

Voorstel aan de raad

Nummer: 141046601

Portefeuille: Wethouder Ruimtelijke ontwikkeling, grondbedrijf en verkeer
Programma: 2.4 Sterke stad
Programma onderdeel: 2.4.2 Kwaliteit aanbod versterken
Steller: T. Tuenter
Afdeling: DVL WABO en Bestemmingsplannen
Telefoon: 9577
E-mail: t.tuenter@lelystad.nl

Punt 9m van de agenda voor de vergadering van 16 december 2014.

Onderwerp:
Vaststelling Bestemmingsplan Lelystad Verbindingsweg Circuits

Voorgesteld besluit

1. De "Nota van Antwoord zienswijzen bestemmingsplan Lelystad Verbindingsweg Circuits" vast te stellen;
2. Het (digitale) bestemmingsplan Lelystad – Verbindingsweg Circuits, bestaande uit het bestemmingsplan Lelystad – Verbindingsweg Circuits en verbeelding met GML bestand NL.IMRO.0995.00054-VG01 met de daarbij behorende regels en bijlagen, digitaal en analoog vast te stellen.

Aanleiding

Tussen de A6 en Lelystad Airport is een groot gebied gelegen met voornamelijk agrarische bedrijvigheid, het bedrijventerrein Larserpoort en enkele grootschalige, geluidsproducerende inrichtingen. Dit zijn ondermeer het oefenterrein voor de RDW, het Midlandcircuit, het ANWB-testterrein en het oefenterrein van de Politieacademie. De wens is om dit gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig bedrijventerrein en knooppunt van meerdere vervoersstromen. Het planologisch juridisch kader voor dit gebied is in het bestemmingsplan Larserknoop vastgesteld. Dit bestemmingsplan is grotendeels op 8 augustus 2012 onherroepelijk geworden. In het bestemmingsplan Larserknoop wordt de ontsluiting van de circuits die nu via de Talingweg loopt voorzien via een alternatieve route die onder andere langs het terrein van de politieacademie loopt.

De basis voor het concept ontwerp bestemmingsplan 'Lelystad verbindingsweg circuits' ligt in de Gebiedsvisie Larserknoop vastgesteld in de raad van 7 mei 2009. Het nieuw te bestemmen gedeelte van de weg ligt in het verlengde van de weg vanaf de Larserweg langs de Meerkoetentocht. Deze weg ontsluit onder andere het te ontwikkelen bedrijventerrein Larserknoop en de nieuw te bouwen Terminal van Lelystad Airport. Dit gedeelte van de weg is gelegen in de bestemmingsplannen Larserknoop en Larserknoop (reparatie). Het gebied waar de ontsluitingsweg naar de circuits komt te liggen loopt parallel aan de Meerkoetentocht door gebied dat thans een agrarische bestemming heeft. Om de aanleg van dit gedeelte van de weg mogelijk te maken is derhalve het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Beoogd effect

Het vaststellen van het bestemmingsplan vormt, de laatste juridische stap om te komen tot een vastgesteld en onherroepelijk Bestemmingsplan Lelystad - Verbindingsweg Circuits die de aanleg van de weg 'ontsluiting Lelystad Airport (OLA)' mogelijk maakt

Argumenten

1. Tijdens de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 2 zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen zijn beantwoord en voorzien van een gemeentelijke reactie in de 'Nota van Antwoord; zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Lelystad – Verbindingsweg Circuits. De zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of anderszins het stopzetten van de procedure. Voor de volledigheid zijn de kopieën van de zienswijzen bij het voorstel gevoegd.
2. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.

Financiële aspecten

- In het convenant tussen gemeente en provincie is afgesproken dat partijen in gezamenlijkheid de nieuwe ontsluitingsweg willen realiseren en hierover formele afspraken maken. De kosten van de ontsluitingsweg bedragen naar schatting € 3,5 mln.
- De formele afspraken worden vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst. Er zijn geen discussies over de verdeling van financiën.
- In het exploitatieplan zijn reeds afspraken vastgelegd over de bijdrage van OMALA voor het realiseren van de ontsluitingsweg.
- De provincie draagt onder voorwaarden € 250.000 bij aan grondverwerving, deze provinciale bijdrage is vastgelegd in MIRT.

