

Inhoudsopgave

Toelichting

HOOFDSTUK 1: INLEIDING.....	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING	2
1.3. GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN.....	3
1.4. LEESWIJZER	3
HOOFDSTUK 2: DE HUIDIGE SITUATIE	4
2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	4
2.2. GROEN EN WATER.....	4
2.3. INFRASTRUCTUUR	5
2.4. BEBOUWING.....	5
HOOFDSTUK 3: KADER	6
3.1. RIJKSBELEID.....	6
3.2. PROVINCIAAL BELEID	6
3.3. GEMEENTELIJK BELEID.....	7
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE.....	9
HOOFDSTUK 5: MILIEU-ASPECTEN	13
5.1. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	13
5.2. BODEM	14
5.3. ECOLOGIE	15
5.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	17
5.5. GELUID	18
5.6. LUCHT.....	21
5.7. STIKSTOFDEPOSITIE	22
5.8. EXTERNE VEILIGHEID.....	23
5.9. MILIEUZONERINGEN.....	24
5.10. LUCHTHAVENBESLUIT LELYSTAD (LHB)	25
HOOFDSTUK 6: WATERPARAGRAAF	26
6.1. ALGEMEEN.....	26
6.2. VEILIGHEID: WATERKERING	26
6.3. WATERBERGING EN –AFVOER: VOLDOENDE WATER	26
6.4. WATERKWALITEIT: SCHOON WATER	26
HOOFDSTUK 7: PLANBESCHRIJVING.....	28
7.1. OPZET REGELS EN VERBEELDING	28
7.2. REGELS HERZIENING	28
HOOFDSTUK 8: UITVOERBAARHEID	30
8.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	30
8.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	30

gecreëerd in het Flight District, en meer groen in het A6 District. Dit geeft een planoptimalisatie waarbij de kwaliteit gehandhaafd blijft. De herziening maakt daarnaast langs de Meerkoetenweg de realisatie van een decentrale sanitatieunit mogelijk. Ook worden twee kleine redactionele onvolkomenheden in de planregels verholpen. Dit betreft het criterium voor het toelaten van hotels en de regel voor toepassing van het bebouwingspercentage. Er wordt verder niet in nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voorzien, anders dan de reeds toegestane.

1.2. Ligging en begrenzing

Het plangebied van deze herziening is globaal gelegen tussen de A6 en Lelystad Airport. Het grenst direct aan de luchthaven. De ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in de volgende afbeelding.



Afbeelding: begrenzing plangebied herziening (bron: Google Earth)

1.3. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan 'Herziening bestemmingsplannen Lelystad – Larserknoop en Lelystad – Larserknoop (reparatie)' wijzigt deels de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld	Onherroepelijk
Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop	28-09-2010	(deels) 08-08-2012...
Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie)	11 juni 2013	19-10-2016

1.4. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op het bestemmingsplan. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. Hoofdstuk zes is de waterparagraaf en in hoofdstuk zeven wordt ingegaan op de juridische aspecten van deze herziening. In het laatste hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid behandeld.

HOOFDSTUK 2: DE HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

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.

Het plangebied van deze herziening bestaat uit een patroon van blokverkaveling, waarbij sprake is van zowel akkerbouwland als grasland. In het plangebied is nu nog sprake van landbouwkavels. De oorspronkelijke verkaveling is hier nog terug te vinden. Langs de A6 ten noorden van het plangebied ligt het bestaande bedrijventerrein Larserpoort. Hier is het oorspronkelijke landschap niet meer terug te zien. Met de komst van INDITEX op een groot kavel aan de Pascallaan krijgt de ontwikkeling van het bedrijventerrein momenteel een gezicht. Ten zuiden 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.

2.2. Groen en water

Groen

In het plangebied komt in beperkte mate groen voor. De gronden zijn voornamelijk in gebruik als agrarisch gebied en bedrijventerrein. Er komen geen gebieden voor die beschermd zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet.



Afbeelding: huidige situatie centraal plandeel (bron: Google Streetview)

Water

Langs de zuidostrand van het plangebied loopt een grotere waterloop die van waterstaatkundig belang is. Het gaat hier om de sloot tussen het agrarisch gebied en de geluidproducerende inrichtingen, de Meerkoetentocht.

2.3. 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 weg loopt van zuidwestelijke naar noordoostelijke richting door het plangebied. Dit is de Meerkoetenweg. De agrarische bedrijven in het plangebied zijn ontsloten via de Meerkoetenweg. De weg is direct ontsloten op de Larserweg.

2.4. Bebouwing

Het plangebied is in de huidige situatie volledig onbebouwd.

HOOFDSTUK 3: KADER

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In deze structuurvisie geeft het kabinet aan waar het naar streeft: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Om dat te bereiken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn onder andere de regelingen met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland), Rijksbufferzones, Nationale Landschappen, de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Een aantal regelingen is 'getrap' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. Dit betreft bijvoorbeeld het Natuurnetwerk Nederland (hierna NNN).

Betekenis voor deze herziening

De 13 nationale belangen zijn niet rechtstreeks van betekenis voor het plan. Het plan is in overeenstemming met het rijksbeleid. Het relevante beleidskader wordt gevormd door provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie FlevolandStraks (2019)

De Omgevingsvisie FlevolandStraks is op 8 november 2017 vastgesteld door Provinciale Staten en geeft de visie van de provincie Flevoland op de toekomst van Flevoland. De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities er zijn voor de toekomst. Het bijzondere verleden van de provincie vormt de basis voor de visie.

In 2030 en verder is Flevoland de kroon op de Nederlandse poldertraditie. Het toont waar Nederland groot in is: land maken uit water en hierin een samenleving tot bloei laten komen. Bij nieuwe ontwikkelingen is er evenwichtige aandacht voor fysieke, sociale en economische aspecten. Gelijktijdig wordt de eigenzinnige schoonheid van de oorspronkelijke opzet van de polders gekoesterd.

Flevoland draait in 2030 grotendeels op duurzame energievoorziening. Kansen van de veranderende economie, waaronder circulaire economie, worden benut. In 2030 en verder onderscheidt Flevoland zich bovenregionaal met een aantal voorzieningen, die van excellente kwaliteit is, bijvoorbeeld excellente woonmilieus in Almere en Lelystad en groenblauwe natuur- en recreatiegebieden langs de randen van de Flevopolders.

In de Omgevingsvisie staat niet precies beschreven wat, waar en wanneer moet komen. Met de Omgevingsvisie wordt de koers voor de lange termijn uitgezet. Hierbij worden de bovenlokale opgaven met een provinciaal belang en met een langetermijnperspectief gedefinieerd. De visie is richtinggevend voor alle andere - deels verplichte - provinciale programma's en plannen.

