

Wijzigingsplan

Flevokust binnendijks-distributiecentrum

Vastgesteld



Wijzigingsplan Flevokust binnendijks- distributiecentrum

Gemeente Lelystad

Vastgesteld

Rapportnummer BRO:	P04428
Datum:	mei 2023
IMRO:	NL.IMRO.0995.WP00033-VG01
Opdrachtgever:	Flevokust Distribution Center B.V.
Projectteam BRO:	RFe, T Au
Concept:	februari 2022, mei 2022, oktober 2022
Ontwerp:	februari 2023
Vaststelling:	9 mei 2023
Trefwoorden:	Flevokust binnendijks, distributiecentrum, gemeente Lelystad
Bron foto kaft:	BRO, Abstract

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 1999
E info@bro.nl



Flevokust
binnendijks-distributiecentrum

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Huidig bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	6
2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE EN PLANVOORNEMEN	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	7
2.3 Duurzaamheid	9
3. BELEIDSKADER	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	10
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	11
3.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling	11
3.2 Provinciaal beleid	15
3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks	15
3.2.2 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland	16
3.2.3 RO visie Flevoland Werklocaties 2015	18
3.3 Gemeentelijk beleid	20
3.3.1 Omgevingsvisie Lelystad	20
3.3.2 Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad 2013-2025	22
3.3.3 Welstandnota	23
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	28
4.1 Milieueffectrapportage	28
4.2 Bodemkwaliteit	29
4.3 Water	31
4.4 Bedrijven en milieuzonering	37
4.5 Akoestiek	39
4.6 Verkeer en parkeren	40
4.7 Luchtkwaliteit	44
4.8 Stikstofdepositie	45
4.9 Archeologie	46
4.10 Natuurwaarden	49
4.11 Externe veiligheid	51
4.12 Kabels en leidingen	55

5. JURIDISCHE OPZET	56
5.1 Bestemming Bedrijventerrein	56
5.1.1 Doel van de bestemming	56
5.1.2 Toelichting op de bestemming	56

6. UITVOERBAARHEID	58
6.1 Toetsing aan voorwaarden bestemmingswijziging	58
6.2 Economische uitvoerbaarheid	59
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
6.3.1 Vooroverleg	60
6.3.2 Vaststellingsprocedure	60

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Vormvrije m.e.r.-beoordeling
- Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 3: Waterparagraaf
- Bijlage 4: Verkeersonderzoek
- Bijlage 5: Luchtkwaliteitsonderzoek
- Bijlage 6: Stikstofdepositieonderzoek
- Bijlage 7: Verantwoording groepsrisico
- Bijlage 8: Quickscan flora en fauna
- Bijlage 9: Akoestisch onderzoek industrielaawaai
- Bijlage 10: Parkeeronderbouwing
- Bijlage 11: Nota vooroverleg

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van Flevokust als logistieke draaischijf maakt deze locatie uniek en buitengewoon kansrijk. De basis voor logistieke connectiviteit bestaat uit direct toegang tot snelweg A6 waarmee een snel verbinding tot Noord-West Europa per vrachtwagen aanwezig is. De lokale en regionale overheden zetten verder in op die positie met ontwikkeling en exploitatie van de buitendijkse containerhaven en plannen voor de ontwikkeling van een spoorterminal in de omgeving. Dat schept kans voor een optimale mix van duurzaamheid, economie en maatschappelijke inpassing. De containerterminal maakt een efficiënte verbinding via binnenvaart mogelijk naar de havens van Rotterdam, Amsterdam, het Europese binnenvaartzwaartepunt Duisburg en vanzelfsprekend de distributie via water in Nederland. Deze havenpositie wordt verder versterkt door de vergroting van de sluis bij Kornwerderzand. Deze vergroting maakt Flevokust toegankelijk voor grotere (zeewaardige) schepen waardoor Flevokust direct bereikbaar wordt voor (short sea) schepen uit bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en de Baltische Staten. De toekomstige rol van de luchthaven op het gebied van specifieke logistiek en zakelijke connectiviteit draagt verder bij aan deze positie.

Flevokust Distribution B.V. is bezig met de ontwikkeling van een distributiecentrum op het bedrijventerrein aan de Flevokust. Dit distributiecentrum bestaat uit 2 hallen inclusief kantoorruimte. De totale omvang van het functieprogramma bedraagt 78.487 m² bvo en is gericht op distributie en opslag van goederen. Ter plaatse van het plangebied geldt bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – binnendijks' (vastgesteld 12 april 2016). Het plangebied is deels bestemd als 'Bedrijventerrein' en deels als 'Agrarisch'. Het beoogde distributiecentrum past binnen de bestemming 'Bedrijventerrein', maar niet direct binnen de bestemming 'Agrarisch'. In het bestemmingsplan is voor ter plaatse van de agrarische bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Agrarisch' onder bepaalde voorwaarden om te zetten naar de bestemming 'Bedrijventerrein'. In voorliggend wijzigingsplan wordt onderbouwd dat het voorgenomen plan aan deze voorwaarden voldoet.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt ingeklemd door de IJsselmeerdijk ten noordwesten en de Rijksweg A6 ten zuidoosten van het plangebied. De planlocatie ligt op bedrijventerrein 'Lelystad Flevokust' dat bestemd is voor havengebonden bedrijvigheid. Ca. 650 meter ten noorden van het plangebied ligt in het IJsselmeer een elektriciteitscentrale. Kadastraal is de locatie bekend als gemeente Lelystad, onder sectie H, nummer 2689.

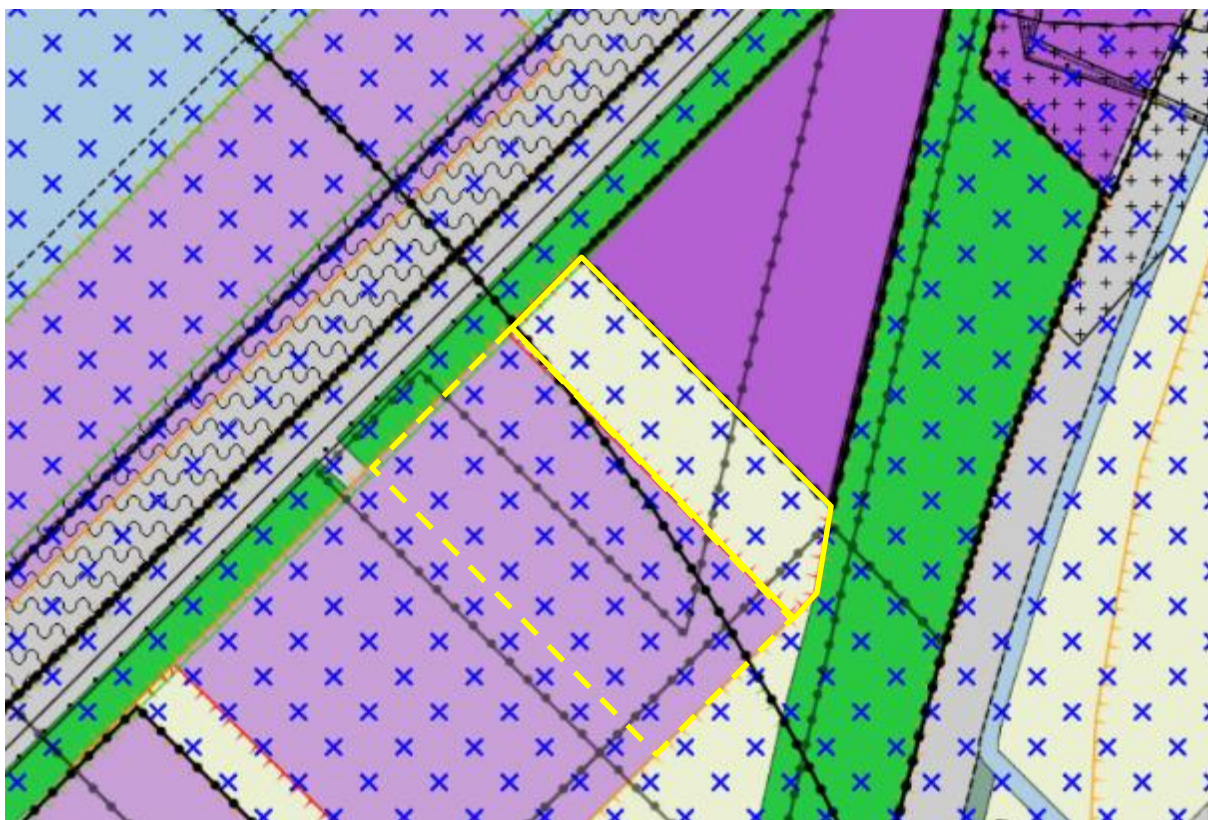
De oppervlakte van het gehele plot bedraagt 117.642 m². Hiervan ligt ca. 50.000 m² binnen de bestemming 'Agrarisch', waar onderhavig wijzigingsplan betrekking op heeft. Op onderstaande afbeelding 1.1 is het plangebied weergegeven op basis van een gedetailleerde luchtfoto waarop de ligging van het plangebied in zijn directe omgeving te zien is.



Figuur 1.1: Ligging plangebied in omgeving (boven), omkadering ontwikkeling (rood kader onder) en omkadering wijzigingsplan (rode arcering onder)

1.3 Huidig bestemmingsplan

De gronden waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft zijn gesitueerd in het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Lelystad Flevokust - binnendijks". Dit bestemmingsplan werd op 12 april 2016 door de gemeenteraad van Lelystad vastgesteld en is onherroepelijk in werking getreden. De gronden waarop onderhavig wijzigingsplan betrekking op heeft hebben in genoemd bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch' en zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsgebied'. De onderstaande figuur toont een uitsnede van de verbeelding en de globale begrenzing van het wijzigingsplan en het te ontwikkelen perceel daarin.



Figuur 1.2: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – binnendijks', waarin grens wijzigingsplan (doorgetrokken geel kader) en grens van het te ontwikkelen perceel (gele stippellijn) is weergegeven.

Het plangebied heeft de bestemming 'Agrarisch'. De bestemming 'Agrarisch' correspondeert met artikel 3 van de bij het bestemmingsplan behorende planregels. Artikel 3, het zesde lid bepaalt, dat het college van burgemeester en wethouders het bestemmingsplan kunnen wijzigen in die zin, dat de bestemming 'Agrarisch' wordt gewijzigd in de bestemming 'Bedrijventerrein', mits:

- a. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - wijziging naar Bedrijventerrein';
- b. de gemeentelijke beleidsuitgangspunten met betrekking tot zonering van bedrijven, zoals opgenomen in bijlage 2 van de toelichting in acht worden genomen;
- c. de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals die zijn opgenomen in bijlage 3 van de toelichting, in acht worden genomen;
- d. na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid voor de betreffende gronden de regels van artikel 4 van toepassing zijn.

In paragraaf 6.1 zijn bovengenoemde voorwaarden getoetst.

1.4 Leeswijzer

In voorliggend wijzigingsplan is eerst kort ingegaan op het plan en de planologisch-juridisch kader. Hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie en de beoogde situatie besproken. Dit wordt opgevolgd door de analyse van relevante beleidsdocumenten in hoofdstuk 3. In de daaropvolgende hoofdstukken wordt de impact van het plan getoetst aan de daarvoor opgestelde wettelijke kaders. De laatste hoofdstukken gaan in op de juridische toelichting van het bestemmingsplan en de stappen die gezet worden bij de uitvoering van het plan.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE EN PLANVOORNEMEN

2.1 Huidige situatie

De ontwikkeling van het nieuwe distributiecentrum is voorzien op het bedrijventerrein 'Lelystad Flevokust – binnendijs', wat ten noorden ligt van Lelystad. Buitendijs ligt het IJsselmeer. De belangrijkste functies van het IJsselmeer zijn de zoetwatervoorraad, waterberging, transport, scheepvaart, visserij, recreatie en natuur. De IJsselmeerdijk is een primaire waterkering. Aan de binnendijkse zijde van de dijk is een geasfalteerde weg aanwezig. Aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook. In deze leidingstrook is onder andere een gasleiding aanwezig. In het plangebied was voorheen een viskwekerij gevestigd. De verkaveling en de afmetingen van de voormalige visvijvers zijn nog in het landschap terug te zien. De visvijvers zijn niet meer als zodanig in gebruik. De gronden worden vooralsnog gebruikt voor gras- en akkerland. De gronden die op basis van het geldend bestemmingsplan "Lelystad Flevokust - binnendijs" een bedrijfsbestemming hebben worden momenteel ontwikkeld als bedrijventerrein ten behoeve van de haven.

Op enige afstand en oostelijk van dit deel van het plangebied ligt de rijksweg A6. Vanaf het plangebied is deze te bereiken vanaf de zuidelijk van het plangebied liggende Houtribweg.



Figuur 2.1: Zicht op het plangebied vanaf de IJsselmeerdijk

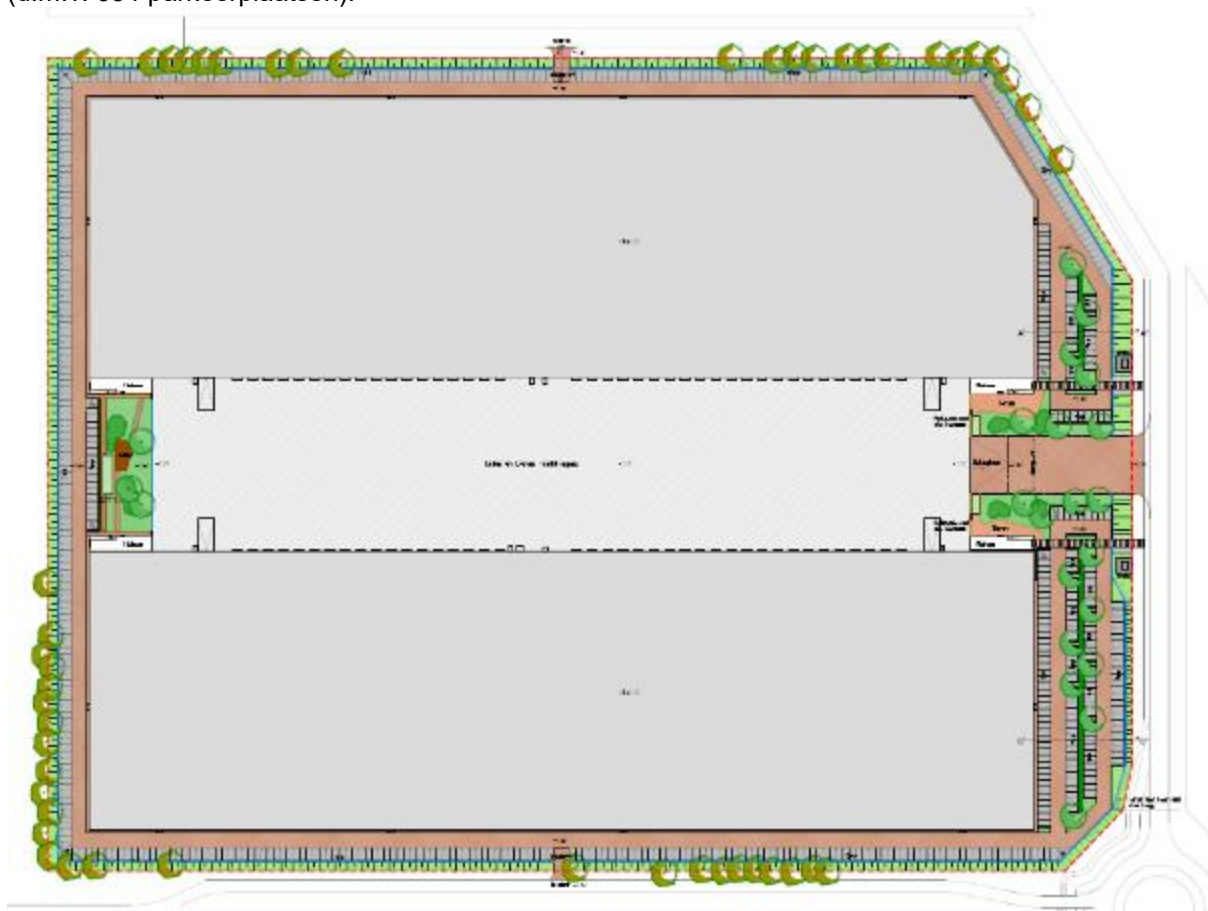
2.2 Toekomstige situatie

Binnen het plangebied bestaat het voornemen om een distributiecentrum te realiseren. Er wordt voorzien in de toevoeging van twee bedrijfshallen. De totale bruto omvang van de bedrijfshallen bedraagt ca. 7,9 ha (zie figuur 2.2). De omvang van de bedrijfshallen is als volgt:

- Hal A
 - Warehouse ca. 35.445 m²
 - Mezzanine ca. 3.071 m²
 - Kantoor ca. 934 m²

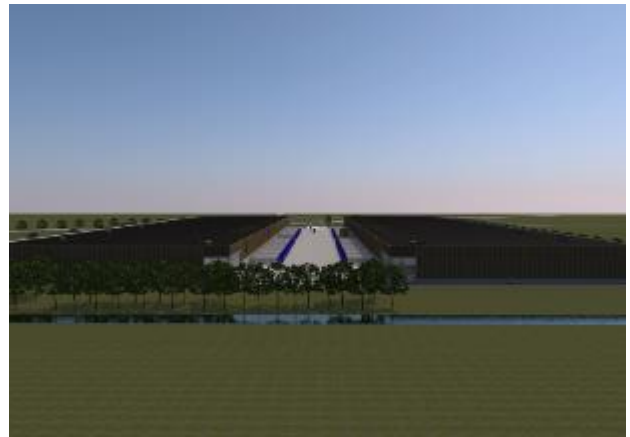
- Hal B
 - Warehouse ca. 35.031 m²
 - Mezzanine ca. 3.071 m²
 - Kantoor ca. 934 m²

Tussen de twee logistieke hallen bevindt zich de centrale logistieke zone, waar de vrachtwagens laden en lossen. Rondom de hallen van de panden, zal de parkeerbehoefte opgevangen worden (d.m.v. 654 parkeerplaatsen).



Figuur 2.2 Plantekening (Ten Brinke, 2022)

In het kader van de logistieke routing ten behoeve van de op te richten bedrijfsruimten zal een substantieel gedeelte van de aan te leveren goederen via containervervoer overzee dan wel binnenvaart plaatsvinden. Transport vanuit Azië zal via Rotterdam op barge worden omgezet voor transport naar Flevokust Haven en daar via containerhandling worden afgeleverd op locatie. Hiermee is de ontwikkeling passend binnen de bestemming 'Bedrijventerrein', waarbinnen havengebonden bedrijven zoals vermeld in de Bedrijvenlijst toegestaan zijn.



