
Bunkerstation annex (watersport) winkel

Batavia Haven

Ruimtelijke onderbouwing

Gemeente Lelystad



1.	Inleiding	pag. 3
2.	Het plan	pag. 4
2.1	Huidige situatie	pag. 4
2.2	Het Plan	pag. 4
2.2.1	Bunkerstation	pag. 4
2.2.2	Locatie	pag. 5
2.2.3	Capaciteit	pag. 5
2.2.4	Bevoorrading & afname	pag. 6
2.2.5	Te leveren product	pag. 6
2.2.6	Afvalstoffen	pag. 6
2.2.7	Marktomschrijving	pag. 6
2.2.8	Watersportwinkel	pag. 7
2.2.9	Overige winkel	pag. 8
3.	Haalbaarheid van het plan	pag. 8
3.1	Beleid	pag. 8
3.2	Ruimtelijke effecten	pag. 11
3.3	Natuur	pag. 11
3.4	Water	pag. 13
3.5	Bodem	pag. 16
3.6	Archeologie	pag. 16
3.7	Milieu	pag. 16
3.8	Verkeer & parkeren	pag. 16
3.9	Geluid	pag. 16
3.10	Luchtkwaliteit	pag. 17
3.11	Externe veiligheid	pag. 17
3.11.1	Het bunkerschip als risico bron	pag. 17
3.11.2	Omliggende risicobronnen	pag. 19
3.12	Eindconclusie	pag. 20

1. Inleiding.....

Aanleiding.

Het voormalige binnenvaartschip van mijn broer, luxe motor uit de jaren 30 van de vorige eeuw met de naam Kay, lag al enige jaren op een werf in Leeuwarden ongebruikt achteruit te gaan. Gezien de schoonheid van dit schip hebben wij medio 2011 het plan opgevat haar weer in oude staat te brengen.

Voorwaarde voor deze ingreep was dat het schip een zakelijke functie zou moeten krijgen. Al snel ontstond het idee haar te verbouwen tot bunkerstation annex watersportwinkel voornamelijk gericht op de pleziervaart.

Een functie die in Nederland dun bezaaid en afnemend is.

Als mogelijke vestigingsplaats kwam Lelystad of omgeving aan de orde.

Voornamelijk daar dit een erg populair vaargebied is, waar deze voorziening, ten zuiden van de Houtribsluizen, niet aanwezig is.

Via relaties hoorde ik dat de stichting Bataviahaven plannen had deze functie in hun haven te creëren.

Daarop heb ik contact opgenomen met de toenmalige directeur van deze haven, dhr. S. Westdorp, om te bezien of deze plannen te combineren zouden zijn. Al snel bleken wij op dezelfde golflengte te zitten. De stichting Bataviahaven is erg druk bezig met het ontwikkelen van allerlei plannen om deze haven aantrekkelijker te maken en beter op de kaart te zetten. De exploitatie van het bunkerstation is seizoensgebonden.

Er zullen dan ook meerdere activiteiten ontwikkeld worden om dit project ook in de wintermaanden succesvol exploitabel te maken. Het niet plaatsgebonden karakter van het schip biedt hiervoor ruime mogelijkheden.

Vigerend bestemmingsplan.

In het plangebied is het bestemmingsplan 'Museumkwartier' vigerend.

De bestemming van de locatie waar het bunkerstation annex (watersport)winkel wordt voorzien is "water".

De bestemming water is bestemd voor de volgende doeleinden:

- a. water;
- b. de waterhuishouding;
- c. aanlegplaatsen voor charterschepen;
- d. een passantenhaven;
- e. recreatie, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, zoals dijken, steigers, bruggen, keerwanden en kaden.

Het gebruik als bunkerstation annex (watersport)winkel past niet binnen de genoemde doeleinden.

Naast deze gebruiksdoeleinden zijn in het bestemmingsplan bouw- en inrichtingsvoorschriften opgenomen. Hierin staat vermeld dat er geen gebouwen gebouwd mogen worden binnen de bestemming water. Van belang hierbij is of het bunkerstation annex (watersport)winkel aangemerkt moet worden als gebouw. De definitie van gebouw is volgens het bestemmingsplan als volgt: elk bouwwerk dat aan voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk van wanden omsloten ruimte vormt.

Een bouwwerk wordt in de bouwverordening gedefinieerd als: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of een ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

Bij de realisering van het bunkerstation annex (watersport)winkel gaat het niet om een bouwwerk, maar om een schip dat met trossen wordt vastgemaakt aan een daartoe bedoelde aanlegplaats. Het bestemmingsplan bouw- en inrichtingsvoorschriften is niet van toepassing

Leeswijzer.

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een toelichting en een projectkaart.

De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plan beschreven. In hoofdstuk drie wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft het hogere overheidsbeleid, milieuaspecten, archeologie, flora en fauna en economische uitvoerbaarheid.

2. Het plan.....

2.1 Huidige situatie.

Bataviahaven ligt aan de kust van Lelystad. Het gebied ligt tussen Bataviastad met zijn fashion outlet, de Bataviawerf, de musea en de Suyderseeboulevard.

Het zijn verschillende, elkaar versterkende, onderdelen: een toeristische haven, wonen aan de haven, (recreatief) winkelen, horeca en museumbezoek.

Bataviahaven is nog in ontwikkeling. Het beeld voor de toekomst is vastgelegd in het bestemmingsplan Museumkwartier en bestaat uit onder andere vergroting van de haven- en watersportactiviteiten, ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu aan het water en toeristisch-recreatieve voorzieningen als horeca en een hotel.

Door de economische ontwikkelingen zijn verschillende planonderdelen vertraagd. Zo is de locatie voor het beoogde hotel nog onbebouwd en is er slechts één van de vijf geplande woonblokken gerealiseerd.

