valt het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord buiten het plangebied Flevokust. De plannen zorgen bij uitvoer voor onomkeerbare gevolgen voor ons bedrijf, en tevens voor ons als bewoners in het gebied (waardevermindering van het bedrijf, imagoschade van de directe omgeving, waardevermindering van woongenot, toename gezondheidsrisico's). Zie ook bijv. http://www.kennislink.nl/publicaties/fijnstof-in-alle-soorten-en-maten: een artikel van Annemieke van Roekel. Of http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/luchtverontreiniging/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-grootschalige-luchtverontreiniging/ Andere maatregelen die we noodzakelijk achten zijn nulmetingen voor grond, lucht en waterkwaliteit, vervolgmetingen door een onafhankelijke organisatie. Openbaar maken van meetgegevens, goede procedures daar omheen zodat ten alle tijden duidelijk is wat er schade te weeg kan brengen en wie er dan aansprakelijk is, en hoe er dan verder gehandeld wordt.	Zie algemeen onder nr.5.	O
19.1	Het inpassingsplan havenontwikkeling beperkt zich niet tot de havenontwikkeling maar strekt zich ook uit tot het geplande industrieterrein, (o.a. in hoofdstuk 3, inpassingsplan haven,) terwijl u een knip van 3-7-2014 gemaakt heeft tijdens uw vergadering. Het geplande bedrijventerrein met de bijbehorende, aparte, MER die	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2.	O

	nog door de gemeente moet worden voorgelegd te samen met een bestemmingsplan vallen buiten uw kader dat uzelf heeft gecreëerd. We vragen u dan ook geheel af te zien van het inpassingsplan Flevokust haven-ontwikkeling en alle andere stukken erom heen, omdat u zich niet heeft gehouden aan de afspraak van u zelf. Te weten dat de gemeente verantwoordelijk is voor het binnendijkse bedrijventerrein /bestemmingsplan en daar bijhorende MER.		
19.2	Ook vinden we dat het gebruik van de Crisis en Herstelwet de mogelijkheden van de burgers vermindert en we wijzen deze werkwijze van uw kant af. Dit ook omdat niet aantoonbaar is dat een haven de economische structuur van Lelystad zal versterken: een haven en zware industrie met ernstige milieuhinder ten gevolge, past niet naast het biologisch landbouwgebied dat mede met uw hulp is ontstaan eind jaren '80, begin '90. Het zal de bloeiende biologische landbouw verzwakken en ook de mogelijkheden voor verdere natuurontwikkeling. En dat terwijl de ontwikkeling van een haven en een industrieterrein een zeer groot beslag zal leggen op de financiën van provincie en gemeente. En dat voor langere tijd, omdat er deskundigen in het wensdenken zijn meegegaan en het nu als economisch haalbaar achten een haven aan te leggen.	Zie algemeen onder nrs. 1, 5 en 6. Zie tevens onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.5. Daaraan voegen wij toe, dat de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet (5 ^e tranche) de rechtsbescherming voor particuliere belanghebbenden niet beperkt.	O
19.3	Er zijn er toezeggingen gedaan over het niet gebruikmaken en het schonen van secundaire bouwstoffen. Er is niet uitgesloten bij de bedrijvenlijst dat het soort bedrijven dat secundaire bouwstoffen opslaat en verwerkt dat niet zal doen op Flevokust. Terwijl u , vreemd genoeg wel deze VNG bedrijvenlijst heeft opgenomen voor het industrieterrein dat niet op uw agenda staat. We willen dat u bedrijven uitsluit die met secundaire bouwstoffen werken en/of de activiteit als zodanig uitsluit. We willen dat u zich beperkt tot het havengebied en dus ook niet een bedrijvenlijst toevoegt aan het voorliggende Inpassingsplan Havenontwikkeling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder 4.3. Daaraan voegen wij toe, dat voor het ophogen van de in het inpassingsplan voor de haven begrepen gronden geen gebruik wordt gemaakt van geschoonde secundaire bouwstoffen, maar van schoon zand.	O
19.4	Er wordt in beide inpassingsplannen geen enkele voorziening getroffen tegen onherroepelijke milieuvervuiling die de komst van een haven, en zware industrie cat. 3 t/m 5.3 met zich meebrengt voor het biologisch landbouwgebied Lelystad-noord. "Zware industrie die geen plek kan vinden "(blz. 5 nota van beantwoording) en nu wel uitgenodigd wordt zich te vestigen in Lelystad-noord naast het biologisch landbouwgebied, ook wel De Tuin van Lelystad genoemd. Het biologisch landbouwgebied is ook ontstaan op uitnodiging van de gemeente en dat werd door u ondersteunt midden jaren '80 begin '90. U bent daardoor medeverantwoordelijk voor ondernemers en bewoners van dit gebied die te maken krijgen met een onherroepelijke verslechtering van de milieukwaliteit van dit gebied dat zich juist daar heeft kunnen ontwikkelen vanwege de schone lucht-,	Zie algemeen onder nr.5 en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 7.11 en 15.1.	O

	grond- en water kwaliteit. We willen dat u voorzieningen treft in de vorm van nulmetingen van water-, grond- en luchtkwaliteit door een onafhankelijke organisatie. De meetgegevens dienen openbaar te worden. En we willen dat u daar een procedure aanhangt die ervoor zorgt dat de bewijslast van de vervuiling duidelijk wordt zonder, dat de al aanwezige bewoners en gebruikers van het biologisch landbouwgebied daarvoor moeten zorgen. Dat er ook een procedure komt voor de dan af te handelen schade. Dat er een alarmeringssysteem komt dat indien er iets mis gaat dat schade kan veroorzaken aan gewassen, lucht, water en grond er direct gehandeld kan worden, oftewel dat er duidelijke procedures voor alle betrokkenen komen zodat er direct en adequaat gehandeld kan worden bij de minste of geringste afwijking. Dat alles ook zo wordt opgesteld dat iedere burger het kan begrijpen. Voor zover bij ons bekend is dat in Rijnmond nu het geval.		
19.5	Er wordt in de plannen ook geen enkele voorziening getroffen tegen de onherroepelijke toename van geluid door de toename van (vracht)verkeer op de Houtribweg ten noorden van het biologisch landbouwgebied. Dit is de verbindingsweg van de A6 naar de Karperweg. “Op één kruising treedt een beperkt negatief effect op.” Blz. 36 (inpassingsplan Havenontwikkeling) Dit heet lawaai-overlast en wordt als aanvaardbaar geacht..... “In het plangebied is sprake van enigszins negatieve effecten door de cumulatie van industrielawaai, wegverkeer en railverkeer.” Blz. 32 Inpassingsplan Havenontwikkeling. Buiten het plangebied is er zeker een cumulatie van lawaai: het biologisch landbouwgebied is buiten het plangebied gehouden in alle opzichten en dat vinden we een onjuiste weergave van de omgeving binnen alle stukken inclusief de MER en daar maken we hierbij nadrukkelijk bezwaar tegen. We vragen u nadrukkelijk om De Tuin van Lelystad te beschermen tegen geluid van de toename van verkeer op de Houtribweg door de oprichting van een geluidswal/scherm aan de gehele noordzijde van het gebied. Nog beter zou zijn indien u de Houtribweg geheel mijdt door een directe afslag te creëren vanaf de rotonde aan de westzijde van de A6, die direct het geplande gebied ingaat.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5 en onze reactie op de zienswijze onder 14.3.	G/O
19.6	Naast de toekomstige zware industrie veroorzaakt ook de toename van verkeer fijn stof. Het fijn stof bedreigt de biologische landbouwgrond, de gewassen, de waterkwaliteit en de luchtkwaliteit. Fijn stof spoelt uit in de grond en hecht zich aan kleine klei bodemdeeltjes. Daarmee veroorzaakt het onomkeerbare schade aan de kwaliteit van de landbouwgrond.	Zie algemeen onder nr. 5.	O

	De biologische landbouw is grondgebonden en kan niet zo maar een zakje schone grond kopen om dit probleem op te lossen. (Het door u aangehaalde mini onderzoek bestrijkt alleen de afwasbaarheid van fijn stof op één daktuin. Er is veel, ook medisch onderzoek gedaan naar de schade die fijn stof veroorzaakt. Zie ook bijv. http://www.kennislink.nl/publicaties/fijnstof-in-alle-soorten-en-maten: een artikel van Annemieke van Roekel. Of http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/luchtverontreiniging/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-grootschalige-luchtverontreiniging/ De mensen die werkzaam zijn in de kleinschalige biologische landbouw staan bloot aan de toename van fijn stof waar tegen ze zich niet kunnen beschermen. Het brengt schade aan luchtwegen en leidt tot een kortere levensduur. Capucijners kunnen niet geplukt worden vanuit een trekker met een dichte cabine.		
19.7	Verder beschadigen de plannen het imago van het gebied en van de biologische landbouw. Indien er residuen gevonden worden in biologische producten waardoor ze niet als biologisch beschouwd kunnen worden, zal een betreffend bedrijf zijn producten niet als biologisch kunnen verkopen en zal het opnieuw moeten omschakelen, maar dat kan dan niet meer, want inmiddels maakt dan de cumulatieve van grond vreemde stoffen het niet meer mogelijk verder biologisch te boeren. Dit toekomst scenario is een nachtmerrie voor de bestaande bedrijven in het gebied. U, als overheid hoort op voorhand alle mogelijke maatregelen te nemen, dat dit niet kan gebeuren. Aangezien u dat geenszins doet binnen de voorliggende plannen die nu ter inspraak liggen, u wel uitgaat van zware industrie, terwijl u zich daarmee zich niet beperkt tot de Havenontwikkeling, verzoeken we u af te zien van de plannen die de Tuin van Lelystad ongetwijfeld zullen confronteren met een onomkeerbare verslechtering van de milieukwaliteit.	Zie algemeen onder nr.5.	O
20.1	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.1.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.1.	O
20.2	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.3.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.3.	O
20.3	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.4	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.4.	O
20.4	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.5	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.5.	G/O
20.5	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.6	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.6.	O
20.6	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.7	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.7.	O
21.1	Ik ben van mening dat de hoogte van de gebouwen, installaties en andere	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 12.1.	O

	obstakels op het industrieterrein en havengebied een negatieve invloed zullen hebben op het rendement van mijn windmolens op de percelen Plavuizenweg 1 en 6. De windmolen op Plavuizenweg 1 zal op slechts enkele honderden meters van het project Flevokust verwijderd staan.		
22.1	Het Blauwe Hart ziet de wenselijkheid van een multimodaal knooppunt waar vervoer over water samenkomt met spoor en weg. Echter, ook al is vervoer over water relatief duurzaam en is er in nationale zin sprake van milieuwinst, lokaal zijn er wel nadelige effecten. De havenontwikkeling en het gebruik van de locatie dienen daarom zo natuur-, landschap- en milieuvriendelijk als mogelijk te worden uitgevoerd, nadat de effecten uiterst zorgvuldig in beeld zijn gebracht.	Waarvan akte.	0
22.2	De provincie Flevoland heeft het principe van natuurinclusief ontwerpen bedacht en draagt het een warm hart toe. Natuurinclusief ontwerpen is niet alleen aan de orde als de natuurtoetsing dat verplicht, maar is in alle gevallen nodig om te zorgen voor zo positief mogelijke effecten op de natuur. Ook voor dit project biedt natuurinclusief ontwerpen kansen. De aanleg van de voor de veiligheid benodigde golfbreker, biedt kansen om habitat dat verloren gaat te compenseren en extra habitat voor met name eenden, futen en sterns toe te voegen. Enkele voorbeelden. De voeten van de golfbreker kunnen nieuw leef- en paaigebied voor vis als spiering vormen. Hoe flauwer het talud, hoe gunstiger. De golfbreker kan aantrekkelijk gemaakt worden als broedgebied voor visdieren. Achter de golfbreker kan verondiept worden, zodat er zich driehoeksmosselen kunnen vestigen op een diepte die bereikbaar is voor duikeenden. De golfbreker kan zodanig neergelegd worden dat luwte ontstaat die aantrekkelijk is voor bijvoorbeeld kuifeenden, zaagbekken en ruiende futen. De golfbreker kan zodanig worden vormgegeven dat hij het zicht op haven vanaf het IJsselmeer deels afschermt. Een dergelijk natuurinclusief ontwerp is in lijn met de conclusies uit het Wetenschappelijk eindadvies van de ANT-studie IJsselmeergebied. Een belangrijke conclusie in deze studie is dat de autonome trends in de waterkwaliteit doorzetten. Het ecosysteem tendeeft naar een lagere draagkracht, waarmee de huidige instandhoudingsdoelen niet haalbaar zijn voor de benthosetters als topper en kuifeend, maar ook niet voor visetters als dwergmeeuw, zwarte stern en visdief. Kuifeend, topper en zwarte stern liggen zelfs onder het instandhoudingsdoel. Het systeem kan robuuster worden gemaakt door het versterken van gradiënten in	Zie algemeen onder 3. Daaraan voegen wij het volgende toe. Natuurinclusief ontwerpen is eerst nodig als er effecten op de natuur zijn. Uit de opgestelde Passende beoordeling blijkt dat dergelijke effecten niet optreden. Een natuurinclusief ontwerp is daarom niet nodig. Dit laat echter onverlet dat een golfbreker positieve effecten heeft op de natuur.	0

	waterdiepte en doorzicht door aanleg van luwte, betere ontwikkeling van land-water overgangen, verbindingen met de omgeving.		
22.3	Het MER en de voortoets natuureffecten schieten te kort ten aanzien van de beoordeling van mogelijk significante effecten op de natuur. Mede om onderstaande redenen is op grond van artikel 19j jo artikel 19f e.v. van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) een passende beoordeling noodzakelijk. <i>1. Het plan</i> Het inpassingsplan van de provincie Flevoland voor het buitendijkse deel van de industriehaven en het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad voor het binnendijkse deel van het industriegebied moeten in de zin van de Nbwet aangemerkt worden als één plan, omdat beide plannen een onlosmakelijke samenhang vertonen. Het feit, dat de overheden provincie en gemeente besloten hebben om ieder voor een deel een plan te maken doet daar niets aan af en mag er niet toe leiden, dat de effecten op de natuur los van elkaar worden beoordeeld. Voor zover dit niet als één plan wordt beschouwd (quod non) zullen de effecten van beide onderdelen bij het beoordelen van de cumulatie in zijn volledigheid moeten worden meegenomen. <i>2. Bouwstoffen</i> Zowel voor het buitendijkse als binnendijkse deel zijn primaire bouwstoffen noodzakelijk voor ophoging en bouwrijp maken. De effecten van de aanvoer en eventueel winning van deze bouwstoffen zijn in de voortoets niet meegenomen. Aangezien nog niet precies duidelijk is op welke wijze in deze bouwstoffen wordt voorzien zal bij de effectbeoordeling moeten worden uitgegaan van een 'worst case'-situatie. Dit betekent, dat de wijze van aanvoer en winnen met de meest negatieve effecten op de natuur in beschouwing zullen moeten worden genomen. In de toelichting van het plan is weliswaar aangegeven, dat alleen primaire bouwstoffen zullen worden gebruikt voor ophoging en bouwrijp maken. Dit is echter niet geborgd in de voorschriften bij het plan. Zodat ook -als 'worst case'- de effecten van secundaire bouwstoffen zullen moeten worden meegewogen. <i>3. Maximale mogelijkheden plan</i> Op grond van constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient bij de beoordeling van de effecten van een plan uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden die een plan biedt, inclusief een maximale toepassing van de flexibiliteitsbepalingen. De voortoets voldoet hier	Zie algemeen onder nr. 3. Uit de alsnog opgestelde Passende beoordeling blijkt dat de ontwikkeling van Flevokust niet leidt tot significante negatieve effecten op de natuur. Daaraan voegen wij toe, dat secundaire bouwstoffen niet zonder meer als ophoogmateriaal kunnen worden gebruikt. Daarvoor is ontheffing via de toepassing van de Crisis- en herstelwet nodig. Van deze toepassing is afgezien. In het MER wordt er van uitgegaan dat de primaire bouwstoffen op de markt worden gekocht. De effecten van de zandwinning zijn niet in het MER onderzocht. Daar zijn de partijen die het zand op de markt brengen voor verantwoordelijk. De effecten voor de grondstromen zijn wel meegenomen in het MER. In de aanvulling op het MER zijn de effecten van de grondstromen door de aanleg van de golfbreker hieraan toegevoegd. Ook eventuele lichthinder is meegenomen in de Passende beoordeling en in de aanvulling op het MER. In het MER is voorts, voor wat betreft de vestiging van bedrijven, uitgegaan van een worstcase benadering. Dus van de situatie dat er zich alleen bedrijven in milieucategorie 5.3 zullen vestigen. De locatie van de golfbreker is nader geconcretiseerd en de oppervlakte van de nieuwe vaargeul is aan een maximum verbonden. Op de verbeelding is binnen de bestemming "Water" een beperkter vlak aangeduid, waarbinnen de aanleg van een golfbreker is toegestaan en de oppervlakte van nieuwe vaargeulen mag maximaal 50 hectare bedragen.	G/O