Figuur 2.3 Impressie distributiehallen (Rau, 2022)

2.3 Duurzaamheid

De basis voor een duurzame bedrijfsvoering ligt in de mogelijkheid voor multimodaal transport. Daarnaast wordt ingezet op stroomopwekking uit zonnepanelen. Het gebouw beschikt over nagenoeg 70.000 m² dakoppervlak waarmee voldoende energie opgewekt kan worden om het gebouw zelf van stroom te voorzien ten behoeve van haar bedrijfsvoering. Eventueel kan er meer energie opgewerkt worden dan nodig is voor de eigen bedrijfsvoering. Om pieken en dalen in opwekking en gebruik met elkaar in balans te brengen is de mogelijkheid van opslag binnen het gebouw of terrein een reële optie. Indien en waar mogelijk zal ook de teruglevering aan het net van een surplus aan opgewekte stroom in de plannen worden meegenomen.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 oktober 2022/ 1 januari 2023, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Doorwerking plangebied

Door de ontwikkeling van het beoogde distributiecentrum zal een bijdrage worden geleverd aan de prioriteit 'sterke en gezonde steden en regio's'. Vanwege de komst van het distributiecentrum wordt de werkgelegenheid van Lelystad en omgeving versterkt. Daarnaast biedt de komst van een distributiecentrum van deze omvang indirect voor meer kansen voor toeleveranciers en het voltooien van de invulling van Flevokust Haven. Verder kan genoemd worden dat met de mogelijkheid om zonnepanelen te plaatsen een bijdrage wordt geleverd aan de eerste prioriteit van het NOVI.

Onder de derde prioriteit uit de NOVI, sterke en gezonde steden en regio's, zijn verschillende beleidskeuzes gemaakt. De derde beleidskeuze schetst het volgende: verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Verstedelijking moet dus zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. Om dit te bereiken heeft het Rijk in de NOVI een voorkeursvolgorde opgesteld voor verstedelijking. Hierin wordt ook over distributiecentra gesproken: bedrijventerreinen voor bedrijven met een zeer groot ruimtebeslag, zoals grote opslag- en distributiecentra, worden ontwikkeld buiten bestaand stedelijk gebied aan de hoofdinfrastructuur voor weg- en railvervoer en/of vervoer over water. Onderhavig plan betreft de ontwikkeling van een distributiecentrum buiten het stedelijk gebied. Daarnaast bevindt de locatie zich ingesloten tussen de Rijksweg A6 en de provinciale weg N307 en ligt het plangebied bij de multimodale binnenhaven met overslagkade op industrieterrein Flevokust Haven. De bouw van het distributiecentrum is dus in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de NOVI die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

Voor het onderhavige wijzigingsplan zijn in beginsel geen van de in het Barro genoemde nationale belangen en/of titels van belang.

3.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: "De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zee-haventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: "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." (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Voor de voorgenomen ontwikkeling van de beoogde distributiehallen is onderzocht of en op welke manier de bedrijfshallen met een oppervlakte van ca. 7,9 ha in de gemeente Lelystad te verantwoorden is vanuit de methodiek van de Ladder. De volledige ladderonderbouwing is opgenomen in de bijlagen van onderhavige toelichting. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

Sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling

De ontwikkeling van twee logistieke hallen met een omvang van ca. 7,9 ha bruto betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit blijkt uit de volgende gegevens:

1. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit *'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*. Het initiatief om een distributiecentrum van 7,9 ha bruto toe te voegen kan onder deze definitie worden geschaard, gezien er meer bebouwing mogelijk wordt gemaakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.
2. Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust' (vastgesteld 12 April 2016) de enkelbestemmingen 'Agrarisch' en 'Bedrijventerrein'. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is de ontwikkeling van een bedrijventerrein daarom deels niet toegestaan en zal de agrarische bestemming middels de wijzigingsbevoegdheid omgezet moeten worden naar 'bedrijventerrein'.
3. Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling indien het plan voor bedrijventerreinen voorziet in de toevoeging van een gebouw, waarbij de ondergrens van de toevoeging 'in beginsel' 500 m² bvo is. Aangezien het om de toevoeging van een distributiecentrum van ca. 7,9 ha bruto gaat, kan het initiatief worden gekwalificeerd als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'.

Passend binnen behoefte van het ruimtelijke verzorgingsgebied

In onderhavige analyse is de behoefte aan nieuw bedrijventerrein t.b.v. de logistieke sector in Lelystad bepaald aan de hand van een ruimtelijk verzorgingsgebied. Om het verzorgingsgebied te bepalen zijn de aard en omvang van de ontwikkeling leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. In dit onderzoek is de provincie Flevoland afgebakend als het primaire ruimtelijk verzorgingsgebied. Dit is bepaald aan de hand van de volgende argumenten:

- Voor bedrijventerreinen is het ruimtelijke verzorgingsgebied veelal groter dan de gemeente, omdat bedrijven vaak een grotere actieradius hebben dan sec binnen de gemeentegrenzen.
- Uit onderzoek van het CBS blijkt dat het merendeel van de bedrijfsverhuizingen plaatsvindt binnen de gemeentegrenzen¹. Verhuizingen van bedrijven vinden hoofdzakelijk plaats binnen de eigen gemeentegrenzen. De gemiddelde verhuisafstand is 7,5 kilometer. Slechts een derde van de verhuizingen gaat over de gemeentegrenzen heen. De gemiddelde verhuisafstand tussen gemeenten is ca. 19 kilometer, maar de helft van de intergemeentelijke verhuizingen beperkt zich tot een afstand van 10 kilometer. In het COROP-gebied Flevoland is de gemiddelde verhuisafstand 8-9 kilometer.
- Het ruimtelijk verzorgingsgebied voor zogeheten XL-logistiek (> 3 ha) beperkt zich doorgaans niet tot gemeente- of regioniveau. Grootschalige logistieke bedrijven hebben vaak een nationale of internationale marktorientatie.
- Flevoland (en de gemeente Lelystad) heeft een sterke positie voor de vestiging van logistieke eindgebruikers met een regionale of nationale marktorientatie. De gunstige ligging t.o.v. de

¹ CBS (2013): Bedrijven verhuizen vooral binnen eigen gemeente

Metropoolregio Amsterdam (MRA) (incl. voldoende mogelijkheden voor XL-logistiek), de multimodale ontsluitingsmogelijkheden (A6, water en in de toekomst mogelijk spoor en lucht) en de mogelijkheden om XL-kavels te ontwikkelen, maken de regio Flevoland een zeer aantrekkelijke locatie voor de vestiging van logistieke eindgebruikers.

- Het primaire ruimtelijke verzorgingsgebied in dit onderzoek is de provincie Flevoland. Zogeheten 'concurrentie' voor XL-logistiek zal voornamelijk tussen de gemeenten Lelystad, Almere en Zeewolde gaan.
- Daarnaast is er naar verwachting ook 'overloop' van bedrijven uit andere regio's in de Metropoolregio Amsterdam, gelet op de schaarste aan XL-kavels in deze regio.

Het programma wordt passend geacht binnen de Ladder, omdat er wordt voorzien in een kwalitatieve behoefte binnen het ruimtelijke verzorgingsgebied.

Kwantitatieve behoefte

Er is sprake van een kwantitatief overschot aan bedrijventerrein op de planlocatie. De verwachte ruimtevraag (in ha) is in 2030 naar verwachting lager dan het huidige harde planaanbod (in ha). Hierbij is het volgende van belang:

- De kwantitatieve ruimtevraag in de regio is naar verwachting 250 tot 290 ha t/m 2030. Dit is bepaald aan de hand van prognoses op basis van historische uitgifte en werkgelegenheidsontwikkeling.
- Het totale harde planaanbod in het ruimtelijk verzorgingsgebied bedraagt ca. 415 ha. Dit is voldoende om te kunnen voorzien in de verwachte ruimtevraag t/m 2030. Op het bedrijventerrein van de beoogde ontwikkeling is ca. 35 ha hard planaanbod gelegen. Een relatief groot deel van de planlocatie heeft reeds de enkelbestemming 'bedrijventerrein' en geeft dus invulling aan hard planaanbod.
- Daarnaast is een groot gedeelte van het hard planaanbod op basis van kwalitatieve aspecten niet geschikt als alternatieve locatie voor het beoogde initiatief en zijn er verschillende kwalitatieve argumenten om aan te geven dat er een actuele behoefte is aan XL-kavels t.b.v. de logistieke sector in het ruimtelijk verzorgingsgebied.
- De logistieke sector zorgt voor veel werkgelegenheid in de provincie Flevoland. In 2020 is deze sector goed voor ca. 7.700 banen. Dat deze sector groeit, blijkt uit het feit dat de werkgelegenheid in de periode 2016-2020 met ca. 10% is toegenomen².

Kwalitatieve behoefte

Hoewel er kwantitatief sprake is van een overschot, zijn er voldoende kwalitatieve aspecten die benadrukken dat er behoefte is aan de logistieke ontwikkeling op bedrijventerrein Flevokust Haven:

- Er is al meer dan 15 jaar sprake van een (relatief) constante en omvangrijke vraag naar geschikte locaties voor logistieke bedrijven. In de periode 2010-2020 is de vraag naar logistiek vastgoed ruim verdrievoudigd van 1 miljoen m² tot 3.15 miljoen m². In de provincie Flevoland is de vraag gestegen naar 128.000 m², terwijl het aanbod ca. 57.000 m² betreft.
- De driehoek Almere-Lelystad-Zeewolde is in trek bij veel logistieke bedrijven. In 2020 is er zo'n 202,5 ha grond verkocht en zijn er tientallen hectares in optie. Mede hierdoor heeft deze regio een top-3-notering in de lijst van logistieke hotspots in 2020.³
- Er is voornamelijk vraag naar logistiek vastgoed met een omvang van 3 ha of groter. Van de totale vraag naar logistiek vastgoed in 2020, is bijna 40% gericht op XL-bedrijfshallen met een omvang van 3 hectare of groter.

² LISA, 2021
³ Logistiek.nl

- Op bedrijventerrein Flevokust Haven ligt nog een fors planaanbod, waarvan 35 hectare hard en 160 hectare zacht planaanbod. De beoogde ontwikkeling voorziet deels in de invulling van hard planaanbod en deels in de invulling van zacht planaanbod.
- Er is zeer beperkt hard planaanbod voor XL-logistiek op bedrijventerreinen in het ruimtelijk verzorgingsgebied met een logistiek profiel. Het is onvoldoende om te voorzien in de vraag naar voornamelijk grotere kavels. De sterke dynamiek op vergelijkbare bedrijventerreinen, zoals Stichtse Kant en Lelystad Airport/A6-district, bevestigen dit beeld.
- Op bedrijventerrein Flevokust Haven zijn enkele andere ontwikkelingen gaande. Voor het gedeelte buiten het plangebied dat reeds de enkelbestemming 'bedrijventerrein' heeft, wordt een logistiek centrum ontwikkeld. Daarnaast heeft het bedrijf JYSK concrete plannen om een distributiecentrum te ontwikkelen op dit terrein. Het laat zien dat er vanuit de logistieke sector behoefte is om zich te vestigen op bedrijventerrein Flevokust Haven.

Aanvaardbare ruimtelijk-functionele effecten bedrijventerrein

De conclusie is dat de effecten van het plan ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Hierbij is het volgende van belang:

- Er wordt in planologische zin grotendeels invulling gegeven aan de enkelbestemming 'bedrijventerrein' op bedrijventerrein Flevokust Haven. Slechts een relatief klein deel moet planologisch worden omgezet van 'agrarisch' naar 'bedrijventerrein'. Het deel met de enkelbestemming 'agrarisch' heeft reeds een zachte planstatus.
- De aard en schaal van het planinitiatief sluiten naadloos aan op de ambities en kaders voor Flevokust Haven. Met de beoogde ontwikkeling wordt de multimodale hub verder versterkt.
- De leegstand van bestaand vastgoed in het ruimtelijk verzorgingsgebied ligt onder frictieniveau. Een zekere frictieleegstand is wenselijk om voldoende keuzemogelijkheden te behouden voor ondernemers met een ruimtebehoefte. Daarnaast is er in het ruimtelijk verzorgingsgebied geen sprake van leegstand van bedrijfspanden met een omvang groter dan 3 ha.
- Om deze redenen treden er naar verwachting geen ruimtelijk onaanvaardbare leegstandseffecten op bij de ontwikkeling van Flevokust Haven. Het geeft invulling aan een kwalitatieve behoefte dat grotendeels deel uitmaakt van hard planaanbod.

Gesitueerd buiten bestaand stedelijk gebied

De ontwikkellocatie ligt, vanuit de begripsbepaling ten aanzien van de Ladder, buiten bestaand stedelijk gebied. Daarom is gemotiveerd waarom niet elders in het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

- Flevokust Haven is een multimodaal ontsloten locatie. Dit zijn voorkeurslocaties voor logistieke partijen, aangezien er meerdere vervoersmogelijkheden zijn om de goederen te vervoeren. Naast de transportmogelijkheden op de weg en over water, zijn er plannen om ook een spoorterminal in de nabijheid van het bedrijventerrein te ontwikkelen.
- De planlocatie heeft voor een groot deel al de enkelbestemming 'bedrijventerrein'. De planologische toevoeging van nieuw bedrijventerrein is dus relatief beperkt. Daarnaast is het deel dat momenteel een agrarische bestemming beoogd voor de ontwikkeling van Flevokust Haven, aangezien het onderdeel is van het zachte planaanbod.
- Het planaanbod op andere bedrijventerreinen in het ruimtelijk verzorgingsgebied is niet geschikt als alternatieve locatie voor de beoogde ontwikkeling. De omvang van de kavels zijn te klein om te voorzien in het beoogde initiatief en voor de meeste bedrijventerreinen is het profiel niet geschikt om XL-logistiek te huisvesten. De uitgiftes op de concurrerende logistieke bedrijventerreinen laten zien dat er behoefte is aan XL-kavels t.b.v. de logistiek.

- Beleidsmatig wordt er actief ingezet op o.a. logistieke bedrijvigheid op bedrijventerrein Flevokust Haven. Het is één van de aangewezen locaties om XL-bedrijfshallen te ontwikkelen.
- Er zijn in het ruimtelijk verzorgingsgebied geen alternatieve leegstaande bedrijfshallen met vergelijkbare omvang en karakteristieken om te voorzien in het beoogde initiatief.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie FlevolandStraks

In 2017 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie FlevolandStraks vastgesteld. Hierin is in hoofdlijnen de strategische visie op de toekomst van Flevoland weergegeven.

De Omgevingsvisie FlevolandStraks geeft de langetermijnvisie van de provincie Flevoland op de toekomst van dit gebied. Het gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen, opgaven en uitdagingen er voor Flevoland liggen. Er zijn drie kernopgaven:

- Het Verhaal van Flevoland (fysieke omgeving);
- Krachtige Samenleving (sociaal-economische omgeving);
- Ruimte voor Initiatief (bestuurlijke omgeving).

Deze opgaven vormen de kern voor alle ontwikkelingen waar de provincie Flevoland bij betrokken is. Zowel voor de strategische opgaven uit de Omgevingsvisie, als andere vraagstukken van de provincie Flevoland. In de strategische opgaven staan de belangrijkste vraagstukken en ambities voor de toekomst beschreven. Het gaat om de volgende opgaven:

- Duurzame Energie;
- Regionale Kracht;
- Circulaire Economie;
- Landbouw: Meerdere Smaken.

Doorwerking plangebied

Voor onderhavig project zijn met name de opgaven ‘duurzame energie’ en ‘regionale kracht’ relevant. Hieronder wordt beschreven wat deze opgaven inhouden en hoe de ontwikkeling van het beoogde distributiecentrum bij deze opgaven aansluit.

Duurzame energie

Iedereen in Flevoland - inwoners en bedrijven - gaat iets merken van de verandering in de energievoorziening. Er moet veel gebeuren om onze woningen en bedrijven energiezuinig of energieneutraal te maken en duurzame energie op te wekken. Dit is noodzakelijk en biedt tegelijkertijd kansen. In 2030 en verder wil de Flevoland bekend als de provincie die draait op duurzame energie. Samen met gemeenten en andere partners zet de provincie in op energieneutrale steden en dorpen. Zij ondersteunen inwoners en ondernemers met de verandering in hun energiegebruik, zowel het beperken van energiegebruik als het zelf opwekken van duurzame energie. Onderwerpen zijn onder andere: aardgasloze wijken, duurzame energieopwekking, isolatie van woningen, energiezuinige productiemethoden, energieopslag, smart grids.

Zoals reeds in paragraaf 2.3 is beschreven is het ambitieniveau om het beoogde distributiecentrum zo duurzaam als mogelijk te ontwikkelen. De basis voor een duurzame bedrijfsvoering ligt in de mogelijkheid voor multimodaal transport. Daarnaast wordt ingezet op stroomopwekking uit

zonnepanelen. Het gebouw beschikt over nagenoeg 70.000 m² dakoppervlak waarmee voldoende energie opgewekt kan worden om het gebouw zelf van stroom te voorzien ten behoeve van haar bedrijfsvoering. Om pieken en dalen in opwekking en gebruik met elkaar in balans te brengen is de mogelijkheid van opslag binnen het gebouw of terrein een reële optie. Indien en waar mogelijk zal ook de teruglevering aan het net van een surplus aan opgewekte stroom in de plannen worden meegenomen.

Regionale kracht

Voor de beoogde ontwikkeling is met name de opgave 'Regionale Kracht' relevant. Binnen deze opgave wordt gesproken over dat stedelijke regio's in toenemende mate de motoren van de economie vormen. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op slimme manier de goede voorwaarden te creëren voor economische groei. In 2030 en verder heeft Flevoland een aantal voorzieningen dat op bovenregionaal niveau van excellente kwaliteit is.

Stedelijke regio's vormen in toenemende mate de knooppunten van netwerken. De kracht van regio's neemt toe door de continue instroom van mensen en bedrijven. De regio's zijn belangrijke motoren van de economie en groot belang voor de regionale en nationale welvaart. Regiovorming verloopt niet vanzelf optimaal. Overheden kunnen het verschil maken door op een slimme manier de goede voorwaarden te creëren. Dit richt zich onder meer op:

- Zorgen voor een goede positie in het netwerk door een kwaliteit te bieden met een bovenlokale aantrekkingskracht. Een voorbeeld: doordat steden met elkaar een regio vormen, hoeft niet elke afzonderlijke stad een compleet voorzieningenaanbod te hebben. Steden in de regio kunnen zich specialiseren. Denk aan culturele hotspots, logistieke knooppunten, excellente woonsteden etc. Door specialisatie vullen steden elkaar aan.
- Het beoogde distributiecentrum gaat deel uit maken van het gebied dat door de gemeente Lelystad aangeduid wordt als Flevokust Haven; een haven gebonden logistiek knooppunt centraal in Nederland. Hier vindt zowel import als export van goederen plaats van en naar de grote (zee)havens. Het distributiecentrum is dus onderdeel van dit logistieke knooppunt. Hierdoor wordt de regionale kracht van Flevoland versterkt.