3.2.2. Omgevingsprogramma Flevoland

Het Omgevingsprogramma anticipeert op de toekomstige Omgevingswet, waarin staat dat een provincie moet beschikken over een programma. Daarin is al het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming of behoud van de fysieke leefomgeving gebundeld. Daarmee zijn beleidskeuzes compact en de samenhang geborgd. Het programma bindt de provincie, maar gemeenten en waterschappen moeten er bij het maken van plannen of beleid wel rekening mee houden.

Deze herziening past binnen het Omgevingsprogramma Flevoland.

3.2.3. Omgevingsverordening Flevoland (2019)

In de Omgevingsverordening van provincie Flevoland zijn alle regels vastgelegd die de provincie hanteert op het gebied van onder andere wegen, water, milieu, bodem, natuur, wonen en ruimte. Dit kunnen zowel regels zijn voor burgers of bedrijven als (instructie-)regels voor andere overheden. De onderhavige herziening past binnen de regels van de Omgevingsverordening Flevoland.

3.3. Gemeentelijk beleid

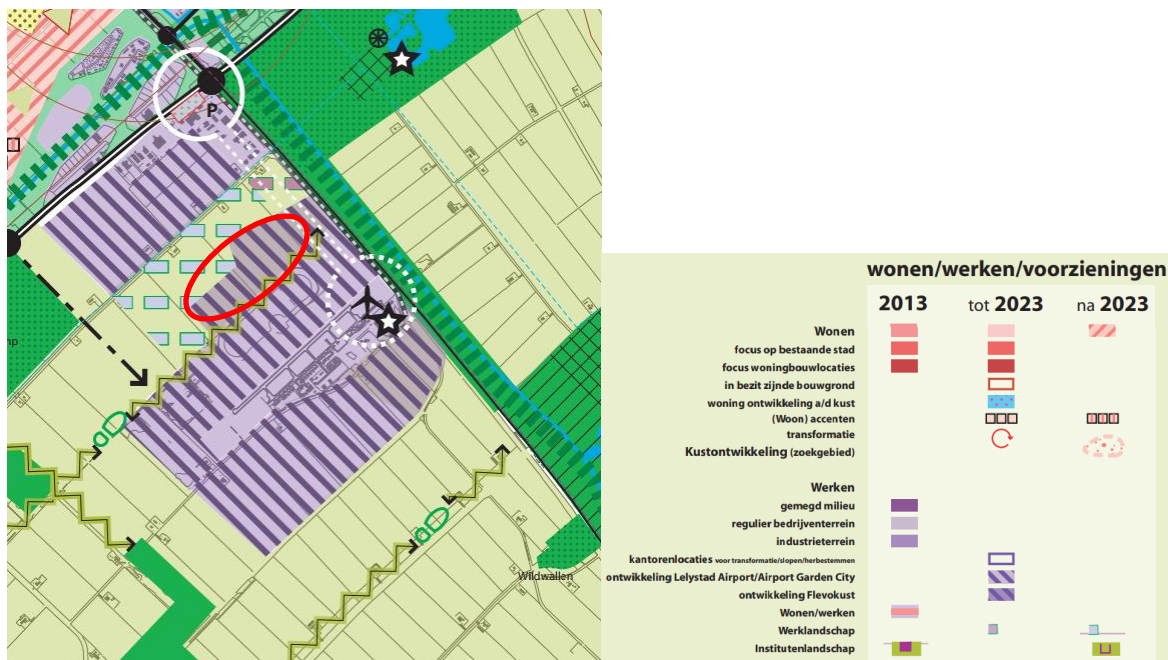
3.3.1. Structuurvisie Lelystad 2023

De gemeenteraad van Lelystad heeft in januari 2014 de 'Structuurvisie Lelystad 2023' vastgesteld. Het is een actualisatie van het uit 2005 daterende 'Structuurplan Lelystad 2015'. Belangrijk verschil tussen de Structuurvisie en het voormalige Structuurplan is de veranderde focus: van accent op groei en ontwikkeling naar onderhoud en beheer van de bestaande stad. Inherent daaraan is dat kwaliteit belangrijker is dan kwantiteit. De geactualiseerde visie geeft een doorkijk tot 2023; het verwoordt beleidsuitgangspunten en vormt de leidraad om Lelystad klaar te maken voor de toekomst.

Nieuwe beleidsrichtingen

In de structuurvisie heeft de raad een aantal beleidsrichtingen vastgesteld, voortvloeiend uit al eerder besproken of in de lijn der verwachting liggende beleidsuitspraken of -voornemens. Het gaat hierbij om:

- de ontwikkeling van Lelystad Airport met aangrenzend bedrijventerrein “Airport Garden City” wordt niet enkel meer gezien als een structurele verbetering van de Lelystadse economie, maar als een ontwikkeling van ‘bovenregionaal belang’;
- de ‘Vista’ (een ontwikkelingszone van centrum tot kust) zoals opgenomen in het Structuurplan uit 2005, wordt niet langer als ontwikkeling opgenomen;
- de recreatieve mogelijkheden en kansen nabij Trintelhaven (halverwege dijk Enkhuizen-Lelystad) in relatie tot de ontwikkeling van natuur- en moerasgebied ‘Marker Wadden’ worden nader onderzocht;
- functieverbreiding van jachthavens om Lelystad als vaardoel aantrekkelijker te maken;
- de toeristisch-recreatieve knooppunten worden duidelijk gemarkeerd: de ‘Marker Wadden’, Batavia Stad, Oostvaardersplassen, Aviodrome en Natuurpark Lelystad;
- heroriëntering vindt plaats op de invulling van de Campuszone (zuidelijke centrumdeel). De reservering voor onderwijsvoorzieningen vervalt.



Afbeelding: uitsnede Structuurvisiekaart 2023 (plangebied rood omcirkeld)

Het onderhavige plangebied bevindt zich in de zone die is aangewezen voor ontwikkeling van Lelystad Airport/Airport Garden City. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van het gebied, die past niet geheel binnen de gebiedsbegrenzings van de visie. Door recente ontwikkelingen blijkt deze begrenzing onpraktisch. De indeling van de kavels is minder efficiënt en flexibel. In hoofdstuk 4 wordt dat nader onderbouwd.

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

Algemeen

Het doel van de voorliggende herziening is een efficiëntere indeling van het bedrijventerrein. Het plan voorziet daarom in een aantal aanpassingen op het gebied van de stedenbouw en de begrenzing van bestemmingsvlakken. Daarnaast wordt aan het bestemmingsplan de mogelijkheid toegevoegd om een sanitatie-unit te realiseren. Tenslotte wordt in de herziening geregeld dat het bestemmingsplan Larserknoop in overeenstemming is met het LHB.

Met uitzondering van de mogelijkheid om een sanitaire voorziening te realiseren, worden geen nieuwe bestemmingen en functies mogelijk gemaakt.

