

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

ONTWERP INPASSINGSPLANNEN FLEVOKUST-HAVENONTWIKKELING EN GELUIDZONE

Versie

Ambtelijk	: concept, 19 november 2014
GS	: definitief, 25 november 2014
PS	: definitief, 17 december 2014
Bijlage	: Kaart plaatsaanduiding adressanten

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding van deze nota, de informatieverstrekking in het kader van de planologisch-juridische procedure van de provinciale inpassingsplannen, de behandeling van de met betrekking tot de ontwerpplannen ontvangen zienswijzen en adviezen en de opbouw van deze nota.

Aanleiding

Sinds een aantal jaren wordt gewerkt aan de realisatie van een op- en overslaghaven met containerterminal en een 'nat' of havengerelateerd industrieterrein in de gemeente Lelystad, op de locatie Flevokust. Deze locatie is gelegen aan de noordzijde van Lelystad, ter hoogte van het noordelijke gedeelte van het gebied dat lokaal bekend is als het voormalige visvijvergebied. De locatie wordt in het oosten begrensd door de A6 en in het noorden door de energiecentrale.

Wij hebben de ontwikkeling van de buitendijkse haven op ons genomen en de gemeente Lelystad heeft de ontwikkeling van het natte binnendijkse industrieterrein op zich genomen. Wij zijn gestart met het opstellen van een planologisch-juridisch kader in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de ontwikkeling van de buitendijkse haven en een PIP voor de geluidzone voor de locatie Flevokust als geheel. De gemeenteraad stelt voor het natte industrieterrein een bestemmingsplan vast.

De ontwikkeling van de haven en de ontwikkeling van het natte industrieterrein hangen nauw met elkaar samen. Daarom wordt in deze nota soms ook ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waarmee de buitendijkse haven en het binnendijkse industrieterrein worden bedoeld.

Informatieverstrekking over de ontwerpbesluiten

De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het ter inzage leggen van genoemde stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;
- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
- De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente.
- Belangstellenden zijn per e-mail met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;
- Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.

Vanaf 14 augustus tot en met 24 september 2014 hebben de navolgende stukken ter inzage gelegen:

- het ontwerp inpassingsplan “Flevokust-Havenontwikkeling te Lelystad”;
- het ontwerp inpassingsplan “Partiële herziening Flevokust-Geluidzone te Lelystad”;
- het Milieueffectrapport (MER)-Delen 1 en 2 en addendum;
- het ontwerp grondexploitatieplan Flevokust-Havenontwikkeling;
- het ontwerp-vaststellingsbesluit;
- de ontwerp hogere grenswaarde voor een zestal woningen binnen de geluidzone;
- de vastgestelde coördinatieregeling.

Gedurende deze periode konden bij ons zienswijzen tegen de ontwerpbesluiten en het bijbehorende MER naar voren worden gebracht.

Ontvangen zienswijzen en adviezen

Zienswijzen

Gedurende de periode van terinzageligging zijn door ons 23 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De meeste zienswijzen hebben betrekking op meerdere, zo niet alle, van de ter inzage gelegde stukken. Daarom is de beantwoording gebundeld in één nota die op alle stukken betrekking heeft.

Voor de overzichtelijkheid zijn vaker gestelde vragen gebundeld en van één antwoord voorzien in het algemene deel van deze antwoordnota. Daarnaast zijn de diverse vragen en opmerkingen per adressant beantwoord. Als een vraag of opmerking van een adressant betrekking heeft op een onderdeel dat in het algemene deel of als reactie op een eerdere zienswijze is beantwoord, wordt korthedshalve naar dat onderdeel of die reactie verwezen.

Het, op grond van de Wet geluidhinder, vaststellen van een hogere grenswaarde voor zes woningen binnen de geluidzone, is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad. De door ons ontvangen zienswijzen die hierop betrekking hebben, zijn door ons aan dat college doorgestuurd.

Horen gemeenteraad van Lelystad

Op 18 september 2014 is de gemeenteraad van Lelystad, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, gehoord over ons voornemen om de twee inpassingsplannen vast te stellen.

Advies van de Cmer

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In deze nota wordt aangegeven hoe met de inhoud van dit advies is omgegaan.

Wijzigingen van ontwerpplannen

In verband met de door ons, hierboven genoemde, ontvangen reacties is het gewenst de ontwerpbesluiten op onderdelen aan te passen. Daarnaast behoeven de ontwerpbesluiten op een aantal punten ambtshalve wijzigingen, bijvoorbeeld als gevolg van de uitwerking van de buitendijkse haven in een vergunbaar ontwerp en als gevolg van geconstateerde omissies in de stukken. Aan het einde van deze nota zijn de, in de vastgestelde inpassingsplannen, doorgevoerde wijzigingen van de ontwerpbesluiten samengevat.

Opbouw Nota van beantwoording zienswijzen

Deze nota heeft de volgende indeling:

Deel A Zienswijzen

A1. Algemeen deel zienswijzen

A2. Beantwoording per adressant

Deel B Het horen van de gemeenteraad

Deel C Advies Cmer

Deel D Ambtshalve wijzigingen

Deel E Samenvatting wijzigingen

E1. Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling

a. Toelichting

b. Regels

c. Verbeelding

E2. Inpassingsplan Flevokust-Geluidzone

a. Toelichting

b. Verbeelding

Deel A Zienswijzen

Er zijn schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht door (op volgorde van ontvangst):

	Naam	Adres en woonplaats	Opmerkingen
1	M. Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust	Donaustraaf 170 8226 LC Lelystad	
2	A. Stomph	Tuindorpfweg 10 1862 VH Bergen (Noord-Holland)	
3	W. Kips	Bronsweg 20 8244 GM Lelystad	
4	W. Boomsma, B. Schultz en F. Anemaet	Beukenhof 194 8212 EE Lelystad Karveel 1505 8231 AV Lelystad Kennemerland 30 8245 ER Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
5	C.A. Bakker	Purmer 88 8244 AT Lelystad	
6	P. Ross en C. Ross-Gerritse	Golfpark 121 8241 AC Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
7	Bewonersvereniging Golfpark en Bewonersvereniging Golfresort	p/a Golfpark 145 8241 AC Lelystad p/a Birdielaan 110 8241 AT Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
8	GDF SUEZ Energie Nederland N.V.	Postbus 1036 8001 BA Zwolle	Advocaatgemachtigde: R.S. Wertheim van Bentham Gratama advocaten
9	Nuon	Postbus 41920 1009 DC Amsterdam	H. Kouwenhoven (Sr. Development Manager)
10	J. Verwolf	Visvijfverweg 64 8219 PC Lelystad	
11	Partij voor Lelystad	Landfort 62 8219 AL Lelystad	T. Bos
12	Heida Natuurstroom BV	Visvijfverweg 49 8219 PB Lelystad	A. Heida
13	Milieudefensie Lelystad	Archipel 44-27 8224 HV Lelystad	N. Dijkshoorn
14	M. Engels	Jupiterweg 6 8211 AW Lelystad	
15	L. Sipkens	Visvijfverweg 34 8255 PG Swifterbant	
16	H. van Wijk	Visvijfverweg 57 8219 PB Lelystad	
17	Families W.H. en J.J. van Wageningen	Visvijfverweg 56 en 58 8219 PC Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
18	P.J. van Sabben en R.E. Hoekendijk	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	Gezamenlijk 1 zienswijze
19	Petitie Houd Flevokust groen en blauw	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	R.E. Hoekendijk
20	Petitie Tuin van Lelystad	Jupiterweg 12 8211 AW Lelystad	R.E. Hoekendijk
21	J. P. Zonderland	Plavuiizenweg 1 8219 PA Lelystad	

22	Stichting Het Blauwe Hart	Postbus 222 1850 AE Heiloo	F. Fleischer, mede namens Flevo- landschap
23	Vereniging Bedrijfskring Almere (VBA) en Vereniging Bedrijfskring Almere Kring de Vaart	Randstad 21-81 1314 BK Almere	K. Knevel

In de bijlage is een kaartje opgenomen waarop de plaatsaanduidingen van de adressanten zijn weergegeven.

Ontvankelijkheid

De hierboven bedoelde zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Voor zover de zienswijzen betrekking hebben op de twee provinciale inpassingsplannen en het MER, kunnen de zienswijzen door ons in behandeling worden genomen.

Het, op grond van de Wet geluidhinder, vaststellen van hogere grenswaarden voor zes woningen binnen de geluidzone, is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad. De zienswijzen die hiertegen naar voren zijn gebracht, hebben wij daarom ter behandeling doorgestuurd aan dat college. Het betreft de zienswijzen van de adressanten onder de nummers 1, 6, 10, 11, 16 en 17. Deze zienswijzen kunnen wij op dit punt niet in behandeling nemen.

Tegen het ontwerp exploitatieplan kunnen zienswijzen worden ingebracht door belanghebbenden bij dat besluit. De adressanten onder de navolgende nummers hebben (mede) een zienswijze tegen het ontwerp-exploitatieplan naar voren gebracht: 4, 11 en 18. Als belanghebbende bij een exploitatieplan, evenals overigens als belanghebbende bij een besluit om geen exploitatieplan vast te stellen, wordt op grond van artikel 8.2, vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening, in elk geval aangemerkt degene die een grondexploitatieovereenkomst heeft gesloten met betrekking tot de in het desbetreffende besluit opgenomen gronden, of die eigenaar is van die gronden. De eigenaren van de gronden, waarop het ontwerp-exploitatieplan betrekking heeft, zijn de Nederlandse Staat en het waterschap Zuiderzeeland. Adressanten hebben niet gesteld een eigen, objectief bepaalbaar belang te hebben bij het exploitatieplan. Ons is daarvan ook niet gebleken. Om die reden zijn bedoelde adressanten niet aan te merken als belanghebbende bij het besluit over het exploitatieplan. De zienswijzen van bedoelde adressanten kunnen wij op dit punt dan ook niet in behandeling nemen.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. Deze worden onderstaand, onder het kopje "algemeen", omschreven en van onze reactie voorzien. Het betreft de volgende onderwerpen: nut en noodzaak ontwikkeling Flevokust, alternatief gebruik van de locatie Flevokust, natuur, verkeers- en geluidhinder, situering nabij biologisch landbouwgebied en financieel economische uitvoerbaarheid/exploitatieplan.

Vervolgens wordt in een tabel per adressant de inhoud van de zienswijzen weergegeven en volgt onze reactie daarop. In kolom 1 van de tabel worden de in een zienswijze geuite bezwaren genummerd. In kolom 2 is de inhoud van de bezwaren weergegeven en in kolom 3 onze inhoudelijke reactie daarop. In kolom 4 ten slotte verklaren wij de inhoud van een zienswijze gegrond (G), ongegrond (O) of deels gegrond en deels ongegrond (G/O).

A1. Zienswijzen algemeen

1. Nut en noodzaak ontwikkeling Flevokust

Het nut en de noodzaak van Flevokust worden betwist. Bestaande industrieterreinen vertonen leegstand.

Reactie:

De aangehaalde bestaande industrieterreinen zijn zogenaamde “droge” terreinen. Daarvan is inderdaad een overschot. Aan “natte” terreinen echter, zoals Flevokust, is een tekort. De behoefte aan dergelijk terrein in de Metropoolregio Amsterdam is nogmaals bevestigd, hetgeen zijn neerslag heeft gekregen in afspraken over bedrijventerreinontwikkeling (Plabeka). Deze behoefte wordt onderschreven door een terminalexploitant die vanwege de situering van Flevokust en de potentie daarvan de voorkeur geeft aan een terminal in Lelystad boven een terminal in Kampen. Dankzij de terminal zal het beoogde naastgelegen industrieterrein een ander karakter krijgen dan de bedrijventerreinen in de omgeving. Hierdoor is geen sprake van concurrentie met andere bestaande bedrijventerreinen in de omgeving. De noodzaak van en de behoefte aan de haven en het “natte” industrieterrein is uitgebreid gemotiveerd in bijlage 1 (Ladder voor duurzame verstedelijking) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust-Havenontwikkeling”. Kortheidshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar de inhoud van deze bijlage.

2. Alternatief gebruik van de locatie Flevokust

Dit deel van de kust leent zich niet voor een haven en industrie. Gebruik voor recreatieve-, natuur- of biologische landbouwdoeleinden verdient de voorkeur.

Reactie:

De lange kust van Flevoland biedt ruimte aan meerdere ontwikkelingen en verschillende vormen van gebruik. De onderhavige locatie is meer dan andere locaties aan de kust geschikt voor multimodale overslag. Daarom is deze locatie steeds in het beleid van Rijk, provincie en gemeente aangemerkt als locatie waar het gewenst is een haven en industrieterrein te ontwikkelen. Sinds 1993 is de locatie in het provinciale beleid als zodanig kenbaar aangeduid. Recreatie en andere ontwikkelingen kunnen ook elders langs de kust plaatsvinden.

3. Natuur

Ten gevolge van de ontwikkeling van Flevokust wordt gevreesd voor negatieve effecten op de natuur en de aanwezige flora en fauna.

Reactie:

Op basis van het advies van de Cmer is een Passende beoordeling opgesteld. Met deze beoordeling is, op grond van het bepaalde in artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998, getoetst of de ontwikkelingen die zijn voorzien voor Flevokust de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer niet aantasten. De Passende beoordeling leidt tot de navolgende conclusies.

a. Geen significant negatieve effecten op vogels in het Natura 2000-gebied IJsselmeer.

Voor de aanlegfase kunnen tijdelijke effecten niet op voorhand worden uitgesloten. Effecten kunnen echter afdoende worden gemitigeerd door een zorgvuldige invulling van uitvoeringswijze en -planning, onder andere door het gericht en doelmatig licht voeren op de industriehaven. Het projectvoornemen leidt in de gebruiksfase tot mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied in verband met de gevoeligheid van vogels voor verstoring door licht, geluid en optische verstoring. Voor de aanwezige vogels en de bijbehorende functie van het gebied zijn op korte afstand uitwijkmogelijkheden aanwezig. Daarnaast zal door gewinning na de eerste aanloopfase een beperkt verstoringseffect weer verdwijnen.

De toetsing van de relevante verstoringfactoren laat zien dat voor de gebruiksfase significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

b. Geen significant negatieve effecten op habitattypen als gevolg van ruimtebeslag in het IJsselmeer.

Het projectvoornemen leidt binnen het Natura 2000-gebied tot een zeer beperkte verandering van het biotoop 'open water' en daarmee van potentieel leefgebied voor vogels en macrofauna (voedsel). Het ongeschikt raken van het plangebied door het onttrekken van open water aan het Natura 2000-gebied IJsselmeer resulteert niet in een verhoogde kans op significant negatieve effecten. Sterker nog, de industriehaven en golfbreker voegen nieuwe functionaliteit toe aan het gebied. Dit geschiedt door extra luwte rondom de loswal, maar ook door het creëren van nieuwe habitats door het aanleggen van een golfbreker (extra rust-, foerageer- en opgroeigebied voor watervogels van het Natura 2000-gebied IJsselmeer). Door deze voorzieningen ontstaat er voldoende draagkracht om het effect van ruimtebeslag te mitigeren.

c. Geen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

Het projectvoornemen leidt niet tot significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden (< 20 km), omdat de habitattypen en habitat- en vogelrichtlijnsoorten niet of nauwelijks gevoelig zijn voor de gevolgen van stikstofdepositie. Overgangs- en trilvenen, die wel gevoelig zijn, komen voor aan de Friese kust ver buiten de invloed van het plangebied waar de stikstofsituatie ook niet overspannen is. Geconcludeerd kan worden dat binnen de provincie Flevoland geen Natura 2000-gebieden aanwezig zijn waar stikstofdepositie een knelpunt vormt.

d. Geen significant negatieve effecten op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het inpassingsplan neemt de stikstofdepositie toe. Deze toename ligt op een afstand van > 20 km echter op een dusdanig laag niveau dat het om een ecologisch verwaarloosbare hoeveelheid stikstof gaat, die de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. Significant negatieve effecten als gevolg van stikdepositie worden op de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden (> 20 km) uitgesloten.

Door de inhoud van de Passende beoordeling weten wij ons verzekerd, op basis van de best beschikbare wetenschappelijke kennis ter zake die is verzameld in de Passende beoordeling, van het gegeven dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf en in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kunnen hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, noch significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.

4. Verkeers- en geluidhinder

Als gevolg van de ontwikkeling van Flevokust wordt gevreesd voor verkeershinder. Bovendien zal de toename van het verkeer en de vestiging van bedrijven leiden tot geluidhinder.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijzen is het verkeersonderzoek opnieuw uitgevoerd. In dit verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad van juni 2014. In dit model zijn alle ontwikkelingen meegenomen die tot dat moment zijn vastgesteld door de gemeente Lelystad, waaronder de uitbreiding van Bataviastad. Uit dit onderzoek blijkt dat er zich geen problemen zullen voordoen met de intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding op de onderzochte wegvakken. Bij volledige ontwikkeling van zowel de buitendijkse haven als het binnendijkse industrieterrein, kan mogelijk één knelpunt ontstaan als de toekomstige verkeersstromen met de huidige kruispunten moeten worden afgewikkeld. Dit mogelijke knelpunt,

ter plaatse van het kruispunt Houtribweg N307 – Binnenhavenweg, is op te lossen door een aparte rechtsafer te realiseren van de Binnenhavenweg naar de Houtribweg.

Het verkeer zal zich met name afwikkelen over de Houtribweg en de A6 of Overijsselseweg. Relatief weinig verkeer zal zich afwikkelen over de lokale wegen.

Daarom zijn de lokale wegen niet meegenomen in het onderzoek. Zo nodig heeft de gemeente de mogelijkheid om verkeersmaatregelen te nemen, indien de spreiding van het verkeer over de wegen anders is dan voorzien. Het nemen van verkeersmaatregelen valt echter buiten de onderhavige inpassingsplannen.

Op grote schaal heeft de ontwikkeling van Flevokust een afname van de verkeersbewegingen tot gevolg, als gevolg van het verplaatsten van transportbewegingen van de weg naar het water.

De ingediende zienswijzen die betrekking hebben op het aspect geluid gaan in op twee onderdelen, namelijk geluid als gevolg van verkeer en geluid als gevolg van de te vestigen bedrijven. Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd, gebaseerd op een aantal gewijzigde uitgangspunten en op de nieuwe verkeersgegevens.

Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,6 dB(A) toeneemt ter hoogte van de Jupiterweg. Voor de woningen gelegen nabij de Houtribweg ten westen van de Zuigerplasdreef (ter hoogte van Lelystad) neemt de geluidbelasting maximaal 0,3 dB(A) toe. Dit is marginaal en in de praktijk niet of nauwelijks hoorbaar.

Voor de geluidszone voor het industrieterrein is uitgegaan van de vergunningen van de bestaande bedrijven, waarbij voor al deze bedrijven rekening is gehouden met een rekenkundige uitbreidingsmogelijkheid van +3 dB(A). Het buitendijkse haventerrein, het binnendijkse industrieterrein en het terrein aan de Karperweg 8 zijn berekend met een volledige invulling met bedrijven uit categorie 5.3. De nieuwe berekening heeft aan de zuidzijde van de 50 dB(A) etmaalwaarde contour geleid tot een kleine wijziging daarvan. De 50 dB(A) etmaalwaarde contour wordt mede vastgelegd in het provinciale inpassingsplan “Partiële herziening Flevokust - Geluidzone te Lelystad”. In de toekomstige situatie ondervinden zes woningen een geluidbelasting die hoger is dan 50 dB(A). De geluidbelasting van één van deze woningen bedraagt meer dan 55 dB(A). Voor de zes woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) heeft de gemeente Lelystad op 18 november 2014 een hogere waarde vastgesteld.

5. Situering nabij biologisch landbouwgebied

Het realiseren van een haven en een industrieterrein voor zware industrie heeft onevenredig negatieve gevolgen voor het nabij gelegen biologische landbouwgebied.

Reactie:

De geschiedenis van de biologische landbouw ten zuiden van de Houtribweg (N302) en het spoor is ons genoegzaam bekend. Dit geldt eveneens voor de geschiedenis van de beoogde havenactiviteiten en industriële ontwikkeling van Flevokust. In ieder geval sinds 1993 is de onderhavige locatie in het provinciale beleid al kenbaar in beeld voor een haven en zware industrie. Dat is destijds vastgelegd in het toenmalige streekplan. In 2004 is in de Nota Ruimte de ontwikkelruimte voor een (container)overslag vastgelegd, waarmee het nationaal belang werd gemarkeerd.

In de op het genoemde streekplan volgende provinciale plannen is onze visie niet veranderd. In het huidige Omgevingsplan (2006) is Flevokust aangemerkt als “stedelijk gebied 2015” en wordt ook ingegaan op het realiseren van een terrein voor de overslag van goederen van water naar wegverkeer. In 2006 zijn zoekgebieden aangewezen, waaronder de locatie voor Flevokust. Ten behoeve van deze zoeklocaties is een SMB (Strategische Milieubeoordeling) opgesteld, waarbij Flevokust als voorkeursalternatief naar voren kwam. De eerste concrete plannen voor de realisatie van Flevokust dateren reeds uit medio jaren negentig van de vorige eeuw.

De (agrarische) ondernemers en bewoners van het biologische landbouwgebied konden dus al langere tijd op de hoogte zijn van het provinciale streven naar verstedelijking van het gebied.

Het milieueffectrapport (MER) is een instrument om bij de besluitvorming over Flevokust natuur en milieu een volwaardige plaats te geven. In het kader van een zorgvuldige besluitvorming zijn in het MER de milieueffecten van de haven en het industrieterrein gezamenlijk inzichtelijk gemaakt. In het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidbelasting doorgerekend met en zonder de ontwikkeling van Flevokust. In de bijlagen zijn kaarten opgenomen waarop het gehele biologische landbouwgebied is meegenomen. Uit het MER blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Uit het oogpunt van natuur en milieu kan de ontwikkeling van Flevokust dus doorgang vinden.

Wij concluderen dat het biologische landbouwgebied geen andere wettelijke bescherming geniet dan een gangbaar agrarisch landbouwgebied. Een apart wettelijk (beschermings)regime voor biologische landbouw bestaat niet. De, in het MER, onderzochte onderwerpen en gehanteerde normen strekken derhalve ook ter bescherming van de biologische landbouw(producten). Een onderzoek uit 2013 naar de mogelijke invloed van luchtkwaliteit van de A10 op een daarnaast gelegen daktuin wijst erop dat de gewassen geen schade ondervinden en dat als de groenten normaal worden gewassen, er geen problemen zijn met de normeringen. Er bestaat hiernaar vooralsnog geen uitgebreid onderzoek.

