

Inpassingsplan Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

INHOUDSOPGAVE

TOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en doel	1
1.2 Digitaal inpassingsplan	5
1.3 Opbouw van de toelichting	6
HOOFDSTUK 2 DE BESTEMMINGEN	7
2.1 Bedrijventerrein - Terminal	7
2.2 Verkeer	17
2.3 Water	19
2.4 Waterstaat - Waterkering	24
2.5 Algemene regels	28
HOOFDSTUK 3 OMGEVINGSASPECTEN	29
3.1 Algemeen	29
3.2 Bedrijven en milieuzonering	30
3.3 Bodem	31
3.4 Water	31
3.5 Landschap en cultuurhistorie	32
3.6 Natuur	32
3.7 Verkeer	33
3.8 Geluid	34
3.9 Luchtkwaliteit	34
3.10 Veiligheid	35
3.11 Duurzaamheid	36
3.12 Overige effecten	36
HOOFDSTUK 4 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	39
4.1 Voortraject	39
4.2 Planprocedure	40
HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	43

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1	Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking
Bijlage 2	Toegestane bedrijfsactiviteiten 'Flevokust - Havenontwikkeling'
Bijlage 3	Stedenbouwkundige randvoorwaarden
Bijlage 4	MER deel 1
Bijlage 5	MER deel 2
Bijlage 6	Aanvulling MER (algemeen)
Bijlage 7	Aanvullingen MER kruin dijk
Bijlage 8	Waterbodemonderzoek
Bijlage 9	Onderzoek Niet ontplofte explosieven
Bijlage 10	Maritiem archeologisch onderzoek
Bijlage 11	Waterparagraaf
Bijlage 12	Nota van beantwoording
Bijlage 13	Nota van beantwoording (najaar 2014)

REGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS 45

Artikel 1 Begrippen 45

Artikel 2 Wijze van meten 50

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS 51

Artikel 3 Bedrijventerrein - Terminal 51

Artikel 4 Verkeer 54

Artikel 5 Water 55

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering 56

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS 57

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling 57

Artikel 8 Algemenegebruiksregels 58

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels 59

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels 60

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS 61

Artikel 11 Overgangsrecht 61

Artikel 12 Slotregel 62

TOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Er wordt al een aantal jaren gewerkt aan de realisatie van een overslaghaven met containerterminal en een 'nat' of havengerelateerd industrieterrein ten noorden van Lelystad, op de locatie Flevokust.

De provincie heeft de ontwikkeling van de haven op zich genomen. De gemeente de ontwikkeling van het natte industrieterrein. Dit inpassingsplan voorziet in de ontwikkeling van de haven. De gemeente stelt voor het natte industrieterrein een bestemmingsplan vast.

De ontwikkeling van de haven en het natte industrieterrein hangen echter met elkaar samen. 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. Voor de voorgestane ontwikkeling van Flevokust als geheel is ook één planMER opgesteld

Voor Flevokust wordt gericht op de volgende ontwikkeling:

- Een multimodale op- en overslaghaven buitendijks, op voldoende afstand ten zuiden van de Maximacentrale van de centrale. In eerste instantie gaat het om een kade van 400 meter. Zodra de markt daar behoefte aan heeft kan met een afwijkingsbevoegdheid in totaal een kadelengte van 800 meter worden gerealiseerd.
- De mogelijkheid voor schepen om brandstof in te nemen.
- Een bedrijventerrein binnendijks dat ruimte biedt voor bedrijven die gebonden of gerelateerd zijn aan de havenfunctie (ook wel een nat bedrijventerrein genoemd), in het noordelijke deel van het gebied. Er wordt ruimte geboden om uiteindelijk 43 ha bruto te ontwikkelen. Het gaat om bedrijven in de milieucategorieën 3 tot en met 5.
- Een verbinding tussen het binnendijkse en buitendijkse terrein. Buitendijks komt er vanaf het buitendijkse terrein een op/afrit naar de weg op de IJsselmeerdijk. Naar het binnendijks gelegen terrein komt een op/afrit haaks op de dijk. De bosstrook langs de binnenzijde van de dijk blijft hierbij grotendeels in stand.
- Zowel vanaf binnendijks als buitendijks is er aansluiting op de weg op de IJsselmeerdijk in zuidelijke richting.
- Het binnendijkse deel wordt op termijn ook ontsloten via de Karperweg.
- De mogelijkheid dat het gebied intern via weg en (op termijn) via spoor (rails) wordt ontsloten.
- De weg op de IJsselmeerdijk blijft doorlopen. Ook blijft er een fietspad/onderhoudspad op de dijk.
- In het water komt een golfbreker.

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.

Nuten noodzaak

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.

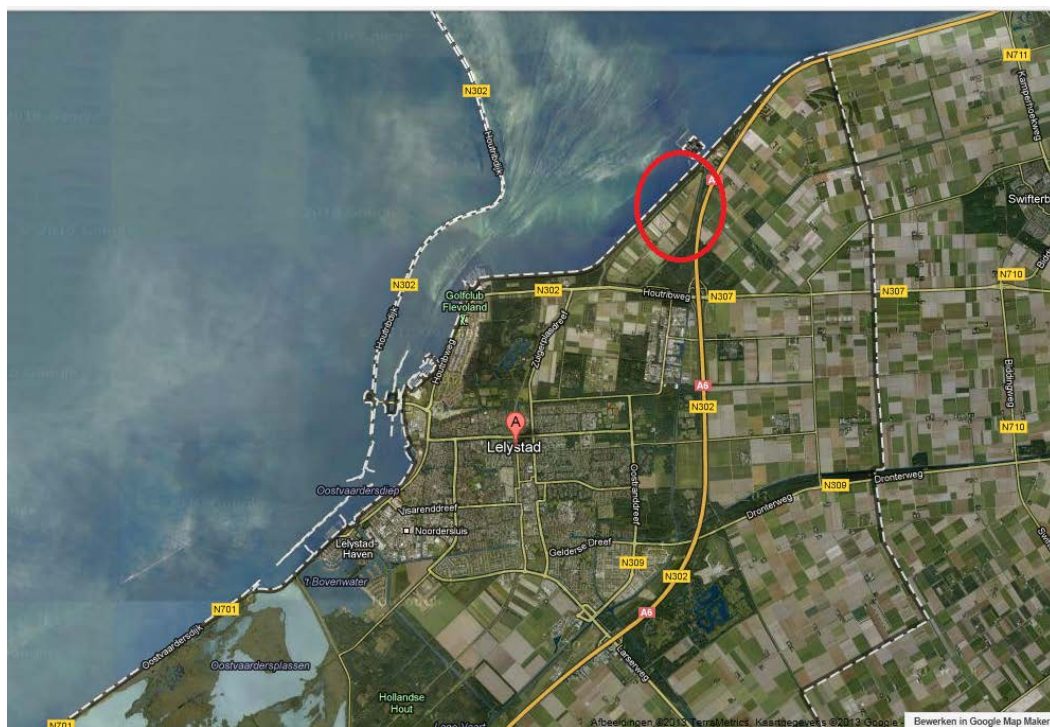
Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook 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 grondprijs, de milieuruimte en bouwhoogte, een aantrekkende 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.

Naar de haalbaarheid van Flevokust zijn diverse onderzoeken verricht. Een belangrijke toets is die aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (Lvdv). In de Lvdv moeten stappen/treden doorlopen worden, waardoor aangetoond wordt dat de nieuwe stedelijk ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt. De resultaten daarvan voor Flevokust zijn in bijlage 1 opgenomen. Daaruit blijkt dat Flevokust voorziet in de regionale behoefte, dat deze niet op te vangen is in bestaand stedelijk gebied en dat Flevokust multimodaal ontsloten wordt.

1.1.1 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. Langs de oostelijke grens van het plangebied loopt een bestaande watergang. Dit is een watergang die opgenomen is in de Kaderrichtlijn Water. De ligging en begrenzing van het plangebied zijn aangegeven in de volgende figuren:



Ligging plangebied



Begrenzing plangebied

1.1.2 Huidige situatie binnen het plangebied

Buitendijks ligt het IJsselmeer. De belangrijkste functies van het IJsselmeer zijn de zoetwatervoorraad, waterberging, transport, scheepvaart, visserij, recreatie en natuur.

De IJsselmeerdijk is een primaire waterkering. Aan de binnendijkse zijde van de dijk is een geasfalteerde weg aanwezig. Aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook. In deze leidingstrook is onder andere een gasleiding aanwezig. Deze leidingstrook ligt net buiten het plangebied.

Verder was aan de binnendijkse zijde, tussen de teen van de waterkering en de kwelsloot, een windpark aanwezig. De windmolens zijn inmiddels verwijderd. Voor plaatsing van windmolens geldt het (provinciale) beleid voor opschalen en saneren. Hiervoor loopt het proces van het Regioplan wind. De reeds verwijderde windmolens lopen in dat proces mee. Aan de hand van het Regioplan wind wordt duidelijk of er windmolens in dit gebied kunnen worden geplaatst. Daarvoor wordt dan een apart planologisch juridisch kader opgesteld. Daarom worden nu in Flevokust geen windmolens toegestaan.

Het IJsselmeer heeft een streefzomerpeil van NAP -0,2m en een streefwinterpeil van NAP -0,4 m. 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. Binnen het plangebied varieert de maaiveldhoogte tussen NAP -5,0 m en NAP -4,25 m. Voor het plangebied binnendijs is het streefpeil NAP -6,2 meter (polderpeil).

1.1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden op dit moment de bestemmingsplannen "Landelijk gebied gedeelte Oostelijk Flevoland" en de beheersverordening "IJsselmeer - Markermeer - Oostvaardersplassen". In het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" heeft het plangebied verschillende bestemmingen, namelijk; 'water', 'waterstaatkundige doeleinden' en 'weg'. De beheersverordening is gericht op het behoud van de bestaande situatie en het mogelijk maken van kleinschalige ontwikkelingen. De realisatie van een op- en overslaghaven past niet binnen de regels van de geldende regelingen.

1.2 Digitaal inpassingsplan

Dit inpassingsplan is volledig digitaal opgesteld, zoals de wetgeving dat voorschrijft. Dit betekent dat de ruimtelijke verbeelding en de planregels van het inpassingsplan volgens vaste afspraken zijn opgesteld. Deze afspraken zijn onder meer opgenomen in de Regelingstandaarden ruimtelijke ordening (Rsro).

Globaal en flexibel bestemmen

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

Objectgerichte toelichting

Deze toelichting is objectgericht opgesteld. Bij een objectgerichte toelichting staat de toelichting op de bestemmingen (de objecten) voorop. Het beschrijft in eerste instantie de (on)mogelijkheden voor het gebruik en bouwen binnen de bestemming. Ter onderbouwing daarvan worden per bestemming de belangrijkste uitgangspunten aangegeven. De uitgangspunten volgen uit de huidige situatie, het geldende beleid en de omgevingsaspecten.

