

Notitie Onderbouwing Afwijking bestemmingsplan

Datum
16 juni 2017
Referentie
201706-08948
Project
302365 - Terminalgebouw
perceel 2A Lelystad Airport
Lelystad
Behandeld door
J. van den Berg
Blad
1 van 15

Documentnummer: 1.3.2X-XX-B1.01-X-06063-Onderbouwing Afwijking
bestemmingsplan

Versie 3

Inhoudsopgave

- 1 Aanleiding voor het verzoek
- 2 Begrenzing van het gebied
- 3 Beleid
- 4 Omgevingsaspecten
- 5 Uitvoerbaarheid

1 Aanleiding voor het verzoek

1.1 Beschrijving van het project

Ten zuiden van Lelystad ligt Lelystad Airport (onderdeel van de Schiphol-group), een vliegveld met een belangrijke regionale functie. Al lange tijd wil het vliegveld uitbreiden tot een moderne regionale luchthaven, als satelliet van Schiphol, waar benodigde opvang van vluchten van Schiphol plaats kan vinden (Twin-Airport). Hiervoor moet onder andere de start- en landingsbaan worden verlengd en is het gewenst een nieuwe terminal met platform te bouwen.

1.2 Beschrijving afwijking

Met het voorliggende ontwerp voor de terminal wordt op ondergeschikte wijze afgeweken van de gestelde regels in het bestemmingsplan.

De afwijking van het bestemmingsplan betreft concreet de volgende drie aspecten:

1. Het gebouw bevindt zich buiten het aangewezen bebouwingsoppervlak.
2. Het gebouw heeft ramen boven 4m boven maaiveld.
3. De activiteiten in een deel van het gebouw zijn strijdig met de vigerende bestemming "Verkeer Luchthaven".

Ad 1. Het gebouw bevindt zich buiten het aangewezen bebouwingsoppervlak.

De overschrijding van het bebouwingsoppervlak is globaal gevisualiseerd in onderstaande figuur:



- *Bebouwing buiten bebouwingsoppervlak*
- - - *Luifels buiten bebouwingsoppervlak*

Ad. 2 Het gebouw heeft ramen boven 4m boven maaiveld.

Het gebouw heeft twee bouwlagen. Op de bovenste bouwlaag bevinden zich ramen in de gevels.

Ad. 3 De activiteiten in een deel van het gebouw zijn strijdig met de vigerende bestemming “Verkeer Luchthaven”.

Het deel van het gebouw dat buiten het bouwvlak geprojecteerd is, heeft nu de bestemming “Verkeer – Luchthaven”. De voorgenomen activiteiten (terminal-activiteiten als horeca en detailhandel) zijn hier strijdig mee.

1.3 Stedenbouwkundig onderzoek

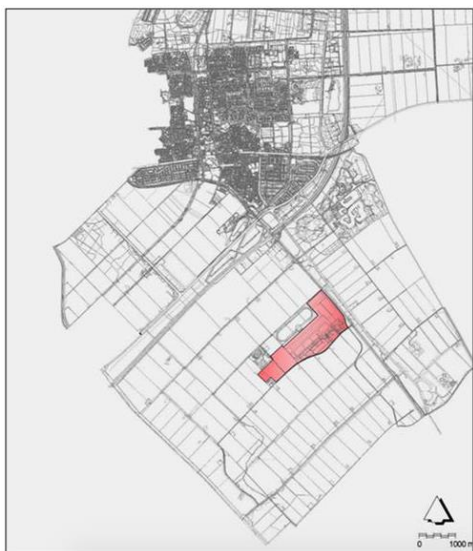
Voor beide aspecten van de afwijking van het bestemmingsplan is een stedenbouwkundige onderbouwing opgesteld. Deze is opgenomen in de bijlage: 1523_BA_RO - Notitie Ruimtelijke onderbouwing stedenbouwkundig v2

2 Begrenzing van het gebied

2.1 Ligging en begrenzing

Lelystad Airport ligt ten zuiden van Lelystad (zie onderstaande figuur). Lelystad Airport is via de Larserweg (N302) verbonden met de snelweg A6 (Joure - Muiden). De Larserweg verbindt Lelystad (noorden) met Harderwijk (zuiden) en de A28. Deze zelfde Larserweg vormt de noordoost-grens.