De beoogde locatie voor het bunkerstation annex (watersport)winkel is in de huidige situatie niet daadwerkelijk in gebruik, wel maakt de steiger onderdeel uit van de Bataviahaven.

2.2 Het plan.

2.2.1 Bunkerstation.

Een bunkerstation is een tankstation voor de scheepvaart, waar in dit geval dieselolie (wit en rood) wordt verkocht. Behalve brandstoffen verkoopt men smeeroliën en –vetten en primaire scheepsbenodigdheden.

2.2.2 Locatie.

Het bunkerstation zal gevestigd worden aan de noordzijde van de Bataviahaven in Lelystad. Op onderstaand kaartje is de locatie aangegeven.



Het bunkerschip, geel op bovenstaand kaartje, wordt met trossen afgemeerd aan het ponton.

De locatie is zodanig dat aanvaringsrisico's gering zijn. Het schip ligt ruim buiten de vaarroute en wordt aan de binnenzijde van het ponton afgemeerd. De boten van de klanten meren af aan de buitenzijde, groen op bovenstaand kaartje. Het ponton fungeert als het ware als buffer.

De voorraadtanks zijn in het ruim geplaatst. De scheepsromp vormt zo een extra bescherming.

Ook de brandstofpompen zullen in het ruim worden geplaatst, waardoor het geluidsniveau minimaal is.

2.2.3 Capaciteit

Wij gaan ervan uit dat een verkoop van ongeveer 200 ton brandstof op jaarbasis nvvt mogelijk moet zijn. Voor een efficiënte exploitatie is een voorraadcapaciteit van tenminste 30 ton vereist. Met het aanhouden van een dergelijke voorraad wordt ook voorkomen dat de bevoorrading van het bunkerstation een te zware wissel trekt op de omgeving. Onderverdeeld in soorten brandstof:

Rode diesel	ongeveer 10 ton	33%
Blanke diesel	ongeveer 20 ton	66%

2.2.4 Bevoorrading & afname

De rode dieselolie zal per tankschip aangeleverd worden. Het tankschip zal afmeren aan de, op bovenstaande foto, groene steiger.

Blanke dieselolie zal in beginsel worden aangeleverd door een tankauto. Uitgaande van de gewenste capaciteit van het bunkerstation en de verwachte afname zal dit neerkomen op ongeveer 2 a 3 leveringen op jaarbasis.

Onderzocht moet worden of deze leveringen ook per tankschip kunnen plaatsvinden.

Voor wat betreft de overige activiteiten, i.c. de winkel, zullen deze voornamelijk plaatsvinden met 'eigen' vervoer. In de praktijk zal dit betekenen dat deze goederen worden aangevoerd met een bestelbus.

De afname van het bunkerstation, pleziervaart en beroepsvaart zal plaatsvinden via de op, bovenstaande foto, aangegeven groene zijde van de steiger.

De brandstofverkoop zal niet plaatsvinden middels zelfbediening. De pompen zullen worden bedient door ervaren medewerkers. Hiermee wordt brandstof verspil voorkomen.

Bovendien zijn de pompen uitgerust met een censor, die de pompen uitschakelen als de tank vol is. Vervuiling van het oppervlakte water wordt hiermee voorkomen.

2.2.5 Te leveren product.

Om een sluitende begroting te bereiken is het noodzakelijk dat zgn. rode en blanke dieselolie geleverd kan worden. Rode dieselolie voor de chartervaart en incidenteel de beroepsvaart. Blanke dieselolie voor de pleziervaart.

2.2.6 Afvalstoffen

Om te voorkomen dat deze stoffen op een illegale manier in het milieu terecht komen lijkt het wenselijk deze in te nemen en verantwoord af te voeren.

Voor wat betreft de pleziervaart heeft een jachthaven daartoe een verplichting. Hiertoe zijn voorzieningen aangebracht in de jachthaven, die ook aan de buitenzijde kunnen worden bereikt. Er is daarom geen noodzaak om afvalstoffeninname in het servicepakket van het bunkerstation op te nemen.

2.2.7 Marktomschrijving

Pleziervaart.

Uitgangspunt was een bunkerstation annex watersportwinkel speciaal gericht op de pleziervaart.

Het Markermeer/IJsselmeer is een druk vaargebied. En aan "deze kant" van de Houtribsluizen is geen bunkermogelijkheid. Het aantal bunkermogelijkheden is in de afgelopen jaren afgenomen. Op dit moment is er bij de gebruikers en passanten van Lelystad Haven en Bataviahaven behoefte om te kunnen bunkeren. Ook de aanwezigheid van de Bruine Vloot en de KNRM creëren vraag.

De passages van de Houtribsluizen zijn volgens Rijkswaterstaat als volgt:

Jaar		2011	2009	2007
		Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages
Telpunt	Scheepstype			
Houtribsluizen, sluis (230)	Binnenvaart	32.581	30.165	30.681
	Recreatievaart	19.317	21.964	24.123
	Zeevaart	163	125	262
Total		52.061	52.254	55.066

Wat betreft de recreatievaart is een krimp waarneembaar. De huidige financiële crisis en de 'natte' zomers van 2011 & 2012 zullen hier zeker debet aan zijn. Toch biedt de crisis ook mogelijkheden. De verwachting is dat booteigenaren meer gebruik gaan maken van hun schip en naast het varen minder naar het buitenland zullen gaan voor vakantie. Wel is er een duidelijke trend waarneembaar dat te koop staande schepen worden verkocht aan het buitenland. Dit betreft overigens vaak schepen die weinig of niet gebruikt worden, waardoor de invloed op het aantal scheepsbewegingen beperkt zal zijn.

