



Bestemmingsplan

Bestemmingsplan

Lelystad - Larserknoop
(Vastgesteld - 28 sept. 2010)



Bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop

Code 083811.01 / 28-09-10

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Ligging en begrenzing	2
1. 3. Vigerende bestemmingsplannen	2
1. 4. Een nieuwe planologische regeling	2
1. 5. Digitaal bestemmingsplan	3
1. 6. Opbouw van de toelichting	3
2. HUIDIGE SITUATIE	5
2. 1. Historische kenschets	5
2. 2. Landschap	5
2. 3. Natuur	5
2. 4. Hoofdstructuur	6
2. 5. Bebouwing	8
2. 6. Infrastructuur	9
2. 7. Groen en water	10
3. KADER	11
3. 1. Rijksbeleid	11
3. 2. Provinciaal beleid	12
3. 3. Regionaal beleid	13
3. 4. Gemeentelijk beleid	13
4. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	21
5. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	22
5. 1. Resultaten Milieueffectrapport	22
5. 2. Overige aspecten	34
6. UITGANGSPUNTEN	39
6. 1. Hoofdstructuur	39
6. 2. Bebouwing	40
6. 3. Infrastructuur	40
6. 4. Groen en water	41
7. PLANBESCHRIJVING	42
7. 1. Het juridische systeem	42
7. 2. De bestemmingen	42
7. 3. Dubbelbestemmingen	45
7. 4. Algemene aanduidingen	46
7. 5. Algemene wijzigingsbevoegdheden	47

8. UITVOERBAARHEID	49
8. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
8. 2. Economische uitvoerbaarheid	50
8. 3. Grondexploitatie	50

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Reactienota Overleg
<u>Bijlage 2</u>	Reactienota Inspraak
<u>Bijlage 3</u>	Toetsingsadvies MER-commissie en bijbehorende stukken

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Tussen de A6 en Luchthaven Lelystad is een groot gebied gelegen met voornamelijk agrarische bedrijvigheid, het bedrijventerrein Larserpoort en enkele grootschalige, geluidproducerende inrichtingen. Dit zijn onder meer het oefenterrein voor de RDW, het Midland-circuit, het ANWB-testterrein en het oefenterrein van de Politieacademie.

De wens is om een deel van dit gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig bedrijventerrein en knooppunt van meerdere vervoersstromen. Vroeger was in deze omgeving een nieuw dorp gepland met de naam Larser. Deze is echter nooit gevestigd. De naam voor de nieuwe ontwikkeling is daarom Larserknoop.

Een deel van de plannen voor Larserknoop zal, gezien de grootschaligheid van de ontwikkeling, ná de looptijd van dit bestemmingsplan gerealiseerd worden. Hiervoor zal te zijner tijd een nieuw juridisch-planologisch kader worden opgesteld. Ook het gedeelte dat níét tijdens de planperiode ontwikkeld gaat worden, is meegenomen in dit bestemmingsplan.

Uitbreiding Lelystad Airport

Ten zuidoosten van het plangebied ligt Lelystad Airport, een vliegveld met een belangrijke regionale functie. Al lange tijd wil het vliegveld uitbreiden tot een moderne zelfstandige regionale luchthaven, waar tevens opvang van vluchten van Schiphol plaats kan vinden. Hiervoor wordt de start- en landingsbaan (nu 1.250 meter lang) verlengd naar 2.100 meter en wordt een nieuwe terminal met platform gebouwd.

In mei 2008 heeft Lelystad Airport hiervoor een aanwijzingsverzoek ingediend bij de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). De minister heeft op 16 oktober 2009 het aanwijzingsbesluit genomen. De minister heeft hiermee aangegeven het verzoek van de luchthaven te honoreren.

De aanwijzing is vergezeld gegaan van een RO-besluit van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) in overleg met de minister van V&W. Volgens dit besluit moeten de vigerende bestemmingsplannen in en in de omgeving van het plangebied aangepast worden aan de aanwijzing.

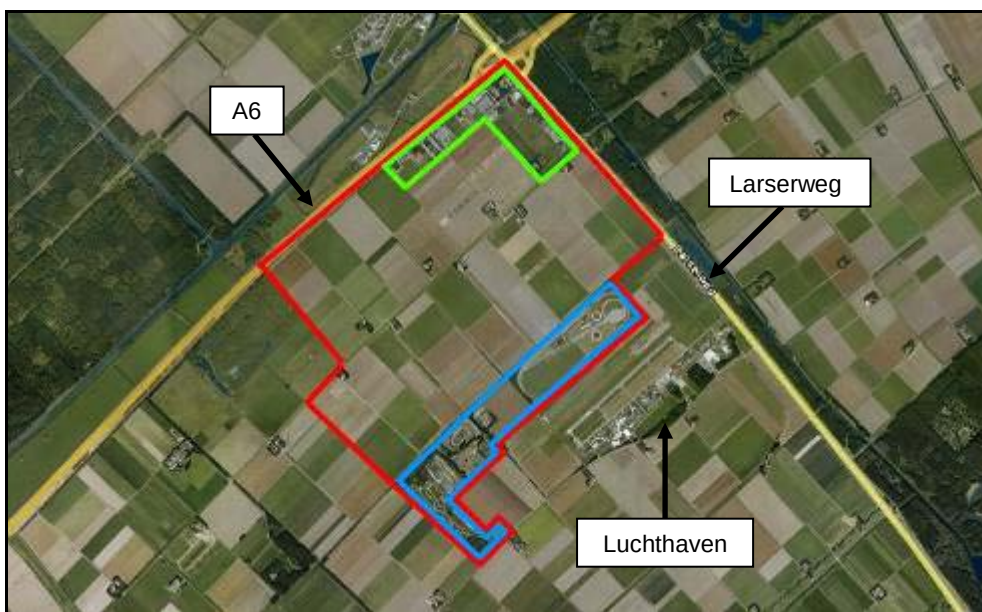
De uitbreiding van Lelystad Airport geeft een extra stimulans om het gebied liggende tussen de luchthaven en de A6 te ontwikkelen tot een hoogwaardig knooppunt met een bovenregionale uitstraling. De ontwikkeling van de Luchthaven en de aanleg van Larserknoop kunnen elkaar hierbij versterken. Ook als de ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad vertraagd wordt, kan Larserknoop tot een volwaardig bedrijventerrein uitgroeien.

De gemeenten Lelystad en Almere, alsmede de provincie Flevoland, hebben samen de Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) opgericht. OMALA zal verdere invulling geven aan de gebiedsontwikkeling van Larserknoop.

1. 2. Ligging en begrenzing

Het plangebied is globaal gelegen tussen de A6 en Lelystad Airport. Aan de noordwestkant wordt het gebied begrensd door de A6; aan de noordoostkant vormt de Larserweg (de N302) de grens.

Aan de zuidoostelijke kant vormt de luchthaven de grens van het plangebied, waarbij de geluidproducerende inrichtingen in het voorliggend bestemmingsplan zijn meegenomen. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1. De lichtgroene grens geeft de ligging van het huidige bedrijventerrein Larserpoort. Het lichtblauwe gebied geeft de ligging van de geluidproducerende inrichtingen weer.



Figuur 1. De ligging en indeling van het plangebied (Bron: GoogleEarth)

1. 3. Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is nu geregeld in meerdere, verschillende bestemmingsplannen. Dit zijn het:

- Bestemmingsplan Larserpoort (vastgesteld 12 februari 1998 en goedgekeurd 20 mei 1998);
- Bestemmingsplan Larserpoort A (vastgesteld 16 september 1999 en goedgekeurd 27 december 1999);
- Bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland.

1. 4. Een nieuwe planologische regeling

Het bestemmingsplan heeft een tweeledig doel. Enerzijds biedt het een juridisch-planologische regeling voor de gewenste ontwikkelingen ten behoeve van de ontwikkeling van Larserknoop. Anderzijds is het bestemmingsplan bedoeld om de bestaande (agrarische) functies te voorzien van een passende juridisch-planologische regeling.

De ontwikkeling van Larserknoop valt samen met de uitbreiding en verlenging van de startbaan van Lelystad Airport. De start- en landingsbaan wordt verlengd naar 2100 meter. Deze ontwikkeling zal via een apart bestemmingsplan geregeld worden. Wel wordt in het voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden met de diverse (milieu)zones van de luchthaven.

1. 5. Digitaal bestemmingsplan

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro stelt het digitaal raadpleegbaar maken van een bestemmingsplan verplicht op basis van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) 2008. De standaarden en regels zijn onder andere verwoord in de Standaard voor Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008; deze is op 1 januari 2010 van kracht en moet worden gehanteerd. Daarnaast hanteert de gemeente Lelystad waar mogelijk nog het eigen Handboek Bestemmingsplannen 2007. Dit is ook voor dit bestemmingsplan als basis gebruikt.

In de Wro wordt het verplicht gesteld een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar te maken. Met ingang van 1 januari 2010 is digitalisering volgens het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2008 verplicht. Dit bestemmingsplan wordt in digitale vorm (IMRO) opgesteld. Dit betekent dat het plan elektronisch, dus via de computer, kan worden geraadpleegd, uitgewisseld en bijgehouden. Hierdoor kan de bestemmingsplaninformatie eenduidig en efficiënt worden beheerd en via een intranet- of internetomgeving beschikbaar worden gesteld aan verschillende gebruikers binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.

1. 6. Opbouw van de toelichting

Deze toelichting is als volgt opgebouwd. Na hoofdstuk 1 (Inleiding) wordt in hoofdstuk 2 (Huidige situatie) een beeld gegeven van de ruimtelijke en de functionele structuur van het plangebied. In hoofdstuk 3 (Kader) wordt het kader geschetst waarbinnen de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied dienen plaats te vinden. Het kader wordt eerst bepaald door het beleid dat door het rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad is geformuleerd. Tot slot worden de randvoorwaarden benoemd die vanuit de Europese en nationale wet- en regelgeving ten aanzien van de luchtvaart voortvloeien. In hoofdstuk 4 (Milieueffectrapportage) wordt ingegaan op het milieueffectrapport (MER) voor het plangebied. Daarbij komt vooral de procedure aan de orde. Het hoofdstuk eindigt met het aangeven van het uiteindelijk gekozen alternatief. In hoofdstuk 5 (Milieu- en omgevingsaspecten) wordt ingegaan op de randvoorwaarden vanuit de milieu- en omgevingsaspecten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 (Uitgangspunten) wordt nader ingegaan op het gekozen alternatief. Daarbij wordt een nadere toelichting gegeven op zowel de ruimtelijke als de functionele uitgangspunten voor het plan. Hoofdstuk 7 (Planbeschrijving) geeft een samenvatting en een handleiding bij de juridische regeling. In hoofdstuk 8 (Uitvoerbaarheid) volgt een verantwoording van de uitvoerbaarheid.

Er wordt hierin inzicht gegeven in de maatschappelijke uitvoerbaarheid, de economische uitvoerbaarheid en tot slot wordt ingegaan op de grondexploitatie. Afgesloten wordt met een korte beschrijving van het gehouden Overleg en Inspraak.

2. HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied.

2. 1. Historische kenschets

In Flevoland is sprake van een landschap dat ontstaan is door grootschalige inpoldering in de 20^{ste} eeuw. Het hoofddoel hiervan was om nieuwe agrarische gronden en woongebieden te realiseren. In verband met de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven, is in de polder gekozen voor een grootschalige rationele blokverkaveling.

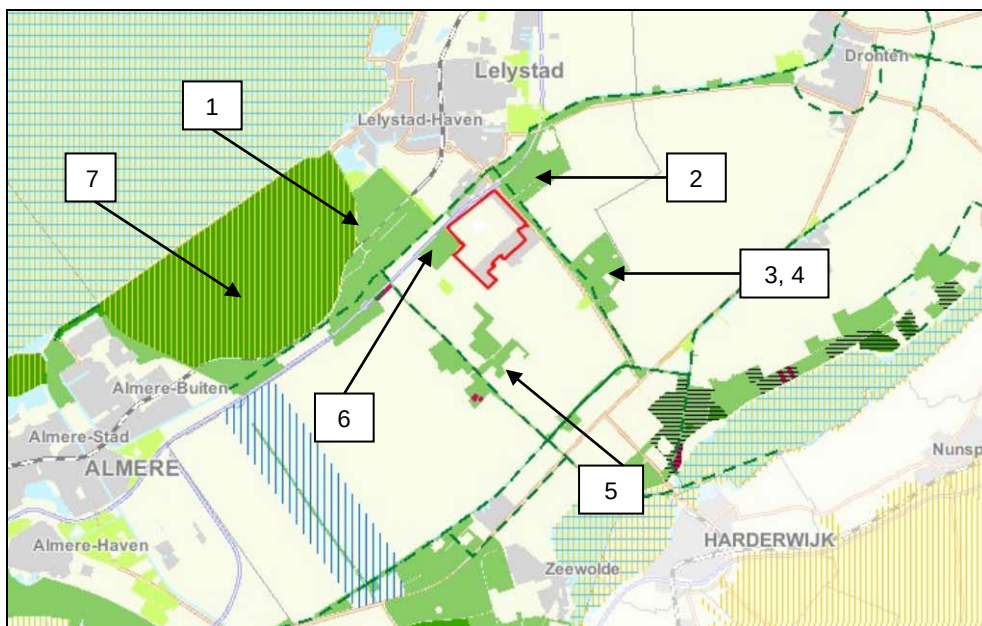
2. 2. Landschap

Het plangebied bestaat voor een groot gedeelte uit een patroon van blokverkaveling, waarbij sprake is van zowel akkerbouwland als graslanden. Ook in het plangebied is nu nog sprake van enkele landbouwkavels. De oorspronkelijke verkaveling is hier nog terug te vinden.

Langs de A6, in het noordelijk gedeelte van het plangebied, ligt het bestaande bedrijventerrein Larserpoort. Hier is het oorspronkelijke landschap niet meer terug te zien. In het zuidelijke gedeelte van het plangebied liggen, grenzend aan de luchthaven, de oefenterreinen van de ANWB en de Politieacademie, het Midland-circuit en het RDW-terrein. Samen met de luchthaven vormt dit een concentratie van bebouwing en geluidproducerende inrichtingen in het landschap.

2. 3. Natuur

Rond het plangebied liggen zeven verschillende natuurgebieden. Figuur 2 geeft een overzicht van deze gebieden. Dit zijn het Hollandse Hout (1), het Natuurpark Lelystad (2), het Larservaartbos (3), het Larserbos (4), het Knarbos (5) en de Burchtkamp (6) en de Oostvaardersplassen (7).



Figuur 2. Ligging plangebied (rood) en omliggende natuurgebieden

2. 4. Hoofdstructuur

In het plangebied zijn drie verschillende gebieden te onderscheiden, namelijk Larserpoort (het noordelijk deel), het agrarische gebied (het centrale deel) en het zuidelijke gedeelte met de geluidproducerende inrichtingen (zie ook figuur 1). Deze drie gebieden zijn allemaal sterk zuidwest naar noordoost georiënteerd.



Figuur 3. Bestaande structuur Larserpoort met begrenzing plangebied (bron: Google Earth)

Larserpoort is ontwikkeld langs de A6 en voor een deel langs de Larserweg (zie figuur 3). De meeste bedrijven zitten langs de A6. Het centrale agrarische gedeelte ligt langs de Meerkoetenweg. De Meerkoetentocht ligt op enige afstand evenwijdig aan de Meerkoetenweg (zie figuur 4).



Figuur 4. Ligging Meerkoetenweg (rood) en Meerkoetentocht (blauw) (bron: Google Earth)



Figuur 5. Bestaande structuur geluidproducerende inrichtingen met begrenzing plangebied in rood en begrenzing luchthaven in blauw (buiten het plangebied; bron: Google Earth)

De oefenbanen van de RDW, de ANWB, de Politieacademie en het Midland-circuit liggen in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied en grenzen aan de Luchthaven Lelystad. Alle inrichtingen liggen tussen de Luchthaven, de Eendenweg en de Meerkoetentocht (zie figuur 5). Tevens ligt tussen het RDW-terrein en het Midland-circuit een agrarisch gebied en een wegebouwbedrijf.