Kantttekeningen

De verwachting is dat zolang de onderhandeling tussen de Schipholgroep en de RDW nog niet tot overeenstemming heeft geleid zij tegen het bestemmingsplan al hun rechtsmiddelen zullen gebruiken. Dit zou kunnen zorgen voor vertraging.

Communicatie en voortgang

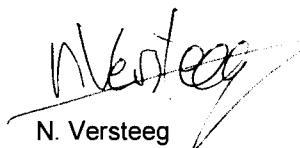
Het vastgestelde bestemmingsplan zal worden gepubliceerd in Staatscourant en Flevopost. Tevens zal het worden geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website. Na publicatie is beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak mogelijk.

Gedurende de termijn van ter inzagelegging (zes weken) kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze bij de gemeenteraad hebben ingebracht, alsmede belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen hebben ingebracht, beroep instellen. Binnen de beroepstermijn kunnen belanghebbenden, naast het beroepschrift, een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad treedt ingevolge artikel 3.8, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening in werking daags na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Lelystad, 4 november 2014.

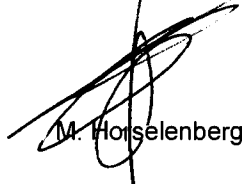
Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,



N. Versteeg

de burgemeester,



M. Hoiselenberg

Raadsbesluit

Nummer: 141046601

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 4 november 2014;

- dat het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 19 juni 2014 voor een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen en tevens digitaal kon worden geraadpleegd;
- dat die terinzagelegging op de wettelijk voorgeschreven wijze is bekend gemaakt;
- dat in deze bekendmaking melding is gemaakt van de voor een ieder bestaande mogelijkheid om gedurende de termijn van terinzageligging schriftelijk of mondeling zienswijzen omtrent het ontwerp bij deze raad naar voren te brengen;
- dat de volgende zienswijzen zijn ontvangen:
 1. C.F.J.M. Hermus, Meerkoetenweg 17 te Lelystad;
 2. Advocatenkantoor Houthoff Buruma namens Rijksdienst voor het Wegverkeer;
- dat deze zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn van terinzageligging, zodat de indieners in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen;
- dat het college van de gemeente Lelystad in de "Nota van Antwoord zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Verbindingsweg Circuits de gemeentelijke beantwoording van de zienswijzen heeft opgenomen en daarbij heeft aangegeven of al dan niet aan de zienswijzen tegemoet is gekomen;
- dat de zienswijzen geen aanleiding geven tot wijziging van het plan dan wel stopzetting van de procedure;
- er ook overigens geen feiten en omstandigheden zijn waarom het bestemmingsplan niet zou kunnen worden vastgesteld;

B E S L U I T:

1. de "Nota van Antwoord zienswijzen bestemmingsplan Lelystad Verbindingsweg Circuits" vast te stellen;
2. het (digitale) bestemmingsplan Lelystad – Verbindingsweg Circuits, bestaande uit het bestemmingsplan Lelystad – Verbindingsweg Circuits en verbeelding met GML bestand NL.IMRO.0995.00054-VG01 met de daarbij behorende regels en bijlagen, digitaal en analoog vast te stellen.

Lelystad, 16 december 2014.

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,



de voorzitter,



Nota van Antwoord zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Lelystad Verbindingsweg Circuits

21 oktober 2014

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform de wettelijke bepalingen vanaf 19 juni 2014 gedurende zes weken zowel analoog als digitaal ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn een tweetal zienswijzen ontvangen.

1. C.F.J.M. Hermus, Meerkoetenweg 17, te Lelystad ingekomen 25 juli 2014.
2. Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), ingekomen 31 juli 2014

Beide zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.

2. Beantwoording reacties

2.1 Indiener 1.

Door inspreker wordt nogmaals aangegeven dat in de toelichting ten onrechte is aangegeven dat het bestemmingsplan Larserknoop reparatie de weg reeds mogelijk maakt.

Reactie

Zoals ook reeds in de 'nota van antwoord inspraak en overleg' en toelichting wordt aangegeven en ook door middel van een afbeelding wordt verduidelijkt is dat de gehele weg vanaf de Larserweg in drie bestemmingsplannen mogelijk wordt gemaakt, in volgorde; Larserknoop, Larserknoop (reparatie) en Verbindingsweg circuits, waarvan die laatste over het terrein van indiener loopt. Op deze laatste ziet dit bestemmingsplan. De andere twee genoemde bestemmingsplannen zijn reeds in werking getreden.