Stedenbouw

Indeling en begrenzing

Wél anders wordt de begrenzing van de bestemmingsvlakken. Na vaststelling van het hiervoor geldende bestemmingsplan is gebleken dat de invulmogelijkheden van het plan beperkt zijn en dat door recente ontwikkelingen (komst Inditex) het bestemmingsplan bijgesteld moet worden.

Het plangebied kenmerkt zich in hoofdlijnen door twee clusters, het A6 en FlightDistrict. De begrenzing van het A6 district is direct gelegen aan Meerkoetenweg. De grens van het FlightDistrict is bepaald door de nieuwe Anthony Fokkerweg en een willekeurige schuine lijn aan de noordzijde met het agrarische gebied. Deze komt voort uit de hoofdopzet van het plan waarbij deze clusters zelfstandige gebieden zijn.

Door recente ontwikkelingen (vraag naar grote kavels) blijkt de begrenzing onpraktisch. De indeling van de kavels is minder efficiënt en flexibel. Ook sluiten mogelijke toekomstige uitbreidingen door de schuine lijn minder logisch aan. Daarnaast is bij de invulling van het A6 district door Inditex rekening gehouden met de ruimtelijke impact op de Meerkoetenweg door afstand te houden en hier een gemengd groene invulling aan te geven.

Deze nieuwe inzichten hebben geleid tot een meer rationele opzet, die zich logisch voegt in het orthogonale verkavelingspatroon van de polder. De indeling van dit gebied gaat uit van sterke ruimtelijke dragers zoals De Strip van noord naar zuid (verbinding terminal met A6 district) en oost – west de Meerkoetenweg, parallel aan Anthony Fokkerweg. Deze vormen de hoofdontsluiting van het gebied en worden geflankeerd door groen, gekarakteriseerd door laanbeplanting. Dit resulteert in meer robuuste en leesbare structuur, die logisch aansluit op de omgeving en de mogelijkheid geeft tot voorzetting in de toekomst.

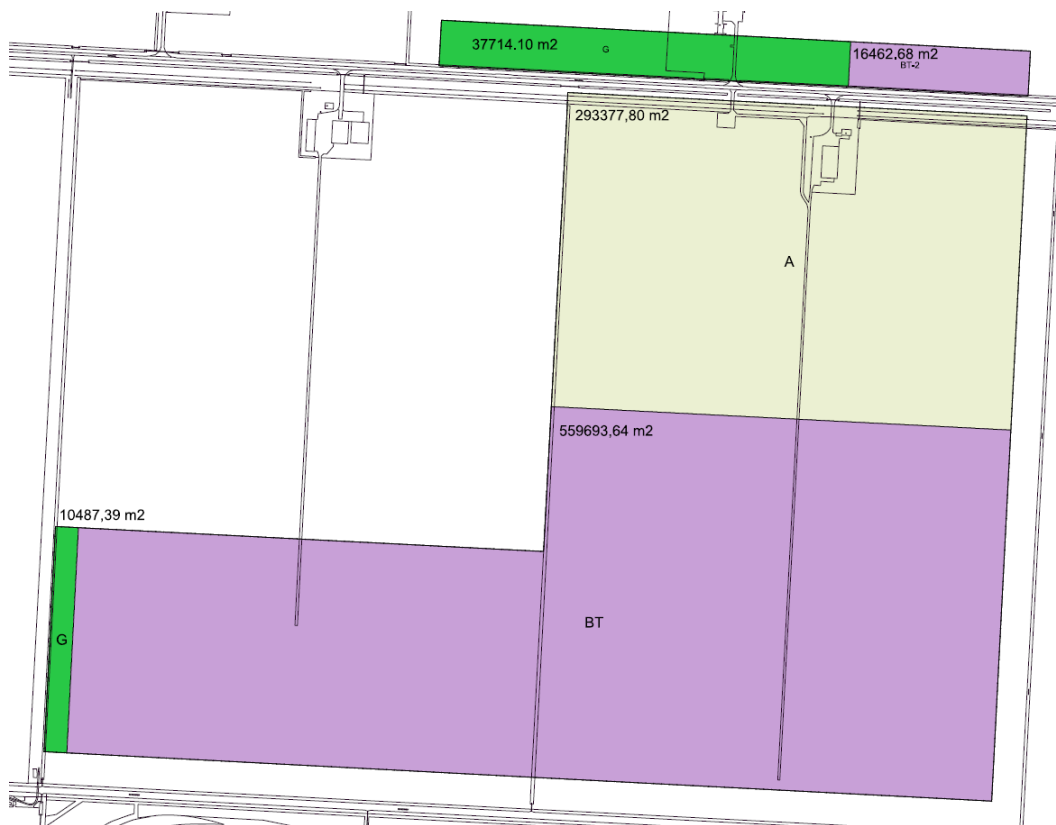
Voor de overige delen blijven de bestemmingsplannen Lelystad – Larserknoop en Lelystad – Larserknoop (reparatie) van kracht. In de volgende afbeelding zijn de aanpassingen in de begrenzing en indeling weergegeven.



Afbeelding: aanpassingen in begrenzing diverse bestemmingen



Afbeeldingen: huidige planologische situatie



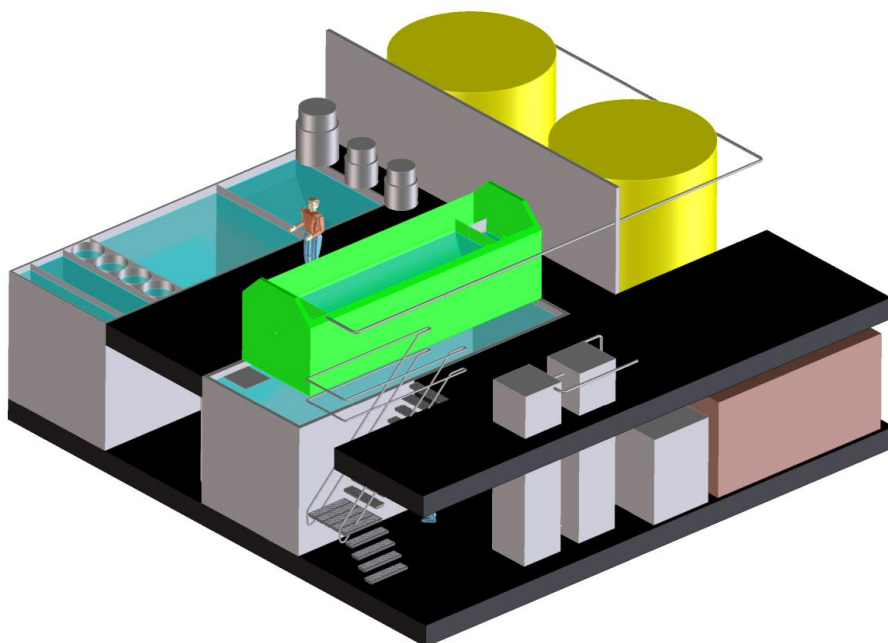
Afbeeldingen: toekomstige planologische situatie

In de nieuwe situatie zal er een tweede (halve) aansluiting op de A6 zijn. Deze wordt verbonden met de N302 door een nieuwe weg, die komt te liggen tussen de terminal van het vliegveld en het Flight District.