2. 5. Bebouwing

Ook voor de bebouwing geldt dat er drie gebieden zijn te onderscheiden, namelijk het huidige bedrijventerrein Larserpoort, het agrarisch gebied en de geluidproducerende inrichtingen in het zuidoostelijk deel van het plangebied.

Larserpoort

Het huidige bedrijventerrein Larserpoort ligt in een L-vorm aan de A6 en de N302 (Lelystad - Harderwijk). De bebouwing is met name langs deze wegen geconcentreerd. Onderstaande figuur geeft een indruk van de bebouwing langs de A6.



Figuur 6. Bebouwing Larserpoort aan de A6

Agrarisch gebied

De bebouwing in het agrarisch gebied bevindt zich vooral langs de Meerkoetenweg. Hier bevinden zich meerdere agrarische bedrijven. Deze liggen op enige afstand van de weg. Op de percelen is een bedrijfswoning aanwezig. Achter de bedrijfswoning zijn één of meerdere agrarische bouwwerken aanwezig (zie figuur 7). De agrarische percelen zijn geheel of gedeeltelijk omsloten door windsingels.



Figuur 7. Agrarische bebouwing aan de Meerkoetenweg

Geluidproducerende inrichtingen

Aan de Talingweg en de Eendenweg bevinden zich meerdere geluidproducerende inrichtingen en een bedrijf. Op enkele plekken komt bebouwing voor. De meeste bebouwing betreft twee bouwlagen zonder kap (zie figuur 8).



Figuur 8. Bebouwing op geluidproducerende inrichtingen

2. 6. Infrastructuur

Het plangebied wordt ontsloten door de N302 (de Larserweg), de weg tussen Lelystad en Harderwijk. Deze weg heeft een directe aansluiting op de A6, die noordelijk van het plangebied loopt. De belangrijkste wegen lopen van zuidwestelijke naar noordoostelijke richting door het plangebied. Dit zijn de Meerkoetenweg en de Eendenweg. De agrarische bedrijven in het plangebied zijn ontsloten via de Meerkoetenweg. De geluidproducerende inrichtingen zijn ontsloten via de Eendenweg. Beide wegen zijn direct ontsloten op de Larserweg.

Het bedrijventerrein Larserpoort heeft twee aansluitingen op de Larserweg en wordt intern ontsloten door diverse wegen, die ook voornamelijk van zuidwest naar noordoost lopen.

2. 7. Groen en water

Groen

In het plangebied komt in beperkte mate groen voor. De gronden zijn voornamelijk in gebruik als agrarisch gebied en bedrijventerrein. Rond het motorcrossterrein en het RDW-terrein liggen wel enkele kleinere groenstroken. Deze hebben voornamelijk een afschermende functie. Er komen geen gebieden voor die beschermd zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Water

Door het plangebied lopen meerdere grotere waterlopen die van waterstaatkundig belang zijn. Het gaat hier om de sloot tussen het bedrijventerrein Larserpoort en de A6. Tussen het agrarisch gebied en de geluidproducerende inrichtingen ligt de Meerkoetentocht. Tussen de luchthaven en het RDW-terrein ligt de Vliegveldtocht. Deze watert af op de Larservaart.

3. KADER

3. 1. Rijksbeleid

3.1.1. Nota Ruimte

De *Nota Ruimte* bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Een belangrijk element in de ruimtelijke visie van het rijk vormt de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). In de RHS zijn de gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn voor Nederland. Het rijk heeft voor de RHS dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan daarbuiten. Buiten de nationale RHS stelt het rijk zich terughoudend en selectief op. Voor deze gebieden wordt een basiskwaliteit nagestreefd.

Voor het plangebied wordt geconcludeerd dat dit gebied valt buiten de nationale RHS. Dit houdt in dat het rijk voor dit gebied een basiskwaliteit wil bereiken. Hiermee is vooral het beleid van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad het richtinggevende kader.

3.1.2. AMvB Ruimte (ontwerp 2009)

Als gevolg van de *Wet ruimtelijke ordening* werkt het rijk aan de vernieuwing van haar beleidsinstrumentarium. Daarbij worden rijksbelangen juridisch geborgd in een Algemene Maatregel van Bestuur, het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*. In het besluit zijn onder andere regelingen met betrekking tot de EHS, de Rijksbufferzone, Nationale Landschappen en militaire terreinen opgenomen. Uitgangspunt daarbij is dat het huidige beleid zoveel mogelijk 'beleidsneutraal' wordt voortgezet. Verschillende regelingen zijn 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeentes verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. Naar verwachting treedt het besluit medio 2010 in werking.

3.1.3. Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet is gericht op de versnelling van ruimtelijke projecten, zoals woningbouw, infrastructuur en bedrijventerreinen. Deze projecten dragen bij aan de stimulans van duurzaamheid, werkgelegenheid en de economie. Enerzijds is gekeken naar concrete projecten die te maken hebben met juridische belemmeringen en daarom vertraagd worden. Anderzijds is specifiek naar verschillende rechtsgebieden gekeken. Hier is vooral de besluitvorming gestroomlijnd. De verdere ontwikkeling van Luchthaven Lelystad is één van de concrete projecten die genoemd is in de Crisis- en herstelwet. Het project Larserknoop is nauw verbonden met de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad. De urgentie die spreekt uit de aanwijzing van de Luchthaven als versnellingsproject, geldt eveneens ook voor de ontwikkeling van Larserknoop.

3. 2. Provinciaal beleid

3.2.1. Omgevingsplan Flevoland

Het provinciaal omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006 - 2015 is uiteengezet in het Omgevingsplan Flevoland 2006. Lelystad Airport wordt hierin genoemd als één van de zeven speerpuntgebieden van de provincie. Het luchtvaartterrein en het aangrenzende bedrijven-terrein zijn van (boven)regionaal belang voor de provincie. Zij zet hierbij in op een geïntegreerde ontwikkeling van het gebied, in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer. Een nieuwe aansluiting van de A6 bij Lelystad-Zuid zorgt voor een goede ontsluiting van Larserknoop. Een snelle verbinding met Schiphol is van essentieel belang. Daarnaast zal Lelystad Airport via Larserknoop met een openbaar vervoersverbinding verbonden worden met Lelystad zelf. Dit kan via busbanen of via een railverbinding. De concrete invulling van deze plannen worden pas rond 2020 verwacht.

Daarnaast vindt de provincie een recreatief uitlooph gebied (een groene of blauwe rand langs de kern) voor iedere kern van groot belang. Rond de Luchthaven Lelystad en het Aviodrome is daarnaast ruimte voor lawaaiproducerende buitensporten en grootschalige recreatief-toeristische functies.



Figuur 9. Uitsnede Omgevingsplan Flevoland 2006, kaart Omgevingsvisie 2030

3.2.2. Provinciale verordening

Door middel van een omgevingsverordening kan een provincie regels stellen aan ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bestemmingsplannen.

Om willekeur te voorkomen, moet aan deze regels een omgevingsvisie of omgevingsplan ten grondslag liggen. In de provincie Flevoland is geen sprake van één provinciale omgevingsverordening, maar van meerdere verordeningen voor specifieke onderwerpen, bijvoorbeeld de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor Larserknoop is geen verordening opgesteld.

3.2.3. Beleidsregel Locatiebeleid Stedelijk Gebied 2008

De provincie Flevoland heeft op 17 juni 2008 de beleidsregel Locatiebeleid Stedelijk Gebied 2008 vastgesteld. In de beleidsregel 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. In paragraaf 5.2.1. 'Hinder door bedrijvigheid' is hier verder op ingegaan.

3. 3. Regionaal beleid

Het Rijk heeft, samen met provincies, gemeenten en stadsregio's, het doel om de problemen in de Randstad aan te pakken. Zij doen dit gezamenlijk in het kader van Randstad Urgent, waaronder een aantal concrete projecten vallen. Met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan zijn vooral het project OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad) en de Schaalsprong Almere van belang.

Het OV SAAL heeft als doel de problemen met betrekking tot het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad aan te pakken. Er zijn nog geen concrete plannen met betrekking tot OV SAAL.

In het kader van Randstad Urgent wordt momenteel gewerkt aan de Schaalsprong Almere. Doel van de Schaalsprong is dat Almere zich tot 2030 ontwikkelt tot een complete stad van 350.000 inwoners. Hiervoor heeft de gemeente zich als doel gesteld 60.000 nieuwe woningen te bouwen en 100.000 nieuwe banen te creëren. Om dit laatste te bereiken, wordt ingezet op het Economisch Offensief Almere. De gemeente heeft hierin vijf clusters aangewezen die van belang zijn voor de doelstelling van 100.000 banen. Dit zijn de clusters ICT en media, Handel en logistiek, Health, Wellness en life sciences en tot slot de verdere ontwikkeling van Luchthaven Lelystad. Om dit laatste speerpunt van de gemeente te onderstrepen, participeert zij in de Ontwikkeling Maatschappij Almere Lelystad Airport (OMALA), samen met de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland. De gemeente Almere heeft als doel de ontwikkeling van de luchthaven te stimuleren. Daarnaast is de samenwerking bedoeld om tot een goede afstemming van te ontwikkelen bedrijventerreinen te komen, om te voorkomen dat bedrijventerreinen teveel onderling concurreren en om het aanbod onderling op elkaar af te stemmen.

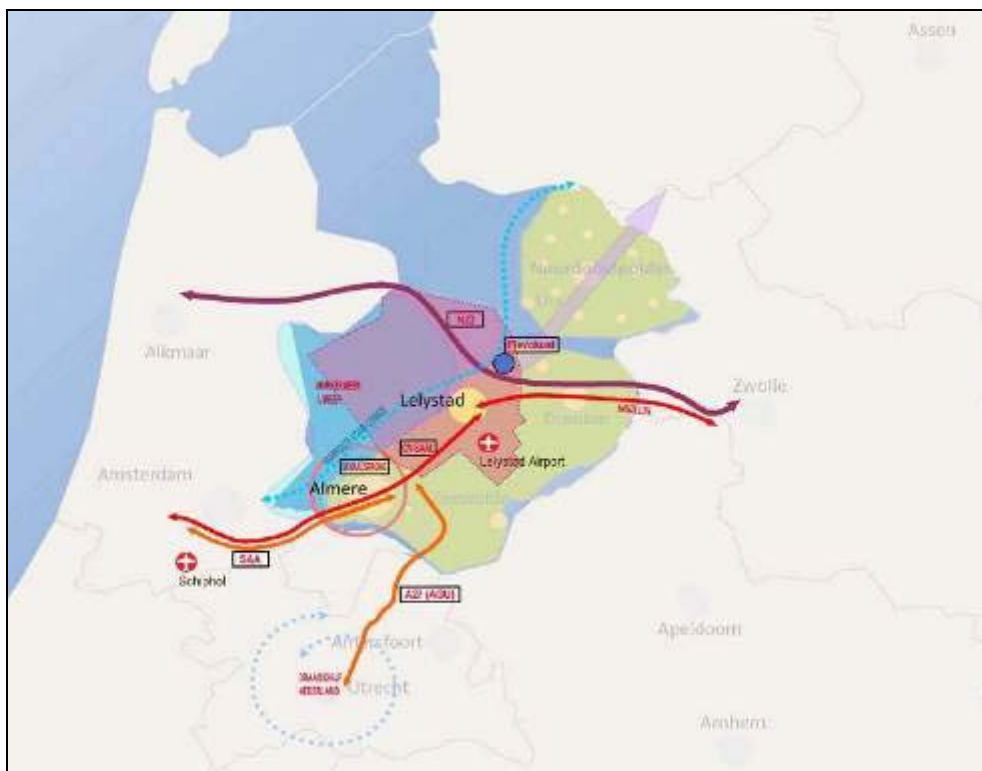
3. 4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Meerjaren Ontwikkelingsprogramma

Het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2010 - 2014 (MOP, vastgesteld 15 december 2009) biedt de kaders op basis waarvan meerjarig richting en invulling gegeven kan worden aan de ontwikkeling en uitvoering van beleid. Het MOP geeft hiervoor alleen de hoofdlijnen. Het rapport is opgesteld op basis van de Toekomstvisie Lelystad 2020.

In het MOP wordt uitgegaan van een doelstelling van 80.000 inwoners en 32.000 voltijds arbeidsplaatsen (begin 2009 was dit respectievelijk 73.800 en 28.600). Voor deze ambitie wordt ingezet op drie speerpunten: groei van de werkgelegenheid, diversiteit van woonmilieus en verbetering van het imago van Lelystad. De ontwikkeling van Luchthaven Lelystad en Larserknoop is één van de belangrijkste economische pijlers van de Flevolandse economie. De derde aansluiting van Lelystad op de A6 is één van de belangrijke infrastructurele projecten die in het MOP genoemd zijn.

Larserknoop maakt, samen met de ontwikkeling van het stadsdeel Warande, de aanleg van station Lelystad Zuid, Regiopoort en de uitbreiding van de luchthaven, deel uit van een gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de A6, namelijk Lelystad-Zuid. Figuur 10 geeft een beeld van de ruimtelijk-economische projecten in en om Lelystad die in uitvoering zijn of uitgevoerd gaan worden.



Figuur 10. Ruimtelijke-economische projecten in en om Lelystad (Bron: Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2010 - 2014)

3.4.2. Structuurplan Lelystad 2015

In 2005 is het Structuurplan Lelystad 2015 vastgesteld. Hierin zet de gemeente haar beleid uiteen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van Lelystad tot 2015, met een doorkijk naar de periode daarna. Hoofddoelstelling van het Structuurplan is een inwoneraantal van 80.000 te bereiken. De gemeente zet in op een compleet Lelystad, waar een compleet voorzieningenniveau is. Daarnaast is het doel om in 2015 32.000 arbeidsplaatsen te hebben.

Om deze doelstellingen te bereiken, zijn drie verschillende scenario's opgesteld. De eerste is het scenario 'Eilanden', waar de oorspronkelijke en unieke rasterstructuur voorop staat. Het tweede scenario is 'Compacte stad'. Hierin neemt een verdicht centrum binnen een stedelijke ring een belangrijke plek in. Het derde scenario is 'Netwerk', waarin dynamische knooppunten met een eigen plek en identiteit van groot belang zijn voor Lelystad. Daarbij is de OV-verbinding tussen de knooppunten van groot belang.

Uiteindelijk is gekozen voor een combinatie van twee scenario's, namelijk 'Eilanden' en 'Netwerk'. Hierin zijn vier verschillende knooppunten onderscheiden.

In het Structuurplan is Larserknoop één van de knooppunten die het Structuurplan onderscheidt (zie figuur 11). Daarnaast worden het Stadshart, de Kustknoop en de Flevokust onderscheiden.



Figuur 11. Knooppunten uit het Structuurplan Lelystad

De ligging tussen de luchthaven en Lelystad maakt het gebied aantrekkelijk om te ontwikkelen. Daarnaast betekent de aanleg van de Hanzelijn en de N23 een betere ontsluiting voor Lelystad, vooral naar de IJsseldelta en Dronten. Daardoor is het plangebied goed te bereiken via de lucht (de luchthaven), via de weg (de A6) en de trein. De aanleg van zowel de Hanzelijn als de N23 is momenteel in volle gang.

3.4.3. Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid (GVV) is in februari 2007 vastgesteld. In de GVV wordt de wijze waarop invulling wordt gegeven aan bestaande en toekomstige werklocaties uiteengezet.