Indiener geeft aan dat de nut en noodzaak voor de weg ontbreekt nu het Luchthavenbesluit nog niet definitief is en het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan nog niet in procedure is.

Reactie

Het Luchthavenbesluit zou oorspronkelijk 14 november 2014 definitief worden vastgesteld, volgens de recente planning is dit uitgesteld naar het eerste kwartaal van 2015. Het Luchthavenbesluit heeft inmiddels als ontwerp ter inzage gelegen. Binnenkort zal de Raad van State haar advies over dit Besluit uitbrengen. Wij hebben dan ook de gerechtvaardigde verwachting dat het Luchthavenbesluit en de uitvoering daarvan gewoon doorgang zal gaan vinden. Het bestemmingsplan dat de uitbreiding van de start- en landingsbaan en bouw van de terminal, en daarmee samenhangend ook het vervallen van de Talingweg, zal op zeer korte termijn in procedure worden gebracht.

De ontsluitingsweg heeft om meerdere redenen vanuit nut en noodzaak een functie. De ontsluitingsweg "hangt" niet voor 100% aan het luchthavenbesluit, zoals ook blijkt uit het convenant dat is gesloten tussen partijen. Er wordt wel een relatie gelegd met het luchthavenbesluit, maar is niet als voorwaarde gesteld. Ook zonder het luchthavenbesluit blijft het belang van OMALA en vliegveld overeind.

Er zijn geen gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan verbindingsweg circuits ziet op een

combinatie van functies, blijkt ook uit het convenant, namelijk noodzakelijk voor de ontsluiting van de luchthaven, noodzakelijk voor OMALA hetgeen bedrijfsvestigingen positief zal beïnvloeden, noodzakelijk voor ontsluiting circuits. Afgesproken is dat de ontsluitingsweg een gemeentelijke weg wordt indien het luchthavenbesluit niet genomen wordt, en de ontsluitingsweg een provinciale weg wordt indien luchthavenbesluit wel genomen wordt.

Aangegeven wordt dat inspreker een garantie wil dat door de gecumuleerde geluidsbelasting zijn bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet.

Reactie

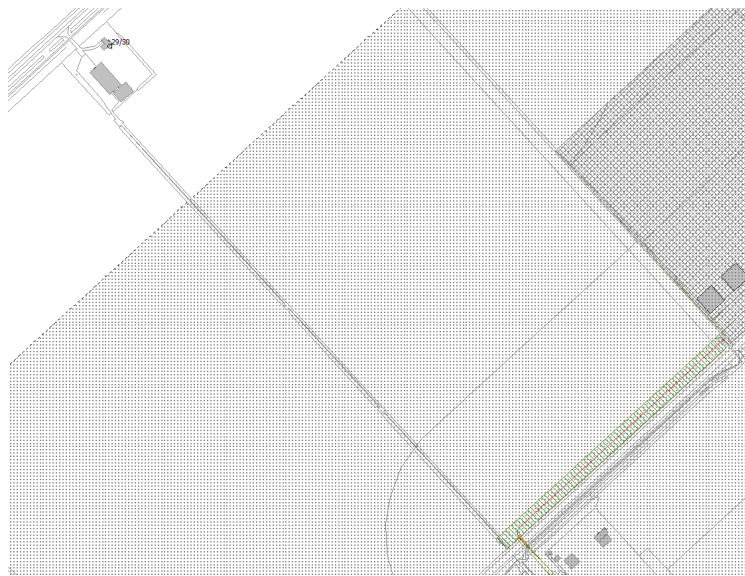
Bij het opstellen van het concept bestemmingsplan is geluidsonderzoek gedaan naar de wegverkeerslawaaï-aspecten van de aan te leggen weg. Het is onduidelijk op welke gronden het agrarisch bedrijf haar werkzaamheden niet kan uitvoeren bij een eventueel te hoog gecumuleerd geluidsniveau.

