

Ruimtelijke onderbouwing

Distributiecentrum

Lelystad Airport Businesspark

Versie: Definitief
Datum: 9 november 2018

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

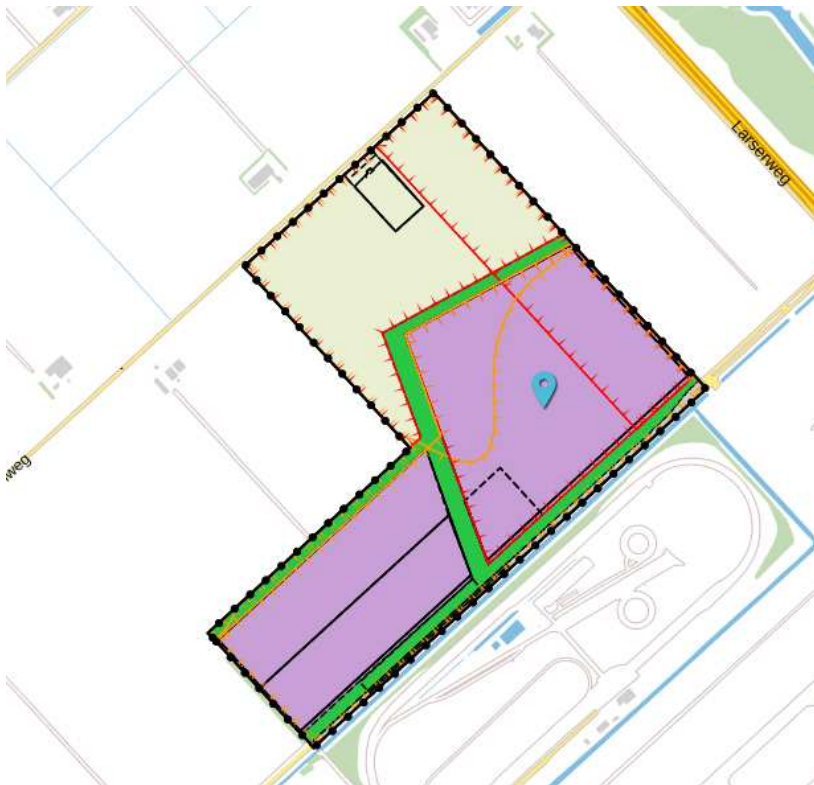
1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3.	Leeswijzer	3
2.	Huidige situatie en beoogde ontwikkeling	4
2.1.	Huidige situatie	4
2.2.	Beschrijving ontwikkeling	5
2.3.	Groenstructuur	6
3.	Planologisch kader	9
3.1.	Bestemmingsplan	9
3.2.	Afwijkingen van het bestemmingsplan en motivering	10
4.	Beleidskader	11
4.1.	Rijksbeleid	11
4.2.	Provinciaal Beleid	11
4.3.	Gemeentelijk beleid	12
5.	Milieu- en omgevingsaspecten	14
5.1.	Verkeer en parkeren	14
5.2.	Geluid	14
5.3.	Luchtkwaliteit	14
5.4.	Ecologie	15
5.5.	Archeologie	18
5.6.	Water	19
5.7.	Bodem	20
5.8.	Externe Veiligheid	21
5.9.	Luchthavenbesluit Lelystad	23
5.10.	Ladder voor duurzame verstedelijking	23
5.11.	Mer-beoordeling	24
6.	Uitvoerbaarheid	26
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	26
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
7.	Samenvatting en conclusie	27

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Door recente ontwikkelingen (uitbreiding Lelystad Airport naar hub) is de vraag naar grote bedrijfskavels in de omgeving sterk toegenomen. Lelystad Airport Businesspark (LAB) wil hierop inspelen. Somerset Capital Partners (Somerset) en Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) hebben een overeenkomst gesloten voor een groot bouwka­vel van ruim 90.000 m². Op deze kavel wordt een multifunctioneel distributiecentrum ontwikkeld, uitermate geschikt voor de XXL Logistiek. Bijzonder is dat Somerset en OMALA zich hierbij niet alleen op de nationale, maar ook op de internationale markt richten.

Het geldende bestemmingsplan werd niet gemaakt met het idee dat dergelijke grootschalige logistiek zich zou willen vestigen. De regeling in het bestemmingsplan is hierop dan ook niet toegesneden en geeft beperkingen voor de invullingsmogelijkheden. De vraag naar grote bedrijfskavels is groot en LAB wil hierop inspelen. Op basis van de huidige indeling biedt het gebied slechts beperkte mogelijkheden voor grote bedrijfskavels, en is het minder efficiënt en flexibel in te passen. Door de schuine begrenzing aan de noordwest- en westzijde van het plangebied gaat ruimte verloren bij inpassing van grote bedrijfskavels. Ook sluit een mogelijke toekomstige uitbreiding van het gebied door de schuine lijn minder logisch aan.