Lelystad beschikte in 2006 over meerdere bedrijventerreinen. Kenmerkend zijn de goede bereikbaarheid en de kwalitatief goede infrastructuur. Er is sprake van een gevarieerd aanbod, bijvoorbeeld voor de specifiek aan de luchthaven gebonden bedrijvigheid. Voor de toekomstige ontwikkeling van werklocaties zijn meerdere gebieden aangewezen. Eén van deze gebieden is Flevokust, waar zware (energieproducerende) bedrijvigheid ontwikkeld kan worden. Daarnaast worden de bestaande terreinen Oostervaart-Oost, Noordersluis en Flevopoort uitgebreid. Flevokust is een bedrijventerrein dat zich vooral richt op havengebonden distributie. Uitgangspunt is dat de aanleg van Flevokust geen belemmering is voor de uitbreiding van Larserpoort, aangezien Flevokust bedoelt is voor een andere doelgroep.

Larserpoort

Larserpoort is het meest hoogwaardige terrein van de gemeente Lelystad en is nagenoeg direct ontsloten op de A6. Er zijn grote kavels (vanaf 5000 m²) aanwezig. Langs de A6 en de Larserweg is het mogelijk om bedrijven met een hoog percentage kantooroppervlakte (tot maximaal 70% van de bedrijfsoppervlakte) te realiseren. Het betreft hier bedrijven die autoafhankelijk zijn, geen baliefunctie hebben en niet te typeren zijn als back-office functie. De toegestane bedrijven zijn bijvoorbeeld belastingconsulenten, registeraccountants en reclameadviesbureaus.

3.4.4. Economische Programmering Larserknoop

De Economische Programmering Larserknoop (EPL, vastgesteld 16 september 2008) bevat de bouwstenen voor de Gebiedsvisie Larserknoop. In de EPL wordt de wens van de gemeente Lelystad uitgesproken dat op termijn binnen de gemeente een werkgelegenheidsfunctie van 40 voltijdsarbeidsplaatsen per 100 inwoners te realiseren. In 2007 was dit cijfer 37 arbeidsplaatsen per 100 inwoners.

Om dit te kunnen realiseren, worden onder meer twee nieuwe werklocaties ontwikkeld, namelijk Larserknoop en Flevokust. De gemeente wil daarnaast, om de economische doelstelling te bereiken, beschikken over alle typen bedrijventerrein. Het betreft hier logistieke terreinen (voor transport en distributiebedrijven), industrieterreinen (met zwaardere bedrijven), hoogwaardige bedrijventerreinen (terreinen voor hoogwaardige activiteiten op het gebied van productie en onderzoek en ontwikkeling (R&D)) en gemengde bedrijventerreinen (bedrijven die niet behoren tot de andere categorieën).

Binnen de gemeente Lelystad zijn geen logistieke bedrijventerreinen aanwezig. Met de ontwikkeling van Flevokust wordt er een multimodaal logistiek terrein gerealiseerd. Op het bedrijventerrein Larserknoop is ruimte voor unimodale logistieke bedrijven. Daarnaast is binnen de gemeente behoefte aan een grotere oppervlakte voor hoogwaardige bedrijvigheid. Tot 2015 is er een behoefte aan ongeveer 10 hectare.

Het huidige hoogwaardige bedrijventerrein Larserpoort is nagenoeg uitgegeven. Voor het nieuwe bedrijventerrein Larserknoop wordt dus ook voorzien in de locatie van nieuwe, hoogwaardige bedrijven. In mindere mate is er nog behoefte aan gemengd bedrijventerrein. Ook deze behoefte kan een plek krijgen op Larserknoop.

Tot slot concludeert de EPL dat Lelystad met de uitbreiding van de luchthaven en de ontwikkeling van Flevokust een interessante vestigingsplaats voor bedrijven wordt. Met Flevokust wordt een nieuw logistiek bedrijventerrein gecreëerd dat met name gericht is op energie en overslag naar water. Door de uitbreiding van de luchthaven wordt Lelystad een interessante vestigingsplaats voor bedrijven die vanwege de goede bereikbaarheid zich daar willen vestigen.

3.4.5. Gebiedsvisie Larserknoop

In Larserknoop komen straks nagenoeg alle modaliteiten samen. Dit betekent dat er een infrastructureel knooppunt ontstaat, waar lucht-, auto-, trein- en busverkeer samenkomen. Door deze bereikbaarheid wordt dit gebied aantrekkelijk voor de vestiging van verschillende functies. Door de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot een regionale luchthaven met intra-Europees verkeer, krijgt het gebied een internationale uitstraling.

Doelgroepen voor het bedrijventerrein zijn onder andere luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, zoals autoverhuurbedrijven en catering, die niet op de luchthaven gevestigd zijn, maar daar wel aan verbonden zijn. Daarnaast maakt de knooppuntfunctie het gebied aantrekkelijk voor grootschalige publieksfuncties, zoals congres-, beurs- en tentoonstellingsruimten. Tevens is het plangebied geschikt voor logistieke bedrijven vanwege de nabijheid van het hoofdwegennet (de A6 en de Larserweg). Tot slot is het gebied aantrekkelijk voor (regionale) kantoren die wegens de uitstraling en nabijheid van de luchthaven zich hier willen vestigen.

Voor de ontwikkeling van Larserknoop zijn acht verschillende uitgangspunten opgesteld.

Ontwikkeling Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijn (HOV-lijn). Ten eerste maakt de ontwikkeling van een HOV-lijn tussen het spoor en het vliegveld een snelle verbinding tussen het vliegveld en het omliggende land mogelijk. Dit is noodzakelijk om het vliegveld voor (inter)nationale reizigers interessant te maken en maakt het dus ook interessanter voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Markering begin van de stad. Ten tweede kan de ontwikkeling van het gebied er voor zorgen dat het knooppunt ook ruimtelijk bij Lelystad gaat horen. Waar de stad ophoudt en het platteland begint, is nu onduidelijk. Door Larserknoop, ook vanaf de A6, ervaarbaar te maken, wordt duidelijk waar het landelijk gebied eindigt en Lelystad begint.

Landschappelijke kwaliteiten. Ten derde zal bij de ontwikkeling van het knooppunt rekening gehouden worden met de bestaande landschappelijke kwaliteiten. Het Flevolandse landschap kenmerkt zich door haar vergezichten. Door het open karakter van de vergezichten te behouden en door stedelijke ontwikkeling te omkaderen, ontstaat een groene contramal die als duidelijke begrenzing van het gebied dient.

Behoud agrarische functie. De agrarische functie hangt nauw samen met de geschiedenis en ontwikkeling van Lelystad. Het behoud van de agrarische bedrijven in het plangebied houdt de historie levend en zorgen daarnaast voor rustpunten in het gebied. De kaveldiepte is daarbij zó gekozen, dat er voor een aantal boeren een efficiënte bedrijfsvoering mogelijk is. In de overgangszone krijgen boerderijen de ruimte voor andere functies, zoals een wellnesscentre of een kinderopvang.

Recreatief fietspadennetwerk. Ten vierde liggen er kansen de omliggende recreatieve plekken, zoals De Hollandse Hout en het Knarsbos, via het knooppunt met elkaar te verbinden. Door de snelle opvolging van gebieden met verschillende karakters (agrarisch gebied, bedrijventerrein, natuur), nodigt het uit tot het maken van inspirerende fietstochten.

Groene verbindingen. Naast een recreatieve verbinding tussen de gebieden, liggen er ook kansen om de omliggende natuurgebieden via het plangebied met elkaar te verbinden. Daarnaast vormen de groene verbindingen een omkadering van de nieuwe ontwikkeling in het open landschap.

Bundel nieuwe ontwikkelingen. Het gebied is qua oppervlakte zó groot, dat er een grote verscheidenheid en hoeveelheid aan functies in het plangebied een plek kunnen krijgen. De wijze waarop nieuwe ontwikkelingen in het landschap worden geplaatst, voorkomt versnippering.

Fasering. Het gebied is te groot om in één keer te ontwikkelen. Daarnaast is nog niet duidelijk welke functies zich in de loop der tijd aan zullen dienen. Een goede fasering, waarbij elke fase een op zichzelf afgeronde ontwikkeling is, is daarom noodzakelijk. Om te voorkomen dat de verschillende gebieden toch al snel samensmelten, is het aangeven van de buitenste grenzen noodzakelijk. Verschillende fases kunnen tegelijkertijd of opeenvolgend ontwikkeld worden. Gelijktijdig met de verschillende fases, kan het middengebied zich ontwikkelen tot een recreatief-agrarisch gebied.

Deze uitgangspunten zijn de basis geweest om in de gebiedsvisie Larserknoop drie verschillende scenario's uit te werken, namelijk Campus, Garden City en Nieuwe Stad. De gemeenteraad heeft het tweede scenario, Garden City, vastgesteld als kader voor nadere uitwerking. Dit model verknoopt de stedelijke kwaliteiten van de stad met de groene open kwaliteiten van het landschap. In het plangebied zal een aantal verschillende centra ontwikkeld worden, die via een hoofdautoroute en de HOV-lijn met elkaar en Lelystad verbonden zijn. Hierbij wordt de infrastructuur in het plangebied aangesloten op de ontwikkelingen aan de noordwestzijde van de A6. Door het middengebied open en groen te houden, blijven de kenmerkende vergezichten bewaard. Larserknoop krijgt hierdoor een open karakter met verschillende 'dorpen'. Elke dorp kan hierdoor een eigen identiteit krijgen.



Figuur 12. Indicatieve uitwerking Garden City

3.4.6. Welstandsnota 2007

De gemeente Lelystad heeft het beleid ten aanzien van welstand in een Welstandsnota opgenomen. Het welstandsbeleid is één van de instrumenten die de gemeente kan inzetten om de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwde omgeving te verbeteren.

Voor het nieuwe bedrijventerrein Larserknoop zal een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld, dat zal worden opgenomen in de welstandsnota.

3.4.7. Archeologische Monumentenzorg in Lelystad

Op 28 augustus 2008 heeft de gemeenteraad van Lelystad het archeologisch beleid vastgesteld. Dit beleid is opgesteld om vorm te geven aan het rijks- en provinciaal beleid met betrekking tot archeologie en cultuurhistorie. Het beleid bestaat uit beleidsafspraken en een beleidsadvieskaart. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met op de kaart aangemerkte gebieden.

In het beleid is ook de doorwerking van het beleid voor bestemmingsplannen opgenomen. Daarbij is een lijst opgenomen met categorieën van archeologische waarden en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden.

Het plangebied kent voor het grootste deel een lage archeologische verwachting. Voor deze gebieden hoeft geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Wel is er een discrepantie tussen de gemeentelijke beleidskaart en de nieuwe archeologische beleidskaart van het Rijk. Hier wordt in paragraaf 5.1.3. verder op ingegaan.

Wel is alertheid geboden dat tijdens de bodemverstorende werkzaamheden archeologische resten uit de prehistorie of delen van scheepswrakken gevonden kunnen worden.

Hiervan moet direct melding gemaakt worden bij het ministerie van VROM. Bij ontwikkelingen in het plangebied moet de aanwezigheid van eventuele archeologische vondsten worden geïnventariseerd en moet worden aangegeven hoe daar in het bestemmingsplan mee om wordt gegaan.

3.4.8. Waterplan Lelystad

Op 8 januari 2004 heeft de gemeenteraad het Waterplan Lelystad vastgesteld. In het Waterplan staan de ambities voor de inrichting van oevers en het waterbeheer verwoord. Hiernaast zijn de maatregelen bepaald om de knelpunten in het watersysteem aan te pakken. Hieronder vallen onder andere het wegwerken van de baggerachterstand en het omvormen van oevers naar een natuurlijke/natuurvriendelijke inrichting.

4. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

In het *Besluit milieueffectrapportage* (m.e.r.) is vermeld dat de realisatie van een bedrijventerrein van 150 hectare of meer, een m.e.r.-plichtige activiteit is. Met de realisatie van Larserknoop is dit het geval. Het bestaande bedrijventerrein Larserpoort is niet meegenomen in de m.e.r.. De milieueffectrapportage is de grondslag voor het doorlopen van de m.e.r.-procedure. Het milieueffectrapport (MER) beschrijft de gevolgen voor natuur en milieu, wanneer de gewenste ontwikkeling van Larserknoop doorgang vindt.

4.1.1. Procedure

Op 21 juli 2009 heeft de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) haar advies voor de richtlijnen uitgebracht. Op 27 oktober 2009 zijn door de gemeenteraad van de gemeente Lelystad als bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER "Larserknoop" vastgesteld. Inmiddels is het MER "Bedrijventerrein Larserknoop te Lelystad" afgerond. Het toetsingsadvies is in bijlage 3 bij de toelichting opgenomen.

In het kader van de besluitvorming rond het bedrijventerrein Larserknoop, is de m.e.r.-procedure, vastgelegd in de Wet Milieubeheer, doorlopen. Het MER heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Larserknoop ter visie gelegen. Tijdens de periode is de mogelijkheid voor het indienen van inspraak geboden en is advies ingewonnen. Insprekers en wettelijke adviseurs hebben kunnen inspreken op het MER. De Commissie m.e.r. is het bevoegd gezag voor het advies. Ook houdt de Commissie m.e.r. zich bezig met de toetsing van de volledigheid van het MER.

4.1.2. Alternatieven

Om de milieueffecten van de uitbreiding in beeld te brengen, zijn verschillende alternatieven onderzocht, namelijk het:

- a. Voorkeursalternatief:
het voorkeursalternatief is het model 'Garden City', welke door de gemeente is gekozen als model voor Larserknoop;
- b. Referentiealternatief:
in het referentiealternatief is uitgegaan van de autonome ontwikkeling van het plangebied. In het MER is ingegaan op de autonome ontwikkeling van onder andere de luchthaven en de A6;
- c. Meest milieuvriendelijke alternatief (mma):
het meest milieuvriendelijke alternatief gaat uit van een compactere inrichting van het plangebied.

5. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de effecten van de luchthaven op de milieu- en omgevingsaspecten beschreven. Daarbij wordt eerst ingegaan op de resultaten van het MER en vervolgens op de overige van belang zijnde omgevingsaspecten.

5. 1. Resultaten Milieueffectrapport

5.1.1. Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is afgesproken dat water een medesturend aspect is binnen de ruimtelijke ordening en dat het watersysteem op orde moet worden gebracht. Dit betekent dat het watersysteem robuust en veerkrachtig moet zijn en moet voldoen aan de normen voor wateroverlast, nu en in de toekomst. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBW2008) is wederom afgesproken om het watertoetsproces te doorlopen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het watertoetsproces is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Kaderrichtlijnwater (KRW)

In december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) vastgesteld door het Europees Parlement. Doel van deze richtlijn is de kwaliteit van oppervlaktewateren en grondwater te beschermen en te verbeteren en het duurzaam gebruik van water te bevorderen. Het is de bedoeling dat uiterlijk in 2027 alle wateren in de Europese Unie in principe in een goede toestand verkeren. Met goed wordt zowel een goede chemische als een goede biologische toestand bedoeld. Om de doelstellingen te behalen schrijft de KRW een werkwijze voor die per stroomgebied wordt vastgelegd in een Stroomgebiedbeheerplan. Deze werkwijze is geïmplementeerd in het Waterbeheersplan 2010 – 2015 van het Waterschap Zuiderzeeland. Hierin zijn de uitgangspunten van de KRW verwerkt. In het Waterbeheersplan zijn voor de verschillende waterlichamen doelen opgenomen. In het plangebied liggen verschillende tochten, welke in het Waterbeheersplan zijn aangewezen als 'Tochten FGIK'. Voor deze tochten is aangegeven dat inrichting met natuurvriendelijke oevers wordt nagestreefd.

Waterberging en -afvoer

In het kader van het MER is een watertoets uitgevoerd. Het plangebied kenmerkt zich door het overal in Flevoland aanwezige kunstmatige waterbeheer. Het systeem bestaat uit een hiërarchisch stelsel van vaarten, tochten en sloten. Overtollig water wordt via sloten afgevoerd naar tochten. Het water uit deze tochten verzamelt zich in de vaarten, om via gemalen het IJsselmeer en het Markermeer ingepompt te worden.