Naar aanleiding van de zienswijze is er alsnog gekeken naar de akoestische gevelbelasting afkomstig van de verbindingsweg.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *Verkeersintensiteit ca. 8.742 motorvoertuigen per etmaal (weekdag). Deze intensiteit is gebaseerd op een modelberekening ten behoeve van het exploitatieplan Larserknoop d.d. 30 september 2014 van adviesbureau Goudappel Coffeng. Het betreft situatie 2025, 45.000 vluchtbewegingen en inclusief de derde aansluiting A6. Om van een werkdag tot een weekdag te komen is gerekend met een percentage van 93%;*
- *Snelheid van 80 km/uur;*
- *Geluidcontouren worden berekend voor een waarneemhoogte van 1,5 m en 4,5 m. Dit betreft eerste en de tweede bouwlaag van de betreffende agrarische bedrijfswoning.*

Onderstaand een overzicht van het akoestisch model:



De hoogst berekende waarde voor de woning bedraagt 30 dB.

Conclusie:

De betreffende bedrijfswoning ligt binnen de 50 dB(A) contour van het gezoneerde industrieterrein. Het verschil is meer dan 10 dB(A) met de akoestische gevelbelasting afkomstig van de verbindingsweg en dat betekent dat de geluidcontour van het industrieterrein het geluid van de verbindingsweg domineert en de verbindingsweg geen bijdrage levert aan eventuele cumulatie. Het bestemmingsplan Geluidszone Lelystad Luchthaven is op 12 augustus 2012 onherroepelijk geworden. Gezien het huidige geluidsniveau wat op dit moment mogelijk is behoeft voor de cumulatie van geluid, niet te worden gevreesd

Inspreker vreest dat de aanleg van de weg leidt tot vervuiling van zwerfafval en van neerslag van giftige stoffen waardoor zijn gewassen zullen worden afgekeurd. Tevens wordt een handhabingsbepaling in het bestemmingsplan gemist.

Reactie

Ten aanzien van de voedselveiligheid en afval wordt er voldoende afstand gehouden vanuit het wegtracé tot aan uw agrarische perceel. Op uw perceel worden geen op-/of afritten, behoudens de afritten van de A6 die langs de A6 zijn gelegen, voorzien, waardoor de kans op zwerfafval gering is. Het wegprofiel is dusdanig gekozen dat voor zwerfafval op de gronden van inspreker niet hoeft te worden gevreesd. Ook een toename van vervuiling op grond van giftige stoffen als gevolg van de aanleg van de weg is niet voorzien. Indien de depositie van stoffen afkomstig van het verkeer aantoonbaar leidt tot afkeuren van de oogst zal gekeken worden naar een passende oplossing, echter uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de aanleg van de weg binnen de wettelijke normen blijft.

Met betrekking tot de handhaving van de geluidsnormen wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan het planologisch kader biedt voor de aanleg van de weg. In dit kader worden de verschillende ruimtelijke belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening tegen elkaar afgewogen. Handhaving van milieunormen vind niet op basis van het bestemmingsplan plaats.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingplan.

2.2. Indiener 2, Rijksdienst voor het wegverkeer

Indiener geeft in haar zienswijze het volgende aan. Houthoff Buruma heeft namens haar cliënt, de Dienst Wegverkeer (RDW), gevestigd aan de Talingweg 76 te Lelystad, een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan "Lelystad – Verbindingsweg Circuits".

De RDW exploiteert het landelijke centrum waar volgens strenge eisen banden en voertuigen worden getest. Daarbij is aangegeven dat ter uitvoering van deze testen het cruciaal is dat het achtergrondgeluidsniveau voldoende laag is (< 50 dB(A)). Naar aanleiding daarvan heeft de RDW haar geluidsdeskundige Peutz gevraagd om een eerste beoordeling van het bij het bestemmingsplan behorende akoestisch onderzoek.

Uit de notitie Peutz volgt onder ander door Houthoff Buruma kort samengevat het volgende:

1. Onduidelijk is hoe het aantal verkeersbewegingen is bepaald, er is reden om aan te nemen dat dit aantal groter dient te zijn;
2. Geen inzicht is gegeven in de optredende piekgeluiden in de omgeving als gevolg van de verbindingsweg, terwijl in de procedure tegen bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie) nu juist is gebleken dat deze piekgeluiden voor de RDW geluidhinder veroorzaken;
3. Op bepaalde locaties binnen de testbaan zal dit tot een (forse) overschrijding van het achtergrondgeluidniveau van 50 dB(A) leiden.

Het akoestisch onderzoek is juist uitgevoerd, gezien de procedure tegen bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie). Aangezien er in de nabije omgeving geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn en er in die zin geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Meer in algemene zin is voor de RDW van belang dat de verbindingsweg het gebruik van de gronden van de RDW en de exploitatie van het testcentrum niet zal belemmeren.