De beschrijving van de huidige situatie en het geldende beleid is grotendeels gekoppeld aan de specifieke bestemmingen. De beschrijvingen hebben een globaal karakter. Enkele unieke aspecten zijn meer gedetailleerd beschreven, wanneer ze een specifieke regeling tot gevolg hebben. De beschrijving van de omgevingsaspecten volgt in een apart hoofdstuk. Deze aspecten zijn niet altijd gekoppeld aan één specifieke bestemming, ze hebben meestal gevolgen voor alle bestemmingen in het inpassingsplan.

1.3 Opbouw van de toelichting

Na deze inleiding volgt de toelichting op de bestemmingen. Dit is in deze toelichting het meest essentiële en omvangrijke hoofdstuk. In hoofdstuk 2 zijn de toelichting op de bestemmingen en de onderbouwing daarbij beschreven.

Een deel van de onderbouwing van de juridische regeling wordt bepaald door de (on)mogelijkheden vanuit de omgevingsaspecten. De omgevingsaspecten worden in hoofdstuk 3 beschreven. Het planMER vormt een belangrijke basis voor de resultaten die in hoofdstuk 3 zijn beschreven. Deze wordt daarom in dat hoofdstuk ook beschreven.

Hoofdstuk 4 gaat in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Daarbij wordt aandacht besteed aan de planprocedure en de mogelijkheden voor het indienen van zienswijzen en beroep.

Tot slot wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan en de ontwikkeling in hoofdstuk 5 beschreven.

HOOFDSTUK 2 DE BESTEMMINGEN

In dit hoofdstuk staat een toelichting op de in dit inpassingsplan opgenomen bestemming(en). Per bestemming worden vaste onderdelen beschreven. Eerst het doel van de bestemming, zodat duidelijk wordt waarom de bestemming op bepaalde gronden is gelegd. Daarna wordt de juridische regeling voor gebruik en bouwen toegelicht, waarbij wordt ingegaan op de (on)mogelijkheden daarin. Vervolgens komen de flexibiliteitsbepalingen (bijvoorbeeld afwijkingen) en specifieke regelingen (bijvoorbeeld aanduidingen) aan bod. Ter onderbouwing van de keuze voor de bestemming volgen de belangrijkste uitgangspunten voor die bestemming. Deze uitgangspunten zijn in eerste instantie gebaseerd op de huidige situatie, de gewenste situatie en het geldend relevante beleid. Waar nodig zijn bij de uitgangspunten ook de randvoorwaarden vanuit de omgevingsaspecten beschreven. Meer specifieke regelingen zijn in een aparte paragraaf besproken. Wanneer nodig zijn deze gelinkt aan de bestemmingen.

De regeling van dit inpassingsplan voldoet aan de meest recente wetgeving en dus ook aan de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

2.1 Bedrijventerrein - Terminal

Buitendijks wordt een op- en overslaghaven met bijbehorende terminal gerealiseerd. Hiervoor is de bestemming "Bedrijventerrein - Terminal" opgenomen.

2.1.1 Doel van de bestemming

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.

2.1.2 Toelichting op de bestemming

Functionele mogelijkheden

De bestemming maakt een binnenvaartterminal en op- en overslag, met de daarbij horende laad- en losbedrijven en bebouwing, mogelijk. Daarnaast is inname van brandstoffen door schepen mogelijk. Voor het optimaal functioneren van de terminal en overslag is bereikbaarheid van belang. Daarom worden in de bestemming ook de bijbehorende (spoor)wegen, straten, paden, parkeervoorzieningen etc. toegestaan.

Ruimtelijke en/of bouw mogelijkheden

De regels maken de bouw van gebouwen, kranen en overige bouwwerken mogelijk. Daarbij moet rekening worden gehouden met de maximale afmetingen die hiervoor in de regeling zijn opgenomen en zijn afgestemd op de beoogde functie. Dit betekent bijvoorbeeld dat een grote oppervlakte van het terrein bebouwd mag worden en dat de kranen maximaal 45 meter hoog zijn.

Flexibiliteitsbepalingen

Binnen de bestemming is sprake van flexibiliteitsbepalingen via regels voor afwijking van de bouwregels (met een omgevingsvergunning). Hierdoor kunnen bijvoorbeeld kranen maximaal 55 meter hoog worden. Dit kan nodig zijn voor de functionaliteit van de kraan. In deze afwijkingsregels zijn voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden voordat de omgevingsvergunning voor afwijking verleend kan worden.

2.1.3 Uitgangspunten

In deze paragraaf staan de uitgangspunten voor de juridische regeling van de bestemming, zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke verbeelding en de planregels. Wanneer van toepassing staat in de paragrafen 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6 en hoofdstuk 3 een nadere onderbouwing voor de uitgangspunten.

Algemeen

- De plansystematiek 'globaal en flexibel' is het uitgangspunt voor deze bestemming.

Huidige situatie

- Een deel van de bestemming blijft bedoeld voor water (deel van het IJsselmeer) en voor de scheepvaart (van en naar Flevokust);

Gewenste situatie

- De gewenste op- en overslag van goederen van water op land en daarbij horende bedrijvigheid worden mogelijk gemaakt;
- Water wordt mogelijk gemaakt, vanwege de bereikbaarheid van de terminal voor scheepvaart;

Beleid

- De op- en overslaghaven wordt mogelijk gemaakt;

Omgevingsaspecten

- Tot de Maximacentrale wordt voldoende afstand aangehouden, onder meer vanwege het koelwater van de centrale. De veiligheidscontour van de terminal mag maximaal tot aan het binnendijks gelegen industrieterrein komen, maar mag de mogelijkheden van het industrieterrein niet beperken.

2.1.4 Huidige situatie

Buitendijks ligt het IJsselmeer. De belangrijkste functies van het IJsselmeer zijn de zoetwatervoorraad, waterberging, transport, scheepvaart, visserij, recreatie en natuur. De IJsselmeerdijk is een primaire waterkering. Aan de waterzijde ligt het beheer- en onderhoudspad, dat ook als doorgaand fietspad is aangewezen. Aan de binnendijkse zijde van de dijk is een openbare geasfalteerde weg aanwezig.

Het IJsselmeer heeft een streefzomerpeil van NAP -0,2 m en een streefwinterpeil van NAP -0,4 m. 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.

2.1.5 Gewenste situatie

Buitendijks wordt een op- en overslaghaven met terminal gerealiseerd. Deze komt op een opgehoogd gebied (ophoging circa 2,5 m, dus circa +2,25 m NAP), op voldoende afstand van de Maximacentrale. De nabij gelegen Maximacentrale gebruikt namelijk het water van het IJsselmeer als koelwater, waarvoor deze ruimte nodig is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van filters die door opwoelend water vuil kunnen worden. Daarnaast is voldoende manoeuvreerruimte nodig voor de schepen. Voor de Maximacentrale is een veiligheidscontour van belang. De beoogde ontwikkeling ligt buiten die contour.

De haven en terminal worden gerealiseerd in het water. Het terminalterrein sluit aan op de primaire waterkering. Daar waar de weg die de haven ontsluit, de dijk over gaat, wordt de kruin van de dijk verlaagd. Het haventerrein wordt aangewezen als voorland en wordt daarmee onderdeel van de primaire waterkering. In de Keur van het waterschap wordt de bescherming geregeld.

Inname van brandstoffen vindt nu op het IJsselmeer plaats. Inname van brandstoffen door schepen wordt bij de terminal mogelijk gemaakt, zodat de wachttijd voor laden en lossen tevens voor het innemen van brandstoffen kan worden gebruikt.

Bij recht wordt een kade van 400 meter lengte (gemeten parallel aan de dijk) mogelijk gemaakt. Bij een kade van 400 meter gaat het om een terminal terrein van ca. 5 ha. Met een afwijkingsbevoegdheid is het mogelijk om in totaal 800 meter kadelengte te ontwikkelen. Vanwege het beperken van lichthinder zijn er lichtmasten van 30 meter met speciale lichtarmaturen nodig. De risicocontour van de bedrijven mag niet tot voorbij de groenstrook reiken die tegen de dijk ligt. Hiervoor is bepaald dat de risicocontour niet voorbij de watergang - zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn Water (de Forellentocht en Karpertocht) - mag komen. Voor zover het bestemmingsvlak niet voor een terminal in gebruik is, is het doeleinde water, inclusief de natuur en andere vaardoeleinden die aan het water zijn gekoppeld.

Voor de haven is een golfbreker nodig. Deze ligt niet in dit bestemmingsvlak, maar in het bestemmingsvlak "Water".

2.1.6 Beleid

In deze paragraaf volgt een overzicht van het - voor het plangebied van belang zijnde - geldend beleid. Daarbij wordt onder meer ingegaan op geldend rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Rijksbeleid

In 2012 is het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)* van kracht geworden. In het Barro zijn onderdelen van het Nationaal Waterplan en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vertaald in regels. 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. Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het ruimtelijk rijks-

beleid te borgen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het beleid vervangt onder meer de Nota Ruimte. De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Het Rijk heeft voor de realisatie van de nationale belangen de beschikking over de volgende vier instrumenten:

- Kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- Bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld afspraken met provincies en gemeenten, internationale afspraken met overheden in buurlanden);
- Financieel (bijvoorbeeld Infrastructuurfonds, Deltafonds);
- Kennis (bijvoorbeeld inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen, verspreiden van best practices).

Het *Nationaal Waterplan* heeft tot doel het watersysteem op orde te hebben en op orde te houden, anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van het verharde oppervlak. Hierbij is rekening gehouden met de Europese Kaderrichtlijn Water. Het waterplan biedt het kader voor afspraken ten aanzien van veiligheid en wateroverlast en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting, water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems en ecologie.

Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën:

1. Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
2. Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Voor het IJsselmeergebied zijn afspraken gemaakt over de oppervlakten die buitendijks gerealiseerd mogen worden. Deze afspraken zijn later in regels vertaald in het Barro.

Ten aanzien van de bouwmogelijkheden in het IJsselmeergebied (art. 2.12 Barro) is bepaald welke toename aan oppervlakte voor bebouwing en landaanwinning in het IJsselmeergebied is toegestaan t.o.v. 22 december 2009. Voor Lelystad is dat 150 ha voor woondoeleinden, daaraan gerelateerde activiteiten en een overslaghaven. Overstroombare natuurontwikkeling en wind-projecten van nationaal belang tellen niet mee. De ontwikkeling van Flevokust voorziet in de mogelijkheid om buitendijks uiteindelijk 10 ha haventerrein te ontwikkelen en een golfbreker. De omvang van de golfbreker is afhankelijk van de afstand van de golfbreker tot de terminal. De oppervlakte varieert rond de 2 tot 4 ha. Dit past binnen de regeling van het Barro.

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.

Voor verstedelijking heeft het Rijk het principe van de *Ladder voor duurzame verstedelijking* verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking geeft een motiveringsvereiste:

- De stedelijke ontwikkeling moet voorzien in een regionale behoefte;

- Is deze behoefte aanwezig, dan moet worden beschreven in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- Wanneer opvang binnen bestaand stedelijk gebied niet mogelijk is, dan moet worden beschreven in hoeverre in de behoefte wordt voorzien op locaties die, gebruik makend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Gelet op hetgeen is aangegeven onder nut en noodzaak is er sprake van een regionale behoefte aan een multimodale overslag welke (mede) is gericht op binnenvaart en nat bedrijventerrein. Door het sterk toegenomen gemiddelde tonnage van een binnenschip, komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. In het Omgevingsplan Flevoland 2006 staan 3 zoeklocaties voor multimodale overslag weg-water. Daarvan is Flevokust de enige waar ook de combinatie met het spoor mogelijk is. Flevokust ligt op de hoofdroute van de binnenvaart vanuit het noorden en het oosten naar Rotterdam. Er zijn in Flevoland nog geen containerterminals en de regio is wat binnenvaart betreft nu nog een logistieke witte vlek. Gelet hierop biedt Flevokust de beste mogelijkheden voor de beoogde multimodale overslag en nat industrieterrein.