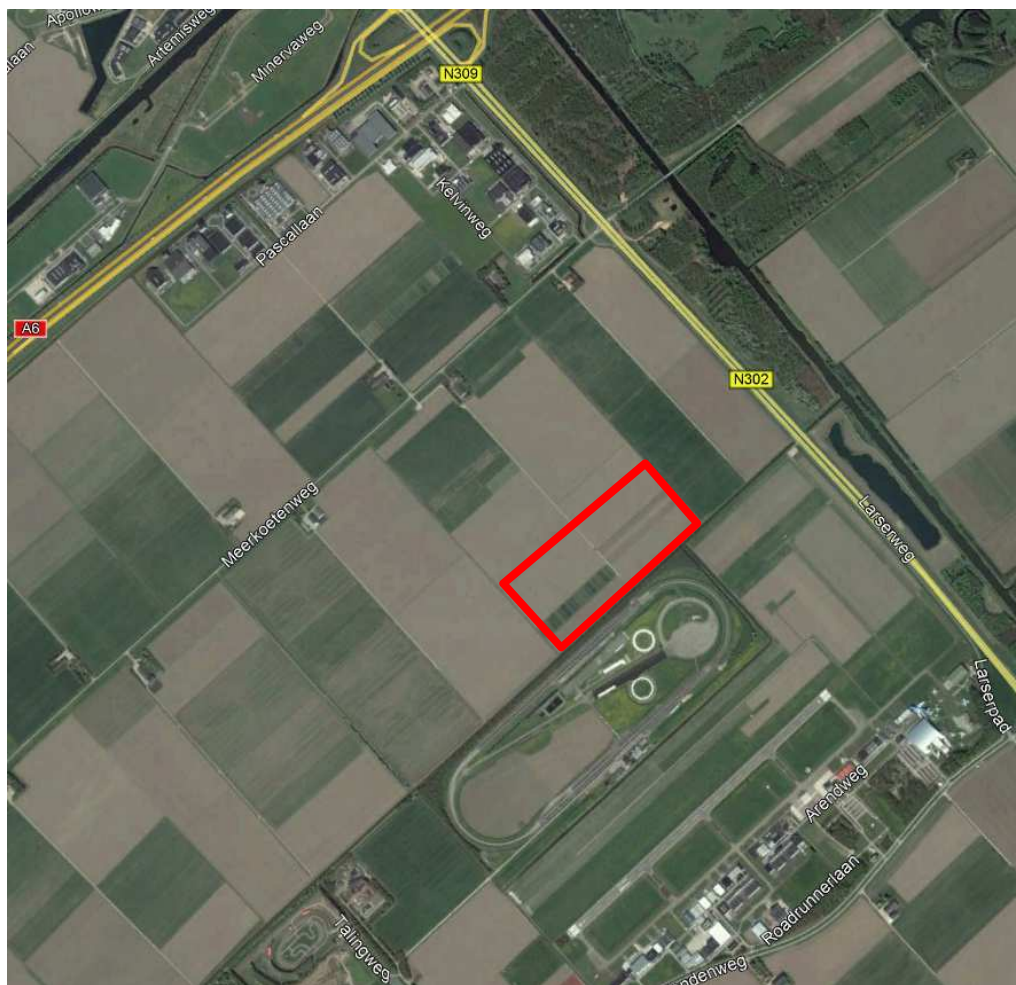


Afbeelding: Verbeelding bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie) d.d. 19-10-2016

Door de hiervoor beschreven situatie past het nu voorliggende initiatief deels niet binnen de kaders van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning verlenen voor deze wel gewenste ontwikkeling is daardoor alleen in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk. Artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt hiervoor de mogelijkheid. Het voorliggende document vormt de hiervoor benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

De projectlocatie bevindt zich op het Lelystad Airport Businesspark dat globaal is gelegen tussen de A6 en Lelystad Airport. De projectlocatie bevindt zich aan de zuidrand in het FlightDistrict, aan de Meerkoetentocht en grenst direct aan het RDW circuit. De ligging en begrenzing van het plangebied is in de volgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding: indicatieve ligging en begrenzing projectlocatie (bron: Google Earth)

1.3. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van de bestaande situatie en van de nieuwe situatie. Daarna wordt het voornemen getoetst aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan en volgt de uiteenzetting van de beleidskaders van het Rijk, de provincie en de gemeente. Hierna wordt aandacht besteed aan de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna en archeologie. Tenslotte wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en de te voeren procedure.

2. Huidige situatie en beoogde ontwikkeling

2.1. Huidige situatie

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.

De projectlocatie bestaat uit een patroon van blokverkaveling, waarbij sprake is van zowel akkerbouwland als grasland. In het projectgebied is nu nog sprake van landbouwkavels. De oorspronkelijke verkaveling is hier nog terug te vinden. Langs de A6, ten noorden van de projectlocatie 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 de luchthaven, de oefenterreinen van de ANWB en de Politieacademie, het Midland-circuit en het RDW-terrein.

Groen en water

Op de projectlocatie komt geen groen voor. De gronden zijn in gebruik als agrarisch gebied. Er komen ook geen gebieden voor die beschermd zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet.



Afbeelding: huidige situatie projectlocatie (bron: Google Streetview)

Langs de zuidoostrand van de locatie 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.

Infrastructuur

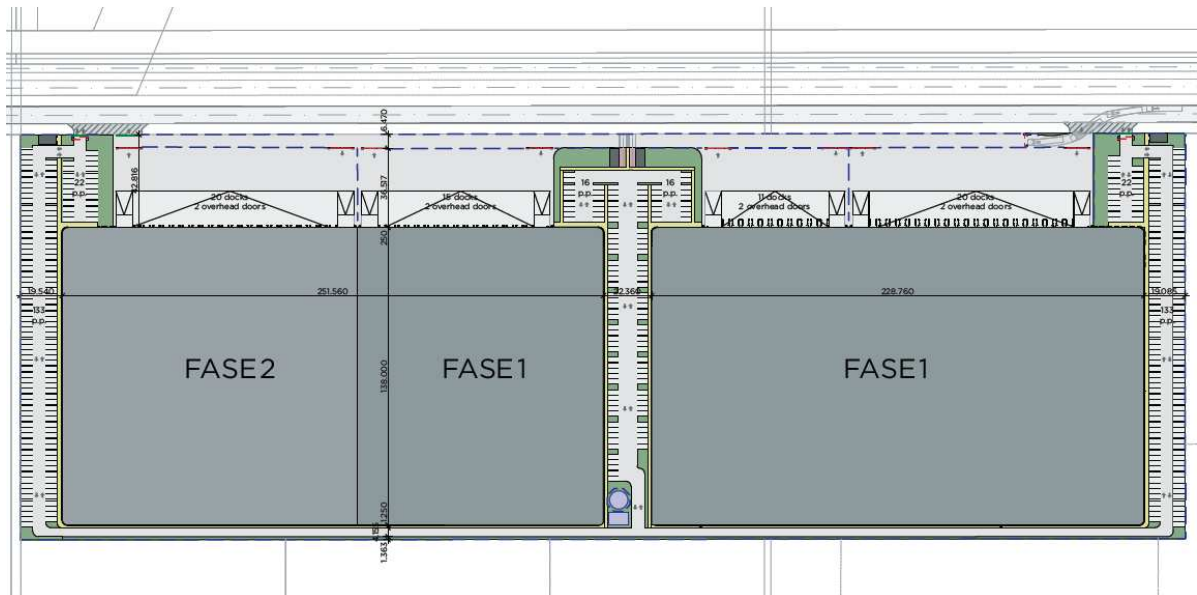
Het LAB wordt nu nog ontsloten door de N302 (de Larserweg), de weg tussen Lelystad en Harderwijk. Deze weg heeft een directe aansluiting op de A6, die noordelijk van het LAB loopt. De belangrijkste weg loopt van zuidwestelijke naar noordoostelijke richting ten noorden van de projectlocatie. Dit is de Meerkoetenweg.