Reactie

1. Verkeersbewegingen.

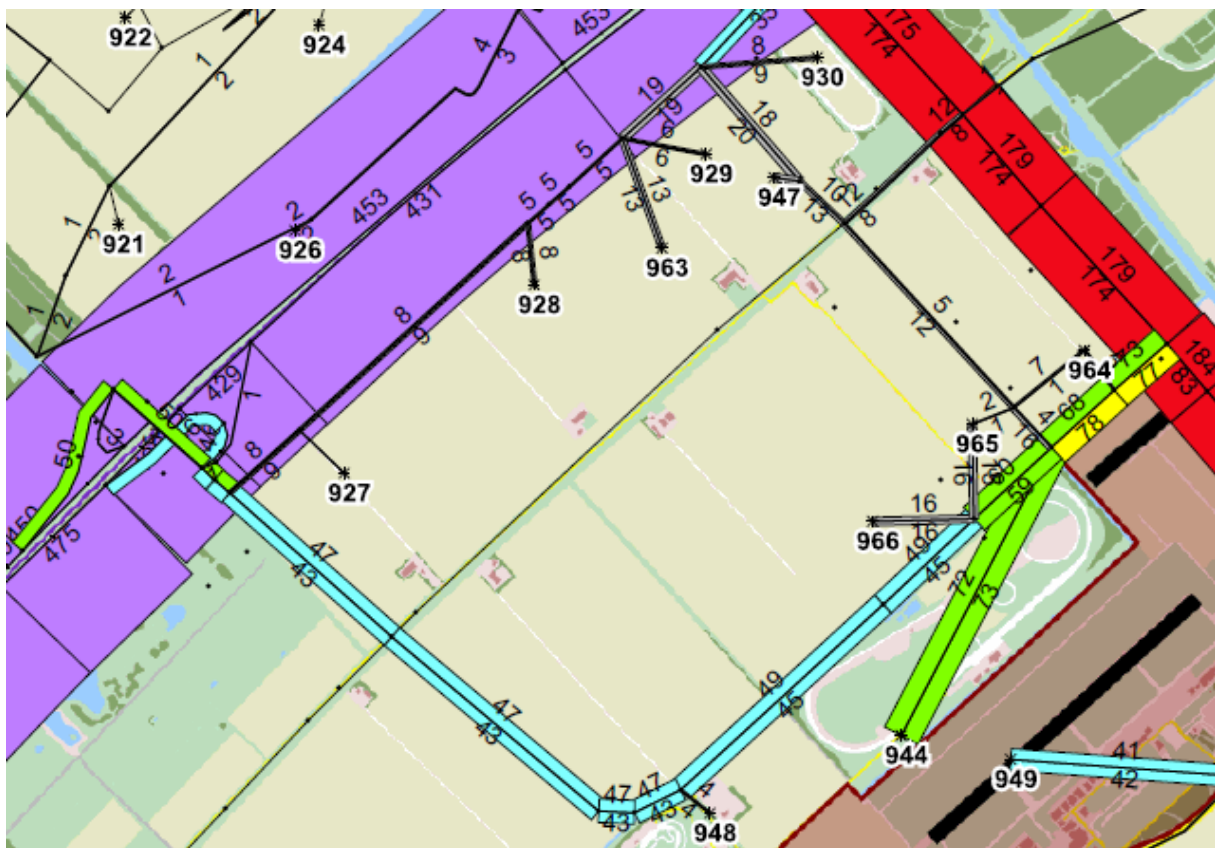
Allereerst merken wij het volgende op het Bestemmingsplan "Lelystad – Verbindingsweg Circuits", maakt alleen een andere ontsluitingsroute van de verschillende circuits mogelijk. De gebruikte verkeersbewegingen zijn gebaseerd op het huidige gebruik.