De opgaven 'circulaire economie' en 'landbouw' hebben verder geen raakvlak met het voorliggende plan. Het plan is grotendeels in overeenstemming met de Omgevingsvisie FlevolandStraks.

3.2.2 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Op 27 februari 2019 is het (eerste) Omgevingsprogramma opgesteld, waarin er voor gekozen is al het bestaande beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving te bundelen in één programma dat digitaal beschikbaar is. Op deze wijze zijn de provinciale beleidskeuzes compact beschreven en is de samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen het beste gewaarborgd. Met de vaststelling van dit Omgevingsprogramma is een groot aantal beleidsnota's komen te vervallen. Voor zover nog actueel is dit beleid overgenomen in het Omgevingsprogramma. De provincie streeft ernaar om dit programma jaarlijks te actualiseren en waar nodig aan te vullen met overig provinciaal beleid.

In het omgevingsprogramma worden de volgende thema's onderscheid:

- Ruimte (uitgesplitst naar stedelijk gebieden landelijk gebied)
- Landschap en cultuurhistorie
- Water
- Natuur
- Milieu en bodem
- Energie en duurzaamheid
- Mobiliteit
- Recreatie, toerisme en sport
- Leefbaarheid, sociale cohesie
- Regionale economie

Onderstaand wordt er nader ingegaan op de thema's uit het omgevingsprogramma die van toepassing zijn op onderhavig project.

Ruimte (stedelijk gebied)

Het verstedelijkingsbeleid is gericht op de ontwikkeling van vitale steden en dorpen. Het beleid maakt behoud en versterking van de kwaliteit van de fysieke omgeving mogelijk. Het gaat hierbij om efficiënt ruimtegebruik, kwaliteitsverbetering en herstructurering van het stedelijk gebied en versterking van het draagvlak voor voorzieningen. Deze doelen worden gediend door de stedelijke ontwikkeling van de kernen te bundelen. Nieuwe bebouwing wordt geconcentreerd in of aansluitend aan het bestaande bebouwde gebied. Dit ondersteunt de optimale benutting van infrastructuur en centrumvorming rondom belangrijke vervoerknooppunten.

Voor werklocaties, zoals een distributiecentrum, geldt dat de ontwikkeling en realisatie hiervan een verantwoordelijkheid is van gemeenten en private partijen. De ontwikkeling is dus sterk afhankelijk van marktontwikkelingen. Met het provinciaal locatiebeleid vervult de provincie een faciliterende, ondersteunende, gebiedsvertegenwoordigende en regisserende rol. Het locatiebeleid draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- versterking van de economische ontwikkeling van Flevoland;
- beheersing van de mobiliteit door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets;
- efficiënt gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen;
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Voor specifiek bedrijventerreinen geldt dat in Flevoland de vraag afneemt en verandert. Dit heeft geleid tot een herstructureringsopgave voor zowel de publieke als de private partners. Afspraken voor afstemming tussen gemeenten bij de ontwikkeling en herstructurering van werklocaties zijn vastgelegd in het 'Convenant voorraadbeheersing en afstemming werklocaties' en het 'Convenant bedrijventerreinen'.

De provincie zet actief in op de realisatie van drie (boven-)regionale bedrijventerreinen:

- Lelystad Airport;
- Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland bij Urk;
- Flevokust (Lelystad).

Doorwerking plangebied

Het plangebied van het onderhavige wijzigingsplan ligt in een gebied dat in het omgevingsprogramma is aangewezen als bestaand stedelijk. Het locatiebeleid voor het stedelijk gebied is gericht op een

voldoende gedifferentieerd aanbod van werklocaties in Flevoland, zodat er voor ieder bedrijf en instelling een geschikte locatie gevonden kan worden. Daarbij moeten zowel kwantiteit als kwaliteit zodanig zijn dat het aansluit bij de regionale vraag en een optimale bijdrage levert aan de vitaliteit van steden en dorpen. In paragraaf 3.1.3 is onderbouwd dat dit het geval is door middel van het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Verder is onderhavig plan onderdeel van het geplande bedrijventerrein Flevokust, waar de gemeente actief mee bezig is. De bouw van het distributiecentrum is dus in overeenstemming met het Omgevingsprogramma Provincie Flevoland.

Verder worden in het Omgevingsprogramma diverse thema's uitgewerkt betreffende de milieuhygiënische inpasbaarheid van nieuwe plannen, zoals op het gebied van landschap en cultuurhistorie, water, natuur en bodem. In hoofdstuk 4 van dit wijzigingsplan is beschreven dat onderhavige ontwikkeling vanuit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar is. Zo zijn er onderzoeken verricht naar onder andere de bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, akoestiek en de flora en fauna.

Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling in lijn is met het Omgevingsprogramma Provincie Flevoland.

3.2.3 RO visie Flevoland Werklocaties 2015

Gedeputeerde Staten van Flevoland hebben op 28 juni 2016 de RO-visie Werklocaties Flevoland vastgesteld. Het doel van de visie is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik van werklocaties zodat het aanbod passend is bij de behoefte en regionaal is afgestemd. Het maatschappelijk effect dat de provincie daarmee wil bereiken is slim en zuinig ruimtegebruik. Om dit te bereiken worden acht leidende principes gehanteerd:

- a. Ladder voor duurzame verstedelijking staat centraal. Aangezien de juridische borging van de ladder al sinds 1 oktober 2012 is geregeld in het Bro, gaat de provincie geen aanvullende juridische vereisten toevoegen. De provincie is verantwoordelijk voor het generiek toezicht op de toepassing van de ladder.
- b. Echte stappen zetten in creëren van marktspanning en deprogrammeren. Met de (samenwerkende) gemeenten in Flevoland zal de provincie de (regionale) behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren en winkels uitwerken en confronteren met het aanwezige en toekomstige aanbod. Waar nodig zal de provincie met de gemeenten extra stappen zetten om te komen tot het deprogrammeren van plannen en locaties.
- c. Dynamisch voorraadbeheer: centraal hierin staan drie zaken: 1) werken aan de kwaliteit van de bestaande voorraad, 2) waar mogelijk schrappen van plannen die niet de beoogde kwaliteit toevoegen en 3) onder voorwaarden toevoegen en goede, nieuwe voorraad.
- d. Aanpak herstructurering en duurzaam beheer: Om de herstructureringsopgave in de toekomst ook aan te pakken ziet de provincie twee sporen: 1) terugbrengen van het overaanbod en 2) met (nieuw) instrumentarium meer private actie op bedrijventerrein stimuleren.
- e. Duurzaamheid: de provincie streeft naar energiezuinige en klimaatbestendige werklocaties. Dit wil de provincie bereiken door de energievraag te beperken, duurzame energiebronnen in te zetten en energiebronnen zuinig en efficiënt te gebruiken. Daarnaast streeft de provincie naar duurzame mobiliteit. Voor een goede bereikbaarheid dienen nieuwe werklocaties daarom geacommodeerd te worden rond multimodale verkeersknooppunten.
- f. Grip op de bestaande voorraad en monitoring: doel is het verbreden van de ontwikkeling van het instrument van de kwaliteitskaart naar alle Flevolandse gemeenten en voor de overige segmenten. Mogelijk kan hierbij aangehaakt worden op systemen die in omliggende regio's zijn en

worden ontwikkeld, zoals de monitor werklocaties van het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

- g. Meer ruimte aan het veld via uitnodigingsplanologie: de komende jaren ligt er een flink aantal opgaven ten aanzien van de ontwikkeling en realisatie van werklocaties. Het is echter niet zo dat de provincie deze problemen alleen gaat oplossen. De rol van de provincie is voornamelijk regisserend en bovenlokaal. De daadwerkelijke aanpak geschiedt in co-creatie met gemeenten, marktpartijen en andere partners. De provincie gebruikt daarbij de 'Ladder van Overheidsparticipatie' om de precieze provinciale rol te bepalen.
- h. Stimuleren van pioniers en ruimte voor experiment: de voorliggende veranderopgave roept om creatieve oplossingen. De provincie wil daarom ruimte blijven bieden aan pioniers en 'het experiment'. Per gemeente of regio wil de provincie één of enkele experimenten of voorbeeldprojecten starten.

Met het oog op de verschuivende behoefte van formele naar informele locaties neemt de provincie afscheid van de zeven locatietypen uit de beleidsregel 'Locatiebeleid stedelijk gebied 2011'.

In het locatiebeleid worden voortaan twee verschillende concepten van werklocaties voor het stedelijk gebied onderscheiden: formele en informele werklocaties:

- a. Formele werklocaties zijn scherp afgebakend, monofunctioneel, bestemd voor handel, industrie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Enige (commerciële) dienstverlening is toegestaan. Beleid is schrappen en deprogrammeren en het tijdelijk anders bestemmen van gronden.
- b. Informele werklocaties zijn locaties in milieucategorieën 1 tot en met 3, waarbij sprake is van een zekere menging met andere functies.

De visie bevat een veranderagenda als aanzet voor het noodzakelijke transitieproces dat gemeenten de komende jaren moeten ondergaan bij werklocaties. Hierbij ligt de focus op elf agendapunten waaraan inhoudelijke en procesindicatoren zijn gekoppeld om de voortgang hiervan te monitoren. Gemeenten zijn in de 'lead' op de agendapunten die direct raken aan de ontwikkeling en de realisatie van werklocaties. De provincie is in de 'lead' op de agendapunten met een bovenlokale impact. Het gaat om:

- 1. Van ontwikkelaarsdenken naar beleggersdenken: toekomstbestendig werklocatiebeleid;
- 2. Bedrijventerreinen: minder en beter;
- 3. Naar kantoren met toekomstwaarde;
- 4. Borgen van levendige centra in Flevoland;
- 5. Meer aandacht en zorg voor maatschappelijk vastgoed;
- 6. Leisure als kans en smeermiddel;
- 7. Nieuwe economische dragers in het landelijk gebied/VAB's;
- 8. Meten is weten: grip op de bestaande voorraad;
- 9. Ruimte voor het experiment: Flevolands pionieren;
- 10. Financieel toezicht: reductie financiële risico's;
- 11. Actuele en realistische convenanten.

Doorwerking plangebied

Uit de RO visie Flevoland Werklocaties 2015 blijkt duidelijk dat doelstelling van deze visie is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik van werklocaties zodat het aanbod passend is bij de behoefte en regionaal is afgestemd. Het is van belang dat werklocaties alleen worden gepland als daar echt een behoefte aan is. Om dit te bereiken wordt er bij nieuwe ontwikkelingen omtrent werklocaties sterk gekeken naar een aantal principes, waar de Ladder van Duurzame verstedelijking centraal staat, maar

worden er ook specifieke locaties aangewezen die gezien worden als 'troefkaarten' binnen het aanbod van de Flevolandse werklocaties. De Flevokust is hier één van. De bouw van het distributiecentrum in het werkgebied de Flevokust sluit dan ook aan op de visie Werklocaties.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Lelystad

Op 22 juni 2021 heeft de gemeente Lelystad de Omgevingsvisie Lelystad vastgesteld. In de Omgevingsvisie Lelystad geeft het gemeentebestuur richting aan de toekomstige ontwikkeling van de stad. Dan gaat het niet alleen om bouwen, maar bijvoorbeeld ook om wonen, verkeer, werken, ontmoeten, recreëren, bewegen en meedoen. Een integrale visie over onderwerpen die iedereen in Lelystad raken. Een samenhangende visie op de fysieke, ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen van de stad. In de visie gaat het om het beschermen van de kernwaarden, het realiseren van de maatschappelijke opgaven van de stad en om de ontwikkeling van onze optimale rol als gemeente. Zodoende kunnen de inwoners van Lelystad gezond, veilig en duurzaam in de stad leven.

Lelystad kent een aantal fundamentele en samenhangende sociale, economische en ruimtelijke opgaven:

- Er ligt een uitdaging om meer inwoners een hogere economische status te laten verkrijgen.
- Er ligt een uitdaging voor meer balans en draagkracht van de bevolking en voldoende kwantitatieve en kwalitatieve publieke en commerciële voorzieningen.
- Er ligt een uitdaging om het regionaal potentieel als vestigingsplaats voor ondernemers en als aantrekkelijke woongemeente van waaruit de hele regio goed en snel te bereiken is, meer en beter te benutten.

Van deze opgaven wordt er toegewerkt naar de volgende ambities:

- Versterken urbanisatie: uitnodigende en ondernemende stad;
- Versterken maatschappelijke kracht: veerkrachtige samenleving met onderscheidend onderwijs en een toekomstbestendig, samenwerkingsgericht, preventie- en zorgnetwerk;
- Gedeeld eigenaarschap voor de gezamenlijke opgave in Lelystad.

Deze ambities zijn vervolgens uitgewerkt in drie ruimtelijke hoofdprincipes:

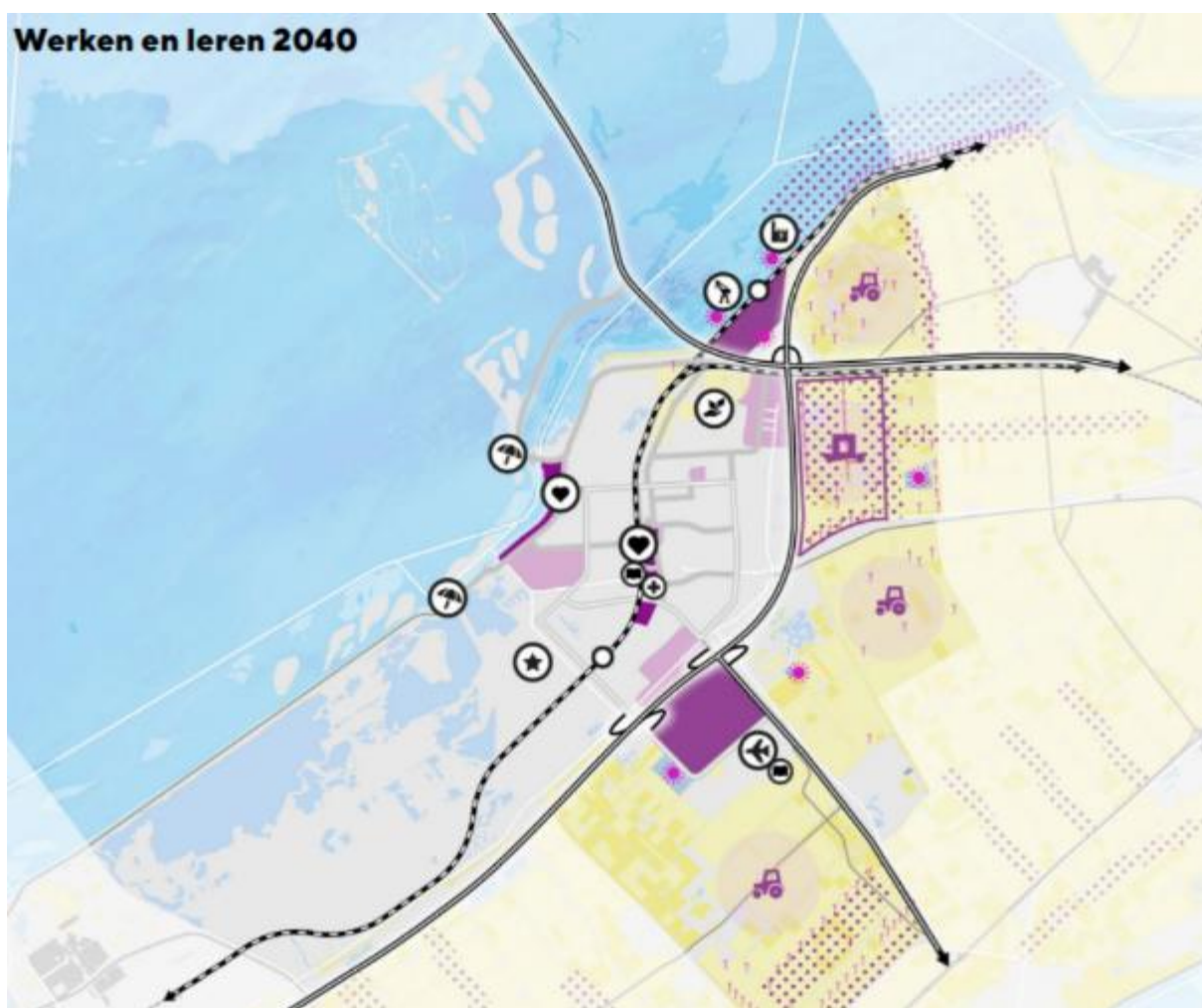
1. Stad en landschap zijn verweven: de stad is op alle lagen verweven met het landschap en deze verweving geeft de stad haar ruimtelijke identiteit. Een groene stad met veel ruimte voor wonen, werken en recreëren in de nabijheid van de volle en drukke Randstad. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de bossen verbonden met parken en groenstroken, de groene ring, groene inrichting dreven met lange zichtlijnen, de dijken en het werkeiland.
2. Functies zijn gescheiden: Lelystad is een prachtig voorbeeld van de zogenaamde functionele stad met een verregaande functiescheiding, die erg dominant is geweest voor de stadsontwikkeling. Wonen, werken, recreatie, voorzieningen en verkeer zijn van elkaar gescheiden. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de vrijliggende fietspaden en voetpaden, grid van dreven, monofunctionele wijken
3. Wijken zijn herkenbaar: De vooroorlogse tuinstadgedachte, waarin door de stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren compacte stadsuitbreidingen van elkaar worden gescheiden door grote

groenzones, heeft model gestaan voor het groene karakter van de stad. Belangrijke ruimtelijke structuren en elementen waarin dit hoofdprincipe te herkennen is, zijn de dreven die de wijken omzomen, de buurtringen, wijkcentra en de woonhoven in de Atolwijk en Zuiderzeewijk.

Om deze ambities te bereiken en de principes in stand te houden zijn er voor verschillende thema's strategieën ontwikkeld. Voor dit wijzigingsplan is het thema werken en leren relevant.