Landschappelijke verbindingszone Meerkoetenweg

Langs de Meerkoetenweg is een landschappelijke verbindingszone tussen Natuurpark Lelystad en het natuurgebied Burchtkamp ten zuiden van het A6-district voorzien. De landschappelijke verbindingszone vormt een groene buffer tussen het A6-district en Flightdistrict 1,2 en 3. De zone kan op verschillende wijzen vorm krijgen. In alle gevallen wordt een duurzame invulling nagestreefd, die een landschappelijke eenheid vormt. Daarnaast zal deze een intermediair vormen tussen het open (agrarisch) gebied ten zuiden van de Meerkoetenweg en de bebouwing ter plaatse van het A6-district.

Aan de oostrand van deze groene zone wordt ruimte gereserveerd voor een decentrale sanitatieunit met een oppervlak van circa 400 m² en met een maximum bouwhoogte van 4 tot 8 meter. In de huidige situatie is dit terrein al verhard en in gebruik als civieltechnisch werkterrein. De afmeting van dit terrein is 50 x 50 meter. Het werkterrein komt op termijn te vervallen en biedt dus voldoende ruimte voor de decentrale zuivering.



Afbeelding: impressie decentrale sanitatieunit

Kleine redactionele correcties in de regels

In de artikelen 4.2 sub1 onder b, 5.2 sub1 onder b en 6.2 sub 1 onder b van het bestemmingsplan Larserknoop stond dat het bebouwingspercentage van een bouwvlak per bouwperceel aangegeven, maar dat moet per bouwvlak zijn. Dat is altijd de intentie geweest en nu gecorrigeerd.

In artikel Artikel 6.5 sub d onder 2 van het bestemmingsplan Larserknoop staat dat een ontheffing (tegenwoordig afwijking) van de gebruiksregels mogelijk is om een hotel toe te staan, indien de ontheffing niet leidt tot een verhoging van het groepsrisico. De realisatie van een hotel zal echter altijd leiden tot een verhoging van het groepsrisico. Bedoeld wordt hier, dat beoordeeld moet worden of de verhoging aanvaardbaar is. Dat moet uit een onderzoeksrapport blijken. Vervolgens dient op basis hiervan verantwoording van het groepsrisico afgelegd te worden. De Veiligheidsregio is het ermee eens dat, met een goede onderbouwing, een stijging van het groepsrisico soms aanvaardbaar kan zijn. Tot 10% stijging geldt er geen verantwoordingsplicht. Daarboven geldt deze wel, waarbij de oriëntatiewaarde als maximum zou moeten gelden.

Conclusie: een hotel moet met een QRA (berekening groepsrisico) laten zien in welke mate het groepsrisico stijgt. Vervolgens kan worden beoordeeld of dit acceptabel is en of op grond hiervan medewerking kan worden verleend door de afwijkingsbevoegdheid toe te passen.

Luchthavenbesluit Lelystad

Op 12 maart 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld. Hierin wordt onder andere voorzien in een verlenging van de start- en landingsbaan naar 2.700 meter en een verbreding naar 45 meter. Het Luchthavenbesluit Lelystad is op 1 april 2015 in werking getreden (zie ook paragraaf 5.9). Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport heeft in januari 2019 ter inzage gelegen. De vaststelling en in werking treding zal later volgen.

HOOFDSTUK 5: MILIEU-ASPECTEN

5.1. Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Overigens moet daarnaast worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijke milieueffecten kan hebben, waarbij naast de drempelwaarden ook de omstandigheden ter plaatse worden betrokken. Dit in verband met het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 15 oktober 2009 (C-225/08).

Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

In het kader van het bestemmingsplan Larserknoop is in 2009 een MER uitgevoerd (MER 'Larserknoop'). In het kader van de besluitvorming rond het bedrijventerrein Larserknoop, is de m.e.r.-procedure, vastgelegd in de Wet Milieubeheer, doorlopen. De MER heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Larserknoop ter visie gelegen

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.

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

5.2. Bodem

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Voor alle typen grond speelt de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit (BsB) en de Vrijstellingsregeling grondverzet een rol. Indien gesaneerd moet worden, bestaan specifieke regels voor het bepalen van de terugsaneerwaarde en de milieuhygiënische kwaliteit van een aan te brengen leeflaag (zogenaamde bodemgebruikswaarden (BGW's). Bodemgebruikswaarden zijn een product van het functiegericht saneringsbeleid "Van Trechter naar Zeef". Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

5.2.1. Onderzoek

In het kader van de 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 er over het algemeen geen belemmeringen ten aanzien van de bodemkwaliteit worden verwacht. Ten tijde van daadwerkelijke bouwactiviteiten zal aanvullend bodemonderzoek wél noodzakelijk zijn. Ook bij slootdempingen en infrastructurele werken wordt aanbevolen nadere bodemonderzoeken uit te voeren.

In het kader van deze herziening hoeven geen nieuwe onderzoeken uitgevoerd te worden. Deze zijn slechts noodzakelijk in het geval de gronden overgedragen worden of werkzaamheden (bouwen of aanleggen) 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.

5.2.2. Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze herziening.

5.3. Ecologie

5.3.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Flora & Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet. Het doel van de wet is Het voorgestelde nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Dat is niet alleen van belang vanwege het feit dat Nederland is gehouden tot nakoming van zijn internationale verplichtingen, maar ook, omdat de Europese regelgeving een hoog beschermingsniveau van de natuur verzekert, hoger dan de bescherming die vóór de totstandbrenging van de Europese kaders werd geboden door de nationale wetgeving. Met het oog op een goede doorwerking van de Europese beschermingskaders en maximale duidelijkheid voor burgers, ondernemers en overheden is ervoor gekozen de kern en reikwijdte van de Europese voorschriften op herkenbare wijze op formeel wetsniveau te regelen. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. De verschillende onderdelen van de wettelijke regeling (te weten de regelingen inzake de bescherming van gebieden, van soorten en van houtopstanden) zijn beter afgestemd op elkaar en ook op de voornemens ten aanzien van het omgevingsrecht, onder meer op het punt van procedurele integratie van plannen en besluiten inzake gebiedsontwikkeling. Het instrumentarium voor de aanpak van illegale handel in dieren en planten van beschermde soorten, illegale handel in producten daarvan en handel in illegaal geproduceerd hout of producten daarvan wordt met dit wetsvoorstel versterkt. De normen en maatregelen als voorzien in dit wetsvoorstel strekken tot de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden. Zij staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van veel groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies. De taken en verantwoordelijkheden worden in het wetsvoorstel zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'.