Parallel aan het plangebied lopen de Lage Vaart en de Larservaart. Binnen het plangebied liggen de Meerkoentocht, de Hollandse Tocht en de Vliegveldtocht. In of nabij het plangebied liggen geen grondwaterbeschermingsgebieden.

Het alternatief Garden City voorziet een toename van het verharde oppervlak. Dit wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Daarnaast geeft dit bestemmingsplan echter ook voldoende ruimte voor onverhard gebied, waardoor waterberging en -infiltratie mogelijk worden en blijven. Een belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van de alternatieven is geweest dat de gevolgen voor de waterhuishouding neutraal moeten blijven. Gelet hierop dient er in het plangebied een gesloten watersysteem gerealiseerd te worden, waardoor de waterkwaliteit toeneemt. Dit houdt onder meer in dat er waterneutraal gebouwd gaat worden. Bij een toename van verhard oppervlak worden maatregelen genomen om negatieve effecten (een grotere aan- en afvoer van water) te voorkomen. Hierbij worden de normen uit het Nationaal Bestuursakkoord Water gehanteerd. Voor grasland geldt een norm van 1 keer per 10 jaar. Voor stedelijk gebied (inclusief bedrijventerreinen) geldt een norm van 1 keer in de 100 jaar. De alternatieven laten voldoende ruimte om de negatieve gevolgen hiervan voor de waterveiligheid op te vangen.

Het bestemmingsplan biedt de nodige mogelijkheden voor de realisatie van waterberging en -afvoermogelijkheden. De vaarten, tochten en sloten hebben daarbij een belangrijke functie. Bij de inrichting van het bedrijventerrein wordt het waterschap Zuiderzeeland betrokken. Naast watercompensatie is de aanleg van duurzame en natuurvriendelijke oevers (gelet op het Waterbeheersplan) een belangrijk uitgangspunt. Ook hiervoor is ruimte in het bestemmingsplan opgenomen. Het aanleggen van duurzame en natuurvriendelijke oevers is mogelijk binnen de bestemming 'Water'. Bij de uitvoering en ontwikkeling van het plangebied wordt hier aandacht aan besteed. Ook hier wordt het Waterschap Zuiderzeeland bij betrokken.

Waterkwaliteit

Ook voor de waterkwaliteit is het van belang dat het plan nader uitgewerkt wordt. moet duidelijk worden hoe 'schoon' hemelwater, dat afkomstig is van verharde oppervlakten, wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater. Voor verontreinigd hemelwater wordt voorgesteld een voorbehandeling in te voegen, bijvoorbeeld door infiltratie. Bij de uitwerking moeten de uitgangspunten van het Waterschap als uitgangspunt worden gehouden.

Belangrijk is het watersysteem van Larserknoop los te koppelen van het systeem van luchthaven. Dit is van belang in verband met de vloeistoffen die op de luchthaven worden gebruikt.

Op het terrein zelf zijn, bij de uitwerking van de plannen, cascadering ¹⁾ van het watergebruik en verschillende vormen van afvalwaterbehandeling van belang. Omdat dit bij de vorming van de plannen aan de orde is, zijn hiervoor in dit bestemmingsplan geen specifieke regelingen opgenomen. Wel is het uitgangspunt dat iedere fase een op zichzelf staand, goed functionerend watersysteem heeft.

¹⁾ Bij cascadering gaat het erom dat water zoveel mogelijk wordt hergebruikt, waarbij het water een steeds laagwaardigere toepassing krijgt.

5.1.2. Ecologie

Om inzicht te krijgen in de huidige natuurwaarden in het om het plangebied en de eventuele gevolgen van de geplande ontwikkelingen op de aanwezige waarden, dient in het kader van het bestemmingsplan een toetsing aan de Natuurbeschermingswet (gebiedstoets) en de Flora- en faunawet (soortentoets) plaats te vinden. Daarnaast dient gekeken te worden naar effecten op de wezenlijke waarde van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Indien van toepassing, wordt ook gekeken naar verplichtingen uit de Boswet. In het kader van het MER zijn, ten behoeve van de ecologie, een Natuurtoets, een Habitattoets en een Passende beoordeling uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in deze paragraaf.

Gebiedstoets

In de Natuurbeschermingswet is de bescherming van natuurgebieden geregeld. Om inzicht te krijgen in de huidige natuurwaarden in en om het plangebied en de eventuele gevolgen van de geplande ontwikkelingen op de aanwezige waarden, dient nagegaan te worden of in of nabij het plangebied sprake is van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS) of van gebieden die zijn aangewezen conform de natuurbeschermingswet (onder andere Natura 2000).

Natura 2000-gebieden

In het MER is onderzoek gedaan naar de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer (op ruim 6 kilometer van het plangebied) en de Oostvaardersplassen (op ruim 5 kilometer afstand van het plangebied). Uit de habitattoets blijkt dat zeker geen negatieve effecten verwacht worden op het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.

Voor de mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen is nader ingegaan op de mogelijke betekenis van het plangebied voor Bruine Kiekendieven, die broeden in de Oostvaardersplassen. Daarbij is naar voren gekomen dat het plangebied mogelijk enige betekenis heeft als foerageergebied voor de Kiekendieven. De realisatie van de eerste fase van het gekozen alternatief heeft geen invloed op de foerageermogelijkheden.

Voor de tweede fase van het gekozen alternatief is een passende beoordeling uitgevoerd, op het niveau van het plan. Hierbij kan een negatief effect niet geheel worden uitgesloten. De tweede fase is in dit bestemmingsplan nog niet geregeld. Bij de uitwerking van de tweede fase van het gekozen alternatief is het van belang om een nader onderzoek uit te voeren. Bij dit onderzoek moeten mogelijkheden worden gegeven, hoe eventuele (significant) negatieve gevolgen voorkomen worden.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

In het plangebied zelf komen geen EHS-gebieden voor, in de directe omgeving zijn meerdere aanwezig. Op basis van het provinciale beleid met betrekking tot EHS moeten ontwikkelingen (buiten de EHS) worden getoetst op mogelijke effecten op de aanwezige EHS. Voor de toetsing is echter geen vastgesteld landelijk of provinciaal kader aanwezig.

De ontwikkelingen in het plangebied zijn op effecten getoetst aan de volgende verstoringsfactoren: versnippering, verzuring en vermesting, verontreiniging, verdroging, verstoring door geluid en verstoring door licht. Uit het onderzoek is gebleken dat alleen de verstoring door licht en door geluid aandachtspunten zijn.

De verstoring door geluid wordt veroorzaakt door de toename van het wegverkeer en het gebruik van het bedrijventerrein in het plangebied. Vooral de aanwezige broedvogels kunnen hiervan hinder ondervinden. Bij de soortentoets wordt hierop verder ingegaan. De eerste fase van het gekozen alternatief heeft een duidelijk negatief effect op met name De Burchtkamp en Natuurpark Lelystad. De tweede fase levert daarnaast een negatief effect op voor het Hollandse Hout. De effecten op het Larservaartbos en het Larserbos zijn gering.

De mogelijke verstoring door licht op de Burchtkamp, kan worden veroorzaakt door de tweede fase van het gekozen alternatief. Tijdens de uitwerking van de tweede fase zal tijdens de planvorming dit nader aan de orde komen. Voor dit bestemmingsplan is dit niet van belang, aangezien de tweede fase niet direct dan wel indirect mogelijk gemaakt worden.

Soortentoets

De werkingssfeer van de Flora- en faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming.

Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

In artikel 75 van de Flora- en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden weergegeven. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen, beschermd.

De aanvraag van een ontheffing en de toetsing aan de Flora- en faunawet gebeurt niet in het kader van het bestemmingsplan, maar in de vergunningsfase van een initiatief. Om te beoordelen of dit bestemmingsplan uitvoerbaar is, wordt hierop vooruitlopend, een verwachting uitgesproken over de eventuele gevolgen voor de beschermde planten- en diersoorten in het plangebied.

In de wet is een differentiatie aangebracht in niveau van bescherming. De beschermde soorten zijn momenteel ingedeeld in drie categorieën:

- tabel 1-soorten: algemene soorten waarvoor geen ontheffingsplicht geldt vanwege een algehele ontheffing;
- tabel 2-soorten: overige soorten ('middengroep') waarvoor een ontheffing geldt indien wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor de ontwikkeling in het plangebied is een dergelijke gedragscode momenteel niet van toepassing, zodat ook voor deze soorten een ontheffingsplicht geldt. De voorwaarden waaronder voor deze soorten een ontheffing kan worden verkregen zijn minder streng dan voor de strikt beschermde soorten;

- tabel 3-soorten: strikt beschermde soorten waarvoor een onthefingsplicht geldt voor werkzaamheden die leiden tot verstoring van deze soorten of vernietiging van het leefgebied.

Daarnaast geldt voor alle soorten, ook de niet beschermde soorten, de algemene zorgplicht.

Voor het plangebied is een onderzoek naar eventuele aanwezige beschermde soorten uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat in het plangebied mogelijk beschermde soorten aanwezig zijn, namelijk eventueel de Kleine Modderkruiper en vleermuizen. Deze laatste soort gebruikt het gebied als foerageergebied. De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen negatieve effecten op deze soorten. Er zijn geen andere beschermde soorten aanwezig en er worden geen beschermde natuurwaarden aangetast.

In het bestemmingsplan hoeven geen regelingen opgenomen te worden voor te nemen maatregelen met betrekking tot de beschermde soorten. Voor versturende werkzaamheden tijdens de aanlegfase van het bedrijventerrein geldt dat versturende werkzaamheden niet gestart mogen worden in het broedseizoen (vogels) en voortplantingsseizoen (vissen en amfibieën). Dit seizoen loopt jaarlijks van circa 15 maart tot circa 15 juli.

In het gekozen alternatief worden in en langs de bebouwde gebieden nieuwe groenstructuren aangelegd. Deze structuren bieden broedgelegenheid voor vogels. Voor deze groengebieden wordt in dit bestemmingsplan ruimte gereserveerd.

5.1.3. Archeologie

In 1992 werd het Europese *Verdrag van Malta* ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, met als doel om het (Europese) archeologisch erfgoed veilig te stellen. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving, is in 2007 de Monumentenwet gewijzigd. De bescherming van archeologische waarden is geregeld in de *Wet op de archeologische monumentenzorg* (Wamz), dat deel uitmaakt van de Monumentenwet. De kern van de Wamz is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarden, moet het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig, een bescherming bieden voor archeologisch waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een aanlegvergunningstelsel.

De gemeente Lelystad heeft haar archeologiebeleid vastgelegd op een eigen beleidskaart (Indicatieve Kaart Archeologische Waarden 2, IKAW2). Op basis van deze kaart heeft het grootste gedeelte van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde.

In het noordwesten van het plangebied ligt een zone van circa 48 hectare met een hoge archeologische verwachtingswaarde. In dit gebied dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Recentelijk is door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de derde generatie IKAW opgesteld. Op deze kaart (IKAW3) heeft het grootste gedeelte van het plangebied juist een (middel)hoge trefkans.

Het gebied dat op de IKAW2 een hoge verwachtingswaarde heeft, kent juist een lage archeologische trefkans. In het veldonderzoek is daarom nader ingegaan op het verschil in verwachtingen tussen de IKAW2 (de gemeentelijke kaart) en de IKAW3.

Uit het uitgevoerde archeologische onderzoek is gebleken dat de archeologische verwachtingswaarde sterk overeenkomt met de gemeentelijke verwachtingskaart. Het grootste gedeelte van het plangebied kent een lage archeologische verwachtingswaarde. In dit gebied zijn geen restricties ten aanzien van archeologie. Uit het onderzoek blijkt tevens dat het hoog gewaardeerde gebied in het noordwesten van het plangebied voor een deel door overstromingen is geërodeerd. Een ander deel is echter nog steeds intact. Aanbevolen wordt dan ook om in dié gedeelten waar de bodem nog intact is, onderzoek uit te voeren vóórdat grondverstorende werkzaamheden uitgevoerd worden.

Het alternatief Garden City wordt in twee fasen gerealiseerd. Na 2020 wordt gebouwd ter plaatse van (een gedeelte van) het met (middel)hoge verwachtingswaarde aangegeven terrein. Voor dit gebied wordt in dit bestemmingsplan een specifieke regeling opgenomen, zodat rekening wordt gehouden met de mogelijke archeologische trefkans.

5.1.4. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar externe veiligheid.

Het plangebied is voor het aspect 'externe veiligheid' onderzocht op:

- a. de invloed van de luchthaven;
- b. de aanwezigheid van Bevi-inrichtingen;
- c. de aanwezigheid van transportroutes gevaarlijke stoffen.

Met betrekking tot externe veiligheid zijn (de contouren van) het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) van belang.

Het PR geeft de kans om, op een bepaalde plaats, te overlijden als gevolg van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR wordt uitgedrukt in risicocontouren, daarvan is de contour van 10^{-6} (kans van 1 op 1.000.000) een wettelijk harde norm; hierbinnen mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten is deze contour geen grenswaarde, maar een richtwaarde. Binnen de 10^{-5} contour (kans van 1 op 100.000) zijn in het geheel geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het GR is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer).

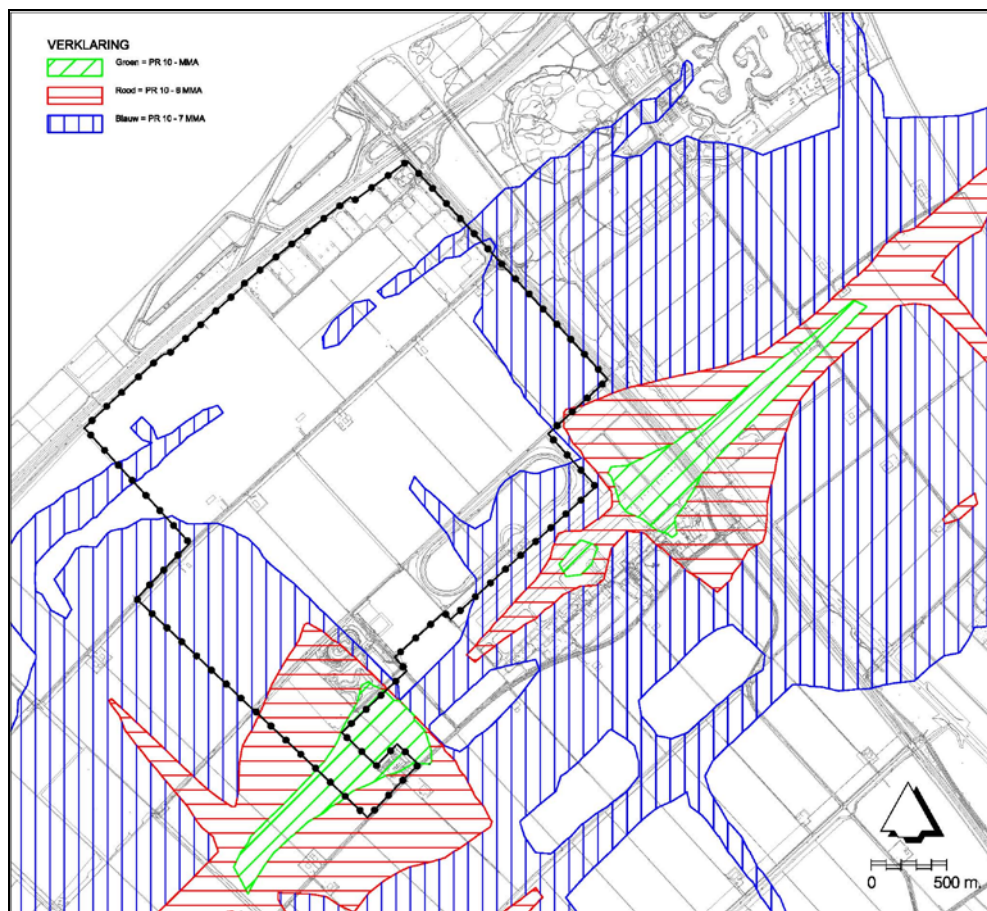
Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens; de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt per activiteit bepaald.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich drie relevante risicobronnen: één risicovolle inrichting (Luchthaven Lelystad) en twee transportroutes voor gevaarlijke stoffen (A6 en Larserweg). De gevolgen hiervan voor het bestemmingsplan worden hierna besproken.