Bebouwing

De projectlocatie is in de huidige situatie volledig onbebouwd.

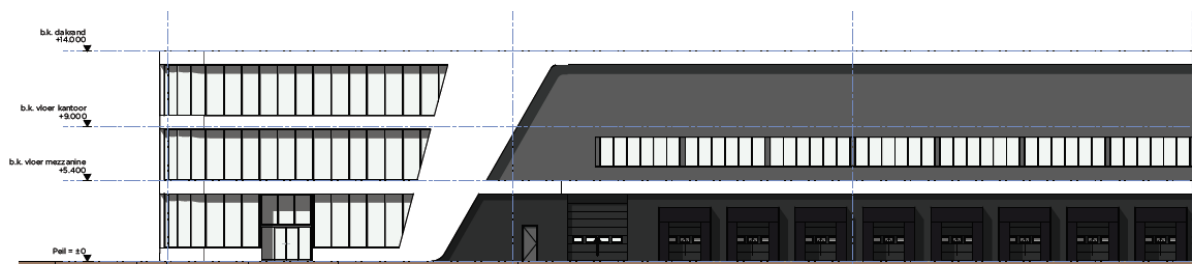
2.2. Beschrijving ontwikkeling

Het project voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfskavel van 90.000 m² als internationaal distributiecentrum met bijbehorend kantoor. Het distributiecentrum wordt in twee fases ontwikkeld en bestaat uit twee grote volumes met een voetprint van 37.000 m² respectievelijk 41.000 m². Aan de voorkant van de gebouwen bevinden zich in totaal 66 docks voor vrachtwagens. Daarnaast worden op het onbebouwde deel van het terrein circa 430 parkeerplaatsen gerealiseerd.



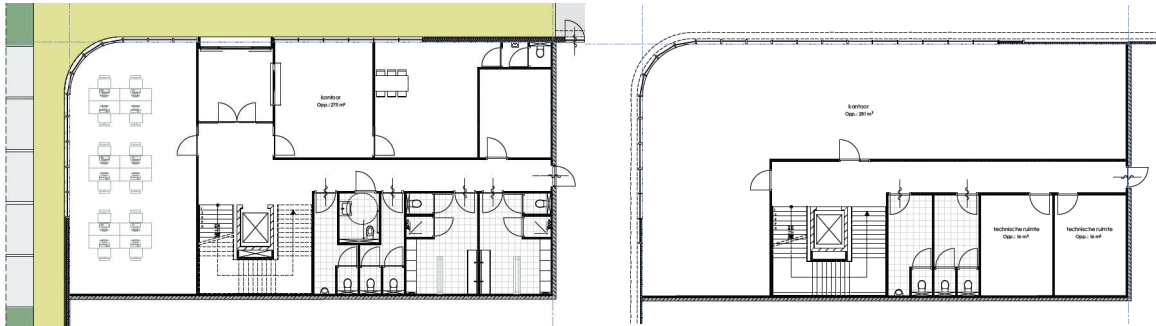
Afbeelding: situatietekening distributiecentrum (fases 1 en 2)

De bouwhoogte bedraagt 14 meter. Naast de vracht en distributiehhal bestaat het project ook uit een kantoor in drie bouwlagen.



Afbeelding: gevelaanzicht met kantoordeel en docks

Het kantoordeel voorziet naast wc's en technische ruimtes in circa 840 m² aan kantoorruimte, verdeelt over drie verdiepingen.



Afbeeldingen: Kantoor met bijbehorende technische ruimten begane grond (links) en 1^e/2^e verdieping (rechts)

2.3. Groenstructuur

Het realiseren van een robuuste en waardevolle groenstructuur blijft het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Larserknoop. Tegelijk is er de wens om in te spelen op marktontwikkelingen waarin met name een sterke toename van de vraag naar grote kavels te merken is.

Gezocht is naar de beste wijze om deze twee gegevens te combineren. Dit is mogelijk door de grote kavels in het hart van Larserknoop te situeren. De kwaliteit van de groenstructuur wordt dan geborgd en gerealiseerd door deze te koppelen aan de hoofdontsluiting. Dit principe is verder beschreven door de supervisor van het plangebied Larserknoop. Het advies van de supervisor is hierna opgenomen (zie volgende pagina).



LAB Beheer B.V.
T.a.v. mevrouw Regien van Adrichem
Pelikaanweg 44
8218 PG Lelystad

cc. de heer Rob Verhoeff

betreft LAB Flight District II onderbouwing Somerset
uw kenmerk -
ons kenmerk 617.102.85 GvdB/HPvS

Rotterdam, 24 september 2018

Geachte mevrouw Van Adrichem,

Ingevolge uw verzoek ontvangt u een onderbouwing voor de afwijking van de schuine lijn ten behoeve van een kader stellende notitie die door de gemeente wordt voorbereid voor college en raad met betrekking tot de planologie van de Larserknoop en het vergunnen van Somerset.