niet aan: 3.1. Bedrijven In de voortoets zijn de effecten van bedrijven die zich kunnen vestigen van zowel het binnendijkse als buitendijkse deel niet meegewogen. Aangezien het inpassingsplan (en ook het bestemmingsplan) in het hele plangebied bedrijven toelaat van categorie 5.3, zal hiervoor bij de 'worst-case'-benadering in de toetsing uitgegaan moeten worden van de effecten alsof gehele terrein, binnen- en buitendijk, gevuld is met bedrijven van die categorie of -als dat van toepassing kan zijn- bedrijven van een andere categorie met grotere nadelige effecten op de Natura 2000-gebieden. 3.2. Water In het gebied met de bestemming water zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde onbeperkt toegestaan (zie artikel 5 van de planregels). Doordat er geen beperkingen zijn opgelegd in het inpassingsplan aan de realisatie van deze bouwwerken zal in de toetsing een maximale realisatie van bouwwerken moeten worden meegewogen. De regels bij het inpassingsplan laten zowel een maximale toepassing van dammen als een maximale aanleg van vaargeulen toe. Als de regels dit niet nader beperken, zal in een beoordeling van de effecten dus ook van deze maximale mogelijkheden moeten worden uitgegaan. 4. Cumulatie De Nbwet verplicht om de effecten van andere plannen en projecten mede in beschouwing te nemen bij het bepalen of een plan mogelijk significant negatieve effecten heeft, de zogenaamde cumulatietoets. In de voortoets heeft die cumulatietoets onvoldoende plaatsgevonden: 4.1. Alleen reeds voltooide plannen en projecten kunnen buiten beschouwing blijven als ook de effecten van deze plannen en projecten zijn uitgewerkt. Terecht is het beroepsmatig vissen in het Markermeer en de staand want visserij in het IJsselmeer bij de cumulatie betrokken, maar ten onrechte is de overige visserij in het IJsselmeer en de niet-beroepsmatige visserij in het Markermeer hier niet bij betrokken. 4.2. Voor verschillende soorten visserij en de VAL zijn of worden vergunningen op grond van de Nbwet verleend. Daarmee zijn deze activiteiten per definitie geen 'bestaand gebruik'. Er is ten onrechte met een beroep op 'bestaand gebruik' geconcludeerd, dat er geen significante effecten kunnen zijn.		
--	--	--

	4.3. Niet alle onvoltooide projecten zijn in beschouwing genomen, zoals de windparken Noordoostpolder, maar ook de Marker wadden. Alleen vergunningen van Flevoland en Fryslan zijn bij de voortoets betrokken. Eventuele vergunningen van het ministerie van Economische Zaken ontbreken evenals vergunningen op grond van de Wabo (diverse bevoegde gezagsorganen) en Tracébesluiten. Aangaande de effectbeoordeling in de MER en de voortoets willen wij daaraan nog het volgende toevoegen: Wij missen in de effectbeoordeling het risico van calamiteiten op de kade en de gevolgen daarvan voor de waterkwaliteit. Bij ongevallen of andere calamiteiten kunnen brandstoffen, materialen of lading terecht komen in het IJsselmeer. Hoe groot zijn deze risico's? Welke maatregelen zijn voorzien om dit te voorkomen en welke maatregelen worden getroffen indien een calamiteit zich voordoet? We missen bij de beperking van de effecten van licht de mogelijkheden om ook de verstoring van natuur (vleermuizen, vogels) te voorkomen. Dit kan deels door specifieke lichtspectra te kiezen danwel te vermijden. De kleur van het licht kan bijvoorbeeld vleermuis- of vogelvriendelijk gekozen worden.		
22.4	In het inpassingsplan wordt veel flexibiliteit ingebouwd ten aanzien van de hoogte van kranen en gebouwen en hierop zijn ook nog weer uitzonderingen mogelijk. Wij verzoeken om ten aanzien van maximale hoogtes scherpere kaders te stellen danwel meer duidelijkheid te verschaffen, ook al om de effectbeoordeling op de natuur simpeler te maken.	In bijlage 3 (stedenbouwkundige uitgangspunten) van het inpassingsplan voor de haven is een overzicht van de bouwmogelijkheden opgenomen.	O
22.5	In artikel 3.1, onder a van het inpassingsplan, worden de gronden Bedrijventerrein-Terminal bestemd voor havenactiviteiten met een verwijzing naar bijlage 1. Echter, in bijlage 1 is niet aangegeven welke bedrijfscategorieën onder havenactiviteiten vallen. Ofwel in artikel 3.1 wordt duidelijker omschreven welke vormen van bedrijf vallen onder 'havenactiviteiten' ofwel in de bijlage wordt nader aangegeven welke vormen van bedrijf zijn toegelaten. Verbetering is noodzakelijk om te voorkomen dat er onduidelijkheid blijft bestaan over de toe te laten bedrijven. Redactioneel is het beter te verduidelijken welke onderdelen van de opsomming c. t/m k. terugslaan op onderdeel a. en welke terugslaan op onderdeel b.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3.	G
22.6	In artikel 3.2.3, onder d, worden lichtmasten toegelaten met 'specifieke' armaturen. Ter voorkoming van lichthinder richting het Natura 2000-gebied en ter voorkoming van onduidelijkheid vereist dit een betere omschrijving: - lichtarmaturen die alleen licht uitstralen in de richting tegengesteld aan het	Zie algemeen onder 3. Het MER is middels de Passende beoordeling aangevuld voor wat betreft mogelijke lichthinder. De in deze beoordeling getrokken conclusie geeft ons geen aanleiding om de regels van het inpassingsplan voor de haven te wijzigen.	O

	Natura 2000-gebied - een maximale lichthinder van 2 Lumen van alle verlichting in de richting van het Natura 2000-gebied. Overigens verhindert deze bepaling niet, dat er lichtarmaturen aan gebouwen of kranen worden bevestigd met 'niet-specifieke' armaturen. De bepaling dien ook op dat punt verduidelijkt te worden.		
22.7	Er mist een gebruiksbepaling in de voorschriften die licht- en geluidhinder beperkt door het buiten werken van zowel kranen, schepen en ander vervoermiddelen als anderszins. Ter beperking van de hinder en effecten op het Natura 2000-gebied dient zo'n bepaling te worden toegevoegd.	Zie algemeen onder 3 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 22.6. De uitkomsten van de Passende beoordeling geven ons geen aanleiding om de regels van het inpassingsplan voor de haven aan te vullen met de door adressant bedoelde gebruiksbepaling.	O
22.8	De bepalingen en aanvullingen, zoals hierboven onder artikel 3.2.3 genoemd, zouden ook bij artikel 4.1 moeten worden opgenomen.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nrs. 22.6 en 22.7.	O
22.9	Zoals de redactie van artikel 5.2.2 nu gekozen is, kan er een onbeperkt aantal golfbrekers in de bestemming water worden aangelegd en kunnen er onbeperkt vaargeulen worden aangelegd. Dat lijkt niet de bedoeling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.11. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het inpassingsplan voor de haven is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp daarvan. In artikel 5.3 (specifieke gebruiksregels) van de regels van het plan is nu bepaald, dat de oppervlakte van nieuwe vaargeulen niet groter mag zijn dan 50 hectare.	G
22.10	Voor de gevolgen van de diverse ruime bepalingen op de beoordelingen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt verwezen naar hetgeen over het MER en de voorttoets is gesteld.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 22.3.	G/O
23.1	Wij menen dat de ontwikkeling van de buitendijkse haven volgens het project Flevokust de voorgenomen realisering van een buitendijkse haven te Almere in de nabijheid van het industrieterrein De Vaart aldaar zeer zal belemmeren en waarschijnlijk zelfs onmogelijk zal maken. Volgens Paragraaf 4.1.2. van het Omgevingsplan Flevoland 2006 wil de provincie zich inspannen om nieuwe weg-water overslaglocaties binnen de in de in Figuur 6 van het Omgevingsplan "Streefbeeld vaarwegen en goederenvervoer 2015" aangegeven zoekgebieden mogelijk maken. Volgens het Omgevingsplan komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. Hierbij zijn, volgens het Omgevingsplan, in beginsel twee locaties in Almere en in Lelystad in beeld. De provincie stimuleert, volgens het Omgevingsplan, de gemeenten, de betrokken havenautoriteiten, en het bedrijfsleven op korte termijn tot tijdelijke en voor 2012 tot tenminste twee definitieve overslagmogelijkheden in Flevoland te komen. In Statenvoorstel 1083408 van de provincie Flevoland is die visie bevestigd. Onze vereniging constateert echter dat er nu plannen voorliggen voor het ontwikkelen van één	In november 2012 heeft de gemeenteraad van Almere een motie over het belang van buitendijkse overslag en de onwenselijkheid van een dergelijke faciliteit bij de Blocq van Kuffeler aangenomen, in verband met mogelijke overlast voor bewoners. Op basis van de in de motie aangegeven kaders, eerder uitgevoerde onderzoeken en aansluitend op het marktinitiatief hebben B&W van Almere besloten om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een alternatieve locatie voor een overslagterminal in Almere. In november 2013 hebben de initiatiefnemers afgezien van de ontwikkeling van de overslagterminal Pampushaven in Almere. Uit onderzoek is gebleken dat de aanleg van de haven te duur is en dat de gevolgen voor de omgeving te nadelig zijn. Zo past de haven niet in de ontwikkeling van Almere Pampus als woningbouwlocatie inclusief de aanleg van een mogelijke IJmeerlijn. De haven zou verder grote gevolgen hebben voor de natuur in het Markermeer, het IJmeer en de nabijgelegen Lepelaarplassen. De initiatiefnemers en de gemeente Almere beraden zich nu op plannen voor een nieuwe locatie voor een buitendijkse haven. Voor	O

	haven te Lelystad en dat de nog niet gerealiseerde haven te Almere in het geheel niet meer wordt genoemd. Wij verzoeken de provincie om haar uiterste best te doen een havenvisie te ontwikkelen en te zorgen dat beide havens, qua capaciteit en functies complementair, aangelegd kunnen gaan worden.	zo ver ons bekend is er momenteel geen concrete locatie in beeld. Het Omgevingsplan bepaalt de richting waarnaar in de uitvoering wordt gestreefd. Nu kiezen voor Lelystad betekent niet kiezen tegen Almere, alleen in de fasering heeft de in de provincie unieke locatie in Lelystad nu prioriteit. Gelet op het voorgaande, is niet in te zien dat de ontwikkeling van Flevokust de ontwikkeling van een haven te Almere uitsluit. Het provinciale beleid in deze is ongewijzigd. Het staat initiatiefnemers dus vrij om ook te Almere een haven te ontwikkelen.	
23.2	De provincie Flevoland voert volgens het Omgevingsplan de regie bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de provincie. Vandaar dat er blijkbaar met de planfiguur "Provinciaal inpassingsplan" wordt gewerkt. Met het realiseren van een bedrijventerrein met de hoogste milieucategorie door de gemeente Lelystad ter plaatse van de Flevokust ontstaat ongewenste concurrentie met het bedrijventerrein "de Vaart" te Almere. Het benodigde areaal aan bedrijventerrein zoals aangegeven in het verouderde Omgevingsplan Flevoland 2006 is inmiddels door de analyses in het Plabeka overleg achterhaald. Nieuw aanbod in de categorie 4 /5 is allereerst onwenselijk omdat het gebied de Vaart IV voldoende uitbreiding biedt . De bestemmingen van het bedrijventerrein Flevokust en de Vaart zijn in grote mate hetzelfde waardoor een directe concurrentie zal ontstaan. De regio Almere-Lelystad wordt ook in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) als bij elkaar behorend beschouwd. De regio als totaal heeft recent 149 ha uitbreiding bedrijven geschrapt wegens overaanbod. Realiseert de Provincie Flevoland zich voldoende dat bij het realiseren van het bedrijventerrein bij Flevokust planschade en andere schade ontstaat bij de ondernemers te Almere? Wij achten de provincie aansprakelijk voor optredende planschade die kan ontstaan door bijvoorbeeld het niet verder ontwikkelen van het bedrijventerrein de Vaart, een vertraagde ontwikkeling van een haven bij het bedrijventerrein en/of het vertrekken van bedrijven op de Vaart door het aanbieden van gunstigere of gesubsidieerde mogelijkheden op het bedrijventerrein in Lelystad.	Zie algemeen onder nr.1. Daarnaast benadrukken wij dat met de inpassingsplannen de buitendijkse haven mogelijk wordt gemaakt en niet het binnendijkse industrieterrein. De door adressant bedoelde regierol ziet op regionale afstemming in de planontwikkeling. Dat houdt in dat wij in beginsel terughoudend zijn bij het toepassen van onze bevoegdheid om planontwikkeling van een gemeente over te nemen. Een dergelijke overname kan bovendien alleen aan de orde zijn als de ontwikkeling van het desbetreffende terrein van provinciaal belang is. Voor Flevokust was de planvorming vergesloerd. Dat is in Almere niet het geval. De situatie in Almere en Lelystad is dan ook niet te vergelijken. Voor het bedrijventerrein De Vaart zijn ons geen plannen voor een haven bekend, zodanig dat er gesproken kan worden van een nat industrieterrein. In Plabeka verband zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van nat bedrijventerrein, waarbij primair Flevokust is genoemd. Mocht adressant desondanks menen aantoonbare schade te lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor de buitendijkse haven en de geluidzone, dan staat het haar uiteraard vrij een planschadeverzoek bij ons in te dienen. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie	O
23.3	Het bestemmingsplan van het bedrijventerrein en het inpassingsplan van de haven zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Allereerst wordt het bedrijventerrein in het omgevingsplan aangeduid als bovenregionaal. Vervolgens heeft de provincie in de eerste helft 2014 de regie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein van de	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het provinciaal belang ligt vooral in de ontwikkeling van de op- en overslagfaciliteit ter versterking van de economische concurrentiepositie van de regio. Dit neemt niet weg dat er een directe	O