Mocht het zo zijn dat er stoffen neerslaan die bedreigend zijn voor de volksgezondheid, dan geldt dat voor zowel biologische als niet-biologische teelt.

Voor de biologische teelt is de SKAL normering van belang. De stichting Skal is een onafhankelijke organisatie voor het toezicht op de biologische productie in Nederland. Doelstelling van Skal is het bevorderen van de juiste aanduiding van biologisch voortgebrachte producten. Als zichtbaar teken mogen ondernemers het biologisch keurmerk voeren op producten die afkomstig zijn van een gecontroleerd biologisch productieproces. De normering heeft betrekking op het uitgangsmateriaal dat wordt gebruikt, de scheiding tussen percelen die voor biologische teelt en niet-biologische teelt worden gebruikt (bijvoorbeeld door een sloot of houtwal), het gebruik van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen, opslag en vervoer. Hierbij worden geen andere eisen gesteld aan de luchtkwaliteit dan die bij de reguliere teelt. Noch op basis van de voor biologische bedrijven geldende Europese verordeningen, de Landbouwkwaliteitswet of de Skal-reglementen kan worden geconcludeerd, dat het realiseren van Flevokust er toe leidt dat bedrijven in het biologische landbouwgebied niet langer biologisch kunnen produceren en het Skal-keurmerk zouden verliezen. Dit wordt ook onderschreven door de huidige aanwezigheid van industrieterrein Oostervaart, waarop eveneens bedrijven in de milieucategorieën 4 en 5 zijn toegestaan. Dit industrieterrein grenst direct aan het biologische landbouwgebied en is gelegen op circa 600-700 meter van het biologische kruidenbedrijf Polderkol op het perceel Jupiterweg 6. De afstand tussen de zuidgrens van het binnendijkse industrieterrein Flevokust en de noordgrens van het biologische landbouwgebied is circa 1.500 meter. In de nu voorliggende inpassingsplannen wordt voorzien in de ontwikkeling van de haven en een geluidzone en niet in het binnendijkse industrieterrein. De haven ligt op grotere afstand van het biologische landbouwgebied en bovendien zullen hier meer havenkenmerkende activiteiten plaatsvinden in plaats van zwaardere industriële activiteiten.

In het MER zijn overigens ook de effecten van het binnendijkse industrieterrein onderzocht met een worst case benadering, in die zin dat er van uit is gegaan dat het hele terrein wordt ingevuld met bedrijven in de zwaarste milieu-categorie (5.3). Het onderzoek geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat schadelijke effecten zullen optreden op het biologische landbouwgebied. In de praktijk wordt niet het gehele terrein ingevuld met bedrijven in de zwaarste milieu-categorie, maar zullen ook bedrijven in de lagere, dus minder milieubelastende, categorieën zich ter plaatse vestigen.

Dit betekent dat in werkelijkheid de in het MER geschetste effecten niet volledig zullen optreden. Uit het MER blijkt ook dat de relatie tussen het biologisch landbouwgebied en Flevokust beperkt is. Wij zien dan ook geen noodzaak voor het uitvoeren van de gevraagde monitoring en de bijbehorende nulmeting.

Een bedrijf in de zwaardere milieucategorie, dat zich wil vestigen op Flevokust, heeft een omgevingsvergunning nodig voor de onderdelen bouwen en milieu. Afhankelijk van het soort bedrijf zullen bij de aanvraag om omgevingsvergunning ook specifieke onderzoeken gevoegd moeten worden. Op basis daarvan beslist het bevoegd gezag -over het algemeen de gemeente- of de vergunning kan worden verleend. In de vergunning kan het bevoegd gezag voorschriften opnemen op basis waarvan het bedrijf regelmatig rapportages/meetgegevens moet overleggen. Al deze gegevens zijn openbaar. In het algemeen is deze informatie actief beschikbaar op de site van het bevoegd gezag of de omgevingsdienst. Eventueel kan inzage in deze stukken worden verzocht op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

De ontwikkeling van de haven en het industrieterrein leidt er eveneens niet toe dat ter plaatse van het biologische landbouwgebied de geluidnormen die gelden voor het wegverkeer worden overschreden. Formeel bestaat er dan ook geen aanleiding om ter plaatse van dat gebied aanvullende maatregelen te treffen. Dit neemt niet weg, dat de provincie tijdens zogenaamde keukentafelgesprekken meermaals de plannen voor de ontwikkeling van Flevokust met de biologische ondernemers heeft besproken. Wij hebben ook zeker begrip voor de belangen van deze ondernemers, maar wij kunnen niet aan alle belangen die bij de door ons voorgestane gebiedsontwikkeling zijn betrokken even veel gewicht toekennen. Desalniettemin is tijdens de keukentafelgesprekken ook gesproken over het treffen van mogelijke maatregelen om de vermeende verwachte geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer te voorkomen of te verminderen. In dat kader is concreet gesproken over het verlengen van een aarden wal om geluid vanaf de N302 te reduceren. Wij onderzoeken de mogelijkheden hiervan binnen bestaande programma's. De ondernemers zijn hiervan op de hoogte. Wellicht ten overvloede blijven wij hierbij benadrukken dat de geluidsbelasting van deze weg onder de wettelijke norm blijft.

Al met al is uitvoerig onderzocht of de gevolgen voor de woon- en leefomgeving, en dus ook de gevolgen voor het biologische landbouwgebied, aanvaardbaar kunnen worden geacht. Ons is niet gebleken dat de ontwikkeling van Flevokust een onevenredige aantasting van de kwaliteit van het biologische landbouwgebied met zich mee brengt. Eveneens is ons niet gebleken dat de ontwikkeling van Flevokust leidt tot omstandigheden op grond waarvan niet langer aan het predicaat biologisch of biologisch-dynamisch kan worden voldaan. Een en ander geldt des te meer voor de nu aan de orde zijnde inpassingsplannen voor de haven en de geluidzone.

Mochten de ondernemers of bewoners van het biologische landbouwgebied desondanks menen aantoonbare schade te lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor de buitendijkse haven en de geluidzone, dan staat het hen uiteraard vrij een planschadeverzoek bij ons in te dienen. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van de buitendijkse haven en de geluidzone dienen te prevaleren boven de belangen van de ondernemers en inwoners van het biologische landbouwgebied.

6. Financieel economische uitvoerbaarheid/exploitatieplan

De financieel economische uitvoerbaarheid van de plannen wordt betwijfeld.

Reactie:

Op grond van het bepaalde in artikel 3.1.6 onder f. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Deze uitvoerbaarheid heeft in het bijzonder betrekking op de financieel economische uitvoerbaarheid. Ingevolge artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening dient een exploitatieplan te worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Om op grond van artikel 6.12, tweede lid van genoemde wet van het vaststellen van een exploitatieplan te kunnen afzien, moet aan de volgende drie voorwaarden zijn voldaan:

- a. het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is anderszins verzekerd;
- b. het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk;
- c. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels is niet noodzakelijk.

Met de huidige eigenaren van de gronden, het Rijk en het waterschap, is een anterieure overeenkomst tot grondverkoop/erfpacht gesloten. De gronden worden vervolgens door de provincie in erfpacht gegeven aan de uiteindelijke gebruikers. Hiertoe voert de provincie voor eigen rekening en risico een exploitatie. Het kostenverhaal is daardoor anderszins verzekerd.

Voorts is het niet nodig in het inpassingsplan een tijdvak te bepalen waarbinnen de exploitatie van de gronden binnen de planperiode zal plaatsvinden. Dit geldt eveneens voor een fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen. Ook het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied is niet noodzakelijk.

De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd. Voor het inpassingsplan voor de haven hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan is dit een wijziging. Ten tijde van het ontwerpplan waren de anterieure overeenkomsten met de eigenaren van de gronden (nog) niet gesloten. Daarom is voor het ontwerpplan een ontwerp-exploitatieplan opgesteld. Nu de bedoelde overeenkomsten zijn gesloten, kan worden afgezien van de vaststelling van het exploitatieplan.

De daadwerkelijke investeringsbeslissing wordt genomen op basis van een kostenraming op grond van het vergunbare technische ontwerp van het plan en de daarop gebaseerde exploitatie. Bij de realisering van het inpassingsplan en de uitvoering daarvan ontstaat een aantal kosten aan de kant van de provincie. Deze kosten zijn onder meer de plan- en apparaatskosten, het bouwrijp maken, kosten voor de aanleg van de golfbreker en andere voorzieningen. Ter dekking van deze kosten zijn er voor dit project drie dekkingsbronnen. Enerzijds zijn dat de subsidies vanuit het programma Beter Benutten en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en anderzijds de opbrengsten uit de exploitatie en een provinciale investering.

A2. Zienswijzen per adressant

Nr.	Inhoud zienswijze	Reactie	Oordeel
1.1	Zoals wij u al eerder meldde via het “keukentafelgesprek van 25 maart jl.”, zullen geen van de plannen op Flevokust volgens ons slagen, vanwege de ongunstige ligging aan het water volgens de Sthapatya Veda. Zie voor uitleg: https://www.youtube.com/watch?v=zNfk__Aw6LY. We hebben diep respect voor deze wijze van eeuwenoude architectuur. Helaas bleek ons plan voor een Klein Venetië voor Flevokust daardoor letterlijk in het water te vallen. Een deskundige op dit gebied e-mailde ons: "Helaas is de plek niet geschikt voor Sthapatya Veda vanwege de ligging van de locatie ten opzicht van het water. IJsselmeer en Markermeer liggen ten westen of noordwesten van de locatie en volgens Sthapatya Veda moet bouwen op deze plek worden vermeden in verband met de negatieve invloed van het water op de bewoners/gebruikers van de woningen of gebouwen."	Wij werken niet volgens de principes van de Sthapatya Veda. Voor een overslaghaven biedt juist de locatie Flevokust de meeste mogelijkheden voor verschillende modaliteiten. Verder is deze locatie gunstig gelegen ten opzichte van andere overslaghavens. Er wordt daarom niet voor een andere locatie gekozen.	O
1.2	Laat Flevokust zoals ze is en laat de natuur a.u.b. met rust. Bovendien krijgen zeker zes woningen in Lelystad te maken met geluidsoverlast door de aanleg van de containerhaven en bedrijventerrein Flevokust. Dat blijkt uit een onderzoek van u, dat sinds woensdag ter inzage ligt. De huizen staan aan de Visvijverweg en Plavuizenweg. Zij krijgen te maken met tussen de 52 en 58 decibel geluid. De aanvaardbare grens ligt bij 50 decibel. De onderzoekers bevelen aan dat de gemeente Lelystad de grens oprekt, zodat de huizen meer lawaai mogen krijgen. Er zijn dan wel maatregelen nodig om de overlast te beperken. Wij raden u dan ook aan, deze plannen elders te ontwikkelen, daar waar de ligging wel gunstig is en niemand last heeft van de toekomstige werkzaamheden.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. Deze zienswijze hebben wij dan ook ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Overigens zijn wij van mening dat adressant in dat kader geen belanghebbende is, omdat geen sprake is van relevante (zakelijke) rechten. Daarnaast merken wij op, dat op dit moment vier van de zes woningen al te maken hebben met een hogere grenswaarde van 55 dB(A) voor industrielaawaai ten gevolge van de huidige geluidzone van de Maxima-centrale. De Maxima-centrale is in de loop der jaren gemoderniseerd en nu veel stiller dan ten tijde van het hogere waardebesluit van 1992. Dat maakt dat bij drie van de zes woningen de hogere grenswaarde gelijk blijft of zelfs lager wordt. Met andere woorden: met deze hogere grenswaarde procedure wordt meteen het hogere waardebesluit van 1992 geactualiseerd. Voor wat betreft de opmerking van adressant dat de plannen elders kunnen worden ontwikkeld, verwijzen wij naar het algemene deel onder 2 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 1.1.	O

2.1	U staat voor een lastig besluit inzake de Flevokust: het betreft plannen voor een haven en een industrieterrein voor de milieuhinder categorieën 3 t/m 5.3. Dit is gepland naast een gebied in Lelystad-Noord dat bestemd is voor biologische landbouw sinds midden jaren '80.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
2.2	Een buitendijkse haven aanleggen kost veel gemeenschapsgeld en legt met een te ontwikkelen industrieterrein binnendijs veel claims op gelden van de gemeente en de provincie. Eenmaal uitgegeven is de pot leeg.	Zie algemeen onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. De ontwikkeling van de haven wordt door de verschillende overheden aangemerkt als van groot belang voor de economische ontwikkeling van het gebied. De ontwikkeling van de haven is financieel economisch uitvoerbaar.	O
2.3	In hoeverre is er behoefte aan deze projecten in Flevoland en in Nederland? In hoeverre is er draagvlak onder de bevolking voor de haven en het industrieterrein? Om veel geld uit te geven, terwijl er steeds minder behoefte is aan industrieterreinen? Terwijl er in heel Nederland industrieterreinen gedeeltelijk leeg staan? En er in toenemende mate behoefte is aan schoon voedsel, zonder residuen? Zonder residuen, uiteraard vanuit de omgeving (industrie en snelwegen, e.d.), maar ook vanuit de landbouw zelf (biologisch c.q. biologisch-dynamisch geteelde producten)? Hoe zinvol en logisch is het om dit soort bedrijven te creëren in de buurt van schone landbouw?	De behoefte aan "nat" industrieterrein voor bedrijven in de zwaardere milieu-categorieën is in de Metropoolregio Amsterdam nogmaals bevestigd, hetgeen zijn neerslag heeft gekregen in afspraken over bedrijventerrein-ontwikkeling (Plabeka). De behoefte is uitgebreid gemotiveerd in bijlage 1 (Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) van het inpassingsplan "Flevokust Havenontwikkeling". Korthedshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar de inhoud van deze bijlage. Voor wat betreft de opmerking over de biologisch-dynamische landbouw ten zuiden van het plangebied wordt verwezen naar het algemene deel onder nr. 5.	O
2.4	De eventuele (!) werkgelegenheid die deze projecten op de lange termijn genereren, kunnen ook op andere, meer duurzame wijze, gecreëerd worden. Uiteindelijk zal iedereen daarvan profiteren, en niet alleen 'een handjevol toplieden van industriële bedrijven'.	In het provinciale Omgevingsplan is een onderbouwde beleidsmatige keuze gemaakt om op deze locatie een op- en overslaghaven te realiseren met bijbehorend industrieterrein. Dit ter versterking van de economische structuur en de concurrentiepositie op het gebied van logistiek. Er zijn voldoende andere locaties in de provincie waar andersoortige ontwikkelingen met hun werkgelegenheidseffecten hun plek kunnen vinden. Naar verwachting zal de haven fungeren als katalysator om andere bedrijvigheid aan te trekken. Die bedrijvigheid creëert werkgelegenheid. Uit eerder onderzoek blijkt dat dit type werkgelegenheid goed aansluit bij de beroepsbevolking van de regio Lelystad. De werkgelegenheidsdoelstelling is gekoppeld aan de ontwikkeling van Flevokust als geheel. De haven maakt daar onderdeel van uit en dient daarbinnen vooral als gunstige vestigingsvoorwaarde waardoor bedrijven zich hier eerder gaan vestigen. De haven en het industrieterrein hebben direct en indirect werkgelegenheid tot gevolg heeft. De indirecte werkgelegenheid – als gevolg van economische structuurversterking en het verbeterde vestigingsklimaat is ongeveer van dezelfde orde van grootte als de directe werkgelegenheid op Flevokust (ca. 25-35 arbeidsplaatsen per ha.).	O

2.5	Ik doe een dringend beroep op u, als burger en als consument, om geen keuze te maken voor zware industrie met mogelijk ernstige milieuhinder naast biologische landbouw en geen geldverslindende haven waarvoor geen interesse bestaat. Zoek naar alternatieven op basis van biologische landbouw en natuur.	Zie algemeen onder nr. 2.	O
3.1	Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen tot ontwikkeling van een haven en industrieterrein op en rondom het gebied van de voormalige visvijvers, ten noorden van Flevo Marina, ter hoogte van de centrale. De door de provincie Flevoland beoogde ontwikkeling aldaar zal in wijde omtrek een negatieve en vervuilende invloed hebben op de reeds aanwezige flora en fauna, woongebieden, bedrijven en agrarische ondernemingen.	De ontwikkeling van de haven wordt door de verschillende overheden aangemerkt als van groot belang voor de economische ontwikkeling van het gebied. Het gebied heeft onder meer behoefte aan werkgelegenheid. Naar verwachting zal de haven fungeren als katalysator om andere bedrijvigheid aan te trekken. In het MER zijn de effecten op de omgeving onderzocht. De komst van een haven heeft effecten op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de omgeving, maar deze zijn niet van zodanige aard dat van de ontwikkeling van de haven moet worden afgezien.	O
4.1	Voorafgaand aan ons commentaar op de rapportage is onze algemene vraag wat de redenen zijn geweest dat de provincie akkoord is gegaan met een rapportage waarbij: - een samenvatting ontbreekt, zodat de inhoud voor niet direct ingewijden toch zeer moeilijk te volgen zal zijn; - voor het Ontwerp Exploitatieplan getallen worden gebruikt die normatief en niet gebaseerd zijn op reële getallen en daarmee die stukken als niet relevant klasseert; - voor het planMER niet de moeite genomen is om er een samenhangend overzichtelijk rapport van te maken; - de paginanummering van een aantal van de documenten zeer rommelig in elkaar zit, wat het terug zoeken niet echt makkelijker maakt.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Diverse milieuaspecten verlangen hun eigen specifieke onderzoeksmethode. Het is dan noodzakelijk om die onderzoeken separaat uit te voeren. In het MER zijn de belangrijkste onderdelen van deze deelonderzoeken en de conclusies opgenomen. Hoofdstuk 0 in het MER deel 2 is de samenvatting van het MER, waarbij ook het MER deel 1 kort wordt samengevat. De wet verplicht om in het exploitatieplan gebruik te maken van normgetallen. De noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan is overigens komen te vervallen.	O
4.2	Het planMER heeft betrekking op de ontwikkeling van het hele gebied, inclusief het natte industrieterrein. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat de Gemeente Lelystad nog niet met het planMER heeft ingestemd. Het is derhalve zeer wel denkbaar dat het planMER van de Gemeente Lelystad zal afwijken van het huidige planMER. Wij tekenen derhalve bezwaar aan tegen de gevolgde procedure om middels één planMER bij het voorliggende Provinciale Inpassingsplan voor een buitendijkse haven aan Flevokust die, met eventuele aanpassingen, ook gaat gelden voor het binnendijkse natte bedrijventerrein de bestuurlijke ruimte voor een eigen besluitvorming van de gemeente Lelystad op dit punt ontnemt. De planMER geeft geen duidelijke knip aan waar de bestuurlijke en juridische besluitvormingsruimte voor de Gemeente Lelystad met haar inwoners ligt.	Het is juridisch vereist dat alle ontwikkelingen van Flevokust worden meegenomen in het MER, ook als de besluitvorming over verschillende onderdelen van de plannen door verschillende overheden plaatsvindt. Met het onderhavige MER, waarin tevens wordt ingegaan op het binnendijkse natte industrieterrein, wordt daaraan invulling gegeven. Het MER is voor zowel de binnendijkse als de buitendijkse ontwikkelingen getoetst door de onafhankelijke Cmer, waarbij de gemeente haar rol als bevoegd gezag heeft vervuld voor de onderdelen waarvoor zij een bestemmingsplan vaststelt. Dat laat onverlet dat, als de gemeente voor het binnendijkse terrein een andere invulling voorstaat dan thans is onderzocht, zij daarvoor het MER	O

	Daarmee wordt ons als (al dan niet betrokken) inwoners de mogelijkheid ontnomen om in een latere fase alsnog inhoudelijk bezwaar aan te tekenen op de dan voorliggende MER.	kan aanpassen.	
4.3	De milieu categorieën worden in de rapportages beperkt tot 3.1 tot 5.3. Dit punt is aan de orde geweest tijdens de voorlichtingsbijeenkomst. Hierbij meldde de vertegenwoordiger van de Provincie Flevoland dat water gebonden categorie 1 en 2 activiteiten in principe ook mogelijk zijn, maar dat het accent moet liggen op 3.1 tot 5.3. Omdat dit nu niet zo in de rapportages wordt vermeld lijkt het ons van belang dat de rapportages in deze zin worden aangepast. Wat tijdens de informatie sessies niet expliciet aan de orde is geweest is het feit dat in het Provinciale Inpassingsplan een bedrijvenlijst wordt opgenomen die met de besluitvorming van het Inpassingsplan wordt vastgesteld. Een bedrijvenlijst die gaat over de bedrijfsactiviteiten op het binnendijkse natte bedrijventerrein. Wij tekenen derhalve bezwaar aan tegen mate van de exacte inhoudelijkheid van de Bijlage bij de Regels, Bijlage 1 Bedrijvenlijst. Met het vaststellen van deze lijst treedt de provincie naar onze mening in de bestuurlijke bevoegdheden van de Raad van Lelystad die als opdracht aan het College van Burgemeester en Wethouders heeft meegegeven om met onder andere indieners van deze zienswijze tot een gedragen lijst met bedrijfsactiviteiten op het binnendijkse “natte” bedrijventerrein te komen.	De bedrijvenlijst, behorende bij artikel 3 van de regels van het ontwerp inpassingsplan voor de haven, ziet slechts op het buitendijkse plangebied en geldt niet voor het binnendijkse industrieterrein. Bij het bestemmingsplan voor laatstgenoemd terrein is het aan de gemeente om een bedrijvenlijst op te nemen. In het inpassingsplan voor de haven komt de bedrijvenlijst te vervallen. Op de kade worden op- en overslagactiviteiten en kadegebonden bedrijvigheid in de milieucategorieën 1 t/m 5.3 toegestaan. Bedrijven die voldoen aan deze definitie en waren uitgesloten onder de bedrijvenlijst, die in het ontwerp-inpassingsplan was opgenomen, zijn ook nu uitgesloten. In het MER moet overigens worden uitgegaan van een worst case scenario. Daarom is in het MER onderzocht wat de effecten zijn als op het terrein alleen bedrijven uit categorie 5.3 worden gevestigd.	G
4.4	Naar aanleiding van §1.1 (Aanleiding en doel) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” worden de volgende twee opmerkingen gemaakt. 1. Wat zijn de specifieke eigenschappen van een nat industrieterrein ten opzichte van een industrieterrein zonder de toevoeging nat? We begrijpen uit paragraaf 2.5 dat het verschil ontstaat door het al dan niet kunnen realiseren van een interne transportbaan over de dijk. We vinden het zeer vreemd dat dit de enkele reden zou zijn. Wellicht is het daarom beter om gewoon te spreken van een industrieterrein. We nemen namelijk aan dat een groot deel van het transport tussen de haven en het achterland helemaal niet naar het industrieterrein zal gaan, maar rechtstreeks in of op de vrachtwagen. 2. Voor zover ons bekend ligt er op de dijk niet echt een weg, maar een fietspad of onderhoudsweg. Dit is overigens ook goed verwoord onder sub-paragraaf 2.1.4. De autoweg ligt aan de binnenkant van de dijk. De vragen zijn dan hoe men zich dit in detail voorstelt en of het Waterschap, als beheerder van de dijk hiermee heeft ingestemd?	Het kenmerk van een multimodale op- en overslaghaven is de aan- en afvoer van goederen over de weg en over het water. Op een nat industrieterrein is de directe relatie tussen de bedrijven op het bedrijventerrein en een terminal van belang. Zonder terminal is er geen sprake van een nat industrieterrein. De bedrijven hebben belang bij een ligging nabij de terminal ten behoeve van een korte aanrij-tijd of het gebruik van terminal-voertuigen. Een interne baan kan dit vergemakkelijken. De terminal bedient twee doelgroepen: 1. Elders gevestigde bedrijven die alleen containers overslaan van water naar weg en vice versa. 2. Bedrijven die havengebonden/-gerelateerd zijn en zich op het binnendijkse terrein vestigen. De verbindingsweg tussen buitendijs en binnendijs wordt ook zodanig ingericht dat terminal-voertuigen containers direct vanaf het schip naar de achterliggende bedrijven kunnen brengen en vice versa. Verder werkt de grondprijs selectief. Bedrijven betalen op Flevokust een hogere prijs voor de aanwezigheid van de haven. Bedrijven die niet havengebonden of gerelateerd zijn, kunnen op goedkopere locaties terecht.	O