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van Flight District I en II wordt in belangrijke mate bepaald door de Plesmanlaan. Deze vormt de nieuwe hoofdverbinding tussen de A6 district en de nieuwe terminal Lelystad Airport. Het is daarmee een van de gezichtsbepalende lanen in het gebied. Het is de ambitie het beeld ervan te laten bepalen door gevarieerde bebouwing. De korrel ervan zal daarom beperkt blijven. Het heeft daarom de voorkeur geen grote bedrijfskavels te situeren langs de Plesmanlaan tussen Flight District I en II.

Flight District I en II

Flight District I zal hoogwaardig worden ingevuld. De korrelgrootte van de bebouwing is relatief klein. Hier wordt bijvoorbeeld een hotel gevestigd. Het beeld vanaf de Plesmanlaan van zowel Flight District I als II zal niet worden bepaald door een grootschalige invulling, de zichtlocaties langs de randen van Flight District II zullen daarom door kleinere bedrijven worden ingevuld. Zo mogelijk zijn hier kantoren inpasbaar. Deze zijn echter vooralsnog niet haalbaar gebleken. De vraag naar kleinere bedrijfskavels is aanwezig. Het ligt dus voor de hand deze aan de Plesmanlaan te situeren. Voor kleinere bedrijfskavels is circa 80 tot 100 m diepte nodig en zal daarom deze ruimte moeten worden gereserveerd.

KuiperCompagnons B.V.

Van Nelle Fabriek
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam

T: 010 433 00 99
e-mail: kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

Postadres:
Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap

BTW/VAT: NL002021420B01
IBAN: NL33 ABNA 0251 6716 07
BIC: ABNANL2A

Handelsregister 24118236
ISO 9001 gecertificeerd LRQA



LAB Beheer B.V.
T.a.v. mevrouw Regien van Adrichem
Pelikaanweg 44
8218 PG Lelystad

cc. de heer Rob Verhoeff

betreft LAB Flight District II onderbouwing Somerset
uw kenmerk -
ons kenmerk 617.102.85 GvdB/HPvS
Rotterdam, 24 september 2018

Geachte mevrouw Van Adrichem,

Ingevolge uw verzoek ontvangt u een onderbouwing voor de afwijking van de schuine lijn ten behoeve van een kader stellende notitie die door de gemeente wordt voorbereid voor college en raad met betrekking tot de planologie van de Larserknoop en het vergunnen van Somerset.

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van Flight District I en II wordt in belangrijke mate bepaald door de Plesmanlaan. Deze vormt de nieuwe hoofdverbinding tussen de A6 district en de nieuwe terminal Lelystad Airport. Het is daarmee een van de gezichtsbepalende lanen in het gebied. Het is de ambitie het beeld ervan te laten bepalen door gevarieerde bebouwing. De korrel ervan zal daarom beperkt blijven. Het heeft daarom de voorkeur geen grote bedrijfskavels te situeren langs de Plesmanlaan tussen Flight District I en II.

Flight District I en II

Flight District I zal hoogwaardig worden ingevuld. De korrelgrootte van de bebouwing is relatief klein. Hier wordt bijvoorbeeld een hotel gevestigd. Het beeld vanaf de Plesmanlaan van zowel Flight District I als II zal niet worden bepaald door een grootschalige invulling, de zichtlocaties langs de randen van Flight District II zullen daarom door kleinere bedrijven worden ingevuld. Zo mogelijk zijn hier kantoren inpasbaar. Deze zijn echter vooralsnog niet haalbaar gebleken. De vraag naar kleinere bedrijfskavels is aanwezig. Het ligt dus voor de hand deze aan de Plesmanlaan te situeren. Voor kleinere bedrijfskavels is circa 80 tot 100 m diepte nodig en zal daarom deze ruimte moeten worden gereserveerd.

KuiperCompagnons B.V.

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap

Van Nelle Fabriek
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam

T: 010 433 00 99
e-mail: kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

Postadres:
Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

BTW/VAT: NL002021420B01
IBAN: NL93 ABNA 0251 6716 07
BIC: ABNANL2A

Handelregister 24118236
ISO 9001 gecertificeerd LRQA

Langs de Meerkoetenweg blijft 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.

3. Planologisch kader

3.1. Bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie) uit 2016. Hierin is de projectlocatie voor het grootste deel bestemd als 'Bedrijventerrein – 2'. Uitzondering vormt een klein stuk aan de westrand met de bestemming 'Groen'.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan

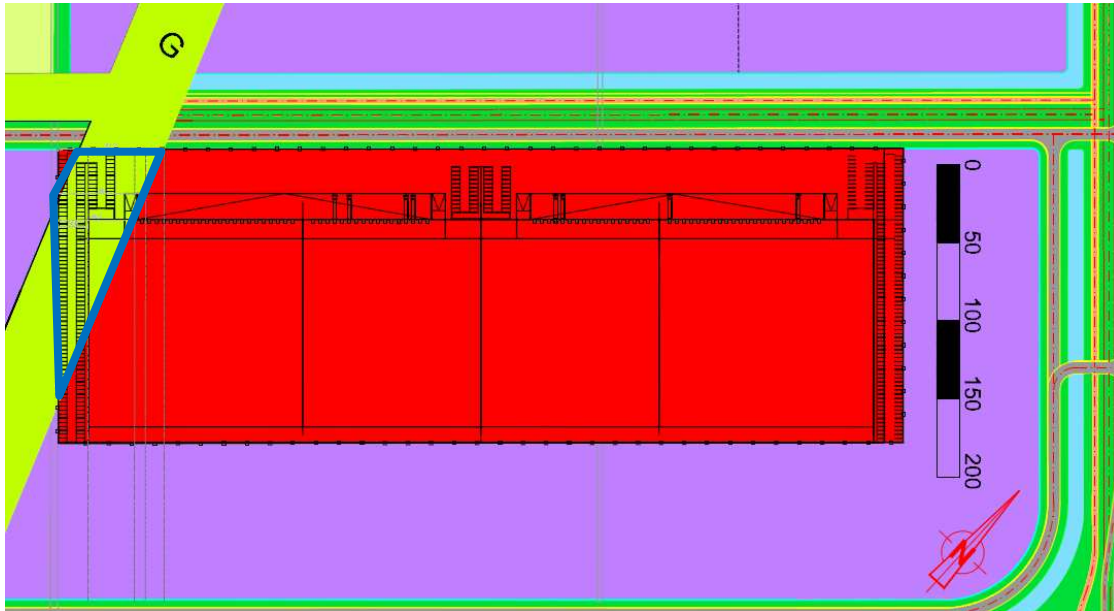
Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein – 2' zijn bedrijven tot en met categorie 3.2, waaronder ook een distributiecentrum toegestaan. De omvang van de kantoorfunctie is beperkt tot 30% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte per bedrijf. Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden tot een maximale bouwhoogte van 20 meter.

Binnen de bestemming 'Groen' zijn allen groenvoorzieningen, bermen, beplanting, voet- en fietspaden, waterlopen, wegen, nutsvoorzieningen en de daarbijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

3.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan en motivering

Afwijking

De enige afwijking van het bestemmingsplan betreft de realisatie van een deel van een bedrijfsgebouw binnen de bestemming 'Groen' (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: afwijking van het bestemmingsplan (blauw gemarkeerd)

Motivering

De ruimtelijke structuur van Flight District I en II wordt in belangrijke mate bepaald door de Plesmanlaan. Deze vormt de nieuwe hoofdverbinding tussen de A6 district en de nieuwe terminal Lelystad Airport. Het is daarmee een van de gezichtsbepalende lanen in het gebied. Het is de ambitie het beeld ervan te laten bepalen door gevarieerde bebouwing. De korrel ervan zal daarom beperkt blijven. Het heeft daarom de voorkeur geen grote bedrijfskavels te situeren langs de Plesmanlaan tussen Flight District I en II.

Flight District I zal hoogwaardig worden ingevuld. De korrelgrootte van de bebouwing is relatief klein, Hier wordt bijvoorbeeld een hotel gevestigd. Het beeld vanaf de Plesmanlaan van zowel Flight District I als II zal niet worden bepaald door een grootschalige invulling, de zichtlocaties langs de randen van Flight District II zullen daarom door kleinere bedrijven worden ingevuld. Zo mogelijk zijn hier kantoren inpasbaar. Deze zijn echter vooralsnog niet haalbaar gebleken. De vraag naar kleinere bedrijfskavels is aanwezig. Het ligt dus voor de hand deze aan de Plesmanlaan te situeren. Voor kleinere bedrijfskavels is circa 80 tot 100 m diepte nodig en zal daarom deze ruimte moeten worden gereserveerd.

Op bovenstaande figuur is de beoogde situering van Somerset weergegeven. Deze grote bedrijfskavel is goed inpasbaar in de opzet van Flight District II. Door de kavel zoveel mogelijk aan de westzijde van de begrenzing met de Barenza kavel te situeren, ontstaat ruimte voor kleinere kavels aan de Plesmanlaan. Het voldoet daarmee aan de voornoemde ambitie, waarin het karakter van de Plesmanlaan door gevarieerde bebouwing wordt bepaald. Conform het advies van de supervisor blijft het mogelijk een groenstructuur met kwaliteit te realiseren welke wordt gekoppeld aan de hoofdontsluiting.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

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 'getrapt' 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).

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

4.2. Provinciaal Beleid

Omgevingsplan Flevoland 2006 inclusief herzieningen 2008, 2009 en 2015

Op 2 november 2006 is het Omgevingsplan Flevoland 2006 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Omgevingsplan Flevoland 2006 is het integrale omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015 neergelegd, met een doorkijk naar 2030. Het Omgevingsplan is een samenbundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Door de vier plannen in één integraal plan samen te voegen, zijn de hoofdlijnen van het beleid van de provincie Flevoland compact en is de samenhang tussen de diverse beleidsterreinen het best gewaarborgd. Het Omgevingsplan bevat tevens de hoofdlijnen van het economische, sociale en culturele beleid.

Lelystad Airport wordt hierin genoemd als één van de zeven speerpuntgebieden van de provincie. Het luchtvaartterrein en het aangrenzende bedrijventerrein zijn van (boven)regionaal belang voor de provincie. Zij zet hierbij in op een geïntegreerde ontwikkeling van het gebied, in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer. Een nieuwe aansluiting van de A6 bij Lelystad-Zuid zorgt voor een goede ontsluiting van Larserknoop. Een snelle verbinding met Schiphol is van essentieel belang. Daarnaast zal Lelystad Airport via Larserknoop met een openbaar

vervoersverbinding verbonden worden met Lelystad zelf. Dit kan via busbanen of via een railverbinding. De concrete invulling van deze plannen worden pas rond 2020 verwacht. Daarnaast vindt de provincie een recreatief uitloopegebied (een groene of blauwe rand langs de kern) voor iedere kern van groot belang. Rond de Luchthaven Lelystad en het Aviodrome is daarnaast ruimte voor lawaaiproducerende buitensporten en grootschalige recreatief-toeristische functies.

