

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan

Uitbreiding Flevokust Haven Zuid



Afdeling: Wabo-bestemmingsplannen

Auteurs : J.C. Jager

Datum: 5 september 2023

Versie: 1.0

Inhoudsopgave	Blz.
1. Inleiding	3
2. Behandeling zienswijzen	4
2.1 Formele aspecten zienswijzen	
2.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen	
3. Conclusie	19
Wijzigingen n.a.v. zienswijzen	
4. Ambtshalve wijzigingen	20

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' heeft vanaf 8 juni 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Van de terinzagelegging is op 7 juni 2023 kennisgegeven in de Flevopost en in het Gemeenteblad (2023, 246227). Daarin werd vermeld dat gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging eenieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kon brengen bij de gemeente Lelystad.

Er zijn 3 zienswijzen ingediend. In paragraaf 2.2 van deze nota zijn de zienswijzen geïnventariseerd en voorzien van een antwoord.

2. Behandeling zienswijzen

2.1. Formele aspecten

De volgende (rechts)personen hebben op het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze ingediend.

nr.	(Rechts)persoon	Adres	Postcode	Plaats	Datum ontvangst
1.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	Lelystad	10-07-2023
2.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	Lelystad	18-07-2023
3.	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	Lelystad	18-07-2023

Bovenstaande zienswijzen zijn voor het verstrijken van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpplan, te weten voor 19 juli 2023, bij de gemeente ingekomen. De zienswijzen zijn daarom tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk.

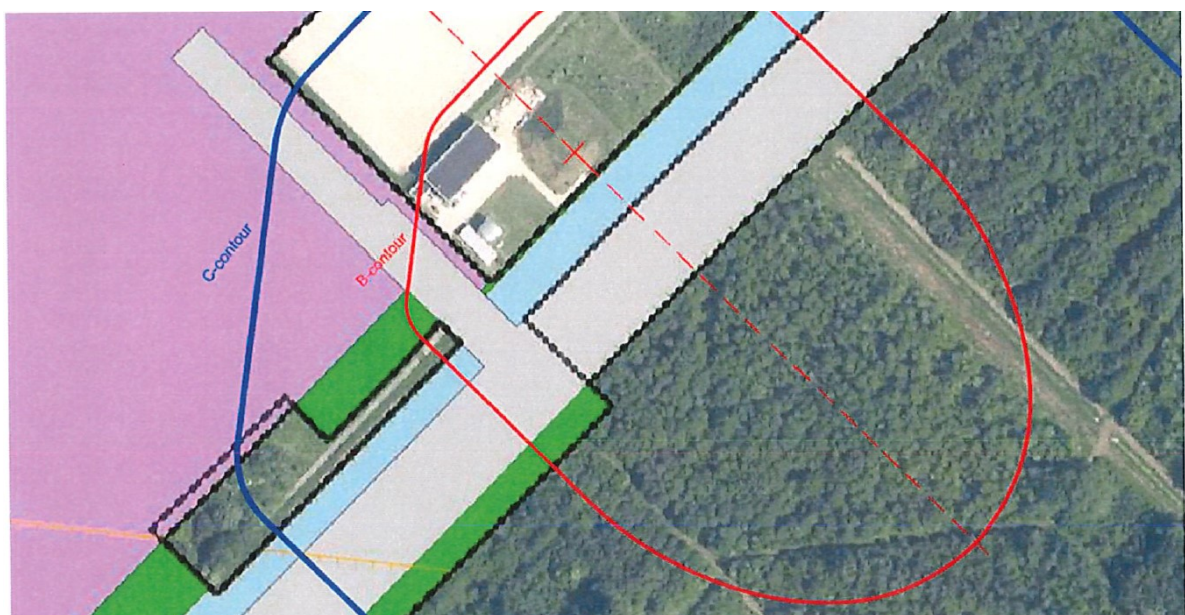
2.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

2.2.1.(Rechts)persoon 1

Zienswijze 1

In het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' wordt geen dan wel onvoldoende rekening gehouden met de maximaal planologische mogelijkheden die (rechts)persoon 1 thans aan het bestemmingsplan 'Lelystad-bedrijfslocatie Karperweg 8' mag ontleen.

Het bedrijf van (rechts)persoon 1 is gericht op het (ver)vormen van metalen door toepassing van energetische materialen (explosieven). Ook worden explosieven opgeslagen binnen de inrichting. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4.10.2 onder het kopje 'Inventarisatie risicobronnen') is aangegeven dat er sprake is van een veiligheidszone (B-zone) van maximaal 256 meter in zuidoostelijke richting vanwege de opslag van explosieven bij (rechts)persoon 1. Zeer vermoedelijk gebruikt men hierbij de gegevens die zijn opgenomen in de aanvraag om omgevingsvergunning van (rechts)persoon 1 uit 2012. Ten tijde van de vergunningaanvraag (2012) van het (rechts)persoon 1 is voor een geprojecteerde opslag van explosieven immers berekend dat de B-zone een afstand zou hebben van 256 meter. Daarmee reikt de C-zone tot 512 meter ver. Voor de zijdelingse contourgrenzen gelden afstanden van 109 meter (B-zone) en 218 meter (C-zone). Voor dergelijke zones gelden restricties die wij thans niet teruglezen in het ontwerpbestemmingsplan. De bepalingen hierover zijn opgenomen in bijlage IV van de 'Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van 19 juli 2006 (verder: Circulaire). Zo zijn binnen een B-zone geen (geprojecteerd) (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan waaronder bedrijfsgebouwen. Binnen de C-zone zijn geen gebouwen toegestaan met vliesgevels of gordijngewelconstructies. Tevens zijn hierin geen gebouwen toegestaan met zeer grote aaneengesloten glasoppervlakten waarin zich als regel een groot aantal personen bevindt. Feit is dat de C-zone van de huidige opslagvoorziening voor explosieven van (rechts)persoon 1 reeds is gelegen over de plangrens van het ontwerp bestemmingsplan.