Werken & leren

Lelystad ontwikkelt zich van forensenstad naar netwerkstad binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Lelystad is economisch onlosmakelijk onderdeel van de MRA met een specifiek profiel. Dit biedt werkgelegenheidskansen op het gebied van o.a. logistiek, innovatieve maakindustrie, secundaire agrofood en toerisme en recreatie. Lelystad heeft een excellente multimodale bereikbaarheid met een seaport, airport, railport en roadport. Ook is er genoeg ruimte voor bedrijvigheid met XXL kavels. De ontwikkelingen Lelystad Airport en Flevokust Haven leiden tot meer werkgelegenheid.



Figuur 3.1: Kaart werken en leren 2040; Omgevingsvisie Lelystad

Lelystad wil dat de economie zich specialiseert en een krachtige regionale meerwaarde levert. Lelystad wil een economie die toekomstgericht is. Lelystad richt zich voor de groei van de bedrijvigheid op de sectoren logistiek, toerisme en secundaire agrofood en wil daarin een speler worden op landelijk niveau. Om deze ambitie te bereiken zet Lelystad in op / biedt ruimte voor de duurzame ontwikkelingen van: Lelystad Airport Businesspark (LAB), Flevokust haven, Bataviakwartier, Stadshart. Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit zijn eveneens integrale opgaven voor (bestaande) bedrijventerreinen en industriegebieden. Hier liggen uitdagingen m.b.t. biodiversiteit, hittestress en wateroverlast. Ook bedrijventerreinen moeten straks aardgasvrij zijn.

Doorwerking plangebied

In de Omgevingsvisie wordt specifiek gesproken over de ontwikkeling van de Flevokust tot logistiek bedrijventerrein met een multimodale overslaghaven. Met het maximaal 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. De bouw van het distributiecentrum is hier onderdeel van. Het plan is dus in lijn met de Omgevingsvisie Lelystad.

3.3.2 Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad 2013-2025

In 2014 is de Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad 2013-2025 vastgesteld. Het doel van de structuurvisie is het geven van een ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot de verschillende werklocaties binnen de gemeente Lelystad. Het geeft duidelijkheid over de richting die de gemeente Lelystad voor ogen heeft voor de werklocaties, de randvoorwaarden die daarbij gesteld worden en de toekomstige opgaven die verwacht worden.

In de structuurvisie is voor Flevokust specifiek vestigingsbeleid opgenomen. In de visie wordt omschreven dat Flevokust een industrieterrein moet worden dat ruimte moet bieden aan industrieel-logistieke sectoren. Flevokust is een uitstekende vestigingsplek voor bedrijven die passen binnen het profiel productie, opslag, distributie en vervoerservices. Deze bedrijfsactiviteiten voeden/ondersteunen de havenfunctie en vervoer over water. De marketing en acquisitie voor Flevokust richt zich op deze doelgroep.

Om dit profiel en de functionaliteit voor de toekomst op orde te houden is een restrictief toelatingsbeleid gewenst. Het grootste deel van het terrein zal ingericht worden als (nat) industrieterrein. Een kleiner deel van het terrein wordt ingericht als regulier bedrijventerrein om de logistieke bedrijvigheid te kunnen huisvesten. Om de industrieel-logistieke sectoren en bedrijvigheid uit de zwaardere milieucategorieën te kunnen huisvesten zal op Flevokust ruimte zijn voor een industrieel (binnenvaart)haventerrein en een terrein voor distributie, opslag en logistiek. Om het industriële-logistieke karakter overeind te houden en verkleuring van het terrein in de toekomst te voorkomen is het van belang dat duidelijk is wat er wel en wat er niet op deze locatie kan. Zo wordt met het oog op het industriële karakter bijvoorbeeld bedrijvigheid uit de laagste milieucategorie en detailhandel ongewenst geacht. Een meer gedetailleerde uiteenzetting van hetgeen er wel en niet mogelijk is aan bedrijfsactiviteiten op Flevokust is beschreven in bijlage E van de visie en is verder geconcretiseerd in bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust- binnendijks'. In deze lijst zijn bedrijven in de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3 opgenomen. Vervolgens zijn hier nog nadere selecties op toegepast of zijn extra regels van toepassing verklaard.

Doorwerking plangebied

De bouw van een distributiecentrum op het industrieterrein Flevokust is in overeenstemming met de structuurvisie Locatiebeleid Lelystad. Het distributiecentrum valt namelijk binnen de logistieke sector en maakt gebruik van de havenfaciliteiten. Deze sector is aangemerkt als een sector die kansrijk is en waarop moet worden ingespeeld.

3.3.3 Welstandnota

De gemeente Lelystad heeft het beleid voor welstand in een Welstandsnota opgenomen. De drie belangrijkste doelstellingen van de welstandsnota geven nader inhoud aan de vereenvoudiging van het welstandstoezicht. De drie doelstellingen zijn:

- Welstandstoezicht is een instrument voor ruimtelijke kwaliteit;
- Welstandscriteria zijn duidelijk en vooraf bekend;
- Heldere omschrijving van de procedures van welstandsbeoordeling en duidelijke rol van de welstandsc commissie.

De vereenvoudiging heeft geleid tot de volgende welstandsniveaus: één welstandsvrij niveau, gebieden met beperkte of stedenbouwkundige welstand en gebieden met een volledige of architectonische welstand. Voor gebieden buiten de bebouwde kom geldt een welstandsvrij regime. Voor ontwikkelingsgebieden zoals Flevokust is echter ook sprake van toetsing van de uiterlijke verschijningsvorm van bouwwerken aan redelijke eisen van welstand. Hiervoor geldt het vastgestelde welstandsbeleid, een door de gemeenteraad vastgesteld beeldkwaliteitsplan of een beeldregieplan. Ter aanvulling op de welstandsnota is voor de ontwikkeling van Flevokust een nieuw beeldregieplan opgesteld die in april 2016 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Beeldregieplan Flevokust

De gemeenteraad heeft besloten om voor een aantal ontwikkellocaties, waaronder Flevokust, beeldregieplannen op te stellen. Beeldregieplannen zijn globaler van karakter dan beeldkwaliteitsplannen en hebben als doel om, naast een aantal spelregels, te verleiden en te inspireren. Gemiddeld is het detailniveau van de welstandscriteria gelijk aan die van de stedenbouwkundige welstand uit de Welstandsnota. Daarnaast speelt het zicht vanaf de waterzijde en de hoofdontsluiting een belangrijke rol. Voor deze gebieden zal daarom extra aandacht worden gevraagd voor de stedenbouwkundige inpassing en de beeldkwaliteit.

Binnen het huidige beeldregieplan zijn drie sferen toebedeeld aan plangebied Flevokust waarbij de ontwikkellocatie grotendeels is gelegen in de sfeer 'intern'. De ambitie ten aanzien van uitstraling, thematiek, massa en vorm wordt nog verder uitgewerkt in de volgende fase.



Figuur 3.2: Indeling 'sferen' Flevokust

Wel is in het bestaande beeldregieplan al een wensbeeld gegeven op basis van een aantal referentieobjecten. In onderstaande een uitsnede van het wensbeeld behorende bij de sfeer 'intern'.



Figuur 3.3: Sfeerbeelden beeldregieplan

Stedenbouwkundige visie

Aan het beeldregieplan ligt een visie ten grondslag. Deze visie is globaal van opzet en is erop gericht om het hele gebied te ontwikkelen volgens één samenhangende structuur. Deelgebieden worden in overleg met betrokken partijen nader uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen. Belangrijke overkoepelende thema's zijn het Kralensnoer, structuur van het landschap, (groen) raamwerk, bebouwingsopzet en korrelgrootte en tot slot de infrastructuur.

Kralensnoer

De ontwikkeling op Flevokust dient zich op een logische manier te voegen in dit kralensnoer. De opgave is om de buitendijkse Maximalcentrale en de beoogde kranen op de containerterminal aan de noordzijde en het Houtribbos zuidelijk van Flevokust de meest opvallend elementen te laten zijn. Flevokust is straks zichtbaar, maar zal zich met respect voegen in het landschap.

Structuur van het landschap

Het terrein van Flevokust is in gebruik geweest als viskwekerijcomplex. Het gebied bestond tot die tijd uit grote vijverbekkens die het gehele gebied omvatten. Na het stopzetten van deze activiteit zijn de bekkens drooggezet. De structuur ervan is nog duidelijk zichtbaar in de aanwezige kades loodrecht op de IJsselmeerdijk en centrale toegangskade evenwijdig aan die dijk. Wat tevens opvalt, is dat de visvijvers in het noorden groot van formaat zijn en in het zuiden klein. Aan weerszijden van Flevokust bevinden zich het Houtribbos en het Visvijverbos. Oostelijk van Rijksweg A6 bevindt zich een relatief open polderlandschap.

Groen raamwerk

Een groen raamwerk rondom het terrein van Flevokust zorgt voor het, gewenste, besloten karakter van het gebied. De bomenrijen tussen de IJsselmeerdijk en de beoogde bebouwing zorgt voor een afschermend effect en creëert daarmee een zachtere overgang tussen landschap en bedrijventerrein. Intern wordt het gebied opgedeeld in kamers doordat er openingen zijn aangebracht in de vorm van infrastructuur met groenstroken en bomenrijen. Deze vizieren zorgen voor doorzicht vanuit de IJsselmeerdijk en het water naar het achterliggend polderlandschap en houden de orthogonale opzet van de voormalige visvijvers leesbaar.

Bebouwingsopzet en korrelgrootte

Buitendijks zijn het de beoogde kranen die in het oog springen. Zij vormen samen met de Maximacentrale, het nieuwe aanzicht vanuit de kust. Binnendijks wordt de verkavelingsrichting afgestemd op de orthogonale hoofdstructuur van de voormalige visvijvers. Voor de indeling van de kamers een verdeling aangehouden die in grote lijnen overeenkomt met de korrelgrootte van de visvijvers: in het noorden een grote korrel en richting bestaande stad een steeds kleinere korrel.

Infrastructuur

De hoofdontsluiting is gedacht vanaf Binnenhavenweg - rotonde Houtribweg en Karperweg. Belangrijke ontwerpogave vormt de aansluiting van de hoofdontsluiting op de IJsselmeerdijk en de containerterminal. Stedenbouwkundig moet duidelijk worden dat op deze plek langs de IJsselmeerdijk een aantal gebieden samenkomen. Het overige netwerk bestaat uit secundaire wegen geflankeerd met bomen. Zij zorgen samen met de hoofdontsluiting voor een opdeling in verschillende kamers. De fietsinfrastructuur loopt aan de waterzijde van de IJsselmeerdijk en zal intact blijven. Op de hoofdontsluiting, ter plaatse van de huidige Karperweg, komt een vrij liggend fietspad.

Welstandscriteria beeldregieplan

In het beeldregieplan worden (per deelgebied) criteria genoemd waaraan bouwwerken dienen te voldoen, ondersteund met enkele referentiebeelden. Het plan onderscheidt deelgebied A (buitendijks), deelgebied B (binnendijks) en deelgebied C (Flevokust overig) van toepassing.

Voor onderhavig plan zijn de welstandscriteria voor gebied B relevant:

Uitstraling/thematiek

De sfeer in gebied B is een relatief ingetogen bedrijventerrein met eigentijdse gebouwen in het thema rustige natuurtinten.

Typering Bebouwing (conform bestemmingsplan)

- bedrijfsgebouw (hoogte max. 40 meter, met afwijking +10%);
- tanks en silo's (hoogte max. 35 meter, met afwijking +10%);
- bouwwerken geen gebouwen (erfafscheidingen, palen en masten, reclamemast, overig).

Situering

- Alle gebouwen moeten haaks op, of evenwijdig aan de straat staan en aansluiten op de toe te passen rooilijn.

Hoofdvorm

- De hoofdvorm van bedrijfsgebouwen is eenvoudig en ingetogen.
- Daken zijn bij voorkeur plat afgedekt. Andere dakvormen zijn mogelijk. Zadeldaken zijn niet toegestaan.
- Het bedrijfsgebouw dient een eenheid te zijn. Deze kan echter wel geled zijn in voor- en achtergebouw, maar kantoor en hal vormen één geheel.

Gevelaanzicht

- De bebouwing is representatief langs IJsselmeerdijk, de hoofdontsluiting en alle overige openbare en openbaar toegankelijke infrastructuur. Gevels zijn expliciet ontworpen. Indien mogelijk gevelopeningen naar de openbare ruimte.
- In het gevelaanzicht en/of met het materiaalgebruik is een subtiel reliëf of structuur aanwezig.

Materiaalkeuze, kleurgebruik en detaillering

- Bedrijfsgebouwen worden uitgevoerd in een nader te bepalen materiaal in één of meer gedekte natuurtinten. De kleurstelling wordt bepaald aan de hand van 'kleurenspectrum I Flevokust'. Het kleurenspectrum is uitgangspunt, een afwijkende kleur wordt beoordeeld in de geest van het kleurenspectrum.
- De detaillering is zorgvuldig en ondersteund de architectuur.
- Erfafscheidingen grenzend aan openbaar gebied uitvoeren in kleur RAL 7021 (zwartgrijs).
- Kleine windinstallaties op/aan of bij het gebouw worden qua kleurstelling afgestemd op de bebouwing.

Doorwerking plangebied

De belangrijkste ruimtelijke dragers van de Flevokust zorgen bieden duidelijke richtlijnen voor de ontwikkeling van dit gebied. Zoals gezegd is de "Flevokust straks zichtbaar, maar zal zich met respect voegen in het landschap". Dit wordt nagestreefd door gebruik te maken van (al bestaande) herkenbare ruimtelijke elementen zoals de Maximalcentrale en de toekomstige kranen in de containerterminal. Anderzijds worden bestaande landschappelijke elementen zoals de houtribbos, visvijverbos en de oorspronkelijke structuur van de oude viskwekerij gebruikt als basis voor het groene raamwerk wat zorgt voor een besloten binnendijkse karakter.

Het nieuw te realiseren distributiecentrum maakt gebruik van de oorspronkelijke verkavelingsstructuur van de oude viskwekerij. De zichtbaarheid vanaf de A6 zal minimaal zijn door het bestaande groene raamwerk (zie figuur 3.2). Zichtbare elementen zullen door de beoogde eenvoudige en ingetogen karakter niet uit het oog springen maar zorgen voor een zachte overgang.

Het typerende open landschap ten oosten van de Flevokust is vanaf de A6 erg goed zichtbaar. Vanaf de IJsselmeerdijk is dit door de aanwezigheid van het groene raamwerk al in mindere maten. Om dit te versterken en de orthogonale opzet van de voormalige viskwekerij leesbaar te houden worden 'vizieren' gecreëerd naar het achterliggende landschap. Ter hoogte van het nieuw te realiseren distributiecentrum is de IJsselmeerdijk niet op maar achter de dijk gelegen. Hierdoor zijn er geen doorzichten naar het achterliggend landschap maar enkel windmolens zichtbaar. Door het groene raamwerk tussen het terrein en de A6 zal de zichtbaarheid minimaal zijn. In combinatie met een

eenvoudig en ingetogen karakter zal het zich met respect voegen in het landschap. Het nieuw te realiseren distributiecentrum zal tevens voldoen aan de welstandscriteria uit het beeldregieplan Flevokust.

Op 17 februari 2022 heeft de welstandscommissie “Het Nieuwe Land” op basis van het ingediende VO een positief welstandsadvies afgegeven. De commissie heeft waardering voor de doelgerichte aanpassingen mede naar aanleiding van eerdere opmerkingen van de commissie. Het nieuwe gevelconcept voldoet aan de vraag naar een genuanceerde en levendige gevel en de specifieke uitwerking van de kantoorunit is representatiever en sterker uitgewerkt. Groen is enigszins meer geclusterd op het terrein weergegeven.



Figuur 3.4: Zicht vanaf A6 richting het plangebied

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Iedere ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat er in de beoogde situatie sprake is van goede omgevingscondities, waarbij er geen sprake is van overlast en hinder in relatie tot omliggende functies. Anderzijds dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. In dit hoofdstuk wordt het planvoornemen getoetst aan de relevante milieuaspecten (bodem, water, milieuzonering en externe veiligheid) en op andere sectorale regelgeving (bijvoorbeeld archeologie, cultuurhistorie en ecologie).

4.1 Milieueffectrapportage

Op grond van de Wet milieubeheer is het voor projecten die mogelijk grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu verplicht om een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te doorlopen. De m.e.r.-procedure is bedoeld om ten aanzien van bepaalde plannen en besluiten de milieubelangen expliciet mee te wegen bij besluitvorming. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen "m.e.r.-plichtige activiteiten" waarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld en "m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten" waarbij in de vorm van een m.e.r.-beoordeling moet worden afgewogen of significante negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Indien deze niet kunnen worden uitgesloten dan dient alsnog een MER opgesteld te worden.

Doorwerking plangebied

De beoogde ontwikkeling valt in het Besluit m.e.r. onder één van de categorieën waarvoor afgewogen dient te worden of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. De beoogde ontwikkeling valt in het kader van in het Besluit milieueffectrapportage niet direct onder één van de genoemde categorieën, echter aangesloten zou kunnen worden bij de D-lijst onder D.11.3 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein". De volgende drempelwaarde is hierbij in het Besluit mer opgenomen:

– In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Het totale terrein van het geplande distributiecentrum kent een oppervlakte van circa 117.642 m². Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de drempelwaarde. Derhalve is geen directe noodzaak voor het opstellen van een MER.

In het Besluit m.e.r. wordt de procedure voor de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling opgenomen. Voor elke aanvraag waarbij een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet allereerst door de initiatiefnemer een meldingsnotitie worden opgesteld. Vervolgens dient het bevoegde gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden. In het geval er geconcludeerd wordt dat er geen MER benodigd is, zijn er geen verdere procedurele verplichtingen.

Bij het opstellen van de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt aandacht besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'.

Drie hoofdcriteria staan hierbij centraal:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;

- de kenmerken van de potentiële effecten.

Voor onderhavig project is daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling/ aanmeldnotitie opgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar de bijlagen.

In deze aanmeldingsnotitie zijn de mogelijke effecten van de beoogde planontwikkeling nader inzichtelijk gemaakt. In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat aangezien de impact op de beschouwde omgevingsaspecten beperkt van aard is en er geen nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) niet nodig is voor de beoogde planontwikkeling.