Aanwezigheid luchthaven

Ten aanzien van het PR van het Meest Milieuvriendelijke alternatief (het gekozen alternatief) van de luchthaven kan gesteld worden dat een klein deel van de 10^{-5} - en een deel van de 10^{-6} contour over het plangebied heen loopt (zie figuur 13). In dit bestemmingsplan is een regeling opgenomen, waarbij de risicocontouren een planologische doorvertaling krijgen. De beide contouren worden middels een aanduiding op de verbeelding weergegeven.

Het GR neemt toe door de ontwikkeling van Larserknoop. Momenteel vormt dit geen knelpunt. Of dit in de toekomst óók het geval is, kan op dit moment niet aangegeven worden. Dit hangt af van de exacte locatie van de hoogste personendichtheid. Aangeraden wordt om nabij de risicobron (vooral het begin en het einde van de landingsbaan) grote concentraties van mensen te voorkomen.



Figuur 13. Risicocontouren 10^{-5} (groen), 10^{-6} (rood) en 10^{-7} (blauw) en begrenzing plangebied

Transportroutes gevaarlijke stoffen

Langs het plangebied lopen twee relevante routes voor gevaarlijke stoffen, namelijk de A6 en de Larserweg (de N302). Het dichtstbijzijnde spoor ligt op twee kilometer afstand en hier vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Wel wordt momenteel de Hanzelijn aangelegd, waardoor er vanaf 2012 wel vervoer van gevaarlijke stoffen gaat plaatsvinden over dit spoor. Echter, gezien de grote afstand van de (toekomstige) spoorweg tot aan het plangebied, wordt er geen invloed verwacht.

Uit het onderzoek blijkt dat er voor zowel de A6 als de Larserweg geen PR-contour van 10^{-6} per jaar aanwezig is. Vanwege het ontbreken van deze contour, mag in principe zonder beperkingen bebouwing langs de wegen worden gebouwd.

Wel is er op beide wegen een toename van het GR door de ontwikkeling van Larserknoop en de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg daarvan. De hoogte van het GR en de afwezigheid van beperkt redzame personen, geven geen aanleiding tot een uitgebreide verantwoordingsplicht. De A6 en de Larserweg vormen wat vervoer van gevaarlijke stoffen betreft geen belemmering voor de ontwikkeling van Larserknoop. In de tweede fase van het gekozen alternatief is een leisurefunctie geprojecteerd.

Deze neemt met zich mee dat een het aantal personen in de buurt van de A6 toeneemt, wat een grote stijging van het groepsrisico tot gevolg kan hebben. Bij de verdere uitwerking van de locatie en de exacte invulling ervan moet het groepsrisico bepaald worden. Dan kan ook pas bepaald worden in hoeverre de leisurfunctie op de beoogde locatie haalbaar is.

5.1.5. Luchtkwaliteit

Een onderdeel van de *Wet milieubeheer* betreft de luchtkwaliteit. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De *Wet milieubeheer* voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet milieubeheer* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

De ontwikkeling in het plangebied voldoet niet aan de bovenstaande eisen, er is daarom voor het plangebied een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Door de realisatie van Larserknoop treedt enige verhoging van de emissie van stikstof en fijn stof op. Deze verhoging is echter zeer gering. De verwachting wordt uitgesproken dat ook na de realisatie van de tweede fase van het gekozen alternatief de grenswaarden met betrekking tot stikstof en fijn stof niet worden overschreden. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling van Larserknoop geen knelpunten met betrekking tot stikstof of fijn stof ontstaan. Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering en geeft geen uitgangspunten voor dit bestemmingsplan.

5.1.6. Geluid

Met betrekking tot geluid is in en rond het plangebied sprake van industrielawaai, wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai. Het luchtvaartlawaai is niet in het MER opgenomen, deze is in het MER van de luchthaven opgenomen. Luchtvaartlawaai komt in 5.2.2 aan de orde. De andere twee worden hierna besproken.

Industrielawaai (intern)

In het bestemmingsplan moet rekening gehouden worden met het industrielawaai van de geluidproducerende inrichtingen en de luchthaven (proefdraaien van vliegtuigmotoren). De grenswaarde van industrielawaai waar rekening mee gehouden moet worden, is de 50 dB(A)-contour. Het bedrijventerrein Larserknoop zelf wordt een niet-gezoneerd bedrijventerrein. Dit betekent dat moet worden getoetst of bij geluidgevoelige objecten in de omgeving wordt voldaan aan de genoemde grenswaarde.

In het MER zijn geluidcontouren opgenomen, deze zijn alleen bedoeld om de mogelijke effecten in een worst-case scenario in beeld te brengen. In de directe omgeving van het (nieuwe) bedrijventerrein bevindt zich een aantal bedrijfswoningen van agrarische bedrijven. Hiervoor zijn reeds hogere waarden verleend. In het gekozen alternatief neemt het geluid door de toevoeging van bedrijventerrein in belangrijke mate toe, ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat er geen sprake is van een gezoneerd bedrijventerrein, is er geen zeggingskracht over de (on)mogelijkheid om het terrein te realiseren. In het gekozen alternatief vormt de toevoeging van een leisu-recluster een belangrijk aandachtspunt. De contouren zijn ook van belang in relatie tot de beoordeling van de effecten op de natuur. Deze zijn eerder besproken.

Wegverkeerlawaaai

De ontwikkeling van Larserknoop vergroot de verkeersaantrekkende werking van het gebied. Dit zijn indirecte invloeden, waardoor de geluidbelasting in het gebied gewijzigd kan worden. De effecten van het wegverkeer zijn opgenomen in het MER.

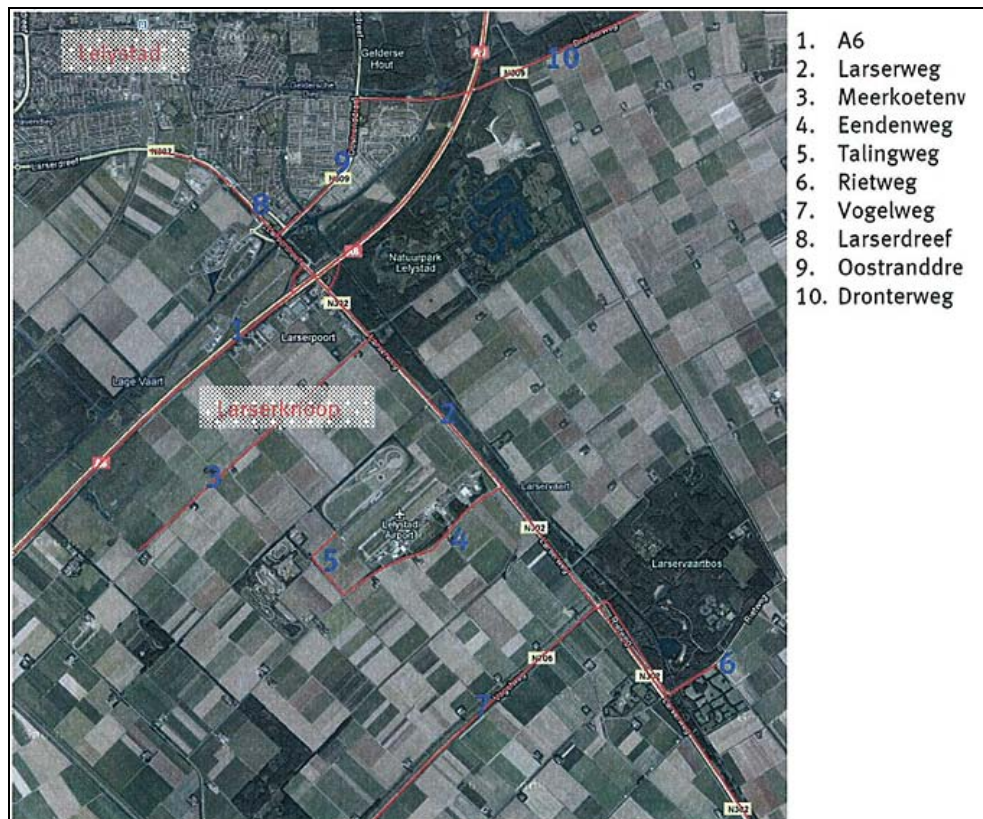
Bij het onderzoek zijn de geluidcontouren van de om het plangebied gelegen wegen bepaald. Dit zijn de wegen waar, door de realisatie van Larserknoop, meer verkeer over gaat rijden. Het gaat daarbij om de wegen die in figuur 14 zijn weergegeven.

Op grond van de *Wet geluidhinder* (Wgh) worden langs wegen geluidzones vastgesteld, waarbinnen bepaalde geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd. De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van de weg in (buiten)-stedelijk gebied en van het aantal rijstroken. Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt, hebben geen zone.

De wegen in en rond het plangebied hebben allemaal een maximumsnelheid van 50 km/uur of meer. Uit het onderzoek blijkt dat er, naast de aanwezigheid van bestaande wegen, ook sprake is van reconstructie ²⁾ van bestaande wegen en nieuw aan te leggen wegen.

Uit het onderzoek blijkt dat er bij het gekozen alternatief voor de woning aan de Meerkoetenweg 9 sprake is van een reconstructie-effect.

²⁾ De reconstructie van een weg omvat iedere fysieke verandering op of aan een aanwezige weg.



Figuur 14. De onderzochte wegen

Daarnaast geldt ook voor de woning aan de Meerkoetenweg 6, welke in eigendom is bij de gemeente, een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De woning Meerkoetenweg 6 is in het vigerende bestemmingsplan al bestemd voor bedrijfsdoeleinden en behoudt deze bestemming. De woning Meerkoetenweg 9 is eveneens in eigendom van de gemeente Lelystad en wordt wegbestemd.

Bij de realisatie van de tweede fase van Larserknoop wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Door de aanleg van deze weg wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) op het pand Meerkoetenweg 18 overschreden. Ten tijde van de planvorming voor de tweede fase zal voor het pand Meerkoetenweg 18 onderzocht worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde vastgesteld moet worden. Aangezien de tweede fase niet met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt, is dit in het kader van dit bestemmingsplan niet van belang.

5.1.7. Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is, wanneer sprake is van een nieuwe ontwikkeling, een beoordeling van de haalbaarheid verplicht. Het bodemonderzoek, en dan met name het onderzoek naar de bodemkwaliteit, maakt deel uit van deze afweging.

Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

In het kader van het MER is onderzoek naar de bodemkwaliteit uitgevoerd. Daarbij zijn drie criteria van belang, namelijk:

- effecten op waardevolle bodems;
- geschiktheid van de bodem in verband met mogelijke bodemverontreiniging;
- grondbalans.

Effecten op waardevolle bodems

Uit het onderzoek is gebleken dat geen waardevolle bodems in het plangebied aanwezig zijn. Er treden dan ook geen effecten op, op waardevolle bodems.

Geschiktheid van de bodem

Uit een historisch onderzoek is gebleken dat in het plangebied op enkele locaties (potentieel) bodemverontreinigingen voorkomen. Voor het grootste gedeelte van het plangebied zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de bodemkwaliteit. Ter plaatse van de verdachte locaties zal, ten tijde van daadwerkelijke bouwactiviteiten, bodemonderzoek noodzakelijk zijn. Ook bij slootdempingen en infrastructurele werken wordt aanbevolen nadere bodemonderzoeken uit te voeren.

In de aanwezige opstallen komen asbesthoudende materialen voor. Er kan niet uitgesloten worden dat deze materialen ook in de bodem terecht zijn gekomen en verontreiniging hebben veroorzaakt. Bij asbestonderzoek in de (woon)wijken is gebleken dat het asbest in de bodem hechtgebonden is. Het levert geen acute risico's voor de volksgezondheid, verspreiding of het milieu op. Het vormt daarom geen belemmering voor het huidige gebruik. Met betrekking tot de mogelijke risico's wordt asbestonderzoek aanbevolen. Hierbij is, in het kader van de toekomstige ontwikkeling, zowel het inventariseren van de opstallen als het uitvoeren van bodemonderzoek wenselijk.

In het kader van het MER en het bestemmingsplan hoeven nog geen onderzoeken uitgevoerd te worden. deze zijn slechts noodzakelijk in het geval de gronden overgedragen worden of werkzaamheden worden uitgevoerd.

Grondbalans

Bij de werkzaamheden in het plangebied is grotendeels sprake van een gesloten grondbalans. De meeste uit het gebied vrijkomende materialen worden weer in het plangebied gebruikt. Alleen ten behoeve van de realisatie van de wegcunetten is ophoogzand nodig.

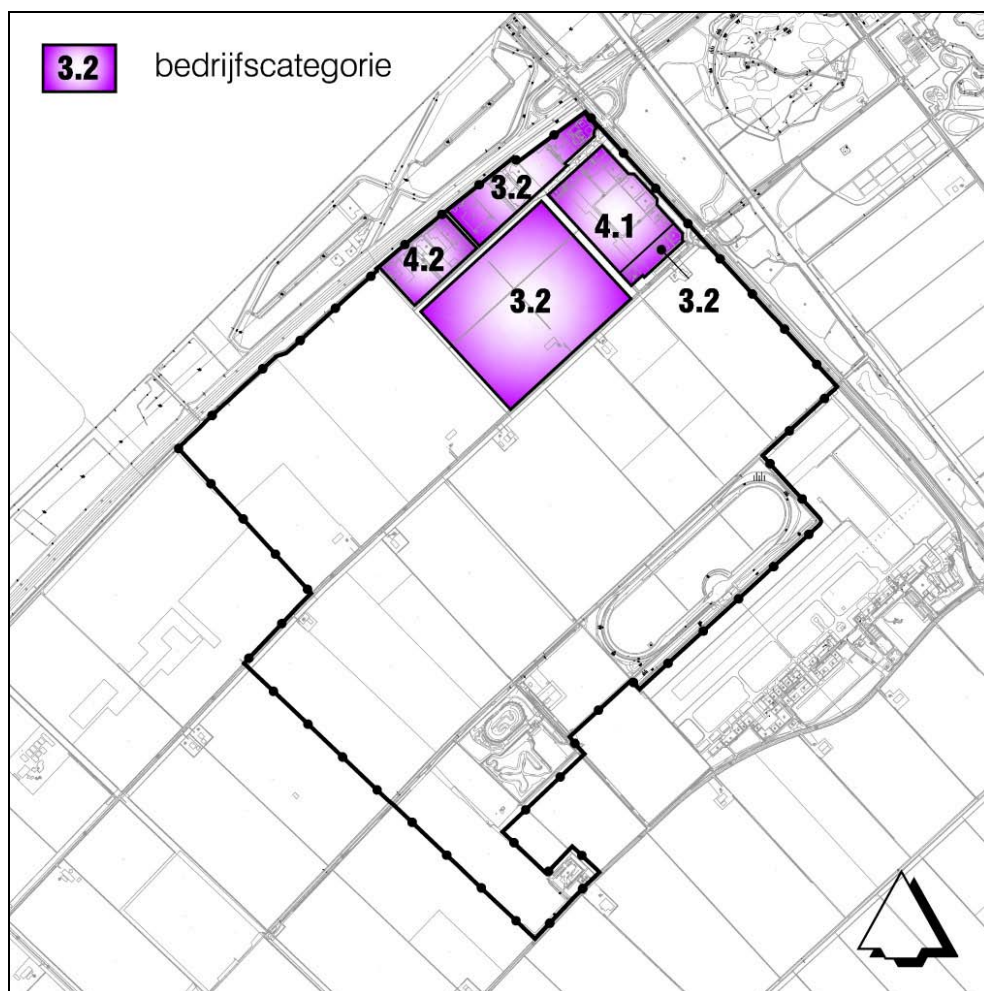
5. 2. Overige aspecten

5.2.1. Hinder door bedrijvigheid

Bij de indeling van bedrijven in milieucategorieën wordt de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" (2009) toegepast. Daarin worden op basis van de SBI-code indicatieve afstanden bepaald voor allerlei vormen van bedrijfsactiviteiten. De afstandscriteria hebben betrekking op de milieuaspecten geluid, stank, stof en gevaar.