Figuur 1 Weergave B- en C-zone bestaande opslagvoorziening

De regels van het ontwerpbestemmingsplan voorkomen niet dat de oprichting van een bedrijfsgebouw kan plaatsvinden in strijd met de voorwaarden uit de Circulaire. Voornoemde veiligheidsafstanden voor de B- en C-zone corresponderen met een opslagvoorziening van bepaalde omvang, specifieke bouwkundige uitvoering, oriëntatie en locatie. De afstanden die hiervoor zijn genoemd zijn ontleend aan de aanvraag omgevingsvergunning en gelden voor de opslagvoorziening die thans aanwezig is op het terrein. Deze afstanden zijn, getuige de toelichting in paragraaf 14.10.2., ook uitgangspunt voor het ontwerpbestemmingsplan. Volgens vaste jurisprudentie dient echter niet te worden uitgegaan van de feitelijke situatie maar van de maximale planologische mogelijkheden. Dat is in dit geval achterwege gelaten. Niet alleen de bestaande opslagvoorziening maar ook toekomstige, geprojecteerde, opslagvoorzieningen voor explosieven kunnen een B- en C-zone hebben die over de plangrens van het ontwerp bestemmingsplan kunnen reiken. (Rechts)persoon 1 heeft zich gevestigd aan de Karperweg 8 omdat in de nabije omgeving geen woonbebouwing, bedrijfsgebouwen of andere (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving aanwezig waren. Destijds is door de gemeente Lelystad aangegeven dat ten zuidoosten en zuidwesten van het bedrijf geen ontwikkelingen (o.a. vestiging van bedrijven/ bedrijfsgebouwen) zouden plaatsvinden. Om die reden is in het bestemmingsplan Lelystad-bedrijfslocatie Karperweg 8 geen restrictie opgenomen ten aanzien van veiligheidscontouren die over de zuidoostelijke en zuidwestelijke plangrenzen reiken. In het ontwerpbestemmingsplan wordt echter de ontwikkeling van (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt voor de percelen die ten zuidwesten zijn gelegen van (rechts)persoon 1. Reeds omwille hiervan wordt (rechts)persoon 1 beperkt in haar mogelijkheden omdat er thans geen bebouwing mag worden opgericht ten zuidwesten van (rechts)persoon 1 en de contouren van (rechts)persoon 1 hierop geen begrenzing kennen. Een voorbeeld om de impact te verduidelijken. Wanneer (rechts)persoon 1 een extra opslagvoorziening zou willen realiseren, iets ten zuidwesten van de huidige opslagvoorziening en daarbij dezelfde veiligheidsvoorzieningen zou hanteren dan zij voor de huidige opslagvoorziening heeft gedaan, dan ligt de zijdelingse B-contour (109 meter) al tenminste 25 meter over de plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen (planregel 3.2.1 onder d) dat de afstand van een bedrijfsgebouw tenminste 15,00 meter van de naar de weg gekeerde perceelsgrens dient te bedragen. Op grond van artikel 3.3 onder c kan dit worden teruggebracht tot 6 meter. Artikel 14 van het ontwerpplan geeft nog een mogelijkheid om ook hier 10% van af te wijken waarmee een bedrijfsgebouw naar onze mening tot op 5,40 meter van de weg kan worden gerealiseerd. Een bedrijfsgebouw is een (beperkt) kwetsbaar object en mag op grond van de Circulaire niet zijn gelegen in de B-zone. Wanneer de B-zone in dit voorbeeld reeds 25 meter over de plangrens ligt wordt met de oprichting van een bedrijfsgebouw in lijn met de huidige voorschriften van het ontwerpplan niet voldaan aan de uitgangspunten van de Circulaire. De C-zone van het initiatief in het voorbeeld reikt ongeveer 135 meter over de plangrens. Het oprichten van een gevel met veel glasoppervlak zou in deze zone eveneens in strijd zijn met de Circulaire. Genoemde afstanden zijn gekoppeld aan het voorbeeld dat hier wordt genoemd, zijnde de oprichting van een opslagvoorziening achter het kantoorgebouw van (Rechts)persoon 1, in een identieke uitvoering, hoeveelheid en oriëntatie als de bestaande opslagvoorziening. Een toekomstige opslagvoorziening voor explosieven kan uiteraard in een alternatieve bouwkundige uitvoering worden gerealiseerd, anders zijn georiënteerd, een grotere hoeveelheid explosieven bevatten of elders binnen de plangrenzen van het perceel Karperweg 8 worden gerealiseerd. Vanuit dat oogpunt bezien wordt ook gewezen op het adres Karperweg 10 waarvoor dezelfde planregels gelden op grond van het bestemmingsplan Lelystad-bedrijfslocatie Karperweg 8. Op grond van bovenstaande

kunnen wij niet anders dan concluderen dat (rechts)persoon 1 met dit ontwerp bestemmingsplan sterk wordt beperkt in haar mogelijkheden om in de toekomst een opslagvoorziening voor explosieven op te richten. In het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' wordt geen dan wel onvoldoende rekening gehouden met de maximaal planologische mogelijkheden die (rechts)persoon 1 thans aan het bestemmingsplan Lelystad-bedrijfslocatie Karperweg 8 mag ontleen. Voorts wordt opgemerkt dat wanneer deze omissie niet wordt hersteld het zeer denkbaar is dat dit in de toekomst leidt tot een praktijksituatie die in strijd is met de Circulaire. Om die reden acht (rechts)persoon 1 het noodzakelijk het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en de huidige rechten van (rechts)persoon 1 te respecteren.

Reactie gemeente

Zoals aangegeven heeft het Ministerie van VROM in 2006 de Circulaire 'opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' uitgebracht. Op grond van het beleid dat voor ontplofbare stoffen in deze circulaire is vastgelegd, moet rond iedere opslagplaats voor ontplofbare stoffen een veiligheidsafstand worden aangehouden tot kwetsbare objecten als woningen, kantoren en winkels. Het extern veiligheidsbeleid voor de opslag van dergelijke stoffen is gebaseerd op het minimaliseren van de kans op letsel door het uitsluitend beschouwen van de effecten en niet de risico's (effect vermenigvuldigd met de kans dat een gebeurtenis plaatsvindt) van een calamiteit bij een dergelijke opslag.

Op de gronden waar (rechts)persoon 1 gesitueerd is, is het bestemmingsplan 'Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8' van kracht. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 5 maart 2013. Artikel 3.3. van dit bestemmingsplan geeft aan dat "...het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van opslagmagazijnen voor ontplofbare stoffen in strijd is met de bestemming, voorzover niet wordt voldaan aan de afstanden zoals opgenomen in Bijlage 3, met dien verstande dat de plangrens aan de noordwest- en noordoostzijde niet wordt overschreden."

In de PlanMER behorende bij het bestemmingsplan 'Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8' is aangegeven dat "de opslagvoorziening modulair wordt uitgevoerd met identieke opslagunits per maximaal 500 kilogram explosieve stof van klasse 1.1". In Bijlage 3 van de Toelichting in het bestemmingsplan is aangegeven dat voor een hoeveelheid van 500 kilogram een B-zone van 381 meter in acht genomen moet worden.