		Zonder haven met bijbehorende terminal is er dus geen sprake van een nat industrieterrein. In dit geval gaat het ook om een haven die direct aansluit op een doorgaande vaarroute met klasse CEMT Vb. Dit zorgt er voor dat sprake is van een aantrekkelijk “nat” industrieterrein. De IJsselmeerdijkweg ligt inderdaad aan de binnenzijde van de dijk. Met het waterschap en gemeente Lelystad zijn afspraken gemaakt over het beheer en onderhoud van de weg.	
4.5	Naar aanleiding van §1.1.1.(Ligging en begrenzing van het plangebied) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” wordt opgemerkt, dat de Kader Richtlijn Water een Europese Richtlijn is van 2000. Wij kunnen ons niet voorstellen dat de watergang daarin is opgenomen. Wel moet de watergang waarschijnlijk voldoen aan de voorwaarden die in de Kader Richtlijn Water zijn gesteld.	Het gaat hier om een watergang, zoals bedoeld is in de Kaderrichtlijn Water. Het is gebruikelijk dat dergelijke watergangen worden aangeduid als ‘KRW-watergang’.	O
4.6	In §1.1.3 ((Geldend bestemmingsplan) wordt verwezen naar het bestemmingsplan Landelijk gebied gedeelte Oostelijk Flevoland. Dit plan is van 1979. Voorts wordt gesteld dat de realisatie van een op- en overslaghaven niet past binnen de regels van de geldende regelingen. Ons inziens zijn er wel degelijk andere, meer recente, relevante plannen die betrekking hebben op het gebied. In dit verband moet allereerst genoemd worden het Bestemmingsplan Lelystad - Zandlichaam Flevokust, Versie 28 januari 2013 dat is goedgekeurd bij besluit van de Gemeenteraad d.d. 19 maart 2013. Het plan is op 23 mei 2013 definitief vastgesteld. In de publicatie betreffende dit besluit vermeldt de Gemeente: In het gemeentelijke Structuurplan is de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevokust vastgelegd. Bij het bedrijventerrein wordt ook een nieuwe binnenhaven aangelegd. Om deze binnenhaven te kunnen realiseren is de aanleg van een dijklichaam noodzakelijk. Voor het zetten van het zand van dit dijklichaam is veel tijd nodig. De aanleg er van dient dan ook ruimschoots vóór de aanleg van de binnenhaven plaats te vinden. Om dijklichaam op korte termijn aan te kunnen leggen is hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld. In de toelichting op het bestemmingplan Lelystad – Zandlichaam Flevokust worden ons inziens de volgende relevante punten vermeld: - Het te realiseren zandlichaam past niet in de geldende bestemmingsplannen. Om het zandlichaam op korte termijn te kunnen aanleggen is hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, te weten bestemmingsplan Lelystad Zandlichaam Flevokust. Voor de aanleg van het bedrijventerrein en de haven zal een separaat bestemmingsplan inclusief (Plan)Mer-procedure worden	De geldende bestemmingsplannen staan opgesomd in §1.1.3 van de toelichting op het inpassingsplan. Deze plannen staan de aanleg van de buitendijkse haven niet toe. Het door adressanten genoemde bestemmingsplan voor een zandlichaam geldt voor een plangebied dat binnendijs is gelegen en geen deel uitmaakt van het plangebied van de onderhavige provinciale inpassingsplannen. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Lelystad de plannen voor een binnendijkse insteekhaven verworpen op 17 december 2013. Uiteindelijk is niet gekozen voor een binnenhaven, maar voor een buitendijkse overslaghaven die tegen de dijk aan wordt gerealiseerd en een bijbehorend binnendijs industrieterrein. In het Omgevingsplan is, naast hetgeen adressanten aanhalen, ook beleid opgenomen inzake multimodale overslagen. Daarin is Lelystad aangewezen als locatie dat geschikt is voor een multimodale overslag. De ontwikkeling van de overslag past binnen dit beleid. Flevokust past inderdaad in het beleid van Rijk, provincie en gemeente, maar de juridisch bindende instrumenten, in de vorm van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen, laten het voorliggende plan voor de buitendijkse haven niet toe.	O

	opgesteld; - In het Structuurplan Lelystad 2015 (van april 2005) is aangegeven dat gedacht wordt aan een buitendijks gelegen overslagterminal voor containers. Ook is aangegeven dat onderzocht dient te worden of een binnenhaven mogelijk is, zodat de verschillende vervoersstromen beter verknoopt kunnen worden. Uiteindelijk is gekozen voor een binnenhaven. In het Omgevingsplan 2006 van de provincie Flevoland zijn de verschillende bestemmingen aangegeven. Het buitendijkse deel van het plangebied ligt in het IJsselmeer. Het IJsselmeer maakt onderdeel uit van het Natura 2000 netwerk. Op de ontwikkelingskaart is de kustzone van het IJsselmeer ter hoogte van Lelystad (het gedeelte tot aan de Maxima-centrale) aangegeven als combinatie, waterbeheer, recreatie, wonen, werken en natuur (Figuur 1). Het binnendijkse deel van het plangebied is in het streekplan aangewezen als stedelijk ontwikkelingsgebied. Op grond van de bovengenoemde, meer recente publicaties, is het dus ons inziens niet zo dat de realisatie van een op- en overslaghaven niet past binnen de regels van de geldende regelingen. Ook is de tekst in deze sub-paragraaf in tegenspraak met het gestelde in sub-paragraaf 2.1.4.		
4.7	Naar aanleiding van §2.1 4.(Huidige situatie) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat de waterkering langs het IJsselmeer op circa NAP +5 m ligt. Tijdens een zogenaamd Delta Debat in het Erfgoedcentrum Nieuw Land op 13 mei jl. heeft de Dijkgraaf gemeld dat het Waterschap Zuiderzeeland wil voorstellen om de veiligheid van de IJsselmeerdijken van Flevoland te verhogen van 1/4.000 per jaar naar 1/30.000 per jaar. Dus ruim een factor zeven hoger. Dit zal naar verwachting een betekenende invloed hebben op het dwarsprofiel van de dijk van Flevokust. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hiermee in de plannen rekening wordt gehouden. Dit staat echter nergens in de rapportages. Het lijkt ons gezien de veiligheid voor de inwoners van de Flevopolder van veel belang dat dit punt duidelijk in de rapportages wordt opgenomen. In deze sub-paragraaf wordt ook melding gemaakt van de Visie Werklocaties Flevoland 2030+. Op de web site van de Provincie wordt gemeld dat er een actualisatie van deze Visie aan de orde is (document 16 december 2013, registratienummer 1567849). Deze actualisatie zou in december 2014 gereed moeten zijn. De vraag is dan ook in hoeverre de plannen voor Flevokust passen in deze actualisatie.	De veiligheid van de dijk wordt gegarandeerd. Bij de kruinverlaging wordt gerekend met de toekomstige strengere normering van 1/30.000. Hoewel dat formeel nu nog niet is vereist – de norm geldt vanaf 2017 -, wordt de nieuwe norm toegepast om de kruinverlaging toekomstbestendig uit te voeren. In het MER (aanvulling MER kruinverlaging) en de toelichting op het inpassingsplan voor de haven is de nieuwe norm nu expliciet vermeld. Momenteel wordt nog gewerkt aan een actualisatie van de Visie werklocaties. Naar verwachting zal dit beleidsdocument niet voor 2015 gereed zijn. Tot op heden zijn er geen signalen dat er aanleiding is het provinciale beleid inzake de ontwikkeling van Flevokust aan te passen. Het concept-beeldregieplan is inderdaad achterhaald. Het concept is de basis geweest voor de stedenbouwkundige uitgangspunten waarvan in het ontwerp inpassingsplan voor de haven wordt uitgegaan. Die uiteindelijke stedenbouwkundige uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage "Stedenbouwkundige aspecten" die bij de toelichting van het inpassingsplan is gevoegd en is vertaald in de regels van het inpassingsplan.	G/O

	Ook wordt verwezen naar het Beeldregieplan Flevokust van de Gemeente Lelystad. Het concept van dit plan dateert van 23 oktober 2013. Dit is dus voor het afstemmen van het Gemeentelijke plan voor Flevokust in de Gemeenteraad. Het huidige plan wijkt significant af van het Gemeentelijke plan voor Flevokust. De vraag is derhalve of het Concept Beeldregieplan nog relevant is.	De gemeente werkt momenteel aan een nieuw beeldregieplan, dat is gebaseerd op de nu voorziene ontwikkeling van de buitendijkse haven en 20 hectare (uitbreidbaar naar 40 hectare) voor het binnendijkse industrieterrein. Dit beeldregieplan kan door de gemeente worden opgenomen in het welstandsbeleid.	
4.8	Naar aanleiding van §2.3 2.(Toelichting op de regeling - bouwmogelijkheden) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hier wordt gesteld dat gebouwen niet mogelijk zijn. De vraag is dan hoe men hiermee bij de ontwikkeling van het haventerrein denkt om te gaan?	Paragraaf 2.3.2 betreft de toelichting op de bestemming "Water". Het is inderdaad niet de bedoeling gebouwen te realiseren in de bestemming "Water".	O
	In de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.5 zitten vooral herhalingen van de paragrafen 2.1 en 2.2. Onze opmerkingen op de punten onder paragraaf 2.1 zijn derhalve ook van toepassing op de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.5.	Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar onze reactie op de zienswijze onder 4.7.	O
4.9	Naar aanleiding van §3.1 1.(Aanleiding voor een planMER) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hier onder andere wordt gesteld: - aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met een omvang van 75 ha of meer; - de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer. Voor zover wij kunnen nagaan wordt vooralsnog uitgegaan van een industrieterrein van 43 ha en is er nog geen contract of overeenkomst voor een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van tenminste 50 ton per dag. De vraag is derhalve of deze ondergrenzen niet wat te absoluut zijn gesteld. De andere vraag is waarom er geen bovengrenzen worden gegeven. Graag uitsluitel hierover.	De grenzen die zijn aangegeven in §3.1 1. zijn de drempelwaarden, zoals deze zijn opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage. Wij hebben niet de bevoegdheid deze drempelwaarden aan te passen. De aanleg van het industrieterrein blijft onder de drempelwaarde van 75 hectare. Hiervoor geldt daardoor de plicht om een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen. Wij hebben er voor gekozen om voor dit onderdeel de uitgebreide m.e.r.-procedure te volgen. De containerterminal moet op grond van de Afvalstoffenrichtlijn worden aangemerkt als een installatie voor de verwijdering van afval, omdat het mogelijk is dat met een container afval wordt vervoerd. Overslag van een container met afval van de ene naar de andere vervoerswijze, valt onder de definitie van verwijdering van afval.	O
4.10	Naar aanleiding van §3.1 3.(Inpassingsplan en MER) van de toelichting op het inpassingsplan "Flevokust- Havenontwikkeling" wordt opgemerkt, dat hierop ook onze opmerkingen op het gestelde in sub-paragraaf 1.1.3. van toepassing zijn.	Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar onze reactie op de zienswijze onder 4.6.	O
4.11	Met betrekking tot § 3.3 (bodem) worden twee opmerkingen gemaakt. - In het IJsselmeer zijn ter plaatse de nodige zandwinputten aanwezig waardoor de vaste grondslag (het Pleistoceen) ter plaatse veel dieper ligt dan de natuurlijke ligging van 10 - 12 m-NAP. Om bij de uitvoering 'onverwachte' tegenvallers en de daarbij behorende hogere kosten te voorkomen is de vraag derhalve of deze putten nu duidelijk in kaart zijn gebracht en of er bij het opstellen van de detail plannen rekening mee wordt gehouden. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat onderzoek ter zake gaande is. Omdat aanleg van de haven op zandwinputten tot betekende kostenverhogingen	In het kader van een realiseerbaar en betaalbaar vergunbaar ontwerp is onderzoek naar de waterbodem uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage toegevoegd aan het inpassingsplan voor de haven. De inpassingsplannen zien niet op de ontwikkeling van het binnendijkse gedeelte. Zodra dat wordt ontwikkeld, moet aan de daarvoor geldende eisen worden voldaan. De verkopende partij levert overigens standaard bij verkoop van gronden een schoon grond verklaring. Dit geldt voor buitendijs en straks ook voor binnendijs.	G/O

	kunnen leiden stellen wij het op prijs dat de onderzoeksresultaten worden gepubliceerd voordat definitieve besluiten worden genomen. - Voor wat het industrieterrein betreft kan een rol spelen dat dit terrein voor een belangrijk deel, of geheel zal liggen op het terrein van de voormalige visvijvers. Ook begrijpen wij dat het terrein nu gedeeltelijk in gebruik is bij Orgaworld. In dit verband is de vraag of er een zogenaamde <i>Schone Grond Verklaring</i> nodig is. Zo ja, is die al verstrekt. Indien nodig en nog niet verstrekt, dan kunnen de werkzaamheden aan het industrieterrein ons inziens pas beginnen als een dergelijke verklaring wel is verstrekt en eventueel aanwezige verontreinigingen gecontroleerd zijn verwijderd.		
4.12	Naar aanleiding van §3.4.(Water) van de toelichting op het inpassingsplan “Flevokust- Havenontwikkeling” wordt opgemerkt, dat hier wordt gesproken van een kruinverlaging van de dijk. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hierover overleg gaande in met het Waterschap en dat voldaan zal worden aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar. Het lijkt ons van veel belang dat dit ook op deze plaats in de rapportages wordt vermeld. Zie in dit verband ook onze opmerking onder 4.7.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G
4.13	Naar aanleiding van § 2.5.(Variant 4 Omvang en vorm) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt opgemerkt, dat hier wordt gesteld dat de terminal over de gehele lengte wordt verbonden met het achterland. Gezien de aanwezigheid van de dijk lijkt ons dit een onredelijke en ook niet noodzakelijke opmerking. De opmerking is overigens ook in tegenspraak met het gestelde in 1.1. Aanleiding en doel van het Ontwerp Inpassingsplan, en van het gestelde verder in deze zelfde paragraaf. Het is veel beter om een, twee, of zo nodig drie dijk kruisingen te maken en om de terminal op deze wijze te verbinden met het achterland. Deze kruisingen moeten ons inziens zodanig worden uitgevoerd dat aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar wordt voldaan.	Het gaat hier om een beschrijving van variant 4. Met de zinsnede dat de terminal over de gehele lengte wordt verbonden met het achterland is bedoeld is dat het buitendijkse terrein, waar de terminal op is geprojecteerd, met zijn volledige breedte tegen de dijk aan wordt gelegd. De noodzaak van een dijk kruising of transportbaan is in de subparagraaf “plaatsing en ontsluiting” van paragraaf 2.5 beschreven. Voor deze kruising wordt gedacht aan een kruinverlaging. Zie hierover onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G/O
	Voor het industrieterrein wordt gesproken van een ophoging tot bouwrijphoogte met circa 1,2 m. In het Ontwerp Inpassingsplan wordt gesproken van 0,6 - 0,8 m (bijlage 6 Waterparagraaf). De vraag is dus, wat wordt het echt en wat betekent dit voor de exploitatiebegroting en de milieueffecten van de aanleg van het industrieterrein?	Zowel in het MER deel 2 (pagina 56), als in het inpassingsplan voor de haven (bijlage 6) wordt uitgegaan van het ophogen van het binnendijkse terrein met ca. 0,6-0,8 meter. Het ophogen is noodzakelijk om het terrein bouwrijp te maken.	O
4.14	Onder verwijzing naar § 2.6. (Variant Maxima-centrale) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt opgemerkt dat, als er geen andere bezwaren tegen de Variant Maxima-centrale zouden zijn dan het in de rapportages genoemde vervallen van het woordje nat bij het industrieterrein, dit ons een zeer aantrekkelijke variant leek, die wellicht voorlopig toch verder in de	Zoals adressanten zelf ook in hun zienswijze onder 4.17 constateren, is in paragraaf 2.7.2 aangegeven waarom de Maxima-centrale niet als permanente locatievariant in beeld is. In het Barro is de locatie aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking. Het gebruik van het Maxima eiland voor havenactiviteiten is onderzocht,	O

	beschouwingen zou kunnen worden meegenomen. Mocht deze variant toch komen te vervallen, dan lijkt het ons van belang dat hiervoor duidelijke redenen in de rapportages worden opgenomen. Wie is eigenlijk de eigenaar van het rood omcirkelde gebied (Figuur 7) bij de Maxima-centrale?	maar gebleken is dat dit geen structurele oplossing biedt voor de ontwikkeling van het gehele havengerelateerde bedrijventerrein. Ook heeft de eigenaar van het gebied, GDF SUEZ Energie Nederland N.V., aangegeven dat slechts tijdelijke (1-2 jaar) overslag op kleine schaal mogelijk is op het terrein van de Maxima-centrale. Voor de langere termijn wil de eigenaar het terrein voor eigen activiteiten benutten.	
4.15	In § 2.6.(Kanttekeningen) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat voor de varianten 0 en 1 er een projectplan is dat voorzien is van de benodigde berekeningen. Hierbij merken wij op dat deze berekeningen zeker wat de inkomsten betreft geen realiteitsgehalte hebben. Dit is temeer duidelijk geworden door het feit dat de Gemeente Lelystad bij het nu veel goedkopere plan al claimt dat er een tekort zou zijn van € 5 miljoen. Derhalve zou wat ons betreft de tekst in de rapportages hierop moeten worden aangepast.	De berekeningen waarnaar wordt verwezen betreffen de milieutechnische en ruimtelijke berekeningen voor het projectplan Waterwet ten behoeve van de benodigde omlegging van de dijk in de varianten 0 en 1. Het zijn geen berekeningen van de uitgaven en inkomsten. Volledigheidshalve dient te worden vermeld, dat het ontwikkelmodel van variant 0 geheel anders is dan dat van variant 4. Het is derhalve niet mogelijk om op deze wijze uitspraken te doen over vermeende tekorten.	O
4.16	In § 2.7.1.(Variant 0) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat voor 82 ha van het terrein een enkele koper beschikbaar is. Voor zover ons bekend is heeft deze koper zich inmiddels teruggetrokken. Voor de zuiverheid van de besluitvorming lijkt het ons van belang dat over het al dan niet aanwezig zijn van een koper en van de voorwaarden waar deze koper aan zou moeten voldoen duidelijkheid wordt verschaft.	Er is reeds gekozen voor het uitwerken van variant 4 en dat heeft geresulteerd in de ontwerp inpassingsplannen die ter inzage hebben gelegen. Geconstateerd is dat de beschikbaarheid van bedoelde koper er weliswaar toe zou leiden dat het terrein uitgegeven zou kunnen worden, maar de economische ontwikkeling langere tijd zou vergen. De omstandigheid dat een dergelijke koper er niet meer is, maakt dat variant 0 geen sluitende exploitatie heeft. Daarnaast is het een vaststaand feit dat deze variant om andere redenen door de gemeenteraad is verworpen.	O
4.17	In § 2.7.2.(Bruikbaarheid variant Maxima-centrale) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt op basis van het Barro gesteld dat de variant Maxima-centrale slechts gebruikt kan worden als semi-permanente locatie. Verderop in deze sub-paragraaf wordt echter gesteld dat deze variant wel de mogelijkheid biedt om met een containerterminal te starten en deze later uit te breiden met een extra kade ten zuiden van de Maxima-centrale. Zie in dit verband ook onze opmerking onder 4.14.	In § 2.7.2 van het MER-deel 1 staat: "Voor de variant Maxima-centrale wordt in de variantenvergelijking uitgegaan van een permanente variant. Hiervoor is gekozen om een gelijke vergelijkingsbasis te hanteren. In werkelijkheid kan de variant Maxima-centrale slechts gebruikt worden als semi-permanente locatie." Zie in dit verband ook onze reactie onder 4.14.	O
4.18	Onder verwijzing naar § 3.2.1. (Bodem) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat het niet duidelijk is waarom in Tabel 2 bij de varianten 0, 1, 2 en 3 ophoging tot +5 m NAP nodig is. Voor het aspect zettingen en ophogingen worden de effecten als neutraal beoordeeld. Dit lijkt ons niet juist, omdat de duur van de zetting, het risico voor afschuivingen en de kosten voor technische maatregelen bij de varianten 0, 1, 2 en 3 vele malen hoger zullen zijn dan bij variant 4.	In de varianten 0, 1, 2 en 3 wordt de waterkering omgelegd en komt het buitendijkse terrein op dezelfde hoogte als de kruin van de dijk. De varianten zijn onderling vergeleken op ligging, waarbij een noordelijke of zuidelijke ligging voor grondverzet of zettingen niet onderscheidend is. De varianten zijn voor wat betreft grondverzet en zettingen wel onderscheidend en dit is ook als zodanig beoordeeld op pagina 1 van bijlage 1 (Tabellen variantenvergelijking) van het MER deel 1.	O