Naar aanleiding van de zienswijze is nu aanvullend ook gekeken naar de worst case scenario en dat is in de situatie dat de verbindingsweg bij de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport (mogelijk) wordt aangesloten op de Rijksweg de A6.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

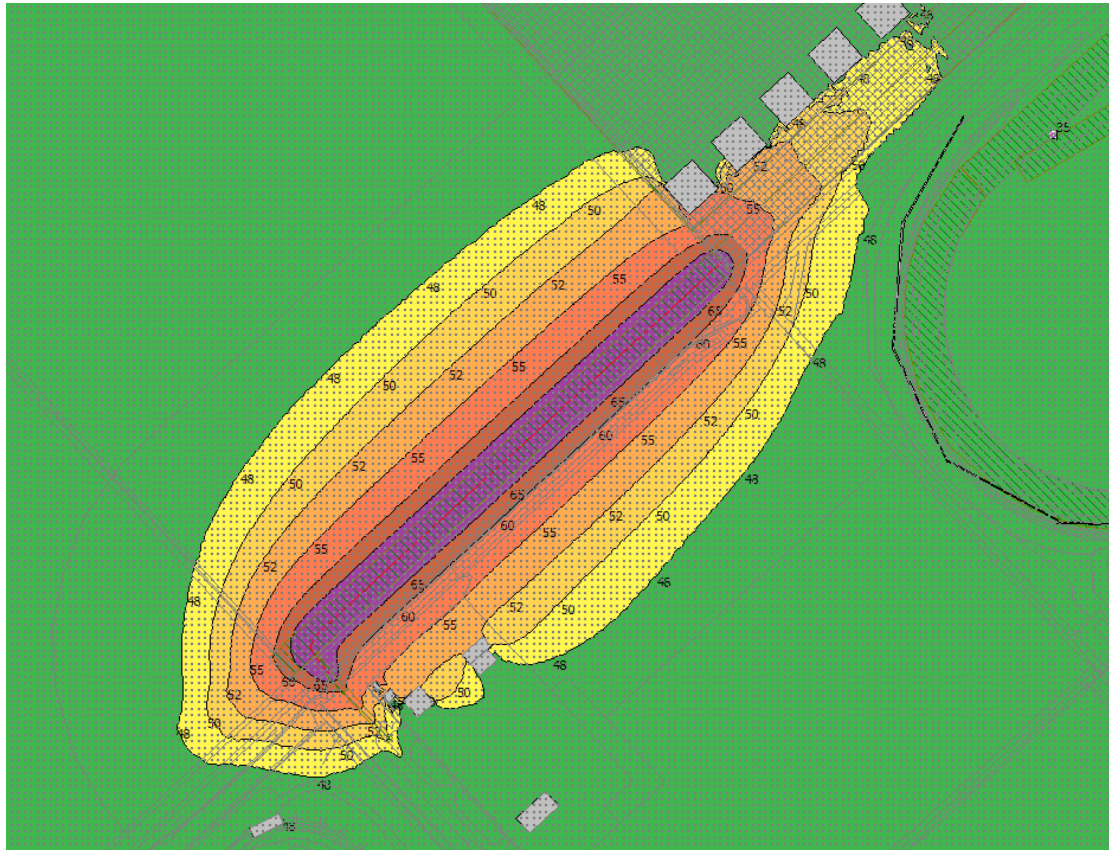
- Verkeersintensiteit ca. 8.742 motorvoertuigen per etmaal (weekdag). Deze intensiteit is gebaseerd op een modelberekening ten behoeve van het exploitatieplan Larserknoop d.d. 30 september 2014 van adviesbureau Goudappel Coffeng. Het betreft situatie 2025, 45.000 vluchtbewegingen en inclusief de derde aansluiting A6. Om van een werkdag tot een weekdag te komen is gerekend met een percentage van 93%;
- Snelheid van 80 km/uur;
- Geluidcontouren worden berekend voor een waarneemhoogte van 7,5 m (derde bouwlaag woningen) en op 1,5 meter voor de specifieke situatie van het RDW. Meethoogte voor het bandengeluid van het RDW is 1,5 meter boven maaiveld.

Onderstaand een overzicht van de verkeersintensiteiten voor een werkdag zoals berekend door adviesbureau Goudappel Coffeng.