De opslagmagazijnen die binnen de inrichting van (rechts)persoon 1 zijn gerealiseerd, kunnen echter worden omschreven als aardoverdekte of ondergrondse opslagmagazijnen. Dergelijke opslagvoorzieningen hebben effectafstanden/veiligheidscontouren die significant veel kleiner zijn dan de effectafstanden van de conventionele gebouwconstructies (gebouwen vervaardigd uit metselwerk of beton). In opdracht van (rechts)persoon 1 is tijdens de realisatie van de aanwezige opslagmagazijnen door TNO Defensie en Veiligheid onderzoek gedaan naar de toepassing van de aardoverdekte magazijnen voor de opslag van het hoog energetische materiaal dat (rechts)persoon 1 opslaat. Het ontwerp van de huidige opslagmagazijnen is toentertijd door TNO afgestemd met RIVM.

Op basis van de ontworpen opslagvoorzieningen is een B-contour berekend van maximaal 256 meter in zuidoostelijke richting en een interne veiligheidsafstand tussen

opslagvoorzieningen onderling van acht meter. Op grond van de berekening externe veiligheid is middels maatwerk aangetoond dat met de gekozen opslagvoorzieningen is voldaan aan de uitgangspunten en voorwaarden van de VROM Circulaire 'opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik'.

Het realiseren van een of meerdere opslagmagazijnen zal niet kunnen voldoen aan de in Bijlage 3 van het bestemmingsplan 'Lelystad - bedrijfslocatie Karperweg 8' genoemde afstanden. Dit betekent dat er zonder het treffen van maatwerk geen opslagmagazijn kan worden gerealiseerd op basis van de bestemmingsplanregels, waarbij de afstanden gerespecteerd moeten worden. Het perceel is daar gewoonweg niet groot genoeg voor. Zodoende kan er ook niet gesteld worden dat er sprake is van een inperking van het planologische regime van (rechts)persoon 1. De gemeente kan deze stelling van (rechts)persoon 1 dan ook niet volgen.

Een eventuele uitbreiding van de opslagmagazijnen lijkt naar de mening van de gemeente voornamelijk aan de zuidoostkant en aan de rechterzijde van de huidige opslagmagazijnen mogelijk. Deze locatie is verder van de nieuwe ontwikkeling van het bestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' afgelegen en zou – indien er op een gelijkwaardige wijze wordt gebouwd en op een gelijkwaardige milieutechnisch wijze wordt getoetst – de veiligheidsafstanden in acht kunnen nemen. Uitbreiding aan de linkerzijde van de huidige opslagmagazijnen – dichterbij het bestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' gesitueerd - lijkt daarentegen niet haalbaar, omdat daar reeds bebouwing is gesitueerd.

De gemeente kan in het bestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' niet anticiperen op een toekomstige uitbreiding van de opslagmagazijnen met de daarbij behorende veiligheidsafstanden indien er geen maatwerk-plannen zijn om aan te toetsen. De gemeente is wel van mening dat zij zowel de B- als de C-contour behorende bij de bestaande opslagmagazijnen dient te respecteren. Zodoende wordt er in het bestemmingsplan een 'aanduiding' opgenomen waarin niet dan wel 'technisch aangepast' gebouwd mag worden.

2.2.2. (Rechts)personen 2

Zienswijze 1

De zienswijze ten behoeve van de belangen van de bewoners van de woonwijken Houtribhoogte, Parkhaven, Golfpark en Flevo Golf Resort op het door de gemeente Lelystad voorgenomen besluit tot uitbreiding van het industrieterrein Flevokust Haven alsmede de uitbreiding van de infrastructuur middels o a. een aansluiting op de Houtribweg is door onvolledige informatie niet afdoende onderbouwd.

Ten behoeve van een adequate voorlichting aan de bewoners van voornoemde woonwijken is een WOO-verzoek ingediend om alle stukken vanaf 2013, in de meest ruime zin des woord, die ten grondslag liggen aan dit plan te ontvangen. Hiertoe in ieder geval behorend alle verslagen van de klankbord-bijeenkomsten en de daaruit voortkomende aanbevelingen met onderbouwing waarom deze tot heden niet zijn en/of worden toegepast. Hiertoe in ieder geval behorend en mogelijk van voor 2013 alle grond- en asbeststortingen die in dit gebied en mogelijk daarbuiten hebben plaatsgevonden. Alle onderzoeksrapporten waarin asbest is aangetoond alsmede alle acties die op basis van deze rapportages zijn uitgevoerd en of nog dienen te worden uitgevoerd. De risicoanalyse, aanbevelingen en controle-rapportages

van de Omgevingsdienst Gooi- en Vechtstreek en Flevoland. Op het verzoek de datum voor het indienen van een zienswijze te verlengen tot 14 dagen na ontvangst van de WOO-documenten is door het college afwijzend beschikt. Deze zienswijze is opgesteld zonder de bewoners volledig te kunnen informeren zodat een voorbehoud wordt gemaakt later een aanvullende zienswijze in te kunnen dienen.

Reactie gemeente

Op 7 juni jl. is een schrijven d.d. 7 juni 2023 betreffende een Woo-verzoek (Wet open overheid) bij de gemeente ingekomen. In deze brief is informatie opgevraagd ten aanzien van de ontwikkeling van het industrieterrein Flevokust Haven. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit verzoek door een persoon niet behorende bij de ondertekenaars van deze zienswijze is ingediend. De gemeente heeft medegedeeld dat het verzoek in behandeling is genomen en dat daar separaat over wordt bericht. In het Woo-verzoek is daarnaast aangegeven dat de verzochte informatie tevens wordt opgevraagd in het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' en is de wens geuit de zienswijzentermijn behorende bij voornoemde procedure te verlengen. Ten aanzien van het verzoek tot verlenging van de zienswijzentermijn is het volgende medegedeeld. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is de wettelijke procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit betekent dat de gemeente gebonden is aan de in artikel 3:16, eerste lid, Awb genoemde termijn van zes weken. De reden van deze termijn is gelegen in het feit dat de wettelijke beslistermijn omtrent de (al dan niet) goedkeuring van een bestemmingsplan op deze wijze niet in het gedrang komt, zie ook Wro art 3.8 eerste lid onder d. Binnen de termijn van terinzageligging kan worden gereageerd op het ontwerp van het te nemen besluit (het ontwerpbestemmingsplan) met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling hiervan. Zodoende is aangegeven dat het op basis van het, in het Woo-verzoek verwoorde verzoek tot verlenging van de zienswijzentermijn, voor de gemeente niet mogelijk is om gelegenheid te bieden na de termijn inhoudelijke zienswijzen aan te dragen. Ten overvloede kan worden gemeld dat alle op het ontwerpbesluit betrekking hebbende stukken ter inzage hebben gelegen.