De locatie wordt in eerste instantie ontsloten over het water en over de weg via de IJsselmeerdijk en op termijn ook via de Karperweg naar de Houtribweg en vervolgens naar de A6. Op termijn is een spooraantakking op de Hanzelijn mogelijk. De bestaande fietsroute langs de IJsselmeerdijk blijft behouden.

Uit bijlage 1 (Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) bij deze toelichting blijkt dat het inpassingsplan voldoet aan het vereiste van artikel 3.1.6. lid 2 Bro. Daarom wordt hier volstaan met een verwijzing naar de inhoud van die bijlage.

Voor de buitendijkse ontwikkelingen heeft het Rijk de *Handreiking ruimtelijke kwaliteit IJsselmeergebied* opgesteld. Hierin zijn buitendijkse initiatieven geïnventariseerd, waaronder Flevokust voor buitendijks werken. In de handreiking zijn vier ontwerpprincipes gegeven. Hierna is aangegeven hoe hieraan vorm is gegeven binnen Flevokust.

1. Beleving vanaf het water, het 'silhouet'. Gelet op de relatief kale dijk met een harde overgang naar het water en de Maximacentrale, leent het gebied zich voor een ontwikkeling die eveneens uitgaat van een harde overgang met een functionele uitstraling. Om enige wisselwerking met de Maximacentrale te behouden is het gewenst om voldoende dichtbij de Maximacentrale te liggen. Vanwege het koelwater van de centrale is voldoende afstand tot de centrale aangehouden.
2. Positie t.o.v. het land, het zicht op het water vanaf de dijk. De buitendijkse terminal is te zien als een voorland: een langgerekte opgehoogde oeverzone die over enige afstand langs de dijk ligt. Hiermee wordt de Maximacentrale als markant punt behouden en krijgt deze als het ware een vervolg langs de dijk, zodat het totaal een eenheid vormt.
3. Inrichting oevers. Het gebied heeft een functioneel karakter met harde overgangen naar het water. Een kade past daar binnen.
4. Inrichting maaiveld. De handreiking geeft aan dat een voorland altijd lager ligt dan

de dijk. Om de herkenbaarheid van de dijk als dominant zelfstandige structuur te behouden moet de hoogte van het maaiveld minimaal 1,5 tot 2 meter lager zijn dan de kruin van de dijk. De kruin van de dijk ligt op NAP +5,0 m en de kade komt op circa NAP +2,5 m.

Verder is het gebied aangewezen als Natura 2000 gebied. Bescherming van het Natura 2000 gebied verloopt via de *Natuurbeschermingswet*. In paragraaf 3.6 is de ontwikkeling getoetst aan de natuurwaarden in en rond het plangebied, waaronder het Natura 2000-gebied. 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.

Ten slotte heeft het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 een *Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens* voor Nederland uit laten voeren. Het doel van deze analyse was om inzicht te geven in:

- de verwachte ontwikkeling van het bulkvervoer en containervervoer via water in 2020 en 2040;
- de capaciteit van de binnenhavens om de toekomstige vraag naar bulkvervoer en containervervoer via water op te vangen;
- één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens;
- kansrijke regio's voor de ontwikkeling van binnenhavens.

De belangrijkste conclusie van de analyse is dat het vervoer van bulkgoederen via de binnenvaart, na een korte afname door de crisis, tot 2020 verder groeit. Dit biedt mogelijkheden voor bestaande en nieuwe havens. Flevoland (Almere, Lelystad) wordt als kansrijke regio benoemd voor een (multifunctionele) binnenhaven.

Provinciaal beleid

Het *Omgevingsplan Flevoland 2006* geeft inzicht in het (toekomst)beleid van de provincie Flevoland. Het beschrijft voor verschillende gebieden het beleid voor de periode tot 2015.

In het Omgevingsplan is Flevokust aangegeven als 'stedelijk gebied 2015'. Dit houdt in dat in het Omgevingsplan al rekening gehouden is met de ontwikkeling van het bedrijventerrein in de periode tot 2015.

In haar beleid geeft de provincie verder aan dat de ontwikkeling en realisatie van werklocaties een verantwoordelijkheid is van gemeenten en private partijen. Deze is sterk afhankelijk van de marktontwikkelingen. Een afstemming met de Visie Werklocaties Flevoland (2030+) is daarbij van belang.

Het vervoer en overslag van goederen over water en op het land kan een belangrijke bijdrage leveren aan het in stand houden van een goed vestigingsmilieu in Flevoland. De provincie wil zich inspannen om nieuwe overslaglocaties binnen de in het omgevingsplan aangegeven zoekgebieden mogelijk te maken. Eén van deze zoekgebieden is Flevokust, waarbij overslag weg-spoor-water voorzien is. Door het sterk toegenomen gemiddelde tonnage van een binnenschip, komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. Lelystad is

daarbij aangewezen voor buitendijks overslagterrein, zoals dit in Flevokust voorzien is. De provincie hanteert voor het buitendijkse gebied een beleid, waarbij voor het buitendijkse gebied geen regionale waterkering wordt aangewezen.

De provincie heeft de *Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland*. Dit betreft een provinciale omgevingsverordening, waarmee een provincie regels kan stellen aan ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bestemmingsplannen. Voor het industrieterrein Flevokust worden geen specifieke regels gesteld.

De *Visie Werklocaties Flevoland 2030+* is een nadere concretisering van het Omgevingsplan Flevoland en geeft een toetsingskader om de provinciale ambities voor de werkgelegenheid mogelijk te maken. Dit beleid legt de basis onder de ruimtelijke reserveringen voor werklocaties in het Omgevingsplan Flevoland. Daarnaast is het beleid een bouwsteen voor een aanscherping van de Gemeentelijke Visies Vestigingsbeleid.

De visie ondersteunt de ontwikkeling van Flevokust. Lelystad is met de haven en het Flevokust-terrein voorbereid op het vervullen van een draaischijffunctie voor de Randstad en het Noorden van het land. In 2008 heeft TNO in een 'nut en noodzaak' onderzoek 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 logistieke en industriële activiteiten. De geplande instroom van bedrijvigheid komt voor een deel van buiten Lelystad en de provincie Flevoland.

De *Netwerkvisie Vaarwegen Flevoland* is een uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan en de Nota Mobiliteit van de provincie. Aan de basis van deze visie ligt een eerder door de provincie uitgevoerde analyse van vaarwegen en ontwikkelingen. De visie bevat drie prioriteiten om te komen tot een aantrekkelijk en toekomstbestendig vaarwegennet:

- Behouden van de huidige kwaliteit en kwantiteit van vaarwegen;
- Benutten van de bestaande mogelijkheden van vaarwegen;
- Bouwen van infrastructuur en knooppunten voor overslag.

Vooral de derde prioriteit is in dit kader van belang. De provincie ziet het belang van overslag en vervoer van goederen over water, en verwacht dat het goederenvervoer over water vanwege toegenomen efficiëntie van de binnenvaart, op korte termijn in belang zal toenemen ten opzichte van vervoer via andere modaliteiten. De provincie beschouwt de vaarten en sluizen als een gegeven.

Om het vervoer van goederen over water te stimuleren ziet de provincie vooral mogelijkheden in de realisatie van (buitendijkse) multimodale overslagcentra. Het vervoer en overslag van goederen over water en op het land kan een belangrijke bijdrage leveren aan het in stand houden van een goed vestigingsmilieu voor bedrijven in Flevoland. Vooral de locatie bij Lelystad is interessant, omdat hier met de komst van de Hanzelijn ook een spooraansluiting mogelijk is. De provincie geeft in haar Netwerkvisie aan dat zij initiatieven van partijen om multimodale overslagcentra op deze locaties te ontwikkelen, beleidsmatig ondersteunt, mits passend binnen het provinciaal beleid.

De Provincie Flevoland en andere betrokken partijen - waaronder Lelystad - hebben in 2012 het *Convenant Voorraadbeheersing en Afstemming Werklocaties Flevoland* ondertekend. Met het Convenant zijn werkafspraken vastgelegd om eventuele overschotsituaties inzake werklocaties het hoofd te bieden. Met het Convenant wordt ook voldaan aan - en het naar de Flevolandse situatie toe vertalen van - het door Rijk, IPO en VNG ondertekende Convenant Bedrijventerreinen 2010 - 2020. In laatstgenoemd Convenant zijn onder andere afspraken gemaakt over de planning van nieuwe- en herstructurering van bestaande werklocaties.

Hoewel er elders in Nederland sprake is van snel toenemende overschotten aan werklocaties, is dit in Flevoland nog niet in die mate het geval. Maar om te voorkomen dat deze situatie zich ook in deze provincie gaat voordoen, hebben de gemeenten en de provincie overeenstemming bereikt over eerder genoemde set werkafspraken. In die afspraken wordt geregeld wat er gedaan moet worden wanneer zich tekorten dan wel overschotten gaan voordoen.

Natuurlijk wordt in het Convenant ook rekening gehouden met afspraken die in Plabeka-verband zijn, of nog worden gemaakt. Het bedrijventerrein Flevokust wordt in het Convenant genoemd als locatie voor voorraadvergroting van bedrijventerrein.

In de beleidsregel *Locatiebeleid Stedelijk Gebied 2011* zijn regels ten aanzien van de vestiging van bedrijven, kantoren en voorzieningen vastgelegd. Er worden zeven verschillende locatietypen onderscheiden, die van elkaar verschillen in kantorenomvang, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. De zeven verschillende locatietypen zijn: grootstedelijke en overige centrummilieus, gemengde woonwerkmilieus, kantorenmilieus, voorzieningenmilieus, reguliere bedrijventerreinen en industrieterreinen. Flevokust wordt aangemerkt als 'industrieterreinen'. Voor industrieterreinen geeft het beleid voorwaarden, waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan de maximale kantoorhoudendheid op bedrijfspercelen (30%), parkeren (eigen erf), ontsluiting (fietsen en (vracht)auto's) en milieucategorieën (3, 4 en 5).

In 2011 heeft de provincie het rapport *Binnenvaart Flevoland, Onderzoek naar vervoer over water* gepubliceerd. Dit onderzoek is een belangrijke basis voor het maken van keuzes over de mogelijk nodige investering in watergangen, vaarten en sluizen. In het onderzoek wordt aangegeven dat Flevokust kansen heeft op het gebied van onder andere de overslag van bulk en containers.