4.2 Bodemkwaliteit

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging, dient in enkele gevallen een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop en waarbinnen deze ontwikkelingen plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Doorwerking plangebied

Om inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit is voor de voorgenomen ontwikkeling een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de huidige milieuhygiënische (water)bodemkwaliteit op de locatie en het bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van de grond en waterbodem. Het doel van het tevens uitgevoerde indicatieve puinonderzoek is bepalen of de kwaliteit van het puin volstaat om het puin te kunnen bewerken en vervolgens binnen de locatie op nieuw te gebruiken. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

Bodem braakliggend terrein

- De bodem bestaat tot 1,5 à 2,5 m -mv uit zand met hieronder klei en lokaal klei- en veenlagen.
- In de bodem zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen en geen waarnemingen gedaan die duiden op een verontreiniging met mobiele of vluchtige stoffen.
- De bovengrond (0,0 - 0,5 m -mv) is lokaal licht verontreinigd met zink of PCB. De ondergrond is niet verontreinigd met de onderzochte stoffen.
- De waarnemingen in het veld vormden geen aanleiding een verkennend asbestonderzoek uit te voeren.
- De onderzochte grond voldoet nagenoeg overal aan de klasse 'Altijd Toepasbaar' (achtergrondwaarde). Zeer lokaal voldoet de bovengrond aan de klasse 'Industrie' (op basis van zink).
- Het grondwater is licht tot matig verontreinigd met barium en niet tot licht verontreinigd met molybdeen en/of nikkel. Verwacht wordt dat de verontreinigingen met barium natuurlijke achtergrondwaarden betreffen en de verontreinigingen met molybdeen en nikkel een gevolg zijn van het 'plaatsingseffect'. Dit betreft een tijdelijke verhoging als gevolg van de plaatsing van de peilbuizen.

De hypothese 'onverdacht op verontreinigingen die afwijken van de Bodemkwaliteitskaart' is correct gebleken. Er zijn geen verontreinigingen aangetoond die niet passen binnen het beeld van deze kaart. Het lokaal aanwezig zijn van lichte verontreinigingen past in dit beeld.

Grond in binnendijken

- De bodem bestaat uit zand. Op de taluds en op/in de kruin ligt een puinlaag, veelal bestaande uit grof bouw-puin. Alleen de toegangsweg naar de voormalige beheerdershuisjes betreft naast grof ook fijner puin. De laagdikte van het puin bedraagt 0,1 à 0,4 m en is aanwezig vanaf maaiveld of onder een zandlaag van maximaal 0,8 m. Op sommige plaatsen ontbreekt de puinlaag.
- In het zand boven- of onder de puinlaag zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen en geen waarnemingen gedaan die duiden op een verontreiniging met mobiele of vluchtige stoffen.
- De grond is lokaal licht verontreinigd met zink.
- De waarnemingen in het veld vormden geen aanleiding een verkennend asbestonderzoek uit te voeren. Wel is in de puinlaag plaatselijk asbesthoudend plaatmateriaal aangetroffen. In de onder de puinlaag gelegen grond is asbest aangetoond in gehalten lager dan het criterium voor nader onderzoek van 50 mg/kg ds.
- De onderzochte grond voldoet nagenoeg overal aan de klasse 'Altijd Toepasbaar' (achtergrondwaarde). Zeer lokaal voldoet de bovengrond aan de klasse 'Industrie' (op basis van zink).

De hypothese 'verdacht op verontreinigingen als gevolg van het aanwezige puin' is bevestigd. De kwaliteit voor de standaardparameters wijkt niet af van die van de grond op het braakliggende deel. De plaatselijk aangetoonde aanwezigheid van asbest kan wel worden toegeschreven aan de puinlaag.

Puinlaag binnendijken

- De puinlaag heeft een dikte van 0,1 à 0,4 m en bestaat uit grof puin. Alleen in de toegangsweg naar de voormalige beheerderswoningen is ook een fijnere puinfractie aanwezig.
- Op twee plaatsen is in het grove puin asbesthoudend plaatmateriaal waargenomen. Dit materiaal bevat 10-15% chrysotiel asbest. De gewogen gehalten bedragen 6,72 en 0,92 mg/kg.
- Het aanwezige puin is grotendeels geschikt voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof. In enkele trajecten (meest westelijke dijk en meest noordelijke deel toegangsweg) voldoet het puin niet aan de samenstellingswaarden voor een niet-vormgegeven bouwstof.

Puinlaag buitendijken

- De puinlaag heeft een dikte van 0,1 à 0,4 m en bestaat uit grof puin.
- Op een plaats is in het grove puin asbesthoudend plaatmateriaal waargenomen. Dit materiaal bevat 10-15% chrysotiel asbest. Het gewogen gehalte bedraagt 2,36 mg/kg.
- Het aanwezige puin is geschikt voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof.

Waterbodem

- In de zaksloten is geen sliblaag aanwezig, doch direct vaste bodem. Deze vaste bodem bestaat uit zand. Zeer lokaal is deze vaste bodem in de zaksloten langs de buitendijken zwak tot matig slibhoudend.
- De waterbodem is niet verontreinigd en vergelijkbaar in kwaliteit met de aangrenzende zandbodem van het braakliggende terrein en de binnendijken. De waterbodem is op basis van het onderzoek als 'Altijd toepasbaar' (op landbodem en in oppervlaktewater) en 'Verspreidbaar' op aangrenzende percelen beoordeeld.
- De waarnemingen in het veld vormden geen aanleiding de waterbodem op asbest te onderzoeken.

Conclusie

Het uitvoeren van vervolgbodemonderzoek is niet noodzakelijk. De grond uit de binnendijken kan worden toegepast/uitgespreid ter ophoging van het braakliggende terrein. De grond heeft een vergelijkbare aard (zand) en kwaliteit. Waar lokaal de klasse 'Industrie' is vastgesteld is waarschijnlijk sprake van een lokale uitschieter. Dit vormt ook geen belemmering voor het toepassen van deze grond binnen het werk en binnen de locatie van het te ontwikkelen bedrijventerrein.

De kwaliteit van de waterbodem vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de locatie. De zaksloten kunnen worden opgevuld met grond uit de omringende dijken. Omdat er geen sliblaag aanwezig is, hoeft deze ook niet eerst te worden verwijderd in verband met draagkracht en dergelijke. Indien de zaksloten langs de buitendijken dienen te worden behouden of zelfs uitgediept, kan het ontgraven materiaal op het maaiveld van de landbodem worden verspreid of toegepast.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor onderhavig wijzigingsplan.

4.3 Water

Sinds 1 november 2003 is de toepassing van de watertoets wettelijk verplicht door de verankering in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle van belang zijn de waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook bijvoorbeeld waterkwaliteit en verdroging). De watertoets is een belangrijk procesinstrument om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in de ruimtelijke ordening. Uit de waterparagraaf blijkt de betrokkenheid van de waterbeheerder in het planproces en de wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerder is meegenomen in de uitwerking van het plan.

De watertoetsprocedure kan op drie manieren gevolgd worden: de procedure geen waterbelang, de korte procedure en de normale procedure. Welke procedure gevolgd moet worden hangt af van de implicaties van het ruimtelijk plan voor de waterhuishouding. De procedure geen waterbelang en de korte procedure zijn bedoeld voor ruimtelijke plannen met beperkte gevolgen voor de waterhuishouding. Bij deze twee procedures kan de watertoets volledig digitaal doorlopen worden. De normale procedure is gericht op ruimtelijke plannen met relatief vergaande consequenties voor de waterhuishouding. In dit geval is actieve betrokkenheid van Waterschap Zuiderzeeland nodig. Deze uitgangspuntennotitie dient als goede basis voor het overleg.

De relevante randvoorwaarden voor het plan zijn gerangschikt onder zeven streefbeelden ingedeeld op basis van de drie waterthema's: 'Veiligheid, Voldoende Water en Schoon Water'.

KRW

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is in 2000 ingevoerd en heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (verbinding infiltratie- en kwelgebieden). Door de inrichting van watergangen af te stemmen op de ecologie kan de ecologische toestand verbeterd worden. De KRW heeft het streven om emissies naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. De gemiddelde jaarlijkse grondwateronttrekking mag de beschikbare grondwatervoorraad op lange termijn niet overschrijden.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. Een andere aanpak in het licht van verwachte ontwikkelingen inzake zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling is noodzakelijk. De adviezen van de commissie staan in het rapport Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

1. vasthouden, bergen en afvoeren;
2. schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Waterwet

De Waterwet (2009) stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Eén van de voornaamste veranderingen, naast invoering van de watervergunning, is de verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domain.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan is de rijksnota voor het nationale waterbeleid en wordt op basis van de Waterwet eens per 6 jaar opgesteld. In het Nationaal Waterplan, opgesteld in december 2015, zijn de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050, opgenomen. Het Nationaal Waterplan streeft naar het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Waterschap Zuiderzeeland

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Zuiderzeeland. De doelen van het waterschap voor de periode van 2016 tot 2021 staan beschreven in het waterbeheerplan "Het waterschap midden in de maatschappij" en zijn gericht op een veilig en bewoonbaar beheergebied, voldoende, schoon, natuurlijk en recreatief water. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder ver- en nieuwbouwplannen, hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt bij het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerder. Bij planontwikkelingen wordt tevens de gemeente betrokken omdat deze meestal het beheer over het lokale (opper)vlaktewater hebben. Het waterbeheerplan wordt in 2022 vervangen door het Waterbeheerprogramma'

Inrichtingen van waterhuishoudingen voor nieuw(her/ver)bouwplannen worden door het bevoegd gezag getoetst en gekeurd. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen op een evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

Gemeentelijk Rioleringsplan en Rioleringsbeheerplan 2020-2025

De gemeente Lelystad heeft een Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021 en een Rioleringsbeheerplan 2020-2025 opgesteld waarin het beleid ten opzichte van (stedelijk) waterbeheer is vastgesteld. De gemeente Lelystad is een van de weinige gemeentes in Nederland waarbij het gehele rioolstelsel gescheiden is. De gemeente streeft naar een duurzaam systeem, waarbij klimaatbestendigheid een belangrijke rol speelt.

Doorwerking plangebied

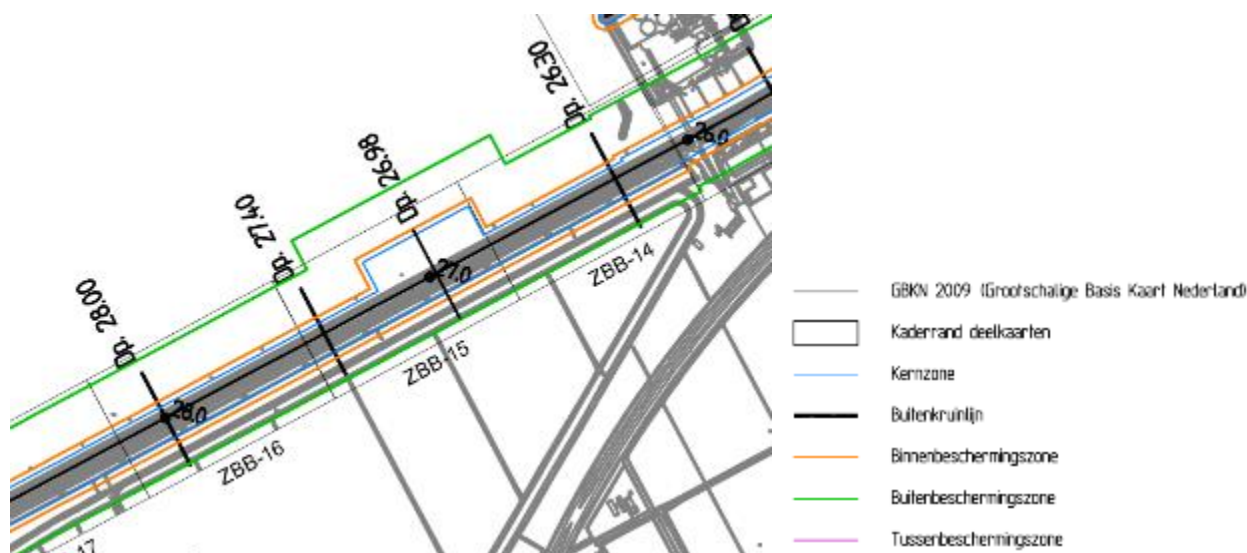
Er is door onderzoeksbureau Aeres Milieu een notitie opgesteld waarin de beoogde ontwikkeling getoetst wordt aan de relevante beleidskaders betreffende het aspect water. De waterparagraaf beschrijft hierbij de effecten van de gehele ontwikkeling (zowel hal A als hal B) en heeft daarmee een grotere scope dan de omvang van het plangebied waar onderhavig wijzigingsplan betrekking tot heeft. In het kader van de watertoets is de normale procedure van toepassing.

In voorliggende toelichting wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit deze notitie en worden deze in relatie gebracht met de drie waterthema's die worden gehanteerd door het Waterschap Zuiderzeeland. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

Thema veiligheid

Streefbeeld 'Veiligheid - primaire waterkeringen op orde'

Het buitenwater is een reële bedreiging voor de veiligheid in Flevoland. Waterkeringen beschermen Flevoland tegen deze bedreiging. Het waterschap wil de veiligheid ook in de toekomst blijven waarborgen. Door te werken aan veilige, robuuste en duurzame waterkeringen anticipeert het waterschap op sociale ruimtelijke, economische en klimatologische ontwikkelingen.



Figuur 4.1: Situatie waterkering met beschermingszones, plangebied bij benadering

Doorwerking plangebied thema 'Veiligheid'

Het plangebied is gelegen nabij de primaire waterkering. Om de veiligheid met primaire keringen te waarborgen wordt bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden met waterhuishoudkundige eisen voor de korte en lange termijn. Dit conform het besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ministerie I&M, 2012).

Ten behoeve van de veiligheid, beheerbaarheid en de benodigde ruimte voor toekomstige ontwikkelingen geldt een beperking voor handelingen op of in de nabijheid van de waterkering. Daarvoor zijn een kering en zijn omgeving in zones opgedeeld. Dit betreffen de kern, binnen-, tussen- en buitenbeschermingszones van de waterkeringen. In sommige gevallen worden gebouwen, windmolens, kabels en leidingen en beplanting toch toegestaan. Voor nader bepaalde handelingen wordt dan ontheffing verleend op het verbod met een watervergunning. Per zone zijn hier voorwaarden voor geformuleerd. De belangrijkste voorwaarde is dat het waterkeringbelang en het beheer en onderhoud niet in het geding komen. Meer informatie over de in beginsel toegestane

activiteiten en voorwaarden staat in de Keur. De waterschapsverordening vervangt de Keur bij inwerkingtreding van de Omgevingswet.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is aangegeven dat een beschermingszone ook in bestemmingsplannen dient te worden verankerd. Om voldoende rekening te houden met de waterstaatkundige belangen worden aan de gronden die zijn gelegen in genoemde beschermingszone(s) van de primaire waterkering de juiste bestemming of gebiedsaanduiding toegekend in een ruimtelijk plan.

De inperking van de bouwmogelijkheden op grond van de Keur (uitgewerkt in de Legger, het waterschapsbeleid en het waterbeheerplan) geldt ongeacht of dit in een ruimtelijk plan is opgenomen. De gemeente zal een leggerwijziging uiteindelijk verwerken in de relevante bestemmingsplannen.

Doordat locatie gedeeltelijk is gelegen in de buitenbeschermingszone van de waterkering gelden bepaalde beperkingen vanuit de Keur van ZZL. Op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan is de beschermingszone van de waterkering weergegeven middels de 'vrijwaringszone-dijk' met daarbij een koppeling naar de regels van het bestemmingsplan. In de algemene aanduidingsregels zijn voorwaarden opgenomen waarmee de bescherming van de waterkering wordt geborgd en eventuele ontwikkelingen binnen die zone vooraf door het waterschap schriftelijk worden goedgekeurd.

Versterking IJsselmeerdijk (HWBP)

In het kader van het Landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), waarmee de waterschappen en het Rijk Nederland waterveilig maken, is waterschap Zuiderzeeland gestart met de verkenning naar de versterking van de IJsselmeerdijk. Momenteel bevindt het project zich in de verkenningsfase en wordt gewerkt naar een voorkeursbeslissing, de realisatie van de werkzaamheden is beoogd in de periode september 2024 tot december 2027. Het is goed mogelijk dat een deel van de IJsselmeerdijk en de weg die daarop ligt in deze periode niet bereikbaar is.

De dijkversterking is noodzakelijk vanwege nieuwe waterveiligheidsnormen doordat zich meer mensen en economische waarde achter de dijk bevinden en daarnaast de klimaatverandering die zorgt voor hogere waterstanden en zwaardere stormen.

Gedurende de verkenningsfase is de onzekerheid over het benodigde ruimtebeslag groot omdat meerdere alternatieven worden afgewogen. Echter, kijkende naar het alternatief met het grootste ruimtebeslag binnenwaarts, zal dit zeer waarschijnlijk de bestaande beschermingszones niet doen wijzigen. Als toch wijzigingen van de beschermingszones nodig zijn zal dit later gerealiseerd worden dan de beoogde ontwikkeling op het Flevokust bedrijventerrein. Daarom mag geconcludeerd worden dat de versterking geen directe invloed heeft op de voorgenomen ontwikkeling van het beoogde distributiecentrum op het bedrijventerrein van Flevokust. Indirecte invloeden zoals aangegeven over tijdelijke stremming van de weg IJsselmeerdijk zijn niet uit te sluiten.

Thema Voldoende water

Streefbeeld wateroverlast

Het watersysteem, zowel in landelijk als in stedelijk gebied, is in 2015 op orde. Het hele beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen.

Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Het verhard en van grond met bebouwing of bestrating leidt tot een versnelling van de afvoer van neerslag naar het watersysteem. Waar het verharde oppervlak als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling toeneemt, dienen compenserende maatregelen te worden genomen om piekafvoeren te verwerken. Afwenteling op omliggende gebieden wordt voorkomen en de bergingsruimte in het watersysteem blijft behouden.

Streefbeeld 'goed functionerend watersysteem'

Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.

Het waterschap streeft naar een robuust en klimaatbestendig watersysteem met grote peilvakken. Versnippering van het watersysteem is een ongewenste situatie. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op bestaande peilvakken en de inrichting wordt afgestemd op de functie van het water. In nieuwe watersystemen wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een minimum aantal duikers en/of andere kunstwerken en zonder doodlopende einden. Het watersysteem wordt dusdanig ingericht dat het goed controleerbaar en beheersbaar is.

Streefbeeld 'anticiperen op watertekort'

Het waterschap wil een robuust watersysteem dat voorbereid is op de effecten van toekomstige klimaatveranderingen. Tot nu toe ligt de nadruk bij klimaatveranderingen met name op meer extreme neerslag en stijging van de zeespiegel. Ook extreem droge periodes zullen echter vaker voor komen. Het robuuste watersysteem dat het waterschap nastreeft moet hier ook op anticiperen.

Doorwerking plangebied thema 'Voldoende water'

Momenteel is het merendeel van het plangebied onverhard. Door het uitvoeren van het planvoornemen zal het verhard oppervlak binnen het plangebied fors toenemen, waardoor het noodzakelijk is om dit te compenseren. Volgens het beleid van het waterschap dient 5 % van het verhard oppervlak gecompenseerd te worden met nieuw oppervlaktewater.