Beroepsvaart.

Omdat de Bataviyahaven thuishaven is van een aantal charterschepen (beroepsvaart) en naar verwachting dit aantal zal toenemen, ligt het voor de hand ook zgn. rode dieselolie te leveren. Ook de toename van het aantal cruiseschepen kan mogelijkheden bieden. Het leveren van rode dieselolie aan de binnenvaart behoort, gezien de locatie van het bunkerstation direct naast de vaargeul, mede tot de mogelijkheden. Om deze sector optimaal te kunnen bedienen is het, ter zijner tijd, aanschaffen van een varend bunkerschip zeker het overwegen waard. Vooralsnog wordt hiervan afgezien. Voor beide typen beroepsvaart is het leveren van olie tegen zeer concurrerende prijzen erg belangrijk.

Brandstoffen.

Voor de inkoop van brandstoffen heb ik dan ook besloten een samenwerkingsverband aan te gaan met het bunkerstation Anton van Megen in Zaandam om zo mee te kunnen liften op de door hen opgebouwde kwantumkortingen. Gezien het aantal scheepsbewegingen moet, volgens ingewijden, een verkoopcapaciteit van 200 ton brandstof op jaarbasis mogelijk zijn, zolang nog geen varende bunkerboot aanwezig is. Vanzelfsprekend afhankelijk van de geboden service, gastvriendelijkheid en, zeker voor wat betreft de beroepsvaart, een concurrerende prijs.

Aanvullende activiteiten.

Naast de verkoop van brandstoffen zullen andere activiteiten ontplooid worden om de exploitatie te optimaliseren. In de primaire uitgangspunten is daar ook vanuit gegaan. Activiteiten met het schip buiten het vaarseizoen bieden daartoe uitdagende mogelijkheden.

2.2.8 Watersportwinkel.

Het ligt voor de hand om naast het bunkerstation een winkel te starten voor basale watersportbenodigdheden. Het ruim van de Kay is hiervoor uitermate geschikt. Naast schepen die Lelystad als thuishaven hebben zullen ook vele passanten gebruik kunnen maken van het bunkerstation. Deze passanten hebben zeker behoefte aan de meest basale

watersportbenodigdheden als landvasten, stootwillen, putemmers, zwemvesten, schoonmaakmiddelen enzovoorts.

Een zeer uitgebreide watersportwinkel lijkt niet zinvol aangezien in de naastliggende jachthaven een goed gesorteerde watersportwinkel aanwezig is.

2.2.9 Overig winkel.

Naast watersportartikelen is het voor passanten ook van belang dat er primaire levensbehoeften verkocht worden zoals kruidenierswaren, brood, dranken, ijs, toiletartikelen, kranten, waterkaarten enzovoorts.



3. Haalbaarheid van het plan.....

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van het plan besproken. Aan de orde komen: beleid, ruimtelijke effecten, natuur, waterhuishouding, bodem, milieu, verkeer en parkeren, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en economische uitvoerbaarheid.

3.1 Beleid.

De beleidsruimte bij het ruimtelijke ontwikkelen wordt door wet- en regelgeving en beleidsregels begrensd. In deze paragraaf worden de meest belangrijke kaders, die van belang zijn voor de voorziene activiteiten aangegeven.

..... Europees beleid

Relevant Europees beleid is te vinden in de Vogel- en Habitatrichtlijn, IPPC-richtlijn, Kaderrichtlijn Water, het Europees verdrag van Valletta (archeologie). In de paragrafen over natuur, milieu, water en archeologie wordt hier meer over gezegd.

..... Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen

tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan en centraal wat moet,' Hoofddoelstelling voor het IJsselmeergebied is de functie van het IJsselmeer in de borging van de veiligheid, de beperking van de wateroverlast, het behoud van de strategische watervoorraad te versterken én het gebied als grootschalig open gebied met bijzondere internationale waarde van natuur, landschap en cultuur te behouden en te ontwikkelen.

Integrale visie IJsselmeergebied 2030, De koers verlegd.

Op 18 januari 2002 heeft het kabinet de integrale visie IJsselmeergebied 2030 vastgesteld. Voor zover de in de visie opgenomen aspecten nog niet in PKB's zijn verwerkt, wordt de integrale visie IJsselmeergebied door het rijk beschouwd als handreiking voor het opstellen van ruimtelijke plannen en initiatieven die betrekking hebben op het IJsselmeergebied. De kernpunten uit de Integrale Visie IJsselmeergebied 2030 zijn:

Ruimte bieden aan een flexibel (hoger) peil: "meegroeien met de zee";
Behouden van de waterberging;
Buitendijkse ontwikkelingen.

Voor de ontwikkeling van het plangebied is met name het laatste kernpunt essentieel. Uitsluitend bij Almere en Lelystad zal buitendijkse bebouwing worden toegestaan. Naast toetsing aan de bestaande regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, zijn aanvullende criteria specifiek voor een eventuele buitendijkse begrenzing van de rode contouren geformuleerd in de 'Beleidslijn Buitendijkse Ontwikkelingen IJsselmeergebied'.

Globaal zijn deze criteria:

In het belang van de waterhuishouding en de veiligheid dienen er voldoende mogelijkheden voor peilverhoging (streefpeilstijging van 0,90 m) en dijkversterking te blijven;
Er dient te worden voldaan aan een minimum niveau van veiligheid tegen overstroming;
De ontwikkeling van de (beroeps) scheepvaart mag geen hinder ondervinden van buitendijks wonen, omdat bij de ontwikkeling van buitendijkse locaties rekening is en wordt gehouden met de risico's van het vervoer van goederen over water (inclusief gevaarlijke stoffen);
De buitendijkse (woon)locaties dienen bestand te zijn tegen kruierend ijs.