	gemeente overgenomen nadat de gemeenteraad het daar voorliggende bestemmingsplan had verworpen. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein in een inpassingsplan onder te brengen erkent de provincie zijn betrokkenheid bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De Vereniging Bedrijfskring Almere acht de gelopen procedure overigens onzorgvuldig en in onvoldoende mate afgestemd met de belangen van de gemeenten Almere en Lelystad. Door op 25 juni 2014 weer een 'knip' te maken tussen de ontwikkeling van de haven en die van het bedrijventerrein is een complexe situatie ontstaan. De schijn wordt gewekt dat een integrale zienswijze op de ontwikkeling van Flevokust niet mogelijk zou zijn doordat de provincie zijn handen weer van de ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft afgehaald.	relatie bestaat met het binnendijkse industrieterrein. Dat is ook de reden dat wij – in de periode van de gemeenteraadsverkiezingen – de integrale ontwikkeling van op- en overslaghaven met bijbehorende nat industrieterrein in een (concept) planologisch-juridisch kader verder hebben gebracht. Bij de behandeling hiervan in de Statenvergadering in juli 2014 is de ontwikkeling van het natte industrieterrein door ons teruggegeven aan de gemeente, omdat dit qua rolverdeling beter bij de gemeente past. Wij zijn overigens nog steeds van mening dat er bij Almere een haven is gewenst, maar zien vooralsnog onvoldoende beweging en draagvlak om daar actief in te participeren. In het geval van Flevokust is die situatie anders.	
23.4	Volgens lid 3.1 van artikel 3 van de Regels van het “Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” zijn de gronden met de bestemming “Bedrijventerrein – Terminal” overeenkomstig de doeleindenomschrijving bestemd voor a. a. “havenactiviteiten”, “laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, genoemd in bijlage 1”, alsmede voor “inname van brandstoffen door schepen”, en b. “water”. Wij constateren dat een precieze bestemming ontbreekt. De vraag wat precies wordt bestemd laat zich samen vatten door: Alleen bedrijven in de categorie “havenactiviteiten” volgens SBI code (2008) nr. 52242 (plus de “inname van brandstoffen door schepen”), met bedrijven vanaf milieucategorie 3.2 tot en met 5.2? b. Of wordt bestemd “havenactiviteiten” overeenkomstig Bijlage 1 bij de Regels, met alle bedrijven met milieucategorie 1 tot en met 5.3 vanaf SBI code(2008) 016 “Dienstverlening ten behoeve van de landbouw” tot en met SBI code (2008) 9609 “Persoonlijke dienstverlening niet eerder genoemd”. Zoals ook volgt uit de Bijlage 2 bij de Toelichting “Zonering van bedrijven en bedrijvenlijst”. De regels zijn op dit punt onduidelijk en voor meerdere uitleg vatbaar	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3.	G
23.5	Naast het voornemen om het ontwerp-“Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” wordt voorgesteld om het ontwerp-“Inpassingsplan voor de geluidzone Flevokust” vast te stellen. Naar onze mening is de vast te stellen geluidzone echter niet alleen gebaseerd op industrieelawaai vanwege het “Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” maar is de geluidzone ook gebaseerd op het industrieelawaai van met name de Maxima elektriciteitscentrale, waarvoor eerder een geluidzone werd vastgesteld. Volgens het akoestisch onderzoek is het geluid van de Maxima elektriciteitscentrale niet opnieuw	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.8.	G/O

	berekend, er is slechts uitgegaan van de bestaande milieuvergunning van de Maxima-centrale met daarbij opgeteld 3 dB(A) boven de huidige vergunning (zie blz. 6 van het akoestisch onderzoek van de Antea Group). Hierdoor wordt geen nauwkeurig beeld gegeven van de akoestische situatie van de Maxima-centrale. Bovendien is de vast te stellen nieuwe geluidzone gebaseerd op een bestemmingsplan dat nog niet is vastgesteld en ook niet als ontwerp-bestemmingsplan / of ontwerp-inpassingsplan ter inzage ligt, namelijk het bestemmingsplan voor het “binnendijkse bedrijventerrein” voor het project Flevokust. Volgens ons is het met name voor dat laatste bestemmingsplan – dat nog niet bestaat – niet mogelijk een geluidszone vast te stellen, omdat dit in strijd is met artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) waarin staat: “Indien bij de vaststelling van een bestemmingsplan aan gronden een zodanige bestemming wordt gegeven dat daardoor een industrieterrein ontstaat, wordt daarbij tevens een rond het betrokken terrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.” Er is volgens dit artikel een directe koppeling tussen de vaststelling van een bestemmingsplan en het vaststellen van een geluidszone. De geluidszone wordt echter (voor een groot deel) vastgesteld voor een nog niet bestaand bestemmingsplan ten behoeve van het “binnendijkse bedrijventerrein”. Dit lijkt ons juridisch onmogelijk omdat dit in strijd is met genoemde artikel 40 e.v. van de Wet geluidhinder (Wgh).		
23.6	Ons is niet duidelijk geworden uit de stukken die ter inzage liggen op welke wijze de Gemeente Almere betrokken is bij het plan en bij de bijbehorende procedures. Op basis van de bij ons bekende feiten achten we de provincie daarom aansprakelijk voor de negatieve gevolgen die onzorgvuldige afstemming tot gevolg heeft.	Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft over de Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader Flevokust van 14 februari tot en met 13 maart 2014 vooroverleg plaatsgevonden. De gemeente Almere heeft in dat kader de stukken van ons toegezonden gekregen en is in de gelegenheid gesteld om gedurende genoemde periode te reageren. Van deze gelegenheid heeft de gemeente geen gebruik gemaakt. Nu zij ook geen zienswijze tegen de ontwerpplannen naar voren heeft gebracht, concluderen wij dat zij zich kan vinden in onze plannen voor Flevokust.	O
23.7	Zijn er toezeggingen door de Provincie gedaan aan de beoogde exploitant van de overslagterminal die van invloed zijn op zijn exploitatie? Indien er dergelijke toezeggingen zijn gedaan, welke consequentie heeft dit dan voor de provincie, indien hier niet aan kan worden voldaan?	Aan de beoogde terminalexploitant is een marktconforme aanbieding gedaan voor het af te nemen terminal terrein met het oog op het afsluiten van een marktconforme overeenkomst. Door ons zijn aan deze exploitant geen toezeggingen gedaan en evenmin wordt vanuit de provincie een subsidie aan de exploitant verstrekt.	O

23.8	Uit onderzoek van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens blijkt dat de binnenvaarthavens een sterke economische dynamiek in hun regio veroorzaken en een forse directe en indirecte werkgelegenheid genereren. Dit is bevestigd door onderzoeken van de Erasmus universiteit voor zowel Almere als Lelystad. De Provincie onderschrijft dit in het raadsvoorstel onder registratienummer 1083408. Tevens wordt hierin genoemd dat de overslag nabij het gemaal Blocq van Kuffeler te Almere onmisbaar is in het licht van de schaa sprong van Almere. De provincie stimuleert in dit voorstel de realisatie van twee definitieve overslagmogelijkheden. Waarbij wordt besloten af te wijken van het waterveiligheidsbeleid voor Flevokust en Blocq van Kuffeler. Er is conform dit voorstel een besluit genomen op 17 februari 2011. Heeft de Provincie onderzoek gedaan of de beoogde schaal grote van Flevokust, het realiseren van een rendabele overslag bij Almere, alsnog mogelijk is?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 23.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Flevokust richt zich in eerste instantie op export van agro en is daarmee kansrijk. Export van agro vanuit Almere is, alleen al vanwege de geografische ligging ten opzichte van het productiegebied, niet logisch. Daarbij ligt Flevokust langs de A6 en het spoor en heeft daarmee een betere ontsluiting dan een terminal in Almere.	O
23.9	Wij verzoeken u op grond van bovenstaande zienswijzen de onderhavige inpassingsplannen en het MER niet vast te stellen volgens de ter inzage gelegde stukken, maar de situatie van een aan te leggen buitendijkse haven te Almere daarbij nadrukkelijk te betrekken. Wij willen overigens het beleid dat aan het plan ten grondslag ligt, graag met u bespreken.	Met inachtneming van onze reacties op de zienswijzen onder nrs. 23.1 t/m 23.8, zijn wij van mening dat de inhoud van de zienswijze van adressant niet kan leiden tot de conclusie dat wij redelijkerwijs zouden moeten afzien van het vaststellen van de inpassingsplannen en het MER voor Flevokust.	O

Deel B Het horen van de gemeenteraad van Lelystad

De gemeenteraad heeft in zijn brief d.d. 9 juli 2014 desgevraagd aangegeven graag gebruik te maken van de uitnodiging om, op grond van het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, te worden gehoord over ons voornemen om voor het buitendijks gelegen deel van Flevokust en de bij Flevokust behorende geluidzone een inpassingsplan vast te stellen.

Op 18 september 2014 heeft het horen van de gemeenteraad plaatsgevonden. Het verslag daarvan is hieronder opgenomen.

Aanwezig:

Voorzitter:

De heer E. Sloot (voorzitter van de Commissie Economie en Bereikbaarheid)

Namens Provinciale Staten:

De heren J. Borst (Burgerlid SGP), J. van de Donk (Statenlid PvdA), L. Ferdinand (Statenlid CU), A. Karsies (Statenlid PVV), R. Oost (Statenlid CDA), H. van Vliet (Statenlid VVD) en de dames S. Röttscheid (Statenlid D66), J. Staalman (Burgerlid GL) en G. Dijkstra (Burgerlid PvdA)

Namens Gedeputeerde Staten:

De heer J.N. Appelman

Namens gemeenteraad Lelystad:

De heren E. Marseille (fractievoorzitter VVD en spreekt namens de coalitiepartijen VVD, IPL, SP, PvdA en CU en de partijen CDA en OPA plus), W. Botter (raadslid Partij voor Lelystad), S. Kruis (fractievoorzitter GroenLinks en spreekt mede namens D66 en de raadsleden mw. V.d. Wetering en de heer Ismaili Alaoui), P. Schot (fractievoorzitter D66) en mevrouw J. van der Hoek (raadslid Leefbaar Lelystad)

Van ambtelijke zijde:

De heer P. Liedekerken (commissiegriffier) en mevrouw L. Ludekuse (verslag)

De voorzitter heet iedereen welkom en licht toe dat deze bijeenkomst is georganiseerd om Provinciale Staten (PS) in de gelegenheid te stellen de gemeenteraad te horen over de ontwerp inpassingsplannen en het MER voor het buitendijkse haventerrein Flevokust. De ontwerpplannen liggen tot en met 24 september a.s. ter inzage. Tot dan kan door een ieder een zienswijze over de plannen naar voren worden gebracht.

De raad kan nu op deze plannen reageren. Het gaat dus uitdrukkelijk niet om het binnendijks gelegen industrieterrein. De voorzitter legt de 'spelregels' uit: PS zijn vertegenwoordigd door de fracties die deel uit maken van de Commissie Economie en Bereikbaarheid. Zij zullen de gemeenteraad horen, waarbij het niet de bedoeling is een debat op gang te brengen. Al hetgeen nu door de raadsleden naar voren wordt gebracht, wordt door PS ter overweging meegenomen in de verdere besluitvorming over het buitendijkse deel van Flevokust. Naar verwachting volgt op 17 december 2014 de besluitvorming over de vaststelling van de inpassingsplannen.

Het aanwezige publiek wordt gevraagd de presentielijst in te vullen, zodat het verslag van deze hoorzitting aan hen kan worden toegestuurd.

Gedeputeerde Appelman heet iedereen namens Gedeputeerde Staten welkom en merkt op, dat het een goede zaak is dat beide parlementen in één huis over een onderwerp spreken waarover men elkaar al meerdere keren heeft getroffen. Hij schetst in het kort de ontwikkelingen omtrent Flevokust. Momenteel wordt gewerkt aan het definitieve technische ontwerp en de planologische ontwerpplannen liggen ter visie.

Eind december volgt de besluitvorming van PS over de inpassingsplannen voor het buitendijkse haven terrein.

In eerdere stadia is door PS over Flevokust tweemaal unaniem besloten. Er is veel vertrouwen van marktpartijen in dit plan en daarom is de provincie extra gemotiveerd om het plan verder te brengen en wordt het investeringsbesluit voorbereid. Op dit moment is de provincie ook in gesprek met het waterschap over de optimalisatie van het ontwerp, waarbij hoogstwaarschijnlijk de kruin van de IJsselmeerdijk kan worden verlaagd. De partijen zijn het eens over de uitgangspunten en verder moet het ontwerp uiteraard voldoen aan alle (veiligheids-)eisen en normen.

Ook over de rijkssubsidie “Beter Benutten” zijn verregaande gesprekken gehouden en de definitieve planning is aangeleverd. De verwachting is dat de minister de subsidie zal toekennen.

Spreker licht ten slotte toe dat het college van Gedeputeerde Staten vanavond geen rol heeft bij het horen van de gemeenteraad.

De voorzitter verzoekt de gemeenteraadsleden het woord te nemen en hun toelichting te geven. Vervolgens krijgen de statenleden de mogelijkheid hierop te reageren.

De heer Marseille refereert aan het coalitieprogramma dat wordt gesteund door de meerderheid van de gemeenteraad. Het gemeentelijke uitgangspunt voor de ontwikkeling van Flevokust is de door de provincie gekozen variant 4 (april 2014). Aan het binnendijkse deel van deze ontwikkeling zijn in het coalitieprogramma de volgende voorwaarden verbonden: er moet maatschappelijk draagvlak zijn voor de middels de bedrijvenlijst toegestane bedrijven, bedrijven die zich vestigen moeten voldoen aan de geldende milieueisen en de exploitatie moet sluitend zijn.

Spreker acht de aanleg van Flevokust van groot economisch belang voor de werkgelegenheid in Lelystad. In de plannen moet evenwel worden geborgd dat sprake is van een ‘nat’ bedrijventerrein. Daarnaast is het sluitend krijgen van de exploitatie een gezamenlijk belang, omdat wordt gewerkt aan een project van regionaal belang.

Het oplossen van problemen moet samen worden opgepakt en schade aan het woon- en leefklimaat moet worden voorkomen. Daar waar nodig moet eventuele schade worden gecompenseerd. Spreker ziet graag passende maatregelen, o.a. voor de Houtribweg.

Mevrouw Van der Hoek waardeert het openbare karakter van deze avond, maar plaatst de kanttekening dat deze bijeenkomst niet is gecommuniceerd met alle betrokkenen en niet of nauwelijks was terug te vinden op de website van de provincie.

Spreekster benadrukt dat Leefbaar Lelystad geen voorstander is van het plan. Het huidige plan rammelt volgens haar aan alle kanten. Alle vier de voorgelegde varianten bestonden uit havens. Over andere mogelijkheden is niet nagedacht.

Zij vraagt zich af of nu voldoende rekening is gehouden met bewoners van en ondernemers in Lelystad en dan vooral met de biologische boeren in het gebied. Fijnstof zal zeker invloed hebben op de landbouwgrond en dit is eerder niet zichtbaar meegenomen.

Spreekster vindt de ontwikkeling van Flevokust ‘wishful thinking’; de 40.000 containers, waarover eerder is gesproken, worden niet onderbouwd. Flevokust moet geen financieel debacle worden. Zij heeft voorts vernomen dat aan reeds gevestigde bedrijven in Lelystad is gevraagd om te verhuizen naar het binnendijkse terrein van Flevokust. Dit werkt leegstand op bestaande terreinen in de hand terwijl er al veel leegstand op de bestaande bedrijventerreinen is.

Spreekster geeft aan dat er tientallen miljoenen aan belastinggeld in dit project worden gestopt. Zij vraagt zich af of de containerterminal exploitant een bedrag tegemoet kan zien om zich te vestigen. Hoelang duurt de huurovereenkomst en wat als de exploitant toch vertrekt?

Onder verwijzing naar het onderzoek DTZ Zadelhoff merkt zij op dat daaruit blijkt dat geen sprake is van een 'nat' terrein.

Spreekster vraagt zich af waarom de bedrijvenlijst ook toegevoegd is bij het Inpassingsplan.

Ten slotte informeert spreekster naar de stand van zaken met betrekking tot de douane faciliteiten waarover eerder is gesproken.

De heer Botter is van mening dat het nut en de noodzaak van Flevokust in meer dan voldoende mate zijn aangetoond. Desalniettemin blijft hij tegen het plan. Hij vraagt zich af of goed naar andere havens is gekeken. De werkzaamheden zijn bijna geheel geautomatiseerd en daarom zal de werkgelegenheid marginaal toenemen.

Spreker heeft de indruk dat er weinig ruimte is voor tegengeluid. Zo zijn er genoeg mogelijkheden voor een andere soort bestemming van het terrein. Bijvoorbeeld toerisme en leisure aan de kust, zowel in de vorm van dag- als verblijfsrecreatie. Hierdoor zou het imago van Lelystad als groene gemeente verbeteren.