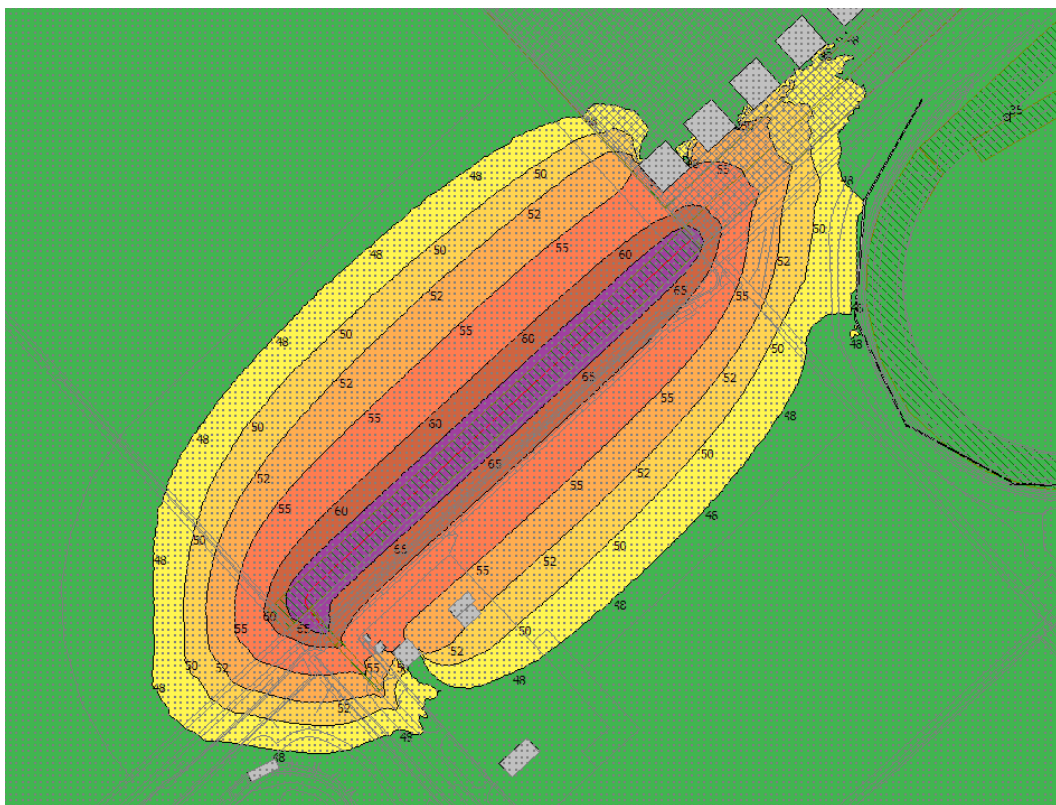


Dit geeft de volgende rekenresultaten (L_{den}) zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Contourhoogte 1,5 m boven maaiveld (specifiek voor de RDW)



Contourhoogte 7,5 m boven maaiveld (derde bouwlaag woningen)



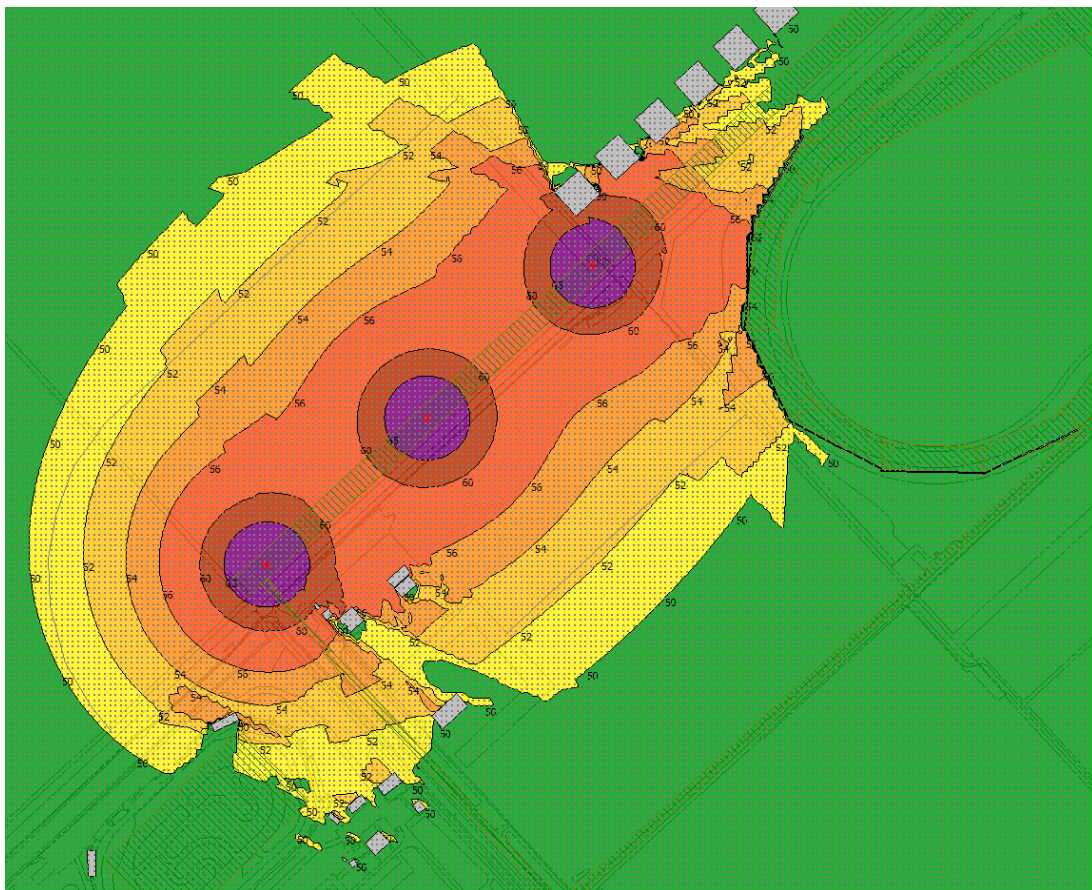
Resumé:

Met de worst case scenario (45.000 vliegbewegingen en derde aansluiting A6) wordt nog steeds voldaan aan de gestelde grenswaarde van het RDW. Hiermee vormt de verbindingsweg geen belemmering voor het gebruik van de gronden van de RDW en de exploitatie van het testcentrum.

2. Optredende piekgeluiden.

Naar aanleiding van de zienswijze hebben we ook nog specifiek gekeken naar de piekgeluiden. Bij deze berekening hebben we het bodemgebied van het "Peutz model" gebruikt inclusief de gemodelleerde kombaan overeenkomstig het model behorende bij de vergunningaanvraag (Wm) van 2007 (Peutz rapport FA 3713-1 d.d. 18 januari 2007). Ook zijn de uitgangspunten van Peutz gebruikt voor de piekgeluiden overeenkomstig de procedure tegen bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie). Hierbij is gebruikt gemaakt van piekbronnen met een niveau van 107,75 dB(A) (piekbron vrachtwagen (worst case)).

Contourhoogte 1,5 m boven maaiveld (specifiek voor de RDW)



Concluderend:

Uit de contouren blijkt dat ook voor de piekgeluiden nog steeds wordt voldaan aan de gestelde grenswaarde van het RDW. De zienswijze leidt derhalve niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

3. Overschrijding van het achtergrondgeluidniveau

In de notitie van Peutz staat dat piekgeluiden op het huidige meettraject geen problemen vormt, maar als het RDW op een andere locatie wilt gaan meten dan is er sprake van een forse overschrijding van de gestelde grenswaarde van het RDW.

Daarbij is aangegeven dat de afstand van het meest nabijgelegen baandeel van de RDW-testbaan tot de verbindingssbaan ca. 130 meter bedraagt.

Dit baandeel van de RDW betreft de kombaan en heeft dus een geluidafschermende werking en daarnaast is het maar de vraag in hoeverre het uitvoeren van een geluidsmeting hier representatief is, daar we in Nederland hoofdzakelijk te maken hebben met horizontaal gelegen wegen. Tevens spreekt het RDW zich zelf hier tegen daar waar het RDW alleen geluidsmetingen kan uitvoeren onder vrije veldcondities met een minimale afstand van 50 meter. Ter hoogte van de kombaan is überhaupt geen sprake van vrije veldcondities en zal er ook reflectie optreden ten gevolge van de kombaan. Het uitvoeren van geluidsmetingen op het door Peutz aangehaalde baandeel van het RDW is daardoor niet realistisch en in de praktijk niet uitvoerbaar.

Zoals onder punt 2 staat aangegeven vormen de piekgeluiden geen belemmering voor het gebruik van de gronden van het RDW en de exploitatie van het testcentrum. Dit komt juist door afschermende werking van de kombaan. Ook deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing of wijziging van de regels, verbeelding of toelichting van het bestemmingsplan. Nu er ook geen andere feiten of omstandigheden zijn waarom het bestemmingsplanprocedure niet zou kunnen worden voortgezet kan het bestemmingsplan dan ook ongewijzigd ten opzichte van het ontwerp worden vastgesteld.

= = =