Kiezen voor recreatie.

Het IJsselmeer is van internationale betekenis voor de watersport. Het hele vaargebied van IJssel- en Markermeer is bij uitstek geschikt voor de bruine vloot. Het aantal openbare aanlegplaatsen is beperkt. Het beleid voor het IJsselmeer en het Markermeer is gericht op het behoud en de verdere ontwikkeling als grootschalig vaarwater en als verblijfsgebied voor recreatie op het water van internationale betekenis.

Rapportage Lelystad-Tafel

In 1995 hebben de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland bij het Rijk aandacht gevraagd voor de problematiek in Lelystad. Op initiatief van het Rijk heeft dit geresulteerd in het instellen van de "Lelystad-Tafel".

Het doel van de Lelystad-Tafel was om te komen tot een samenhangende en integrale analyse en diagnose van probleempunten welke een positieve ontwikkeling van Lelystad belemmerden. Eén en ander heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel om in gezamenlijkheid een inspanning te leveren om de gesignaleerde probleempunten adequaat aan te pakken. De stijging van het inwonertal zal volgens de rapportage van de Lelystad-Tafel vooral moeten komen van het aantrekkelijker worden van de stad als vestigingsplaats. Lelystad wil dit met

name bereiken door de stad meer bij het water te betrekken. Lelystad zal zijn eigen identiteit van stad aan het water/groen kunnen versterken tot die van centrale plaats in het IJsselmeergebied. Hierbij zal zij een samenhang met de centrumontwikkelingen in de Gordiaan tot stand moeten brengen. De gedachte van de Lelystad-Tafel gaan daarbij uit naar de aanleg van havens, attracties aan en in het water, bepaalde horeca, culturele voorzieningen en winkelveorzieningen, afmeergelegenheden en woningbouw om de stad zich volop aan het water te laten manifesteren.

Overig relevant rijksbeleid is beschreven in: Natuurbeschermingswet 1998 (2005), Flora en Fauna wet (2202). Dit beleid komt nader aan de orde in de paragraaf over natuur.

Conclusie.

Er is een nationaal belang in het plangebied op het gebied van natuur, water en recreatie. Het plan is niet in strijd met het nationale belang. Het nationale beleid geeft ruimte voor buitendijkse ontwikkelingen bij Lelystad. Het project heeft een kleine schaal en het betreft geen woonfunctie, waarmee diverse afwegingen op het gebied van veiligheid tegen overstroming niet aan de orde zijn. Het project draagt bij aan de waarde van het IJsselmeer als watersportgebied.

.....
Provinciaal beleid.

Omgevingsplan provincie Flevoland.

De ontwikkeling van de kustzone is volgens het omgevingsplan (2 november 2000) een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van Lelystad. Bij de verdere verstedelijking van Flevoland blijft het accent met name liggen op Almere en Lelystad. Aan Lelystad wordt daarom in de periode 2005-2010 meer ruimte gegeven voor woningbouw toegekend dan in de periode daarvoor.

Voor de grotere wateren, het IJsselmeer, het Markermeer en de randmeren is het beleid gericht op een multifunctioneel gebruik. Bewoning langs en op het water wordt, onder strikte voorwaarden, mogelijk geacht. IJsselmeer en Markermeer kunnen een nog belangrijker rol vervullen in het vervoer (goederen en personen) over water.

Beleids- en Actieplan Recreatie en Toerisme.

Het toeristisch-recreatieve beleid van de provincie Flevoland is gericht op het stimuleren van de vitaliteit en duurzaamheid in de toerisme- en recreatiesector. Dat is niet alleen noodzakelijk om de groeiende bevolking van Flevoland te kunnen blijven voorzien van voldoende recreatiemogelijkheden, maar ook om de werkgelegenheid te verhogen. In het Beleids- en Actieplan Recreatie en Toerisme (BART, 2003) is een groei-doelstelling van 5% per jaar neergelegd. Deze doelstelling is nog steeds actueel.

Bij Lelystad is de recreatie niet alleen gericht op de eigen bevolking, maar ook op de bovenlokale en bovenregionale vraag. Het recreatiezwaartepunt 'kustzone' van Lelystad is voor verdere recreatieve ontwikkeling een geschikte locatie, waardoor ook de kwaliteit en aantrekkingskracht van de stad versterkt worden. In het BART wordt geconstateerd dat het aanbeveling verdient om naast de impuls die door Bataviastad aan de Museumboulevard in Lelystad is gegeven, ook extra aanbod, in de sfeer van cultuur of leisure, te creëren en de ruimtelijke kwaliteit (herkenbaarheid en beschutting) te verbeteren.

10

Conclusie.

Het onderhavige plan past uitstekend binnen het door de provincie vastgestelde ruimtelijk beleidskader. De Thema's natuur, water en archeologie komen in de paragrafen 3.3, 3.4 en 3.6 aan de orde.

.....
Gemeentelijk beleid.

Bestemmingsplan Museumkwartier.

Het bestemmingsplan Museumkwartier is vastgesteld in 2011. Het bevat de juridisch-planologische regeling voor diverse ontwikkelingen in het havengebied van Bataviahaven. De ontwikkeling van de stadshaven is het centrale motief van de planvorming.

Het bestemmingsplan geeft in hoofdlijnen ruimte voor:

Een vijftal woonblokken met wonen op de verdiepingen en haven gerelateerde voorzieningen op straat niveau;

Een hotel;

Een haven als thuishaven voor charterschepen en een functie als passantenhaven;

Recreatieve voorzieningen als horeca en boulevard.

Conclusie.

Het realiseren van een bunkerstation annex (watersport)winkel is niet voorzien in de ontwikkelingsvisie voor de haven en is derhalve niet verwerkt in het bestemmingsplan.