De heer Kruis is het eens met de ontwikkeling van Flevokust en wil hetgeen door de heer Marseille reeds is aangegeven aanscherpen. Het huidige plan (variant 4) wordt gesteund, maar er wordt tevens gehecht aan de randvoorwaarden die de raad heeft gesteld. Hij pleit voor één plan dat het gehele gebied bestrijkt. Hiertoe kunnen het inpassings- en het bestemmingsplan worden samengevoegd (incl. de bedrijvenlijst). Hierdoor kunnen de plannen en afspraken goed worden gezekeerd. Spreker vreest dat de snelle voortgang van het inpassingsplan de kwaliteit van het totale plan bedreigt. De gemeenteraad heeft slechts zicht op één deel van het plan, omdat het bestemmingsplan nog niet aan hem is voorgelegd. Het procedureel gelijktijdig oplopen van het inpassingsplan met het bestemmingsplan heeft zijn voorkeur.

Dit geeft duidelijkheid omtrent de totale exploitatie inclusief de subsidies, eventuele milieuschade en veiligheidsrisico's. De gemeente kan bijvoorbeeld besluiten het binnendijkse industrieterrein niet aan te leggen of er kunnen meer restricties worden verbonden aan de categorieën bedrijven.

Bij de gemeente wordt nu immers gewerkt aan de samenstelling van de bedrijvenlijst. Het toevoegen van de bedrijvenlijst aan het inpassingsplan lijkt dan ook een omissie.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de ontsluitingsweg geen deel uitmaakt van het inpassingsplan. Gevraagd wordt hoe de kosten van deze weg zullen worden verdeeld.

Spreker is van mening dat het MER onvoldoende duidelijk maakt wat de mogelijke gevolgen van de haven en het industrieterrein zijn, met name voor het biologische landbouwgebied.

De combinatie van ontwikkelingen – zoals de uitbreiding van Bataviastad – moet in ogenschouw worden genomen.

Ten slotte ziet spreker graag dat normen voor de werkgelegenheid in het inpassingsplan/ bestemmingsplan worden opgenomen, omdat het plan met name is ingegeven door het creëren van werkgelegenheid.

De heer Schot deelt mee, dat namens zijn partij reeds is gesproken. Hij sluit zich daarbij aan.

De heer Van der Donk dankt de raadsleden voor hun komst en merkt op dat hetgeen door de raadsleden naar voren is gebracht op zich helder is. Hij wijst erop dat het nu om een hoorzitting gaat en niet zozeer om een gedachtewisseling, waarbij gestelde vragen worden beantwoord. Ter voorbereiding op de hoorzitting hebben de raadsleden verschillende mogelijkheden gehad om informatie te verzamelen.

Spreker geeft aan dat PS een integrale afweging zullen maken, waarbij rekening wordt gehouden met de vele belangen van alle inwoners van Flevoland.

Richting de coalitiepartijen wordt opgemerkt, dat de coalitie de keuze heeft gehad om de inhoud van het project te bepalen. Er waren gedeelde belangen, maar kennelijk ook tegenstrijdige.

Spreker vraagt ten slotte aan de heer Kruis waarom het MER niet goed wordt bevonden.

De heer Kruis antwoordt dat het MER alleen van toepassing is op het inpassingsplan. Het krijgt echter een bredere werking, omdat het ook voor het bestemmingsplan wordt gebruikt. Er wordt te weinig ingegaan op de omgeving en de cumulatie van effecten van ontwikkelingen in de komende jaren.

De heer Van der Donk concludeert dat de raad veel vragen heeft. Deze vragen worden nu niet beantwoord. In de nota van beantwoording van de ingekomen zienswijzen wordt ook separaat aandacht besteed aan het horen van de gemeenteraad. De gestelde vragen zullen in dat document worden beantwoord. Spreker merkt daarnaast op dat het ook aan de raadsleden zelf is om informatie te vergaren. Door de provincie zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd waar de laatste stand van zaken kon worden vernomen en waar contacten met betrokken ambtenaren en specialisten kon worden gelegd. De (gemeentelijke) oppositie heeft hiervan ook gebruik gemaakt. Wellicht volgen meer van dergelijke bijeenkomsten.

Mevrouw Van der Hoek merkt op dat zij sommige concrete vragen intern niet kan stellen, omdat de buitendijkse ontwikkeling door de provincie ter hand is genomen.

De heer Van der Donk antwoordt dat dergelijke vragen aan de gedeputeerde kunnen worden gesteld. De gedeputeerde geeft dan aan wat hij met de vragen en opmerkingen doet.

De heer Ferdinand spreekt zijn waardering uit voor het feit dat de leden van de gemeenteraad zijn gekomen. Hij vraagt meer duidelijkheid over de eis van een sluitende begroting.

De heer Marseille antwoordt dat de kosten en baten in evenwicht dienen te zijn. Een sluitende exploitatie, ook op de langere termijn, is een belangrijke voorwaarde. Er zijn geluiden dat de grondexploitatie niet sluitend is te krijgen, terwijl in het coalitieakkoord is opgenomen dat deze sluitend moet zijn.

De heer Kruis merkt op dat de raadsleden niet over alle informatie beschikken. Het vertrouwen in het financiële plaatje moet nog volgen, maar dat is alleen bij een combinatie van beide plannen goed in te schatten. Spreker ziet graag de ratio achter het gehele plan en daarom ziet hij ook graag dat de plannen niet apart op een afzonderlijk moment in besluitvorming worden gebracht. De informatievoorziening verloopt dan niet synchroon.

De heer Van Vliet benadrukt dat het vanavond gaat om het inpassingsplan en niet om het bestemmingsplan. De raadsleden spreken over het sluitend krijgen van de grondexploitatie van het binnendijkse industrieterrein. Spreker vraagt zich af of de plannen nu aan elkaar worden gekoppeld, terwijl het twee gescheiden trajecten zijn.

De heer Marseille vindt dat de twee terreinen (binnendijs en buitendijs) niet los van elkaar zijn te ontwikkelen. Uiteindelijk is het één plan, maar door omstandigheden is besloten het plan te splitsen. Dit neemt niet weg dat het plan in zijn geheel economisch rendabel moet zijn. Graag krijgt hij hierin inzicht.

De heer Van Vliet wijst erop dat de gemeenteraad het bevoegde gezag is voor wat betreft het bestemmingsplan. Hij informeert naar de stand van zaken.

De heer Marseille licht toe dat burgemeester en wethouders het bestemmingsplan momenteel voorbereiden. Het bestemmingsplan is nog niet aan de raad voorgelegd, zodat de raadsleden formeel nog niet op de hoogte zijn van de inhoud daarvan.

De heer De Borst benadrukt het gezamenlijke belang van gemeente en provincie. De vragen zijn helder. Hij wijst de gemeenteraad op de bestaande mogelijkheid een zienswijze tegen de ontwerp inpassingsplannen naar voren te brengen.

Mevrouw Rötscheid merkt op dat de zorgen van de raad duidelijk zijn overgekomen en worden meegenomen naar de fractie.

Ook mevrouw Dijkstra merkt op dat de gestelde vragen worden meegenomen naar de fractie en daar worden besproken. In een fractievergadering is reeds over de zorgen inzake de biologische landbouw gesproken en deze worden nog steeds meegenomen.

Mevrouw Van der Hoek geeft aan het fijn te vinden dat de zorg over de biologische landbouw wordt uitgesproken, maar zij ziet graag dat er ook iets mee wordt gedaan.

Mevrouw Staalman vindt het belangrijk dat gemeente en provincie gezamenlijk optrekken in dit project. Dit neemt niet weg dat er, naast gedeelde, ook eigen belangen een rol spelen. Zij ziet graag dat wordt aangegeven wat de raad nodig heeft om tot gezamenlijke besluitvorming te komen om zodoende synergie te bewerkstelligen.

De heer Kruis antwoordt dat de plannen daarvoor gelijk moeten optrekken. Wellicht dat de provincie de besluitvorming drie maanden kan aanhouden.

Volgens de heer Marseille ligt e.e.a. wat ingewikkelder. Er ligt een zware druk op de planning. Het (tijdelijk) stilleggen stuit op praktische problemen. Het is aan provincie om te bekijken wat dit zou betekenen.

De heer Van der Donk belicht de complexiteit van het project. Na het negatieve besluit van de gemeenteraad in december vorig jaar heeft de provincie hard gewerkt aan het plan. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen heeft het plan bij de gemeente stil gelegen. Nu kan en wil de provincie de besluitvorming niet aanhouden. Los van het verlopen van rijkssubsidies, worden in maart 2015 de provinciale verkiezingen gehouden. Het streven is er op gericht dat PS voor die tijd een besluit hebben genomen.

Spreker merkt voorts op dat het zeker niet ondenkbaar is dat, mocht de gemeente besluiten het binnendijkse industrieterrein niet te ontwikkelen, PS toch instemmen met de aanleg van de buitendijkse haven.

Ten slotte benadrukt spreker dat eventuele problemen om de (grond)exploitatie van het industrieterrein sluitend te krijgen door de gemeente zelf moeten worden opgelost. De provincie heeft hierin geen rol.

Mevrouw Van der Hoek vraagt of dit betekent dat de provincie ook bereid is een inpassingsplan vast te stellen voor het industrieterrein, in het geval de raad hiervoor geen bestemmingsplan wil vaststellen.

De heer Van der Donk antwoordt dat dit vooralsnog niet aan de orde is, maar sluit het ook niet uit. Dergelijke besluiten worden stap voor stap genomen en zorgvuldig voorbereid.

De voorzitter concludeert dat de meningen van de raadsleden zijn gehoord. Volgens planning zullen PS op 17 december 2014 een besluit nemen omtrent de vaststelling van de inpassingsplannen. Daarvoor vindt nog drie keer een commissievergadering plaats van de Commissie Economie en Bereikbaarheid met Flevokust op de agenda.

Het verslag van deze avond wordt aan de gemeenteraad toegestuurd.

Onze beantwoording van de vragen uit hoorzitting:

Vraag: De totale exploitatie dient sluitend te zijn. Er zijn geluiden waarneembaar dat de binnendijkse grondexploitatie dat niet is. Is de exploitatie, inclusief de subsidies, sluitend?

Reactie: De nu voorliggende inpassingsplannen zien niet op het binnendijkse industrieterrein. De gemeente is voor dit terrein het bevoegde gezag. Dat maakt de binnendijkse grondexploitatie een gemeentelijke aangelegenheid. Voor de buitendijkse haven hebben wij een sluitende business-case.

Vraag: De ontsluitingsweg maakt geen deel uit van het inpassingsplan. Hoe zullen de kosten van deze weg worden verdeeld?

Reactie: De ontsluitingsweg maakt inderdaad geen deel uit van het inpassingsplan voor de haven en zal moeten worden opgenomen in het planologisch-juridisch kader voor het binnendijkse industrieterrein. De verdeling van de kosten van de aanleg van deze weg maken onderdeel uit van de lopende onderhandelingen met de gemeente.

Vraag: Er worden tientallen miljoenen aan belastinggeld in dit project gestopt. Kan de containerterminal exploitant een bedrag tegemoet zien om zich hier te vestigen? Hoelang duurt de huurovereenkomst en wat als de exploitant toch vertrekt?

Reactie: Aan de exploitant is geen bijdrage of bedrag toegezegd. De exploitant kiest voor Flevokust vanwege de gunstige ligging van de haven. De exploitant betaalt een marktconforme prijs. De onderhandelingen over de pachtovereenkomst worden op dit moment gevoerd. De looptijd van de te sluiten overeenkomst is onderdeel van deze onderhandelingen. De grond wordt in erfpacht uitgegeven met een bepaalde looptijd. Partijen gaan uit van 20 jaar met een optie tot verlenging. De exploitant is een ondernemer en maakt zelf afwegingen ten aanzien van investeringen. CTU is een succesvolle onderneming met goede resultaten. De keuze van CTU voor Lelystad is daarom een goed signaal uit de markt. Garanties voor onbepaalde tijd kunnen echter nooit worden afgegeven.

Vraag: De ontwikkeling van Flevokust is 'wishful thinking'; de 40.000 containers, waarover eerder is gesproken, worden niet onderbouwd. Flevokust moet geen financieel debacle worden.

Reactie: Voor wat betreft het nut en de noodzaak van Flevokust wordt verwezen naar Deel A, algemeen onder nr.1 van deze nota. Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid van de buitendijkse haven wordt verwezen naar Deel A, algemeen onder nr. 6 van deze nota.

Vraag: In de plannen moet worden geborgd dat sprake is van een 'nat' bedrijventerrein. Uit het onderzoek van DTZ Zadelhoff blijkt dat geen sprake is van een 'nat' bedrijventerrein.

Reactie: Door ons wordt onderschreven dat sprake moet zijn van een 'nat' bedrijventerrein. De gemeenteraad is, zoals eerder gezegd, voor wat betreft het binnendijkse bedrijventerrein het bevoegde gezag. In het vast te stellen bestemmingsplan kan de raad in de regels vastleggen dat de toegestane bedrijvigheid een havengebonden karakter moet hebben. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.4.

Vraag: waarom is een bedrijvenlijst toegevoegd aan het Inpassingsplan?

Reactie: De bedrijvenlijst geeft aan welke type bedrijven zich op de buitendijkse overslaghaven mogen vestigen. Op dit punt is het inpassingsplan voor de haven gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan. De bedrijvenlijst is komen te vervallen. Voor een nadere uitleg hierover wordt verwezen naar de zienswijze onder nr. 4.3.

Vraag: Klopt het dat aan reeds gevestigde bedrijven in Lelystad is gevraagd om te verhuizen naar het binnendijkse terrein van Flevokust? Zo ja, dan werkt dit leegstand op bestaande terreinen in de hand, terwijl er al veel leegstand op de bestaande bedrijventerreinen is.

Reactie: Er is geen lobby gaande om reeds in Lelystad gevestigde bedrijven te bewegen om te verhuizen naar Flevokust. Juist vanwege het “natte” karakter van Flevokust concurreert dit terrein niet met de overige bedrijventerreinen in Lelystad. Daarbij is van belang te constateren dat ook de grondprijs onderscheidend werkt. Een bedrijf dat niet is gebonden aan het natte karakter van Flevokust zal de hogere grondprijs -ten opzichte van een “droog” bedrijventerrein- niet willen betalen.

Vraag: Wat is de stand van zaken met betrekking tot de douane faciliteiten waarover eerder is gesproken?

Reactie: De afgelopen maanden hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met vooral agrarische bedrijven (verladers) in Flevoland over de wensen en ideeën ten aanzien van de eerder genoemde douanefaciliteiten. Hieruit kwam naar voren dat er onder andere behoefte is aan een zgn. ‘empty depot’ op Flevokust, waar gebruikte, lege containers kunnen worden gereinigd & opgeslagen, waarna deze containers vervolgens door een ander bedrijf in de omgeving van Flevokust kunnen worden benut. Hierdoor wordt vermeden dat lege containers worden vervoerd over de weg van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen, zoals thans het geval is. Voor douane faciliteiten ten behoeve van een reductie van lege containers kunnen de eerste concrete stappen worden gezet met de eigenaren van de lading die wordt overgeslagen. Op dit moment is het nog iets te vroeg voor volgende stappen, omdat de terminal nog niet operationeel is.

Vraag: Er zijn genoeg mogelijkheden voor een andere soort bestemming van het terrein. Bijvoorbeeld toerisme en leisure aan de kust, zowel in de vorm van dag- als verblijfsrecreatie. Hierdoor zou het imago van Lelystad als groene gemeente verbeteren. Waarom is niet naar dit soort alternatieven gekeken?

Reactie: Zie onze reactie in Deel A, onder nr. 2 van deze nota.

Vraag: Kan er niet één plan worden gemaakt dat het gehele gebied bestrijkt. Hiertoe kunnen het inpassings- en het bestemmingsplan worden samengevoegd (incl. de bedrijvenlijst). Hierdoor kunnen de plannen en afspraken goed worden gezekerd en ontstaat meer duidelijkheid. Als dat niet kan, is het dan mogelijk het inpassingsplan en het bestemmingsplan procedureel gelijktijdig te laten oplopen? Kan de provincie de besluitvorming niet drie maanden aanhouden?