Regionaal beleid

In 2011 is het rapport *Snoeien om te kunnen bloeien Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040* vastgesteld. Dit rapport is opgesteld in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam. Plabeka staat voor Platform Bedrijventerreinen en Kantorenlocaties. Met de Uitvoeringsstrategie Plabeka wil de Metropoolregio voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) creëren voor een evenwichtige economische ontwikkeling. Op die manier wordt een bijdrage geleverd aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Flevokust is in de Uitvoeringsstrategie aangewezen als een locatie die bij kan dragen aan de doelstelling van de Metropoolregio. In het kader van Plabeka is de behoefte aan bedrijventerrein in

de hogere milieucategorieën en ligging aan buitenwater duidelijk geworden. Flevokust wordt hierin genoemd als locatie voor voorraadvergroting van bedrijventerrein.

Gemeentelijk beleid

Het algemene gemeentelijk toekomstbeleid is verwoord in het *Structuurplan Lelystad 2015* (vastgesteld d.d. 7 april 2005). In het structuurplan wordt een aantal beleidsuitgangspunten beschreven dat ook van belang is voor Flevokust.

Het gemeentelijk economische beleid is gericht op het behoud van voldoende werkgelegenheid voor de beroepsbevolking. Tegelijkertijd moet een verdere groei van de werkgelegenheid gerealiseerd worden voor nieuwe bewoners. Flevokust is aangemerkt als een toekomstige werklocatie.

In Lelystad zijn vier stedelijke knooppunten te onderscheiden, Flevokust is een van deze knooppunten. Het knooppunt Flevokust biedt ruimte voor bedrijfsmatige ontwikkeling. De overslag van goederen van weg naar water en/of spoor is een belangrijk uitgangspunt voor de realisatie van het bedrijventerrein. Het terrein kan ruimte gaan bieden aan ondermeer industriële bedrijven.

Begin 2014 heeft de gemeente een lichte actualisatie van de structuurvisie vastgesteld. Hierin is de reservering voor een mogelijke Zuiderzee-spoorlijn langs de A6 gelegd.

In 2014 is de *Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad 2013-2025* vastgesteld. Het doel van de structuurvisie is het geven van een ruimtelijke onderbouwing voor de verschillende werklocaties binnen de gemeente Lelystad. Het geeft duidelijkheid over de richting die de gemeente Lelystad voor ogen heeft voor de werklocaties, de randvoorwaarden die daarbij gesteld worden en de toekomstige opgaven die verwacht worden.

In de structuurvisie is voor Flevokust specifiek vestigingsbeleid opgenomen dat doorwerking heeft in dit inpassingsplan. Onder meer door de specifieke aanwijzingen voor de toegestane milieucategorieën en de havengebondenheid.

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

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

De vereenvoudiging heeft geleid tot de volgende welstandsniveaus: één welstandsvrij niveau, gebieden met beperkte of stedenbouwkundige welstand en gebieden met een volledige of architectonische welstand. Voor gebieden buiten de bebouwde kom geldt een welstandsvrij regime. Voor ontwikkelingsgebieden zoals Flevokust is echter ook sprake van toetsing van de uiterlijke verschijningsvorm van bouwwerken aan redelijke eisen van welstand. Hiervoor geldt het vastgestelde welstandsbeleid, een door de gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan of een beeldregieplan. Ter aanvulling op de welstandsnota is voor de ontwikkeling van Flevokust een nieuw beeldregieplan opgesteld. Deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Vooruitlopend daarop zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 3 en vertaald in de regels van dit plan.

De gemeenteraad heeft in 2009 het *Parkeerbeleidsplan* vastgesteld. In het plan is een integraal parkeerbeleid vastgelegd, dat is afgeleid van de ambities van Lelystad op het gebied van ruimte, economie en bereikbaarheid. Bij nieuwe ontwikkelingen is het van belang dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd. Hiervoor is in het inpassingsplan een regeling opgenomen, waarbij de parkeernormen in de regels zijn opgenomen.

Sectoraal beleid

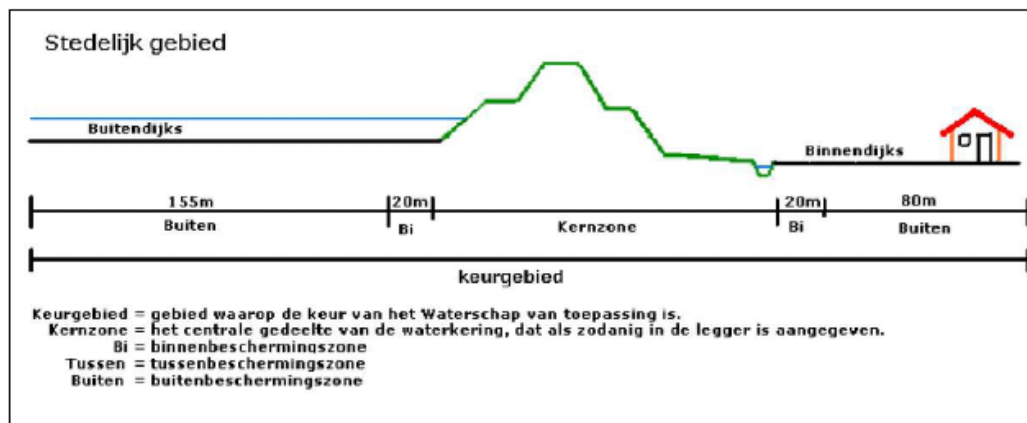
De *Keur* van het waterschap Zuiderzeeland is op delen van het inpassingsplan van toepassing. De *Keur* is gebaseerd op de Waterschapswet, de Waterwet en het Waterbesluit en is afgestemd op de provinciale Verordening voor de fysieke leefomgeving. In deze *Keur* zijn bepalingen ter bescherming van de ecologische waterkwaliteit opgenomen, indien en voor zover andere wetgeving daarin niet voorziet. Verder zijn in deze *Keur* bepalingen opgenomen over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in grondwaterlichamen. Tot slot geeft de *Keur* bepalingen over waterstaatswerken en beschermingszones daar omheen. Het uitgangspunt daarbij is dat de waterstaatswerken en de beschermingszones qua omvang zijn aangegeven in de legger, dan wel in ieder geval wat betreft de ligging, op kaarten in de bijlagen van de *Keur*.

Voor de toepassing van de *Keur* kan het college van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Zuiderzeeland beleidsregels vaststellen, die richtinggevend zijn voor op grond van de *Keur* te nemen besluiten en waarnaar ter motivering van de besluiten kan worden verwezen en waarvan slechts gemotiveerd kan worden afgeweken. Het Waterschap Zuiderzeeland heeft als beleidsregel vastgesteld:

- Bouwen nabij primaire keringen
- Maaischouw, dempen sloten en herprofilen sloten
- Windmolens, beplantingen en kabels en leidingen
- Wateraanvoer

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.



Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen

2.1.7 Achtergrondinformatie

- Inleiding
- Omgevingsaspecten
- Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Economische uitvoerbaarheid

2.2 Verkeer

De bestemming "Verkeer" ligt de dijk tot aan de kwelsloot. Alleen ter hoogte van de terminal begint de bestemming bij de kruin van de dijk.

2.2.1 Doel van de bestemming

De bestemming ligt op de primaire waterkering. De bestemming maakt het mogelijk de openbare ruimte in te richten voor de afwikkeling van het verkeer en (open) groen.

2.2.2 Toelichting op de bestemming

Functionele mogelijkheden

De bestemming is bedoeld voor verkeerskundige doelstellingen, daarom worden wegen en straten, voet- en rijwielpaden en daarbij horende groenvoorzieningen (bemen) toegestaan. Daarnaast zijn overige bouwwerken, nutsvoorzieningen, groen, water, paden en parkeervoorzieningen mogelijk. Door het toestaan van deze functies is flexibiliteit in het gebruik van de gronden met deze bestemming mogelijk.

Bouwmogelijkheden

Binnen deze bestemming is de bouw van gebouwen alleen toegestaan als het gaat om gebouwen voor nutsvoorzieningen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn daarnaast toegestaan. In dit geval gaat het om erf- en terreinafscheidingen, palen en masten, bruggen en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde. Palen en masten zijn maximaal 6,00 meter hoog.

2.2.3 Uitgangspunten

In deze paragraaf staan de uitgangspunten voor de juridische regeling van de bestem-

ming, zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke verbeelding en de planregels. Wanneer van toepassing staat in de paragrafen 2.2.4, 2.2.5, 2.2.6 en hoofdstuk 3 een nadere onderbouwing voor de uitgangspunten.

- De terminal moet worden ontsloten, de eerste ontsluitingsweg ligt binnen dit plangebied over de IJsselmeerdijk;
- De weg beschadigt de waterkering niet.

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 ook voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein. Zodra het industrieterrein zich verder ontwikkelt, is een extra ontsluitingsweg nodig.

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 het industrieterrein Flevokust.

2.2.6 Beleid

Hieronder is beleid opgenomen dat een direct verband heeft met de bestemming en daarvoor uitgangspunten biedt. De wegen in het plangebied vallen buiten de werking van het rijks- en provinciaal beleid. Hierna is dus alleen gemeentelijk beleid beschreven.

Het *Structuurplan Lelystad 2015* (vastgesteld op 7 april 2005) bevat een visie op de integrale leefomgeving. Behalve het ruimtelijk beleid, maken bijvoorbeeld ook duurzaamheid, milieu en verkeer hiervan deel uit. Het beleid is voor het aspect verkeer sterk gericht op een goede bereikbaarheid van Lelystad. Hiervoor zijn de wegen in de stad opgedeeld in een vaste structuur, waarbij de hoofdfunctie van de weg bepalend is. Voor parkeren is in het Structuurplan opgenomen dat het van belang is dat speciale voorzieningen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte (zie ook Parkeerbeleidsplan in 2.1.6). Begin 2014 heeft de gemeente een lichte actualisatie van de structuurvisie vastgesteld. Hierin is de reservering voor een mogelijke Zuiderzee-spoorlijn langs de A6 gelegd.

De *Nota Mobiliteit Lelystad* beschrijft de ambities van de gemeente voor de toekomst waar het gaat om de mobiliteit. De visie is een doorvertaling van het rijksbeleid en het provinciaal beleid. De ambities zijn beschreven aan de hand van een aantal thema's. Het thema wat voor het plangebied van belang is, is "Verplaatsen binnen Lelystad". Het hoofddoel daarbij is de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets dusdanig op te zetten, dat deze vervoerswijzen elkaar aanvullen en voor verplaatsingen in Lelystad goede alternatieven zijn. Daarbij zijn de volgende speerpunten genoemd:

1. verplaatsen door de stad op daarvoor geschikte (hoofd)wegen en fietspaden, in een duurzaam en veilig klimaat;
2. fiets, openbaar vervoer en auto als volwaardige verkeerssystemen in de keuze van verplaatsing, maar ieder met hun eigen dynamiek;

3. duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur;
4. veilig stallen en parkeren dicht bij de bestemming;
5. milieuambities zijn integraal onderdeel van de ambities voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en gebruik hoofdwegen.

De ontsluiting van Flevokust is via water en weg en op termijn mede via spoor. De weg-ontsluiting van Flevokust verloopt in het begin via de IJsselmeerdijk – Houtribweg – A6. Als Flevokust zich verder ontwikkelt komt er een ontsluiting via de Karperweg – Houtribweg – A6.