Voor de ontwikkeling dient circa 5.800 m² aan nieuw oppervlaktewater aangelegd te worden. Dit kan gereduceerd worden met 0,5 % bij het gebruik van natuurvriendelijke oevers met een talud van 1:4. Bij de aanleg van oppervlakkige berging in de vorm van bijvoorbeeld infiltratiebermen of wadi's is de bergingsnorm niet toepasbaar. Met behulp van een maatwerkberekening moet worden aangetoond dat de alternatieve berging bij maatgevende gebeurtenissen voldoende compensatie biedt. De huidige afvoersituatie mag niet verslechteren.

Aanvullend kan ondergronds hemelwater opgevangen worden voor hergebruik of kan ter plaatse van de parkeerplaatsen een halfverharding of waterpasserende bestrating toegepast worden ter vertraging van de piekafvoer. De benodigde hemelwatercompensatie dient gelijktijdig of voorafgaand aan de nieuwbouw aangelegd te worden. Hiervoor is een watervergunning benodigd.

Momenteel is de insteek om het hemelwater op een alternatieve manier te verwerken zijnde ondergronds bergen middels kratten ter plaatse van de parkeerplaatsen. Op de voorziening is westelijk een vertraagde afvoer conform de landelijke afvoer naar het nabijgelegen oppervlaktewater gepland. Dit is zo ook afgestemd in een vooroverleg met het waterschap.

De benodigde hemelwatercompensatie dient gelijktijdig of voorafgaand aan de nieuwbouw aangelegd te worden. Hiervoor is een watervergunning benodigd. Een definitieve uitwerking van de compensatievoorziening dient in overleg met het Waterschap Zuiderzeeland te worden uitgevoerd. Rondom de nieuwbouw is afdoende ruimte aanwezig om de compensatie te realiseren waardoor voor de bestemmingsplanfase er geen belemmering aanwezig is.

Daarmee kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling een neutraal effect heeft op de waterkwantiteit en het bergend vermogen.

Thema Schoon water

Streefbeeld 'goede structuurdiversiteit'

Het waterschap streeft naar goede leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied.

Streefbeeld 'goede oppervlaktewaterkwaliteit'

Het grond- en oppervlaktewater biedt leef-, verblijf-, en voortplantingsmogelijkheden voor de (aquatische) flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor.

In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'. Verontreinigingen worden voorkomen of aangepakt bij de bron.

Streefbeeld 'goed omgaan met afvalwater'

Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het water doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan.

Voor nieuw te ontwikkelen terreinen geldt dat het hemelwater niet naar een centrale rioolwaterzuivering wordt afgevoerd maar in of in de nabijheid van het plangebied wordt geloosd, zo nodig voorafgegaan door een lokale zuivering. Bij nieuwbouwgebieden (bijvoorbeeld woonwijk, industrieterrein) is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel een voorwaarde. Afstromend hemelwater van vervuilde oppervlakken wordt gezuiverd.

Doorwerking plangebied thema Schoon water

Het plangebied is onbebouwd, waardoor er geen afvalwaterproductie aanwezig is. Binnen het plangebied is momenteel geen rioolsysteem aanwezig. Door de bouw van een distributiecentrum is een hoeveelheid afvalwater te verwachten.

De verwachte vuilwatervracht voor hal A is 5,84 l/s en voor hal B 6,02 l/s. Er is tevens een rioolplan opgemaakt door Grasveld Civiele Techniek. Het verzamelde afvalwater zal op twee bestaande uitleggers van de gemeente aangesloten worden. Hiervoor wordt te zijner tijd een aansluiting aangevraagd bij de gemeente.

Deze dient, eventueel via een drukriool op het gemeentelijk rioolstelsel afgevoerd te worden.

Wanneer hemelwater op verharde terreinen terecht komt waar verontreinigingen aanwezig kunnen zijn, zoals >50 parkeerplaatsen en laad-/losplaatsen worden volgens het beleid van het waterschap aangemerkt als vuil. Dit hemelwater zal een voorzuivering moeten passeren voordat het geloosd mag worden in oppervlaktewater. Bij voorkeur wordt hemelwater dat afstroomt van laad- en losplaatsen van vrachtwagens, ondanks een zuiverende stap, niet afgevoerd richting grond- of oppervlaktewater. Mochten dergelijke oppervlakken aangelegd worden, dan wordt het afstromende hemelwater of in elk geval de firstflush (10 mm) bij voorkeur middels een pomp aangesloten op het vuilwaterstelsel.

Conclusie

Ten aanzien van water zijn er naar verwachting geen belemmeringen aanwezig voor de ontwikkeling van het bouwplan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten (Staat van Bedrijfsactiviteiten) wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden). Voorts wordt onderscheid gemaakt in twee verschillende gebiedstypen: rustige woonwijk c.q. rustig buitengebied enerzijds en gemengd gebied anderzijds. De richtafstanden gaan uit van eerstgenoemd gebiedstype. Indien er sprake is van 'gemengd gebied' mag echter één afstandsstap worden teruggeschakeld.

Doorwerking plangebied

De ontwikkeling is deel van een groter project genaamd Flevokust Haven, waarbij een groot bedrijven/industrieterrein wordt gerealiseerd. Buitendijks is tevens een multimodale op- en overslaghaven beoogd. Binnendijks biedt het beoogde terrein ruimte voor bedrijven die gebonden of gerelateerd zijn aan de havenfunctie in de milieucategorieën 3 tot en met 5.3. Het terrein wordt gefaseerd uitgegeven, waarbij uiteindelijk tot 160 hectare bedrijfsterrein wordt ontwikkeld.

De kavel van de voorliggende ontwikkeling, betreft een perceel met een oppervlakte 117.642 m². Hiervan ligt ca. 50.000 m² binnen de bestemming 'Agrarisch', waar onderhavig wijzigingsplan

betrekking op heeft. De met de ontwikkeling beoogde functie(s) kunnen een impact hebben op de omgeving en dienen op passende afstand tot omliggende functies te worden gesitueerd, indien bijvoorbeeld sprake is van milieugevoelige bestemmingen. Ook moet rekening worden gehouden met een passende afstand van de beoogde functie tot omliggende bedrijvigheid.

Inwaartse zonering

Met de realisatie van een distributiecentrum valt de beoogde ontwikkeling niet onder milieugevoelige bestemmingen die gevoelig zijn voor omliggende bedrijven en is toetsing op afstand tot omliggende bedrijven niet ter sprake. De omliggende bedrijven zullen niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Uitwaartse zonering

Het plangebied betreft conform de aanduiding op het huidige bestemmingsplan geen geluidgezoneerd industrieterrein krachtens de Wet geluidhinder. De gemeente Lelystad heeft echter op 18 november 2014 de 'Beleidsregel doorwerking zonebeheersplan Flevokust' vastgesteld. Met deze beleidsregel heeft de gemeente voorgenomen om bij vergunningverlening voor inrichtingen op het gebied 'Flevokust' eisen te stellen aan de maximale geluidemissie van de bedrijvigheid aldaar en is daarmee als het ware sprake van een geluidgezoneerd industrieterrein.

Onderdeel van de beleidsregel betreft het Inpassingsplan Flevokust geluidzone 'Partiële herziening Flevokust-geluidzone te Lelystad' opgesteld door Rho Adviseurs voor Leefruimte, welke is vastgesteld op 17 december 2014. Hiermee is het terrein formeel een geluidgezoneerd industrieterrein geworden. In voornoemd document is voor het binnendijkse deel van de Flevokust rekening gehouden met een invulling conform milieucategorie 5.3 en een geluidemissie van 70, 65 en 60.5 dB(A) per m2 voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Deze geluidniveaus zullen in dit onderzoek tevens als toetswaarden worden gehanteerd. Voor de onderhavige planlocatie leidt dit tot een toelaatbare geluidemissie (geluidvermogen, LWR) van 120, 115, 110.5 dB(A).

Ten einde de akoestische inpasbaarheid van het plan aan te tonen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen van onderhavige bestemmingsplantoelichting. Voor dit onderzoek is de zogenaamde representatieve bedrijfssituatie bepaald en ingevoerd in een rekenmodel.

Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit het onderzoek. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende:

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

- Door de vestiging van zowel hal A als hal B van het beoogde distributiecentrum zal er geen overschrijding van de grenswaarden op de zonepunten optreden.
- Er treden op de rekenpunten op 50 meter rond het distributiecentrum geen overschrijdingen plaats als gevolg van beide hallen.
- Op de omliggende woningen treden geen overschrijdingen van de grenswaarden op.

Maximale geluidsniveaus

- Door de vestiging van het distributiecentrum zal er geen overschrijding van de grenswaarden op de zonepunten optreden.
- Er treden op de rekenpunten op 50 meter rond het distributiecentrum geen overschrijdingen van de grenswaarde op.

- Op de omliggende woningen treden geen overschrijdingen van de grenswaarden op.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering inpasbaar in de omgeving. De geluidsbelasting is dusdanig laag dat door de toevoeging van dit distributiecentrum gecumuleerd de geluidsbelasting op de geluidszone geen overschrijding van de grenswaarden te verwachten is. Door de oprichting van het distributiecentrum ontstaat geen strijdigheid ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening.

4.5 Akoestiek

De grondslag voor de bescherming van geluidgevoelige bestemmingen is verankerd in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh beschermt de volgende geluidgevoelige bestemmingen:

- woningen;
- andere geluidgevoelige gebouwen;
- geluidgevoelige terreinen.

Onder een woning wordt verstaan: gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van de geldende planologische status (bestemmingsplan, beheersverordening, of omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan of beheersverordening).

Onder andere geluidgevoelige gebouwen zijn aangewezen:

- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Doorwerking plangebied

In onderhavig geval wordt een distributiecentrum gerealiseerd. Een distributiecentrum is overeenkomstig het gestelde in de Wgh niet geluidgevoelig. Een onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van het distributiecentrum ten gevolge van omliggende geluidbronnen (wegen, spoorwegen en bedrijven) is dan ook niet noodzakelijk.

Voorliggend wijzigingsplan wordt opgesteld voor een distributiecentrum. De bedrijven die mogelijk worden gemaakt zijn geen grote lawaaimakers. Zoals reeds is gebleken uit paragraaf 4.4 kan ter plaatse van nabijgelegen milieugevoelige bestemmingen een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd worden.

Echter blijven de regels van het bestemmingsplan “Lelystad Flevokust – binnendijs” onverminderd van toepassing. In dit bestemmingsplan worden grote lawaaimakers wel degelijk toegestaan. In dit moederplan is reeds de akoestische inpasbaarheid van het bedrijventerrein aangetoond.

Conclusie

Het aspect ‘akoestiek’ staat de oprichting van het distributiecentrum niet in de weg.

4.6 Verkeer en parkeren

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen stedelijke ontwikkelingen niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten; de extra verkeersintensiteit die wordt gegenereerd dient afgewikkeld te kunnen worden over het bestaande wegennet/de lokale verkeersstructuur.

Ook dient er in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. Het beleid van de gemeente Lelystad is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan Lelystad (2009). De doelstelling van dit plan is het vaststellen van integraal parkeerbeleid als afgeleide van de ambities van Lelystad op het gebied van ruimte, economie en bereikbaarheid. In het parkeerbeleid worden verschillende gebiedstypen (woongebieden, werkgebieden, winkelgebieden, het Stadshart, en de Toeristische knooppunten) binnen de gemeente onderscheiden waarop de beleidsuitgangspunten zijn toegespitst en de bijhorende parkeernormen zijn vastgelegd.

Doorwerking plangebied

Verkeer

Om na te gaan welke effecten het plan heeft op de verkeersafwikkeling in het gebied en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening heeft onderzoeksbureau Mobycon een verkeerskundige toets uitgevoerd. In voorliggende toelichting wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit deze toets, voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

De toekomstige intensiteiten zijn aan de hand van de toename van de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt en hiermee is de verkeersafwikkeling bepaald. Omdat CROW-kencijfers in deze situatie niet toepasbaar zijn hebben we de berekening gebaseerd op een prognose van Necron van de te verwachten hoeveelheid verkeer, op basis van referentieprojecten. Deze berekening leidt tot een verkeersgeneratie van 972 motorvoertuigbewegingen per etmaal, omgerekend 807 pae tijdens het drukste ochtendspitsuur en 440 pae tijdens het drukste avondspitsuur.

In de studie wordt geconstateerd dat na oplevering ontwikkeling en in 2032 op geen van de omliggende wegen knelpunten ontstaan. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling van het distributiecentrum dan ook niet in de weg.

Parkeren

De parkeervraag (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functie wordt bepaald aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. Het logistieke vervoer dat plaatsvindt maakt geen gebruik van de parkeerplaatsen, maar van de laad-/los-docks, en is daarom niet meegenomen in de berekening van de parkeervraag.

De gemeente Lelystad heeft parkeernormen opgenomen in het 'Parkeerbeleidsplan Lelystad 2009'. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid).

Onderstaande punten geven echter een aanleiding/motivatie voor een lagere parkeernorm dan in het gemeentelijke beleid wordt gehanteerd:

1. De gemeentelijke parkeernormen zijn algemeen geformuleerd. Dit blijkt bijvoorbeeld bij deze functie, waar een 'loods, opslag, transportbedrijf' onder dezelfde parkeernorm worden genoemd, terwijl de kenmerken daadwerkelijk anders zijn. Een transportbedrijf heeft namelijk eigen

chauffeurs en kent daarmee een hogere parkeerbehoefte dan een opslagbedrijf waar geen chauffeurs werken.

2. Automatisering binnen de logistiek: binnen de logistieke wereld is een trend te herkennen waarin, door slimme automatisering, steeds minder personeel per vierkante meter nodig is om de processen goed te laten verlopen. Met name in grote opslaghallen kan door automatisering veel efficiency worden behaald.

Om de parkeerbehoefte inzichtelijk te krijgen is er een parkeeronderbouwing opgesteld, welke in de bijlagen is opgenomen. Hierin zijn drie parkeervraagberekeringen uitgevoerd:

1. parkeervraagberekening conform de gemeentelijke parkeernormen;
2. parkeervraagberekeringen (2x) conform maatwerkbenadering (vergelijkbare referentiecijfers Goudappel);
3. parkeervraagberekening/benchmark recente parkeernormen vergelijkbare gemeenten.

De uitkomsten van de berekeningen zijn met elkaar vergeleken, waarna een advies over het aantal te realiseren parkeerplaatsen volgt.

Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Lelystad maakt binnen Lelystad in haar parkeerbeleid onderscheid naar locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het centrum. Lelystad is opgesplitst in meerdere deelgebieden. De beoogde locatie van het distributiecentrum is gelegen in zone IV: overige gebieden binnen Gemeente Lelystad.

Binnen het gemeentelijk beleid valt de toekomstige hal van het distributiecentrum onder de functie 'arbeidsextensieve bedrijvigheid'. Voor kantoren wordt aangesloten bij de functie 'kantoor (zonder baliefunctie)'. In tabel 4.1 is voor het functieprogramma de gehanteerde parkeernorm opgenomen. Dit resulteert in de parkeerbehoefte zoals weergegeven in tabel 4.2.

functie	functie gemeentelijk beleid	parkeernorm	eenheid
distributiecentrum	arbeidsextensieve bedrijvigheid (loods, opslag, transportbedrijf)	0,8	100 m ² bvo
kantoorruimte	kantoor (zonder baliefunctie)	1,8	100 m ² bvo

Tabel 4.1: Parkeernormen per programmaonderdeel

functie	omvang	parkeernorm	parkeervraag
distributiecentrum	76.619 m ² bvo	0,8 per 100 m ² bvo	612,9
kantoorruimte	1.869 m ² bvo	1,8 per 100 m ² bvo	33,6
totaal afgerond			647

Tabel 4.2: Parkeernormen per programmaonderdeel

Op basis van het gemeentelijk beleid zijn voor het hele bouwplan in totaal **647** parkeerplaatsen benodigd.

Maatwerkbenadering

Tegenwoordig is een trend gaande waarin grootschalige logistieke bedrijven zich in toenemende mate automatiseren, waardoor relatief weinig mensen bij de bedrijfsprocessen betrokken zijn. Hierdoor zal de parkeerbehoefte in de praktijk lager zijn dan de parkeernorm uit het gemeentelijk beleid.

Om deze lagere parkeerbehoefte aan te tonen heeft Goudappel de beschikking over de verhouding omvang/parkeercapaciteit van vergelijkbare grote logistieke bedrijven (opslaghallen en distributiecentra) op verschillende locaties in Nederland. Daaruit blijkt dat bij in de praktijk minder parkeerplaatsen nodig zijn dan de parkeernorm voorschrijft.

Om dit aan te tonen is voor verschillende vergelijkbare referentielocaties de verhouding tussen de omvang en het aantal parkeerplaatsen onderzocht. Bij alle referentielocaties is in de praktijk voldoende parkeergelegenheid en zijn net als bij deze locatie ook kantoorvoorzieningen aanwezig. De referenties zijn opgenomen in tabel 4.3, waarbij de verhouding tussen omvang en parkeerplaatsen is omgerekend naar een aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

locatie	gebruikspatroon	omvang	parkeer capaciteit	aantal pp / 100 m ² bvo
Tiel 1	opslag, overslag, transport	76.200 m ² bvo	220	0,29
Tiel 2	opslag, overslag, transport	46.700 m ² bvo	170	0,34
Raamdonksveer	opslag, overslag, transport	35.700 m ² bvo	100	0,28
Geldermalsen	opslag, overslag, transport	85.800 m ² bvo	310	0,35
Veghel	opslag, overslag, transport	39.300 m ² bvo	90	0,23
Echt	opslag, overslag, transport	75.000 m ² bvo	500	0,67
Oosterhout	opslag, overslag, transport	120.000 m ² bvo	240	0,20
Raamdonksveer	opslag, overslag, transport	35.000 m ² bvo	210	0,60
gemiddeld aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo				0,37
maximum aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo				0,67

Tabel 4.3: Gegevens diverse grootschalige distributiecentra (bron: Goudappel)

Uit de tabel wordt zichtbaar dat in de praktijk wordt volstaan met een lager aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo dan de norm voorschrijft: 0,37 (gemiddelde) tot 0,67 (maximum) parkeerplaats per 100 m² bvo.

Zowel het gemiddelde als het maximum aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo is lager dan de parkeernormen/parkeerkencijfers uit het beleid van de gemeente Lelystad.