Zienswijze 2

Er zal moeten worden voorzien in een aantal voorwaarden alvorens een aanvang wordt genomen tot realisatie van de uitbreiding van Flevokust Haven en dat bij ontbreken daarvan het gevraagde besluit zal worden ingetrokken.

Er zal moeten worden voorzien in een aantal voorwaarden alvorens een aanvang wordt genomen tot realisatie van de uitbreiding van Flevokust Haven. Deze voorwaarden zijn:

- Het lopende asbest-dossier zal naar tevredenheid bewoners, gevestigde ondernemingen en nog te vestigen ondernemingen worden opgelost;
- Een aanvullend onderzoek naar de verkeersbewegingen en intensiteit voor de komende tien jaar dient te worden uitgevoerd en gerapporteerd;
- Een aanvullend onderzoek naar de emissie-uitstoot voor de komende tien jaar dient te worden uitgevoerd en gerapporteerd;
- Een aanvullend onderzoek naar de geluidsbelasting en intensiteit voor de komende tien jaar dient te worden uitgevoerd en gerapporteerd;
- Een rapportage dient te worden opgesteld inzake de voorgenomen uitbreiding van de Flevokust Haven;
- Een aanvullend onderzoek naar de scheepvaartbewegingen en intensiteit voor de komende tien jaar dienen te worden uitgevoerd en gerapporteerd;

- In bovengenoemde onderzoeken dient in een aparte paragraaf de voorgenomen plannen voor de Flevokust te worden meegenomen;
- Het industrieterrein Flevokust Haven dient middels een directe verbinding op de snelweg/rijksweg A6 te worden aangesloten;
- De verkorte aansluiting van de provinciale weg N307 op de A6 dient te worden gerealiseerd (de zo genoemde N23 als doorgaande weg N302 naar N307).
- Een onderzoek naar de huidige situatie en komende tien jaar van de garantietijd dat hulpdiensten de verst gelegen woning per woonwijk te allen tijde tijdig kunnen bereiken.
- Een onderzoek naar de noodzakelijk te realiseren geluidswerende voorzieningen aan de Houtribdijk;
- Een onderzoek naar de voorgenomen inzet (nog niet getekende overeenkomst met toekomstige bedrijven waaronder o.a. Bol.com.) van enige duizenden arbeidsmigranten m.b.t. de invloed op bovengenoemde onderzoeken en huisvesting en integratie in de Lelystadse samenleving. Hierbij de huisvestingsmogelijkheden van de op de wachtlijst geplaatste Lelystedelingen en reeds opgevangen oorlogsslachtoffers niet te schaden
- Een onderzoek naar de huidige situatie en komende tien jaar van die zaken die mogelijk voortkomen uit de te ontvangen WOO-documenten.

Reactie gemeente

Op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet aangetoond worden dat het toekomstige bestemmingsplan voldoet aan wet- en regelgeving die betrekking heeft op omgevingsrechtelijke aspecten op het gebied van geluid, geur, bodem, archeologie, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, water, etc. Daarnaast moet worden aangetoond dat een nieuw bestemmingsplan voldoet aan Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en dat het maatschappelijk en economisch uitvoerbaar is.

Naar aanleiding van het opstellen van het bestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening voornoemde aspecten beoordeeld en met onderzoeken gestaafd. Deze onderzoeken liggen ten grondslag aan de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Ook uit de M.E.R.-beoordeling¹ vloeit voort dat het bestemmingsplan voldoet aan een goede ruimtelijke onderbouwing.

In de zienswijze die naar voren is gebracht door de (rechts)personen 2 worden diverse voorwaarden gesteld. Hierbij komt naar voren dat er verschillende onderzoeken nu of in de toekomst uitgevoerd dienen te worden alvorens tot uitvoering over te kunnen gaan. De door de (rechts)personen 2 gestelde voorwaarden vallen echter buiten de reikwijdte van het afwegingskader van een (al dan niet) vast te stellen bestemmingsplan. Deze voorwaarden zullen dan ook niet meegenomen worden in de besluitvorming.

¹¹ De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven.

Ten overvloede kan ten aanzien van de huisvestingsmogelijkheden in relatie tot arbeidsmigranten nog wel het volgende worden opgemerkt. De gemeente is in overleg met de bedrijven die zich vestigen op Flevokust Haven over onder andere de behoefte aan personeel, waaronder vast en tijdelijk personeel alsook arbeidsmigranten. In de Woonvisie van de gemeente is het aantal nieuw te bouwen woningen opgenomen samen met de groepen waar deze voor bedoeld zijn. Hierbij wordt ook rekening gehouden met bijvoorbeeld huisvesting voor statushouders. Huisvesting van arbeidsmigranten is vooral een verantwoordelijkheid van de arbeidsmigrant zelf en hun werkgever. In een te formuleren beleidsplan wordt de behoefte aan huisvesting voor arbeidsmigranten opgenomen alsook de mogelijke locaties welke ingezet kunnen worden voor het realiseren van huisvesting van arbeidsmigranten door werkgevers.

Ten aanzien van de verkeersaspecten wordt verwezen naar het antwoord van de gemeente op zienswijze 1 van (rechts)persoon 3.

2.2.3 (Rechts)persoon 3

Zienswijze 1

Zonder realisatie van de N23 als doorgaande verbinding is de toename van het verkeer over Houtribweg richting Houtribdijk onaanvaardbaar. In het onderhavige concept bestemmingsplan wordt geheel geen rekening gehouden met de uiteindelijke toename van het verkeer over de dijk en de overlast voor de woningen gelegen aan de ‘Baai van Van Eesteren’ in de huidige situatie.