Verordening op de fysieke leefomgeving Flevoland (2012)

In de Verordening op de fysieke leefomgeving Flevoland zijn in één verordening alle publiekrechtelijke regelingen voor Flevoland opgenomen. De verordening omvat de volgende onderwerpen: stortplaatsen en afvalwater, bodemsanering, watersystemen, grondwateronttrekkingen, wegen en vaarwegen, ontgrondingen, bescherming landschap en ecologische hoofdstructuur. Op 18 december 2012 hebben Gedeputeerde Staten de wijziging van de Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012 (VFL2012) ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur vastgesteld en de bijbehorende aanwijzing van de wezenlijke kenmerken en waarden. Het onderhavige project voldoet aan deze verordening.

4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Lelystad 2023

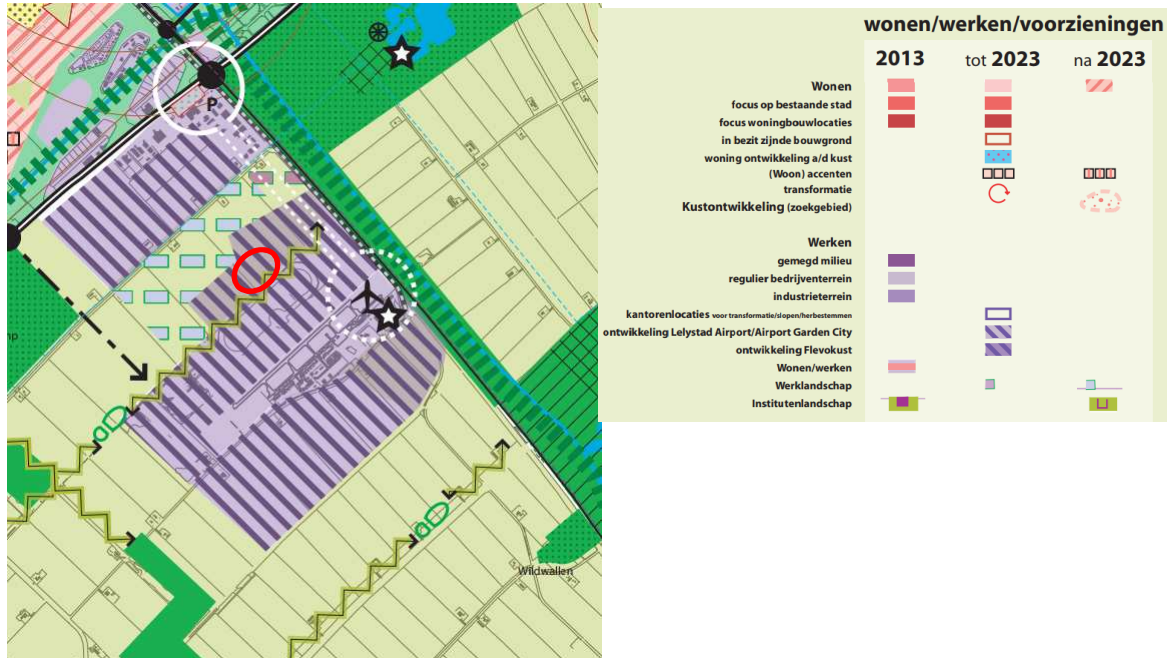
De gemeenteraad van Lelystad heeft in januari 2014 de 'Structuurvisie Lelystad 2023' vastgesteld. Het is een actualisatie van het uit 2005 daterende 'Structuurplan Lelystad 2015'. Belangrijk verschil tussen de Structuurvisie en het voormalige Structuurplan is de veranderde focus: van accent op groei 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;
- functieverbreding 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 (projectlocatie rood omcirkeld)

De onderhavige projectlocatie bevindt zich in de zone die is aangewezen voor ontwikkeling van Lelystad Airport/Airport Garden City. Het project past binnen deze visie.

5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Dit is geen bijzonder aandachtspunt. De ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt niet wezenlijk anders door de afwijking die nu wordt toegestaan. De wijze van ontsluiten en de verwachte hoeveelheid verkeer worden niet anders. De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen wordt op eigen terrein gerealiseerd. Dit is conform het bestemmingsplan.

5.2. Geluid

Op basis van het bestemmingsplan geldt een plicht tot onderzoek van het aspect geluid. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal daarom door de initiatiefnemer daarom een onderzoek moeten worden overgelegd waaruit volgt dat de in het bestemmingsplan opgenomen grenswaarden niet worden overschreden. Verwacht wordt dat eenvoudig aan deze waarden zal worden voldaan omdat in het bestaande akoestisch rekenmodel al rekening is gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein met onder meer een logistieke invulling. De loading docks zijn in het bouwplan zodanig gesitueerd dat er zo min mogelijk geluiduitstraling zal zijn richting de kwetsbare functie (de RDW) die beschermd wordt in het bestemmingsplan met de zonering.

5.3. Luchtkwaliteit

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.

Onderzoek

De ontwikkeling van het hele Laserknooppgebied 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. De afwijking van het bestemmingsplan heeft geen invloed hierop.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering, ook niet voor deze afwijking, omdat de totale te ontwikkelen functies niet anders worden.

5.4. Ecologie

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.

Onderzoek Flora en Fauna

In januari 2018 is 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 Stadswerk.

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.

Onderzoek en advies bomen

Voor de planting van nieuwe bomen is advies gevraagd aan Buro Hoogstraat (zie bijlage). De laatste jaren is er veel overlast van ziekten en plagen bij bomen. Dit komt omdat er vaak gekozen wordt voor één soort in een bomenrij of laan. Dit maakt het aantrekkelijk voor schimmels, bacteriën en dieren. Wanneer een ziekte uitbreekt bestaat het risico dat veel bomen verwijderd zullen moeten worden. Voor het beplantingsplan is daarom het advies om diversiteit te creëren. Ondanks het feit dat het toepassen van meerdere soorten in laanbeplantingen nog niet zo vaak is toegepast, is er een overwegend positief effect op ziekte- en plagen bij deze toepassing waarneembaar.