Reactie: De gemeenteraad heeft in december 2013 niet ingestemd met het toen voorliggende bestemmingsplan voor Flevokust. Daarop hebben wij het project overgenomen. Om de bevoegdheden zoveel mogelijk bij het bestuursorgaan te laten waar zij in beginsel horen, hebben wij in overleg met de gemeente besloten tot de knip in het project. De gemeente ontwikkelt het binnendijkse terrein en wij de buitendijkse haven. Met het laatstbedoelde deel is, zowel inhoudelijk als procedureel, veel voortvarendheid betracht. Onze besluitvorming kan niet drie maanden worden aangehouden, vanwege de vervalt termijn van de aangevraagde subsidies. Zonder deze subsidies is in ieder geval de ontwikkeling van de buitendijkse haven financieel onhaalbaar. Daarnaast willen wij, ook weer om de voortgang in de procedure van het project te houden, voor de provinciale verkiezingen een besluit hebben genomen over de vast te stellen inpassingsplannen.

Vraag: Het MER maakt onvoldoende duidelijk wat de mogelijke gevolgen zijn van de haven en het industrieterrein, met name voor het biologische landbouwgebied. Het MER is alleen van toepassing op het inpassingsplan, maar het krijgt een bredere werking, omdat het ook voor het bestemmingsplan wordt gebruikt. De combinatie van ontwikkelingen – zoals de uitbreiding van Bataviastad – moet in ogenschouw worden genomen.

Reactie: Zie in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2 en onze reactie in algemeen onder nr. 5.

Vraag: Wordt eventuele schade aan het woon- en leefklimaat gecompenseerd en worden passende maatregelen, o.a. voor de Houtribweg, getroffen?

Reactie: Ook wij zijn van mening dat schade die redelijkerwijs niet ten laste behoort te blijven van een derde-belanghebbende, moet worden gecompenseerd. Het staat een ieder dan ook vrij om een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden.

Uit de uitgevoerde verkeers- en geluidonderzoeken is gebleken, dat maatregelen voor de Houtribweg niet aan de orde zijn. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 7.3.

Vraag: Is nu voldoende rekening gehouden met bewoners van en ondernemers in Lelystad en dan vooral met de biologische boeren in het gebied? Fijnstof zal zeker invloed hebben op de landbouwgrond en dit is eerder niet zichtbaar meegenomen.

Reactie: Zie onze reactie in Deel A, onder nr. 5 van deze nota.

Vraag: Is wel goed naar andere havens gekeken? De werkzaamheden in een haven zijn bijna geheel geautomatiseerd en daarom zal de werkgelegenheid marginaal toenemen.

Reactie: De werkgelegenheidsdoelstelling is gekoppeld aan Flevokust als geheel. De toename van werkgelegenheid wordt niet zozeer voorzien ter plaatse van de terminal, maar juist op het bedrijventerrein. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.

Vraag: Kunnen normen voor de werkgelegenheid in het inpassingsplan worden opgenomen, omdat het plan met name is ingegeven door het creëren van werkgelegenheid?

Reactie: Dergelijke normen kunnen niet in het plan worden opgenomen, omdat die niet relevant zijn voor een goede ruimtelijke ordening. Het inpassingsplan maakt bepaalde functies mogelijk en kan randvoorwaarden stellen aan de mate en de wijze van bebouwing en het gebruik.

Conclusie

Uit het bovenstaande komt het beeld naar voren dat de gemeenteraad over dit onderwerp verdeeld is. De meningen lopen uiteen van uitgesproken tegenstander van de ontwikkeling van Flevokust tot het onderschrijven van het belang van Flevokust.

Indachtig het verhandelde ter hoorzitting, onze reactie op de door de raad gestelde vragen en het gemeentelijke coalitieprogramma, concluderen wij dat de meerderheid van de raad voorstander is van de ontwikkeling van Flevokust met een buitendijkse haven en een “nat” industrieterrein op basis van de door ons gekozen variant (variant 4). Aan deze ontwikkeling zijn door hem de volgende voorwaarden verbonden:

- de exploitatie moet sluitend zijn;
- voor de middels de bedrijvenlijst toegestane bedrijven moet maatschappelijk draagvlak bestaan;
- de bedrijven die zich vestigen moeten voldoen aan de geldende milieueisen.

Nu deze voorwaarden niet expliciet betrekking hebben op de buitendijks gelegen haven, concluderen wij dat de meerderheid van de gemeenteraad geen bezwaren heeft tegen ons voornemen om, gelet op de betrokken provinciale belangen, voor het buitendijks gelegen deel van Flevokust en de bij Flevokust behorende geluidzone een inpassingsplan vast te stellen.

Deze conclusie wordt meegenomen in de overwegingen die ten grondslag zullen liggen aan de door ons te nemen besluiten.

Deel C Advies van de commissie MER

C 1 Inhoud van het advies

Op 23 oktober 2014 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) haar toetsingsadvies over het Milieueffectrapport (MER) uitgebracht onder rapportnummer 2052-96.

Het advies ziet op het verrichte onderzoek naar verschillende varianten voor de ligging van het industrieterrein en de vormgeving van de haven (MER deel 1) en op de verdere gedetailleerde uitwerking en het onderzoek op de milieueffecten van de gekozen variant 4 (MER deel 2).

De Cmer signaleert bij de toetsing van het MER een aantal essentiële tekortkomingen:

1. op basis van de conclusies in het MER en de Voortoets is niet inzichtelijk in welke mate mitigerende maatregelen zijn betrokken bij de beoordeling van de effecten van het voornemen op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied IJsselmeer. Een Passende beoordeling ontbreekt nog;
2. de (mogelijke) effecten van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden waaronder de Veluwe;
3. de effecten van de aanleg van een golfbreker als onderdeel van een buitendijkse haven op milieu, water en natuur.

De Cmer acht deze tekortkomingen essentieel voor de besluitvorming, omdat niet duidelijk is of het plan voldoet aan de eisen van de Natuurbeschermingswet en/of mitigerende maatregelen, waarmee negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen, effectief en/of mogelijk zijn. Daarnaast is niet inzichtelijk wat de effecten van een golfbreker zijn. De Commissie adviseert dan ook om een aanvulling op het MER op te stellen en daarin in te gaan op de gesignaleerde tekortkomingen. De informatie uit deze aanvulling kan zo worden betrokken bij de te nemen besluiten voor de ontwikkeling van Flevokust.

Naast het signaleren van bovenstaande essentiële tekortkomingen doet de Cmer een aantal aanbevelingen met het oogmerk een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming:

1. tijdens het gesprek op 25 september 2014 is door de provincie aangegeven dat de tijdelijke Variant Maxima-centrale niet meer aan de orde is en daarom ook niet verder in het onderzoek zal worden betrokken. De Cmer adviseert dit bij het besluit over het voornemen ook expliciet aan te geven;
2. bij de aanleg van een buitendijkse overslaghaven zullen containers en bulkgoederen over een interne containerbaan naar het bedrijventerrein worden vervoerd. Deze interne baan kruist de dijk en de daaraan parallel lopende weg. Tijdens het locatiebezoek (15 juli 2014) is door de provincie toegelicht dat deze kruising zal worden geregeld met verkeerslichten en een slagboom. De Cmer constateert dat de verkeersintensiteiten op de dijk, die kruist met de containerbaan, laag zijn en dat een eenvoudige inrichting, zoals voorgesteld door de provincie, zal volstaan om de verkeersveiligheid te borgen;
3. Het akoestisch onderzoek dat als bijlage-rapport is toegevoegd aan het MER geeft aan dat het aantal geluidgevoelige objecten toeneemt van 34 naar 38 woningen. Dit wordt als 'beperkt negatief' beoordeeld. De Cmer merkt op dat deze situatie zal optreden bij volledige vulling van Flevokust. Om in die situatie te kunnen voldoen aan de geldende regels zullen hogere gevelbelastingen moeten worden toegekend en in een enkel geval zal er aanpassing aan de gevelisolatie moeten plaatsvinden om te kunnen voldoen aan de maximaal toegestane binnen geluidsniveaus. De provincie heeft tijdens het overleg van 25 september 2014 aangegeven dat voor het bedrijventerrein een geluidzone zal worden vastgesteld. De Cmer constateert dat overschrijding van de geluidzone of hogere grenswaarden op basis daarvan een weigeringsgrond is bij de vergunningverlening;

4. De Cmer adviseert ten behoeve van de besluitvorming over en de aanleg van de kruinverlaging, de golfbreker en het buitendijkse haventerrein, aan te geven hoe de ontwerpeisen van deze elementen op elkaar zijn afgestemd en hoe daarbij rekening is gehouden met de effecten op de waterveiligheid en de effecten van het benodigde ophoogmateriaal.

C. 2 Overwegingen ten aanzien van het advies

In deze paragraaf beschrijven wij op welke wijze wij met de inhoud van het advies van de Cmer zijn omgegaan. Onderstaand beginnen wij met de door de Cmer gesignaleerde essentiële tekortkomingen. Daarna komen haar aanbevelingen aan de orde.

Mede naar aanleiding van het onder C1 weergegeven advies, is het plan-MER aangevuld. In deze "Aanvulling Milieueffectrapport Plan-m.e.r. Flevokust" worden onder meer de door de Cmer genoemde punten nader beschouwd. Op basis van haar advies is voorts een Passende beoordeling opgesteld, waarin aandacht is besteed aan de effecten en de mitigerende maatregelen van met name het ruimtebeslag, verstoring door licht en vaarbewegingen en stikstofdepositie. Hieronder worden de conclusies uit de Passende beoordeling weergegeven.

Ruimtebeslag inclusief golfbreker

Het projectvoornemen leidt binnen het Natura 2000-gebied tot een zeer beperkte verandering van het biotoop 'open water' en daarmee van potentieel leefgebied voor vogels en macrofauna (voedsel). Het ongeschikt raken van het plangebied door het onttrekken van open water aan het Natura 2000-gebied IJsselmeer resulteert niet in een verhoogde kans op significant negatieve effecten. Sterker nog, de industriehaven en golfbreker voegen nieuwe functionaliteit toe aan het gebied. Dit geschiedt door extra luwte rondom de loswal, maar ook door het creëren van nieuwe habitats door het aanleggen van een golfbreker (extra rust-, foerageer- en opgroeigebied). De positieve effecten van beide typen golfbreker zijn vergelijkbaar (zie ook tabel 10 in paragraaf 5.1.3. van de passende beoordeling). De ontstane biotopen vormen aldus extra geschikt leefgebied voor vogels die zijn opgenomen in de instandhoudingsdoelen voor het IJsselmeer.

Het effect van ruimtebeslag op het IJsselmeer wordt daarmee als neutraal (0) beoordeeld.

Verstoring door licht en vaarbewegingen

Het projectvoornemen leidt in de gebruiksfase tot mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied in verband met de gevoeligheid van vogels voor verstoring door licht, geluid en optische verstoring. Voor de aanwezige vogels en de bijbehorende functie van het gebied zijn op korte afstand uitwijkmogelijkheden aanwezig. Daarnaast zal door gewinning na de eerste aanloopfase een beperkt verstoringseffect weer verdwijnen. De toetsing van de relevante verstoringfactoren laat zien dat voor de gebruiksfase significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

De effecten van licht en vaarbewegingen op de instandhoudingsdoelstellingen van het IJsselmeer worden hiermee als neutraal (0) beoordeeld.

Stikstofdepositie

Geen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

Het projectvoornemen leidt niet tot significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden (< 20 km), omdat de habitattypen en habitat- en vogelrichtlijnsoorten niet of nauwelijks gevoelig zijn voor de gevolgen van stikstofdepositie. Het enige gevoelige habitatype in het IJsselmeer, namelijk overgangs- en trilvenen, ligt op meer dan 30 km en daarmee buiten de invloed van het plangebied. Binnen de provincie Flevoland zijn geen gebieden aanwezig waar stikstofdepositie een groot knelpunt vormt. Er is een aantal terreinen waarin stikstofgevoelige habitats liggen, maar buiten de invloed van de planontwikkeling op grote afstand van het

plangebied (circa 30 km). Daarnaast wordt de kritische depositiewaarde in deze gebieden niet noemenswaardig overschreden.

Geen significant negatieve effecten op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

De enige effectrelatie met verder weg gelegen Natura 2000-gebieden loopt via stikstofdepositie. Omdat het op die afstand om een ecologisch verwaarloosbare hoeveelheid stikstof gaat, worden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie door de beoogde ontwikkeling uitgesloten.

Aanlegfase

Ten aanzien van de aanlegfase is een berekening van de hoeveelheid stikstofdepositie gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase relatief beperkt is. De stikstofdepositie als gevolg van de aanleg betreft een tijdelijke situatie en is bovendien niet maatgevend voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden die op enige afstand van het plangebied liggen. Binnen de cirkel waarin de stikstof als gevolg van de aanlegfase neerslaat komen geen stikstofgevoelige habitattypen voor. Er treden dan ook geen significant negatieve effecten op als gevolg van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase. Het effect hiervan wordt als neutraal (0) beoordeeld.

In zijn geheel leiden de realisatie en het gebruik van Flevokust niet tot significant negatieve effecten op het IJsselmeer en op andere gebieden in de omgeving. Daarmee wordt het effect van stikstofdepositie voor zowel het IJsselmeer als de overige gebieden als neutraal (0) beoordeeld.

Aanbevelingen Commissie m.e.r.

Ten aanzien van de vier in § C1 weergegeven aanbevelingen van de Cmer overwegen wij het volgende.

1. De variant Maxima-centrale is in het kader van de ontwikkeling niet meer aan de orde. Daarmee vervallen de aanbevelingen zij op dit punt heeft gedaan.
2. Voor de containerbaan concludeert zij dat met een eenvoudige inrichting de verkeersveiligheid op de IJsselmeerdijk voldoende kan worden geborgd.
3. Voor de effecten van geluid concludeert zij dat overschrijding van de geluidzone of hogere grenswaarden is geborgd door vastlegging van deze geluidszone.
4. Ten aanzien van waterveiligheid adviseert zij aan te geven hoe de ontwerpeisen van kruinverlaging, golfbreker en buitendijks haventerrein op elkaar zijn afgestemd. Hieraan wordt in het ontwerp van het haventerrein nader aandacht besteed. Voor de golfbreker is in hoofdstuk 3 van de aanvulling op het plan-MER aangegeven dat deze niet is betrokken bij de beschouwing van de waterveiligheid. Voor de haven is alleen rekening gehouden met het afslagprofiel van het voorland (zie ook aanvulling op het plan-MER ten aanzien van de kruinverlaging). De mogelijke kruinverlaging is vastgesteld op basis van het afslagprofiel van de buitendijkse haven, waarbij rekening is gehouden met een overstromingskans van 1/30.000 per jaar.

Geen van deze aspecten leidt tot een gewijzigde beoordeling van de milieueffecten.

C 3 Conclusie

Wij hebben het advies van de Cmer overgenomen en daarom het plan-Mer, op basis van de door haar signaleerde tekortkomingen, aangevuld.

De vergelijking tussen de aanvulling van het plan-MER en het plan-MER, dat ten grondslag ligt aan de ontwerp-inpassingsplannen, leidt tot de conclusie dat de beoordeling van de aspecten is aangepast voor de effecten op Natura 2000-gebied IJsselmeer en voor effecten van grondverzet.

Ten aanzien van de effecten op het IJsselmeer zijn de effecten op basis van de Passende beoordeling als neutraal (0) beoordeeld. Ten aanzien van grondverzet en grondstromen is een beoordeling toegevoegd die betrekking heeft op een conventionele golfbreker.

Een conventionele golfbreker op een grondverbetering leidt tot een grote hoeveelheid zand die benodigd is en de noodzaak tot het afvoeren van een ruime hoeveelheid slib. Daarmee is het effect als zeer negatief (- - -) beoordeeld.