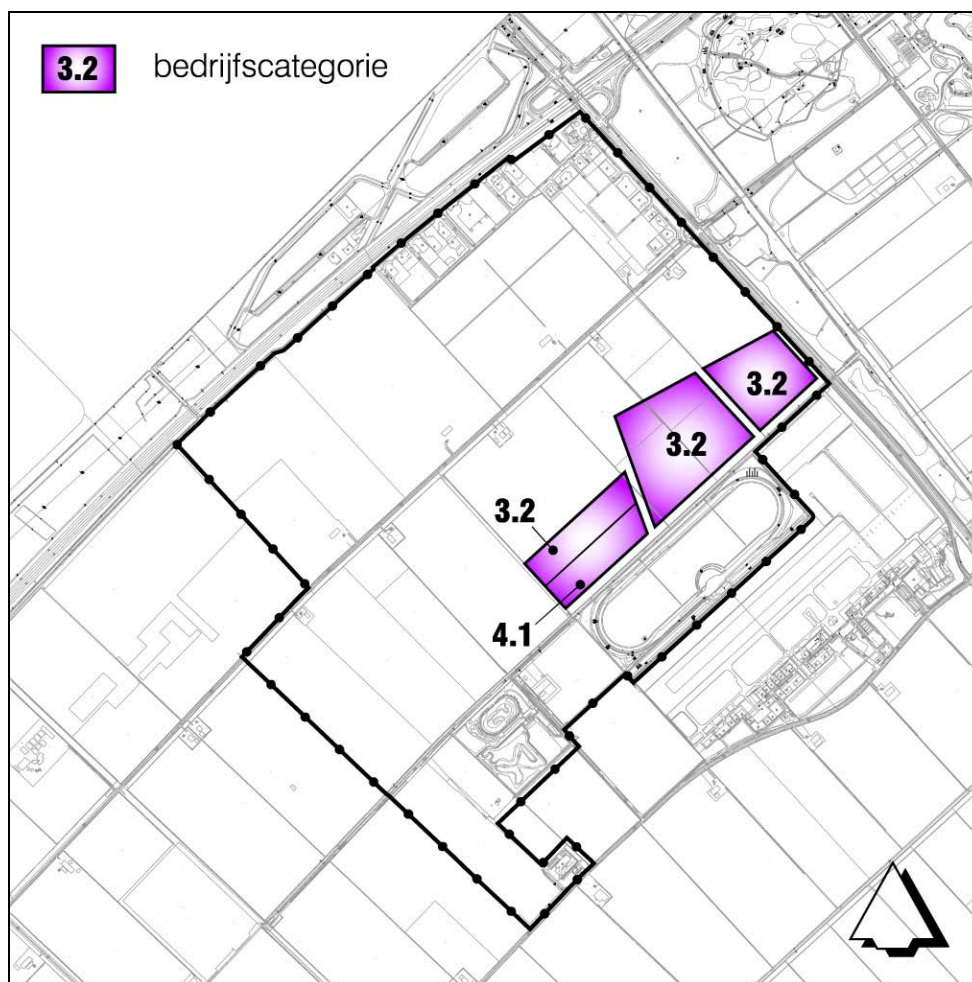
Op het bestaande bedrijventerrein Larserpoort zijn verschillende categorieën mogelijk. Voor het gedeelte aan de Larserweg is grotendeels tot en met categorie 4.1 toegestaan, met uitzondering van een strook langs de Meerkoetenweg.

Hier is tot en met categorie 3.1 toegestaan. Voor de strook langs de A6 is het grootste gedeelte categorie 3.2 toegestaan. Op het meest zuidelijke gedeelte langs de A6 worden bedrijven tot en met categorie 4.2 toegestaan. De vigerende regeling voor Larserpoort is in dit bestemmingsplan overgenomen. Figuur 15 geeft een overzicht van de verschillende gebieden binnen het bestaande bedrijventerrein Larserpoort.



Figuur 15. Indeling milieucategorieën bestaand Larserpoort en uitbreiding

Voor het nieuwe bedrijventerrein wordt aangesloten bij de beleidsregel van de provincie Flevoland. Het merendeel van de nieuwe terreinen wordt aangewezen als regulier bedrijventerrein. Op deze terreinen zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan. Voor een deel van de gronden ten noorden van het RDW-terrein wordt een hogere categorie toegestaan. Aangezien dit gedeelte aangewezen is al logistiek cluster, worden hier bedrijven tot en met categorie 4.1 toegestaan. Een aantal bedrijven in de milieucategorie 4.1 uit de VNG-lijst zijn, gezien de aard van de bedrijvigheid, niet passend binnen het logistieke cluster. Daarom is in de regels gebruik gemaakt van twee lijsten. De eerste lijst is de algemene bedrijvenlijst, die overal geldt. De tweede lijst betreft de bedrijvenlijst die voor het logistieke cluster van toepassing is en waar een aantal bedrijven uitgesloten zijn, die dus niet passend zijn op Larserknoop. In totaal betreft het een strook van ongeveer 5 hectare. De indeling is in figuur 16 weergegeven.

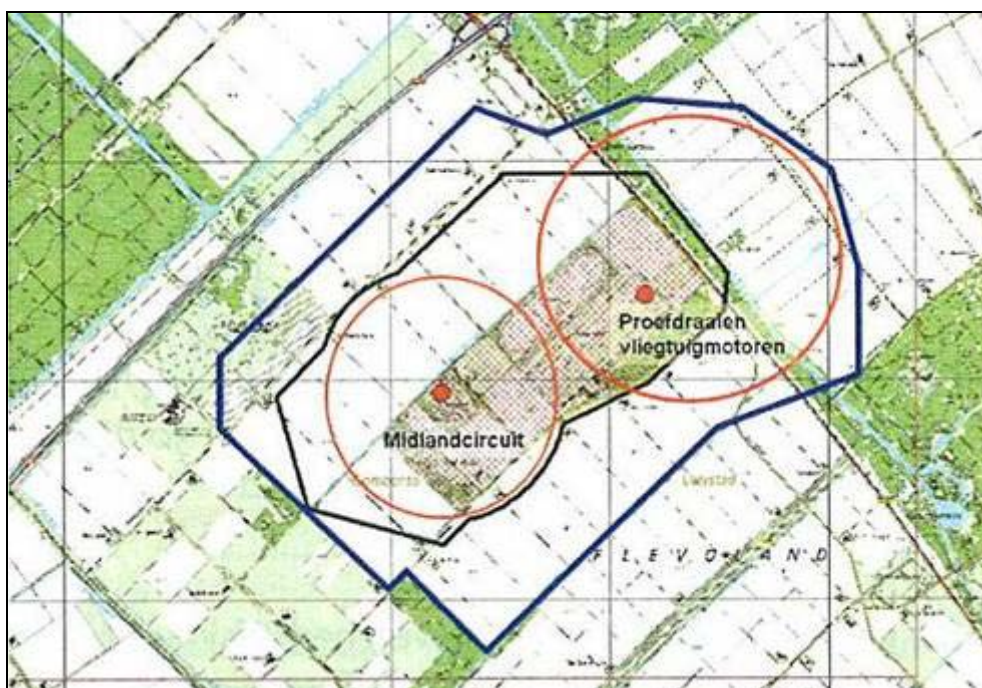


Figuur 16. Indeling milieucategorieën ten noorden van de luchthaven en het RDW-terrein

Binnen het gehele plangebied, dus zowel het bestaande Larserpoort als het nieuwe bedrijventerrein voor Larserknoop, zijn bepaalde categorieën bedrijven uitgesloten. Geluidzoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan, evenals de handel in motorfietsen en auto's.

5.2.2. Industrielawaai (extern)

Naast het Industrielawaai dat het nieuwe bedrijventerrein produceert, wordt door om het plangebied gelegen functies ook lawaai geproduceerd. Daarbij moet gedacht worden aan de luchthaven en het Midlandcircuit aan de zuidwestzijde van het plangebied. Voor dit lawaai geldt dezelfde grenswaarde als besproken in 5.1.6. De grenswaarde is vastgelegd in een zone-beheersplan volgens de Wet geluidhinder en in figuur 17 weergegeven.



Figuur 17. Huidige geluidzone (zwarte lijn) en nieuwe geluidzone Industrielawaai (blauwe lijn)

Met de bedrijvigheid op het luchtvaartterrein is in het zonebeheersplan rekening gehouden. De geluidscontour van de huidige situatie moet daarvoor verruimd worden. Deze verruimde contour is middels een blauwe lijn aangegeven in figuur 17. Met het oog hierop is een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Landelijk gebied Oostelijk Flevoland opgesteld. De hierin vastgelegde geluidzone wordt overgenomen in het bestemmingsplan Larserknoop en verder in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied.

Een deel van het plangebied Larserknoop maakt deel uit van het terrein, waar de nieuwe geluidzone omheen ligt.

Het gaat hier om de geluidproducerende inrichtingen en het RDW-terrein, waar nieuwe bedrijvigheid is voorzien. Daarom wordt dit gedeelte van het plangebied in het bestemmingsplan Larserknoop aangemerkt als gezoneerd terrein. Dit betekent dus dat deze onderdelen van het plan meetellen bij de geluidproductie die door de zone wordt begrensd ³⁾.

5.2.3. Luchtvaartlawaai

Binnen een deel van het bestemmingsplan moet rekening gehouden worden met het vliegtuiglawaai van de luchthaven. Hierbij is rekening gehouden met de uitbreiding van Lelystad Airport, conform het aanwijzingsbesluit. De randvoorwaarden die in de PKB Maastricht en Lelystad zijn vastgesteld gelden als voorwaarde voor de uitbreiding. De daarin aangegeven kaders waren bepalend bij het opstellen van het aanwijzingsverzoek. Daarbij is bovendien zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen vanuit de omgeving en gevolg gegeven aan eerdere uitspraken van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De geluidscontouren rond luchthavens zijn gerelateerd aan het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart en het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart.

De geluidproductie voor grote luchtvaart wordt weergegeven in geluidsmaten Kosteneenheden (Ke), $L_{a_{eq-nacht}}$, L_{den} en L_{night} (uitgedrukt in dB(A)). Van belang is de ligging van de 35 Ke-contour. Dit is het gebied waar geen nieuwbouw en nieuwe geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan. Voor de kleine luchtvaart is de geluidsmaat Belastingeenheid Kleine Luchtvaart (BKL) van toepassing. De geluidsmaat L_{den} wordt ook gebruikt voor de cumulatie van het geluid (totale geluidsbelasting) van de verschillende geluidsbronnen, zoals het weg-, rail- en vliegverkeer en het industriegeluid.

In het kader van de BKL-contouren moet rekening gehouden worden met de 47-BKL-contour. Binnen deze contour mogen geen nieuwe geluidsgevoelige objecten gerealiseerd worden, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat dit uitvoerbaar is.

5.2.4. ILS-zone

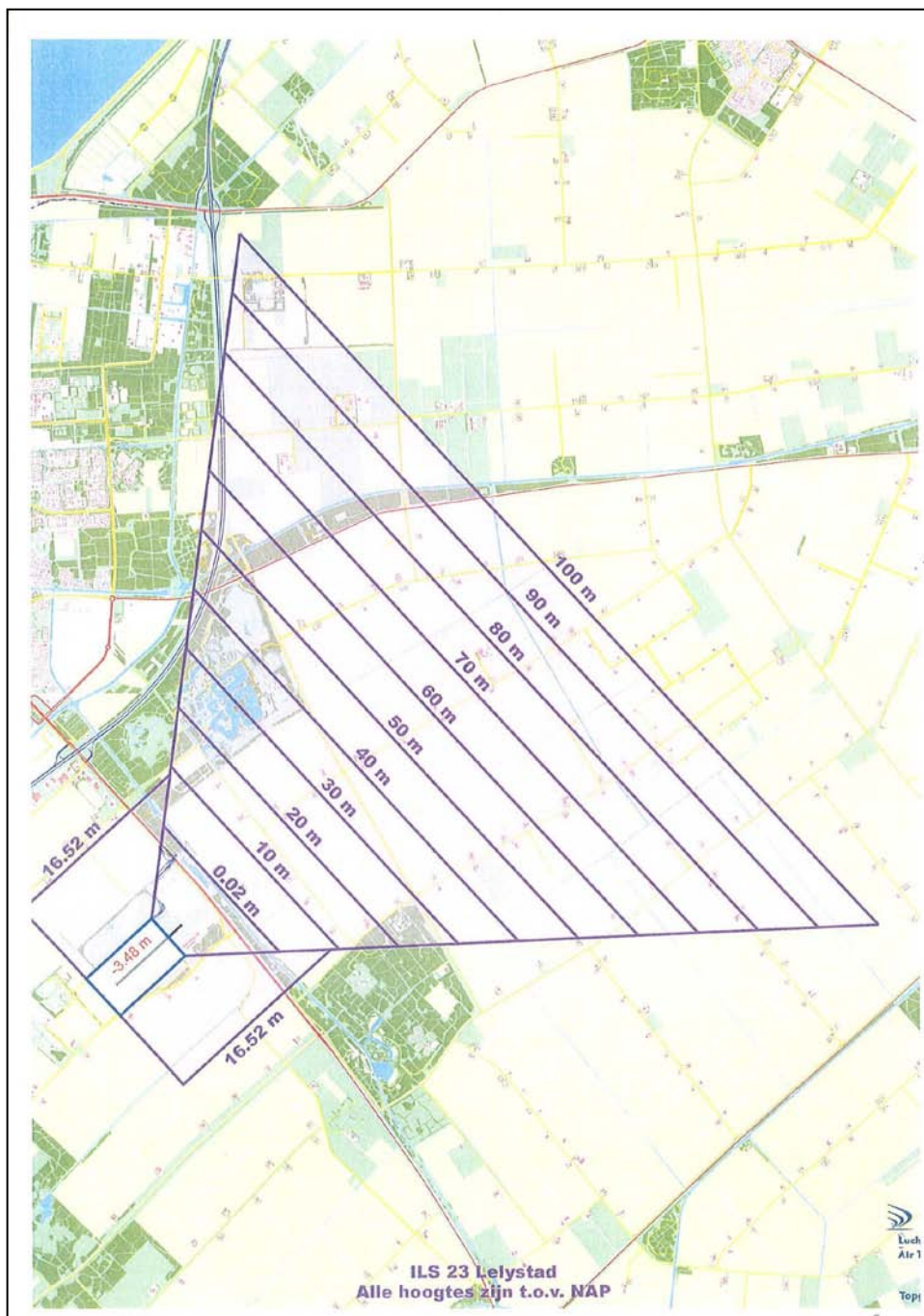
Op het terrein van Lelystad Airport staat radarapparatuur, waar in dit bestemmingsplan rekening mee gehouden moet worden. Rond de luchthaven zijn gebieden, waarbinnen bouwwerken niet hoger mogen zijn dan de een bepaalde hoogte. Hier kan van worden afgeweken, mits aangetoond is geen verstoring optreedt voor de radarapparatuur. Hiervoor moet advies ingewonnen worden bij Luchtvaartverkeersleiding Nederland.