Boomkwekers die benaderd zijn onderschrijven deze keuze ook. Ook zij adviseren om meerdere boomsoorten toe te passen omdat dan de kans op ziekten en plagen afneemt. Het advies wordt gevolgd, zodat ook per bomenrij meer dan één soort toegepast wordt. Hierbij worden wel soorten toegepast die onderling vergelijkbare vormen en hoogtes hebben. Hierdoor wordt het uniforme en statige beeld behouden, waardoor het laaneffect gecreëerd wordt. Ook worden hierdoor de risico's op ziekten en plagen beter gespreid en wordt er meer biodiversiteit gecreëerd. Qua boomsoorten wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de soorten die reeds binnen het plangebied aanwezig zijn. Vanwege de essentaksterfte worden geen essen toegepast.

Naast het planten van forse bomenrijen zal op A6 District als onderdeel van de ecologische verbindingzone een groenwal worden gerealiseerd tussen de Meerkoetenweg en Inditex. Het groene karakter van het gebied gaat hierdoor niet verloren, maar wordt op een andere manier vorm gegeven, waardoor het groene duurzame karakter van het gebied naar verwachting zelfs toe zal nemen.

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. Voor de planting met bomen wordt het advies van Buro Hoogstraat en van de gemeente gevolgd.

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

PAS: Aeries-berekening volgt.

5.5. Archeologie

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.

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.

Conclusie

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

5.6. Water

Algemeen

In het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gestreefd naar een duurzaam, veilig en gezond waterbeheer.

Waterberging en -afvoer

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.

Waterkwaliteit

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, cascadering 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.

5.7. 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.

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 het bestemmingsplan hoeven nog geen onderzoeken uitgevoerd te worden. Deze zijn slechts noodzakelijk in het geval de gronden overgedragen worden of werkzaamheden 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.

Conclusie

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

5.8. Externe Veiligheid

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.

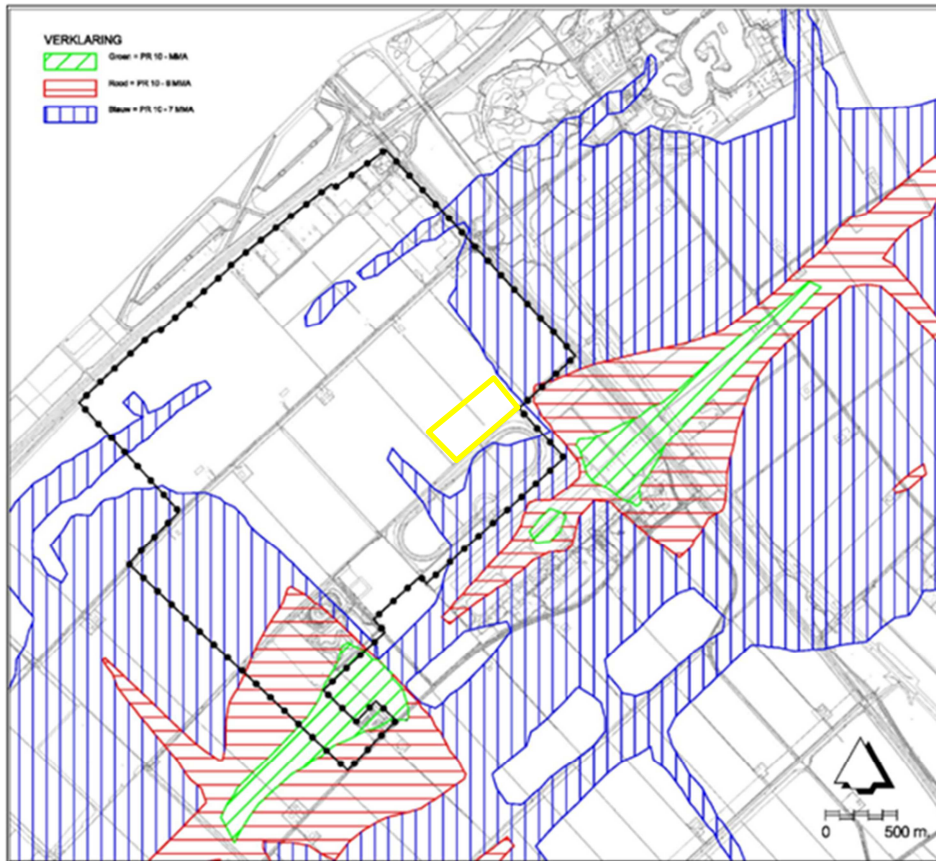
Onderzoek

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 een de 10⁻⁶ contour niet over het plangebied van deze herziening heen loopt (zie volgende afbeelding). 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.



Afbeelding: risicocontouren 10-5 (groen), 10-6 (rood) en 10-7 (blauw) en indicatieve begrenzing projectlocatie (geel)

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.

Conclusie

Het onderwerp externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.9. 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.

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.

Momenteel is een bestemmingsplan in voorbereiding, waarin het luchthavenbesluit planologisch wordt vastgesteld. Naast een nieuwe geluidszone, die in de verbeelding is opgenomen, wordt in het voorliggende bestemmingsplan ook rekening gehouden met de hoogtebeperkingen.

De maximale bouwhoogte bedraagt ter plaatse van de projectlocatie vanwege de vrijwaringszone voor DME/ILS en vanwege de toren rond 10 meter NAP. Het maaiveld van de projectlocatie ligt op een hoogte van gemiddeld circa -4,5 meter NAP. Dat betekent dat een bouwhoogte van 14,5 meter mogelijk is. Het plan voorziet nu in een gebouw met een bouwhoogte van 14 meter.