In tabel 4.4 is de parkeerbehoefte weergegeven op basis van kencijfers over distributiecentra, zowel het gemiddelde als het maximum kencijfer. Voor de kantoorruimte wordt de parkeernorm van de gemeente Lelystad aangehouden.

functie	omvang	parkeernorm/kencijfer	parkeervraag
distributiecentrum	76.619 m ² bvo	0,37 per 100 m ² bvo (gemiddelde)	283,5
distributiecentrum	76.619 m ² bvo	0,67 per 100 m ² bvo (maximum)	513,4
kantoorruimte	1.869 m ² bvo	1,8 per 100 m ² bvo	33,6
totaal gemiddelde			317
totaal maximum			547

Tabel 4.4: Parkeervraagberekening conform functie specifieke parkeerkencijfers

Op basis van een gemiddeld parkeerkencijfer zijn in totaal **317** parkeerplaatsen benodigd en op basis van een maximum parkeerkencijfer zijn **547** parkeerplaatsen benodigd. Hierin is rekening gehouden met de gelijktijdige aanwezigheid van personeel ten tijde van een ploegendienstwissel.

Benchmark gemeentelijke parkeernormen

Naast de beoordeling op basis van praktijkcijfers is een benchmark gehouden naar parkeernormen gehanteerd bij verschillende gemeenten in het gemeentelijke parkeerbeleid. Veel gemeenten baseren de gemeentelijke parkeernormen op de landelijk te hanteren CROW kencijfers. Hierin is de functie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' opgenomen. In enkele gemeenten is een afwijkende parkeernorm voor de functies van distributiecentrum opgenomen. In tabel 4.5 zijn enkele vergelijkbare gemeenten opgenomen, waarin in het parkeerbeleid een parkeernorm voor een distributiecentrum is opgenomen

gemeente	Jaar	Functie parkeerbeleid	ligging	parkeernormen		eenheid
				minimaal	Maximaal	
Alphen aan den Rijn	2020	Distributiecentrum/loods	Dorpen en buitengebied	0,5	0,7	per 100 m ² bvo
Midden Delfland	2012	Magazijn/distributiecentrum	buitengebied	0,5	0,6	per 100 m ² bvo
Tilburg	2017	Bedrijf arbeidsextensief	Zone A t/m D	0,4	0,8	per 100 m ² bvo

Tabel 4.5 Benchmark gemeentelijke parkeernormen in vergelijkbare gemeenten

Afhankelijk van de exacte ligging bedraagt de parkeernorm voor een distributiecentrum bij vergelijkbare gemeenten 0,4 tot maximaal 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Als alle parkeernormen worden uitgemiddeld leidt dat tot een gemiddelde parkeernorm van 0,58 parkeerplaats per 100 m² bvo.

In tabel 4.6 is de parkeerbehoefte weergegeven op basis van de gemiddelde parkeernorm uit de benchmark van de gemeentelijke parkeernormen in andere gemeenten. De maximum parkeernorm komt overeen met de parkeernorm van de gemeente Lelystad. Voor de kantoorruimte wordt de parkeernorm van de gemeente Lelystad aangehouden.

functie	omvang	parkeernorm/kencijfer	parkeervraag
distributiecentrum	76.619 m ² bvo	0,58 per 100 m ² bvo	444,4
kantoorruimte	1.869 m ² bvo	1,8 per 100 m ² bvo	33,6
totaal			478

Tabel 4.6 Benchmark gemeentelijke parkeernormen in vergelijkbare gemeenten

Op basis van de gemiddelde parkeernorm uit de benchmark is een benodigd parkeeraanbod van **478** parkeerplaatsen berekend. Dit valt in de bandbreedte van het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van de gemiddelde en maximale functie specifieke parkeerkencijfers.

Toe te passen parkeernorm

Vanwege de specifieke functie is er relatief weinig personeel per m² op de locaties aanwezig dan de gemeentelijke parkeernorm voorschrijft. Hierom is de maatwerkbenadering de beste benadering van de werkelijkheid.

Goudappel adviseert om minimaal 317 parkeerplaatsen te realiseren conform de maatwerkbenadering (gemiddelde). Voor het geval dat het distributiecentrum in de toekomst op andere wijze ingevuld wordt (met een mogelijk hoger aantal medewerkers), wordt voorgesteld om ruimte te reserveren in het plan om uitbreiding tot 478 parkeerplaatsen (gemiddelde waarde uit vastgestelde parkeernormen) mogelijk te maken.

De ontwikkelaar gaat inzetten op mobiliteitsmanagementmaatregelen om het benodigde aantal parkeerplaatsen te reduceren. Een deel van het personeel zal woonachtig zijn binnen acceptabele fietsafstand en zal bij stimulerende maatregelen hiervan gebruik gaan maken.

De ontwikkelaar is voornemens om 500 parkeerplaatsen te realiseren. Op het terrein is nog voldoende ruimte aanwezig, indien in de toekomst noodzakelijk, om het aantal parkeerplaatsen te realiseren conform de norm uit het bestemmingsplan.

Hiermee is aangetoond dat de parkeerbehoefte opgevangen kan worden op eigen terrein. Het aspect parkeren staat de haalbaarheid van onderhavig wijzigingsplan niet in de weg.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor het vaststellen van het wijzigingsplan en de ontwikkeling van het distributiecentrum.

4.7 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd.

Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

Doorwerking plangebied

Om na te gaan dat het plan voldoet aan het luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer heeft onderzoeksbureau Kragten een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is het berekenen van de fijn stof- en stikstofdioxide-immissies rondom een nieuw te bouwen bedrijfspand en de berekende waarden te toetsen aan de geldende grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In voorliggende toelichting wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit deze notitie, voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

In het geval van de realisatie van een logistiek bedrijfspand wordt een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaakt door de mogelijke toename van verkeersbewegingen over de weg, de hierop aansluitende verkeersaders en de bewegingen binnen de inrichting. De immissieconcentraties ten gevolge van de inrichting worden getoetst aan de voorschriften zoals opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Alle relevante bronnen die aanwezig zijn in de omgeving van het plangebied zijn in de berekening, dan wel in de achtergrondconcentratie meegenomen. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de emissiebijdrage van de transportbewegingen en de lokale achtergrondconcentraties. Voor de bijdrage van het verkeer aan de luchtkwaliteit zijn de emissies van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) bepalend.

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16, eerste lid, onder a) wordt ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit geconstateerd dat in het rekenjaar 2022 na planontwikkeling geen grenswaarden overschreden worden.

Gezien het feit dat de blootstellingconcentraties ver onder de gestelde grenswaarden liggen, worden ook ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de realisatie van het plan. Tevens leidt het project niet tot een toename voor NO₂ en PM₁₀ die hoger is dan de NIBM-grens. Feitelijk zou het toetsen van de grenswaarden achterwege kunnen blijven gezien het feit dat er geen onderzoekszones uit het Besluit gevoelige bestemmingen van toepassing zijn op onderhavige situatie en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de realisatie van de inrichting gelegen aan de IJsselmeerdijk te Lelystad.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het vaststellen van het wijzigingsplan en de ontwikkeling van het distributiecentrum.

4.8 Stikstofdepositie

In het kader van de Wet natuurbescherming dient beoordeeld te worden of een ontwikkeling de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in Natura 2000-gebieden kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor dat gebied is

aangewezen. Overbelasting door stikstofdepositie vormt voor een groot aantal Natura 2000-gebieden een groot probleem voor de natuur.

Doorwerking plangebied

Door de beoogde ontwikkeling ontstaat een verandering ten opzichte van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

In dat kader is er door BRO een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (zie bijlagen). In dit onderzoek zijn de stikstofemissie en de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling nader beschouwd. Sinds november 2022 is de bouwvrijstelling niet meer van toepassing. Zodoende is voor onderhavige ontwikkeling zowel een berekening voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase uitgevoerd.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Omdat significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten, hoeft voor de ontwikkeling geen passende beoordeling opgesteld te worden. Omdat er van het project geen significant negatieve gevolgen te verwachten zijn, geldt ook geen vergunningplicht van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor het vaststellen van het wijzigingsplan en de ontwikkeling van het distributiecentrum.

4.9 Archeologie

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode tot inwerkingtreding van de Omgevingswet een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

Provinciaal archeologiebeleid

Voordat de Zuiderzee ontstond is het grondgebied van de provincie Flevoland ook al bewoond geweest. Duizenden jaren geleden hebben deze eerste bewoners sporen achtergelaten, die bewaard zijn gebleven in de bodem van Flevoland. Deze archeologische waarden zijn uniek.

Het Europees verdrag op het gebied van de bescherming van het archeologisch erfgoed verplicht de deelstaten om archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem te behouden. Dit is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Indien behoud in de bodem niet mogelijk is moeten belangrijke archeologische waarden door middel van opgravingen en onderzoek veilig worden gesteld. Het provinciaal beleid sluit aan bij het Europese verdrag en legt de nadruk op het vergroten van het maatschappelijk rendement van de archeologische monumentenzorg. Deze verplichting geldt voor heel Flevoland.

In het provinciaal archeologiebeleid is onderscheid gemaakt in Provinciaal Archeologische en Aardkundige Kerngebieden (PArK'en), archeologische aandachtsgebieden en top 10-locaties. Deze gebieden en locaties acht de provincie van provinciaal belang. De PArK'en en top-10-locaties zijn door de provincie uitgewerkt, de uitwerking van de archeologische aandachtsgebieden is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Archeologische aandachtsgebieden zijn gebieden met een relatief hoge dichtheid aan goed geconserveerde archeologische waarden. Zij omvatten delen van de prehistorische stroomgebieden van de Vecht, IJssel en Eem, waarin onder andere nederzettingen van de Swifterbantcultuur liggen. Deze aandachtsgebieden bevinden zich onder andere in het noordelijke en zuidelijke deel van gemeente Lelystad.

De vermoedelijke archeologische waarden in het noordelijke gebied zijn dusdanig groot dat dit gebied, dat grenst aan het PArK Rivierduingebied Swifterbant, in gemeentelijk beleid als te onderzoeken gebied is aangewezen. Naast PArK'en, aandachtsgebieden en top-10-locaties zijn door de provincie ook aardkundig waardevolle gebieden aangewezen. In de aardkundig waardevolle gebieden bevinden zich naast oude menselijke sporen ook sporen van vroegere landschappen. Elementen als oude geulsystemen en rivierduinen, zeldzame veenresten en zeer oude bodems vormen onderdelen van deze zeer oude, fossiele landschappen. Uit deze aardkundige elementen is de ontstaansgeschiedenis van Flevoland af te lezen. De provincie heeft een eerste inventarisatie en waardering van de aanwezige aardkundige waarden uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in de globale begrenzing van aardkundig waardevolle gebieden. Binnen de gemeentegrenzen van Lelystad bevinden zich onder andere de aardkundig waardevolle gebieden "Rivierduinen en stroomgeulen Swifterbant 1 en 2".

Doorwerking plangebied

In het bestemmingsplan Lelystad – Flevokust binnendijks zijn geen regels opgenomen voor archeologie. Volgens de gemeentelijke beleidskaart ligt het plangebied in een zone met een lage archeologische verwachting. Om er toch zeker van te zijn dat de archeologische waarden niet verstoord of beschadigd worden is er gekeken naar eerdere archeologische onderzoeken.

Bureauonderzoek 2007

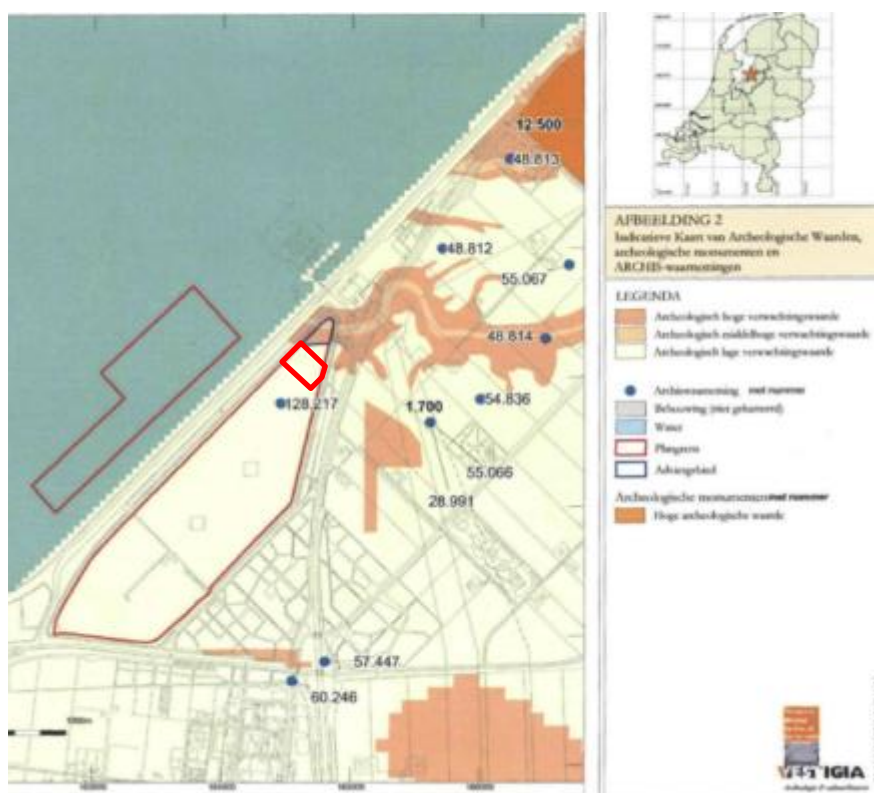
In 2007 is door Vestigia een bureauonderzoek uitgevoerd binnen het volledige plangebied. Destijds waren er ook plannen om op deze locatie een bedrijventerrein te ontwikkelen. Uit dit onderzoek blijkt dat er in het binnendijkse deel van het plangebied sprake is van drie archeologische verwachtingen:

- 1) Archeologische waarden die zich op eventuele oeverwallen en in aangrenzende kreekgeulafzettingen kunnen bevinden en die uit de middenfase van de Swifterbantcultuur dateren, namelijk van circa 4600 tot 4200 v.Chr. Deze archeologische verwachting geldt alleen voor het meest noordoostelijke puntje van het plangebied (blauw omkaderd in figuur 4.2).

- 2) Archeologische waarden die zich in de top van het pleistoceen dekzand kunnen bevinden en die van voor het Neolithicum dateren. Deze archeologische verwachting geldt voor het hele binnendijkse deel van het plangebied.
- 3) Scheepswrakken die zich in de ondiepere holocene afzettingen kunnen bevinden, namelijk in de Almere-afzettingen.

De conclusie van het bureauonderzoek was dat er binnen de zone met een lage archeologische verwachting in de top van het pleistocene dekzand archeologische waarden uit de Prehistorie kunnen voorkomen. Archeologische waarden in dit pakket dateren waarschijnlijk vanaf het Laat Pleistoceen tot en met het Laat Mesolithicum. Daarnaast kunnen in het binnendijkse deel van het plangebied scheepswrakken voorkomen. De archeologische verwachting in de top van het pleistocene dekzand is vooral gerelateerd aan hoger gelegen zones zoals dekzandruggen en -kopjes. Deze zijn echter niet binnen het plangebied vastgesteld. Daarom is geadviseerd ook deze zone vrij te stellen van archeologisch onderzoek.

Scheepswrakken kunnen voorkomen in het plangebied. Het voorkomen van deze scheepswrakken is echter niet te voorspellen en eventuele opsporingsmethodes zijn erg kostbaar. Daarnaast zal de dichtheid aan scheepswrakken relatief laag zijn. Daarom is geadviseerd om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht om archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag.



Figuur 4.2: Indicatieve kaart van Archeologische Waarden (plangebied rood omkaderd).

Melding toevalsvondst

Mochten tijdens de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, dan dient dit op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet onmiddellijk te worden gemeld aan de Minister (in de praktijk mevr. P.P.A. Heise-Roovers, beheerder Provinciaal Depot voor Bodemvondsten Flevoland,

tineke.roovers@batavialand.nl, tel. 0320-225939/ m 06-13243987). Eventuele vondsten dienen gedurende 6 maanden, te rekenen vanaf de datum van de melding, ter beschikking te worden gesteld voor wetenschappelijk onderzoek

Conclusie

Archeologie vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het distributiecentrum.

4.10 Natuurwaarden

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden.
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door

kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Toetsing beschermde houtopstanden

De bescherming van houtopstanden, conform de Wet natuurbescherming, heeft betrekking op alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van minimaal tien are of een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gelegen buiten de bebouwde kom. Wanneer houtopstanden worden geveld, niet vallende onder artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming, geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van desbetreffende provincie (artikel 4.2 Wnb). Indien er geen bezwaar is om de houtopstanden te kappen, verplicht artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming om binnen 3 jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand op dezelfde grond houtopstanden opnieuw aan te planten. Er geldt een algehele vrijstelling van de herplantplicht voor houtopstanden die gekapt worden in het kader van natuurbeheer en natuurbehoud.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Doorwerking plangebied

Er is door BRO een quickscan flora en fauna uitgevoerd (d.d. 4 mei 2022) voor onderhavig plangebied. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Soortenbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) bestaan voor uitvoering van de voorgenomen ingreep geen beperkingen. Overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb als gevolg van de ontwikkeling van het

distributiecentrum is niet te verwachten. Een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op de naastgelegen bomenrijen en watergang wel te worden vermeden.

In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Wettelijke gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "IJsselmeer", bevindt zich op circa 200 meter afstand ten westen van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden, waarbij een partiële vrijstelling geldt voor stikstofuitstoot tijdens de bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten. Daardoor hoeft in beginsel alleen voor de gebruiksfase een berekening te worden uitgevoerd; een berekening voor de aanlegfase kan achterwege blijven.

Daar de voorgenomen ontwikkeling de bouw van een logistiek centrum betreft, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Binnen het Natura 2000-gebied "IJsselmeer" komen geen stikstofgevoelige habitats voor. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat bevindt zich op ongeveer 18 km ten oosten van het plangebied. Ondanks de ruime afstand is een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied niet uit te sluiten. Effecten van de voorgenomen ingreep op Natura 2000-gebieden en hun instandhoudingsdoelstellingen zijn op voorhand met zekerheid uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is onderzocht in een separaat onderzoek (zie paragraaf 4.8).

Conclusie

Het aspect 'natuurwaarden' vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het distributiecentrum.

4.11 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico (dat aan activiteiten verbonden is) voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere LPG-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, vaarwegen) en buisleidingen (onder andere aardgas en brandbare vloeistoffen).

De wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Structuurvisie buisleidingen, het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobronnen en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid (meer personen toevoegen aan een gebied) kunnen om onderzoek vragen. In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

- Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas.
- Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Doorwerking plangebied

Met de beoogde ontwikkeling wordt een distributiecentrum mogelijk gemaakt. Echter worden er ter plaatse géén gevaarlijke stoffen vervoerd en/ of opgeslagen, waardoor het beoogde bedrijf niet wordt aangemerkt als een risicovolle inrichting.