³⁾ De mogelijkheid om gebieden aan te merken als gezoneerd terrein, terwijl hier niet overall geluidzoneringsplichtige inrichtingen (grote lawaaimakers) zijn toegestaan wordt geboden op basis van de Crisis- en Herstelwet. Dit betekent, dat hoewel geen nieuwe grote lawaaimakers binnen het plangebied worden toegestaan (in het plangebied is alleen het Midlandcircuit als zodanig aan te merken), de bedrijvigheid op het gezoneerde terrein wel qua geluid wordt begrensd door de nieuwe geluidzone.

Figuur 18 geeft de verschillende gebieden weer. Hierbij moet opgemerkt worden dat de hoogtes ten opzichte van NAP zijn. De luchthaven ligt op een hoogte van -3,48 m NAP.

5.2.5. Aanwezigheid kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied is een rioolleiding aanwezig. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden.



Figuur 18. ILS-zones rond Lelystad airport

6. UITGANGSPUNTEN

Vanuit voorgaande hoofdstukken worden in dit hoofdstuk de belangrijkste uitgangspunten genoemd. Daarbij wordt kort ingegaan op de hoofdstructuur, bebouwing, infrastructuur en tot slot groen en water. Hierbij wordt enerzijds ingegaan op het voorkeursalternatief in het MER, namelijk Garden City. Anderzijds zal worden ingegaan op welke wijze de bestaande functies worden vastgelegd in dit bestemmingsplan.

6. 1. Hoofdstructuur

Larserknoop

Garden City kenmerkt zich door de ontwikkeling van vier verschillende centra. Deze centra zijn middels een hoofdverkeersroute en de HOV-lijn met elkaar verbonden, waardoor binnen het gebied toch samenhang ontstaat. Het centrale gebied blijft open en voornamelijk agrarisch, waarbij de mogelijkheid ontstaat om de aanwezige bedrijven uit te breiden of om te zetten naar een andere functie. Door het open middengebied en de groene randen om de verschillende centra, ontstaat een gebied met verschillende op zichzelf staande centra, die elk een eigen identiteit kunnen krijgen. Binnen de centra zal een kerngebied gaan ontstaan, waar (kleinschalige) ondersteunende functies voor het bedrijventerrein (een lunchroom, copyshop, et cetera) mogelijk zijn.

Het uitgangspunt voor het voorliggend bestemmingsplan is om de eerste twee centra's mogelijk te maken (fase 1). Deze eerste fase betreft ongeveer de helft van het plangebied. Eén centrum betreft het gebied aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Larserpoort. Het tweede centrum betreft de gronden ten noorden van de luchthaven en het RDW-terrein.

Bestaande functies

De bestaande hoofdstructuur van de aanwezige functies wordt in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. Het bestaande bedrijventerrein Larserpoort in het noorden van het plangebied wordt in de huidige situatie vastgelegd. Uitgangspunt hierbij is de vigerende regeling voor dit gebied. Ook de bestaande bedrijvigheid in het zuiden van het plangebied, namelijk de oefenterreinen van de RDW, de Politieacademie en de ANWB, het Midland-circuit en het aanwezige wegenbouwbedrijf, worden vastgelegd.

Het overige, in hoofdzaak agrarische gebied, is overeenkomstig de huidige functie vastgelegd. Aan de aanwezige (agrarische) bedrijven worden voldoende ontwikkelingsmogelijkheden geboden, zowel op agrarisch vlak als in de vorm van stadsrandfuncties. Alle aanwezige agrarische bedrijven zijn als dusdanig bestemd. Ondergeschikt aan het agrarische bedrijf zijn een aantal functies mogelijk gemaakt, zoals een zorgboerderij en een paardenhouderij. Middels een ontheffing is een kleinschalige camping bij de boer mogelijk (tot 25 kampeermiddelen).

Mocht de agrarische functie op het perceel beëindigd worden, dan is het mogelijk de bestemming te wijzigen in een stadsrandfunctie.

Dit zijn functies die passen in het agrarische tussengebied van Larserknoop, maar niet bij recht zijn toegestaan als ondergeschikte functie bij de agrarische bedrijven. Dit kunnen op de recreatie gerichte functies zijn (zoals een manege) of een op het bedrijventerrein gerichte functie (bijvoorbeeld een restaurant). In de regels is een bijlage opgenomen van functies die wel aangemerkt kunnen worden als stadsrandfunctie, maar ongewenst zijn in het plangebied. Het betreft bijvoorbeeld Defensie-inrichtingen, maar ook zwaardere recreatieve functies zoals buitenschietsbanen.

Op deze wijze worden de agrarische bedrijven voldoende mogelijkheden geboden om, ook na de realisatie van het bedrijventerrein, hun bedrijfsvoering voort te zetten.

6. 2. Bebouwing

Larserknoop

De precieze uitvoering van het nieuwe bedrijventerrein Larserknoop is nog niet bekend. Vandaar dat gekozen is voor een globale bestemming, waarin de belangrijkste randvoorwaarden zijn opgenomen. De hoogte van de bebouwing voor het bestaande Larserpoort is vastgelegd op 25 meter. De maximale bouwhoogte voor de nieuwe terreinen is 20 meter, met uitzondering van het gedeelte van het terrein dat het dichtst aan de Larserweg is gelegen. In verband met beperking van het groepsrisico is de bouwhoogte hier vastgelegd op 12 meter. Tevens mogen de kavels in dit gedeelte tot maximaal 50% van het totale oppervlak bebouwd worden. Voor de overige terreinen, inclusief bestaand Larserpoort, is het maximale bebouwingspercentage 100%.

Bestaande functies

Uitgangspunt voor de bebouwing op het RDW-terrein, het Midland-circuit, het ANWB-terrein en de Politieacademie is een zekere mate van openheid. Voor een deel van de functies die aan de kopse kant van de start- en landingsbaan van de Luchthaven liggen, wordt het stand-still principe gehanteerd. Dit houdt in dat geen uitbreidingsruimte geboden wordt en de bestaande situatie dus gehandhaafd dient te worden.

Het wegenbouwbedrijf wordt ontwikkelingsmogelijkheden op het bestaande terrein geboden. Voor het bestaande bedrijventerrein Larserpoort is voor het grootste gedeelte aangesloten bij de vigerende regeling voor dit gebied. De stedenbouwkundige structuur van het bestaande gebied is voor het grootste gedeelte vastgelegd.

6. 3. Infrastructuur

Larserknoop

De belangrijkste hoofdinfrastructuur is in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit is de doorgaande route tussen de verschillende centra die in het model Garden City zijn uitgewerkt. Uiteindelijk komen hier 2x2 rijstroken en is de mogelijkheid voor een dubbele busbaan opgenomen. Dit brengt het totaal op 6 rijstroken voor de hoofdinfrastructuur. Tot slot is er ruimte voor afwatering van de wegen opgenomen. De breedte van de hoofdinfrastructuur is ongeveer 46 meter.

Het maximaal aantal rijstroken is op de verbeelding aangegeven. Een deel van de bestaande Meerkoetenweg wordt ook verbreedt om het bestaande Larserpoort en de uitbreiding hiervan te ontsluiten. Ook de nieuwe afslag van de A6 is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Hierbij is uitgegaan van een zogenaamde halve Haarlemmermeer-oplossing. Er is rekening gehouden met het talud dat noodzakelijk is om de A6 te overbruggen.

Aangezien de precieze ligging van de hoofdinfrastructuur eventueel nog kan wijzigen, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Hiermee kan de ligging van de hoofdinfrastructuur, inclusief de aansluiting op de A6, aangepast worden.

Parkeren dient op het eigen terrein opgelost te worden. Het is niet de bedoeling dat de hoofdinfrastructuur of andere openbare ruimte hiervoor gebruikt wordt. Mocht er toch behoefte aan zien, dan kan dit in voorkomende gevallen wel toegestaan worden binnen de hoofdinfrastructuur.

Bestaande functies

Binnen het bestaande bedrijventerrein Larserpoort zijn de belangrijkste doorgaande wegen vastgelegd. Voor een deel vallen deze samen met de hoofdinfrastructuur die in het model Garden City is uitgewerkt.

Ook de doorgaande wegen in het zuidelijk gedeelte van het plangebied zijn vastgelegd. Hierbij is rekening gehouden met de verlegging van de Talingweg. Deze weg ligt binnen het terrein van de Luchthaven Lelystad. Door de verlenging van de start- en landingsbaan wordt de Talingweg onderbroken. Er is voor de verlegging van de weg al een artikel 19 WRO-procedure doorlopen. Deze is verwerkt in het voorliggend bestemmingsplan. Tot slot is het fietspad dat voor een deel langs de Meerkoetenweg loopt, in dit bestemmingsplan meegenomen. Tevens zijn (fiets)paden mogelijk gemaakt binnen de agrarische bestemming.

6. 4. Groen en water

Larserknoop

Eén van de kenmerken van Larserknoop zijn de groene randen van de verschillende centra. Deze zijn middels een eigen groenbestemming vastgelegd. Binnen deze groenstrook is geen bebouwing toegestaan. Daarnaast zijn parkeervoorzieningen niet toegestaan binnen de groenstroken. Hierdoor ontstaat een groene rand en doorkijken tussen de verschillende centra. De bestaande waterstructuur in het plangebied is inbestemd. Aangezien het nog niet duidelijk is hoe de precieze inrichting van het bedrijventerrein er uit komt te zien, is water mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Tijdens de verdere uitwerking zal in overleg met het Waterschap Zuiderzeeland het watersysteem verder uitgewerkt worden.

Bestaande functies

De groen- en waterstructuur van de bestaande functies is grotendeels vastgelegd. Het betreft voornamelijk het aanwezige groen en water binnen het bestaande bedrijventerrein Larserpoort. In het zuiden zijn de Meerkoe-tentocht en de Vliegveldtocht als "Water" inbestemd.

7. PLANBESCHRIJVING

7. 1. Het juridische systeem

In voorgaande hoofdstukken zijn de in het plangebied voorkomende functies, de (eventuele) ontwikkelingen daarbinnen én de uitgangspunten ten aanzien daarvan aan de orde gesteld. Het in de voorgaande hoofdstukken beschreven beleid, krijgt zijn juridische vertaling in bestemmingen. Deze bestemmingen regelen de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden binnen het plan. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding van het plan. Het bestemmingsplan geeft dus aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, gebruiksregels en aanlegvergunningen opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, diepte, enzovoorts van gebouwen en bouwwerken.

SVBP 2008 / Handboek bestemmingsplannen Lelystad

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens het gemeentelijke handboek. Daar waar het handboek niet in overeenstemming is met de Regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening (RSRO) 2008, is de RSRO 2008 gehanteerd. Dit omdat de RSRO 2008 op 1 januari 2010 verplicht is. Onder deze RSRO 2008 vallen ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2008 en de Standaard voor Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008. De gemeente gaat het handboek te zijner tijd aanpassen aan de RSRO 2008. Het handboek maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld.

7. 2. De bestemmingen

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de bestemmingen die in dit plan voorkomen. Bij de bestemmingen wordt beschreven hoe de uitgangspunten zijn vertaald.

7.2.1. Agrarisch

De agrarische gronden zijn bestemd middels de bestemming 'Agrarisch'. Binnen de bestemming is het gebruik van gronden voor grondgebonden agrarisch gebruik toegestaan. Agrarische bedrijven zijn toegestaan binnen de aanduiding ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van agrarisch - grondgebonden agrarisch bouwperceel". Het oprichten van bebouwing is alleen toegestaan binnen het bouwvlak, dat altijd is gelegen binnen de aanduiding voor het bouwperceel.

Bedrijfswoningen zijn alleen toegestaan binnen de aanduiding “bedrijfswoning”. Door deze regeling wordt bebouwing voor de voorgevel van de bedrijfswoning tegengegaan. Erven, tuinen en toegangspaden zijn slechts toegestaan binnen het agrarisch bouwperceel. De regeling voor de agrarische bedrijven is, qua oppervlakte van de bouwpercelen en de maximale goot- en bouwhoogtes, grotendeels overeenkomstig het bestemmingsplan Buitengebied 2009.

Op één van de percelen is een kinderopvang gevestigd. Deze is aangeduid met de aanduiding “specifieke vorm van maatschappelijk - kinderopvang”. Daarnaast zijn bij recht bij de agrarische bedrijven andere functies mogelijk die nevens geschikt zijn aan de agrarische functie, zoals een paardenhouderij, een manege, een hondenpension of een maatschappelijke functies. Deze verbreding wijkt af van de binnen het bestemmingsplan Buitengebied 2009 toegestane functies bij agrarische bedrijven.

Houtteelt en bosbouw op de agrarische gronden is alleen toegestaan binnen de aanduiding “specifieke vorm van agrarisch -bosbouw en/of houtteelt”. Deze aanduiding is opgenomen voor de agrarische gronden in het plangebied die op meer dan 4 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen.

7.2.2. Bedrijf

Het wegenbouwbedrijf gelegen tussen het Midland-circuit en het huidige RDW-terrein, heeft de bestemming ‘Bedrijf’. Binnen deze bestemming zijn bedrijven, met uitzondering van detailhandel, geluidzoneringsplichtige, vuurwerkbedrijven en/of risicovolle inrichtingen, toegestaan. Het betreft hier bedrijven tot en met categorie 4.2. Binnen deze bestemming zijn gebouwen tot een hoogte van 15 meter toegestaan met een maximum bebouwingspercentage van 100%.

7.2.3. Bedrijventerrein - 1

Het bestaande bedrijventerrein Larserpoort heeft de bestemming ‘Bedrijventerrein - 1’ gekregen. De vigerende regeling voor dit bedrijventerrein is grotendeels overgenomen. Binnen de gehele bestemming ‘Bedrijventerrein - 1’ mogen de bedrijfskavels tot een maximum van 100% worden bebouwd. Bedrijfsgebouwen zijn toegestaan tot een hoogte van 25 meter. Binnen de bestemming is een onderscheid gemaakt in de verschillende toegestane milieucategorieën (zie ook paragraaf 5.2). De hoogste categorie komt voor langs de A6. Op dit meest westelijke gedeelte van het bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met categorie 4.2 uit de VNG-brochure toegestaan (aanduiding “bedrijf tot en met categorie 4.2”). Voor het andere gedeelte langs de A6 zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan. Tot slot is op het gedeelte van Larserpoort dat gelegen is aan de Larserweg maximaal categorie 4.1 toegestaan, met uitzondering van een strook langs de Meerkootenweg. Voor deze strook is conform het vigerende bestemmingsplan maximaal categorie 3.2 toegestaan.

Binnen het bestaande Larserpoort is een kantoorruimte van maximaal 30% van het totale vloeroppervlak van een bedrijf toegestaan.

Binnen gronden met de aanduiding "kantoor" is het toegestaan om een kantooroppervlakte tot een maximum van 70% van het totale bedrijfsoppervlakte te realiseren. Bij ontheffing is het mogelijk om voor een bepaalde categorie bedrijven (zoals beveiligingsbedrijven en incassobureaus) 100% van het bruto vloeroppervlak als kantoor te gebruiken. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen en vuurwerkbedrijven zijn niet toegestaan, net als handel in auto's en motorfietsen. Productiegebonden detailhandel (behalve voedings- en genotmiddelen) is toegestaan.

7.2.4. Bedrijventerrein - 2

Het nieuwe bedrijventerrein dat in het kader van Larserknoop gerealiseerd zal worden, heeft de bestemming 'Bedrijventerrein - 2'. Binnen deze bestemmingen zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 volgens de VNG-brochure toegestaan binnen de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 3.2" (zie ook paragraaf 5.2). Dit geldt voor zowel de uitbreiding van het bestaande Larserpoort, als ook voor het nieuwe cluster ten noorden van de Luchthaven en het RDW-terrein. Binnen de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.1" zijn bedrijven tot en met categorie 4.1 toegestaan. Deze aanduiding is opgenomen voor een strook ten noorden van het RDW-terrein. Hier mogen dus qua milieubelasting zwaardere bedrijven gevestigd worden.