Bij de verdere ontwikkeling van Bataviahaven als knooppunt voor recreatievaart in het IJsselmeer is het van groot belang de dienstverlening te vergroten.

De vestiging van een bunkerstation annex (watersport)winkel draagt hier in grote mate aan bij

3.2 Ruimtelijke effecten.

Het bunkerstation annex (watersport)winkel is drijvend en verplaatsbaar. Wel is een permanente ligplaats voorzien aan de noordelijkste steiger van de haven.

Door haar ligging, dwars op kustlijn, is het eventuele verlies aan uitzicht vanuit het appartementengebouw te verwaarlozen.

Conclusie.

De ruimtelijke effecten van het plan zijn zeer beperkt en vormt geen belemmering.

3.3 Natuur.

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het projectgebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in soorten- en gebiedsbescherming.

Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en Faunawet (kaderwet).

Bij gebiedsbescherming zijn de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur van toepassing. Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de reeds bestaande Staatsnatuurmonumenten ook opgenomen.

Conclusie:

Gezien de beperkte ruimtelijke ingreep, de beoogde locatie en het feit dat de activiteiten plaatsvinden in het zgn. vaarseizoen (april-september) is geen flora- en faunaonderzoek noodzakelijk, maar wordt volstaan met een verwijzing naar de Kaderwet.

Gebiedsbescherming.

De Bataviahaven ligt in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied d.d. 23 december 2009).

Het Natura 200-gebied is aangewezen als vogelrichtlijngebied.

Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er ook sprake kan zijn externe werking.

Het Vogelrichtlijngebied Markermeer is aangewezen vanwege de aanwezigheid van een uitgestrekt zoetwatermeer dat als geheel het leefgebied vormt van een aantal in artikel 4 van de Richtlijn bedoelde vogelsoorten. In het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (Vogelrichtlijngebied) zijn instandhoudingdoelen opgenomen voor verschillende vogelsoorten. Voor de broedvogel aalscholver kan op voorhand worden uitgesloten dat de realisatie van het bunkerstation annex (watersport)winkel en het latere gebruik kan leiden tot effecten. De broedplaatsen van deze vogels bevinden zich niet in de onmiddellijke omgeving van de vestigingsplaats. Voor de broedplaats van de visdief is er mogelijk sprake van externe werking. Op grond van het onder 2.2.2 en 3.11 gestelde is de externe werking echter voldoende gewaarborgd.

Voor de trekvogels, die het gebied in het winterseizoen als rustplaatsgebruiken, vormen de bunkerbootactiviteit geen bedreiging, omdat de exploitatie beperkt blijft tot het zgn. vaarseizoen (april-september)

Voor alle in het aanwijzingsbesluit opgenomen 'niet-broedvogels' is het instandhoudingsdoel geformuleerd als 'behoud omvang en kwaliteit leefgebied'.

Conclusie:

De realisatie van het bunkerstation annex (watersport)winkel en het gebruik daarvan leidt niet tot aantasting van het beschikbare oppervlakte en de kwaliteit van de leefgebieden.

Soortenbescherming.

In het kader van het vigerende regelgeving is specifiek onderzoek gedaan naar soorten die op de beschermde lijst staan. Uit dit onderzoek komt naar voren dat binnen deze gebieden een grote hoeveelheid van beschermde soorten voorkomen. Het betreft in nagenoeg alle gevallen algemeen voorkomende soorten.

De visdief vormt hierop een uitzondering. Deze soort heeft in de nabijheid van de Bataviahaven een broedgebied. Als hierboven beschreven heeft de vestiging van de bunkerboot annex (water)sportwinkel hierop geen invloed.

Conclusie.

Flora en fauna vormen geen belemmering voor de planontwikkeling.

3.4 Water

Wettelijk kader

In het Besluit Ruimtelijke Ordening (BRO) is bepaald dat voor ieder ruimtelijk plan moet worden omschreven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding, de Watertoets.

Doel van de watertoets is om de relatie tussen planvorming en de waterhuishouding te versterken. Bouwplannen dienen daartoe te worden getoetst door de waterbeheerder. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden. Dat betekent dat naar overstromingsgevaar, wateroverlast, verdroging en waterkwaliteit wordt gekeken.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan (NWP) vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009-2015 voert om te komen tot duurzaam waterbeheer. Het NWP richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het NWP is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het NWP is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de WRO heeft het NWP voor de ruimtelijke aspecten de status van een stuurvisie.

Het NWP, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Beleidsthema's zijn: Waterveiligheid, watertekort en zoetwatervoorziening, wateroverlast en waterkwaliteit.

.....
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het IJsselmeer maakt onderdeel uit van het Hoofdwatersysteem van Nederland.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken.

Met betrekking tot het project in Bataviyahaven zijn de nationale belangen: scheepvaartroutes voor de binnenvaart, milieukwaliteit (waaronder waterkwaliteit), waterveiligheid en zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, (internationaal) netwerk van natuurgebieden en –meer algemeen- een goede ruimtelijke ordening.

.....
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn op het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen.

In de recent gewijzigde Barro (2012) zijn regels toegevoegd over: de buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer en de bescherming van de (overige) primaire waterkeringen. Beide relevant voor onderhavig plan.

.....
Waterplan gemeente Lelystad

Voor de gehele gemeente Lelystad is een waterplan (Royal Haskoning, april 2002) opgesteld. Dit plan bevat de vertaling van het gewenste waterbeheer ('watervisie') naar inrichtings-

maatregelen op hoofdlijnen. Het waterplan is opgesteld waarbij rekening gehouden is met het vigerend beleid in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), startovereenkomst “Waterbeleid 21^{ste} eeuw” (WB21), de “Handreiking Watertoets” (nationaal beleid), het Omgevingsplan Flevoland (Provincie Flevoland) en het Waterbeheersplan (Waterschap Zuiderzeeland).