2.2.7 Achtergrondinformatie

- Inleiding
- Omgevingsaspecten
- Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Economische uitvoerbaarheid

2.3 Water

Het gedeelte van het IJsselmeer dat binnen het plangebied ligt heeft de bestemming "Water".

2.3.1 Doel van de bestemming

Het doel van de bestemming is het behoud en de bescherming van de ruimtelijke en functionele structuur van het water in het plangebied. Het IJsselmeer heeft een functie voor scheepvaart, visserij, recreatie en de waterhuishouding en is aangewezen als Natura 2000 gebied.

2.3.2 Toelichting op de regeling

Functionele mogelijkheden

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. Bijbehorende functies als bruggen, steigers en kaden zijn mogelijk. Een belangrijke functie van dit water is dat het grotendeels Natura 2000-gebied is. De bescherming van dit gebied vindt plaats via de Natuurbeschermingswet. Door het toestaan van de verschillende functies is flexibiliteit in het gebruik van de gronden met deze bestemming mogelijk. Vanwege de havenfunctie is een golfbreker nodig. Deze golfbreker vormt tevens een luwtegebied voor vogels.

Bouwmogelijkheden

Gebouwen zijn in deze bestemming niet mogelijk. Wel zijn overige bouwwerken mogelijk. In dit geval bijvoorbeeld golfbrekers en keerwanden. Voor de bouwwerken is een maximale bouwhoogte opgenomen, die van belang is voor het goed functioneren van het bouwwerk.

2.3.3 *Uitgangspunten*

In deze paragraaf staan de uitgangspunten voor de juridische regeling van de bestemming, zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke verbeelding en de planregels. Wanneer van toepassing staat in de paragrafen 2.3.4, 2.3.5, 2.3.6 en hoofdstuk 3 een nadere onderbouwing voor de uitgangspunten.

- De bestaande watervoorzieningen met bijbehorende functies - zoals vaarwater - blijven behouden;
- Het Natura 2000-gebied IJsselmeer blijft behouden;
- Een vaargeul van de haven naar de Vaarweg Amsterdam - Lemmer;
- Mogelijk maken van golfbrekers en keerwanden en bouwwerken ten behoeve van de nautische veiligheid;
- De golfbreker is mogelijk binnen het aangeduid gebied.

2.3.4 *Huidige situatie*

De bestemming ligt op het bestaande water van het IJsselmeer. Het water wordt recreatief gebruikt, maar ook voor de beroepsvaart. Door het IJsselmeer loopt onder meer de Vaarweg Amsterdam-Lemmer (VAL). Het grootste deel van het water valt binnen het Natura 2000 gebied IJsselmeer (zie ook paragraaf 3.6).

2.3.5 *Gewenste situatie*

De water- en natuurbestemming blijft ook na realisatie van Flevokust zo veel mogelijk behouden. Daarnaast wordt het deel van het IJsselmeer binnen het plangebied meer gebruikt voor de beroepsvaart van en naar de nieuwe terminal. In het water worden de nodige voorzieningen aangebracht, zoals golfbrekers, keerwanden, beboeiing en signalering. Deze zijn nodig voor de nautische veiligheid voor het vaarverkeer.

2.3.6 *Beleid*

In deze paragraaf volgt een overzicht van het voor het plangebied van belang zijnde - geldend beleid. Daarbij wordt onder meer ingegaan op geldend rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Rijksbeleid

In 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht geworden. In het Barro zijn onderdelen van het Nationaal Waterplan en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vertaald in regels. 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. Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het ruimtelijk rijksbeleid te borgen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het beleid vervangt onder meer de Nota Ruimte. De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Het Rijk heeft voor de realisatie van de nationale belangen de beschikking over de volgende vier instrumenten:

- Kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- Bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld afspraken met provincies en gemeenten, internationale afspraken met overheden in buurlanden);
- Financieel (bijvoorbeeld Infrastructuurfonds, Deltafonds);
- Kennis (bijvoorbeeld inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen, verspreiden van best practices).

Het *Nationaal Waterplan* heeft tot doel het watersysteem op orde te hebben en op orde te houden, anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van het verharde oppervlak. Hierbij is rekening gehouden met de Europese Kaderrichtlijn Water. Het waterplan biedt het kader voor afspraken ten aanzien van veiligheid en wateroverlast en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting, water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems en ecologie.

Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën:

1. Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
2. Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Voor het IJsselmeergebied zijn afspraken gemaakt over de oppervlakten die buitendijks gerealiseerd mogen worden. Voor Lelystad gaat het om 150 ha voor woondoeleinden, daaraan gerelateerde activiteiten en een overslaghaven. Deze afspraken zijn later in regels vertaald in het Barro.

Ten aanzien van de bouw mogelijkheden in het IJsselmeergebied (art. 2.12 Barro) is bepaald welke toename aan oppervlakte voor bebouwing en landaanwinning in het IJsselmeergebied is toegestaan t.o.v. 22 december 2009. Voor Lelystad is dat 150 ha voor woondoeleinden, daaraan gerelateerde activiteiten en een overslaghaven. Overstroombare natuurontwikkeling en wind-projecten van nationaal belang tellen niet mee. De ontwikkeling van Flevokust voorziet in de mogelijkheid om buitendijks uiteindelijk 10 ha haventerrein te ontwikkelen en een golfbreker. De omvang van de golfbreker is afhankelijk van de afstand van de golfbreker tot de terminal. Uitgegaan wordt van een oppervlak rond de 2 tot 4 ha. Dit past binnen de regeling van het Barro.

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.

Voor de kust van Lelystad loopt een vaarroute voor CEMT klasse Vb. Hiervoor geldt een obstakelvrije zone van 50 meter aan weerszijden van de vaarroute zoals deze in legger is opgenomen. De *Waterwet* regelt de leggerplicht voor alle waterstaatswerken. Voor enkele grote en dynamische wateren (Noordzee, Waddenzee, Westerschelde,

Eems-Dollard en IJsselmeer) geldt een vrijstelling van de leggerplicht. Het IJsselmeer is onverplicht wel opgenomen. Ter hoogte van Flevokust ligt de vaarroute 2 km uit de kust.

Verder is het gebied aangewezen als Natura 2000 gebied. Bescherming van het Natura 2000 gebied verloopt via de *Natuurbeschermingswet*. In paragraaf 3.6 is de ontwikkeling getoetst op de natuurwaarden in en rond het plangebied, waaronder het Natura 2000-gebied. 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.

Provinciaal beleid

Het *Omgevingsplan Flevoland 2006* geeft inzicht in het (toekomst)beleid van de provincie Flevoland. Het beschrijft voor verschillende gebieden het beleid voor de periode tot 2015. Het gebied langs de kust van het toekomstige Flevokust is aangewezen als "Combinatie waterbeheer, recreatie, wonen, werken en natuur". Het provinciaal beleid geeft daarnaast aan dat het IJsselmeer de functie van Natura 2000-gebied heeft.

De provincie heeft de Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland. Dit betreft een provinciale omgevingsverordening, waarmee een provincie regels kan stellen aan ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bestemmingsplannen. De provincie hanteert voor het buitendijkse gebied een beleid, waarbij voor het buitendijkse gebied geen regionale waterkering wordt aangewezen.

Gemeentelijk beleid

Het *Structuurplan Lelystad 2015* is vastgesteld op 7 april 2005. Het beleid is op onderdelen geactualiseerd ("*Lichte actualisatie*", vastgesteld in januari 2014). Voor Flevokust worden geen nieuwe voorstellen gedaan die invloed hebben op deze bestemming. Het structuurplan en de actualisatie ervan bevatten een visie op de integrale leefomgeving, waar - behalve het ruimtelijk beleid - bijvoorbeeld ook duurzaamheid, milieu en verkeer deel van uitmaken. Lelystad ziet daarbij de handhaving en versterking van de kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water als enkele van de belangrijkste opgaven. Groei is daarbij noodzakelijk om te kunnen blijven investeren in de stad. De bestaande kwaliteit van Lelystad is de basis voor de verdere groei.

De identiteit van Lelystad wordt onder meer bepaald door de aanwezigheid van een grootschalige stedelijke groenstructuur en de daarin aanwezige samenhang tussen groen en water. Het gemeentelijk beleid is er op gericht om deze identiteit te waarborgen en de stedelijke hoofdstructuur te handhaven en daar waar mogelijk te versterken. Door de versterking van de recreatieve waarde, de toegankelijkheid en de bruikbaarheid én het tegengaan van versnippering van natuur en landschap kan de verbinding worden versterkt tussen de grote groengebieden Oostvaardersplassen, het Hollandse Hout, Gelderse Hout en Overijsselse Hout, het Zuigerplasbos, 't Bovenwater en het Natuurpark.

Naast de verbindende factor tussen verschillende natuurgebieden, is het water van het IJsselmeer ook van belang voor de beroepsvaart (Vaarweg Amsterdam - Lemmer) en de

recreatie. Het water is bovendien aangewezen als Natura 2000-gebied (zie ook paragraaf 3.6).

Begin 2014 heeft de gemeente een lichte actualisatie van de structuurvisie vastgesteld. Hierin is de reservering voor een mogelijke Zuiderzee-spoorlijn langs de A6 gelegd.

Voor de gehele gemeente Lelystad is een *Waterplan* (Royal Haskoning, april 2002) opgesteld. Dit plan bevat de vertaling van het gewenste waterbeheer ('watervisie') naar inrichtingsmaatregelen op hoofdlijnen. Het waterplan is opgesteld waarbij rekening gehouden is met het geldend beleid in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de startovereenkomst "Waterbeleid 21^e eeuw" (WB21), de "Handreiking watertoets" (ministerie van VROM), het Omgevingsplan Flevoland (Provincie Flevoland) en het Waterbeheerplan (Waterschap Zuiderzeeland).

Ook de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) zijn belangrijke beleidskaders. De KRW heeft als doel de kwaliteit van de Europese wateren in een goede toestand te brengen en te houden. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden, anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van het verharde oppervlak. Bij het opstellen van het NBW is rekening gehouden met de richtlijnen volgens de KRW. Het NBW bevat taakstellende afspraken ten aanzien van veiligheid en wateroverlast en procesafspraken ten aanzien van watertekorten, verdroging, verzilting, water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems en ecologie. Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën:

1. Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
2. Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Concreet voor het plangebied worden geen uitspraken gedaan.

Sectoraal beleid

De *Keur* van het waterschap Zuiderzeeland is op delen van het inpassingsplan van toepassing. De *Keur* is gebaseerd op de Waterschapswet, de Waterwet en het Waterbesluit en is afgestemd op de provinciale Verordening voor de fysieke leefomgeving. In deze *Keur* zijn bepalingen ter bescherming van de ecologische waterkwaliteit opgenomen, indien en voor zover andere wetgeving daarin niet voorziet. Verder zijn in deze *Keur* bepalingen opgenomen over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in grondwaterlichamen. Tot slot geeft de *Keur* bepalingen over waterstaatswerken en beschermingszones daar omheen. Het uitgangspunt daarbij is dat de waterstaatswerken en de beschermingszones qua omvang zijn aangegeven in de legger, dan wel in ieder geval wat betreft de ligging, op kaarten in de bijlagen van de *Keur*.