4.19	Onder verwijzing naar § 3.2.2. (Water) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gesteld dat het niet duidelijk is waarom de variant Maxima-centrale (beperkt) minder veilig zou zijn dan variant 4, of dit moet worden veroorzaakt door het feit dat variant 4 iets veiliger wordt dan de huidige situatie. Ons inziens vervalt dit punt als het idee van dijkverlaging bij Variant 4 doorzet. Voor zover ons bekend is de oppervlakte van het IJsselmeer 120.000 ha. Het is ons onduidelijk wat KWR-watergangen zijn. Ook is het onduidelijk wat de aantasting inhoud. Wel kunnen wij ons voorstellen dat de piekafvoer vanuit het industrieterrein iets groter wordt dan bij de huidige situatie. Dit kan, zo nodig, naar verwachting eenvoudig worden opgevangen door het betreffende dwarsprofiel iets te vergroten. Wel is het van belang dat deze tochten een zeer belangrijke functie hebben voor de controle van de stijghoogte van het grondwater in het Pleistoceen en de opvang van diepe kwel. Derhalve is het van veel belang dat bij de uitvoering van de plannen deze functies worden gewaarborgd.	In MER Deel 1 is uitgegaan van een variant 4, waarin nog geen sprake was van een kruinverlaging. Het voorland leidde in dat geval tot een wat betere situatie voor de waterveiligheid. Voor KRW-watergangen geldt een opgave voor de waterkwaliteit vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het waterschap is verantwoordelijk voor het realiseren van deze kwaliteit.	O
4.20	In de vergelijking in § 4.2 (Ontwerpverschillen tussen de varianten) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt volledig voorbij gegaan aan het verschil in ophoging van het industrieterrein en de dijkverlegging, alsmede aan de daarbij behorende extra kosten en risico's. Ons inziens horen dit soort zaken wel degelijk bij een vergelijking van ontwerpverschillen.	Deze paragraaf is een korte samenvatting van de conclusies van de studie. In hoofdstuk 3 en bijlage 1 (Tabellen variantenvergelijking) van het MER deel 1 wordt hier verder op ingegaan. Overigens vallen kosten en risico's buiten de reikwijdte van het MER, wat een onderzoek is naar milieu-effecten.	O
4.21	Naar aanleiding van § 0.4.2. (Doorkijk naar de toekomst) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust melden we voor de volledigheid nog maar eens dat voor ontwikkelingen ten zuidwesten van de Maxima-centrale Natura 2000 ons inziens niet belemmerend is.	Waarvan akte.	O
4.22	Het gebied in § 1.3 (Plan- en onderzoeksgebied) wijkt in betekende mate af van het Plangebied in het Ontwerp Inpassingsplan. Wij hebben tijdens de voorlichtingsavond begrepen dat de grootte van het plangebied wordt bepaald door de geluidscontouren. De vraag is derhalve in hoeverre dit MER consistent is met het Ontwerp Inpassingsplan?	Het plangebied voor het MER, dat in § 1.3 wordt aangegeven, is het gebied waarin ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het studiegebied is per effect verschillend en is afhankelijk van de reikwijdte van die effecten. Het plangebied van het inpassingsplan is bepaald op de grens van de geluidscontour.	O
4.23	Naar aanleiding van § 1.5.3. (Initiatiefnemer en bevoegd gezag) van de MER-Deel 1, variantenvergelijking Flevokust wordt gevraagd waar juridisch is vastgelegd dat een samenwerkingsverband als initiatiefnemer kan optreden. Wij hebben tijdens de voorlichtingsavond begrepen dat de Provincie Flevoland de risico's draagt voor het Haventerrein en de Gemeente voor het Industrieterrein. Graag vernemen wij hoe deze risico verdeling tussen de samenwerkingspartners is vastgelegd.	Het is juridisch niet uitgesloten dat een samenwerkingsverband als initiatiefnemer optreedt. Het risico is gekoppeld aan de bevoegdheid om geldende bestemmingsplannen te herzien. Doordat de provincie het inpassingsplan voor de haven opstelt, draagt de provincie de financiële risico's voor de aanleg van de op- en overslaghaven. De beoogde exploitant draagt de risico's van de exploitatie.	O

4.24	In verband met de aanvulling van het planMer wordt opgemerkt, dat ook hier wordt gesproken van een kruinverlaging van de dijk. Gezien het grote belang voor de veiligheid van de Flevolandse dient ons inziens ook hier duidelijk te worden vermeld dat deze werkzaamheden zodanig worden uitgevoerd dat aan de voorgestane veiligheidsnorm van 1/30.000 per jaar wordt voldaan. Zie in dit verband ook onze opmerkingen onder 4.7 en 4.12.	Zie onze beantwoording van de zienswijze onder nr. 4.7.	G
5.1	De haven komt in een kom op de Noord-Oosthoek te liggen dat betekent met zware noordwester storm, dat daar de volle laag golven en wind op staan, die vanaf de afsluitdijk aan komen. Binnen zeer korte tijd kan er water stand verhoging van meters zijn. Schepen die los slaan kunnen de dijk ernstig beschadigen.	Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de voorgestelde deltabeslissing waterveiligheid, waarbij voor dit dijktraject een overstromingskans van 1/30.000 per jaar geldt. In deze situatie is inderdaad sprake van een waterstand verhoging van meters. Om ervoor te zorgen dat schepen in luwte kunnen aanmeren en liggen, is voorzien in een golfbreker.	O
5.2	Als zeiler ervaar ik nu al regelmatig zeer gevaarlijke situaties met de vrachtaart. Ze varen soms met z'n drieën naast elkaar ook buiten de vaargeul, de snelheid lijkt ook jaarlijks toe te nemen, soms heb je als zeiler nauwelijks de ruimte om weg te komen terwijl de schepen gewoon door jassen. Flevoland rond Lelystad wordt hierdoor zeer onaantrekkelijk voor de watersport. Het lawaai van de motoren en stank zal evenredig toenemen.	Het vaargedrag wordt niet met inpassingsplannen gereguleerd. Op het water gelden "verkeersregels", waaraan iedereen zich dient te houden. Bij het ontwerp van de haven en de locatie van de vaargeulen is nautische veiligheid een belangrijk aspect. Rijkswaterstaat ziet, als bevoegd gezag voor de vergunningverlening, er op toe dat de nautische veiligheid is gegarandeerd. Het aantal vaarbewegingen per dag zal groeien met ca. zes, dus drie schepen. De groei in aantallen containers tot het uiteindelijke aantal leidt niet tot extra vaarbewegingen, maar tot een toename van het aantal containers per schip. De eventuele negatieve effecten van deze extra vaarbewegingen op de watersport wegen niet op tegen de belangen die met de komst van een haven worden gediend.	O
5.3	Betreffende het industrie gebied: De wegen rond Lelystad zullen zwaarder belast worden en zeker de tweebaansweg van de A6 langs het geplande industrie gebied. Met daar mee lawaai en luchtvervuiling. Een aantasting voor het aldaar gelegen biologisch dynamische landbouw gebied en het zuigerplasbos, wat ingeklemd ligt tussen de spoorlijn en de weg. De uniekheid van Flevoland met zijn pure grond en schone lucht gaat verloren.	De toename van het verkeer is gering ten opzichte van het verkeer dat reeds op deze weg aanwezig is. Uit het nieuwe verkeers- en akoestisch onderzoek (aanvulling MER algemeen) blijkt dat, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan, de geluidbelasting maximaal 0,6 dB toeneemt ter hoogte van de Jupiterweg. Dit is marginaal en in de praktijk niet of nauwelijks hoorbaar. De toename van effecten op geluid en luchtkwaliteit zijn daarmee beperkt en vallen (ruim) binnen de hiervoor geldende wettelijke normen.	G/O

5.4	Het lijkt me behoorlijk onbehoorlijk bestuur een gebied te creëren biologisch dynamische landbouw waar van men weet dat het veel kwetsbaarder is dan de gewone landbouw en ook zijn eisen stelt aan de omgeving van het gebied en juist daarnaast zware industrie neer te gaan zetten, terwijl er aan de oostkant van het gebied al een groot gebied ligt.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
5.5	Ik acht het uw taak om te zorgen voor verbetering van de lucht en water kwaliteit in en rond Flevoland en niet voor een verslechtering. Ik acht het uw taak te zorgen voor een goed en veilig leefmilieu in Flevoland voor de bewoners, die voor dit gebied gekozen hebben en acht het niet uw taak dit stap voor stap systematisch te verslechteren onder het motto “de economie”!!!	Wij moeten alle daarvoor in aanmerking komende belangen afwegen. De milieueffecten van de voorgestane ontwikkeling van Flevokust zijn uitvoerig onderzocht door middel van het MER. In dit geval achten wij de gevolgen voor het leefmilieu aanvaardbaar, temeer daar alle eventuele effecten (ruimschoots) binnen de wettelijke normen blijven.	O
6.1	De wijze waarop alsnog tot een mogelijke ontwikkeling van de Flevokust is besloten lijkt veel op achterkamertjes politiek tussen de provincie en de gemeente. Nadat de gemeenteraad, de instantie die nota bene het dichtst bij de burger staat, het plan heeft afgestemd kwam nog geen dag erna de provincie met een plan B. Dit plan lag al klaar dus! Mijn inziens had dit plan B ook onderdeel moeten zijn van de stukken die aan de gemeenteraad zijn voorgelegd, zodat de raad op juiste gronden kon beslissen en geweten had wat het gevolg zou zijn van de uitkomst van de stemming. Er dient hier een onderzoek plaats te vinden, omdat naar mijn mening de raad opzettelijk niet of onvoldoende geïnformeerd is, en derhalve geen volledig inzicht had.	Het is ons toegestaan om in geval van provinciaal belang een provinciaal inpassingsplan op te stellen en daarmee dus in de plaats te treden van de gemeenteraad. Onze motie om tot een inpassingsplan te komen, is daags na het besluit van de raad van 17 december 2013 tot stand gekomen. Om er voor te zorgen dat de subsidie “Beter Benutten” voor het project niet verloren zou gaan, was het van groot belang dat de provincie snel het initiatief zou nemen. Dat is ook gebeurd en de verdere planvorming is voortvarend aangepakt. Het ontwerp-inpassingsplan, dat ter inzage heeft gelegen, is tot stand gekomen tijdens een proces dat eerst na de raadsvergadering van 17 december 2013 is gestart. Tijdens dat proces hebben de vier betrokken overheden – Rijk, provincie, waterschap en gemeente – gezamenlijk gezien of, en zo ja hoe, de plannen die in december 2013 voorlagen, technisch, financieel en qua maatschappelijk draagvlak, geoptimaliseerd konden worden. Daartoe zijn verschillende alternatieven onderzocht, waarbij door ons goed kennis is genomen van de bezwaren tegen het voorgaande gemeentelijke plan. Uiteindelijk is uitgekomen op een buitendijkse havenontwikkeling (“variant 4”).	O
6.2	De behoefte aan een haven en nog een industrieterrein is niet aantoonbaar. Lelystad remt de verdere ontwikkeling van de huidige industrieterreinen af omdat er geen behoefte aan is, waarmee in de praktijk nu al aangetoond wordt dat er geen enkele noodzaak bestaat voor een nieuw leegstaand industrieterrein. De aanleg van de haven is onnodig, de steden Kampen en Lemmer zijn prima in staat het mogelijke aanbod van agrariërs nu al te verwerken. De door diverse partijen opgestelde onderzoeken zijn duidelijk, het wensdenken	Zie algemeen onder 1.	O

	van het bestuur van de gemeente en provincie is een voorbeeld van megalomane luchtfietserij, mede een reden waarom Amsterdam terecht al in een eerder stadium aangegeven heeft niets te zien in dit plan.		
6.3	Kijken we naar de omgeving, dan past noch de haven noch een industrie terrein, waar de meest vervuilende bedrijven een plaats zouden kunnen krijgen, hierin. Biologisch dynamisch werkende bedrijven, iets waar Flevoland terecht mee pronkt, gaan niet samen met vervuilende industrieën.	Zie algemeen onder nr. 5.	O
6.4	Geluidsnormen die al op voorhand opgerekt moeten worden om het voor lawaai producerende bedrijven aantrekkelijk te maken om zich hier dan toch te vestigen, het getuigt niet van goede zorg voor de bevolking, noch getuigt het van respecteren van de democratisch gemaakte afspraken m.b.t. geluidsoverlast.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. De zienswijze hebben wij derhalve ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Overigens zijn wij van mening dat adressanten in dat kader geen belanghebbende zijn, omdat geen sprake is van relevante (zakelijke) rechten. Daarnaast merken wij op, dat op dit moment vier van de zes woningen al te maken hebben met een hogere grenswaarde voor industrielawaai ten gevolge van de huidige geluidzone van de Maxima-centrale. Bij het toekennen van een hogere waarde en bij het vaststellen van de nieuwe geluidzone wordt de landelijke wet- en regelgeving gevolgd. De thans van kracht zijnde geluidzone voor industrielawaai wordt nu geactualiseerd op basis van de voorgestane ontwikkelingen. Met de geluidzone en de hogere grenswaarden wordt helderheid gegeven over de geluidbelasting die als maximaal aanvaardbaar wordt beschouwd. Voor de geluidbelasting binnen woningen geldt bij gesloten ramen en deuren een waarde van maximaal 35 dB(A). In het kader van de hogere grenswaarden wordt bij de desbetreffende woningen nagegaan of er gelet op die binnenwaarde maatregelen nodig zijn. Bij vergunningverlening aan bedrijven die zich willen vestigen, moet er op worden toegezien dat de maximaal aanvaardbare geluidwaarden niet worden overschreden.	O
6.5	Het geeft wel aan dat de gemeente/provincie geen boodschap heeft aan het welzijn van de bevolking, hetgeen al getoond is bij het eerdere voorstel om een 8 meter hoge laag zogenaamde geschoonde bodemgassen te gaan gebruiken voor de aanleg van het terrein, iets waarvan niet aangetoond is dat het veilig kan, maar waarvan het gemeente/provincie bestuur er geen probleem in zag om hier samen	De inpassingsplannen, die ter inzage hebben gelegen, zien niet op de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein. Daarbij wordt verder opgemerkt dat in het kader van het proces tot optimalisatie juist is afgezien van het gebruik van geschoonde bodemmassen of andere secundaire bouwstoffen. Voor het noodzakelijke ophogen ten behoeve van het	O

	met een bedrijf wat het niet al nauw neemt met de milieu voorschriften mee te experimenteren en de bevolking hier aan bloot te stellen.	bouwrijp maken van de gronden wordt alleen gebruik gemaakt van primaire grondstof (schoon zand). Mede in dat kader is afgezien van toepassing van de Crisis en herstelwet (7 ^e tranche) voor het kunnen toepassen van geschoonde bodemassen. De Crisis- en herstelwet (5 ^e tranche) is op Flevokust van toepassing voor wat betreft de procedurele bepalingen in afdeling 2 van deze wet.	
6.6	De infrastructuur, en met name de N302, is niet ingericht op nog meer verkeer, en ihb nog meer zwaar vrachtverkeer. De vervuiling door het immer toenemende verkeer op de A6, mede door het verhogen van de toegestane snelheid, zal nog verder verhoogd worden, hetgeen de kans sterk vergroot dat veel biologisch dynamisch werkende bedrijven hun producten niet meer kunnen aanbieden omdat ze niet meer voldoen aan de (terecht) hoge eisen die er aan gesteld worden.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 5.3.	G/O
6.7	Er dient diepgaand onderzoek plaats te vinden naar de gevolgen van een mogelijke haven op het rijksmonument Val 1460. De toename van scheepsbewegingen met diepgaande en zeer krachtige container schepen zal een grote uitwerking hebben op de grondcontouren tussen de haven en de kust ervoor. Schepen zullen zowel om de noord als om de zuid de haven invaren en verlaten, waardoor een groot bodemoppervlak tussen de vaargeul Amsterdam-Lemmer en de kust van vorm zal veranderen. Dit kan uitwerking hebben op Val 1460, een wrak wat een rijksmonument status heeft en derhalve niet aangetast mag worden. Doordat het schip altijd onder water heeft gelegen en er nauwelijks dynamiek in het water is zijn de omstandigheden waardoor het schip in goede staat blijft goed, dit kan drastisch veranderen agv de aanleg en het gebruik van de haven.	Het rijksmonument VAL 1460 ligt ten noorden van de hoofdvaarroute Amsterdam – Lemmer (VAL). De vaargeulen tussen de haven en de hoofdvaarroute komen derhalve niet in de buurt van VAL 1460.	O
6.8	In het algemeen kan men stellen dat er grote twijfel bestaat over het nut en haalbaarheid van dit plan, wat op zich al reden zou moeten zijn om er niet aan te beginnen.	Zie algemeen onder nr. 1.	O
6.9	Dit gedeelte van de kust leent zich goed voor andere, schone activiteiten op recreatie gebied, ook (beperkte) woningbouw aan dit mooie stuk van de kust zal bijdragen aan de kwaliteit van Lelystad en de provincie. Men moet bedenken dat dit nog het laatste stukje "vrije" kust van Flevoland is!	Zie algemeen onder nr. 2.	O
7.1	Wij hebben het zeer op prijs gesteld, dat de vertegenwoordiging van de beide bewonersverenigingen inmiddels drie keer op de hoogte van de ontwikkelingen zijn gebracht door uw ambtenaren tijdens de zogenaamde keukentafelgesprekken.	Waarvan akte.	O

	Ook zijn wij ruim van te voren op de hoogte gesteld van de procedurele stappen, die de provincie gaat ondernemen in het plangebied. Deze service aan de burger door de overheid is niet gebruikelijk. Een burger moet altijd maar uit de krant vernemen als er wat te gebeuren staat in zijn leefomgeving. Wij zijn op dit punt aangenaam verrast door uw handelwijze jegens de burger in deze procedure.		
7.2	Het gedeelte van het plan dat u planologisch onder uw hoede heeft genomen is de ontwikkeling van een buitendijkse haven. De gemeente moet de landzijde van de Flevokust planologisch voorbereiden en daarna exploiteren. Deze knip is door de financiën gedreven. Het heeft echter een ongunstige uitwerking voor het goed kunnen beoordelen van de milieueffecten, omdat de gemeente niet hetzelfde tempo aanhoudt als de provincie. De MER rapportage, die gevoegd is bij het plan is een aanvulling op de MER rapportage van de gemeente, die behoorde bij het plan, dat de gemeenteraad in december 2013 heeft verworpen. Beide rapportages bestrijken een gebied, dat groter is dan het gebied van het inpassingsplan, dat nu in procedure is gebracht. Er zijn grote leemten in beide rapportages, vooral op het punt van de verkeersafwikkeling. Daardoor zijn wij zeer ontevreden over de met het plan gepubliceerde aanvullende MER. Wij kunnen niet beoordelen wat de milieueffecten voor ons woongebied zijn, omdat de cumulatie van de milieueffecten, die worden veroorzaakt door de ontwikkeling van de landzijde, het zg "natte" industrieterrein en het overige nog te ontwikkelen industrieterrein ten zuiden daarvan, niet in beschouwing worden genomen. Dat geldt zowel voor de milieuaspecten van de bedrijvigheid als de toename van het verkeer. De gepubliceerde MER gaat in westelijke richting niet verder dan de Beginweg. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven waarom de voorziene toename van het verkeer op de N 302 geen overlast zal gaan geven. Er is ook geen vooruitblik opgenomen met het oog op de toekomstige verhoging van de geluidhinder door de uitbreiding van Batavia-Stad. Nu al hebben de bewoners van het Flevo Golf Resort, die aan de westelijke kant van het Resort wonen, geluidoverlast van het verkeer op de dijk. Dat wordt nog eens versterkt door de verhoogde ligging van de weg ten opzichte van de woningen. Jarenlang is er aandacht van de provincie gevraagd om wat te doen aan de situatie. Dat is altijd afgehouden. Het woongenot van de betrokken bewoners wordt al jaren sterk verminderd	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Op 2 onderdelen is de situatie iets anders dan in de zienswijze is geschetst: 1. De knip is vooral ingegeven uit het oogpunt van een zuivere rolverdeling tussen gemeente en provincie, door provinciaal belang, de benodigde vaart die in de procedure moet worden betracht en de gedachte om bevoegdheden zoveel mogelijk te laten blijven waar zij in beginsel horen. 2. Het MER is geen aanvulling op het MER van de gemeente, maar een nieuw MER. In het MER is nagegaan wat de effecten zijn van een buitendijkse haven en de ontwikkeling van een binnendijks 'nat' industrieterrein. Beide ontwikkelingen zijn met andere woorden integraal bekeken in het MER. Bij de beschrijving van de effecten is daarbij het gebied betrokken voor zover daar effecten zijn te verwachten. Voor geluid moet de situatie in ogenschouw worden genomen die de komende 10 jaar is te verwachten. De ontwikkeling van het zuidelijke deel van het terrein is niet binnen die 10 jaar voorzien. Ten behoeve van de verkeersintensiteiten is het verkeersmodel van de gemeente Lelystad gehanteerd. Voor de aanvulling op het MER is het vernieuwde model van juni 2014 gehanteerd. In dit rekenmodel zijn diverse toekomstige ontwikkelingen, waaronder de uitbreiding van Bataviastad, verwerkt. Het gaat daarbij om de ontwikkelingen waarvan met voldoende zekerheid te zeggen is dat deze zullen plaatsvinden. Ten aanzien van het verkeer op de N302 en de toename van geluid als gevolg van het verkeer, is in het akoestisch onderzoek het volgende opgenomen: uit een vergelijk van de geluidvermogensniveaus conform Standaard RekenMethode 2 (van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) blijkt dat daardoor langs de N307/Houtribweg een lichte toename van de geluidbelasting is te verwachten ter grootte van 0,3 dB. Dit is een marginaal en daardoor te verwaarlozen verschil (het is algemeen door specialisten geaccepteerd dat een dergelijk klein verschil niet hoorbaar is).	G/O