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

Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën:

Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren)

Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

.....
Voorliggende planontwikkeling

Aan de hand van deze waterparagraaf wordt duidelijk gemaakt hoe het vigerende waterbeleid is vertaald naar waterhuishoudkundige inrichtingsmaatregelen in het plan voor het bunkerstation annex (watersport)winkel . Deze paragraaf geeft aan hoe met water in dit plan wordt omgegaan en op welke wijze de inrichtingsmaatregelen bijdragen aan ‘Veiligheid, Voldoende en Schoon Water’.

Het plangebied ligt binnen het in beheerareaal van Rijkswaterstaat IJsselmeergebied. Onderstaand wordt het plan besproken aan de hand van de beleidsthema’s voor het hoofdwatersysteem.

Waterveiligheid

Om waterkeringen in de toekomst te kunnen versterken, is het kabinet van mening dat er ruimte open gehouden moet worden langs de waterkeringen, zoals vastgelegd in de legger van waterschappen. Gemeenten dienen daartoe in bestemmingsplannen een beschermingszone aan te geven langs de waterkeringen.

Ter plaatse van het projectgebied is in het vigerende bestemmingsplan geen beschermingszone opgenomen voor de waterkering. Het plan voor het bunkerstation annex (watersport)winkel betreft een drijvende voorziening, verankerd aan het reeds aanwezige ponton in de haven. Hiermee kan geanticipeerd worden op toekomstige (klimatologische) ontwikkelingen. Ook is daarom een eventuele aantasting van de stabiliteit van de waterkering niet aan de orde.

Watertekort en zoetwatervoorziening

Het bestaande beleid is erop gericht de huidige watertekorten voor 2015 aan te pakken volgens de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water. Uitgangspunt daarbij de trits ‘vasthouden, bergen en aanvoeren’.

Het IJsselmeer speelt een belangrijkere rol als strategische zoetwatervoorraad, in de toekomst wordt dit mogelijk versterkt. Hiertoe is in 2013 een peilbesluit voorzien. Het bunkerstation annex (watersport)winkel is flexibel bevestigd, een peilwisseling heeft geen invloed op het bunkerstation annex (watersport)winkel en vice versa.

Wateroverlast

Als gevolg van klimaatveranderingen, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak neemt de kans op wateroverlast toe. De trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' is uitgangspunt van beleid.

Omdat het bunkerstation annex (watersport)winkel drijvend in het water is gelokaliseerd, is het verhard oppervlak niet relevant, hierdoor is geen sprake van een afname aan waterbergend vermogen. Watercompensatie is niet vereist.

Waterkwaliteit

Er worden geen uitlopende bouwmaterialen (zoals zinken dakgoten) gebruikt. Het schone regenwater wordt op het open water geloosd. Het vuilwater wordt opgevangen in een vuilwatertank. De tank wordt regelmatig geleegd via de bilgeboot, net als gebruikelijk is bij de vrachtaart, en afgeleverd bij de daarvoor bestemde vuilwaterstations.

Volgens het verbreed Gemeentelijke rioleringsplan is aansluiting op het gemeentelijk riool verplicht binnen de bebouwde kom, tenzij lokale behandeling doelmatiger is. Dit is overeenkomstig het gestelde in de Wet Milieubeheer. Bij het bunkerstation annex (watersport)winkel is lokale behandeling meer doelmatig. Het vuilwater van sanitaire voorzieningen wordt opgevangen in een vuilwatertank en geleegd via de bilgeboot.

Voor wat betreft het 'buitendijks bouwen' kan opgemerkt worden dat het om een watergebonden functie gaat. Het betreft een drijvende voorziening dat duurzaam verankerd is aan een steiger, en daarmee indirect aan de wal. De effecten zijn verwaarloosbaar.

Wateradvies

Op het moment dat de waterbeheerder, Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, een advies heeft uitgebracht over het plan, zal in dit advies in deze paragraaf worden verwerkt.

3.5 Bodem

Normaliter moet ten behoeve van het bouwen aangetoond worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. In voorliggend plan gaat het om een drijvend bunkerstation annex (watersport)winkel, waarmee dit aspect als niet relevant te beschouwen is.

Er zal geen sprake zijn van grondverzet, vrijkomende grond en/of afvoer van grond.

3.6 Archeologie

Het Europees Verdrag van Valetta uit 1992, ook wel Verdrag van Malta genoemd, regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Nederland heeft dit verdrag ondertekend en goedgekeurd. Invoering van het verdrag in Nederland gebeurt door middel van aanpassing van de Monumentenwet 1988 en de wet op de archeologische monumentenzorg.

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat eventuele archeologische waarden niet worden aangetast. In voorliggend plan is er geen sprake van roering van de ondergrond. Se archeologische verwachtingskaart van de gemeente Lelystad geeft geen beeld van verwachtingswaarden in het water. Het kustgebied grenzend aan het water heeft een lage archeologische verwachtingswaarde.

Ten allen tijde geldt dat men tijdens de werkzaamheden alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij het aantreffen van deze waarden dient

hiervan melding gemaakt te worden bij de minister (Rijksdienst voor het Cultuurhistorisch Erfgoed) conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

3.7 Milieu

Voor de vestiging van het bunkerstation annex (watersport)winkel zijn er geen relevante milieuaspecten.

3.8 Verkeer en parkeren

Op de kade geldt een parkeerverbod. Parkeren kan plaatsvinden op de ruim aanwezige parkeervoorzieningen, waaronder de VOC-parkeergarage.

Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

3.9 Geluid

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de wet geluidshinder (Whg)

Conclusie

In voorliggend plan is geen sprake van een nieuwe geluidsgevoelige functie, conform de Whg. Er geldt geen onderzoek plicht.

Ook is er geen sprake van geluidsbelasting door het (gebruik van het) bunkerstation annex (watersport)winkel op de omgeving.

3.10 Luchtkwaliteit

De wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin ter bescherming van mens en milieu onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) zijn vastgesteld.

De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardeoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemmingen' binnen onderzoekzones van provinciale- en rijkswegen.

Daarnaast moet uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan luchtverontreiniging.

Gevoelige bestemmingen: In het plan worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. In de AMvB "gevoelige bestemmingen" worden enkel scholen, kinderopvang en bejaarden-/verpleeghuizen als gevoelige bestemmingen aangemerkt.

Bijdrage project aan luchtverontreiniging: ER is geen sprake van luchtverontreinigende activiteiten.

Conclusie

Zowel vanuit de Wet Milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

3.11 Externe veiligheid

Voor de geplande ontwikkeling is enerzijds gekeken naar het bunkerstations als risicobron en anderzijds naar de omliggende risicobronnen en de mogelijke beperkingen als gevolg daarvan ter plaatse van het bunkerstation.

3.11.1 Het bunkerschip als risicobron

Voor pontons en bunkerscheepen bestaat een wettelijk kader dat wordt gevormd door de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit, de Binnenvaartregeling en de Europese richtlijn 2006/87/EG. Het Bunkerstation, dat bestemd is voor het bunkeren van (recreatieve) schepen, lossen van bevoorradingschepen en het afleveren van vloeibare brandstoffen aan pleziervaartuigen valt rechtstreeks onder deze wet- en regelgeving. De Binnenvaartregeling heeft een rechtstreekse werking en omvat een certificeringsregeling.

De bodem- en veiligheidsvoorschriften voor het afleveren van brandstoffen aan vaartuigen zijn neergelegd in het Activiteitenbesluit. Deze gelden zowel voor vaste (op de wal geplaatste) afleverinstallaties als voor drijvende installaties. De laatste valt onder de definitie bunkerstation.

Veiligheid.

Voor de veiligheid van de afleverinstallaties is de aanwezigheid van benzine (lichte olie) sterk bepalend. Uit risicoberekeningen blijkt dat diesel zelfstandig lastig ontbrandt, maar door de combinatie zelfs met kleine hoeveelheden benzine sneller ontbrandt. Bunkerstations groter dan 25 m³ zijn vergunning plichtig als (ook) benzine wordt opgeslagen. Voor dergelijke situaties moet het veiligheidsrisico individueel berekend worden.

In de pleziervaart wordt weliswaar nog gebruik gemaakt van benzinemotoren, maar het aandeel ervan neemt zienderogen af en beperkt zich steeds meer tot kleinere buitenboordmotoren. Vanuit een exploitatieperspectief is het geen belangrijke doelgroep. Er zal dan ook geen benzine worden aangeboden. Het is daarom niet noodzakelijk het veiligheidsrisico individueel te berekenen.

Voor bunkerstations is op grond van de binnenvaartregelgeving een certificaat van onderzoek verplicht, dat alleen wordt afgegeven als de installatie aan de eisen van de Binnenvaartregeling voldoet. De Binnenvaartregeling stelt eisen aan de constructie en het gebruik van de installatie om de veiligheid van de vaarwegen te verzekeren (zie onder).

Afstand

Voor bunkerstations waar benzine wordt opgeslagen geldt een minimumafstand van 20 meter tussen alle zijden van het bunkerstation en kwetsbare objecten en tussen het vulpunt en kwetsbare objecten.

Als in een bunkerstation geen benzine wordt opgeslagen geldt alleen een afstand van 20 meter tot kwetsbare objecten als het bunkerstation aan een doorgaande vaarroute is gelegen. De afstand geldt vanaf de zijde die aan de vaarroute grenst omdat vooral het risico van aanvaring bepalend is voor de veiligheid.

Voor de definitie van kwetsbare objecten wordt verwezen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Kort samengevat gaat het om woningen, gebouwen voor verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, gebouwen met grote aantallen mensen en

kampeer- en recreatieterreinen met meer dan 50 plaatsen.
Binnen de aangegeven contour zijn geen kwetsbare objecten aanwezig.

Aflevering onder toezicht.

Uitgangspunt bij het afleveren van brandstof aan vaartuigen is dat dit altijd onder toezicht van deskundig personeel plaatsvindt. Het zelf tanken onder toezicht is toegestaan. Deskundig personeel is het personeel dat op de hoogte is van de gevaarlijke eigenschappen van de brandstoffen, de aanwezigheid en wijze van toepassing van absorptie- en hulpmiddelen en de wijze van handelen bij een incident. Op het bunkerstation zal personeel aanwezig zijn dat voldoet aan deze criteria.

Publicatiereeks gevaarlijke stoffen.

De afleverinstallatie moet voldoen aan de eisen gesteld in de PSG 28. Het betreft met name eisen aangaande de opvang van gemorst product, de instructies voor een veilige aflevering, de voorschriften m.b.t. de elektrische installatie van de dispenser en de brandveiligheidsvoorschriften.

Voorts zijn in de bijlage 3.8 van de Binnenvaartregeling verdere regels gesteld waaraan het bunkerstation moet voldoen. Middels de certificeringsregeling zijn deze voorschriften gewaarborgd.

De beperkingen voor het afleveren aan schepen, die gevaarlijke stoffen vervoeren is in de onderhavige situatie niet van toepassing, omdat uitsluitend aan de recreatieve vaart wordt geleverd.