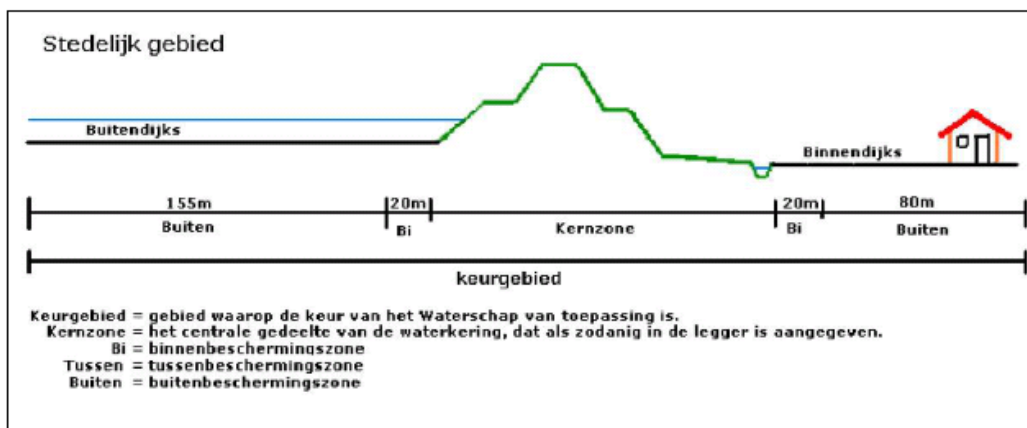
Voor de toepassing van de *Keur* kan het college van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Zuiderzeeland beleidsregels vaststellen, die richtinggevend zijn voor op grond van de *Keur* te nemen besluiten en waarnaar ter motivering van de besluiten kan worden verwezen en waarvan slechts gemotiveerd kan worden afgeweken. Het Waterschap Zuiderzeeland heeft als beleidsregel vastgesteld:

- Bouwen nabij primaire keringen
- Maaischouw, dempen sloten en herprofilieren sloten

- Windmolens, beplantingen en kabels en leidingen
- Wateraanvoer

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.



Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen

2.3.7 Achtergrondinformatie

- Inleiding
- Omgevingsaspecten
- Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Economische uitvoerbaarheid

2.4 Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" ligt op de bestaande dijk.

2.4.1 Doel van de bestemming

Het doel van deze bestemming is het beschermen van een waterkering (dijk). De beschermende regeling is opgenomen om werken en werkzaamheden te voorkomen die van invloed kunnen zijn op de toekomstige waterkerende functie van het dijklichaam. De dubbelbestemming ligt daarom op het dijklichaam (de kernzone) en binnenbeschermingszone rond de dijk.

2.4.2 Toelichting op de bestemming

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.

2.4.3 Uitgangspunten

In deze paragraaf staan de uitgangspunten voor de juridische regeling van de bestemming, zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke verbeelding en de planregels. Wanneer van toepassing staat in de paragrafen 2.4.4, 2.4.5, 2.4.6 en hoofdstuk 3 een nadere onderbouwing voor de uitgangspunten.

Algemeen

- De bestemmingsplansystematiek 'globaal en flexibel' is het uitgangspunt voor de systematiek van deze bestemming;

Huidige situatie

- De bescherming van de waterkerende functie van de bestaande dijk is belangrijk, dit werkt direct door op de kernzone en de binnenbeschermingszone rond de dijk;
- Wijzigingen in de waterkering zijn alleen toegestaan na verlening van een omgevingsvergunning en na toetsing aan criteria;

Gewenste situatie

- De bescherming van de waterkerende functie van de nieuwe dijk is belangrijk, daarbij gaat het om de kernzone en/of de (binnen- en buiten)beschermingszone rond de dijken;

Beleid

- De primaire waterkering en daarbij horende kernzone en binnenbeschermingszone moeten beschermd worden;
- De Keur van het waterschap Zuiderzeeland biedt de nodige bescherming en wordt van toepassing verklaard;

Omgevingsaspecten

- De kernzone en binnenbeschermingszone mogen niet worden bebouwd voor een optimaal functioneren van de primaire waterkering(en).

2.4.4 Huidige situatie

De IJsselmeerdijk is een primaire waterkering die van belang is voor de bescherming van het achterliggende binnendijkse gebied. Deze dijk heeft beschermingszones, hierover staat meer opgenomen in het planMER, bijlage 11 en paragraaf 3.4.

2.4.5 Gewenste situatie

De bestaande IJsselmeerdijk en daarbij horende beschermingszones blijven gehandhaafd. Het terminalterrein sluit aan op de primaire waterkering. Mogelijk wordt het terminalterrein aangewezen als voorland, waarmee de begrenzing van de primaire waterkering wordt aangepast.

2.4.6 Beleid

In deze paragraaf volgt een overzicht van het - voor het plangebied van belang zijnde - geldend beleid. Daarbij wordt onder meer ingegaan op geldend rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Rijksbeleid

In 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht geworden. In het Barro zijn onderdelen van het Nationaal Waterplan en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vertaald in regels. 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. Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het ruimtelijk rijksbeleid te borgen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het beleid vervangt onder meer de Nota Ruimte. De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Het Rijk heeft voor de realisatie van de nationale belangen de beschikking over de volgende vier instrumenten:

- Kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- Bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld afspraken met provincies en gemeenten, internationale afspraken met overheden in buurlanden);
- Financieel (bijvoorbeeld Infrastructuurfonds, Deltafonds);
- Kennis (bijvoorbeeld inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen, verspreiden van best practices).

In het SVIR is het uitgangspunt voor de bescherming van de primaire waterkeringen als rijkstaak opgenomen. Het provinciaal en gemeentelijk beleid is daarom niet van belang. De borging van de primaire waterkering is in het Barro verplicht gesteld. Uitgangspunt van de regels is dat de primaire waterkerende functie niet belemmerd wordt.

In het Barro is doorwerking van het Rijksbeleid geregeld. Voor de ontwikkeling van Flevokust zijn de bepalingen voor waterkeringen en bouwmogelijkheden in het IJsselmeergebied van belang.

Voor de primaire waterkeringen buiten het kustfundament (art. 2.11 Barro) is geregeld dat in de beschermingszone rondom de primaire waterkering er geen ontwikkelingen

worden toegestaan die het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering kunnen belemmeren. De begrenzing van de beschermingszones is/wordt door de beheerders (waterschap) in de legger vastgelegd (conform de Waterwet). De bescherming van de primaire kering en de bijbehorende beschermingszones is vertaald in de regels en verbeelding.

Sectoraal beleid

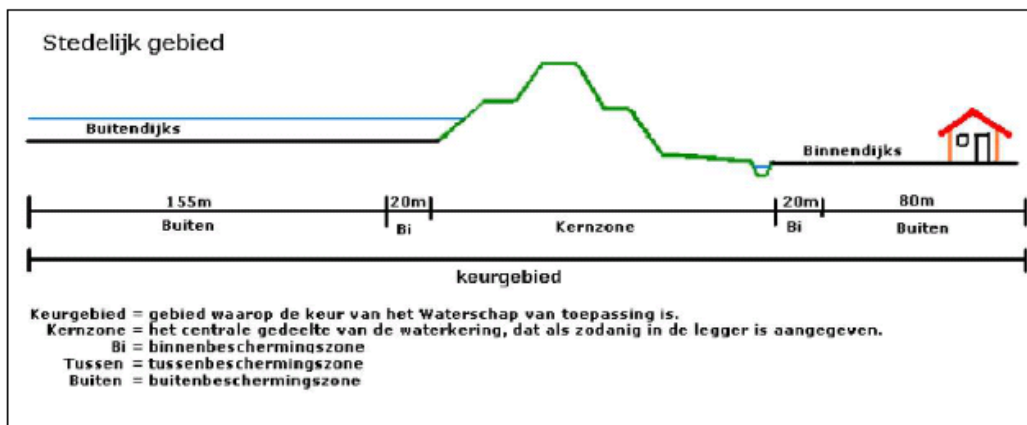
De Keur van het waterschap Zuiderzeeland is op delen van het inpassingsplan van toepassing. De Keur is gebaseerd op de Waterschapswet, de Waterwet en het Waterbesluit en is afgestemd op de provinciale Verordening voor de fysieke leefomgeving. In deze Keur zijn bepalingen ter bescherming van de ecologische waterkwaliteit opgenomen, indien en voor zover andere wetgeving daarin niet voorziet. Verder zijn in deze Keur bepalingen opgenomen over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in grondwaterlichamen. Tot slot geeft de Keur bepalingen over waterstaatswerken en beschermingszones daar omheen. Het uitgangspunt daarbij is dat de waterstaatswerken en de beschermingszones qua omvang zijn aangegeven in de legger, dan wel in ieder geval wat betreft de ligging, op kaarten in de bijlagen van de Keur.

Voor de toepassing van de Keur kan het college van dijkgraaf en heemraden van Waterschap Zuiderzeeland beleidsregels vaststellen, die richtinggevend zijn voor op grond van de Keur te nemen besluiten en waarnaar ter motivering van de besluiten kan worden verwezen en waarvan slechts gemotiveerd kan worden afgeweken. Het Waterschap Zuiderzeeland heeft als beleidsregel vastgesteld:

- Bouwen nabij primaire keringen
- Maaischouw, dempen sloten en herprofilieren sloten
- Windmolens, beplantingen en kabels en leidingen
- Wateraanvoer

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.



Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen

2.4.7 Achtergrondinformatie

- Inleiding
- Omgevingsaspecten: Water
- Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Economische uitvoerbaarheid

2.5 Algemene regels

Naast de bestemmingsregels kent het inpassingsplan ook algemene regels, die voor alle gronden van toepassing zijn. Het gaat daarbij om onder meer algemene gebruiks-, aanduidings- en wijzigingsregels.

2.5.1 Algemene gebruiksregels

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

2.5.2 Algemene aanduidingsregels

De algemene aanduidingsregels geven regels over specifiek aangeduide gebieden in het plangebied. Bij deze laatste hoort de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. De regels hierbij zorgen ervoor dat het aangeduide gebied rond de primaire waterkering vrij blijft voor een mogelijke dijkverbreding en/of -verzwaring. Hiervoor zijn in de Keur van het waterschap beschermingszones en regelingen opgenomen. Hierover staat in 2.4.6 een nadere toelichting.

Naast de vrijwaringszone voor de dijk is ook de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen. Dit is de vastgestelde zone rond de op- en overslaghaven, het binnendijkse industrieterrein en de Maximacentrale met het onderstation. Binnen deze zone mogen geen geluidgevoelige objecten worden gebouwd.

HOOFDSTUK 3 OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten beschreven. Daarbij gaat het om omgevingsaspecten als water, ecologie, geluid en bodem. De resultaten van het planMER zijn bepalend voor de inhoud van dit hoofdstuk. De indeling van het hoofdstuk volgt de indeling van het planMER. Het planMER is in de bijlagen 4 en 5 bij dit inpassingsplan opgenomen. Daarin staat naast de effectbeoordeling ook nadere informatie over bijvoorbeeld de procedure en beleidskaders.