Was het in de vorige wetgeving nog zo dat individuele exemplaren van zeldzame soorten werden beschermd, nu betreft het bescherming van de soort. Een belangrijk criterium in de wet is 'gunstige staat van instandhouding van een soort'. Daarvan is sprake als:

- uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog steeds een levensvatbare component is van de natuurlijke habitat waarin hij voorkomt, en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven, en
- het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden, en
- er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden.

5.3.2. Onderzoek

In januari 2018 door Smit Groenadvies bv een quick scan flora en fauna uitgevoerd.

Het onderzoeksgebied is niet gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland) en buiten beschermde Natura2000 gebieden.

Er zijn enkele vogels die het onderzoeksgebied kunnen gebruiken als broedgebied (mits de agrarische activiteiten in het broedseizoen niet te intensief zijn). Dit zijn voornamelijk grondbroedende akker- en weidevogels, zoals veldleeuwerik, graspieper, gele kwikstaart en kievit. Daarnaast kan het gebied gebruikt worden als foerageergebied voor reigers zoals blauwe reiger en grote zilverreiger, en roofvogels zoals buizerd.

Ook zijn er enkele (algemene) kleine zoogdieren en amfibieën waargenomen. Deze zullen voornamelijk in de bermen, oevers en akkerranden voorkomen.

De waargenomen vleermuizen hebben geen vaste verblijfplaatsen in het plangebied. Vaste vliegroutes zijn in het werkgebied zelf niet aanwezig. Mogelijk gebruiken de vleermuizen het gebied als foerageergebied. Of vliegen langs de begroeiing bij het fietspad (welke net buiten het onderzoeksgebied gelegen is).

Uit het veldonderzoek is gebleken dat zich geen beschermde planten of insecten in het plangebied bevinden. Amfibieën als gewone pad, bruine kikker of groene kikker kunnen wél aanwezig zijn in water en in ruige oevervegetaties. Verder is de rugstreeppad aan de overkant van de A6 op grote afstand waargenomen. De kans op plotselinge aanwezigheid wordt als uiterst onwaarschijnlijk geacht.

In het voorjaar kunnen zich overal broedende vogels vestigen. Broedende vogels mogen niet verstoord worden.

Zoogdieren als mol, veldmuis, haas, vos of ree kunnen (incidenteel) aanwezig zijn. Beschermde vissoorten zijn afwezig.

Het onderzoeksgebied wordt omgevormd van landbouw-/ akkerbouwgrond naar een bedrijventerrein. Hiervoor zal het gebied bouwrijp gemaakt worden. Dit is een zeer ingrijpende verandering van het landschap en heeft daardoor mogelijke gevolgen voor aanwezige natuurwaarden.

Werkzaamheden waarbij nesten verstoord kunnen worden (met name voor grond broedende akker- en weidevogels), moeten buiten het broedseizoen uitgevoerd worden. Bij nesten in het groen zal gekeken moeten worden of de werkzaamheden overlast veroorzaken. Dit dient te gebeuren door een ecologische deskundige.

Aanwezige algemene (kleine) zoogdieren en amfibieën kunnen nadelige gevolgen ondervinden van werkzaamheden. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden uit te voeren volgens de goedgekeurde gedragscode ruimtelijke ontwikkeling, zoals die van Stadswork.

Volgens gegevens is de rugstreeppad niet aanwezig in het onderzoeksgebied. Aanbevolen wordt om bij ontwikkeling van het terrein alert te zijn op eventuele vestiging van de rugstreeppad. Door enkele

simpele maatregelen kan vestiging worden voorkomen. Het betreft vooral werkvloerhygiëne (geen materiaal laten slingeren waar de rugstreeppad kan schuilen) en opletten dat er geen ondiep water ontstaat (wielsporen of een poel).

In de nieuwe situatie wordt ruimte gecreëerd voor groencompensatie. Hiermee wordt de biodiversiteit van het plangebied vergroot. Wat ten goede komt aan mogelijk aanwezige natuurwaarden. De aanwezige kleine zoogdieren, amfibieën, maar ook zangvogels en veel insecten kunnen hiervan profiteren. Voorwaarde hiervoor is dat goed gekeken moet worden naar mogelijkheden en kansen. De groencompensatie moet aansluiten bij al aanwezige natuurwaarden in de directe omgeving. In plannen voor groencompensatie moet bij voorkeur gebruik gemaakt worden van inheemse plantensoorten.

5.3.3. Conclusie

Het plangebied is nu een landbouw-/ akkerbouwgebied welke omgevormd wordt naar bedrijventerrein. Er kunnen in het plangebied veel soorten vogels broeden, hierdoor zijn er beperkingen waargenomen voor de werkzaamheden. Het bouwrijp maken van het plangebied kan niet uitgevoerd worden in het broedseizoen. Als er broedende vogels worden aangetroffen tijdens werkzaamheden in het plangebied moeten daar mitigerende maatregelen voor worden getroffen in overleg met een deskundige.

Een aanvullend onderzoek of een ontheffing Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk.

5.4. Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1. Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

5.4.2. Inventarisatie

Uit het als onderdeel van de MER uitgevoerde archeologische onderzoek is gebleken dat het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde kent. In dit gebied zijn geen restricties ten aanzien van archeologie.

5.4.3. Conclusie

Het voorafgaande blijft ook van toepassing voor deze herziening. Ook in het plangebied van deze herziening zijn geen archeologische of cultuurhistorische monumenten en waarden aanwezig die worden aangetast.

5.5. Geluid

Met betrekking tot geluid is in en rond het plangebied sprake van industrielawaai, wegverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï.

5.5.1. Wet- en regelgeving

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 bedrijven op het bedrijventerrein Larserknoop zullen bijna allemaal onder het Activiteitenbesluit gaan vallen. Het Activiteitenbesluit stelt geluidnormen ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen als bedoeld in art. 1 van de Wet geluidhinder. In principe geldt ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen dat een bedrijf moet voldoen aan een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de dag-, avond- en nachtperiode van respectievelijk 50, 45 en 40 dB(A) en een maximaal geluidniveau in de dag-, avond- en nachtperiode van 70, 65 en 60 dB(A). De normstelling is gebaseerd op het afschalen van de toelaatbare geluidniveaus in de avond- en nachtperiode.

5.5.2. Onderzoek

In 2016 is in het kader van het reparatieplan een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Bedrijventerrein

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege het bedrijventerrein voldoet aan de streefwaarde van 50 dB(A) ter plaatse van de geluidmeetlocatie van de RDW. Ook het berekende maximale geluidniveau voldoet aan de streefwaarde van 50 dB(A), omdat in het reparatieplan op kavel A1 het inpandig laden en lossen verplicht wordt gesteld.