Uit allerlei beleidsstukken heeft (rechts)persoon 3 opgemaakt dat gemeente Lelystad het opwaarderen en verbeteren van de verbinding Alkmaar-Zwolle N307 (“N23/A23”) door de bochtafsnijding in de ‘Baai van Van Eesteren’ hoog op de agenda zet. Dit blijkt ook uit allerlei toelichtingen en beeldmateriaal in de beleidsstukken. Het betreft hier o.a.:

- Het bestemmingsplan Flevokust binnendijs, 23-2-2016 vastgesteld
- Kustvisie Lelystad 2030, vastgesteld 9-12-2019
- Plankaart Flevokust Haven, waarbij ook 3 deelgebieden ontstaan: Nieuwe kust, De Baai en de Noord Flank
- Koersdocument 2040, vastgesteld in januari 2020 door de gemeenteraad
- Mobiliteitsvisie Flevoland 2030
- Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 – 2030 incl. de Mobiliteitsagenda
- Omgevingsvisie Lelystad 2040, d.d. 22-6-2021
- Brief van collega aan formateurs Provincie Flevoland d.d. 14-4-2023

Sinds 2018 is de buitendijs gelegen containerterminal voor de op- en overslag van containers operationeel. In 2016 is het bestemmingsplan Flevokust binnendijs onherroepelijk vastgesteld. In dit plan zou in eerste instantie 7ha beschikbaar zijn met uitbreiding tot 43ha in de komende 10 jaar (is bij (rechts)persoon 3 tot 2026). Volgens de gemeente is de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Flevokust Haven noodzakelijk om te kunnen voorzien in de regionale behoefte van XXL-kavels. Daartoe is dit bestemmingsplan nodig voor het planologisch bestemmen van de openbare ruimte en XXL kavels (elk 25 tot 28 ha.), tezamen met het bestemmingsplan Flevokust Haven Zuid West, totaal grofweg 55 ha t.b.v. logistieke bedrijven. Specifiek in dit plan één XXL kavel (bol.com) per bedrijfsvestiging. Grootschalige logistieke bedrijven waar tot 40 meter hoog gebouwd mag worden. Logistieke bedrijven zorgen voor een aanzienlijke verkeersdruk op de ontsluitingswegen van en naar het gebied. Flevokust Haven, met de oostelijke en

noordelijke begrenzing die wordt gevormd door de A6 en in het zuiden vormt de N307 de begrenzing. Goede bereikbaarheid is niet alleen essentieel voor het vestigingsklimaat van Lelystad, maar voor de hele Metropoolregio Amsterdam. Het betreft de noordelijke ontsluiting van de MRA en de verbinding tussen Noord-Holland en Duitsland. Daarom is het realiseren van de N23 als doorgaande verbinding belangrijk voor een goede doorstroming. Dit was een van de voorwaarden om Flevokust Haven als geheel te ontwikkelen. Nu het oorspronkelijke bestemmingsplan voor 7,4ha bruto industrieterrein, met een wijzigingsbevoegdheid tot ca. 43ha bruto, wordt uitgebreid middels verschillende afzonderlijke (ontwerp) bestemmingsplannen (DC Jysk: ca 25 ha, Bestseller: ca. 29ha, Bol.com ca. 26ha totaal nu bijna 120 ha) wordt dit aan het beeld onttrokken. Zonder realisatie van de N23 als doorgaande verbinding is de toename van het verkeer over Houtribweg richting Houtribdijk onaanvaardbaar. In het onderhavige concept bestemmingsplan wordt geheel geen rekening gehouden met de uiteindelijke toename van het verkeer over de dijk en de overlast voor de woningen gelegen aan de 'Baai van Van Eesteren' in de huidige situatie. De verkorte aansluiting van provinciale weg N307 vanaf A6 (Houtribweg) dient middels realisatie van deze N23 te worden gerealiseerd, zodat de woonwijken worden ontlast en de bereikbaarheid van de wijken, Bataviastad en Flevokust (Bataviastad – Waterfront) aanzienlijk wordt verbeterd. Daar waar Jysk voornamelijk gericht is op de Noordwest-Europese markt, ziet (rechts)persoon 3 dat niet bij Bol.com (en Bestsellers), waardoor de verkeersstroom richting Noord-Holland zeker een reële situatie is. Of gaat de dijk gesloten worden voor vrachtverkeer van en naar Lelystad?

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de ontwikkelingen op het terrein van Flevokust Haven is een verkeersstudie uitgevoerd naar haalbare verkeerskundige oplossingen voor de afwikkeling van het verkeer van en naar deze bedrijven. Daarnaast zijn mobiliteitsambities op het vlak van openbaar vervoer, langzaam verkeer, veiligheid en duurzame mobiliteit in beeld gebracht. Het uitgevoerde verkeersonderzoek en mobiliteitsonderzoek beslaan een brede waaier aan maatregelen op en rond het onderzoeksgebied. In bijlage 7 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn de resultaten van de verkeersstudie opgenomen. Het geformuleerde advies in het verkeersonderzoek, het modal split scenario Basic, wordt overgenomen, zodat de negatieve effecten van de plansituatie worden gemitigeerd. De bijbehorende maatregelen worden verwerkt in het bestemmingsplan. Op basis van de onderzoeken wordt een aanzienlijke verkeersgeneratie verwacht, waarvan circa 40% vrachtverkeer. Zowel binnen het gebied Flevokust Haven als in de directe omgeving dient de toekomstige verkeersafwikkeling zonder knelpunten te verlopen. Hierbij is onder meer aandacht voor de provinciale weg N307 en Rijksweg A6 (aansluiting 11) noodzakelijk. De verkeersstudie heeft in beeld gebracht welke inrichting van wegvakken en kruispunten nodig is om tot een acceptabele verkeersafwikkeling (zonder knelpunten op maatgevende momenten) in de toekomst te komen. Uit de verwachtingen blijkt dat een groot deel van de verkeersbewegingen van Flevokust Haven gericht is op de A6 en niet op de N307 richting Enkhuizen.² Om dit verkeer te kunnen afwikkelen zullen de kruispunten richting de A6 worden aangepast om de doorstroming aldaar te kunnen waarborgen. De berekeningen

² De intensiteiten op de N307 ten westen van Flevokust Haven neemt met ongeveer 700 motorvoertuigen toe. Dit is een kleine toename die een zeer kleine invloed heeft op de doorstroming op de N307 richting Enkhuizen.

laten ook zien dat de ontwikkeling van Flevokust Haven niet leidt tot een aanzienlijke verslechtering van de doorstroming op de N307 richting het oosten. Een directe koppeling tussen het afsnijden van de 'Baai van Van Eesteren' en Flevokust Haven is er dus niet. Dit betekent niet dat de afsnijding wel of niet noodzakelijk is, dat is een losstaande discussie die buiten de ontwikkeling van Flevokust Haven gevoerd moet worden.

Zienswijze 2

Wat hebben de plannen voor invloed op de toename van containervervoer t.a.v. milieu, lawaai en sluisbewegingen? Toename van beroepsvaart in de Baai van Eesteren – gevolgen voor Parkhaven / milieuvervuiling, met name de woningen die direct aan de doorvaart van de sluis naar de containerhaven zullen daar last van krijgen.