3.1 Algemeen

3.1.1 Aanleiding voor een planMER

De ontwikkeling van Flevokust is m.e.r.-plichtig en m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dit heeft te maken met de activiteiten die op Flevokust mogelijk worden gemaakt. Deze activiteiten volgen uit de bijlagen die bij het Besluit milieueffectrapportage zijn opgenomen. In het geval van Flevokust als geheel zijn dit:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer (categorie C3, m.e.r.-plichtig). Voor deze activiteit wordt de drempelwaarde overschreden, zodat hiervoor een m.e.r. verplicht is.
- de aanleg van een binnenvaarthaven voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer (categorie C4, m.e.r.-plichtig). Voor deze activiteit wordt de drempelwaarde overschreden, zodat hiervoor een m.e.r. verplicht is.
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen met een oppervlakte van 25 ha of meer (categorie D 2.1, m.e.r.-beoordelingsplichtig / plan-m.e.r.-plichtig). Voor deze activiteit wordt de drempelwaarde niet overschreden, zodat hiervoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht is.
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met een omvang van 75 ha of meer (categorie D11.3, m.e.r.-beoordelingsplichtig). Voor deze activiteit wordt de drempelwaarde niet overschreden, zodat hiervoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht is.
- de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer (categorie D18.1, m.e.r.-beoordelingsplichtig). Voor deze activiteit wordt de drempelwaarde overschreden. Hiervoor geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Voor de verschillende m.e.r.(-beoordelings)plichtige onderdelen kan één MER opgesteld worden, waarin aan de verplichting voor de verschillende onderdelen van het plan wordt voldaan. Dit MER is de basis van de effectbeschrijving zoals deze in dit hoofdstuk is gegeven.

3.1.2 Twee delen

Het planMER voor de ontwikkeling van Flevokust bestaat uit twee delen. Het eerste deel (zie bijlage 4) vergelijkt de vier varianten voor de ontwikkeling van Flevokust. Deze vergelijking heeft geleid tot de definitieve keuze voor variant 4.

Het tweede deel van het planMER (zie bijlage 5) geeft de effectbeoordeling van de gekozen variant. In dit hoofdstuk staan de resultaten van deze effectbeoordeling kort samengevat. De effectbeoordeling van de gekozen variant is van belang, omdat dit het belangrijkste uitgangspunt voor dit inpassingsplan is. Naast een beschrijving van de effectbeoordeling worden ook de gevolgen voor de regeling van dit inpassingsplan beschreven.

Onder meer naar aanleiding van het advies van de Commissie mer 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.

3.1.3 Inpassingsplan en planMER

Het inpassingsplan regelt het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van gronden, zoals deze uit variant 4 blijken. De gewenste ontwikkeling past niet binnen de geldende bestemmingsplannen, daarom is voor het plangebied dit inpassingsplan opgesteld. Zoals hiervoor aangegeven is aan de procedure voor het inpassingsplan een planMER-procedure gekoppeld.

De gewenste wijzigingen van het eerder in procedure gebrachte bestemmingsplan en de nieuwe notitie Rijkweidte en Detailniveau zijn in het overleg gebracht. De ingekomen reacties zijn beantwoord (zie bijlage 12) en waar nodig verwerkt in het ontwerpplan. De procedure van het inpassingsplan en het planMER lopen parallel, omdat beide documenten nauw verweven zijn. De procedure van het inpassingsplan staat beschreven in paragraaf 4.2.

3.2 Bedrijven en milieuzonering

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet bij het opstellen van een inpassingsplan afstemming plaatsvinden tussen activiteiten die milieuhinder kunnen veroorzaken en hindergevoelige functies zoals woningen van derden. Voor het bepalen welke bedrijfsactiviteiten toelaatbaar zijn is rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten, het milieu-onderzoek (MER) en de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Hier is in bijlage 2 nader op ingegaan.

Aanwezige gevoelige functies

In het plangebied zijn geen hindergevoelige functies zoals woningen aanwezig. In de ruime omgeving van het plangebied is hiervan wel sprake. Het gaat daarbij onder meer om bedrijfswoningen bij agrarische bedrijven aan de oostzijde van de snelweg A6 en om (bedrijfs)woningen in het gebied aan de zuidzijde van de Houtribweg. De woningen in het laatstgenoemde gebied liggen op een afstand van ruim een kilometer ten opzichte van de hier voorgestane havenontwikkeling. De hindergevoelige functies aan de oostzijde van de A6 liggen op meer dan 800 meter van de bestemming "Bedrijventerrein - Terminal". Ter plaatse is sprake van een gemengd gebied, door de ligging van deze functies in de nabijheid van de snelweg A6. De potentiële hinder van de A6 is waarschijnlijk groter dan van de haven en terminal. Bij de verlening van de omgevingsvergunning voor nieuwe bedrijven moet rekening worden gehouden met de aanwezige hindergevoelige functies.

Gevolgen voor het inpassingsplan

In de regels van de bestemming "Bedrijventerrein - Terminal" is bepaald dat hier havenactiviteiten, laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart gevestigd mogen worden. Daarnaast is een regeling opgenomen die voorkomt dat de risicocontour 10^{-6} (plaatsgebonden risico) van een bedrijf voorbij de bestaande KRW-watergang komt.

3.3 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet verkennend bodemonderzoek uit worden gevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming van toepassing. Het aspect bodem is voor de aspecten bodemopbouw, bodemkwaliteit, grondverzet en grondstromen beoordeeld op verschillende criteria. Er heeft onderzoek plaats gevonden naar de bodem en naar de aanwezigheid van nog niet ontplofte explosieven.

Effectbeoordeling

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.

Gevolgen voor het inpassingsplan

De beschreven effecten hebben geen directe gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.4 Water

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerders en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Binnen het thema water zijn voor de volgende aspecten de effecten in beeld gebracht; waterveiligheid, grondwater, waterkwantiteit en waterkwaliteit. Wettelijk is het verplicht bij een bestemmingsplan een watertoets uit te voeren. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlage 11 bij deze toelichting. 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.

Effectbeoordeling

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.

Watertoets

In de watertoets wordt ingegaan op maaiveld en waterstand, waterberging, afvalwater afvoer en hemelwaterafvoer. De ontwikkeling van de haven past binnen de ruimte die is geboden in het Nationaal Waterplan en het Barro. Daarnaast is de bescherming van de bestaande primaire waterkering van belang (zie ook paragraaf 2.4).

Gevolgen voor het inpassingsplan

Dit aspect heeft gevolgen voor het inpassingsplan waar het gaat om de bescherming van de bestaande primaire waterkeringen. De dubbelbestemming "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.

3.5 Landschap en cultuurhistorie

Cultuurhistorie en Landschap en cultuurhistorie vormen belangrijke aspecten waarmee in ieder plan rekening gehouden moet worden. Hierbij is gekeken naar de effecten op de landschappelijke en de cultuurhistorische waarden (waaronder archeologische waarden) in het plangebied.

Effectbeoordeling

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. Deze effecten zijn echter ook niet uit te sluiten. Wel wordt getracht de nieuwe elementen zo goed mogelijk in te passen, voor zover dit mogelijk is. Enigszins negatieve effecten op de cultuurhistorie zijn niet uit te sluiten. Dit heeft onder meer te maken met de realisatie van een nieuwe haven, die een aantasting van de kenmerkende structuur van de IJsselmeerdijk betekent (historisch-geografische waarde).

Gevolgen voor het inpassingsplan

De beschreven effecten hebben geen gevolgen voor dit inpassingsplan.

3.6 Natuur

Bij elk ruimtelijk plan moet met het oog op de natuurbescherming rekening worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt aangetoond dat als gevolg van de geplande activiteiten de gunstige staat van instandhouding van waardevolle dier- en plantensoorten niet in het geding komt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. De gebiedsbescherming is geregeld in de Natuurbeschermingswet, de soortenbescherming in de Flora- en faunawet.

Effectbeoordeling

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.

Gevolgen voor het inpassingsplan

De genoemde effecten hebben geen gevolgen voor dit inpassingsplan.

3.7 Verkeer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden bekeken of de extra verkeersintensiteit die wordt gegenereerd, afgewikkeld kan worden over het bestaande wegennet. Hierbij is vooral gekeken in hoeverre de verkeersstructuur toereikend is om het verkeer van en naar Flevokust te verwerken. Het gaat daarbij om weg- en waterverkeer.

Verder speelt parkeren een steeds belangrijkere rol bij (bouw)projecten in Lelystad. Dit geldt zowel in de gebieden met betaald parkeren als in woon-, winkel en werkgebieden. Hiervoor heeft de gemeente het Parkeerbeleidsplan 2009 vastgesteld.

Effectbeoordeling

De effecten voor verkeer worden als neutraal aangegeven. Dit betekent dat de bestaande (vaar)wegenstructuur de door Flevokust gegenereerde (water)verkeersstromen voldoende kan verwerken. Bij wegverkeer geldt dit voor de doorgaande routes, de rotondes en de kruisingen daarin. Daarnaast geldt dit voor de parkeermogelijkheden binnen Flevokust. Het parkeren op eigen terrein is een aandachtspunt, om de wegen vrij te houden en de doorstroming voldoende te kunnen garanderen. Voor het waterverkeer is gekeken naar het aantal scheepvaartbewegingen ten opzicht van het totale aantal sluispassages. De toename is zeer beperkt. De effecten van weg- en waterverkeer zijn neutraal beoordeeld. Op één kruising treedt een beperkt negatief effect op. Dit effect treedt pas op bij de volledige ontwikkeling van zowel de haven als het binnendijkse bedrijventerrein.

Mede in het kader van het 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.

Gevolgen voor het inpassingsplan

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt dat in dit inpassingsplan een passende regeling heeft gekregen. De overige verkeersaspecten hebben geen gevolgen voor het inpassingsplan.

3.8 Geluid

Het toetsingskader voor geluidhinder van inrichtingen die in 'belangrijke mate geluidshinder' kunnen veroorzaken, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Voor overige inrichtingen gelden de algemene regels uit het Activiteitenbesluit of wordt de maximale geluidsbelasting vastgelegd in een milieuvergunning, wanneer het een omgevingsvergunningsplichtig bedrijf in het kader van de milieuwetgeving betreft. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Handreiking industriellawaai en vergunningverlening (VROM, 1998). Belangrijk in het plangebied Flevokust is de cumulatie van het geluid op de omgeving. Daar is bij de effectbeoordeling vooral op ingegaan.

Effectbeoordeling

Het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een cumulatieve geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) neemt door de ontwikkeling van Flevokust (haven en nat industrieterrein) toe. Dit wordt enigszins negatief beoordeeld. Voor 6 woningen bedraagt de geluidbelasting vanwege Flevokust meer dan de (voorkeurs)grenswaarde van 50 dB(A). Voor 1 woning bedraagt de geluidbelasting meer dan 55 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). De gemeente Lelystad stelt voor deze woningen een hogere grenswaarde vast. Hierbij wordt opgemerkt dat de dijk een afschermende werking heeft. Bovendien ligt de haven op ruime afstand van het gebied ten oosten van de A6. Het wegverkeerslawaai (A6) heeft daardoor waarschijnlijk een grotere invloed op het gebied ten oosten van de A6, dan het industriellawaai.