7.3	Toen de woningen gebouwd werden was de onderhavige ontwikkeling van Flevokust en Batavia-Stad niet te voorzien of te verwachten. Daarnaast blijkt de mogelijkheid de huizen te verkopen door het nu al te constateren verkeerslawaaï zeer nadelig wordt beïnvloed. Om die redenen verzoeken wij u dan ook om in het plan een voorziening op te nemen die (de toename van) de verkeerslawaaibelasting van de Houtribweg zo sterk mogelijk verminderd. Eén van de veel belovende mogelijkheden daartoe lijkt de toepassing van "Whisstone" te zijn. De bewoners hebben er kennis van genomen, dat de verantwoordelijke Gedeputeerde in het openbaar heeft gemeld, dat hij de situatie nader wil bezien om zo mogelijk tot aanvullende maatregelen te komen om de geluidsoverlast terug te dringen. We willen deze toezegging niet over de komende verkiezingen van de Provinciale Staten laten heen tillen.	Al vanaf 1993 is deze locatie in het provinciale beleid kenbaar in beeld voor een haven en zware industrie. Hoewel de geluidsniveaus de wettelijke normen niet overschrijden, is de bereidheid getoond om te bezien wat er aan de vermeende geluidsoverlast voor adressanten kan worden gedaan. Tijdens de zogenaamde 'keukentafelgesprekken' is meermaals het gesprek aangegaan over eventuele maatregelen om de vermeende geluidsoverlast te reduceren. Momenteel vindt een verkenning plaats naar de mogelijkheden om, op het moment dat de weg groot onderhoud nodig heeft, als experiment innovatieve geluidsreducerende maatregelen te treffen langs delen van bedoelde weg.	O
7.4	In onze brief van 28 april 2014 over uw voornemen het initiatief te nemen van de ontwikkeling van een buitendijkse haven schreven wij onder andere het volgende: "Als u na de gemeenteraadsverkiezingen werkelijk de leiding gaat nemen in het ontwikkelingsproces, zouden wij dat betreuren. U staat nog verder van de burger af dan een gemeente en wij, de burgers van Lelystad en het bedrijfsleven in Lelystad hebben recht op een gedegen proces om een goed plan te maken, dat gedragen wordt in de stad. Naar onze mening is een overheidsorgaan, waar een discussie over loopt of het wel of niet moet worden opgeheven, niet de instantie, die dit proces moet gaan leiden. Het vertrouwen in een goede afloop van het ontwikkelingsproces kan wel eens bij voorbaat ontbreken. Wij wensen dan ook, dat de regie over de planontwikkeling bij de gemeente blijft." Hoewel voorlopig de druk van de opheffing van de provincie is verdwenen, blijkt nu dat de knip in het plan veroorzaakt dat noch de provincie, noch de gemeente de regie over het hele proces heeft. Dat maakt het onmogelijk voor de omwonenden om inzicht te krijgen in de milieueffecten van alle onderdelen van het plan. Het lijkt ons het beste als de gemeente weer de regierol in het totale proces terugkrijgt.	De mening van adressanten, dat er met de knip geen inzicht is in de mogelijke milieugevolgen van de ontwikkeling van de haven en het industrieterrein, delen wij niet. De milieueffecten van beide ontwikkelingen zijn immers in het MER in samenhang onderzocht.	O
7.5	In onze brief aan de Gedeputeerde Staten van 28 april 2014 hebben wij gemeld hoe het voornemen van het college zou moeten worden bijgesteld willen wij kunnen instemmen met uw plan. Inmiddels is er sprake van een buitendijkse haven, die door de provincie zal worden ontwikkeld. Wij hebben nooit begrepen waarom de haven niet gesitueerd zou kunnen worden op het terrein van de Maxima-centrale. De economische levensduur van de centrale is, ondanks dat deze pas is ingericht, nihil, omdat er chronische overcapaciteit is in de elektriciteitsproductie in Nederland, de inzet van gas de meest onrendabele	Zie onze beantwoording van de zienswijze onder nr. 4.14.	O

	toepassing is voor elektriciteitsopwekking en de verdere verduurzaming van de elektriciteitsproductie verder vorm krijgt door particuliere initiatieven. Heeft het college al bij EDF geïnformeerd of het hele buitendijkse terrein niet overgenomen kan worden door de provincie? Inmiddels lijkt de toepassing van secundaire bouwstoffen niet meer aan de orde. Wij houden een aantal bezwaren tegen het gepubliceerde plan en stellen de volgende veranderingen en aanvullingen voor. Voor ons zijn minimaal de volgende randvoorwaarden aan de orde. 1. Er is al een haven aanwezig. Na de sloop van de oude elektriciteitscentrale is er voorlopig genoeg afhandelingsruimte voor containers. De geboden mogelijkheid is nu voldoende om een ontwikkeling in te zetten en mee te groeien met de markt.		
7.6	2.Ophoging van het industrieterrein tot anderhalve meter met zand. Geen gebruik van geschoonde bodemassen.	Het gaat nu om de ontwikkeling van de buitendijkse haven. Daarbij wordt geen gebruik gemaakt van geschoonde bodemassen. Ook overigens voor het binnendijkse terrein wordt voorzien in gebruik van schoon zand.	O
7.7	3.Opstellen van een lijst bedrijven, die zich mogen vestigen op het industrieterrein.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3. Daaraan voegen wij toe, dat wij de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein niet mogelijk maken.	O
7.8	4. In principe geen hogere milieucategorie toestaan dan 3. Bedrijven, die zich willen vestigen in een hogere categorie, "inpakken" met bouwkundige en milieutechnische maatregelen.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3. Daaraan voegen wij het volgende toe. Op Flevokust is altijd bedrijvigheid in de zwaardere milieu categorieën (3.1 – 5.3) voorzien, omdat in de regio juist behoefte is aan nat bedrijventerrein voor de zwaardere categorieën. Dit uitgangspunt wordt niet losgelaten. Uit het worst case scenario, dat is gehanteerd in het MER, blijkt dat zelfs bij een volledige invulling van het industrieterrein, met bedrijven uit de hoogste milieucategorie, wordt voldaan aan de wettelijke normen.	O
7.9	5.Rechtstreekse aansluiting op de A6 van de container terminal, zodat er geen toename is van zwaar vrachtverkeer ten gevolge van de containerhaven. De westelijke op- en afrit zijn al aanwezig. De oostelijke op- en afrit zijn al half aanwezig. Hiermee moet voorkomen worden dat de N 302 geluidhinder voor de woningen gaat opleveren door de ontwikkeling van Flevokust.	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 5.3. Daaraan voegen wij toe, dat vooralsnog kan worden volstaan met een ontsluiting over de dijk. De wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer vanwege de haven te verwerken. Verder volgt uit het MER dat de reeds geldende milieunormen niet worden overschreden. Voor het plegen van (grote) extra financiële investeringen, in de ontsluiting van het haventerrein, is dan ook geen aanleiding. De exploitatie van Flevokust laat deze extra investeringen ook niet toe. Een verkeerstoename op de N302 is onvermijdelijk, omdat de herkomst en de bestemming van het verkeer niet alleen zijn gelegen op locaties die via de A6 bereikbaar zijn, maar ook via oostelijke en westelijke richting.	O

7.10	6.De beide MER rapporten schieten te kort om een goed inzicht in de milieuaspecten te krijgen. Wij doen de suggestie de gehele ontwikkeling door de gemeente in procedure te laten brengen inclusief het gedeelte van de Flevokust dat nu nog niet wordt ontwikkeld en waar 3D is gevestigd. Dat moet leiden tot een betere MER dan het huidig kwalitatief matige rapport, dat o.a. ook de gevolgen van de toename van het verkeer op de N 302 door de uitbreiding van Batavia-Stad en de huidige overlast betreft bij de plannen van Flevokust.	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Voor de ontwikkeling bij 3D-Metal Forming heeft de gemeente een bestemmingsplan vastgesteld. De vergunning van het bedrijf en de ruimte die dit plan nog biedt aan bedrijven worden meegenomen in de herberekening van het akoestisch onderzoek. Voor de cumulatie worden ontwikkelingen meegenomen waarvan voldoende zeker is dat deze plaats gaan vinden. Dit betekent dat het ontwerp van een ruimtelijk plan hiervoor ter inzage moet zijn gelegd. De uitbreiding van Batavia Stad wordt toegelaten door het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Het verkeerslawaaï ten gevolge van deze uitbreiding is reeds verdisconteerd in het vernieuwde gemeentelijke verkeersmodel, waarmee voor de aanvulling van het MER is gerekend.	G/O
7.11	7.Instellen van een klankbordgroep ten dienste van de Omgevingsdienst, bestaande uit de leden, die de gemeente in 2013 bijeen heeft gebracht, aangevuld met vertegenwoordigers van bedrijven, die zich vestigen in het gebied. Alle bedrijven, die zich vestigen op de Flevokust, zowel buitendijks als binnendijks hebben qualitate qua zitting in de klankbordgroep. De taak van de klankbordgroep is de advisering van de Omgevingsdienst op het punt van de vergunningverlening. Verder worden de plannen voor toezicht en handhaving vooraf besproken in de klankbordgroep. De rapporten van de bevindingen van de Omgevingsdienst worden daar eveneens besproken. Het laatste punt lichten wij graag toe. De Omgevingsdienst is een gemeenschappelijke regeling. Gemeenteraden en Provinciale Staten hebben veelal geen zicht op wat er gebeurt in gemeenschappelijke regelingen. Ook ontbreken meestal de financiën en de menskracht om goed toezicht te houden, laat staan dat er gehandhaafd wordt. Ook de bedrijven zelf hebben er belang bij, dat een collega er geen bende van maakt. Wanneer de betrokkenen bij het terrein zelf sociale controle uitoefenen, dan houdt dat de overheid en de bedrijven scherp. Met de instelling van een dergelijk orgaan wordt het draagvlak onder de burgers van de stad voor een nieuw plan Flevokust groter. De Veiligheidsraad heeft naar aanleiding van de ongevallen bij de Moerdijk en de gang van zaken rond het bedrijf Odfjell de aanbeveling gedaan vergunningen, toezicht en handhaving transparanter te maken. Onzes inziens kan dat met een geringe inzet van alle partijen door een klankbordgroep de bovenstaande taak te geven. Wij bevelen de oprichting van een Flevokustautoriteit aan, waaronder de klankbordgroep kan worden gebracht.	Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn, afhankelijk van de aard en de omvang van een bedrijf, primair taken van de gemeente. Soms is de provincie het bevoegde gezag (bijv. voor BRZO bedrijven). Gemeenten en provincie hebben de in het basistakenpakket benoemde VTH-taken ondergebracht bij de Omgevingsdienst. Het betreft de milieu gerelateerde VTH-taken: het milieudeel van de omgevingsvergunning, het milieutoezicht op de inrichting en het milieutoezicht op activiteiten die vallen onder de meldingsplicht van o.a. het Activiteitenbesluit. Het verlenen van de overige gemeentelijke vergunningen (bouwen, wonen en ruimtelijke ordening) en het toezicht en de handhaving daarop vormen geen onderdeel van het basistakenpakket. Bij deze taakuitoefening moet de gemeente - en t.a.v. de basistaken de Omgevingsdienst - zich houden aan de kaders die wet- en regelgeving evenals het inpassingsplan stellen. Wij doen dan ook geen uitspraak over het instellen van een klankbordgroep voor vergunningverlening en/of handhaving.	O

	Wij zijn steeds bereid om in welk kader dan ook mee te denken over het beste plan en wij zijn bereid een bijdrage te leveren aan de inhoud van een breed plan voor Toezicht en Handhaving.		
8.1	De grieven van GDF SUEZ Energie NL richten zich met name tegen de bedoelde stukken voor zover daarin geen of onvoldoende rekening is gehouden met de door GDF SUEZ Energie NL voor de Maxima-centrale benodigde geluidruimte en voor zover de ontwikkeling van Flevokust tot belemmeringen in de koelwatervoorziening van de Maxima-centrale of overigens tot belemmeringen in de goede werking daarvan en inperking van de uitbreidingsmogelijkheden ter plaatse leidt. Dit zal hieronder nader worden toegelicht. Het gebied van de Maxima-centrale is in artikel 2.8.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), in samenhang met bijlage 5, aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Onder dat laatste begrip wordt blijkens artikel 2.8.1 Barro verstaan: elektriciteitsproductie met een of meer elektriciteitsproductie-installaties met een gezamenlijk vermogen van ten minste 500 MW en de daarmee verbonden werken en infrastructuur, uitgezonderd elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door splijting of versmelting van atoomkernen en uitgezonderd elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door middel van windenergie. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een vestigingsplaats als bedoeld in artikel 2.8.2, eerste lid, a. laat grootschalige elektriciteitsopwekking toe; b. voorziet in de fysieke ruimte daartoe, en c. bevat geen hoogtebeperkingen voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking, aldus artikel 2.8.3 Barro. Naar het oordeel van GDF SUEZ Energie NL getuigt het niet van een goede ruimtelijke ordening als aan gronden in de omgeving van een vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking bestemmingen worden gegeven die grootschalige elektriciteitsopwekking onmogelijk maken of belemmeren. GDF SUEZ Energie NL beschikt over vergunningen voor het drijven van de inrichting Maxima-centrale. Aan de voorwaarden voor geschiktheid van de locatie van de Maxima-centrale voor ten minste 500 MW elektrisch vermogen en exploitatie daarvan zal voldaan moeten blijven worden. Vergelijk de Nota van Toelichting op het Barro, Stb. 2012, 388, p. 40. Planologische ontwikkelingen die de ontwikkelingsmogelijkheden van GDF SUEZ Energie NL ter plaatse inperken, dienen gelet op het bovenstaande te worden tegengegaan en niet te worden toegestaan. Dit brengt GDF SUEZ Energie NL nader bij het volgende.	Niet is duidelijk gemaakt hoe de voorgestane ontwikkeling van Flevokust een elektriciteitscentrale van 500 MW ter plaatse van de Maxima-centrale in de weg staat. De huidige centrale heeft immers (2x440=) 880 MW vermogen en de voorgestelde geluidzone biedt aan de Maxima-centrale qua geluidemissie +100% ontwikkelingsruimte.	O

8.2	Geluidzone De voorziene nieuwe zone zal hierna worden aangeduid als de Voorgestelde Geluidzone. De Maxima-centrale is thans reeds van een eigen zone voorzien. Op basis van de thans ter inzage gelegde documenten komt GDF SUEZ Energie NL wat betreft de Voorgestelde Geluidzone en de wijze waarop bij het bepalen daarvan rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen tot de volgende bevindingen: Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 van het thans mee ter inzage liggende Plan- & projectMER-Deel 2, wordt rekening gehouden met voorziene ontwikkelingen tot het referentiejaar 2025. In de beschrijving van de autonome ontwikkelingen in paragraaf 4.7 is met betrekking tot het bedrijf 3D Metal Forming aangegeven: <i>"Dit bedrijf is wel relevant voor industrielaawaai en is betrokken in het geluidsonderzoek."</i> Op 5 maart 2013 is het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' aangenomen. Dit plan heeft de vestiging van het bedrijf 3D Metal Forming mogelijk gemaakt en staat ook de vestiging van andere/andersoortige bedrijven toe. In paragraaf 4.3 van het 'PlanMER Lelystad bedrijfslocatie Karperweg 8', dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, wordt uitgegaan van een gefaseerde invulling van in totaal 4,1 hectare. Daarnaast is in paragraaf 4.1. van dit bestemmingsplan, als één van de doelen van het bestemmingsplan Karperweg 8 aangegeven: <i>"het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om andere bedrijvigheid mogelijk te maken, indien de realisatie van 3DMF om wat voor reden dan ook niet van de grond komt"</i>. Het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' betreft twee van elkaar gescheiden terreinen. Het noordelijke deel is voorzien voor de activiteiten van 3D Metal Forming en daaraan gelieerde bedrijvigheid. Het zuidelijke deel is niet beschreven in het Plan MER van Karperweg 8, maar heeft desondanks wel een bestemming gekregen die bedrijven tot en met categorie 5.3 mogelijk maakt. Bij de bepaling van Voorgestelde Geluidzone is geen rekening gehouden met activiteiten op het zuidelijke deel van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. In bijlage 1 'Akoestisch onderzoek, revisie 0.4, van het 'Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' is in paragraaf 2.3.1 aangegeven dat ten aanzien van de voorziene geluidruimte voor de activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' (waar 3D Metal Forming dus binnen valt) alleen de geluidbelasting overeenkomstig het akoestisch onderzoek	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Alle bestaande inrichtingen in het gebied zijn opgenomen in het model, waarbij rekenkundig rekening is gehouden met toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (+3,0 dB(A)). Tevens is voor het nog niet ontwikkelde deel van het bestemmingsplan "Karperweg 8" uitgegaan van 68, 68, 60 dB(A)/m² voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Dit heeft geleid tot een kleine wijziging van de zuidelijke grens van de zone op de verbeelding van het inpassingsplan voor de geluidzone. Een en ander houdt in dat door de door ons voorgestane plannen de voorziene ontwikkeling van een 500 MW elektriciteitscentrale of de thans bekende, reëel voorziene, ontwikkelingen van GDF SUEZ niet worden belemmerd.	G
-----	---	--	---

	behorende bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning van d.d. 27 december 2012 is opgenomen. In de vierde alinea van het 'Ontwerp-besluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' is aangegeven: <i>"Met betrekking tot 3D-Metal Forming is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning d.d. 27 december 2012. Het akoestisch onderzoek is overgenomen en handmatig ingevoerd in het akoestisch rekenmodel. Daarbij is rekening gehouden met oppervlaktebronnen van 65, 65, 60 dB(A)/m2 voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor het nog niet in gebruik genomen plangebied. Op deze manier heeft 3D-Metal Forming ruimte voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, passend binnen de vigerende omgevingsvergunning."</i> Uit de bestaande vergunning van 3D Metal Forming d.d. 15 mei 2013 blijkt dat slechts een deel (circa 1A hectare) van de volgens de MER t.b.v. het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' voorziene activiteiten nu zijn vergund. Het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' maakt met andere woorden meer bedrijvigheid mogelijk dan alleen het thans vergunde bedrijf 3D Metal Forming. In bijlage 8 van bovengenoemde 'PlanMER Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8', zijnde het 'Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Karperweg 8', is in paragraaf 3.1 voor de bepaling van de maximale geluidbelasting ten gevolge van de activiteiten binnen het bestemmingsplan Karperweg 8 uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per oppervlakte van 68 dB(A)/m2 De activiteiten van het bedrijf 3D Metal Forming dienen plaats te vinden op een gezoneerd industrierrein en zullen dientengevolge ook een beslag leggen op de beschikbare 'geluid ruimte' van de nu Voorgestelde Geluidzone.		
8.3	Gezien bovenstaande bevindingen concludeert GDF SUEZ Energie NL dat: Binnen de Voorgestelde Geluidzone is ten onrechte geen rekening gehouden met een deel van de autonome ontwikkeling, zijnde de uitbreiding van activiteiten zoals deze mogelijk zijn op grond van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. Bij de vaststelling van de geluidzone geen rekening is gehouden met de mogelijkheid van de vestiging van een zoneplichtig bedrijf tot categorie 5.3 op het zuidelijke deel van het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8'. Dit is te meer bezwaarlijk omdat dit terrein relatief dicht bij de (zuidelijke) grens van de Voorgestelde Geluidzone ligt en dus de Voorgestelde Geluidzone relatief snel 'op slot' kan zetten.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2.	G

	Met de zinsnede "Op deze manier heeft 3D-Metal Forming ruimte voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, passend binnen de vigerende omgevingsvergunning." In de uitgangspunten ten aanzien van de in geluidmodellering voorziene geluidruimte voor de activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystad- bedrijfslocatie Karperweg 8' zoals beschreven in de 'Ontwerp-besluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' wordt gesuggereerd dat er rekening wordt gehouden met de voorziene uitbreidingsmogelijkheden van 3D Metal Forming. Dit is echter niet het geval en wijkt ook af van de uitgangspunten zoals beschreven in het Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad'.		
8.4	Naar het oordeel van GDF SUEZ Energie NL brengen de bovengenoemde tekortkomingen met zich mee dat er een zeer reële kans is dat nieuwe activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Lelystadbedrijfslocatie Karperweg 8' leiden tot het opvullen van de binnen de zone beschikbare geluid ruimte, waardoor toekomstige activiteiten binnen het project Flevokust en eventuele toekomstige nieuwe activiteiten op het terrein van de Maxima-centrale niet vergunbaar zullen zijn. Uit de rechtspraak volgt immers dat bij een bestaande overschrijding van de zonegrenswaarde iedere bijdrage, hoe gering ook, moet worden beschouwd als een toevoeging aan de bestaande overschrijding. Zie Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AB RvS) 19 maart 2008, http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2008:BC7107 . Zelfs de in die zaak spelende toename met 0,0109 dB(A) werd door de AB RvS niet toelaatbaar geacht.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2. Daaraan voegen wij toe, dat wij de juridische gevolgen van een overschrijding van de maximale geluidbelasting op de zone juist willen voorkomen door een voldoende ruime geluidzone vast te stellen. Het nieuwe akoestisch onderzoek geeft hierover voor Karperweg 8 (3D Metal Forming) en Karperweg 20 (Orgaworld) uitsluitsel.	G
8.5	GDF SUEZ Energie NL is van oordeel dat het Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust Geluidzone te Lelystad', het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' en mogelijk ook het 'Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling' dienen te voorzien in een grotere, ruimere geluidzone dan de thans Voorgestelde Geluidzone. Zonder aanpassing kunnen de bedoelde plannen niet vastgesteld en het bedoelde besluit niet genomen worden.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.2.	G
8.6	GDF SUEZ Energie NL heeft de provincie de afgelopen maanden al op meerdere fouten in de verschillende versies van het akoestisch onderzoek gewezen. Ook uw ambtenaren hebben in een zeer laat stadium nog omissies vastgesteld. GDF SUEZ Energie NL betwist daarom vooralsnog dat het verrichte akoestische onderzoek van voldoende kwaliteit is. Gelet op de vele en grote belangen die in dit gebied spelen en zullen spelen, is een gedegen onderzoek noodzakelijk. GDF SUEZ Energie NL pleit er daarom voor dat het verrichte akoestische onderzoek, zowel ten aanzien van de uitgangspunten als ook de modelmatige uitwerking, door een tweede extern adviesbureau wordt getoetst.	Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Een tweede onderzoeksbureau is niet nodig, omdat het gaat om de benodigde, kenbare en herleidbare invoergegevens.	O