De aanbevelingen hebben niet geleid tot wijziging van de beoordeling.

Deel D Lijst van ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn verschillende zaken geconstateerd die wijzigingen in de inpassingsplannen wenselijk maken.

Het gaat daarbij om de volgende onderwerpen:

1. Exploitatieplan niet langer vereist
2. Plangrens PIP-Havenontwikkeling
3. Kruinverlaging en beschermingsregeling dijk
4. Nieuwe onderzoeken
5. Actualisatie vanwege het doorlopen van de procedure
6. Vergunbaar technisch ontwerp
7. Redactionele wijzigingen

In deel E van deze nota worden alle wijzigingen volledig omschreven. Ter voorkoming van een herhaling van zetten, wordt in dit deel slechts aangeduid welke wijzigingen, al dan niet gedeeltelijk, ambtshalve zijn doorgevoerd. Onderstaande nummers verwijzen naar de in deel E van deze nota gehanteerde nummering voor de doorgevoerde wijzigingen.

Het betreft de nummers:

1, 2, 3, 4, 5 (gedeeltelijk), 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25 (gedeeltelijk), 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 44, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 (gedeeltelijk), 58, 60, 65, 66, 74, 78, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, en 90.

Deel E Lijst van wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Cmer, het verhandelde tijdens de hoorgelegenheid van de gemeenteraad van Lelystad en de ambtshalve constatering worden de inpassingsplannen gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen van deze plannen, ten opzichte van de ontwerpen daarvan, worden hierna per inpassingsplan weergegeven.

E1. Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling te Lelystad

a. Toelichting

1. Paragraaf 1.1, 3^e alinea, 2^e zin: de tekst “Daarom wordt in de toelichting op het inpassingsplan ook ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waaronder de haven en het industrieterrein wordt bedoeld.” is vervangen door de tekst “Daarom wordt in de toelichting op dit inpassingsplan ook - voor zover relevant - ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waaronder de haven en het industrieterrein worden bedoeld.”.
2. Paragraaf 1.1, 4^e alinea, eerste bullet, eerste zin: de tekst “Een multimodale op- en overslaghaven buitendijks, ten zuiden van de Maximacentrale op circa 500 meter afstand van de centrale.” is vervangen door de tekst “Een multimodale op- en overslaghaven buitendijks, op voldoende afstand ten zuiden van de Maximacentrale van de centrale.”.
3. Paragraaf 1.1, 5^e alinea: de tekst “Met deze ontwikkeling wordt ingespeeld op de behoefte aan nat industrieterrein in de regio en de potenties van de ligging van het gebied.” is vervangen door de tekst “Met deze ontwikkeling wordt ingespeeld op de behoefte aan een op- en overslaghaven, een nat industrieterrein in de regio en de potenties van de ligging van het gebied.”
4. Paragraaf 1.1, onder het kopje “Nut en noodzaak”: de tekst “De overslagfaciliteit zal een aanzienlijke spin-off hebben op de ontwikkeling van bedrijvigheid en zodoende een impuls geven aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in het gebied.

Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook door het Rijk erkend. Dit heeft onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waar de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet op van toepassing zijn en het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten.”

is vervangen door de tekst

“De op- en overslaghaven versterkt de economische structuur en heeft een aanzienlijke spin-off op de ontwikkeling van bedrijvigheid en geeft zodoende een impuls aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in het gebied.

Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook door het Rijk en Europa erkend. Dit heeft onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waar de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet op van toepassing zijn en het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten. Flevokust staat daarnaast op de EU-lijst van achterlandhavens die het trans-Europese transportnetwerk ondersteunen.

De ontwikkeling van de terminal is voorwaarde scheppend voor het bedrijventerrein. De volgorde van de terminal is dan ook zodanig, dat de terminal in eerste instantie bestaande volumes zal overslaan die nu nog over de weg worden vervoerd, met name van een naar Rotterdam. De aanwezigheid van de terminal heeft in combinatie met de grondprijzen, de milieuruimte en bouwhoogte, een aantrekkelijke werking voor het bedrijventerrein.

- De nieuwe bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein genereert vervolgens additionele overslag voor de terminal. Op deze manier komt de economische ontwikkeling in beweging.”.
5. Paragraaf 1.1.1: de figuur “Begrenzing plangebied” is vervangen door een nieuw figuur “Begrenzing plangebied”.
 6. Paragraaf 1.1.2, 2^e alinea: de tekst “Het plangebied loopt tot en met de kwelsloot” is vervallen.
 7. Paragraaf 1.1.2, 2^e alinea: de tekst “Buiten het plangebied, aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook.” is vervangen door de tekst “Aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook.”.
 8. Paragraaf 1.1.2, 4^e alinea, 2^e t/m 4^e zin: de tekst “Als gevolg van de lange strijklengte treedt bij aanlandige wind een peilverhoging op ter plaatse van Lelystad als gevolg van opwaaiing. Naast opwaaiing treden ook afwaaiing en ijscondities op. De waterkering langs het IJsselmeer ligt op circa NAP +5,0 m.” is vervangen door de tekst “Als gevolg van de lange strijklengte treedt bij aanlandige wind een peilverhoging op ter plaatse van Flevokust als gevolg van opwaaiing. Naast opwaaiing treden ook afwaaiing en ijscondities op. De waterkering op de locatie Flevokust ligt op circa NAP +5,0 m.”.
 9. Paragraaf 1.3, laatste zin: de tekst “Daarbij wordt ook ingegaan op de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening.” is vervallen.
 10. Paragraaf 1.3, laatste zin: de tekst “Tot slot wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan en de ontwikkeling in hoofdstuk 5 beschreven.” is toegevoegd.
 11. Paragraaf 2.1.1: de tekst “Het doel van de bestemming “Bedrijventerrein - Terminal” is gericht op het mogelijk maken van de overslag en opslag van (onder meer) containers. De havenfunctie is hierbij noodzakelijk.” is vervangen door de tekst “Het doel van de bestemming “Bedrijventerrein - Terminal” is gericht op het mogelijk maken van de overslag en opslag van in de eerste plaats containers en in de tweede plaats bulkgoederen en projectlading. Hiermee wordt invulling gegeven aan de havenfunctie.”.
 12. Paragraaf 2.1.2, 1^e alinea: de tekst “De bestemming maakt een containerterminal en op- en overslag, met de daarbij horende laad- en losbedrijven en bebouwing, mogelijk. De toegestane bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen in een bijlage bij de regels.” is vervangen door de tekst “De bestemming maakt een binnenvaartterminal en op- en overslag, met de daarbij horende laad- en losbedrijven en bebouwing, mogelijk.”.
 13. Paragraaf 2.1.3, onder het kopje “omgevingsaspecten”, 1^e zin: de tekst “Tot de Maximacentrale wordt een afstand van 500 meter aangehouden vanwege het koelwater van de centrale.” is vervangen door de tekst “Tot de Maximacentrale wordt voldoende afstand aangehouden, onder meer vanwege het koelwater van de centrale.”.
 14. Paragraaf 2.1.5, 1^e alinea, 2^e zin: de tekst “Deze komt op een opgehoogd gebied (ophoging circa 2,5 m, dus circa +2,25 m NAP), op circa minimaal 500 meter afstand van de Maximacentrale.” is vervangen door de tekst “Deze komt op een opgehoogd gebied (ophoging circa 2,5 m, dus circa +2,25 m NAP), op voldoende afstand van de Maximacentrale.”.
 15. Paragraaf 2.1.5, 2^e alinea, laatste zin: de tekst “Mogelijk wordt het terminalterrein aangewezen als voorland, waarmee de begrenzing van de primaire waterkering wordt aangepast.” is vervangen door de tekst: “Daar waar de weg die de haven ontsluit, de dijk over gaat, wordt de kruin van de dijk verlaagd. Het terminalterrein wordt aangewezen als voorland en wordt daarmee onderdeel van de primaire waterkering. In de Keur van het waterschap wordt de bescherming geregeld.”.
 16. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 1^e alinea: de tekst “De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.” is vervangen door de tekst “De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.”.
 17. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”: in de 5^e alinea is toegevoegd de tekst: “In het kader van het Deltaprogramma is onder meer waterveiligheid verkend. Vanaf 2017 wordt de veiligheidsnorm 1/30.000. Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet volgens deze nieuwe norm worden gebouwd.”.
 18. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 7^e alinea (nieuw): de tekst “Omgevingsplan” is vervangen door de tekst “Omgevingsplan Flevoland 2006”.

19. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 9^e alinea, onder punt 1, laatste zin: de tekst “De minimale functionele afstand is 500 meter vanwege het koelwater van de centrale.” is vervangen door de tekst “Vanwege het koelwater van de centrale is voldoende afstand tot de centrale aangehouden.”.
20. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 10^e alinea: de tekst “Uit de voortoets blijkt dat de voorgestane ontwikkeling niet tot significant negatieve effecten op de Natura 2000 doelstellingen leidt.” is vervangen door de tekst “Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.”.
21. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Sectoraal beleid”: de laatste 2 alinea’s boven de figuur ‘Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen’ met de tekst “Belangrijke aandachtspunten hieruit moeten in het inpassingsplan opgenomen worden. Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

zijn vervangen door de tekst:

“Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

22. Paragraaf 2.2.3, 2^e bullet: de tekst “De weg beschadigd de waterkering niet.” is vervangen door de tekst “De weg beschadigt de waterkering niet;”.
23. Paragraaf 2.2.4, 2^e zin: de tekst “Overigens biedt de bestaande weg biedt ook voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein.” is vervangen door de tekst “Overigens biedt de bestaande weg ook voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein”.
24. Paragraaf 2.2.5, laatste zin: de tekst “Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van Flevokust.” is vervangen door de tekst “Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van het industrieterrein Flevokust.”.
25. Paragraaf 2.3.2, onder kopje “Functionele mogelijkheden”, zin 1 t/m 3: de tekst “De hoofdfunctie van de bestemming is water, scheepvaart en natuur. Door het IJsselmeer loopt een vaarweg geschikt voor CEMT-klasse Vb. Schepen van deze klasse zullen ook Flevokust aandoen.” is vervangen door de tekst “De hoofdfunctie van de bestemming is water, scheepvaart en natuur. Door het IJsselmeer loopt een vaarweg Amsterdam-Lemmer die geschikt is voor CEMT-klasse Vb (VAL). Schepen van deze klasse kunnen ook bij Flevokust aanmeren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een – zonodig nog uit te diepen – vaargeul vanaf de haven naar de VAL. De ligging van deze nieuwe aantakking is ongeveer bekend. Om in rustig water aan te kunnen leggen wordt binnen deze bestemming een golfbreker mogelijk gemaakt. Hiervoor is een aanduiding opgenomen.”.

26. Paragraaf 2.3.3: een 5^e bullet is toegevoegd met de tekst: “De golfbreker is mogelijk binnen het aangeduid gebied.”.
27. Paragraaf 2.3.5, één-na-laatste zin: de tekst “In het water worden de nodige voorzieningen aangebracht, zoals golfbrekers en keerwanden.” is vervangen door de tekst “In het water worden de nodige voorzieningen aangebracht, zoals golfbrekers, keerwanden, beboeiing en signalering.”.
28. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 1^e alinea: de tekst “De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.” is vervangen door de tekst “De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.”.
29. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 5^e alinea: toegevoegd is de tekst “In het kader van het Deltaprogramma is onder meer waterveiligheid verkend. Vanaf 2017 wordt de veiligheidsnorm 1/30.000. Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet volgens deze nieuwe norm worden gebouwd.”.
30. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 8^e alinea: de tekst “Uit de voortoets blijkt dat de voorgestane ontwikkeling niet leidt tot significant negatieve effecten op de Natura 2000 doelstellingen.” is vervangen door de tekst “Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.”.
31. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Sectoraal beleid”, laatste 2 alinea's boven de figuur ‘Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen’: de tekst “Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

is vervangen door de tekst:

“Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”.

32. Paragraaf 2.4.2: de tekst
“2.4.2 Toelichting op de bestemming

Functionele mogelijkheden

De in het plangebied voorkomende waterkering(en) en (werken voor de) waterhuishouding zijn met deze dubbelbestemming beschermd. Daarnaast worden de gebouwen en bouwwerken die nodig zijn voor de hoofdfunctie mogelijk gemaakt.

Bouwmogelijkheden

Met deze dubbelbestemming worden gebouwen, anders dan voor de bestemming, uitgesloten. Wel zijn overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een maximale bouwhoogte van 10,00 meter toegestaan. Deze zijn verder niet gespecificeerd. Voor de toegestane bouwwerken geeft de onderliggende bestemming aanwijzingen.

Omgevingsvergunning

Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, moet een omgevingsvergunning verleend worden. Daarbij gaat het om het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van kaden en dijken en wijzigen van kademuren. Voordat de omgevingsvergunning wordt verleend, moet aangetoond zijn dat deze uitvoerbaar is. Van belang is dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding door verlening van de vergunning."

is vervangen door de tekst:

"De regeling bepaalt dat de dubbelbestemming bedoeld is voor het handhaven van de primaire waterkering. Voor de bescherming van de dijk geeft de Keur van het Waterschap voldoende regels. De regeling in deze bestemming koppelt daarom de Keur aan het bestemde gebied."

33. Paragraaf 2.4.3, onder het kopje "Beleid" wordt een 2^e bullet toegevoegd met de tekst "De Keur van het waterschap Zuiderzeeland biedt de nodige bescherming en wordt van toepassing verklaard;"
34. Paragraaf 2.4.6, onder het kopje "Rijksbeleid", 1^e alinea: de tekst "De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau." is vervangen door de tekst "De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau."
35. Paragraaf 2.4.6, onder het kopje "Sectoraal beleid", laatste 2 alinea's boven de figuur 'Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen': de tekst "Belangrijke aandachtspunten hieruit moeten in het inpassingsplan opgenomen worden. Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijs) of 155 meter (buitendijs) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven."

is vervangen door de tekst:

"Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijs) of 155 meter (buitendijs)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven."

36. Paragraaf 2.5.2, onder het kopje "Algemene aanduidingsregels": de tekst "Hiervoor zijn in het beleid van het waterschap beschermingszones opgenomen. Hierover staat in 2.4.6 een nadere

toelichting.” is vervangen door de tekst “Hiervoor zijn in de Keur van het waterschap beschermingszones en regelingen opgenomen. Hierover staat in 2.4.6 een nadere toelichting.”