(Rechts)persoon vraagt zich af wat de plannen voor invloed hebben op de toename van containervervoer ten aanzien van milieu, lawaai en sluisbewegingen. Hierbij wordt de volgende opsomming ten aanzien van toenames gebezigd:

- De toename van beroepsvaart in de 'Baai van Van Eesteren' – gevolgen voor Parkhaven / milieuvervuiling, met name de woningen die direct aan de doorvaart van de sluis naar de containerhaven zullen daar last van krijgen. Dit punt wordt geheel niet meegenomen in de bijlagen, bijv. bijlage 12. luchtkwaliteitsonderzoek (voor onder andere de extra verkeersbewegingen die het plan genereert zullen emissies van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof plaatsvinden) neemt in zijn geheel de beroepsvaart niet mee, uitsluitend de (weg)verkeersbewegingen volgens verkeersmodel van Antea, aangevuld met het Geomilieu rekenmodel.
- Vreemd dat de toename van de beroepsvaart niet is meegenomen. Waarom niet? Uitbreiding binnendijs met ca 80 ha bedrijfsterrein voor de logistieke invulling t.o.v. de oorspronkelijke 43 ha bruto.

Reactie gemeente:

Ten tijde van de planologische inpassing voor de havenontwikkeling van Flevokust Haven in Lelystad zijn door de provincie de effecten voor verkeer onderzocht³. Deze effecten zijn als neutraal aangegeven, hetgeen betekent dat de bestaande (vaar)wegenstructuur de door Flevokust gegenereerde (water)verkeersstromen voldoende kan verwerken. Voor het waterverkeer is gekeken naar het aantal scheepvaartbewegingen ten opzicht van het totale aantal sluispassages. De toename is zeer beperkt. De effecten van weg- en waterverkeer zijn zodoende als neutraal beoordeeld. Op basis daarvan heeft CTU Flevokust een vergunning verkregen. In de huidige situatie wordt de maximale capaciteit van CTU Flevokust nog niet benut. Voor de ontwikkeling van Flevokust Haven Zuid is geïnventariseerd wat de toename van het scheepvaartverkeer is. Uit deze inventarisatie blijkt dat ondanks de toename van het scheepvaartverkeer de totaal benodigde capaciteit blijft binnen kaders van de vergunning van CTU Flevokust. Een wijziging van deze vergunning is derhalve niet nodig.

³ [DOCUVITP-1674563-v5-11-Bijl-3-Voorstel-Gewijzigd-inpassingsplan-Flevokust-Havenontwikkeling-te-Lelystad.pdf \(flevoland.nl\)](#)

Zienswijze 3

Verkeersdruk op de wegen van en naar Flevokust Haven, geeft overlast en problemen in huidige wijken Houtribhoogte, Parkhaven, Golfpark Een verbetering van de doorstroming bij de rotonde bij Bataviastad is noodzakelijk.

Toename van woon- werkverkeer over N307, zowel de Houtribweg richting Bataviastad als over de Markerwaarddijk naar Enkhuizen. Toename van de verkeersdruk van vrachtverkeer op ontsluitingsweg N307 richting Bataviastad en over de dijk naar Enkhuizen, zeker nu de ooit voorziene bochtafsnijding in de 'Baai van Van Eesteren' niet is opgenomen in dit plan, terwijl opnieuw in de omgevingsvisie Lelystad 2040 van juli 2021 deze ontsluiting wel is voorzien. Dat geldt eigenlijk voor alle plannen, agenda's en visies

Reactie gemeente

Ten aanzien van deze zienswijze verwijst de gemeente naar de reactie van de gemeente op zienswijze 1 van de (rechts)personen 2.

Zienswijze 4

Er wordt twijfel uitgesproken over het nut en de noodzaak.

Rechtspersoon 3 geeft aan dat de volgende zinssnede uit de toelichting vragen oproept: "...De provincie Flevoland zet in op een uitbreiding van de werkgelegenheid. De verwachting is dat na dit jaar geen harde plancapaciteit meer is voor grote ruimtevragers. Er voltrekt zich een herschikking van distributiecentra. De verwachting is dat dit tijdelijk is. Er is daarom nu sprake van momentum..." De vragen zijn de volgende:

- Waarom zou na 2023 geen vraag meer zijn naar XXL ruimten?
- Heeft dit niet te maken met de periode van de coronacrisis, toen heel Nederland binnen zat en de logistieke sector volop een groeispurt maakte?
- Waarom is er zoveel haast om dit laatste, unieke stuk grond in geheel Flevoland nu te verkopen?

Reactie gemeente:

De gemeente heeft in haar Omgevingsvisie vastgelegd dat in het kader van de strategie voor de toekomst Lelystad een krachtige regionale meerwaarde levert door regionale specialisering van de economie. Lelystad wil een economie creëren die toekomstgericht is, waarbij zij zich richt op de groei van de bedrijvigheid op het gebied van de sectoren logistiek, toerisme en secundaire agrofood. Zij wil daarin een speler worden op landelijk niveau.

Om deze ambitie te bereiken zet Lelystad in op en biedt ruimte voor de duurzame ontwikkelingen van onder andere Flevokust Haven. Flevokust Haven ontwikkelt zich als circulair logistiek bedrijventerrein met een multimodale overslaghaven. Met het benutten van de container op- en overslag en het aantrekken van bedrijven gerelateerd aan overslag, logistiek, productie en distributie wordt Flevokust Haven een belangrijke speler in het Nederlandse/West-Europese netwerk van zeehavens en binnenhavens. Dit sluit tevens aan bij de landelijke, provinciale en regionale visies waarbij een circulaire, multimodale, logistieke hub in de oostflank van de MRA als toegevoegde waarde wordt gezien.

De nut en noodzaak van de ontwikkelingen blijkt uit de laddermotivatie (zoals opgenomen in paragraaf 3.13 van de Toelichting) en het feit dat er een specifieke vraag naar XXL-kavels van tenminste 20 hectare of meer bestaat. Het is gelet op de noodzakelijke omvang van XXL-kavels niet mogelijk om deze behoefte op te vangen op bestaande bedrijventerreinen.