8.7	GDF SUEZ Energie NL wijst ook nog op het volgende. In het Inpassingsplan partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' is in de bijlagen revisie 0.4 van het akoestisch onderzoek opgenomen. In de bijlagen van het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Geluidzone Industrierrein Flevokust' en in de bijlagen van de MER-deel 2 is revisie 0.3 van het akoestisch onderzoek opgenomen. GDF SUEZ Energie NL gaat ervan uit dat revisie 0.3 niet meer van toepassing is en dat alle ter inzage liggende documenten gebaseerd zouden moeten zijn op revisie 0.4 en dienovereenkomstig gewijzigd moeten worden.	Het nieuwe akoestische onderzoek behorende bij de aanvulling MER algemeen vervangt de akoestische onderzoeken bij het MER deel 2.	G
8.8	Voorziene bedrijventerrein Flevokust ten onrechte buiten geluidzone gelaten In de verbeelding van de geluidzone is het gebied dat is voorzien voor het binnendijkse bedrijventerrein Flevokust niet als geluidzone aangeduid. Gebieden die onderdeel uitmaken van het gezoneerde industrierrein, hoeven niet zelf als geluidzone aangemerkt te worden. De percelen waar het binnendijkse bedrijventerrein Flevokust zal komen, krijgen met de nu ter inzage gelegde plannen echter (voorlopig nog) geen zodanige bestemming dat daardoor een industrierrein ontstaat in de zin van artikel 40 juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Voorgestelde Geluidzone heeft dus als het ware een witte vlek op de plek van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust. In de arceringen op de verbeelding is niet duidelijk aangegeven waar de zonegrens ligt. Een interpretatie van de verbeelding kan zijn dat de bolletjeslijn rondom de percelen van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust eveneens als zonegrens valt aan te merken; in ieder geval zijn de percelen van het toekomstige binnendijkse bedrijventerrein Flevokust niet voorzien van de aanduiding 'geluidzone- industrie'. In die interpretatie zou er overschrijding van de zonegrenswaarde op die zonegrens als gevolg van het (vergund) in werking zijn van de Maxima-centrale plaatshebben. Dat kan niet de bedoeling zijn. Zolang het bestemmingsplan voor het binnendijkse bedrijventerrein (nog) niet is vastgesteld, zullen de betreffende percelen deel dienen uit te maken van de geluidzone.	Juridisch bestaat er geen beperking om vooruitlopend op het bestemmingsplan voor het binnendijkse deel, de geluidzone hiervoor vast te leggen. Deze zone verstrekt duidelijkheid en zekerheid aan omwonenden over het maximale geluidniveau vanwege Industrielawaai op de gevels van hun woningen. Deze geluidzone heeft betrekking op de verschillende locaties voor bedrijfsontwikkeling die de komende 10 jaar zijn voorzien. Daarom is voor de bepaling van het gezoneerde bedrijventerrein uitgegaan van het bestaande en het thans voorziene bedrijventerrein. De geluidzone wordt vastgelegd in het inpassingsplan met in acht name van de in voorliggende plannen vastgelegde uitgangspunten en geluidrechten van aanwezige bedrijven op het gezoneerde industrierrein. Indien bedrijfsontwikkelingen daarbuiten plaatsvinden, behoeft de geluidzone aanpassing.	O
8.9	Zonebeheerplan In onder andere paragraaf 3.1 van het inpassingsplan Partiële herziening Flevokust- Geluidzone te Lelystad' wordt aangegeven dat het de bedoeling is dat gemeente Lelystad een zonebeheerplan zal opstellen voor de voorliggende geluidzone. Daarbij wordt gesteld dat het zonebeheerplan gebruikt zal worden als toetsingsinstrument bij de beoordeling van omgevingsvergunningen. GDF SUEZ Energie NL wijst erop dat reeds meermalen door de ABRvS is uitgesproken dat een omgevingsvergunning niet mag worden getoetst aan een zonebeheerplan; zie bijvoorbeeld ABRvS 2 november 2011,	Onder verwijzing naar het zonebeheerplan van de gemeente Lelystad, merken wij op dat de "oplossing Harderwijk" vooralsnog niet als weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning (milieu) is getoetst door de Raad van State. Het voorliggende zonebeheerplan heeft zijn nut bij andere Flevolandse bedrijventerreinen bewezen. Daarnaast heeft adressant altijd nog op eigen titel rechtsbescherming tegen een besluit omtrent een ontwikkeling die naar haar mening onterecht beslag legt op de gereserveerde geluidsruimte.	O

	http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2011:BU3124. Het ontwerp inpassingsplan is in zoverre onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd. Een zonebeheerplan biedt derhalve geen waarborgen voor een goede exploitatie van de Maxima-centrale of uitbreiding van de activiteiten op het terrein van GDF SUEZ Energie NL. Als alternatief voor een zonebeheerplan geeft GDF SUEZ Energie NL in overweging de geluidruimte per deelgebied binnen de geluidzone vast te leggen, in ieder geval zodanig dat de locatie Maxima-centrale als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking gewaarborgd blijft. Als voorbeeld zou kunnen dienen het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan 'Toedeling geluidruimtebedrijfsterrein Lorentz' van de gemeente Harderwijk (op ruimtelijkeplannen.nl te vinden met identificatie NL.IMR0.0243.BP00032-0003).		
8.10	Koelwater In paragraaf 2.1.6 van het 'Inpassingsplan Flevokust- Havenontwikkeling te Lelystad' is ten aanzien van de afstand van de buitendijkse haven tot de Maxima-centrale opgenomen: "De minimale functionele afstand is 500 meter vanwege het koelwater van de centrale.". Voor deze stelling is echter geen onderbouwing opgenomen. Daarnaast is niet duidelijk vanaf welke plaats van de Maxima-centrale deze afstand gemeten zou moeten worden. In de verbeelding van het bestemmingsplan is een afstand aangehouden van minimaal circa 400 meter tussen de buitendijkse haven en de dijk van de Maxima-centrale. Dit lijkt in tegenspraak met voornoemd uitgangspunt. Ook is nergens in de voorliggende documenten de eventuele impact van de aanleg- of exploitatiefase van de Flevokust op de beschikbaarheid van kwalitatief geschikt koelwater inzichtelijk gemaakt. Het is GDF SUEZ Energie NL daarom niet duidelijk of, en zo ja, op welke wijze rekening wordt gehouden met de voor de Maxima-centrale noodzakelijke beschikbaarheid van (kwalitatief) geschikt koelwater.	Met de beschikbaarheid van (kwalitatief) geschikt koelwater is rekening gehouden door een ruime afstand aan te houden tussen de Maxima-centrale en Flevokust. Uit vergelijkbare situaties elders is gebleken dat een afstand van 400 meter ruim voldoende is om nadelige effecten te voorkomen. Tijdens de aanlegfase zal zoveel mogelijk worden voorkomen dat interferentie met koelwaterinname optreedt. Eén en ander zal in goed overleg met GDF-SUEZ worden afgestemd.	O
8.11	Golfbreker Uit de voorliggende stukken blijkt dat de positie van de aan te leggen golfbreker nog niet is bepaald. In het inpassingsplan is geregeld dat deze overal aangelegd mag worden binnen het bestemmingsvlak 'Water' mits op een afstand van 150 meter van de buitendijkse haven. Er is niets bepaald ten aanzien van de afstand tot de Maxima-centrale. GDF SUEZ Energie NL is van oordeel dat dit ten onrechte niet is geregeld en dat dit alsnog zou moeten geschieden, onder meer ten behoeve van de zekerstelling van de beschikbaarheid van geschikt koelwater.	In het uitwerken van het ontwerp van de haven inclusief golfbreker tot een vergunbaar ontwerp wordt rekening gehouden met nautische aspecten en veiligheid, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de Maxima-centrale en haar koelwaterinlaat. De positionering van de golfbreker zal zodanig zijn dat deze geen negatieve gevolgen heeft voor de beschikbaarheid van geschikt koelwater. Het MER is aangevuld met de milieueffecten van de golfbreker (zie deel C van deze nota) en het inpassingsplan voor de haven is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan, in die zin dat de locatie van de golfbreker nader is geconcretiseerd. Op de verbeelding is binnen de	G

		bestemming "Water" een beperkter vlak aangeduid, waarbinnen de aanleg van een golfbreker is toegestaan.	
8.12	Gelet op het bovenstaande dient uw provinciebestuur af te zien van vaststelling van de ter inzage gelegde plannen en dient het gemeentebestuur af te zien van het nemen van de beschikking Wet geluidhinder. Graag verzoek ik u namens GDF SUEZ Energie NL dienovereenkomstig aan mij te berichten	Wij zijn van mening dat - met de hiervoor beschreven activiteiten - aan de door adressant naar voren gebrachte bezwaren in voldoende mate wordt tegemoetgekomen en dat daarom niet hoeft te worden afgezien van de ontwikkeling van een haven aan Flevokust. Haven en centrale kunnen naast elkaar bestaan.	O
9.1	In nauwe samenwerking met lokale partners in het Rivierduingebied werkt Nuon al een aantal jaren aan een plan om de windturbines langs de IJsselmeerdijk te vervangen en op te schalen. In verband daarmee brachten de provincie Flevoland, de betrokken gemeentes Lelystad en Dronten en het ministerie van I&M gezamenlijk het Plan van aanpak voor het windpark IJsselmeerdijk uit. Dat plan schetst de kaders waaraan het project moet voldoen en omschrijft het zoekgebied voor het project. In het later (2013) gepubliceerde Programma van Eisen dat ten behoeve van de herstructurering windenergie in Flevoland werd uitgebracht is het zoekgebied voor het project IJsselmeerdijk eveneens opgenomen. Voor een deel van het nieuwe windpark is de huidige locatie waarbij de windturbines in het water staan opnieuw in beeld. Grote havenfaciliteiten met overslagmogelijkheden, zo dichtbij de locatie, zijn dan potentieel heel interessant voor bouw en onderhoudsactiviteiten van het nieuwe windpark. Nuon is daarom positief over de plannen voor het ontwikkelen van de haven. Langs het Visvijvergebied stond het windpark Harry van den Kroonenberg. Dat werd ontmanteld en de provincie gaf Nuon het recht om de turbines te vervangen in het kader van de herstructurering windenergie. Nuon zoekt primair op land naar vervangende ruimte voor het park. Het in uw plannen aangegeven binnendijkse en buitendijkse gebied voor de haven overlapt met het zoekgebied voor het project IJsselmeerdijk. In de plannen lijkt echter geen ruimte te zijn voor de plaatsing van windturbines. Dat is een gemiste kans. Uit het door de FWF bij uw provincie ingediende plan blijkt immers dat het niet eenvoudig is om voldoende ruimte te vinden om de door de overheden gewenste herstructurering van windenergie te realiseren. Publieke opinie onderzoeken laten steeds zien steeds dat mensen industriegebieden noemen als potentieel goede locaties voor windturbines. Er is geen reden om aan te nemen dat dit voor Flevokust anders zou zijn. Of het daadwerkelijk tot plaatsing kan komen hangt uiteraard samen met de te	In het kader van het beleid met betrekking tot het opschalen en saneren van bestaande windmolens worden geen nieuwe windmolens toegestaan om zodoende het regioplanproces niet te bemoeilijken of zelfs te belemmeren. Voor de opschalings- en saneringsprojecten die uit het regioplanproces naar voren komen, zullen aparte planologische procedures worden doorlopen om zodoende te voorzien in een toegesneden planologisch-juridische regeling.	O

	ontwikkelen bedrijvigheid op het haventerrein en de te verwachten scheepsbewegingen. Eventuele plaatsing van windturbines op Flevokust kan niet los gezien worden van het proces van herstructurering windenergie. In die zin is plaatsing van windturbines op Flevokust mede afhankelijk van besluiten die nog genomen moeten worden met betrekking tot de herstructurering van windenergie en de locatiekeuzes. Om op voorhand Flevokust te sluiten voor windenergie, zoals nu lijkt te gebeuren, is echter niet verstandig. Nuon verzoekt u daarom om bij de planontwikkeling van Flevokust rekening te houden met de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ook windturbines op het terrein van de haven een plaats te geven en hiervoor wellicht reeds ruimte te creëren. Tot het geven van nadere toelichting zijn wij graag bereid. U kunt daarvoor contact opnemen via het adres dat boven deze brief staat.		
10.1	Onderdeel van dit plan is de ontwerpbeschikking Wet geluidhinder. Hierin staan onder andere vermeld de hogere grenswaarde die gelden voor de betreffende adressen. Aangegeven word dat de etmaal productie van geluid niet de 55 dB(A) (Visvijverweg 64) mag overschrijden. Piek geluiden kunnen echter wel degelijk hoger uitvallen. Dit kan voor ons als bewoner als zeer storend ervaren worden. Bovendien kunnen piek geluiden op ons pluimveebedrijf grote schade aanrichten door schrikreactie met verstikking tot gevolg. Ik wil u het volgende vragen. Kunt u ons woongenot waarborgen door niet nog meer (snelweg A6) geluidproductie toe te staan en/of geluid isolerende maatregelen te treffen? De piekgeluiden (zoveel mogelijk) te voorkomen? Eventuele schade op het bedrijf te vergoeden? Uiteraard ben ik bereid een en ander toe te lichten.	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota. Daaraan voegen wij het volgende toe. Burgemeester en wethouders van Lelystad zijn het bevoegde gezag voor wat betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder. De zienswijze hebben wij derhalve ter behandeling doorgestuurd naar de gemeente Lelystad. Voor dit deel van de zienswijze verwijzen wij adressant dan ook naar de beantwoording van de gemeente. Wij merken over deze zienswijze het navolgende op. De woning Visvijverweg 64 ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein. Voor woningen die gelegen zijn binnen een geluidzone voor industrielawaai kunnen, op grond van de bepalingen van de Wet geluidhinder, onder voorwaarden hogere grenswaarden worden vastgesteld. Voor deze woning wordt aan de voorwaarden voldaan en is een grenswaarde van 55 dB(A) vastgesteld. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt deze grenswaarde bewaakt. Dit vindt plaats door bij vergunningverlening telkens te toetsen aan deze grenswaarde. Door het vaststellen van de hogere grenswaarde voor industrielawaai en de geluidzone wordt dus juist bewerkstelligd dat bij het toelaten van bedrijvigheid op de desbetreffende gezoneerde terreinen de geluidwaarde niet hoger wordt dan de hogere grenswaarde. Zo wordt ook bereikt dat handhaving van de geluidwaarden mogelijk is, hetgeen tot dusver niet het geval was.	O

		Voor de geluidsbelasting binnen in de woning geldt bij gesloten ramen en deuren een waarde van 35 dB(A). In het kader van de hogere grenswaarden wordt bij de desbetreffende woning nagegaan of er gelet op die binnenwaarde maatregelen aan de woning noodzakelijk zijn. De wet geluidhinder geeft geen beoordelingskader aan voor optredende maximale geluidniveaus (piekgeluiden). Bij vergunningverlening vindt een afweging plaats op basis van de systematiek van richt- en grenswaarden zoals neergelegd in de ministeriële 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'. De in de handreiking aanbevolen grenswaarden voor maximale geluidniveaus bieden voldoende bescherming aan de woonomgeving tegen schrik- en ontwaakreacties. In het kader van de vergunningverlening worden eisen gesteld aan kortstondige verhogingen van het geluidsniveau (waarbij kort 1/8 van een seconde is). Conform het landelijke vergunningenkader zijn hogere niveaus als 75 dB(A) in de dag, 65 dB(A) in de avond en 60 dB(A) in de nacht niet toelaatbaar. Er zijn geen gevallen bekend van schrikkend pluimvee als gevolg van piekgeluidniveaus van deze orde van grootte. Gelet op de afstand tussen het bedrijf aan de Visvijverweg 64 en Flevokust, kunnen piekniveaus afkomstig van het eigen bedrijf bovendien meer impact hebben op het pluimvee dan de piekniveaus van Flevokust. Daarnaast zal het geluid afkomstig van de A6 het geluid afkomstig van Flevokust maskeren. Mocht adressant aantoonbare schade lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor Flevokust, dan staat het hem vrij een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie.	
11.1	In het document inpassingsplan wordt over Landschap en cultuurhistorie het volgende gezegd: "De ontwikkeling van Flevokust heeft een negatief effect op bestaande landschappelijke waarden in en direct rond het plangebied. Dit komt vooral door de afname van het contrast tussen land en water en de openheid" In het inpassingsplan (landschappelijke effecten) wordt ook gesproken over een "visualisatie" (is er van een afstandje gekeken met de handen in de zakken?) dat	In de visualisatie is uitgegaan van de stedenbouwkundige uitgangspunten, namelijk buitendijks zijn 15 meter hoge gebouwen mogelijk gemaakt en binnendijks 40 meter. Daarnaast zijn kranen van 55 meter hoog mogelijk. Dit zijn echter open constructies, waardoor ze minder opvallen. In de visualisatie is een standaardportaalkraan opgenomen, zoals die in het algemeen wordt gebruikt in Nederland. Deze visualisaties die eveneens in het MER zijn opgenomen, zijn de basis geweest voor de beoordeling van de	O

	aangeeft dat het vanaf land gezien de terminalhaven een beperkend negatief effect kent. Vanaf het water is dit effect minder beperkend. Wij vinden deze conclusies vanuit het MER mager en ogenschijnlijk subjectief beargumenteerd. Zeker gezien omdat de MER niet van 55 meter hoge kranen is uitgegaan (zie hoofdstuk 3.2.3 MER rapportage) maar van 30 meter hoge gebouwen. Dat geeft ons inziens een te positief beeld door het MER.	effecten. Daarmee geeft het MER het beeld weer dat past bij de ruimte die het inpassingsplan biedt.	
11.2	In een artikel (www.lelystad.nl maart 2014) wordt aangegeven dat Lelystad voor locaties zoals Batavia Haven /Batavia Stad kiest die als toeristische knooppunten zijn aangewezen, om ervoor te zorgen dat er een extra impuls wordt gegeven aan het toeristisch profiel van die gebieden. Tordoir (2011) spreekt van een noodzakelijke ontwikkeling van Batavia Stad / Batavia Haven. Wij menen dat een ontwikkeling van de Flevokust de noodzakelijke ontwikkeling van Batavia Stad/Batavia Haven ernstig zou kunnen belemmeren en zijn niet overtuigd van de beperking van negatieve effecten op de Leisure ontwikkeling. Wij missen een degelijk (MER) onderzoek (bijvoorbeeld representatieve enquêtes) in deze m.b.t. negatieve effecten voor verdere Leisure ontwikkeling bij Batavia stad/Batavia Haven.	Zie algemeen onder nr. 2. Daaraan voegen wij het volgende toe. Een dergelijk uitgangspunt is opgenomen in de, begin 2014 geactualiseerde en door de gemeenteraad geaccordeerde, structuurvisie van de gemeente Lelystad. Diezelfde structuurvisie geeft ook aan dat een havenontwikkeling te Flevokust wordt voorgestaan. Niet valt in te zien dat de ontwikkeling van Flevokust negatieve effecten zou hebben voor Batavia Stad en Haven. De afstand tussen Batavia Stad en Flevokust is hemelsbreed ca. 7,5 kilometer. Ook leveren de extra vaarbewegingen (6) ten gevolge van Flevokust geen onevenredige hinder op voor de scheepvaart.	O
11.3	Extra schepen betekent ook extra luchtverontreiniging en dat heeft een negatieve invloed in de directe omgeving. Dit komt vooral door de extra neerslag van stikstof (bron: https://www.maasvlakte2.com/nl/index/show/id/57/Effect+van+Maasvlakte+20). In bijlage 4d van de MER wordt alleen gesproken over de luchtkwaliteit in relatie met wegverkeer en industriële bronnen met milieucategorie 5. In de MER zijn volgens ons dus niet de effecten van de ruim 700 schepen in het jaar die de haven aandoen op de luchtkwaliteit zichtbaar gemaakt. Dit lijkt ons niet juist.	Zie algemeen onder nr. 3.	G
11.4	In het inpassingsplan wordt verwezen naar een onderzoek van TNO en de Erasmus universiteit (2008) onder andere qua haalbaarheid. In datzelfde rapport wordt het volgende over geschreven: Het is noodzakelijk dat het bedrijventerrein een relatief grote omvang heeft-ordegrootte 150-250 hectare (bruto). Er zijn drie redenen voor een dergelijke omvang: - Ten eerste is sprake van een omvangrijke vraag naar ruimte in de periode 2004-2020 in Flevoland volgens het CPB, waarbij met name industrieel-logistieke activiteiten verantwoordelijk zijn voor de vraag. - Ten tweede zijn de beoogde sectoren – bouw, logistiek-industrieel, groothandel, procesindustrie – relatief ruimte-extendensief. Dit stelt eisen aan de totale omvang van het bedrijventerrein, dat om een zekere minimale schaal	Op dit moment is het provinciale inpassingsplan voor de buitendijkse haven met terminal aan de orde en niet het binnendijkse industrieterrein. De business-case heeft aangetoond dat het inpassingsplan voor de haven, met een gefaseerde ontwikkeling, economisch uitvoerbaar is. Het plan dat voorziet in 115 ha industrieterrein is niet langer actueel. Gelet op de marktontwikkelingen, is eerst op termijn een dergelijke grootschalige omvang van bedrijvigheid mogelijk. De locatie biedt de mogelijkheid om naar een dergelijke omvang toe te groeien. Bij het vaststellen van een inpassings- of bestemmingsplanontwikkeling echter, moet de focus worden gelegd op hetgeen binnen de komende 10 jaar reëel wordt geacht. Voor het binnendijkse terrein is dat nu 20 hectare bruto uitgeefbaar met een wijzigingsbevoegdheid voor nog eens 20 hectare.	O

	vraagt. - Ten derde gaat het om de eerder genoemde synergie van een bedrijventerrein met een binnenhaven. Bij een geringe oppervlakte van de bedrijventerreinen wordt de exploitatie minder aantrekkelijk. Met andere woorden de 115 ha in de huidige ontwikkelingen zal zeer lastig zijn om dit rendabel te krijgen. Deze afwijking is in het inpassingsplan niet onderkend en onderbouwd of tenminste als een groot risico benoemd.		
11.5	In het inpassingsplan wordt een hogere grenswaarde qua dB(A) vastgesteld. Wij zijn het principieel hier niet mee eens. De grenswaarden zijn niet voor niets vastgesteld en het argument "Gelet op het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust wordt een hogere grenswaarde voor deze objecten aanvaardbaar geacht" (bijlage 2) is voor ons een uitermate zwak argument. Wat betekent dit voor de toekomst, worden grenzen op het gebied van milieu continue bijgesteld voor het economisch belang?	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 1.2, 6.4 en 10.1.	O
11.6	Uit een Second opinion haalbaarheidsonderzoek en ondernemingsplan (2013) in opdracht van de gemeenteraad van Lelystad blijkt dat voor intentieverklaringen van afname voor containers een voorbehoud opgenomen moet worden voor de daadwerkelijke afname van containers omdat: "Volledige zekerheid bestaat echter nog niet zolang de gesprekken nog gaande zijn (en partijen zich onverhoopt zouden kunnen terugtrekken) en er nog geen definitief contract is opgesteld en ondertekend". In uw inpassingsplan (de ladder) lijkt het alsof er onvoorwaardelijk van een afname (door getekende intentieverklaringen) wordt uitgegaan. Een intentieverklaring blijft een intentie (met goede bedoelingen). We missen dit als een benoemd risico.	De hoofdlijnenovereenkomst met de terminalexploitant is een belangrijke voorwaarde voor het vaststellen van de inpassingsplannen. Deze overeenkomst wordt voor de vaststelling van de inpassingsplannen –en dus voordat er daadwerkelijk investeringen worden gedaan- omgezet in een definitief en bindend contract inzake afname/gebruik van de door de provincie ontwikkelde op- en overslagfaciliteit. De intentieverklaring van verladers (containerstromen) zijn van belang voor de exploitatie van de terminal. Dat is het ondernemersrisico van de terminalexploitant. De provincie heeft bijgedragen aan het tot stand komen van de intentieverklaringen, maar heeft geen direct zakelijk belang om deze intentieverklaringen om te zetten in contracten. In de Ladder voor duurzame verstedelijking is e.e.a. duidelijker omschreven.	G
11.7	Het beoogd effect van een terminalhaven is een beperking van de filevorming in de regio aldus het inpassingsplan. Volgens een update van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse uit 2011 is de A6 een knelpunt binnen Flevoland. Is er rekening gehouden met de inspanningen van Rijkswaterstaat (verbreding A1 / A6)?. Het lijkt ons een ondoordachte redenering dat een terminal haven voor 20% reductie van een filevorming kan zorgen. We missen een deugdelijke onderbouwing.	In het kader van de Beter Benutten subsidie is er door Ecorys (adviesbureau) in april 2014 een update van de effecten van Flevokust op voertuigverliesuren gemaakt. Hierin is de capaciteitsuitbreiding van de A6 meegenomen.	O
11.8	Het vrachtverkeer gaat nu al vaak door Lelystad (om minder kilometers te maken?). Wij vrezen dat dit nog meer gaat gebeuren en daardoor een negatief effect op de doorstroom in Lelystad en negatief effect op milieu en leefbaarheid zal ontstaan. Wij missen hier een visie op.	Zie algemeen onder 4.	O