Wel is er met de beoogde ontwikkeling, zoals gedefinieerd in de wetgeving op het gebied van externe veiligheid, sprake van (beperkt) kwetsbare objecten. In de omgeving van het plangebied zijn verscheidene risicobronnen aanwezig, figuur 4.3 geeft een overzicht van het plangebied en de nabijgelegen risicovolle inrichtingen en transportroutes. De risico volle inrichtingen en transportroutes zijn:

Vaarroute binnenvaart 'Corridor Amsterdam-Noord Nederland'

1. Hogedruk aardgasbuisleiding (A-570)
2. Hogedruk aardgasbuisleiding (A-655)
3. Autosnelweg 'A6' tussen afrit 11 Lelystad en afrit 13 Urk
4. Maatschap van Zanten/Zeedijk, Klokbeckerweg 9
5. W.G.C. van Wijk, Visvijverweg 57
6. De Visser BV, Nikkelstraat 19
7. Mts Polderhoenderhof, Mercuriusweg 6
8. CTU-Flevokust, IJsselmeerdijk 85
9. Spoortraject, trajectnummer 40Y.1



Figuur 4.3: Uitsnede risicokaart

Vaarroute binnenvaart 'Corridor Amsterdam-Noord Nederland'

De vaarroute ligt op circa 2300 meter van het plangebied. Binnenvaartschepen maken gebruik van deze route voor het vervoeren van brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) en toxische gassen (GT3). Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 200 meter van de waterweg, derhalve wordt deze waterweg niet meegenomen in de QRA.

Hogedruk aardgasbuisleiding (A-570)

De uitwendige diameter van de aardgasbuisleiding is: 457 mm, de wanddikte is 4,00 mm en de werkdruk is 66,20 bar. Staalsoort waarvan de buisleiding is vervaardigd is 5L GRADE B. De 1%-letaliteitscontour ligt op 240 meter, hiermee ligt het plangebied gedeeltelijk binnen het invloedsgebied gezien het feit dat de buisleiding op circa 70 meter van het plangebied ligt. Hiertoe dient de buisleiding te worden meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

Hogedruk aardgasbuisleiding (A-655)

De uitwendige diameter van de aardgasbuisleiding is: 610 mm, wanddikte 11,00 mm en de werkdruk 79,90 bar. Het staaltype wat gebruikt is voor de buis is L 415MB. De 1%-letaliteitscontour ligt op 330 meter, hiermee ligt het plangebied buiten het invloedsgebied gezien het feit dat de buisleiding op circa 500 meter van het plangebied ligt. Derhalve dient de buisleiding niet te worden meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

Autosnelweg 'A6'

De autosnelweg 'A6', tussen afrit 11 Lelystad en afrit 13 Urk, ligt op een afstand van circa 200 meter van het plangebied. De A6 is opgenomen in het Basisnet weg. Deze weg heeft geen PR 10^{-6} risicocontour en geen PAG¹, waardoor deze aspecten geen belemmeringen vormen voor het plan. Een zeer minimaal deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter zone van de A6. Binnen een dergelijk klein oppervlak zullen zich (rekenkundig) geen personen bevinden. Geconcludeerd kan worden dat nagenoeg geen personen binnen de rekenzone aanwezig zijn, waardoor de hoogte van het groepsrisico niet zal toenemen.

Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen en brandbare gassen, waardoor risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg meegenomen moeten worden in de kwantitatieve risicoanalyse.

Maatschap van Zanten/ Zeedijk, Klokbeckerweg 9

Aan de Klokbeckerweg 9 ligt de Maatschap van Zanten/Zeedijk, het bedrijf ligt op een afstand van circa 2640 meter van het plangebied. Op het bedrijf is een bovengronds propaanreservoir (9,1 m³) aanwezig, waardoor het aangemerkt is als risicovolle inrichting op de risicokaart. Echter, de inhoud van het reservoir blijft onder de ondergrens van de Revi bijlage 1 tabel 10, derhalve wordt deze inrichting niet meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

W.G.C. van Wijk, Visvijverweg 57

Aan de Visvijverweg 57 ligt het bedrijf W.G.C. van Wijk, het bedrijf ligt op een afstand van circa 510 meter van het plangebied. Op het bedrijf is een bovengronds propaanreservoir (8 m³) aanwezig, waardoor het aangemerkt is als risicovolle inrichting op de risicokaart. Echter, de inhoud van het reservoir blijft onder de ondergrens van de Revi bijlage 1 tabel 10, derhalve wordt deze inrichting niet meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

De Visser BV, Nikkelstraat 19

Aan de Nikkelstraat 19 ligt het bedrijf De Visser BV, het bedrijf ligt op een afstand van circa 2370 meter van het plangebied. Op het bedrijf zijn twee ondergrondse propaanreservoirs (à 20 m³) aanwezig, waardoor het aangemerkt als is risicovolle inrichting op de risicokaart. Er is een risicocontour (10-6) aangegeven (50 meter) maar het plangebied ligt ver buiten deze contour, derhalve wordt deze inrichting niet meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

Mts Polderhoenderhof, Mercuriusweg 6

Aan de Mercuriusweg 6 ligt het bedrijf Mts Polderhoenderhof, het bedrijf ligt op een afstand van circa 2390 meter van het plangebied. Op het bedrijf is een bovengronds propaanreservoir (5 m³) aanwezig, waardoor het aangemerkt is als risicovolle inrichting op de risicokaart. Echter, de inhoud van het reservoir blijft onder de ondergrens van de Revi bijlage 1 tabel 10, derhalve wordt deze inrichting niet meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse.

CTU-Flevokust, IJsselmeerdijk 85

Op een afstand van circa 200 meter van het plangebied bevindt zich de containerterminal van CTU Flevokust. Op dit terrein vindt op- en overslag van containers en afvalstoffen plaats. Hierbij is sprake van opslagvoorzieningen voor gevaarlijke stoffen (PGS 15) en worden gevaarlijke stoffen gebruikt voor het reinigen van containers (ADR-klasse 8). Bijbehorend zijn de transportbewegingen over weg en IJsselmeer. In de definitieve beschikking omgevingsvergunning (referentienummer HZ_WABO-87180) van de inrichting is het plaatsgebonden risico en groepsrisico onderzocht en beoordeeld. Hieruit blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour 10 -6 binnen de inrichting blijft en dat de inrichting geen groepsrisico veroorzaakt. Met dit gegeven, en gezien de afstand tussen de terminal en het plangebied, wordt verondersteld dat ook na de beoogde ontwikkeling van het distributiecentrum sprake is van een verwaarloosbaar groepsrisico.

Spoortraject, trajectnummer 40Y.1

Op een afstand van circa 2200 meter ligt een spoorweg, trajectnummer 40Y.1, waarover transport plaatsvindt van gevaarlijke stoffen. De stofcategorieën die erover vervoerd worden zijn: A, B2, C3, D3 en D4, hierdoor is een plaatsgebonden risicocontour (10-6) aanwezig (1 meter). Tevens is dit spoortraject aangewezen als plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 200 meter van het spoortraject.

Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen en brandbare gassen, waardoor risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg meegenomen moeten worden in de kwantitatieve risicoanalyse.

Uitwerking verantwoordingsplicht

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen zijn getroffen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Deze verantwoording is opgesteld door Kragten en is opgenomen in de bijlagen van onderhavig wijzigingsplan.

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect externe veiligheid geen belemmering betreft van vaststelling van het wijzigingsplan en de realisatie van het distributiecentrum.

4.12 Kabels en leidingen

Ter plaatse van het plangebied lopen geen planologisch relevante kabels of leidingen. Eventuele risicovolle buisleidingen in de omgeving zijn reeds behandeld in de voorgaande paragraaf. Het aspect 'kabels en leidingen' zorgt dan ook niet voor belemmeringen.

5. JURIDISCHE OPZET

Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de in dit wijzigingsplan opgenomen bestemming en aanduidingen. Voor de bestemming zijn de vaste onderdelen beschreven. Eerst het doel van de bestemming, zodat duidelijk wordt waarom de bestemming op bepaalde gronden is gelegd. Daarnaast wordt de juridische regeling voor gebruik en bouwen toegelicht, waarbij wordt ingegaan op de (on)mogelijkheden daarin. Hierin komen ook de flexibiliteitsbepalingen (bijvoorbeeld afwijkingen) en specifieke regelingen (bijvoorbeeld aanduidingen) per bestemming aan bod. De regeling van dit bestemmingsplan voldoet aan de meest recente wetgeving en dus ook aan de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

Als onderbouwing volgen de belangrijkste uitgangspunten voor de bestemming. De uitgangspunten zijn in eerste instantie gebaseerd op de huidige situatie, de gewenste situatie en het geldend en beleid dat van belang is voor het plangebied. Deze worden daarom ook per bestemming beschreven.

5.1 Bestemming Bedrijventerrein

De hoofdfunctie van het wijzigingsplan is gericht op de realisatie van een distributiecentrum. Op basis van het moederplan is binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' een distributiecentrum toegestaan. Door het toekennen van deze bestemming wordt conform de wijzigingsbevoegdheid aangesloten bij de opzet en systematiek van het huidige bestemmingsplan.

5.1.1 Doel van de bestemming

De bestemming heeft tot doel een distributiecentrum mogelijk te maken. Daarbij horende voorzieningen worden ook mogelijk gemaakt.

5.1.2 Toelichting op de bestemming

Functionele mogelijkheden 'Bedrijventerrein'

De bestemming 'Bedrijventerrein' is opgenomen conform het moederplan 'Lelystad Flevokust – binnendijs'. Binnen deze bestemming zijn havengebonden bedrijven zoals vermeld in de Bedrijvenlijst toegestaan. Daarnaast zijn de daarbij behorende voorzieningen toegestaan zoals wegen, spoorwegen voor de interne ontsluiting, straten en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bouw- en reclameborden en nutsvoorzieningen. Deze functies zijn toegestaan om een goede bedrijfsvoering voor de nieuw te vestigen bedrijven te kunnen garanderen. In de regels zijn de parkeernormen gekoppeld aan de te realiseren bedrijfsoppervlakten, zodat voldoende parkeren op eigen erf gerealiseerd wordt.

Ruimtelijke en/of bouwmogelijkheden

De regels maken de bouw van gebouwen mogelijk voor de uitoefening van de mogelijk gemaakte bedrijven. Daarbij moet rekening worden gehouden met de maximale afmetingen die in de regeling zijn opgenomen. Deze zijn afgestemd op de stedenbouwkundige eisen voor Flevokust. Het bestemmingsvlak mag voor maximaal 75% worden bebouwd. Hierdoor is de plaatsing van de bebouwing op het bedrijventerrein relatief vrij, mits wordt voldaan aan de regels met betrekking tot de

aan te houden afstand(en) tot de weg en perceelsgrenzen, en mits voldaan wordt aan de parkeernormen. Dit past binnen de globale en flexibele systematiek van de gemeente Lelystad. Naast gebouwen zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan binnen de bestemming. Het gaat om erf- en terreinafscheidingen, palen en masten, damwanden en daarmee vergelijkbare constructies. In de regels zijn voor deze bouwwerken maximale bouwhoogten opgenomen. Deze bouwhoogten zijn gerelateerd aan de (on)mogelijkheden vanuit het Besluit omgevingsrecht en de gewenste hoogten voor de beste functionaliteit van het bouwwerk. Algemeen geldt dat alle bouwwerken alleen gebouwd mogen worden wanneer voldaan wordt aan de parkeernormen die zijn opgenomen bij de regels. Het parkeren moet op het bedrijfsperceel plaatsvinden. Hiermee wordt parkeeroverlast op de doorgaande routes van het toekomstige Flevokust voorkomen.

Algemene aanduidingsregels

De algemene aanduidingsregels geven regels over specifiek aangeduide gebieden in het plangebied. Bij deze laatste hoort de aanduiding vrijwaringszone - dijk. Binnen het wijzigingsplan zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen:

Vrijwaringszone – dijk

De regels hierbij zorgen ervoor dat het aangeduide gebied rond de primaire waterkering vrij blijft voor een mogelijke dijkverbreding en/of -verzwaring. Hiervoor zijn in het beleid van het waterschap beschermingszones opgenomen.

Vrijwaringszone – verbod op houden van evenhoevigen en/of pluimvee;

Deze gebiedsaanduiding is opgenomen conform het parapluplan 'Beschermingszone Centraal Veterinair Instituut (WBVR/CVI)'. Binnen deze aanduiding is het houden van evenhoevigen en/of pluimvee niet toegestaan.

Overige zone – Parapluplan Algemene regels.

Dit artikel is opgenomen conform het parapluplan 'Algemene regels tankstations Lelystad' om het gebied aan te wijzen waarin de bestaande bestemmingsplannen worden aangevuld met een algemene bouwregel inhoudende een verbod voor nieuwvestiging van tankstations.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Toetsing aan voorwaarden bestemmingswijziging

De voorwaarden om de bestemming 'Agrarisch' te kunnen wijzigen naar 'Bedrijventerrein' zijn opgenomen in het op 12 april 2016 vastgestelde bestemmingsplan "Lelystad Flevokust - binnendijks", zoals eerder benoemd in paragraaf 1.3. In het kader van de uitvoerbaarheid moet het plan getoetst worden aan deze voorwaarden. Onderstaand worden deze voorwaarden getoetst:

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Agrarisch' wordt gewijzigd in de bestemming 'Bedrijventerrein', mits:

- a. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - wijziging naar Bedrijventerrein';
- b. de gemeentelijke beleidsuitgangspunten met betrekking tot zonering van bedrijven, zoals opgenomen in bijlage 2 van de toelichting in acht worden genomen;
- c. de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals die zijn opgenomen in bijlage 3 van de toelichting, in acht worden genomen;
- d. na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid voor de betreffende gronden de regels van artikel 4 van toepassing zijn.

Onderbouwing bepalingen:

Ad a

De wijzigingsbevoegdheid wordt enkel ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - wijziging naar Bedrijventerrein' toegepast. Dit betekent dat onderhavig wijzigingsplan juridisch-planologisch enkel van toepassing is op het deel dat momenteel nog als 'Agrarisch' bestemd is. In de toelichting en de diverse onderzoeken in dit wijzigingsplan is echter – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – de hele planontwikkeling beschreven en onderzocht, inclusief het deel dat momenteel al bestemd is als 'Bedrijventerrein'.

Ad b

Om tot een zonering van bedrijfscategorieën en bedrijvenlijsten te komen, wordt naast beleidsuitgangspunten, doorgaans gebruik gemaakt van onderzoek naar de milieuaspecten en de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. In bijlage 2 van het bestemmingsplan "Lelystad Flevokust - binnendijks" wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten en de verschillende milieuaspecten (geluid, gevaar, geur en stof). In paragraaf 4.4 van onderhavig wijzigingsplan is onderbouwd dat het beoogde plan voldoet aan deze uitgangspunten en er in het kader van 'bedrijven en milieuzonering' sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Ad c

Flevokust ligt op een stedenbouwkundig markante plek nabij het snijpunt van IJsselmeerdijk en rijksweg A6. Om te zorgen dat het gebied zich straks nationaal, regionaal en op stadsniveau kan profileren is een stedenbouwkundige visie opgesteld. Het duurzame en innovatieve karakter van het bedrijventerrein komt tot uiting in de basisverkaveling, de uitstraling gezien vanuit het IJsselmeer, de rijksweg A6, het polderlandschap, de spoorlijn/Houtribweg en de bestaande stad. De basisverkaveling is oost-west gericht en wordt daarmee zoveel mogelijk gebaseerd op de voormalige visvijverstructuur.

Het beoogd welstandskader is omschreven in een beeldregieplan. In paragraaf 3.3.3 van onderhavig wijzigingsplan is onderbouwd dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan het Beeldregieplan Flevokust en daarmee aan deze wijzigingsvoorwaarde.

Ad d

Door het toekennen van de bestemming 'Bedrijventerrein' wordt conform de wijzigingsbevoegdheid aangesloten bij de opzet en systematiek van het huidige bestemmingsplan. Daarmee zijn de regels van artikel 4 van toepassing op het plangebied waar onderhavig wijzigingsplan betrekking op heeft.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Kostenverhaal

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De uitvoering van de ontwikkeling is volledig voor rekening en risico van een particuliere initiatiefnemer. Met deze initiatiefnemer heeft de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro. Met die overeenkomst is verzekerd dat alle wettelijk te verhalen kosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Eventuele kosten voor de inrichting en overige voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Op grond daarvan kan de gemeenteraad afzien van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1 Vooroverleg

Het concept ontwerpwijzigingsplan Flevokust – binnendijs distributiecentrum met de bijbehorende stukken is in het kader van vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan:

1. Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV)
2. Rijkswaterstaat
3. Gemeente Urk
4. Gasunie
5. Vitens
6. Waterschap Zuiderzeeland
7. Provincie Flevoland
8. Veiligheidsregio Flevoland
9. Gemeente Dronten
10. Tennet

Er zijn twee inhoudelijke reacties gekomen van provincie Flevoland en de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV). TenneT heeft niet binnen de gestelde termijn kunnen reageren, maar deze partij heeft tussen laten weten geen verdere opmerkingen te hebben. In de reactienota die is opgenomen in de bijlagen is de inhoud van de reacties samengevat en van een antwoord voorzien, waarbij tevens is aangegeven of en zo ja hoe het wijzigingsplan hierop wordt aangepast.

Verder heeft het waterschap heeft verzocht de waterparagraaf in de toelichting van het wijzigingsplan en de separate waterparaaf aan te vullen of te wijzigen. De gewenste wijzigingen zijn doorgevoerd in de stukken.

Het voorontwerp wijzigingsplan is niet voor inspraak ter inzage gelegd.

6.3.2 Ter inzagelegging

Na de inspraak en het overleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt het ontwerpwijzigingsplan opgesteld. Het ontwerpwijzigingsplan volgt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpwijzigingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken worden dan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op de stukken naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Eventueel ingediende zienswijzen worden voorzien van een passend antwoord. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats.

Het wijzigingsplan heeft ter inzage gelegen van 2 februari 2023 tot en met 15 maart 2023. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

6.3.3 Vaststelling

Vervolgens wordt het wijzigingsplan door het college van B&W vastgesteld. De publicatie van het vaststellingsbesluit vindt (over het algemeen) plaats binnen twee weken na de vaststelling. Tijdens de

daarop volgende inzagetermijn van zes weken is het voor belanghebbenden mogelijk om beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Het wijzigingsplan treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorlopige voorziening is aangevraagd.