De huidige grens van de luchthaven wordt aan de zuidoostzijde gevormd door de Eendenweg. Aan de zuidwest- en noordwestzijde wordt het gebied begrensd door het terrein van de Politieacademie en de daarbij liggende functies. Noordoostelijk van het plangebied vindt ook de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserknoop plaats.



De ligging van het plangebied

Het terrein dat beschikbaar is voor de terminal is op dit moment onbebouwd. Op onderstaande figuur is aangegeven hoe de locatie ligt ten opzichte van de bestaande luchthaven en het naastgelegen RDW-terrein. De locatie ligt gezien vanaf de huidige bebouwing t.b.v. de luchthaven aan de overzijde van de start- en landingsbaan. Het terrein voor de nieuwe terminal en de landzijdige infrastructuur ligt ingekaderd tussen de Larserweg N302 in het noordoosten (links op de foto), de luchtzijdige infrastructuur in het zuidoosten (boven het gestippelde vlak), het RDW-terrein in het zuidwesten (rechts op de foto) en de huidige Meerkoetentocht waar de ontsluitingsweg voor het terminalterrein gesitueerd wordt.



Luchtfoto van de bestaande situatie op Lelystad Airport, waarop globaal de ligging van de nieuwe passagiersterminal is aangegeven.

3 Beleid

3.1 Landelijk beleid (algemeen beleidskader)

Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale bereikbaarheid. Als het gaat om (een netwerk van) internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. De verdere ontwikkeling van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame burgerluchtvaart is dan ook als doel gesteld van het nationale burgerluchtvaartbeleid voor de komende jaren. Dit beleid is opgenomen in de Luchtvaartnota. Voor zover van belang zijn hieruit de relevante zaken voor de Luchthaven Lelystad opgenomen. Gezien de vaststellingsdatum van de Luchtvaartnota kunnen zaken soms inmiddels door de actualiteit zijn achterhaald.

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat luchthavens en de ontwikkeling daarvan middelen zijn om de economische ambities en bereikbaarheidsambities van Nederland waar te maken. Daarbij geldt dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling; het stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom een luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege het aantal vluchten op een luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waar een luchthaven een belangrijke rol in vervult. De mainport Schiphol, de luchthavens van nationale betekenis (de burgerluchthavens Lelystad, Eelde, Maastricht en Rotterdam), Eindhoven Airport (als burgerexploitant van de militaire luchthaven Eindhoven) en luchthaven Twente hebben gezamenlijk een rol bij het aanbieden van het netwerk van verbindingen van en naar Nederland, dat past bij de ruimtelijk-economische ambities van Nederland en van de regio's. De positie van de luchthavens van nationale betekenis is te relateren aan de aanwezigheid van infrastructuur en faciliteiten om groot handelsverkeer te kunnen ontvangen.

3.2 Regionaal beleid (Omgevingsplan Flevoland)

In het Omgevingsplan hebben provinciale staten de plannen voor de toekomstige ontwikkelingen tot 2015 gebundeld. De Flevolandse provinciale hoofdstructuur bestaat uit een stedelijke hoofdstructuur en een groen-blauwe hoofdstructuur. Als verbindende schakel tussen de Randstad en het noorden en oosten van Nederland is Flevoland van nationale en internationale betekenis. Het belang van deze schakelfunctie wordt met de jaren steeds duidelijker. Niet alleen op vervoersgebied, maar ook waar het economie en voorzieningen betreft, is de provincie sterk op het oude land georiënteerd. Hiervoor zijn met name de Noordelijke Ontwikkelingsas, tussen Schiphol en Groningen, en de West-Oost as, van Alkmaar tot Zwolle, van belang. Samen met de grote kernen vormen deze assen de stedelijke hoofdstructuur. De groen-blauwe hoofdstructuur bestaat uit de natuur en de watergebieden in Flevoland. De Flevolandse polders en wateren nemen een centrale plaats in binnen de (inter)nationale ecologische hoofdstructuur. In dat verband is de belangrijkste opgave om een gedegen ecologische verbinding te realiseren tussen de Oostvaardersplassen en de Veluwe.