11.9	In het exploitatieplan wordt aangegeven dat de grondprijs voor een (kade) kavel ongeveer 200 euro m2 is . Een second opinion haalbaarheidsonderzoek en ondernemingsplan (2013) in opdracht van de gemeenteraad van Lelystad op een eerdere business-case van de gemeente Lelystad geeft aan dat “gebaseerd op enkele voorbeelden van omliggende haventerreinen, achten wij de gehanteerde grondprijzen voor de (kade)kavels aan de hoge kant. Het is niet duidelijk is of hierbij ook een concurrentieanalyse heeft plaatsgevonden ten opzichte van gangbare grondprijzen bij de (haven)terreinen in de omgeving”. De berekening qua grondprijs door Grontmij is niet openbaar. Het is daardoor lastig de onderbouwing van de grondprijs te volgen. Wat wij missen zijn de risico's in relatie met de opmerkingen uit bovenstaande. Er is namelijk al een tekort van ongeveer 0,4 miljoen door de provincie begroot.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nr. 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Voor wat betreft de grondprijs wordt uitgegaan van een onafhankelijke taxatie door een gecertificeerd taxatiebureau in opdracht van provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap. Deze taxatie is ook nodig voor grondovereenkomsten tussen RWS en provincie en waterschap en provincie en tussen provincie en de beoogde terminalexploitant (i.v.m. staatssteun).	O
11.10	Het positief/ negatief effect van de vaststelling / berekening van de grondprijs door de provincie voor de grondexploitatie van de gemeente Lelystad (binnendijks) is niet onderkend.	De onderhavige procedure ziet op het vaststellen van twee provinciale inpassingsplannen. Het binnendijkse industrieterrein maakt daar geen deel van uit. Het is aan de gemeente om voor dit deel een sluitende grondexploitatie te bewerkstelligen.	O
11.11	In een TNO / Erasmus onderzoek (2008) wordt per hectare een opbrengst qua werkgelegenheid van 17,6 voorgesteld. Dit inzicht is ook meegenomen door gemeente Lelystad (Notitie werkgelegenheid 2013) . In het rapport van Ecorys (2014) wordt de opbrengst van de werkgelegenheid per ha gesteld op 25-35 (presentatie uitwerking voorkeursvariant algemeen publiek Flevokust 15 mei 2014). Ons lijkt dit verschil van 70% erg veel en op zijn minst verwarrend.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.	O
11.12	Volgens het rapport Greenports en Mainport Toegevoegde waarde Netwerk (nov 2013) wordt het belang van een voor wat betreft exportcontainers opstappunten voor Flevoland en landelijk als belangrijk gezien. Hierbij kunnen ook andere opstappunten, buiten Lelystad ook een rol spelen. Dit wordt ook weergegeven in het Provinciale Omgevingsplan Flevoland (2006). Namelijk er worden drie zoeklocaties voor een multimodaal overslagcentrum aangeduid. Het Provinciaal Omgevingsplan vermeld: “Op het land ontstaat op langere termijn in Almere een weg-spoor overslagmogelijkheid op het bedrijventerrein A6/A27. Het goederenvervoer over water kan vanwege toegenomen efficiëntie van de binnenvaart op de korte termijn van belang worden. Door het sterk toegenomen gemiddelde tonnage van een binnenschip, komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. Hierbij zijn in beginsel twee locaties in Almere en één in Lelystad in beeld.” Het lijkt erop dat er in beginsel drie locaties geschikt zijn waarbij zelfs een	Uit onderzoeken die regionaal in MRA verband zijn gehouden, blijkt de toegevoegde waarde van Lelystad uit de strategische ligging, de koppeling met het industrieterrein en de nabijheid van het spoor. Dit heeft dan ook geresulteerd in de afspraken die in het PLABEKA zijn vastgelegd. De voorgestane ontwikkeling van Flevokust past binnen het, in het Omgevingsplan beschreven, provinciale beleid.	O

	mogelijkheid is om in Almere op langere termijn een weg-spoor overslagmogelijkheid op het bedrijventerrein A6/A27 te realiseren. De reden waarom Lelystad is gekozen is omdat er al een spoorlocatie in de buurt is. Dit lijkt de enige overweging. Een weloverwogen afweging (kosten, SWOT, milieueffecten etc.) voor de verschillende locaties ontbreekt waardoor de keuze voor Lelystad opportunistisch is.		
12.1	Ik denk dat de hoogte van de gebouwen en of installaties of andere obstakels op het industrieterrein of op het havengebied een negatieve invloed kunnen hebben op een of beide windmolens van ons. Deze staan op visvijverweg 56/58 en visvijverweg 49. De dichtst bijstaande windmolen staat op slechts enkele honderden meters van het projectgebied. Ik verwacht dat de plannen mij schaden in mijn onderneming als windmolen exploitant. Het rendement van een of beide windmolens zou naar beneden kunnen gaan door het verstoren van het windaanbod.	In de zogenaamde keukentafelgesprekken met de windondernemers is afgesproken dat op kosten van de provincie een onderzoek wordt gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de windvang van de windmolens in de omgeving. Afgesproken is, dat de uitkomsten van dit onderzoek leidend zijn. Mocht na een aantal jaren blijken dat door de bebouwing op Flevokust de daadwerkelijke windvang significant is afgenomen, dan bestaat de mogelijkheid hier alsnog onderbouwd op terug te komen door middel van een verzoek om planschadevergoeding.	O
13.1	Milieudefensie Lelystad waardeert het dat de Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zich inzetten om de werkgelegenheid in Flevoland te versterken, maar Milieudefensie is alles behalve gelukkig met het voornemen van Provincie Flevoland en Gemeente Lelystad om ten noorden van Lelystad een buitendijkse haven en een binnendijks bedrijventerrein aan te leggen. De ontwikkeling van deze overslaghaven zal een nadelig effect hebben op het leefmilieu in Lelystad en is slechts mogelijk door de inzet van grote overheidsbijdragen. Milieudefensie is van mening dat deze gelden elders in Flevoland een gunstiger effect op de werkgelegenheid zullen hebben.	Zie algemeen onder nrs. 1 en 2 en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 5.5., 11.4 en 11.6.	O
13.2	Milieudefensie zou voorstander van deze overslaghaven zijn, wanneer de kans groot zou zijn, dat dit een verschuiving van het wegvervoer naar vervoer over water zou opleveren. Niet alleen de Rijksoverheid, maar ook de provincies en gemeentes dienen er naar te streven onnodige automobiliteit te voorkomen en de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO2, zo veel mogelijk te beperken. Daarbij speelt dat de overheden nu reeds rekening moeten houden met de beperkte beschikbaarheid van fossiele brandstoffen binnen enkele decennia. In het Inpassingsplan wordt aangegeven dat door deze overslaghaven er bovenregionaal gezien een verschuiving zal optreden van wegverkeer naar vervoer over water. Wij vragen ons af of dit ook daadwerkelijk het geval zal zijn. De grote bulk aan agrarische producten wordt in de oostelijke en zuidelijke delen van Flevoland geproduceerd en de reeds bestaande overslagmogelijkheden in	In het onderzoek, uitgevoerd door Ecorys in april 2014, is uitgewerkt welk verminderend effect de op - en overslaghaven heeft op wegtransportbewegingen. Hierbij is ook rekening gehouden met de agrarische stromen. De overslagmogelijkheden in Harderwijk zijn ongeschikt om deze stromen in deze volumes te accommoderen.	O

	Harderwijk zijn daar voor gunstiger gelegen.		
13.3	Naar onze mening is onvoldoende onderzocht in welke mate er op korte en lange termijn echt behoefte is aan overslagfaciliteiten aan de noordzijde van Lelystad. Weliswaar wordt verwezen naar eerdere beleidsplannen en zijn er intentieverklaringen van een tiental bedrijven, maar die geven allesbehalve zekerheid, dat hier een sluitende of zelfs winstgevende exploitatie is te realiseren. Nu reeds kampen gemeentes in het gehele land met niet gebruikte bedrijventerreinen en leegstaande kantoren. Geregeld moeten gemeentes tientallen miljoenen euro's afboeken op hun grondbalans. Milieudefensie is dan ook van mening dat het ongewenst is de oppervlakte bedrijventerreinen in Flevoland uit te breiden. Eerst dient gestreefd te worden naar opvulling van de leegstaande delen van de bestaande bedrijventerreinen. Aangegeven wordt dat de overslaghaven vooral van belang zal zijn voor de agrarische sector. Wij zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht in welke mate er in deze sector behoefte is om bulkproducten zoals granen, bieten en aardappelen per container naar Flevokust te vervoeren. Er wordt niet aangegeven op welke wijze deze producten op dit moment naar de fabrieken worden getransporteerd. Mogelijk hebben de bedrijven totaal geen behoefte aan transport over water.	Zie algemeen onder nr. 1.	O
13.4	Ook een aantakking op de spoorlijn is niet realistisch: mede vanwege de zeer hoge kosten: passage snelweg. In feite ligt de locatie van Flevokust juist erg ongunstig: aan de verkeerde kant van het spoor en de snelweg én aan de verkeerde kant van Lelystad. De agrarische producten worden in andere delen van Flevoland verbouwd.	Zie algemeen onder 2. Daaraan voegen wij toe dat, aan de oostzijde van het spoor en de snelweg A6, geen locatie is gelegen aan de hoofdvaarroute VAL (Vaarweg IJsselmeer Lemmer) en nabij vaarwegroute VIJM (Vaarweg IJsselmeer Meppel). In de plannen wordt op korte termijn geen aantakking op het spoor voorzien. Dit neemt niet weg dat op langere termijn een aantakking op het spoor (Hanzelijn) en zelfs de lucht (nabijheid Lelystad Airport) mogelijk is. De locatie leent zich hier goed voor.	O
13.5	Ten behoeve van de MER zijn er modelstudies uitgevoerd naar de verkeersontwikkelingen. De uitkomst is, dat de verkeersbelasting van de wegvakken en kruispunten/rotondes in het algemeen binnen de normen blijft. Wij zijn van mening dat het onderzoek zich te veel beperkt heeft tot directie omgeving van Flevokust. Milieudefensie is van mening dat een aanzienlijk groter gebied in beschouwing had moeten worden genomen. De vrachtauto's met containers komen uit andere delen van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Verwacht mag worden dat dit in de wijde omgeving op andere wegvakken/kruispunten/	Zie algemeen deel onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. De toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Flevokust is beperkt. Het verkeersmodel toont aan dat veel verkeer de A6 en de Overijsselseweg op gaat. De routes via de Oostranddreef en Praamweg/ Knardijk liggen minder voor de hand, aangezien Flevokust gelegen is in de nabijheid van een aansluiting op de A6. De route via de A6 is sneller en comfortabeler door het ontbreken van kruispunten en rotondes. De effecten voor wegen gelegen op grotere afstand van Flevokust zijn	G/O

	rotondes de doorstroming zal beïnvloeden. Te denken valt daarbij aan de wegvakken/kruispunten van Houtribweg, Zuigerplasdreef, Binnenhavenweg, Oostranddreef, Swifterringweg, Dronterweg, Larserweg en Larseringweg. Een toename van het vrachtverkeer op Houtribweg zal onder meer ter hoogte van het Golfpark tot meer geluidsoverlast leiden. Dit is ook te verwachten voor de woonwijken langs de Oostranddreef. Wanneer een deel van het vrachtverkeer uit Zuidelijk Flevoland de route Praamweg/Knardijk/Houtribweg kiest, dan zal dit ook voor het Natura 2000-gebied, De Oostvaardersplassen en de woonwijken Lelystadhaven, Galjoen, Punter en Boeier extra overlast betekenen. De effecten op de verkeerstromen, doorstroming en geluidshinder dienen naar onze mening nader onderzocht te worden.	marginaal. Hier worden dan ook geen problemen verwacht als gevolg van de ontwikkeling van de plannen.	
13.6	Samengevat is Milieudefensie Lelystad van mening dat Flevokust nadelig is voor de leefmilieu in Lelystad, te veel onzekerheden heeft ten aanzien van de exploitatie en een uiterst kleine kans biedt op een wezenlijke verschuiving van wegverkeer naar vervoer over water. Daarom verzoekt Milieudefensie Lelystad af te zien van de ontwikkeling van Flevokust.	Onder verwijzing naar onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 13.1 t/m 13.5, zijn wij van mening dat, onder afweging van alle daarvoor in aanmerking komende belangen, de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Flevokust prevaleren boven de belangen die zijn gemoeid met het afzien van deze ontwikkeling.	O
14.1	Allereerst willen wij bezwaar maken tegen het feit dat deze zienswijze ingediend moet worden bij de Provincie Flevoland terwijl het hier vooral zaken betreft die onder de verantwoording van de Gemeente Lelystad vallen, zoals de weg/verkeer/hinder van het industrieterrein. Ook vinden wij het vreemd dat veel gegevens niet openbaar zijn of nog onduidelijk zijn en zelfs niet bekend bij de leden van de gemeenteraad van Lelystad. Hier gaat het dan echt om de cijfers en de begrotingen. Hoe kan er op die manier goed worden samengewerkt en kan de gemeente tot een goed plan komen?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Vanwege de wettelijke verplichting daartoe heeft het MER voor Flevokust als geheel ter inzage gelegen. Dit neemt niet weg dat in een later stadium ook nog de mogelijkheid bestaat om bezwaar te maken tegen het MER voor de ontwikkeling van het binnendijkse industrieterrein. Het is juist dat niet alle financiële informatie openbaar is gemaakt, omdat het openbaar maken van die gegevens het financieel of economisch belang van de provincie kan schaden. Deze gegevens zijn alleen beschikbaar voor het gremium dat bevoegd is het besluit te nemen en daardoor ook financieel verantwoordelijk is voor de gevolgen van dat besluit.	O
14.2	Wij dienen deze zienswijze in als bezorgde bewoners van Lelystad maar ook als bewoners en ondernemers van het biologische landbouw gebied Lelystad noord. Het blijft ons grote zorgen baren dat ons Biologische landbouw gebied nog steeds buiten de MER rapporten en geluidsrapporten vallen. En ons gebied dus niet in de plannen wordt meegenomen. Wij zouden het zeer op prijs stellen als ons gebied binnen de plannen worden meegenomen.	Zie algemeen onder nr. 5.	O

14.3	Tussen ons en het industrieterrein zijn wij ook nog belast met de Houtribweg, deze zal zwaar belast worden met de aan en afvoer van de terminal en het bedrijventerrein. Zeker de rotonde Houtribweg –Karperweg, deze is hemelsbreed op 650 meter afstand bij ons vandaan. Deze zal voor veel overlast zorgen omdat hier de aan- en afvoerweg is naar de terminal het bedrijventerrein. Alle vrachtwagen en auto`s hier moeten remmen, een bocht maken en optrekken dit veroorzaakt veel geluidsoverlast wat zeker niet aan ons voorbij zal gaan. Wij hebben zwaar twijfels of deze weg en vooral deze rotonde de toename van zwaar verkeer aan kan, als je kijkt hoe het wegdek van deze rotonde er op dit moment aan toe is dan maak ik mij daar alleen al zorgen om. Wij zouden via deze weg willen vragen of het mogelijk is om van de rotonde bij de snelweg A6- N307 Houtribweg een ontsluiting te maken naar het bedrijventerrein dit zal een hoop overlast besparen voor ons gebied.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5. Daaraan voegen wij het volgende toe. De aanleg van een directe aansluiting op de rotonde bij de A6-N307 is verkeerskundig een ingewikkelde oplossing, is aanzienlijk duurder en de nieuwe weg die moet worden aangelegd doorsnijdt het Visvijverbosgebied. Het bos is eigendom van Staatsbosbeheer en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De kosten van een dergelijke weg zijn niet meegenomen in de plannen. Op grond van overwegingen op basis van onder meer kostenefficiëntie en duurzaamheid willen wij zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Bij volledige ontwikkeling van de buitendijkse haven en het binnendijkse industrieterrein, behoeft de rotonde Houtribweg-Binnenhavenweg aanpassing om een goede doorstroming te kunnen blijven garanderen. Het inpassingsplan voorziet in de realisatie van de haven en niet in die van het industrieterrein. Een extra ontsluiting is voor het verkeer van en naar de haven niet noodzakelijk. De ontwikkeling van de haven leidt er niet toe dat – behoudens 6 woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verleend - buiten het huidige geluidskader wordt getreden. Er is formeel dan ook geen aanleiding om ter plaatse van de biologische landbouw aanvullende maatregelen te treffen. Dit neemt niet weg, dat de provincie tijdens zogenaamde keukentafelgesprekken meermaals de plannen voor de ontwikkeling van Flevokust met de biologische ondernemers heeft besproken. Hierbij is ook gesproken over mogelijke maatregelen om de vermeende verwachte hinder te voorkomen of te verminderen. In dat kader is ook concreet gesproken over het verlengen van een aarden wal om geluidsoverlast van de N302 te reduceren. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden hiervan binnen bestaande programma's. Adressant is hiervan op de hoogte. Wij blijven hierbij benadrukken dat de geluidsbelasting van deze weg onder de wettelijke norm blijft.	G/O
14.4	Graag zouden wij nog dieper in willen gaan over de geluidscontouren van Flevokust: In INPASSINGSPLAN PARTIELE HERZIENING FLEVOKUST GELUIDZONE TE LELYSTAD staat het volgend citaat: In het MER dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de op en overslaghaven en het industrieterrein Flevokust is bij de effectbeoordeling vooral ingegaan op de cumulatie van geluid. Hier gaat het om geluid vanwege de industrieterreinen waar	Zie algemeen onder nr. 4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Gedeputeerde Staten hebben op 30 september 1991 rond industrieterrein Flevocentrale ingevolge artikel 53 en 57 van de Wet geluidhinder een geluidzone vastgesteld. Deze nu geldende geluidzone is op 20 augustus 1992 door de Kroon goedgekeurd. Gelet op de met de elektriciteitsopwekking gemoeide belangen, voorziet de vastgestelde geluidzone in een reservering voor de mogelijke ombouw van de Flevocentrale tot een kolengestookte	G/O