37. Hoofdstuk 3, 1^e alinea: de tekst “Het planMER is in de bijlagen 4 en 5 bij dit bestemmingsplan opgenomen.” is vervangen door de tekst “Het planMER is in de bijlagen 4 en 5 bij dit inpassingsplan opgenomen.”.
38. Paragraaf 3.1.1, 1^e alinea: de tekst “Deze activiteiten volgen uit de bijlagen die bij het Besluit m.e.r. zijn opgenomen.” is vervangen door de tekst “Deze activiteiten volgen uit de bijlagen die bij het Besluit milieueffectrapportage zijn opgenomen.”.
39. Paragraaf 3.1.2, 2^e alinea: de tekst “De effectbeoordeling van de gekozen variant is van belang, omdat dit het belangrijkste uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is.” is vervangen door de tekst “De effectbeoordeling van de gekozen variant is van belang, omdat dit het belangrijkste uitgangspunt voor dit inpassingsplan is.”.
40. Paragraaf 3.1.2: na de 2^e alinea wordt een 3^e alinea toegevoegd met de tekst “Onder meer naar aanleiding van het advies van de Cmer en de zienwijzen is een aanvulling van het MER opgesteld. Hierin is een tabel opgenomen met de uiteindelijke scores voor de diverse aspecten. De aanvulling van het MER is opgenomen in bijlage 6.”.
41. Paragraaf 3.3, 1^e alinea: aan het einde van deze alinea is een zin toegevoegd met de tekst “Er heeft onderzoek plaats gevonden naar de bodem en naar de aanwezigheid van nog niet ontplofte explosieven.”
42. Paragraaf 3.4, 1^e alinea: een passage is toegevoegd met de volgende tekst “In het MER zijn de effecten van een kruinverlaging van de dijk onderzocht. Voor de veiligheid van de dijk is daarbij gerekend met de toekomstige strengere normering van 1/30.000 die naar verwachting vanaf 2017 geldt. Met de kruinverlaging waarbij het terrein van de terminal als voorland wordt aangemerkt, wordt voldaan aan de strengere normering. In de huidige situatie zonder voorland voldoet de dijk aan de huidige norm (1/4.000), maar niet aan de toekomstige norm (1/30.000). Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet bij de bouw voldaan worden aan die norm.”.
43. Paragraaf 3.4, onder het kopje “Effectbeoordeling”: de tekst “Door de ontwikkeling van Flevokust zijn de effecten op de genoemde aspecten over het algemeen neutraal. Dit betekent dat de realisatie van Flevokust geen effecten heeft op de bodem.” is vervangen door de tekst “De bestaande primaire waterkering wordt beschermd. Bij een kruinverlaging van de dijk waarbij het terrein van de terminal wordt aangemerkt als voorland, wordt tevens voldaan aan de toekomstig strengere normering.”.
44. Paragraaf 3.4, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: de tekst “De beschreven effecten hebben geen directe gevolgen voor het bestemmingsplan.” is vervangen door de tekst “Dit aspect heeft gevolgen voor het inpassingsplan waar het gaat om de bescherming van de bestaande primaire waterkeringen. De bestemming ‘Waterstaat – waterkering’ en de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone - dijk’ zorgen hiervoor. Hierin wordt erop gewezen dat de Keur van toepassing is. In de Keur is - ter bescherming van de dijk – een aantal activiteiten watervergunningplichtig gemaakt.”.
45. Paragraaf 3.6, onder het kopje “Effectbeoordeling”: de tekst “Bij de effectbeoordeling is onder meer gekeken naar de effecten op het Natura 2000-gebied IJsselmeer en de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effectbeoordeling op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied enigszins negatief neutraal is. Het gaat hierbij vooral om het ruimtebeslag (leefgebied) van de buitendijkse containerterminal. Omdat de planontwikkeling de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantast zijn ondanks de omvang van de ontwikkeling significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied uit te sluiten. Het areaal open water dat verloren gaat voor vogels is marginaal, rekening houdend met de omvang van het gehele Natura 2000-gebied. De aanwezige aantallen vogels tonen aan dat het gebied geen bijzondere waarden heeft voor het Natura 2000-gebied. Voor de nu aanwezige vogelsoorten geldt dat ze elders nabij het plangebied vergelijkbaar habitat vinden. Het areaal rust- en ruigebied is voor geen enkele soort een limiterende factor in het ecosysteem IJsselmeer. Negatieve effecten kunnen niet geheel uitgesloten worden, maar significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen worden wel uitgesloten.”

is vervangen door de tekst

“Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden. De verruiming van de geluidszone leidt niet tot verstoring van vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen van wettelijk beschermde soorten. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van dit plan dan ook niet in de weg.”.

46. Paragraaf 3.7, onder het kopje “Effectbeoordeling”, 1^e alinea: aan het einde van deze alinea is een zin toegevoegd met de tekst “Dit effect treedt pas op bij de volledige ontwikkeling van zowel de haven als het binnendijkse bedrijventerrein.”.
47. Paragraaf 3.8, onder het kopje “Effectbeoordeling”, laatste alinea: de tekst “Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van Flevokust (haven en industrieterrein) blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,4 dB toeneemt ter plaatse van woningen.” is vervangen door de tekst “Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van Flevokust (haven en industrieterrein) blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,6 dB toeneemt ter hoogte één woning aan de Jupiterweg.”.
48. Paragraaf 3.8, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: na de laatste zin is een zin toegevoegd met de tekst “Voor de uitgifte van geluidsruimte aan bedrijven op de gezoneerde bedrijventerreinen waarvoor deze geluidzone geldt, heeft de gemeente een zonebeheerplan vastgesteld.”.
49. Paragraaf 3.10, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: onder dit kopje is een alinea toegevoegd met de tekst “Het zoekgebied voor de nieuwe golfbreker wordt aangeduid. De aanduiding geeft rechtszekerheid naar belanghebbenden met betrekking tot de ligging van de golfbreker. Deze rechtszekerheid is ingebouwd als gevolg van ingediende zienswijzen. De aanduiding is ruim gelegd, omdat het gaat om een zoekgebied. De regels geven minimale afmetingen van de golfbreker, voor een minimaal veiligheidsniveau van aanmerende schepen.”.
50. Paragraaf 3.12.8: aan deze paragraaf is een alinea toegevoegd met de tekst “Naar aanleiding van overleg met een aantal windmoleneigenaren wordt nog nader onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de windvang van de windmolens in de omgeving. Mocht na een aantal jaren blijken dat door de bebouwing op Flevokust de daadwerkelijke windvang significant is afgenomen, dan bestaat de mogelijkheid hier alsnog onderbouwd op terug te komen door middel van een verzoek om planschadevergoeding.”.
51. Paragraaf 4.2.2: de tekst “PM” is vervangen door de tekst “De gemeenteraad van Lelystad is in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. In dat kader heeft op 18 september 2014 een hoorgelegenheid plaatsgevonden waarbij leden van Provinciale Staten en leden van de gemeenteraad aanwezig waren. Het verslag van deze hoorgelegenheid is opgenomen in bijlage 13.”.
52. Paragraaf 4.2.3: de tekst “Het ontwerp van het inpassingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. Ontvangen zienswijzen worden voorzien van een antwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats. Bij dit inpassingsplan hoort een MER. Deze is opgenomen in de bijlagen 4 en 5 en ligt dus gezamenlijk met het ontwerp van het inpassingsplan ter visie.”

is vervangen door de tekst

“Het ontwerp van het inpassingsplan heeft samen met het MER gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014. Een ieder was daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het te inzage leggen van de stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale bladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;

- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
 - De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente;
 - Belangstellenden zijn per e-mail geïnformeerd met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;
 - Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.”
53. Paragraaf 4.2.4: na paragraaf 4.2.3 is een nieuwe paragraaf 4.2.4 toegevoegd met de tekst
“4.2.4 Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage
 De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar advies over het MER uitgebracht.”.
54. Paragraaf 4.2.5: na paragraaf 4.2.4 is een nieuwe paragraaf 4.2.5 toegevoegd met de tekst
“4.2.5 Nota van beantwoording
 In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust – Havenontwikkeling en geluidzone, wordt ingegaan op de zienswijzen, de hoorgelegenheid en het advies van de Cmer. Aangegeven is of de ontvangen reacties aanleiding hebben gegeven om de inpassingsplannen aan te passen. Tevens zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen. De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 13.”.
55. Paragraaf 4.2.6: paragraaf 4.2.4 is hernummerd tot paragraaf 4.2.6 en de tekst “Vervolgens wordt het inpassingsplan vastgesteld. Ten tijde van de vaststelling is het MER een bijlage bij dit inpassingsplan” is geschrapt.
56. Hoofdstuk 5: de tekst
“5.1 Grondexploitatie
 Bij het inpassingsplan moet een exploitatieplan worden vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt immers de bouw van nieuwe hoofdgebouwen (bedrijfsbebouwing) mogelijk, waardoor de grondexploitieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Er is een exploitatieplan opgesteld. Deze is opgenomen in de bijlage 8. Als voor de vaststelling van het inpassingsplan de verschillende benodigde overeenkomsten zijn gesloten, kan mogelijk worden afgezien van de vaststelling van het exploitatieplan.”

is vervangen door de tekst

“Bij het inpassingsplan dient een exploitatieplan te worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Van het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als aan een aantal voorwaarden is voldaan:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is anderszins verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk;
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels is niet noodzakelijk.

Met de huidige eigenaren van de gronden, het Rijk en het waterschap, is een anterieure overeenkomst tot grondverkoop/erfpacht gesloten. De buitendijkse gronden worden vervolgens door de provincie in erfpacht gegeven aan de uiteindelijke gebruikers. De provincie voert hiermee een actief grondbeleid. Het kostenverhaal is daardoor anderszins verzekerd. Het inpassingsplan bevat geen uitwerkingsverplichting. Het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk. De economische haalbaarheid van het plan is hiermee aangetoond. Voor het inpassingsplan voor de haven is de vaststelling van een exploitatieplan niet nodig.

De daadwerkelijke investeringsbeslissing wordt genomen op basis van een kostenraming op grond van het vergunbare technische ontwerp van het plan en de daarop gebaseerde exploitatie. Bij de realisatie en uitvoering van het inpassingsplan ontstaat een aantal kosten. Deze worden gedragen door de provincie. Het gaat daarbij om onder meer de plan- en apparaatskosten, het bouwrijpmaken, kosten voor de aanleg van de golfbreker en andere voorzieningen. Ter dekking van deze kosten zijn er voor dit project drie dekkingsbronnen, namelijk de subsidies vanuit het programma Beter Benutten, EFRO, de opbrengsten uit de exploitatie en een provinciale bijdrage.”.

57. Bijlagen zijn vervallen, gewijzigd, toegevoegd of hernummerd, waardoor het volgende overzicht ontstaat:

- Bijlage 1 (Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) is vervangen door een geactualiseerde versie;
- Bijlage 2 met de titel “Zonering van bedrijven en bedrijvenlijst” is vervangen door een geactualiseerde versie met de titel “Toegestane bedrijfsactiviteiten ‘Flevokust-havenontwikkeling’”;
- Bijlage 3 (Stedenbouwkundige randvoorwaarden) is ongewijzigd;
- Bijlage 4 (MER deel 1) is ongewijzigd;
- Bijlage 5 (MER deel 2) is vanwege de aanvulling op het MER gewijzigd;
- Bijlage 6 (Aanvulling MER kruinverlaging) is toegevoegd;
- Bijlage 7 (Aanvulling MER algemeen) is toegevoegd;
- Bijlage 8 (Waterbodemonderzoek) is toegevoegd;
- Bijlage 9 (Onderzoek naar niet ontplofte explosieven) is toegevoegd;
- Bijlage 10 (Maritiem archeologisch onderzoek) is toegevoegd;
- Bijlage 11 (Waterparagraaf) is hernummerd;
- Bijlage 12 (Nota van beantwoording voorjaar 2014) is hernummerd;
- Bijlage 13 (Nota van beantwoording najaar 2014) is toegevoegd.

b. Regels

58. Artikel 1.2: de tekst “de geometrische bepaalde planobjecten met bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;” is vervangen door de tekst “de geometrische bepaalde planobjecten met bijbehorende regels;”.
59. Artikel 3.1, onder a: de tekst
 “De voor ‘Bedrijventerrein - Terminal’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 a. havenactiviteiten, laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, genoemd in bijlage 1 , alsmede voor inname van brandstoffen door schepen;”
 is vervangen door de tekst
 “De voor ‘Bedrijventerrein - Terminal’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 a. ”havenactiviteiten, laad-, los-, opslag- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, voor zover genoemd in de categorieën 1 tot en met 5.3 van de richtlijnafstandenlijsten uit de handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering’ (2009) en naar de aard en de invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen bedrijven, alsmede voor inname van brandstoffen door schepen;”.
60. Artikel 3.3, onder b: de tekst “het bepaalde in lid 3.2.3 onder a in die zin dat de bouwhoogte van kranen wordt vergroot tot ten hoogste 55,00 m;” is vervangen door de tekst “het bepaalde in lid 3.2.3 onder b in die zin dat de bouwhoogte van kranen wordt vergroot tot ten hoogste 55,00 m;”.
61. Artikel 3.4: sublid h is vernummerd tot sublid j.
62. Artikel 3.4: subleden h en i zijn toegevoegd met de tekst
 “h. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van hoogovens, olieraffinaderijen en kerncentrales, alsmede voor bedrijven genoemd in categorie 6 van de richtlijnafstandenlijsten uit de handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering’ (2009);
 i. het transport van levende dieren;”.
63. Artikel 5.2.2: de tekst:
 “Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 a. de lengte van een golfbreker bedraagt ten minste 500 m;
 b. de breedte van een golfbreker bedraagt ten minste 2,00 m;
 c. de afstand van een golfbreker tot de kade ten behoeve van de in artikel 3 lid 3.1 sub a genoemde bedrijfsdoeleinden bedraagt ten minste 150 m;
 d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3,00 m.”
 is vervangen door de tekst:
 “Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 a. golfbrekers mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van waterstaat - golfbreker’;
 b. de lengte van een golfbreker bedraagt ten minste 500 m;
 c. de breedte van een golfbreker bedraagt ten minste 2,00 m;

d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3,00 m.”.

64. Artikel 5.3: dit artikel is toegevoegd met de tekst:

“5.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: het gebruik van de gronden voor de aanleg van nieuwe vaargeulen over een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 50 hectare.”.

65. Artikel 6: de tekst

“Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Link naar de toelichting van de bestemming "Waterstaat - Waterkering".

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. (werken ten behoeve van) de waterkering en de waterhuishouding; met de daarbijbehorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere aangewezen bestemming(en) mogen op of in deze gronden geen bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

6.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze dubbelbestemming geldt de volgende regel:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze dubbelbestemming bedraagt ten hoogste 10,00 m.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de waterkering, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in lid 6.2.1 in die zin dat in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits:
 1. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding;
 2. getoetst is aan de Keur en/of een vergunning van het waterschap is verkregen;
- b. het bepaalde in lid 6.2.2 in die zin dat gebouwen ten behoeve van de waterkering worden gebouwd, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding;

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is, ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op de gronden van toepassing zijnde bestemming(en), een omgevingsvergunning vereist voor:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van kaden en dijken;
- b. het wijzigen van kademuren.

6.4.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 6.4.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden welke:

- a. het aanleggen van een dijklichaam betreffen;
- b. het normale onderhoud betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

6.4.3 Toetsingscriteria

De in lid 6.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding.

6.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het plan kan worden gewijzigd in die zin dat de grens van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' wordt verlegd of aangepast, mits:

- a. dit noodzakelijk is vanwege het aanpassen van de waterkering in verband met de aanleg van het binnen- of buitendijkse bedrijventerrein;
- b. vooraf positief advies is ontvangen van de beheerder van de waterkering."

is vervangen door de tekst:

"Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Link naar de toelichting van de bestemming "Waterstaat - Waterkering".

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor primaire waterkering, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is."

66. Artikel 9.2.1: de tekst

"9.2.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor:

- a. een strook ten behoeve van de bescherming, ophoging, verbreding en verbetering van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen waterkering;
- met de daarbij behorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- c. andere werken."

is vervangen door de tekst

"9.2.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor een strook ten behoeve van de bescherming, ophoging, verbreding en verbetering van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen waterkering, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is."