De luchthaven heeft volgens het Omgevingsplan goede kansen om zich binnen gestelde kaders te ontwikkelen. De provincie Flevoland wil de luchthavenontwikkeling stimuleren en combineren met een optimale economische ontwikkeling van het gebied Larserpoort bij luchthaven Lelystad. Dit is een belangrijke kans voor versterking van de economische structuur en de verbetering van de interne en externe bereikbaarheid van Flevoland. Hierbij kunnen enkele duizenden nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

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 nieuwe 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.

In de nieuwe visie is rekening gehouden met alle gemeenteraadsbesluiten tot en met 2013, maar ook van provinciaal en van rijksbeleid dat een doorwerking heeft op de (mogelijke) inrichting van de openbare ruimte. Alle nieuwe ontwikkelingen en beleidswijzigingen hebben een nieuwe, aangepaste plankaart opgeleverd. De geactualiseerde visie geeft een doorkijk tot 2023; het verwoordt beleidsuitgangspunten en vormt de leidraad om Lelystad klaar te maken voor de toekomst.

Ten opzichte van het voormalige structuurplan, heeft de raad een aantal beleidsrichtingen vastgesteld, voortvloeiend uit al eerder besproken of in de lijn der verwachting liggende beleidsuitspraken of -voornemens.

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';

In het Structuurplan Lelystad 2015 ziet de gemeente Lelystad het handhaven en versterken van de kernkwaliteiten (rust, ruimte, groen en water) als één van de belangrijkste opgaven. Maar ook het benutten van de potenties van de stad en ruimte bieden voor verdere ontwikkeling kunnen tot de belangrijkste ambities beschouwd worden.

Als één van de speerpunten ziet Lelystad dat de luchthaven wordt ontwikkeld als business airport met een regionale functie voor zakelijk verkeer. Het accent zal dienen te liggen op personenvervoer; vrachtvervoer zou niet aan de orde moeten komen. Het luchtvaartterrein zal zijn gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Op deze wijze kan de luchthaven zakelijk verkeer overnemen van Schiphol. In verband met de veiligheid in relatie tot de aanvliegeroutes is het niet wenselijk in deze zones woningen te realiseren. De luchthaven als business airport zal een navenante groei in directe en indirecte werkgelegenheid kunnen genereren, met name van de hoogwaardige werkgelegenheid en de werkgelegenheid ten behoeve van de middengroepen.

Bij de ruimtelijke inpassing en ontwikkeling van de luchthaven wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de kernkwaliteiten van Lelystad. In de herijking van het Structuurplan ziet de gemeente Lelystad zoals gezegd dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad met een aangrenzend bedrijventerrein niet alleen kan bijdragen aan een structurele verbetering van de Lelystadse economie, maar een ontwikkeling is van bovenregionaal belang. Waar in het oude structuurplan uitgegaan werd van een business airport met een regionale functie voor zakelijk verkeer is Lelystad inmiddels aangewezen als regionale luchthaven van nationale betekenis.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Geluid

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan.

De luchthaven Lelystad en bijbehorende bedrijvigheid betreffen een gezoneerd bedrijventerrein. Aangezien er geen nieuwe geluidsbronnen worden toegevoegd zal de geluidsbelasting vanwege het industrielawaai de waarde van 50 dB op de zone niet te boven gaan.

Voor wat betreft de bouwwerkzaamheden van de Terminal wordt geen (geluids-) hinder verwacht. Geluid belastende werkzaamheden die verband houden met de realisatie van de terminal worden zo veel als mogelijk beperkt. De bouwlocatie fysiek afgeschermd van de RDW locatie door de kombaan. Het uitgangspunt is dan ook dat het geluidsniveau onder het eisniveau blijft.

4.2 Water

In de verleende waterwetvergunning (kenmerk ZZL/PPAWP-W/2016/487196, zaaknummer 483416) is het verhard oppervlak vastgelegd. Dit geldt zowel voor het verhard oppervlak van het maaiveld als het verhard oppervlak van de terminal (gebouw).