Naast genoemde geluidszone en hoogtebeperkingen, zijn er ook gebieden aangewezen, waarbinnen het gebruik van lasers en activiteiten met vogelaantrekkende werking zijn verboden. In de volgende afbeeldingen zijn de voor deze herziening maatgevende zones met hoogtebeperkingen weergegeven.

Het onderhavige project is in overeenstemming met het luchthavenbesluit.

5.10. Ladder voor duurzame verstedelijking

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

“Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Door onder anderen de uitbreiding van Lelystad Airport naar een hub is de vraag naar grote bedrijfskavels in de omgeving sterk toegenomen. Het ter plaatse geldende bestemmingsplan voorziet reeds in bedrijfsbestemmingen, maar is de verkaveling niet ideaal. Het project voorziet niet in nieuwe functies of in een significante toename aan vierkante meters, maar vooral in een nieuwe verkaveling, waardoor een deel van het bedrijfsgebouw buiten de bestemming en het bouwvlak komt te staan.

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan vooral grote bedrijfskavels en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.11. Mer-beoordeling

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Bezien moet worden of de voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Vooropgesteld wordt dat het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie laat. Mede daardoor kan ook discussie ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Niet iedere mogelijk gemaakte wijziging van een stedelijke ontwikkeling, hoe ondergeschikt ook, kan aangemerkt worden als een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Dat hangt af van de concrete

omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

Het project voorziet in een distributiecentrum dat voor een deel buiten de bedrijfsbestemming in de groenbestemming valt. De locatie is gelegen op een bedrijventerrein. Op gebiedsniveau is deze afwijking zeer gering. Een distributiecentrum is bovendien in het bestemmingplan reeds toegestaan. Er wordt dus niet voorzien in een nieuwe functie. Gelet op voormelde omstandigheden afgezet tegen de stedelijke context c.q. het gebied, kan geconcludeerd worden dat geen sprake is van de wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Er is dan ook geen aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren. In voorgaande paragrafen is al ingegaan op de milieuaspecten die samenhangen met de voorziene ontwikkeling.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd op kosten en voor risico van de initiatiefnemers. Tussen de gemeente en initiatiefnemers zullen privaatrechtelijke afspraken gemaakt worden in een anterieure overeenkomst.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 5.1.1.Bro

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 5.1.1 Bro verplicht. Dit is onderdeel van de procedure omgevingsvergunning waar de voorliggende ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uitmaakt.

Ontwerp omgevingsvergunning

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing, en de te coördineren andere vergunning(en), overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

7. Samenvatting en conclusie

Door recente ontwikkelingen (uitbreiding Lelystad Airport naar hub) is de vraag naar grote bedrijfskavels in de omgeving sterk toegenomen. Lelystad Airport Businesspark (LAB) wil hierop inspelen. Somerset Capital Partners (Somerset) en Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) hebben een overeenkomst gesloten voor een groot bouwkveld van ruim 90.000 m². Op deze kavel wordt een multifunctioneel distributiecentrum ontwikkeld, uitermate geschikt voor de XXL Logistiek.

Het geldende bestemmingsplan werd niet gemaakt met het idee dat dergelijke grootschalige logistiek zich zou willen vestigen. De regeling in het bestemmingsplan is hierop dan ook niet toegesneden en geeft beperkingen voor de invullingsmogelijkheden. De vraag naar grote bedrijfskavels is groot en LAB wil hierop inspelen. Op basis van de huidige indeling van gebied biedt het gebied slechts beperkte mogelijkheden voor grote bedrijfskavels, en is het minder efficiënt en flexibel in te passen. Door de schuine begrenzing aan de noordwest en west zijde van het plangebied gaat ruimte verloren bij inpassing van grote bedrijfskavels. Ook sluit een mogelijke toekomstige uitbreiding van het gebied door de schuine lijn minder logisch aan.

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van Flight District I en II wordt in belangrijke mate bepaald door de Plesmanlaan. Deze vormt de nieuwe hoofdverbinding tussen de A6 district en de nieuwe terminal Lelystad Airport. Het is daarmee een van de gezichtsbepalende lanen in het gebied. Het is de ambitie het beeld ervan te laten bepalen door gevarieerde bebouwing. De korrel ervan zal daarom beperkt blijven. Het heeft daarom de voorkeur geen grote bedrijfskavels te situeren langs de Plesmanlaan tussen Flight District I en II.

Flight District I en II

Flight District I zal hoogwaardig worden ingevuld. De korrelgrootte van de bebouwing is relatief klein, Hier wordt bijvoorbeeld een hotel gevestigd. Het beeld vanaf de Plesmanlaan van zowel Flight District I als II zal niet worden bepaald door een grootschalige invulling, de zichtlocaties langs de randen van Flight District II zullen daarom door kleinere bedrijven worden ingevuld. Zo mogelijk zijn hier kantoren inpasbaar. Deze zijn echter vooralsnog niet haalbaar gebleken. De vraag naar kleinere bedrijfskavels is aanwezig. Het ligt dus voor de hand deze aan de Plesmanlaan te situeren. Voor kleinere bedrijfskavels is circa 80 tot 100 m diepte nodig en zal daarom deze ruimte moeten worden gereserveerd.

Somerset

Deze grote bedrijfskavel is goed inpasbaar in de opzet van Flight District II. Door de kavel zoveel mogelijk aan de westzijde van de begrenzing met de Barenza kavel te situeren, ontstaat ruimte voor kleinere kavels aan de Plesmanlaan. Het voldoet daarmee aan de voornoemde ambitie, waarin het karakter van de Plesmanlaan door gevarieerde bebouwing wordt bepaald.

Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen is past binnen het beleid.

Milieu en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden.

Conclusie

Uit het voorafgaande is gebleken dat de nu voorziene afwijkingen nodig en wenselijk zijn. Verder is aangetoond dat het project geen negatieve effecten heeft en dat het past binnen het beleid. Er kan dus in het kader van goede ruimtelijk ordening een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend worden voor dit project.