Ontsluitingsweg

Voor de ontsluitingsweg zijn 2 scenario's doorgerekend. De scenario's hebben allemaal te maken met de fasering in de ontwikkeling van het gehele gebied in relatie met de eindsituatie van luchthaven Lelystad en de hieraan gekoppelde (bestemmingsplan)procedures. Hierbij staat scenario 1 voor een eindsituatie en scenario 2 voor een (voorlopige) tussensituatie. Voor beide situaties bedraagt de snelheid 80 km/u en zijn de bijbehorende verkeersintensiteiten als variabele ingevoerd. De geluidniveaus van de ontsluitingsweg zijn berekend voor de dag-, avond- en nachtperiode. Bewust is niet gekozen voor de gebruikelijke L_{den} waarde. Het gaat erom inzicht te krijgen in de feitelijke geluidniveaus ter plaatse van het RDW terrein. Ter plaatse van de geluidmeetlocatie van de RDW wordt alleen in scenario 1 (behoudens in de nachtperiode) niet voldaan aan de streefwaarde van 50 dB(A). In scenario 2 wordt voldaan aan de streefwaarde. De piekgeluiden op de ontsluitingsweg ten gevolge van optrekkend en afremmend (vracht)verkeer (kruispunt) alsmede voorbijrijdend (vracht)verkeer, voldoen aan de streefwaarde van 50 dB(A).

Cumulatie

Voor de 3 etmaalperioden zijn de cumulatieve (langtijdgemiddelde) geluidniveaus vanwege het bedrijventerrein en de ontsluitingsweg bepaald. De cumulatieve niveaus zeggen iets over een mogelijke voorkomende maximale situatie. De gecumuleerde geluidniveaus zijn erg theoretisch en naar verwachting een overschatting van de werkelijke situatie. Zoals eerder al is gesteld hangt dit in grote mate af van gelijktijdigheid van het voorkomen van maximale bedrijfssituaties op het bedrijventerrein maar ook de feitelijke invulling van het bedrijventerrein, ervan uitgaande dat het geluid op de ontsluitingsweg als een tamelijk voorspelbare en constante factor mag worden beschouwd. De gecumuleerde geluidniveaus in scenario 1 voldoen in de avond- en nachtperiode aan de streefwaarde van 55 dB(A). In de dagperiode is het geluidniveau 1 dB hoger dan de streefwaarde. In scenario 2 wordt (ruimschoots) voldaan aan de streefwaarde.

Maatregel: Ontsluiting met geluidscherm scenario 1

Er is nagegaan welke maatregelen kunnen worden toegepast om aan de streefwaarden te voldoen ten gevolge van het geluid van de ontsluitingsweg. Voor de ontsluitingsweg is het effect onderzocht van een geoptimaliseerd geluidscherm langs de ontsluitingsweg. Door toepassing van een geluidscherm van 2 meter hoog en 450 meter lang langs de ontsluitingsweg (8 meter uit de weg), wordt in scenario 1 nu ook voldaan aan de streefwaarde van 50 dB(A). Ook de piekgeluiden vanwege de ontsluitingsweg voldoen ter plaatse van de testbaan aan de streefwaarde als een dergelijk scherm wordt toegepast.

Maatregel: Ontsluitingsweg scenario 1 met geluidscherm en bebouwing

Indien rekening wordt gehouden met een geluidscherm en een maximale bebouwing op de rand van het bedrijventerrein ontstaat er extra reflectie tegen de gebouwen aan. Het schermeffect van het geluidscherm wordt daardoor beperkt. De geluidniveaus vanwege de ontsluitingsweg in scenario 1 bedragen in de dagperiode nu 52 dB(A). Dit is 2 dB hoger dan de streefwaarde. Wel is al rekening gehouden met een groenstrook tussen het bedrijventerrein en de ontsluitingsweg. In de avond- en nachtperiode wordt wel voldaan aan de streefwaarde. De overschrijding van de streefwaarde met 2 dB wordt ongedaan gemaakt door in het bestemmingsplan een bepaling op te nemen met betrekking tot de reflectie van de gevels van de (eerstelijns) bebouwing op kavel A1. Deze bepaling regelt dat de akoestische bijdrage vanwege de reflectie van de gevels tenminste met maximaal 2 dB wordt gereduceerd. De maximale geluidniveaus voldoen aan de streefwaarde van 50 dB(A).

Maatregel: Geluidreducerend asfalt

In samenspraak met de RDW heeft de gemeente ingestemd met het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (GRA) over een deel van de ontsluitingsweg. Ondanks dat de gemeente een gecumuleerd geluidniveau van 55 dB(A) aanvaardbaar acht, ziet de RDW liever dat ook hiervoor een grenswaarde van 50 dB(A) wordt nagestreefd. Door over een deel van de ontsluitingsweg geluidreducerend asfalt aan te leggen, kan deze grenswaarde worden benaderd. Een voordeel is dat ook het piekgeluidniveau ten gevolge van een passerende vrachtwagen wordt gereduceerd. Dit wordt immers vooral veroorzaakt door bandengeluid dat door GRA extra zal worden gereduceerd.

5.5.3. Conclusie

Omdat de RDW direct ten zuidoosten van het plangebied als bedrijf geen geluidgevoelige bestemming is in de zin van de milieuwetgeving, geldt er voor bedrijven op Larserknoop wettelijk geen norm op de rand van het RDW terrein. Omdat de geluidmetingen van de RDW in het kader van de goede ruimtelijke ordening nu als geluidgevoelige activiteit worden beschouwd, zijn in het reparatieplan Larserknoop uit 2016 bepalingen opgenomen, die de waarde van 50 dB(A) op de geluidmeetlocatie van de RDW borgen. In dit stadium van het bestemmingsplan is het niet mogelijk om voor afzonderlijke bedrijven die zich te zijner tijd vestigen op Larserknoop, een immissiewaarde vast te leggen. Om de geluidniveaus op het RDW terrein voldoende te borgen, worden in het bestemmingsplan aanvullend op de kavelwaarden, immissiewaarden vastgelegd ter plaatse van de geluidmeetlocatie die een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A) garandeert vanwege het bedrijventerrein Larserknoop. Hiervoor is een geluidbeheersysteem opgezet, waarbij (cumulatief) de geluidniveaus worden beschouwd als een bedrijf zich vestigt op Larserknoop. Dit systeem is een onderdeel van het bestemmingsplan.

De maximale geluidniveaus worden geborgd door voor bedrijven een maximale waarde van 50 dB(A) vast te leggen ter plaatse van de geluidmeetlocatie van het RDW terrein.

Op kavel A1 is de verplichting van het inpandig laden en lossen vastgelegd in het bestemmingsplan. Hiermee worden (hoge) piekgeluiden voorkomen dan wel tot een minimum beperkt. Deze regeling blijft gelijk en wordt niet herzien.

5.6. Lucht

5.6.1. Wet- en regelgeving

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.

5.6.2. Onderzoek

De ontwikkeling van het hele Larserknoopgebied voldeed niet aan de bovenstaande eisen en er is daarom in het kader van de MER een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Door de realisatie van de hele 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 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.