67. Bijlage 1 (bedrijvenlijst): deze bijlage, behorende bij artikel 3, vervalt.

c. Verbeelding

68. De plangrens is aangepast aan de nieuw berekende geluidcontouren.

69. Een extra aanduidingsvlak 'specifieke vorm van waterstaat - golfbreker' is opgenomen.

E2. Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust-Geluidzone te Lelystad

a. Toelichting

70. Hoofdstuk 1, 1^e alinea, 3^e zin: de tekst "Daaronder vallen ook grote lawaaimakers, het bedrijventerrein (inclusief het bedrijf aan de Karperweg 8) wordt dan ook geluidgezoneerd." is vervangen door de tekst "Daaronder vallen ook grote lawaaimakers, het bedrijventerrein (inclusief het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld)) wordt dan ook geluidgezoneerd."
71. Hoofdstuk 1, 2^e alinea, 2 zin: de tekst "Dit plan in de vorm van een partiële herziening van diverse bestemmingsplannen heeft tot doel om de nieuwe geluidzone rond het industrieterrein Flevokust, het bedrijf aan de Karperweg 8 en de Maximacentrale en het onderstation te Lelystad vast te leggen in de bestemmingsplannen rond de betreffende bedrijventerreinen." is vervangen door de tekst "Dit plan in de vorm van een partiële herziening van diverse bestemmingsplannen heeft tot doel om de nieuwe geluidzone rond het industrieterrein Flevokust, het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF), Karperweg 20 (Orgaworld) en de Maximacentrale en het onderstation te Lelystad vast te leggen in de bestemmingsplannen rond de betreffende bedrijventerreinen."
72. Hoofdstuk 1: de figuur 'Ligging en begrenzing plangebied' is vervangen door een figuur met de nieuwe plangrens.
73. Paragraaf 2.2, 1^e alinea: de tekst "Voor de ontwikkeling van Flevokust, inclusief het bedrijfsperceel aan de Karperweg 8, wordt een geluidzone bepaald." is vervangen door de tekst "Voor de ontwikkeling van Flevokust, inclusief het bedrijfsperceel aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld), wordt een geluidzone bepaald."
74. Paragraaf 2.2, laatste alinea: de tekst "Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet)." is vervangen door de tekst "Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet)."
75. Paragraaf 2.2: de "Figuur 1: Nieuwe geluidzone", is vervangen door een figuur met de nieuwe berekende geluidzone.
76. Paragraaf 2.2: onder de nieuwe figuur is een zin toegevoegd met de tekst: "De nieuwe - in dit plan vast te leggen geluidzone - is samengesteld uit de nieuwe berekende geluidzone (vorige afbeelding) en de bestaande geluidzone van de Maximacentrale."
77. Paragraaf 3.1, 4^e alinea: de tekst
"Bij de berekening is van het volgende uitgegaan:
- Flevokust wordt geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3 met een geluidemissie van 65 dB(A)/m². Voor het binnendijs gelegen industrieterrein wordt alleen in de nachtperiode uitgegaan van een emissie van 60,5 dB(A)/m². Voor het bedrijf aan de Karperweg 8 wordt alleen in de nachtperiode uitgegaan van 60 dB(A)/m²;
 - De bestaande milieuvergunning voor de Maximacentrale. Er is rekening gehouden met extra (geluids)ruimte voor de Maximacentrale en het onderstation (+3 dB(A)), boven de huidige vergunning voor de Centrale."

is vervangen door de tekst

"Bij de berekening is van het volgende uitgegaan:

- Flevokust wordt buitendijs geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het geluidvermoggenniveau bedraagt 70/65/65 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en nachtperiode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM);
- Flevokust wordt binnendijs geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het geluidvermoggenniveau bedraagt 70/65/60,5 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en nachtperiode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM);
- Voor het bedrijf aan de Karperweg 8 is uitgegaan van de omgevingsvergunning d.d. 15 mei 2013 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));

- voor de omgeving van Karperweg 8 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorend bij het bestemmingsplan Karperweg 8. Daarbij is uitgegaan van een geluidemissie per m² van 68 dB(A) in de dag- en avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
 - Voor het bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20 is uitgegaan van de omgevingsvergunning van 18 juni 2014 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
 - Voor de Maxima Centrale is uitgegaan van de omgevingsvergunning uit 2010 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
 - Voor het onderstation van Tennet is uitgegaan van de vergunning van eind 2008 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A)).”.
78. Paragraaf 3.1, 6^e alinea: de tekst “Bij de vaststelling van de geluidszone voor de Flevocentrale (nu Maxima Centrale) zijn in 1992 ook hogere grenswaarden verleend voor de woningen gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) contour.” is vervangen door de tekst “ Bij de vaststelling van de geluidszone voor de Flevocentrale (nu Maxima-centrale) zijn in 1992 ook hogere grenswaarden verleend voor de woningen gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) contour.”.
79. Paragraaf 3.1, laatste alinea: de tekst “De geluidcontour en de terreinen waarvoor deze contour geldt, worden in de regels en de verbeelding van dit plan voor de geluidzone verankerd.” is vervangen door de tekst “De geluidzone voor de terreinen waarvoor deze contour geldt, wordt in de regels en de verbeelding van het inpassingsplan voor de geluidzone verankerd. De geluidzone ligt rondom de terreinen waarvoor die zone geldt. Dat zijn de volgende terreinen:
- Flevokust: buitendijks te ontwikkelen haven;
 - Flevokust: binnendijks te ontwikkelen industrieterrein van circa 43 ha;
 - Maxima-centrale;
 - Onderstation van Tennet;
 - Bedrijf 3DMF aan de Karperweg 8 en de omgeving ervan conform het bestemmingsplan Karperweg 8;
 - Bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20.”.
80. Paragraaf 3.2, 1^e alinea: de tekst “De mogelijke effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beschreven in de voortoets. Hieruit blijkt dat de nieuwe geluidzone geen significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden.” is vervangen door de tekst: “De mogelijke effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beschreven in de passende beoordeling. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting die maximaal zal ontstaan onder de vastgestelde geluidzone geen significant negatieve effecten kan hebben op de instandhoudingsdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden.”.
81. Paragraaf 4.2, 1^e alinea, laatste zin: de tekst “Ook in het inpassingsplan “Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad” en het gemeentelijke bestemmingsplan “Flevokust” voor het binnendijkse industrieterrein is een deel van de geluidzone opgenomen.” is vervangen door de tekst “Ook in het inpassingsplan “Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad” en het gemeentelijke bestemmingsplan “Flevokust” voor het binnendijkse industrieterrein is/wordt een deel van de geluidzone opgenomen.”.
82. Paragraaf 5.2.2: de tekst “PM” is vervangen door de tekst: “De gemeenteraad van Lelystad is in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. In dat kader heeft op 18 september 2014 een hoorgelegenheid plaatsgevonden waarbij leden van Provinciale Staten en leden van de gemeenteraad aanwezig waren. Het verslag van deze hoorgelegenheid is opgenomen in bijlage 3.”.
83. Paragraaf 5.2.3: de tekst “Het ontwerp wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. Eventueel ingediende zienswijzen worden voorzien van een antwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats. Bij dit plan hoort een planMER. Van deze planMER is het geluidonderzoek van belang. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 1 en ligt dus gezamenlijk met het ontwerp van de juridisch-planologische regeling ter visie.”

is vervangen door de tekst

“Het ontwerp van het inpassingsplan heeft samen met het MER gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014. Een ieder was daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het te inzage leggen van de stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale bladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;
- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
- De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente;
- Belangstellenden zijn per e-mail geïnformeerd met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;

Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.”

84. Paragraaf 5.2.4: deze nieuwe paragraaf is toegevoegd met de tekst

“5.2.4 *Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage*

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar advies over het MER uitgebracht.”.

85. Paragraaf 5.2.5.: deze nieuwe paragraaf is toegevoegd met de tekst:

“5.2.5 *Nota van beantwoording*

In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust – Havenontwikkeling en geluidzone, wordt ingegaan op de zienswijzen, de hoorgelegenheid en het advies van de Cmer. Aangegeven is of de ontvangen reacties aanleiding hebben gegeven om de inpassingsplannen aan te passen. Tevens zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen.

De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 3.”.

86. Paragraaf 5.2.6: paragraaf 5.2.4: is henummerd tot paragraaf 5.2.6.

87. Paragraaf 5.2.6, 1^e zin: de tekst “Vervolgens wordt het plan vastgesteld.” is vervangen door de tekst “Het inpassingsplan is vastgesteld.”.

88. Bijlage 1: deze bijlage is vervangen door het nieuwe akoestisch onderzoek van 12 november 2014 met projectnummer 275372, revisie 01.

89. Bijlage 2: titel van deze bijlage is gewijzigd in “Nota van beantwoording (voorjaar 2014)”.

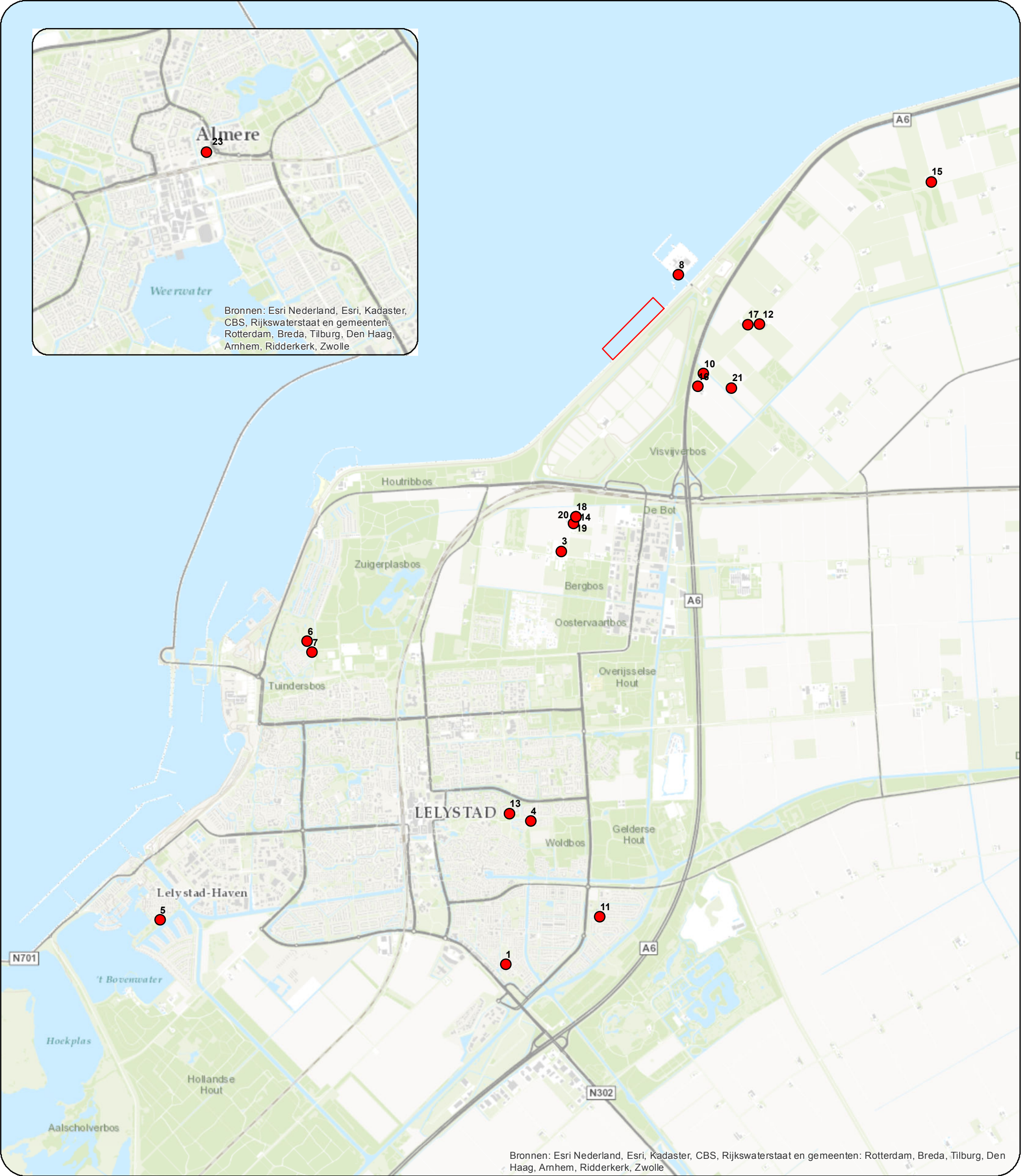
90. Bijlage 3: deze bijlage is toegevoegd met de titel “Nota van beantwoording (najaar 2014)”.

b. Verbeelding

91. De plangrens is aangepast aan de nieuwe berekende geluidcontour.

92. Het bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20 is uit de geluidcontour gehaald, omdat dit een terrein is waarvoor de geluidcontour geldt.

Zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust



- Zienswijze
- 1 Indieneer
- Drie indieneers wonen buiten de provincie;
- 2 - A.Stromph, Tuindorppweg10, 1862VH, Bergen (Noord-Holland)
 - 9 - Nuon, Postbus 41920, 1009DC, Amsterdam
 - 22 - Stichting Het Blauwe Hart, Postbus 222, 1850AE, Heiloo

Buitencontour Flevokust

REGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Verbeelding

De verbeelding van het

- Bestemmingsplan Landelijk Gebied gedeeltelijk Oostelijk Flevoland, vastgesteld 27 december 1979;
- Bestemmingsplan Bio Science Park, vastgesteld 9 september 2003;
- Bestemmingsplan Buitengebied 2009 als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.0000RP-0001, vastgesteld 16 februari 2010, zoals Partieel herzien bij de Eerste partiële herziening Buitengebied 2009 als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.00038-VG01;
- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Oostervaart als vervat in het GML bestand NL.IMRO.0995.BP00014-VG01, vastgesteld 11 juni 2012;
- Bestemmingsplan Lelystad - Zandlichaam Flevokust als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.BP00045-VG01, vastgesteld 16 oktober 2012;
- Bestemmingsplan Stadsrandgebied als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.BP00031-VG01, vastgesteld 28 mei 2013;

wordt herzien op de wijze zoals aangegeven op de bij deze herziening behorende verbeelding.

HOOFDSTUK 2 REGELS

Voor de gronden in het:

- Bestemmingsplan Landelijk Gebied gedeeltelijk Oostelijk Flevoland, vastgesteld 27 december 1979;
- Bestemmingsplan Bio Science Park, vastgesteld 9 september 2003;
- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Oostervaart als vervat in het GML bestand NL.IMRO.0995.BP00014-VG01, vastgesteld 11 juni 2012;
- Bestemmingsplan Lelystad - Zandlichaam Flevokust als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.BP00045-VG01, vastgesteld 16 oktober 2012;
- Bestemmingsplan Stadsrandgebied als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0995.BP00031-VG01, vastgesteld 28 mei 2013;

die zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' zijn de volgende regels van toepassing:

Artikel 2 Begrippen

2.1 geluidsbelasting:

de geluidsbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg c.q. luchtvaartterrein;

2.2 geluidsgevoelige objecten:

gebouwen welke dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige gebouwen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

2.3 geluidsgevoelige functies:

in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of een terrein als geluidsgevoelig object wordt aangemerkt;

2.4 gezoneerd terrein:

een terrein waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen en rondom welk terrein als geheel een geluidzone kan worden vastgesteld;

2.5 hogere grenswaarde:

een bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidbelasting van geluidsgevoelige objecten, die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

2.6 voorkeurgrenswaarde:

de bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

Artikel 3 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 4 Algemene aanduidingsregels

4.1 geluidzone - industrie

4.1.1 Bouwregels

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

- 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.

HOOFDSTUK 3 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 5 Overgangsrecht

5.1 **Overgangsrecht bouwwerken**

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in sublid a. een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het sublid a. met maximaal 10%.
- c. Sublid a. is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

5.2 **Overgangsrecht gebruik**

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met dit plan strijdige gebruik, bedoeld in sublid a., te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in sublid a., na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Sublid a. is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 6 Slotregel

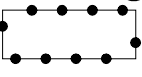
Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het plan "Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad" met het identificatienummer NL.IMRO.9924.IPFlevokustgel2014-VG01

Behorende bij het besluit van 17 december 2014.



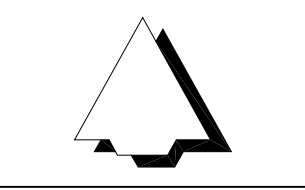
Plangebied

 Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad

Gebiedsaanduidingen

 geluidzone - industrie

status	datum	tervisielegging	get.
vastgesteld	17 december 2014		PVD
ontwerp	1 augustus 2014		KL
voorontwerp	10 juni 2014		FJP
concept	28 april 2014		FJP



PROVINCIE FLEVOLAND		
Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad		
code: 12-38-04	IDN: NL.IMRO.9924.IPFlevokustgel2014-VG01	
formaat: 1168 x 840 mm	schaal: 1:10.000	kaart: 1/1

Bezoekadres: Stania State, Rengersweg 98,
9062 EJ Oenkerk
Postadres: Postbus 81, 9062 ZJ Oenkerk
tel.: (058) - 256 25 25 fax: (058) - 256 40 40
e-mail: oenkerk@rho.nl internet: www.rho.nl