Binnen de deelregio Almere/Lelystad komen namelijk nagenoeg geen verouderde werklocaties voor die in aanmerking komen voor sanering of transformatie naar XXL-kavels. De vraag is derhalve groot naar dergelijke kavels – met name door ‘e-commerce’-bedrijven en los van de coronacrisis - mede gezien het feit dat de harde plancapaciteit⁴ in de regio nagenoeg is opgesoupeerd. De stelling dat er na 2023 geen behoefte meer is aan XXL-kavels of dat de kavels haastig worden verkocht, wordt dan ook niet onderschreven. Sterker, de ontwikkeling van Flevokust Haven is al jaren één van de speerpunten en is opgenomen in de meerjarige strategische visies van verschillende overheden. Het wordt als ‘buitenboordmotor’ voor de economie van Lelystad gezien. In het recent vastgestelde ‘Economisch Perspectief Lelystad 2030’ is dit nogmaals opgetekend. De ontwikkeling van Flevokust Haven past in strategische visie en ambitie om onder andere hoogwaardige logistiek in Lelystad te realiseren.

Ten aanzien van de logistieke sector in relatie tot de coronacrisis kan het volgende worden gemeld. De toekomstige groei van (hoogwaardige) logistieke activiteiten is voor een deel te verklaren uit consumententrends. Hierbij kan worden geconstateerd dat de retail - doorgaans gevestigd in traditionele winkelgebieden - steeds meer wordt overgeslagen. De (groot)handel belevt in toenemende mate de consument. Deze trend is versterkt door de ontwikkelingen binnen de nationale en mondiale economie, onder andere door de COVID19-pandemie, waardoor er veranderingen in supply chains zijn ontstaan. Meer lokale productie (bijvoorbeeld door reshoring) en/of voorraad dicht bij de productie of consumenten in Europa leiden tot meer behoefte aan logistieke capaciteit. De transitie naar een circulaire economie zal in de periode 2030-2040 de belangrijkste aanjager zijn van groei van de (hoogwaardige) logistieke sector. Een kringloopeconomie brengt immers veel nieuwe logistieke stromen (demontage en hergebruik stromen) met zich mee, al dan niet gekoppeld aan meer productie in Europa. (STEC, 2022)

Zienswijze 5

Er wordt twijfel uitgesproken over het nut en de noodzaak van de ontwikkeling van Flevokust en de werkgelegenheid die het met zich meebrengt.

Rechtspersoon 3 heeft naast de vragen die reeds in zienswijze 4 naar voren zijn gebracht nog enkele vragen die betrekking hebben op de werkgelegenheid. De vragen zijn de volgende:

- Zijn er wel voldoende lokale arbeidskrachten om de behoefte van deze grote logistieke distributiecentrum in te vullen, terwijl de huidige woningtekorten nog niet zijn opgelost, dus extra arbeidsplaatsen geeft nog meer druk op de woningmarkt?
- Wat als er (nog meer) arbeidsmigranten komen, wat zijn de gevolgen voor Lelystad?
- Geautomatiseerde optimale exploitatie zal voor alle distributiecentra van toepassing zijn, hoeveel daadwerkelijke werkgelegenheid wordt dan geboden?

Reactie gemeente:

Naast de werkgelegenheid voor inwoners van Lelystad (en de regio) zal er naar verwachting sprake zijn van een behoefte bij werkgevers aan extra, tijdelijk, of meer personeel. Arbeidsmigranten worden door bedrijven ingezet wanneer gewenst of nodig. De gemeente

⁴ Dat is het aanbod dat in vastgestelde plannen is opgenomen, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd.

hecht er aan dat ook voor deze werknemers de arbeidsomstandigheden conform geldende wetgeving ingevuld worden. Derhalve formuleert de gemeente een integraal plan waar met name aandacht is voor goede huisvesting. De gemeente heeft in haar Woonvisie de toename van de te realiseren huisvesting opgenomen welke samenhangt met de groei-ambitie van de stad.

De bedrijven die zich binnenkort gaat vestigen op Flevokust Haven zullen de bedrijfsruimten inrichten met de meest geavanceerde graad van automatisering en technologische toepassingen. De verwachting is dat het proces van automatisering verder door zal gaan. Het type werkgelegenheid zal daardoor in de toekomst veranderen. Naar verwachting zullen meer planners, monteurs en programmeurs nodig zijn en minder 'handjes'. Evenwel zullen de bedrijven op Flevokust Haven ongeveer 5.500 tot 6.000 directe arbeidsplaatsen bieden.

Zienswijze 6:

Financiële haalbaarheid: Wat levert het Lelystad netto per jaar op? Met name op de wat langere termijn, na 2026 als de distributiecentra allemaal operationeel zijn en Flevokust Haven 'volgebouwd' is?

Bij een bestemmingsplan moet aangetoond worden of het plan economisch uitvoerbaar is. Het instrument van de grondexploitatie-regeling in de WRO en het aantonen van de financiële haalbaarheid kunnen de uitvoerbaarheid weergeven. De gemeente betreft hierbij niet de kosten van de infrastructuur, die buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente ligt. Wel wordt de ontsluiting via de IJsselmeerdijk en de Karperweg en vervolgens naar de A6 meegenomen. De gemeente vindt het voldoende aangetoond dat de financiële haalbaarheid is geborgd door de dekking van de kosten met de opbrengsten uit de grondverkoop (§7.1 en §7.2). Aangezien de verdere ontwikkeling (boven de 43ha) van Flevokust Haven in beginsel pas kon worden gestart als ook de bochtafsnijding in de 'Baai van Van Eesteren' zou worden gerealiseerd, is (rechts)persoon 3 van mening dat de realisatie en de kosten voor de aanpassingen van de omliggende infrastructuur in zijn geheel moeten worden meegenomen. Dit geldt zowel voor de kosten voor de provincie Lelystad, de kosten voor waterschap Zuiderzeeland, Rijkswaterstaat en de extra kosten voor de gemeente Lelystad (bijv. ongelijkvloerse kruising van fiets/voetgangers oversteek over de provinciale weg). Daarnaast ook de inmenging van de ministeries, zoals BZK, voor het uitvoeringsprogramma Lelystad Next Level om een aantrekkelijk, duurzame en financieel gezond en zelfstandig Lelystad te ontwikkelen.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan is voor de gemeente Lelystad economisch uitvoerbaar omdat de kosten en risico's van de ontwikkeling worden gedekt met de opbrengst uit grondverkoop als gevolg van de functiewijziging. Alle kosten die een causaal verband hebben met de ontwikkeling zijn toegerekend. De gemeente Lelystad kan echter geen kosten verhalen voor andere overheden. Alle infrastructuur die aangepast moet worden als gevolg van het planvoornemen, ook de infrastructuur in eigendom van derden (bijvoorbeeld van de provincie of het Rijk), vormt een kostenpost voor de gemeente in het kader van deze ontwikkeling. Alle kosten die een causaal verband hebben met de ontwikkeling zijn toegerekend. Daarnaast kan worden gemeld dat de netto contante waarde van Flevokust Haven Binnendijks, voor zowel fase 1 als fase 2 uit het jaarverslag van de gemeente Lelystad blijkt. Het jaarverslag van 2022 is door de gemeenteraad vastgesteld. Beide grondexploitaties leiden tot een positief resultaat voor de gemeente. Beide exploitaties

vallen echter tevens onder de bekrachtigde publiekrechtelijk geheimhouding, waardoor wij hierover geen verdere uitspraken kunnen doen in deze openbare nota.