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. Dit is marginaal en in de praktijk niet/nauwelijks hoorbaar.

Gevolgen voor het inpassingsplan

In het plangebied is sprake van enigszins negatieve effecten door de cumulatie van industriellawaai, wegverkeer en railverkeer. Dit inpassingsplan maakt een gezonde industrieterrein mogelijk. De geluidzone wordt planologisch vastgelegd. Voor de uitgifte van geluidsruimte aan bedrijven op de gezonde bedrijventerreinen waarvoor deze geluidzone geldt, heeft de gemeente een zonebeheerplan vastgesteld.

3.9 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) van belang. Voor Flevokust zijn de gevolgen beoordeeld van de uitstoot van NO₂ en fijn stof vanuit de industriële bronnen en het wegverkeer.

Effectbeoordeling

Sprake is van een enigszins negatief effect op de concentraties van deze stoffen in de lucht. Deze nemen door de ontwikkeling toe, omdat sprake is van de toename van wegverkeer van en naar het plangebied. De concentraties NO₂ en fijnstof blijven echter ruim onder de wettelijke normen. Daarom is de concentratie van NO₂ en fijn stof als neutraal beoordeeld.

Gevolgen voor het inpassingsplan

Dit aspect heeft geen gevolgen voor het inpassingsplan.

3.10 Veiligheid

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang te kijken naar activiteiten die risico's kunnen opleveren voor de beoogde ontwikkeling. In het planMER is een onderscheid gemaakt tussen de externe en de nautische veiligheid. Bij de externe veiligheid wordt verder een onderscheid gemaakt tussen:

- inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water of door leidingen.

Effectbeoordeling

Het *externe veiligheids*beleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden grenzen gesteld aan de risico's gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving. Daarbij wordt rekening gehouden met twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het toetsingskader voor externe veiligheid rond een dergelijk bedrijventerrein is onder meer opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

In en om het plangebied is sprake van risicovolle inrichtingen en vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over weg, spoor, water of door leidingen. Een voorbeeld van een risicovolle inrichting is het bedrijf 3D Metal Forming, aan de zuidrand van Flevokust. Transport van gevaarlijke stoffen vindt onder meer plaats via de N302 en de A6, de spoorlijn Lelystad-Zwolle, maar ook via gasleidingen rond het plangebied.

De effecten in verband met de PR-contour van deze inrichtingen, transportroutes en leidingen wordt neutraal beschouwd. Dit komt omdat deze risicocontouren niet buiten Flevokust liggen. Voor nieuwe risicovolle contouren op het binnendijkse terrein is een regeling opgenomen die regelt dat eventuele risicocontouren binnen het eigen perceel moeten blijven. Voor de haven geldt dat de risicocontour niet verder mag reiken dan de bestaande binnendijks liggende watergang.

In relatie tot het groepsrisico zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en nieuwe risicovolle inrichtingen enigszins negatieve effecten te verwachten. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het aantal mensen in het gebied. De effecten zijn beperkt omdat de toename van het aantal mensen beperkt is. De effecten op het groepsrisico ten opzichte van bestaande risicovolle inrichtingen is neutraal.

Bij de *nautische veiligheid* wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor schepen om veilig in de haven aan te meren bij hoge windkracht en de impact van de ontwikkeling op de scheepvaart en de hoofdscheepvaartroute. Hier is sprake van een neutrale beoordeling van de effecten. De veiligheid voor de scheepvaart wordt gewaarborgd door de nodige faciliteiten te realiseren, waaronder een nieuwe golfbreker. Bovendien is de toename van het aantal schepen van en naar Flevokust te beperkt om knelpunten voor de bestaande scheepvaart te veroorzaken.

Gevolgen voor het inpassingsplan

Over het algemeen is geen sprake van gevolgen voor dit inpassingsplan. Wel is in het inpassingsplan een regeling getroffen waardoor bij risicovolle inrichtingen in het plangebied de plaatsgebonden risicocontour niet voorbij de binnendijks gelegen watergang (Forellentocht en Karpertocht) komt. De faciliteiten die nodig zijn om de nautische veiligheid te garanderen worden in dit inpassingsplan bij recht mogelijk gemaakt.

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.

3.11 Duurzaamheid

Onder de noemer duurzaamheid kan een veelheid van aspecten vallen. In dit MER wordt in dat kader aandacht besteed aan de effecten op regionaal niveau en op duurzaamheidsaspecten van gebruik.

De realisatie van Flevokust heeft positieve effecten op de duurzaamheid. Door bijvoorbeeld de realisatie van de overslag van de binnenvaart naar vrachtwagens op Flevokust te realiseren kan het aantal vrachtwagenkilometers worden beperkt. Een binnenvaartschip kan een veelheid aan vrachtwagenladingen vervoeren. Het Rijk stimuleert dergelijke duurzaamheidsmaatregelen vanuit het programma 'Beter Benutten'. Hierover zijn met het Rijk afspraken gemaakt over een (financiële) bijdrage aan de aanleg van de hoofdinfrastructuur voor Flevokust. Het programma 'Beter Benutten' heeft tot doel de fileknelpunten in de regio met 20% te reduceren en de stijgende vraag op het spoor/OV te accommoderen. Flevokust is een van de projecten die in het kader van dit programma worden uitgevoerd.

3.12 Overige effecten

Naast de hiervoor genoemde effecten is ook sprake van overige effecten van de ontwikkeling en de aanleg van het terrein op de omgeving. Daarbij gaat het om trillingen, licht, kabels en leidingen, verkeer tijdens de aanleg en geluid tijdens de aanleg. Deze aspecten worden in deze paragraaf behandeld.

3.12.1 Evenhoevigen

In de nabijheid van het plangebied is het Central Veterinary Institute (CVI) aanwezig. Hier is onder meer sprake onderzoek naar vaccins. Het is van belang dat daarbij geen besmettingsgevaar optreedt. In dat kader zijn tussen de gemeente en het CVI afspraken gemaakt om een zone van 3 kilometer, rond het CVI, vrij te houden van evenhoevigen. Deze zone ligt over een deel van Flevokust. Hiervoor zijn in de regels van de bestemmingen enkele typen bedrijven uitgesloten.

3.12.2 Trillingen

Het effect van trillingen op de omgeving is enigszins negatief. Deze trillingen worden veroorzaakt door bouwwerkzaamheden en bouwverkeer. Dit is echter tijdelijk van aard; vooral tijdens de aanleg van Flevokust. Ook na de realisatie van (delen van) het bedrijventerrein blijft zwaar verkeer mogelijk trillingen veroorzaken. Door bijvoorbeeld gebruik te maken van trillingsarme materialen in de wegdekken kan overlast worden voorkomen.

3.12.3 Licht

Door de komst van de bedrijven en de daarbij horende verlichting kan de lichtuitstraling op de omgeving groter worden. De effecten van lichtuitstraling op de omgeving zijn dan ook (enigszins) negatief. De lichtuitstraling heeft vooral effecten op woongebieden. De afstand tot de dichtstbijzijnde woongebieden is echter dusdanig groot dat overlast niet verwacht wordt. Bovendien kan met specifieke lichtarmaturen de richting van de lichtuitstraling bepaald worden.

3.12.4 Geur

Bedrijven met een geurcirkel zijn niet uitgesloten op Flevokust. De effecten zijn neutraal met betrekking tot het aspect geur. De afstand tussen het bedrijventerrein en de bewoonde gebieden is meer dan 800 m.

3.12.5 Kabels en leidingen

De te beschermen kabels en leidingen liggen buiten het plangebied van dit inpassingsplan.

3.12.6 Verkeer tijdens de aanleg

De aanleg van Flevokust zorgt voor een extra verkeersstroom van en naar het plangebied. Door de gunstige ligging van het terrein nabij de A6 is het effect van deze verkeersstroom enigszins negatief. De haven levert namelijk een extra verkeersstroom op. De extra verkeersstroom is echter van korte duur, alleen gedurende de aanleg. Bovendien gaat het zware verkeer niet door de meer dichtbevolkte gebieden van Lelystad.

3.12.7 Geluid tijdens de aanleg

Tijdens de aanleg van de haven kunnen tijdelijke geluidseffecten optreden. Dit wordt vooral veroorzaakt door grondverzet en transportbewegingen. Zoals ook bij 3.12.6 is de route vanaf het plangebied naar de A6 relatief kort. De meer dichtbevolkte woongebieden liggen bovendien op ruime afstand van het plangebied. De effecten van geluid op de

omgeving worden daarom neutraal beoordeeld.

3.12.8 Opbrengst windturbines

Rondom het plangebied staan windturbines, bijvoorbeeld (buitendijks) langs de dijk. Door de komst van Flevokust treedt mogelijk windverlies op voor enige turbines. Dit aspect is daarom enigszins negatief beoordeeld. De bestaande turbines staan echter op relatief grote afstand, waardoor de effecten minimaal zijn. Op Flevokust zelf worden turbines niet mogelijk gemaakt en treden dus ook geen effecten op. Hierbij wordt opgemerkt dat de hier beschreven invloed vooral is ingegeven vanwege de hoge bebouwing die op het binnendijks gelegen industrieterrein mogelijk wordt gemaakt. De effecten van de haven op de windmolens is gering, door de ligging van de haven en de daar beperktere bouwhoogte voor gebouwen.

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.

3.12.9 Gevolgen voor het inpassingsplan

De in voorgaande paragraaf beschreven aspecten en hun effecten hebben geen gevolgen voor de regeling van dit inpassingsplan.

HOOFDSTUK 4 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk beschrijft de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. De uitvoerbaarheid wordt vooral aangetoond door het doorlopen van de in de wetgeving voorgeschreven procedure.

4.1 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.

4.1.1 *Achtergrond nieuwe procedure*

Voor het planologisch mogelijk maken van de realisatie van Flevokust heeft de gemeenteraad van Lelystad besloten een bestemmingsplan in procedure te gaan 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.

4.1.2 *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, vanwege het provinciale belang daarvan, op zich te nemen. Daarbij wordt ook de buitendijkse geluidzone meegenomen. Voor de ontwikkeling van de haven en de buitendijkse geluidzone is dus dit inpassingsplan opgesteld. De binnendijkse geluidzone is geregeld in een partiële herziening van de daaronder van kracht zijnde bestemmingsplannen. De gemeenteraad stelt voor de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein een bestemmingsplan vast.

4.2 Planprocedure

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

4.2.1 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 terinzage 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 het inpassingsplan zijn opgenomen in de "Nota van beantwoor-

ding" in bijlage 12.

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.

4.2.2 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 13.

4.2.3 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.

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.

4.2.5 *Nota van beantwoording*

In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-plannen "Flevokust – Havenontwikkeling" en de partiële herziening voor de 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. Ook zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen. De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 13.

4.2.6 *Vervolg*

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.

Op het moment dat het inpassingsplan in werking is getreden kunnen de omgevingsvergunningen voor de realisatie van Flevokust worden verleend.

HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

Bij het inpassingsplan moet een exploitatieplan 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 dekkingbronnen, namelijk de subsidies vanuit het programma Beter Benutten, EFRO, de opbrengsten uit de exploitatie en een provinciale bijdrage.