5.6.3. Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering, ook niet voor deze herziening, omdat de totale te ontwikkelen functies niet anders worden en kwalificeren als ‘niet in betekende mate’.

5.7. Stikstofdepositie

5.7.1. Wet- en regelgeving

Sinds de rechterlijk uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 kan het bevoegd gezag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer hanteren voor de beoordeling van vergunningaanvragen. Het PAS is hiermee buiten werking gesteld. Hiermee zijn ook enkele uitgangspunten komen te vervallen. Zo mag een tijdelijke depositie niet meer worden verdeeld over 6 jaren, geldt er geen afstandcriterium meer voor het in beeld brengen van effecten en kan (op dit moment) geen gebruik worden gemaakt van een generieke grenswaarde. De ecologische effecten van iedere berekende depositie moeten beoordeeld worden. De berekening dient uitgevoerd te worden met het instrument AERIUS-calculator.

Op 1 januari 2020 is de Spoedwet aanpak stikstof aangenomen. De spoedwet bevat instrumenten om vergunningverlening voor (specifieke) projecten makkelijker te maken. Momenteel geldt het volgende kader:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die mogelijk een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura-2000 gebied. Uitzondering hierop zijn projecten waarbij kan worden uitgesloten dat significante negatieve effecten optreden: hiervoor vervalt als gevolg van de spoedwet de vergunningsplicht;
- indien een vergunning is vereist omdat niet kan worden uitgesloten dat mogelijke significante effecten optreden, dient tevens een passende beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante negatieve effecten aan de orde zijn. In een passende beoordeling mogen tevens mitigerende maatregelen betrokken worden. Indien geen significante effecten aanwezig zijn, dan kan een vergunning verkregen worden;
- indien uit de passende beoordeling blijkt dat significante effecten niet zijn uit te sluiten, dan is een vergunning enkel mogelijk met het doorlopen van een ADC-toets. Hier moet worden aangetoond dat er geen (A)lternatieven zijn, het project in het kader van een (D)wingende reden van groot openbaar belang is en dient (C)ompensatie plaats te vinden.

5.7.2. Onderzoek

In maart 2020 is door onderzoeksbureau Witteveen en Bos middels de hiervoor genoemde Aerijs-berekening het effect van de in deze bestemmingsplanherziening mogelijk gemaakte ontwikkelingen op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden in kaart gebracht. Geconcludeerd wordt dat er middels de AERIUS-berekeningen van zowel de aanleg- als de gebruikersfase geen depositie berekend wordt boven 0,00 mol/ha/ja. Daarmee is er geen sprake van stikstofdepositie door de in deze herziening mogelijk gemaakte ontwikkelingen en kunnen op voorhand significant negatieve effecten worden uitgesloten.

5.7.3. Conclusie

Stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.8. Externe veiligheid

5.8.1. Wet- en regelgeving

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.

5.8.2. Onderzoek

In de omgeving van het plangebied bevinden zich twee relevante risicobronnen: één risicovolle inrichting (Luchthaven Lelystad) en één transportroute voor gevaarlijke stoffen, namelijk de Larserweg. De A6 bevindt zich op meer dan 1,5 km afstand en is daarom voor dit plan niet relevant. De gevolgen van de andere bronnen worden hierna besproken.

Aanwezigheid luchthaven

Ten aanzien van het PR van het Meest Milieuvriendelijke alternatief (het gekozen alternatief) van de luchthaven kan vastgesteld worden dat de 10^{-5} - en de 10^{-6} contour niet over het plangebied van deze herziening heen loopt. De contouren hebben dan ook geen gevolgen voor dit plan.

Het GR neemt toe door de ontwikkeling van Larserknoop. Voor het bestemmingsplan vormde dit geen knelpunt. Dat geldt ook voor deze herziening.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

Uit het onderzoek is gebleken dat de Larserweg geen PRcontour van 10^{-6} per jaar heeft. Vanwege het ontbreken van deze contour, mag in principe zonder beperkingen bebouwing langs de wegen worden gebouwd.

Wel is er op deze weg 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 Larserweg vormt wat vervoer van gevaarlijke stoffen betreft geen belemmering voor de ontwikkeling van Larserknoop.

5.8.3. Conclusie

Het onderwerp externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze herziening.

5.9. Milieuzonerings

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 afstandcriteria hebben betrekking op de milieuaspecten geluid, stank, stof en gevaar.

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. Binnen het gehele plangebied zijn bepaalde categorieën bedrijven uitgesloten. Geluidzoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan, evenals de handel in motorfietsen en auto's.

5.10. Luchthavenbesluit Lelystad (LHB)

Het Luchthavenbesluit Lelystad is op 1 april 2015 in werking getreden. Lelystad is ingevolge artikel 8.1, derde lid Wet Luchtvaart(Wlv) aangewezen als luchthaven van nationale betekenis. Ingevolge artikel 8.70, eerste lid, wordt voor een luchthaven van nationale betekenis een luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur (amvb) vastgesteld.

Op grond van het LHB bedraagt de maximale bouwhoogte vanwege de vrijwaringszone voor DME/ILS in de Flightdistrict rond 4-10 meter NAP oplopend tot 20 NAP in de noordoosthoek en vanwege de toren van de luchthaven Lelystad deels 10 meter NAP. Voor het noordelijke deel geldt een bouwhoogte van 20 meter. Aan de noordrand is dat 30 meter.

De geluidzonering van het LHB Lelystad is niet relevant voor dit bestemmingsplan, omdat er in dit bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt. Naast de geluidszone en hoogtebeperkingen, zijn er ook gebieden aangewezen, waarbinnen het gebruik van lasers en activiteiten met vogelaantrekkende werking zijn verboden. Dit verbod is in deze herziening wél opgenomen, zodat wordt voldaan aan het LHB.

De voorliggende herziening is in overeenstemming met het geldende LHB.

HOOFDSTUK 6: WATERPARAGRAAF

6.1. Algemeen

In het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gestreefd naar een duurzaam, veilig en gezond waterbeheer. In het kader van het vooroverleg is de waterparagraaf voorgelegd aan het waterschap Zuiderzeeland. Het waterschap heeft op 2 juli 2019 advies uitgebracht op dit plan. Het advies is in deze paragraaf verwerkt.

6.2. Veiligheid: waterkering

Het waterschap is, als waterbeheerder, belast met het beheer en onderhoud van onder andere primaire waterkeringen. In het vooroverleg heeft het waterschap aangegeven dat er geen primaire waterkeringen binnen dan wel in de directe omgeving van het plangebied voorkomen en het thema veiligheid daarmee niet van toepassing is op dit plan.

6.3. Waterberging en –afvoer: voldoende water

In het kader van de 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. Aan de zuidrand van het plangebied ligt de Meerkoetentocht. In of nabij het plangebied liggen geen grondwaterbeschermingsgebieden.