Met deze afwijking van het bestemmingsplan wordt een gedeelte van het verhard maaiveld verschoven naar verhard oppervlak van het gebouw. Dit is weergegeven in onderstaande figuur:



Verschuiving van verharding maaiveld naar verharding gebouw

Het realiseren van luifels boven verhard maaiveld heeft geen invloed op de waterhuishouding.

De afwijking van het bestemmingsplan is zodanig van aard en omvang dat deze niet van toepassing zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

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

In het kader van het bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Deze luchtkwaliteitsberekeningen laten voor de nieuwe situatie een acceptabel niveau zien. De totale concentratiewaarden van de beschouwde stoffen nemen in de toekomst af als gevolg van lagere achtergrondconcentraties en lagere bijdragen van het wegverkeer. Het veranderende luchthavengebruik veroorzaakt een zeer beperkte toename in de bijdrage van de luchthaven aan deze concentratiewaarden. Deze toename wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van meer groot verkeer bij de wijziging van de start- en landingsbaan. Dit is vooral te zien aan de hogere jaargemiddelde concentratie stikstof (NO₂) bij vergelijking van de alternatieven binnen gelijke jaren. De gewenste situatie van de luchthaven heeft geen hogere luchthavenbijdrage en stijging van de toekomstige jaargemiddelde concentraties tot gevolg.

Aangezien er geen nieuwe emissiebronnen aan het plan worden toegevoegd kan de conclusie uit dit onderzoek worden gehandhaafd en vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het voorliggende plan.

4.4 Externe veiligheid

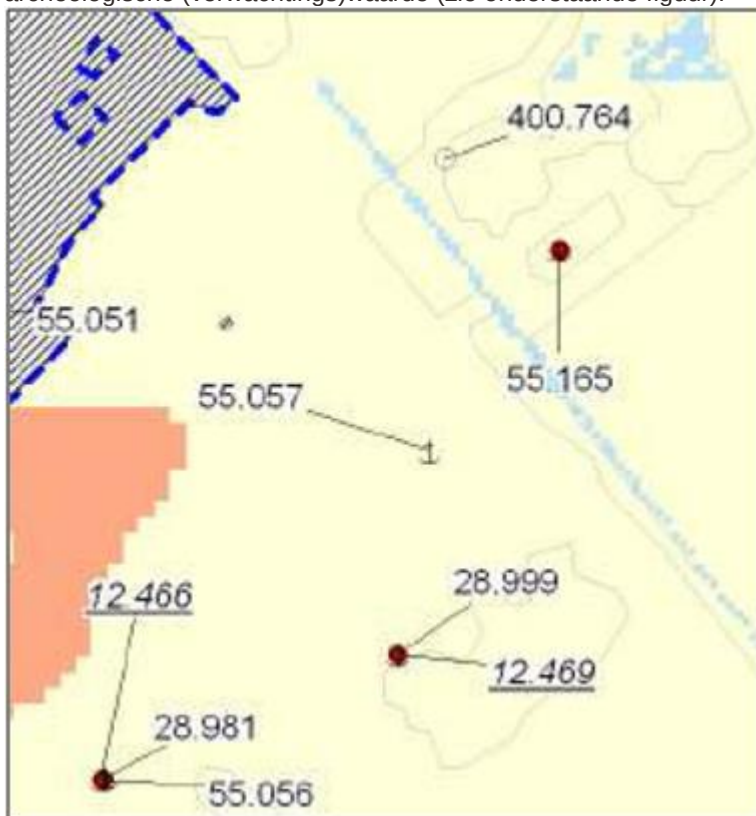
Veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. Omdat het in dit plangebied gaat om één luchtvaartterrein is, binnen de grenzen van het plangebied, geen sprake van externe veiligheid, maar van interne veiligheid. Voor de interne veiligheid van de luchthaven is Lelystad Airport verantwoordelijk.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

In 1992 werd het Europese Verdrag van Malta ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, met als doel om het (Europese) archeologische erfgoed veilig te stellen. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Monumentenwet gewijzigd. De bescherming van archeologische waarden is geregeld in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), dat een wijziging is van de Monumentenwet. De kern van de Wamz is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven.