Geluidzoneringsplichtige en/of risicovolle inrichtingen evenals vuurwerkbedrijven zijn niet toegestaan. Handel in motorfietsen en/of auto's is binnen deze bestemming niet toegestaan. Productiegebonden detailhandel (behalve voedings- en genotmiddelen) is wel toegestaan. Tot slot zijn (ontsluitings)wegen, groen en water toegestaan binnen deze bestemmingen.

Gebouwen moeten binnen het bouwvlak gebouwd worden. De maximale bouwhoogte is op de verbeelding weergegeven. Voor het logistieke cluster is een maximum bouwhoogte van 20 meter op de verbeelding weergegeven. In de regels is een ontheffing naar 30 meter opgenomen, mits bij Luchtvaartverkeersleiding Nederland advies wordt ingewonnen over de (mogelijke) verstoring van de bouwwerken op de aanwezige radarapparatuur. Voor het centrumgebied geldt een maximum bouwhoogte van 20 meter, met een mogelijkheid van ontheffing tot 30 meter hoog. Tot slot is de maximale bouwhoogte voor het gedeelte aan de Larserweg 12 meter. Er kan ontheffing verleend worden voor een maximale bouwhoogte van 20 meter. Wel moet via een onderzoek het groepsrisico verantwoord worden in verband met de ligging van dit gebied nabij het uiteinde van de start- en landingsbaan van de luchthaven.

tot een maximum bebouwd oppervlak van 100%. Voor het gebied gelegen aan de Larserweg, ten noorden van de luchthaven, is in verband met externe veiligheid een afwijkende bebouwingsregeling opgenomen. De kavels op dit gedeelte mogen tot 50% bebouwd worden tot een maximum hoogte van 12 meter.

Binnen de bestemming "Bedrijventerrein - 2" kan het maximum percentage bruto vloeroppervlak voor kantoren via ontheffing verhoogd worden tot 100%. Dit is alleen toegestaan binnen de aanduiding "wro-zone - ontheffingsgebied 1". Daarnaast mag binnen de aanduiding "wro-zone - ontheffingsgebied 2" bij ontheffing een hotel gerealiseerd worden.

Tot slot mag met een ontheffing een ondersteunde functie, zoals horeca of een copyshop, op het nieuwe bedrijventerrein gevestigd worden. Deze functies moeten ondersteunend zijn voor het bedrijventerrein.

7.2.5. Groen

Het structurele groen binnen het plangebied heeft de bestemming 'Groen' gekregen. De gronden binnen deze bestemming zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, bermen, beplanting en waterlopen. Tevens zijn voet- en fietspaden toegestaan. Binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot 10 meter.

7.2.6. Verkeer

De doorgaande wegen in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. Dit zijn de wegen die een belangrijke verkeersfunctie hebben en het verkeer afwikkelen. Binnen de bestemming zijn tevens water, groenvoorzieningen en voet- en fietspaden toegestaan.

7.2.7. Verkeer - Oefenterrein

De bestemming 'Verkeer - Oefenterrein' is gegeven aan de oefenterreinen van de ANWB, het RDW-terrein en de Politieacademie. Ook het Midlandcircuit en het aanwezige motorcrossterrein hebben deze bestemming gekregen. Binnen deze bestemming geldt voor gebouwen een bebouwingspercentage van 7,5%.

Voor het oefenterrein van de ANWB is de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - aanvullende voorzieningen voor automobielen" opgenomen. Binnen deze bestemming zijn een wegenwacht- en keuringsstation toegestaan, alsook een informatie- en demonstratiecentrum. Daarnaast is nieuwbouw van instructie- en introductieruimten via ontheffing mogelijk, nadat een positief externe veiligheidsadvies van de provincie Flevoland is verkregen. Het motorcrossterrein op het circuit heeft de aanduiding "motorcrossterrein". Het geasfalteerde circuit heeft de aanduiding "autocircuit".

7.2.8. Water

De Meerkoetentocht en de Vliegveldtocht binnen het plangebied zijn bestemd als 'Water'. Tevens is het water op het bestaande bedrijventerrein Larserpoort als dusdanig bestemd. Binnen de bestemming is het niet toegestaan gebouwen te bouwen. Bruggen, dammen, duikers, etc. zijn mogelijk binnen de aanduiding "ontsluiting".

7. 3. **Dubbelbestemmingen**

Een dubbelbestemming wordt aangegeven op de verbeelding, wanneer sprake is van twee of meer onafhankelijk van elkaar voorkomende bestemmingen op gronden. In dit bestemmingsplan is sprake van de volgende dubbelbestemmingen.

7.3.1. Leiding - Riool

Voor de in het plangebied liggende rioolpersleiding is de bestemming 'Leiding - Riool' opgenomen. Voor de gronden die deze dubbelbestemming hebben, geldt dat er geen gebouwen of bouwwerken gebouwd mogen worden. Tevens geldt een aanlegvergunningstelsel.

7.3.2. Waarde - Archeologie

Naar aanleiding van het archeologisch karterend onderzoek zijn de gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.

Bij bepaalde werkzaamheden binnen deze gronden is het verrichten van archeologisch onderzoek verplicht.

7. 4. Algemene aanduidingen

Een aanduiding bevat een specificatie van bestemmingen en dubbelbestemmingen met betrekking tot gebruik en/of bouwen. In dit bestemmingsplan zijn meerdere aanduidingen op de verbeelding aangegeven. Een aantal aanduidingen heeft betrekking op meerdere bestemmingen en is daarom in de algemene aanduidingsregels opgenomen.

7.4.1. Geluidzone - Industrie

De geluidzone die is vastgesteld voor de geluidproducerende inrichtingen is vastgelegd door de aanduiding 'Geluidzone - industrie'. Binnen deze geluidzone dienen nieuwe geluidsgevoelige bouwwerken te voldoen aan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde.

7.4.2. Geluidzone - Vliegtuiglawaai BKL

De geluidzone voor kleine luchtvaart die is vastgelegd naar aanleiding van het aanwijzingsbesluit voor de Luchthaven Lelystad is vastgelegd middels de aanduiding 'Geluidzone - Vliegtuiglawaai BKL'. Het betreft hier het geluid zoals deze is geregeld in het Besluit Kleine Luchtvaart. De contour die is opgenomen betreft de 47 BKL-contour.

7.4.3. Geluidzone - Vliegtuiglawaai KE

De geluidzone voor grote luchtvaart is vastgelegd middels de aanduiding 'geluidzone - Vliegtuiglawaai KE'. Het betreft hier de 35 KE-(Kosten Eenheden) contour. Binnen deze contour mogen geen nieuwe geluidsgevoelige objecten gerealiseerd worden.

7.4.4. Luchtvaartverkeerzone

In verband met de vliegfunnel vanaf de start- en landingsbaan, mogen gebouwen en bouwwerken en opgaande beplanting binnen de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone' niet hoger worden dan de hoogte die is aangegeven op de verbeelding.

De hoogte varieert van 0 meter tot een maximumhoogte van 45 meter.

7.4.5. Gezoneerd terrein

Het gezoneerde terrein in het zuiden van het plangebied heeft de aanduiding 'gezoneerd terrein'. Dit betekent dat dit terrein qua geluid cumulatief is gezoneerd, wat inhoudt dat de geluidsbelasting gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 50 dB(A) op de grens van de om het terrein gelegen geluidzone.

Deze aanduiding van het gezoneerd terrein is noodzakelijk omdat niet overal geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan (dan zou zoning eigenlijk niet mogelijk zijn), maar wel op delen van het gezoneerde terrein. Door de aanduiding mag niettemin cumulatief worden gezoneerd.

7.4.6. Veiligheidszone – Luchthaven 1 en 2

De veiligheidscontouren die betrekking hebben op de 10^{-5} en 10^{-6} contour zijn op de verbeelding weergegeven. De 10^{-5} contour heeft de aanduiding "Veiligheidszone - Luchthaven 1". Binnen deze aanduiding zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Binnen de 10^{-6} contour (aanduiding "Veiligheidszone - Luchthaven 2") zijn geen kwetsbare objecten toegestaan. Deze aanduidingen liggen voornamelijk over de gebieden aan het uiteinde van de start- en landingsbaan.

7. 5. **Algemene wijzigingsbevoegdheden**

7.5.1. Wijziging naar stadsrandfuncties

Het uitgangspunt van Garden City is om de aanwezige agrarische bedrijven in het centrale, open gedeelte van het plangebied te kunnen wijzigen naar een stadsrandfunctie. Aangezien het vooraf moeilijk in te schatten is wat voor functies hier eventueel zouden kunnen komen, is er een aantal randvoorwaarden in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen waaraan de stadsrandfunctie moet voldoen. Zo moet deze ondersteunend zijn aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserknoop en/of de recreatieve functie van het gebied. In bijlage 5 bij de regels zijn stadsrandfuncties opgenomen die niet gewenst zijn in het plangebied.

7.5.2. Wijziging hoofdverkeersstructuur

De hoofdverkeersstructuur van Larserknoop is middels de bestemming 'Verkeer' vastgelegd.

Aangezien hier mogelijk nog mee geschoven gaat worden, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de ligging van de wegen te veranderen. Hiervoor is een strook op de kaart opgenomen, waar de bestemming veranderd kan worden in de bestemming "Verkeer". Dit is voor een deel van de hoofdinfrastructuur opgenomen.

Ten eerste is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de weg die de nieuwe afslag van de A6 met (de uitbreiding van) Larserpoort verbindt. Met deze wijzigingsbevoegdheid kan tevens de ligging en vorm van de nieuwe aansluiting op de A6 aangepast worden. Tevens kan de bestemming "Verkeer" gewijzigd worden in "Agrarisch".

Het betreft de hoofdweg die het bestaande Larserpoort (en uitbreiding) met het nieuwe bedrijventerrein nabij de luchthaven met elkaar verbindt. Hiervoor is de dubbelbestemming "wro-zone - wijzigingsgebied 2" op de verbeelding opgenomen. De verschillende bestemmingen ("Agrarisch", "Bedrijventerrein - 2, "Groen" en "Water") mogen veranderd worden in de bestemming "Verkeer" en andersom.

7.5.3. Duurzame energie

In het zuidwesten van het plangebied zijn met de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 3" gronden aangegeven waar, na wijziging, duurzame energieproductie is toegestaan. Gedacht wordt hierbij onder meer aan zonnecollectoren. Windmolens zijn niet toegestaan.

8. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid, waaronder ook de grondexploitatie.

8. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de bestemmingsplanprocedure veranderd ten opzichte van de procedure uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Net als in de WRO is inspraak niet verplicht, tenzij het door middel van een Inspraakverordening verplicht is gesteld. Vooroverleg vindt nog verplicht plaats, volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) 2008.

Inspraak

Zoals verplicht gesteld op grond van de Mer-regelgeving is in de lokale krant en op internet gepubliceerd dat dit bestemmingsplan in voorbereiding is. Daarnaast is er voor het voorliggend bestemmingsplan gelegenheid tot Inspraak geboden. Op een aantal punten is het bestemmingsplan naar aanleiding van de Inspraak aangepast. Voor de agrarische bedrijven is onder meer paardenhouderijen en deels houtteelt en/of bosbouw toegestaan. De gemeentelijke reactie op de Inspraakreacties is als bijlage opgenomen.

Vooroverleg

Het opgestelde voorontwerpbestemmingsplan is aan de wettelijk verplichte Overleginstanties en belanghebbenden voorgelegd in het kader van het overleg conform 3.1.1. van het Bro. De ingekomen Overlegreacties worden overwogen en voorzien van een reactie van het college van B&W. De gemeentelijke reactie op de ingekomen Overlegreacties zijn in de bijlage opgenomen. Ten opzichte van het concept ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal aspecten van het plan verandert. Zo is het RDW-terrein niet meer bestemd als bedrijventerrein, maar conform de huidige situatie. Daarnaast zijn de wijzigingsbevoegdheden voor de andere geluidproducerende inrichtingen geschrapt. De wijzigingsbevoegdheid voor de hoofdinfrastructuur is van een algemene wijzigingsbevoegdheid verandert in een gebiedsgebonden bevoegdheid. Tot slot is de regeling ten aanzien van de milieucategorieën aangepast naar aanleiding van de reactie van de provincie Flevoland.

Zienswijzen

Na het vooroverleg is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit heeft de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, die is beschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), gevolgd. Het ontwerpplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op het plan naar voren te brengen. Ingediende zienswijzen zijn voorzien van een passend antwoord.

Vervolg

Vervolgens is het bestemmingsplan vastgesteld. Tijdens de daarop volgende inzage termijn (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.

8. 2. Economische uitvoerbaarheid

Voor de financiering van de activiteiten en als risicobuffer brengen de aandeelhouders (Lelystad, Almere en provincie Flevoland) kapitaal in.

Vervolgens trekken de aandeelhouders daarnaast leningen aan om OMALA van vreemd vermogen te voorzien. De maximaal benodigde financiering zal voor fase 1 circa 33 miljoen euro bedragen. Deze financiering bestaat uit een mix van commanditair vermogen en leningen. De samenstelling van deze mix, alsmede de hoogte van de aan de leningen verbonden rentekosten, zijn afhankelijk van nog te maken keuzen op het gebied van het financieringsmanagement. De businesscase veronderstelt financiering door banken met overheidsgarantie en tevens een commanditair eigen vermogen van 3 miljoen euro (1 miljoen per aandeelhouder). Het resultaat van OMALA is in het begin negatief. Het betreft hier aanloopverliezen, voortvloeiend uit het feit dat de onderneming in deze jaren nog geen grond verkoopt, terwijl wel sprake is van kosten voor grondverwerving, bouw- en woonrijpmaken, kosten van organisatie, enzovoorts. Daarna wordt het jaarresultaat positief, echter wel met een wisselend verloop. Dit wisselende verloop is met name het gevolg van het enigszins grillige verloop van het jaarlijkse uitgafte tempo en investeringsniveau. De IRR (Internal Rate of Return) geeft aan wat het gemiddeld jaarlijkse rendement is op basis van inkomsten en uitgaven van Omala NV. Fase 1 en het gehele gebied zijn rendabel. De IRR na belasting varieert van 6,7 tot 8,4% (na belasting). Ook het rendement op het eigen vermogen (dividendrendement) is positief, het varieert van 14,7 tot 24,2%.

Een gemiddelde commerciële projectorganisatie hanteert doorgaans voor het eigen vermogen vergelijkbare rendementseisen op het eigen vermogen. Gezien de specifieke missie van Omala NV en het risicoprofiel van de onderneming, is het geprognosticeerde rendement als goed te beschouwen.

Conclusie van het bovenstaande is dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

8. 3. Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijpmaken en kosten voor het bestemmingsplan.

Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden.

Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten “anderszins verzekerd” zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van een exploitatieplan en overeenkomsten is ook mogelijk.

Middels dit bestemmingsplan worden dergelijke bouwplannen mogelijk gemaakt, waardoor de plicht geldt om een exploitatieplan vast te stellen. Voor het Larserknoopgebied is een exploitatieplan opgesteld.

Middels dit exploitatieplan worden de kosten van de grondexploitatie toegerekend aan de betreffende grondeigenaren. Daarnaast zijn in het exploitatieplan overige eisen aan de wijze van grondexploitatie gesteld. In voorkomende gevallen kunnen tevens overeenkomsten worden gesloten met grondeigenaren, waaronder een overeenkomst met OMALA zelf. Voor de regels die bijvoorbeeld aan de uitvoering gesteld worden, wordt verwezen naar het grondexploitatieplan voor het Larserknoopgebied. Het grondexploitatieplan heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen en is tegelijkertijd met het bestemmingsplan vastgesteld.

===