De ontwikkeling van het alternatief Garden City voorziet in het hele Larserknoop gebied, dus ook buiten de grenzen van dit bestemmingsplan, in een toename van het verharde oppervlak. Dit werd al in het bestemmingsplan uit 2010 mogelijk gemaakt. In hetzelfde bestemmingsplan werd echter ook al voldoende ruimte voor onverhard gebied gereserveerd, waardoor waterberging en -infiltratie mogelijk worden en blijven. De nu voorliggende herziening van een deel van het plan uit 2010 voorziet niet in een toename aan verharding en is daarom in overeenstemming met de toen met het Waterschap Zuiderzeeland gemaakte afspraken.

Het waterschap heeft bevestigd, dat in het plan uit 2010 voldoende ruimte gereserveerd is voor onverhard gebied waardoor waterberging en compensatie mogelijk blijven.

6.4. Waterkwaliteit: schoon water

Voor de waterkwaliteit is het van belang dat het plan nader uitgewerkt wordt. Duidelijk moet 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 de 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, cascadering¹ 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.

Schoon water:

Het waterschap ziet graag dat in het plan wordt vermeld welke lozingsroute voor de decentrale sanitatie-unit in beeld is. De diverse bestemmingen beletten de aanleg van een persleiding niet (rioleringen worden in bestemmingsplannen niet apart bestemd). Er volgt nog separaat overleg met het waterschap over de beste route voor de leidingen die nodig zijn.

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

HOOFDSTUK 7: PLANBESCHRIJVING

7.1. Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplanherziening. De toelichting is niet juridisch bindend, maar dient als nadere uitleg bij de regels.

Op de verbeelding zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Er wordt onderscheid gemaakt in (dubbel)bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de verbeelding opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door deze standaarden wordt de kleur en de codering van de bestemmingen bepaald. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de verbeelding weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt en bebouwd mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de verbeelding. Aanduidingen in samenhang met de regels, geven duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Bestemmingsregels', die in dit bestemmingsplan te onderscheiden zijn in regels voor 'gewone', rechtstreekse bestemmingen en dubbelbestemmingen;
- De 'Algemene regels' die in principe betrekking hebben op alle bestemmingen die in het plangebied voorkomen;
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.2. Regels herziening

In deze herziening worden de regels uit de ter plaatse geldende bestemmingsplannen op een aantal plaatsen aangevuld of gewijzigd. De regelingen uit genoemde bestemmingsplannen blijft met uitzondering van de wijzigingen van kracht.

De uitgeefbare percelen binnen het plangebied zijn voorzien van de bestemming 'Bedrijventerrein'. Hier zijn bedrijven tot maximaal categorie 4.1 toegestaan. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen, vuurwerkbedrijven en/of handel in auto's en motorfietsen zijn niet toegestaan. Dat geldt vanwege de luchthaven nu ook voor bedrijven met vogelaantrekkende activiteiten en het gebruik van lasers. De bedrijven zijn al dan niet in combinatie met productiegebonden detailhandel mogelijk. Verder zijn de gronden hier onder anderen ook bestemd voor ontsluitingswegen, groenvoorzieningen en water. De maximale bouwhoogten zijn op de verbeelding weergegeven. Verder zijn de regels op twee punten redactioneel gecorrigeerd. Deze correcties hebben verder geen relevante gevolgen.

Voor 'Groen' aangewezen gronden zijn vooral bestemd voor groenbestemmingen, maar ook voor onder anderen water, erfonsluitingswegen en voet- en fietspaden. De groenstrook in het noordelijke deel, binnen het A6 district, is door de aanvulling in deze herziening tevens aangewezen voor een decentrale sanitatieunit.

HOOFDSTUK 8: UITVOERBAARHEID

8.1. Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling ligt goed op koers, mede dankzij de komst van INDITEX. In deze herziening wordt alleen de stedenbouwkundige opzet licht aangepakt, qua hoeveelheden wijzigt er in totaal niets.

Hierdoor voldoet het bestaande exploitatieplan in principe nog wél, maar dient vanwege de aangepaste begrenzing alsnog herzien te worden.

8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst in het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en met een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording en verwerkt in het bestemmingsplan.

8.2.1. Resultaten watertoets

Het waterschap ziet graag dat in het plan wordt vermeld welke lozingsroute voor de decentrale sanitatie-unit in beeld is. Verder geeft zij mee dat de diverse bestemmingen de aanleg van een persleiding niet mogen beperken. Deze reactie is verwerkt in hoofdstuk 6. Er volgt nog separaat overleg met het waterschap over de beste route voor de leidingen die nodig zijn.

8.2.2. Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een voorontwerp bestemmingsplan voor te leggen aan provincie en rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn is vooroverleg nodig. Dat is bij dit bestemmingsplan het geval. Het voorontwerpbestemmingsplan is daarom toegezonden naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het waterschap Zuiderzeeland, de veiligheidsregio Flevoland en de provincie Flevoland.

Volgende instanties hebben gereageerd:

Ministerie IenW

Het ministerie heeft op 25 juni 2019 gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. Naast een aantal tekstuele opmerkingen is gevraagd om de gewijzigde geluidscontouren uit het Lhb Lelystad op te nemen in de verbeelding en de hierbij horende bepalingen in de regels op te nemen. Alle opmerkingen zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Waterschap Zuiderzeeland

Het waterschap heeft op 2 juli 2019 aangegeven graag te willen zien, dat in het plan wordt opgenomen welke lozingsroute voor de decentrale sanitatie-unit in beeld is en merkt daarbij op dat bestemmingen de aanleg van een persleiding niet mogen beletten. Daarnaast geeft het waterschap

een aantal aanvullingen voor de waterparagraaf met betrekking tot veiligheid, voldoende water en schoon water. De waterparagraaf is hierop aangevuld.

Provincie Flevoland

De provincie heeft op 6 juni 2019 aangegeven geen opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan te hebben.

8.2.3. Resultaten zienswijzen op ontwerp herziening

Het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en de daarop betrekking hebbende stukken hebben met ingang van 12 september 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid geweest om een zienswijze in te dienen. Er één zienswijze en één opmerking van het Waterschap ontvangen.

De zienswijze is in een aparte Nota van beantwoording behandeld. De zienswijze heeft ook tot aanpassingen van het bestemmingsplanherziening geleid. Zo zijn de zoneringen die voortvloeien uit het nog te nemen Luchthavenbesluit niet langer in de regels of verbeelding opgenomen. Dit voorkomt dat een beslissing zou worden genomen door gemeente Lelystad, vooruitlopend op het WLHB, waarover het ministerie nog dient te beslissen.

De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte bouwhoogten passen binnen de kaders van het geldende LHB. Deze bouwhoogten zijn voldoende voor een goede ontwikkeling van het bedrijventerrein.