De afwijking van het bestemmingsplan is zodanig van aard en omvang dat deze niet van toepassing zijn.

Het plangebied van deze aanvraag valt buiten het in het Provinciaal omgevingsplan 2006 opgenomen PArK en aandachtsgebied. Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden bevindt het plangebied zich in een gebied met een lage archeologische (verwachtings)waarde (zie onderstaande figuur).



Op grond van het Provinciaal Omgevingsplan 2006 en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden is voor de gewenste ontwikkelingen in het plangebied Luchthaven Lelystad geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. In het bestemmingsplan is geen dubbelbestemming Archeologie opgenomen.

De uitvoerder van het grondwerk zal, ingevolge artikel 53 van de Monumentenwet, archeologische vondsten melden bij de bevoegde overheid.

4.6 Geur

Er vinden geen activiteiten plaats die geuroverlast kunnen veroorzaken.

4.7 Ecologie

In het kader van het Luchthavenbesluit en de bestemmingsplannen is eerder geconcludeerd dat de bouw van de Terminal geen significant negatieve effecten heeft op de huidige natuurwaarden in en om het plangebied. De nu voorliggende activiteiten leiden niet tot extra luchtemissies, geluidemissies en er wordt geen extra verhard oppervlak toegevoegd. Daarnaast vinden ook niet meer graafwerkzaamheden plaats. Hierdoor kunnen de conclusies uit de eerdere onderzoeken worden gehandhaafd.

De zorgplicht is van toepassing en zal in acht worden genomen.

4.8 Bodem

Door Anteagroup is een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (Verkenkend (water)bodemonderzoek Lelystad Airport in Lelystad; projectnummer 0405584.00 d.d.20 november 2015, revisie 01)

Dit bodemonderzoek is als bijlage opgenomen. De op basis van het vooronderzoek (bodemkwaliteitskaart en gebruik) vooraf gestelde verwachting dat ten hoogste licht verhoogde gehalten aanwezig zijn, is juist gebleken. De grond voldoet vrijwel overal aan de achtergrondwaarde en de hergebruiksklasse 'altijd toepasbaar'. De lokaal aanwezige verontreiniging in de bodem zijn te relateren aan de puinbijmengingen (bij een puinpad). Omdat slechts sprake is van een lichte verontreinigingen behoeven deze niet te worden gesaneerd. Wel dient bij eventuele ontgravingen en afvoer van de puinhoudende grond rekening te worden gehouden met de afwijkende kwaliteit.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

5 Uitvoerbaarheid

Een wettelijk onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing is om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het project. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Via de procedure van de omgevingsvergunning zal de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project worden aangetoond. In het kader van de wettelijke procedure wordt het ontwerp van deze omgevingsvergunning met de bijbehorende stukken gepubliceerd en ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze omtrent deze ontwikkeling kenbaar maken. Daarnaast is de ruimtelijke onderbouwing aan de wettelijke verplichte overleginstanties voorgelegd in het kader van het vooroverleg volgens 3.1.1 van het Bro.

De initiatiefnemer heeft in de voorfase van deze ontwikkeling al een aantal keer contact gehad met de directe omliggende bedrijven. Hierbij heeft de initiatiefnemer de omliggende bedrijven geïnformeerd over de ontwikkeling van het project.

Economische uitvoerbaarheid

Aangetoond moet worden dat het project economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en het kostenverhaal. Het realiseren van de terminal maakt deel uit van het bestemmingsplan *Lelystad – Uitbreiding luchthaven*. In het kader van het bestemmingsplan *Lelystad – Uitbreiding luchthaven* is de financiële haalbaarheid al aangetoond in het bestemmingsplan. Voor dit project dient op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden

vastgesteld in verband met het kostenverhaal van de gemeente Lelystad, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Met de luchthaven is een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten. Omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is, is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk

Bijlage Zones externe veiligheid



 *Bouwlocatie terminal*

Bijlage Stedenbouwkundige onderbouwing

1523_BA_RO - Notitie Ruimtelijke onderbouwing stedenbouwkundig v2