Zienswijze 7:

Er is een toename van hinder door diverse milieuaspecten.

Andere problemen die (rechts)persoon 3 waarneemt uit de plannen:

- Er wordt gevraagd in het MER aandacht te besteden aan het aspect vertroebeling van het water in de aanleg- en gebruiksfase, die kan ontstaan bij het verleggen van de dijk en uitgraven van de benodigde vaargeul.
- Er wordt verwacht dat de leefomgeving en luchtkwaliteit verslechterd door de toename van verkeer.
- Er zijn zorgen over de toename van licht, geluid en stank met gevolgen voor mens en dier en het woongenot.
- Er wordt getwijfeld aan de verbetering van de water- en luchtkwaliteit (toename scheepvaartverkeer).

Reactie gemeente:

Bij het wijzigen van het planologische kader op een bepaalde locatie moet bekeken en onderzocht worden of het toekomstige gebruik kan voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Daarnaast moet geoordeeld worden of het maatschappelijk en economisch uitvoerbaar is. In dat kader liggen er diverse onderzoeken aan het bestemmingsplan 'Uitbreiding Flevokust Haven Zuid' ten grondslag waaruit blijkt dat de fysieke leefomgeving niet wordt geschaad. Hierbij dient gedacht worden aan onderzoeken op het gebied van omgevingsrechtelijke aspecten ten behoeve van geluid, geur, bodem, archeologie, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, water, etc. (zie ook reactie van de gemeente op zienswijze 2 van de (rechts)personen 2). Ook tijdens de realisatiefase van de distributiecentra zal voldaan moeten worden aan de kaders van de wet. Indien noodzakelijk zal dit door voorwaarden in een vergunning (bijvoorbeeld een ontgrondingsvergunning of een watervergunning) worden geborgd. De gemeente ziet dan ook niet in dat deze zienswijze dient te leiden tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8:

(Rechts)persoon 3 vraagt zich af waarom het bestemmingsplan nu in procedure gaat.

Volgens (rechts)persoon 3 zijn we nog in herstelfase na de coronacrisis en hebben we nu nog te maken met de energiecrisis, klimaatcrisis, stikstofcrisis, asielcrisis, een crisis op de woningmarkt, een oorlog en een gevallen kabinet. Het lijkt (rechts)persoon 3 dat de gemeente pas op de plaats moet maken en niet de kip met gouden eieren nu moet slachten. Op dit moment zijn er nog bouwactiviteiten gepland van distributiecentra waarvan de bestemmingsplannen al onherroepelijk zijn (Flevokust Binnendijks, DC Jysk) en zijn nog niet alle bouwactiviteiten voltooid en de bedrijven operationeel. Als Somerset, Necron, MG Real Estate (tijdelijk huurcontract Jysk) en DC Jysk volledig operationeel zijn, kan de daadwerkelijke impact van deze uitbreidingen in Flevokust Haven op de woonomgeving en infrastructuur serieus worden gemeten.

Reactie gemeente:

De gemeente volgt het aangedragen verband tussen de diverse crises en de bestemmingsplanprocedure niet. Ook kan de gemeente de stellingname van (rechts)persoon 3 ten aanzien van het slachten van de kip met de gouden eieren niet volgen. In de situatie van Flevokust Haven betreft het een vraaggerichte ontwikkeling. Er

zijn initiatiefnemers die een vestigings- of ruimtevraag hebben en waarvoor geldt dat Flevokust Haven een geschikte en gewenste vestigingslocatie is. Uit het antwoord van de gemeente op zienswijze 4 van (rechts)persoon 3 blijkt dat de ontwikkelingen die planologisch mogelijk worden gemaakt in lijn liggen met de maatschappelijke en economische toekomstvisie van de gemeente. Daar komt bij dat de locatiekeuze en de behoefte passend zijn binnen zowel de landelijke, provinciale als de regionale visies. De gemeente staat daarom positief tegenover deze initiatieven. De gemeente ziet dan ook niet in dat bestemmingsplan naar aanleiding van deze zienswijze niet vastgesteld kan worden.

3. Conclusie zienswijzen

De hiervoor behandelde zienswijze 1 van (rechts)persoon 1 geeft aanleiding tot de volgende wijziging:

1. *de B- en de C-contour behorende bij de bestaande opslagmagazijnen worden middels een 'aanduiding' opgenomen op de plankaart;*
2. *Aan artikel 13 zal een nieuwe lid 3 worden toegevoegd en de overige leden van artikel 13 worden vernummerd.*

Artikel 13 lid 3 Veiligheidszone – bevi

13.3.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' gelden de volgende regels:

13.3.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemming(en) mogen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' geen kwetsbare objecten worden gebouwd.

13.3.3 Afwijken van de bouwregels

Er kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 13.3.2 en toestaan dat kwetsbare objecten worden gebouwd, mits: de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen; het groepsrisico wordt afgewogen.

13.3.4 Niet toegestaan gebruik

Gronden en opstallen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' mogen niet worden gebruikt als kwetsbaar object.

13.3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Er kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid X en toestaan dat gronden en bouwwerken worden gebruikt als kwetsbaar object, mits: de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen; het groepsrisico wordt afgewogen.

3. *Aan artikel 13 zal een nieuwe lid 4 worden toegevoegd en de overige leden van artikel 13 worden vernummerd.*

Artikel 13 lid 4 Aandachtszone - gebouwen

Ter plaatse van de aanduiding 'aandachtszone – gebouwen' mogen uitsluitend gebouwen en overkappingen worden opgericht die voldoen aan de eisen opgenomen in bijlage IV van de Circulaire 'opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van 19 juni 2016.

Verder geven de zienswijzen geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan voor vaststelling.

4. Ambtshalve wijzigingen

De hiervoor behandelde zienswijzen geven geen aanleiding tot ambtshalve wijziging.