Spills

Tijdens overslag van gasolie kunnen door handelingsfouten of falen van de slangverbinding spills optreden. Wanneer tijdens het bunkeren een onregelmatigheid optreedt, zoals overvulling of lekkage zijn de volgende veiligheidsvoorzieningen voorhanden:
Het bunkeren wordt aan de klantzijde bewaakt door een bunkerwacht. De bunkerwacht aan de klantzijde heeft een alarmeringsfunctie. Het bunkerstation beschikt over een noodstop, waarmee de pomp direct wordt uitgeschakeld. Daarmee valt de drijvende kracht voor de vloeistofstroming weg. Deze worden op twee plaatsen op het bunkerstation (bij de afleverpunten en centraal) aangebracht. De noodknoppen worden periodiek getest (eens per maand is gebruikelijk).

In toenemende mate wordt de BOBS toegepast, de Bunker Overvul Beveiliging Sensor. De sensor wordt in de tank geïnstalleerd. Zodra de sensor contact maakt met de gasolie geeft hij een stuursignaal af waarmee de pomp wordt uitgeschakeld. De elektrische verbinding wordt gelegd door een drie-aderige kabel verbonden met de bunkerslang. Zo wordt overvulling voorkomen.

Momenteel wordt BOBS nog niet algemeen toegepast. Het aandeel van de schepen dat BOBS gebruikt neemt echter gestaag toe.

In de nabije toekomst wordt het gebruik van de BOBS verplicht gesteld

Het aanvaringsrisico.

Als regel dient de afleverinstallatie en het vulpunt zodanig geplaatst te zijn dat het goed bereikbaar is, maar beschermd wordt tegen aanvaringen van innemende schepen. De locatie van de bunkerboot bevindt zich aan de binnenzijde van de ponton. De brandstof innemende schepen meren aan de buitenzijde aan. Hiermee wordt het risico op aanvaringen verwaarloosbaar.

De bunkeropslag bevindt zich in het ruim van het schip. De scheepswand fungeert als een

tweede buffer. De kans op uitstroom van brandstof door schade als gevolg van een aanvaring is zeer gering.

Ontsteking van dieselolie

Naast de kans op uitstroming van gasolie, is er ook een kans op ontsteking. Gasolie is een brandbare vloeistof en wordt voor transport ingedeeld in de categorie LF1. De kans dat gasolie direct ontsteekt wordt op 0.01 gesteld. Vertraagde ontsteking wordt niet mogelijk geacht. De getallen zijn ontleend aan CPR 18E.

Gasolie heeft een vlampunt van ca. 70 °C. Dit is de minimale temperatuur waarop gasolie aan de lucht zelfonderhoudend kan branden wanneer een ontstekingsbron van voldoende energie-inhoud voorhanden is. Aangenomen is dat bij een spill geen voldoende warmtebron ontstaat of aanwezig is voor het ontsteken van de gasolie. Alleen de scenario's waar een aanvaring plaatsvindt hebben een ontstekingskans van 0.01.

Naar de mogelijke effecten van uitstroom van brandbare stoffen is recent onderzoek verricht voor bunkerstations aan de Rijn bij Millingen en aan de Zuider IJdijk te Amsterdam. Als de berekende risicocontouren op de onderhavige situatie wordt toegepast bereiken deze geen (beperkt) kwetsbare objecten.

3.11.2 Omliggende risicobronnen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, LPG-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen. Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 1 op 1 miljoen als grenswaarde.

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp.

Per risicobron wordt zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico besproken. Hiervoor is de interactieve risicokaart geraadpleegd (www.risicokaart.nl).

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

De locatie ligt niet in de nabijheid of in het invloedsgebied van een weg waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

De Hanzelijn is recentelijk in gebruik genomen. Over deze spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd, als gevolg waarvan er een contour ontstaat waarbinnen geen (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd mogen worden. Deze contour ligt op 60 meter uit het spoor. Binnen 200 meter moeten de gevolgen voor het groepsrisico in kaart worden gebracht. Een bunkerstation annex (watersport)winkel wordt op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet aangemerkt als kwetsbaar object. Daarbij ligt het plangebied op meer dan 200 meter afstand van de Hanzelijn.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

Het bunkerstation annex (watersport)winkel komt op betrekkelijk korte afstand te liggen aan de vaarroute Amsterdam-Lemmer. Deze vaarroute maakt onderdeel uit van het basisnet water. De vaarverbindingen zijn beperkt tot een vast gebied. Het betreft een binnenvaartverbinding voor chemische cluster en achterlandverbindingen. Door deze transporten heeft de vaarroute aan weerszijden een plasbrandaandachtgebied van 25 meter. Binnen die contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Rond de vaarweg is een plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Deze ligt in het water en komt maximaal tot de oeverlijn. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen een afstand van 200 meter rond de vaarweg moet het groepsrisico verantwoord worden. Daarbij gaat het om ontwikkelingen waarbij het aantal personen groter is dan 1.500 per hectare.

Het bunkerstation annex (watersport)winkel is geen (beperkt) kwetsbaar object.

Risicovolle bedrijven

In en om het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd die worden aangemerkt als risicovol, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Natuurrampen

Op de risicokaart is te zien dat er in de directe omgeving van de geplande locatie voor het bunkerstation annex (watersport)winkel een risicozone is aangegeven als 'buitendijks gebied'. Voor de functie van bunkerstation annex (watersport)winkel is dit risico niet relevant.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

3.12 Eindconclusie

Het vigerende overheidsbeleid en de gemeentelijke planvorming overziend, kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de vestiging van het bunkerstation annex (watersport)winkel.

Het plan draagt bij aan de beoogde (recreatieve) ontwikkeling van de Batavia haven, Lelystad en het IJsselmeergebied.