	grote lawaaimakers zich mogen vestigen. Voor de bepaling van de geluidzone voor industrielawaai en de benodigde hogere grenswaarden is apart onderzoek gedaan. Dit onderzoek -dat ook bij het MER voor de ontwikkeling van Flevokust is gevoegd - is hier als bijlage 1 opgenomen Als we naar deze kaart kijken en de geluidscontouren waarnemen dan is de cirkel die er was voor de Maxima-centrale (die niet eens zoveel herrie maakt)niet veel groter dan de cirkel die er nieuw is gekomen voor de grote geluidmakers. Wij maken bezwaar tegen deze geluidszone omdat hij niet overeenkomt met het verhaal 'grote geluidmakers'. Er wordt met ons gesproken en overlegd en rekening gehouden met onze zorgen, in de praktijk lijkt dat zo maar in de stukken komen wij daar verder weinig over tegen. Tegen deze manier van handelen maken wij bezwaar, als wij gehoord worden en men zegt rekening met ons te houden dan moet dat toch op zijn minst in de stukken terug te vinden zijn.	centrale. Hierbij zouden de bestaande eenheden Flevo I, II en III kunnen worden vervangen door 6 kolengestookte eenheden van elk 600 MW. De geboden ontwikkelingsruimte is na 1991 niet aangewend. Geconstateerd wordt dat door modernisering van de huidige Maxima-centrale de geluidemissie van de centrale is afgenomen. De geluidzone is daarop echter nooit aangepast en biedt daardoor de Maxima-centrale veel ontwikkelingsruimte. De gebruikte kavelemissies voor Flevokust zijn juist gebaseerd op de "grote lawaaimakers". De Maxima-centrale is vooral voor het noordelijke deel van de toekomstige geluidszone bepalend. Voor een kleiner deel is Flevokust bepalend is. Daardoor is de nieuwe contour niet veel groter dan de bestaande contour van de Maxima-centrale. Voor het zuidelijke deel van de geluidzone zijn vooral industrieterrein Flevokust, Orgaworld en het bedrijfsp perceel Karperweg 8 bepalend en in mindere mate de Maxima-centrale. De Maxima-centrale en de buitenste randen van het industrieterrein Flevokust hebben meer impact dan bijvoorbeeld een perceel gelegen in het midden van industrieterrein Flevokust, omdat dan de afstand tot de zonegrens ook groter wordt. Voor wat betreft de kenbaarheid van de zgn. 'keukentafelgesprekken' verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3.	
14.5	De Polderkol is een Biologische kruidenbedrijf dat kruiden teelt en verwerkt tot diverse kruidenproducten die de gezondheid bevorderen. Ons bedrijf gaat vermoedelijk lijden onder de uitstoot van fijn stof en andere chemische stoffen die via het bedrijventerrein Flevokust in de lucht komen. Het feit dat er zware industrie komt met milieucategorie 5 houd in dat mijn bedrijfsvoering en producten hierbij in onzekerheid komen. Wij zouden dan ook willen pleiten voor een nulmeting en dat de uitstoot goed in de gaten gehouden wordt. Kruiden zijn juist kwetsbaar voor chemische stoffen en sommige zijn juist in staat veel gifstoffen op te nemen, dat is hun werk, dat is juist de reden dat de kruiden worden toepast bij mensen. Als dit al in de omgeving, tijdens de groei, gebeurt dan heb wij dus een probleem bij de verdere toepassing van de kruiden. Wij hebben ons juist hier in Flevoland gevestigd omdat hier de garantie is van schone grond en lucht en de ideale omstandigheden voor het telen van kruiden. Schone kruiden zijn voor ons juist belangrijk omdat ze gebruikt worden ter bevordering van de gezondheid als deze kruiden chemische stoffen bevatten	Zie algemeen onder nr. 5.	O

	hebben we een groot probleem. Citaat van de website plantaardigheden: Over de hele wereld komen bodems voor die, veelal door menselijke activiteit, vervuild zijn met zware metalen. Met name cadmium is erg schadelijk voor mens en dier en kan bij hoge concentraties leiden tot kanker. Door op die stukken grond planten te telen die veel zware metalen opnemen, en die planten gecontroleerd af te voeren, kan de vervuilde bodem op een charmante manier gereinigd worden. Dit wordt "fytoremediatie" genoemd. Het afwassen van het fijn stof van de plant zoals wordt voorgesteld in de nota van beantwoording (pag. 10 situering nabij biologische landbouwgebied) is in ons geval niet mogelijk omdat de kruiden droog geoogst en gedroogd moeten worden, als ze van tevoren nat maak is de kans op schimmel in het product heel groot. Uit ditzelfde verhaal blijkt ook inderdaad dat er in de kruiden meer Pak's en zware metalen werd gevonden dus dat wat wij eerder aangaven dat kruiden kwetsbaar zijn voor chemische stoffen is zelfs al in jullie documentatie aangehaald. De stoffen zitten niet alleen op het planten maar komen ook in de grond vanuit daar zal het uiteindelijk ook door de plant worden opgenomen. Onze producten worden door heel Nederland op veel plaatsten verkocht en in de kruidenwereld is De Polderkol een bekende naam juist vanwege de kwaliteit van de kruiden en ook de betrouwbaarheid. We zijn trots op Lelystad en onze producten en kunnen als een van de weinige mensen in Nederland zeggen dat onze producten niet belast zijn met chemische stoffen of schadelijke stoffen uit de lucht. Heel jammer dat we dit verhaaltje kwijt gaan raken. Planschade en imagoschade ligt hier zeker op de loer.		
14.6	Graag willen wij ook nog eens reageren op het stukje uit het ontwerp inpassingplan met betrekking tot beter benutten en afname van verkeer: "Rijksprogramma Beter benutten is door Ecorys onderzoek gedaan naar de mobiliteit. Uit het onderzoek van Ecorys (2014) blijkt dat de ontwikkeling van Flevokust weliswaar lokaal leidt tot een toename van verkeer, maar dat er bovenregionaal gezien een verschuiving optreedt van wegverkeer naar vervoer over water en een betere spreiding en benutting van verkeer leidt. De ontwikkeling van Flevokust past daarmee binnen het Rijksbeleid". De meeste containervrachten van de Rotterdamse havens gaan via het oosten of het zuiden van het land naar het buitenland dus die komen bijna niet in het	De ontwikkeling van Flevokust gaat in eerste instantie niet uit van import-stromen vanuit Rotterdam. Flevokust start met export van (agro) producten vanuit Lelystad, die naar Rotterdam worden vervoerd. Daarmee ontstaat een regelmatige afvaart vanaf Lelystad. Deze regelmatige afvaart maakt het aantrekkelijk voor bedrijven, die in de regio zijn gevestigd, om producten aan en af te voeren. In plaats van wegtransport van en naar Lelystad vanuit Amsterdam en Rotterdam, resulteert dit in scheepsbewegingen die gepaard gaan met aan- en afvoer over de weg vanuit de regio. De regelmatige afvaarten maken Flevokust tevens een aantrekkelijke	O

	noorden, richting Lelystad. De vervoersbewegingen over water zullen dan niet afnemen als dat via Rotterdam naar Lelystad zou gaan. Het is juist extra omslachtig om dit eerst via Lelystad te laten verlopen. Wij kunnen ons niet voorstellen dat het aantrekkelijk is dat de vracht eerst per binnenvaart naar Lelystad gaat om zo alsnog op een vrachtwagen te zetten, want trein kan nog niet. Dat is eerder een omweg als je op de kaart kijkt en dat is iets wat vervoerbedrijven nooit willen. De afstand Lelystad Amsterdam is ongeveer 70 km. Wij denken niet dat het overladen op schepen en vervoer over water zoveel bespaard dat het economische zuiniger is over water in plaats van dat het vanuit Amsterdam meteen via de weg op de plek van bestemming gaat. Vanuit Rotterdam gaat het grootste deel naar het oosten en het zuiden van het land naar de omringende landen, dus qua beter benutten en besparing van energie en uitstoot is dit een vreemd verhaal als deze vrachten eerst naar Lelystad zouden gaan. Wat in theorie mooi klinkt maar in de praktijk gewoon niet gaat gebeuren. Vracht gaat altijd de kortste weg. Wat dan overblijft voor Lelystad is opslag en verwerking. Lelystad wordt nergens gesitueerd als een doorvoerpunt maar meer als een eindpunt of beginpunt. Beginpunt heeft weinig zin omdat er in Flevoland weinig industrie is die zoveel bulk produceert. De agrarische sector deze heeft al toe gezegd 10.000 containers op jaarbasis te vervoeren via de Flevokust. Er kunnen 24 containers op een binnenvaartschip dat wil dus zeggen dat het over 416 schepen gaat. Is niet echt veel om daar een terminal voor aan te leggen lijkt mij zo. Mijn bezwaar in dit verhaal is dat er vanuit Flevoland te weinig productie is om over het water te transporteren en dat daarvoor een terminal en haven dus niet nodig is. De transport naar het noorden, richting Lelystad, vanuit Rotterdam is te weinig om via Lelystad te verschepen. De afstand tussen Amsterdam is te klein om interessant te zijn voor Lelystad als tussenhaven voor overslag van schip op vrachtwagen. Kortom transport-technisch zal Lelystad geen oplossing zijn.	vestigingslocatie voor bedrijven die nu nog niet in de regio zijn gevestigd. Deze bedrijven zullen extra lading voor de binnenvaart met zich mee brengen, maar beperkte additionele aan- en afvoer, omdat ze op het naastgelegen bedrijventerrein zijn gevestigd.	
14.7	Dit citaat uit de nota van beantwoording maken ons grote zorgen: “Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het gezamenlijke beleid voor de kantoor- en bedrijfslocaties opgenomen in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040. Flevokust maakt deel uit van de MRA. Naast de reductie van plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties is in de MRA ook een behoefte aan zwaardere industrieterreinen. Tot 2040 is in de MRA naar verwachting vraag naar	Zie algemeen onder nr.1 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.6.	O

	380 ha gemengd-plus terrein. Op gemengd-plus terreinen kan industriële bedrijvigheid terecht uit de milieucategorieën 3/6. Een deel van die 380 ha betreft bedrijven uit de hoogste milieucategorie (categorie 5-6, ofwel de zware industrie). Doordat deze bedrijven qua milieuruimte vaak moeilijk mengbaar zijn met andere functies, is het essentieel om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor deze –voor de regio en Nederland als geheel- noodzakelijke bedrijven. Overigens kunnen zich ook op moderne-gemengde bedrijventerreinen industriële bedrijven vestigen, veelal tot en met milieucategorie 4. Hoewel daar vaak fysieke ruimte voor beschikbaar is, zorgt de beperkte milieuruimte op deze terreinen (net als overigens in sommige gevallen op gemengd-plus terreinen) ervoor dat zware industrie geen plek kan vinden op deze terreinen. Milieuruimte is een schaars goed in de MRA. In totaal is het aanbod gemengd plus in MRA tot 2040 nu 250 ha, waarvan 70 ha op Flevokust. Het nu voorliggende ontwerpplan voor Flevokust maakt een ontwikkeling van circa 40 ha bedrijventerrein mogelijk in aansluiting op de te ontwikkelen binnenvaart terminal." Hetzelfde soort verhaal is terug te lezen in de rapporten van Antea Group: Flevokust is een initiatief van de van de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland. De initiatiefnemer is voornemens een gecombineerd haven- en industrieterrein te realiseren ten noordoosten van de kern van Lelystad. De plannen voor Flevokust zijn dan ook gebaseerd op het functioneren van het terrein als een extended gate voor de haven van Amsterdam. Daarbij worden de containers vanaf de zeeschepen in Amsterdam (en Rotterdam) direct overgeslagen op binnenvaartschepen, zodat deze, zonder havencapaciteit in Amsterdam te gebruiken, direct doorverscheept kunnen worden. Vanuit de haven in Lelystad kan vervolgens verdere distributie plaatsvinden, zowel per schip als per trein of vrachtauto. De ontwikkeling is opgenomen in het programma Beter Benutten, waar vanuit ook subsidie beschikbaar wordt gesteld voor de realisatie van het terrein. Er is daarnaast behoefte aan zwaardere bedrijventerreinen. Anders dan in de kantorenmarkt, waarin een duidelijke afname van de vraag naar bedrijfsruimte waarneembaar is, geldt voor bedrijventerreinen van een zwaardere categorie nog altijd dat er behoefte is aan uitbreidingsruimte. De binnenhaven in Flevokust wordt dan ook gecombineerd met een bedrijventerrein voor bedrijven van de categorieën 3, 4, en 5.		
--	--	--	--

	Uit deze stukken is op te maken dat er behoefte is aan bedrijventerreinen van een zwaardere categorie industrie. Maar dat daar om diverse redenen geen plaats is in Amsterdam en Rotterdam. Dit komt er dus op neer dat er helemaal geen sprake is van afname van uitstoot en vermindering van vervuiling zoals beweerd wordt in de stukken. Er zal juist een spreiding en een toename plaatsvinden. Ik heb bezwaar tegen deze ontwikkeling omdat Lelystad op deze manier de oplossing en een afvoerpuntje wordt voor de zware industrie uit de randstad. Mij lijkt het beter om deze daar te centreren en de gebieden die schoon zijn schoon te houden.		
14.8	Werkgelegenheid: Een container terminal is niet een plek waar het bruist van de mensen en de banen er kan inderdaad in het industrieterrein banen voortvloeien uit de werkzaamheden die daar ontstaan. Vaak is dat laag geschoolde arbeid met slechte arbeidsomstandigheden deze worden niet graag door Nederlanders uitgevoerd en worden dus vervuld door werknemers uit omliggende landen zoals Polen dit levert dus voor Nederlanders weinig werkgelegenheid op. Ons bezwaar in dit verhaal is dat er beloofd wordt dat het banen op zou leveren en de jeugd werkloosheid in Lelystad naar beneden zou brengen. Maar dat wij niet een duidelijk beeld kunnen krijgen uit de cijfers hoe dit werkelijk gaat gebeuren behalve de cijfers uit de rapporten waarbij een grove schatting wordt gemaakt van ca. 25- 35 banen per ha. Citaat website provincie Flevoland: Flevokust is een lange termijn ontwikkeling. Nieuwe arbeidsplaatsen komen dus stap voor stap. Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van Flevokust kan het aantal nieuwe banen variëren. Uit recent onderzoek blijkt dat een dergelijk industrieterrein ca. 25 – 35 directe arbeidsplaatsen per hectare oplevert. Dit blijft toch een hoop geld voor deze banen op lange termijn en dan te bedenken dat er bij Giant op dit moment ongeveer 200 poolse werknemers bezig zijn en ook de landbouw waar Lelystad door wordt omringt wordt in de banen voorzien van Poolse arbeiders. Is het niet slim om daar eens na te kijken in plaats van te denken dat we met een duur project zogenaamde banen aan te creëren zijn?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4. Daaraan voegen wij het volgende toe. Met de ontwikkeling van de terminal worden niet veel banen gecreëerd. De terminal is één van de randvoorwaarden die ontwikkeling van een onderscheidend bedrijventerrein mogelijk maken. De bedrijven die zich op het bedrijventerrein gaan vestigen creëren nieuwe banen in en voor de regio. Door clustervorming wordt onder meer ingezet op bedrijven in de food-verwerking. Dit is een cluster met in potentie relatief hoogwaardige banen. In de Europese markt is bepaald dat er vrij verkeer is van producten en diensten. Werknemers uit andere EU-landen zijn op grond daarvan vrij om hier arbeid te verrichten.	O
14.9	Kosten: Volgens de stukken zou er een sluitende begroting zijn voor de aanleg van de buitenhaven Hier zijn alle subsidies bij betrokken. Wij hebben onze twijfels of deze feiten en cijfers kloppen omdat er eerder over andere bedragen gesproken werd dan dat uiteindelijk in de rapporten staan. Ook vragen wij ons af of alle kosten goed zijn meegenomen.	Zie algemeen onder nr.6. Daaraan voegen wij het volgende toe. In het ontwerp-exploitatieplan dat mede ter inzage heeft gelegen is inzicht gegeven in de financiën. Dit exploitatieplan is opgesteld op de wettelijk gestandaardiseerde manier en moet niet worden gezien als een kostenraming. Bij het investeringsbesluit zal de kostenraming met bijbehorende risico's voor besluitvorming voorliggen. Doorgaans is bij	O

	Voor het deel van de gemeente Lelystad is het plan financieel nog niet rond. Voor de gemeente zal het veel gaan kosten, wat te koste gaat van andere uitgave die voor de gemeente Lelystad en haar bevolking belangrijk zijn. Ons bezwaar is dat voor zo'n groot plan wat niet eens het succes van gegarandeerd is en waarbij wij zoveel zware industrie in huis halen om het haalbaar te kunnen maken het werkelijk interessant is?	planontwikkeling sprake van risico's, zo ook bij de ontwikkeling van de haven en een binnendijks industrieterrein. Het gaat er om of de risico's acceptabel zijn. De ontwikkeling van het industrieterrein maakt geen onderdeel uit van het inpassingsplan. Ook zonder industrieterrein is een havenontwikkeling financieel mogelijk. De haven is vervolgens wel een element dat een gunstig effect heeft op de haalbaarheid van een nat binnendijks industrieterrein. Volgens ons kan ook het binnendijkse industrieterrein op kostenneutrale wijze worden ontwikkeld.	
14.10	Geachte dames en heren wij hopen dat U nog eens wijs en met gevoel naar deze plannen wilt kijken. Daarbij overdenken of we echt wel een mooi schip binnen halen of dat het misschien toch een Vliegende Hollander zou gaan worden. Wat ons betreft blijft Lelystad Groen en Blauw.	Onder verwijzing naar onze reactie op de zienswijzen onder de nrs. 14.1 t/m 14.9, concluderen wij dat de zienswijze van adressant ons geen aanleiding geeft om van de ontwikkeling van de haven en de regeling van de geluidzone af te zien.	O
15.1	Ik denk dat eventuele calamiteiten op het terrein van Flevokust ernstige schade kunnen toebrengen aan mijn melkveebedrijf op de grens van Lelystad en gemeente Dronten. Hemelsbreed ongeveer 5 km. Te denken valt aan vervuilde waterstromen langs mijn boerderij of neerslag van een brand. Ik weid mijn melkvee en neerslag van een brand leidt direct tot het binnen houden van de koeien. Ik verwacht dat de Flevokust plannen risico opleveren voor mijn melkveebedrijf.	Zie algemeen onder nr. 2. Daaraan voegen wij het volgende toe. De bedrijven die zich op Flevokust zullen vestigen moeten voldoen aan de milieuwetgeving. In milieuvergunningen worden eisen gesteld, zodat gevaar, schade en/of hinder voor de omgeving wordt voorkomen. Een calamiteit is een situatie die niet is te voorzien. Net als bij calamiteiten op andere bedrijventerreinen, gelden hiervoor de algemene maatregelen met betrekking tot calamiteiten. Voor de inhoud van die maatregelen wordt hier korthedshalve verwezen naar het crisisplan van de Veiligheidsregio Flevoland.	O
16.1	Ik denk dat de hoogte van de gebouwen en of installaties of andere obstakels op het industrieterrein of op het havengebied een negatieve invloed heeft op het windaanbod op onze windmolen en daarmee verwacht ik opbrengstdaling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 12.1.	O
16.2	Ook maak ik mij zorgen over een toename van het geluid op onze woning. Graag zie ik dat de provincie een nulmeting uitvoert en/of stappen onderneemt om geluidsoverlast te verminderen of te voorkomen.	Zie het kopje "ontvankelijkheid" onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijze onder nr. 10.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het uitvoeren van een nulmeting is geen wettelijke vereiste. In het MER wordt de huidige situatie met de toekomstige situatie, inclusief de ontwikkeling van Flevokust, vergeleken. In de huidige situatie geldt (door het ontbreken van een industrieterrein) voor de woning van adressant aan de Visvijverweg 57 in principe de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A). Dit behoeft verder geen onderbouwing middels een nulmeting, omdat 50 dB(A) op grond van de Wet geluidhinder acceptabel wordt geacht. Het toekomstige geluidsniveau ten gevolge van industrieterrein Flevokust is berekend en daar waar nodig worden maatregelen aan de woningen	O

		getroffen. Bovendien is het uitvoeren van een nulmeting ten behoeve van industrielawaai niet reëel, aangezien de nabijgelegen Rijksweg A6 bepalend is voor de optredende geluidsniveaus. Dit geluid valt echter onder de bevoegdheid van Rijkswaterstaat. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft nabij de woning van adressant geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld met een gemiddelde waarde van 66,8 dB.	
17.1	Namens onze gezinnen waarmee wij wonen en werken (melkgeitenhouderij) in het gebied nabij de Flevokust dat is aangewezen om een hogere geluidsnorm te gaan hanteren stuur ik u onze zienswijze. Wij zijn bezorgd over het verhogen van de waarden wet geluidshinder. Hieronder een uiteenzetting van onze zorgen. Geluidspieken leveren stress op voor onze dieren. Piekbelasting zorgt voor schrik momenten ofwel stress. Het gevolg hiervan is dat de geiten minder melk produceren wat ten koste gaat van de efficiëntie van ons bedrijf. Hetzelfde geldt voor de pluimveehouder die in hetzelfde aangewezen gebied onderneemt. Daarnaast ondervinden wij in onze woon- en werkomgeving dagelijks geluidshinder door o.a: • het verkeer op de A6, dit geluid wordt versterkt door een de wind uit het westen tot noorden en nat weer; • windmolen in de buurt produceert extra geluid; • vliegtuigen naar Schiphol zijn een extra geluidsbron; • de plezier vliegtuigen vanuit Lelystad airport zijn op rust momenten vaak een bron van veel extra geluid. Ons gebied is een zone waar deze plezier vliegtuigen kunnen stunts wat veel geluidshinder oplevert. Het verhogen van de geluidsnorm zal ons woongenot aantasten en de piekbelastingen zullen economische schade veroorzaken. Derhalve verzoeken wij u de geluidsnorm niet te verhogen in dit gebied.	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 10.1 en 16.2. Daaraan voegen wij toe, dat de hogere grenswaarde alleen geldt voor industrielawaai en niet voor het verruimen van de geluidsniveaus voor geluid afkomstig van de Rijksweg A6 of vliegtuigen. Dat geluid valt niet onder de bevoegdheid van de provincie of de gemeente en kan niet worden toegerekend aan de ontwikkeling van Flevokust.	O
18.1	We maken bezwaar tegen de procedure rond de planontwikkeling en de zogenaamde “knip” zoals die in de publicatie op uw website (met de ‘knip’ is een heldere taakverdeling ontstaan: de provincie is verantwoordelijk voor de realisatie van de haven en gemeente Lelystad voor het industrieterrein) wordt genoemd en is vastgesteld in uw vergadering van 3 juli 2014. We vinden dat als er een knip is, u zich daar ook daadwerkelijk aan moet houden. Het inpassingsplan kan dan <i>enkel en alleen</i> over het buitendijkse havengedeelte gaan en wellicht over de	Zie Deel B (Het horen van de gemeenteraad) van deze nota en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 14.1 en 14.3. Daaraan voegen wij toe, dat het inpassingsplan Havenontwikkeling inderdaad alleen ziet op de ontwikkeling van een buitendijkse haven.	O

	aansluiting naar een binnendijks industrieterrein als overlap van beide plannen. Doordat u echter direct over zowel de haven als het industrieterrein schrijft wordt de bestuursrechtelijke reikwijdte van uw plan onduidelijk. Tijdens de hoorzitting van 18 september 2014 is op geen enkele wijze duidelijk geworden dat er “een stevige samenwerking” is tussen gemeente en provincie. Integendeel de aanzienlijke hoeveelheid vragen van de kant van de gemeente gaven veel zorgen weer. Verder bleef het onduidelijk waarom er een bedrijvenlijst tbv het binnendijkse terrein is opgenomen bij het Inpassingsplan Havenontwikkeling, terwijl het inpassingsplan alleen het havengedeelte zou bestrijken. De provincie gaat alleen over het haven deel begrijpen we uit de knip die geen vorm krijgt in de stukken.		
18.2	Hetzelfde geldt voor het Inpassingsplan Geluidszone dat nu voorligt welke naast het haven terrein ook van de aanwezigheid van het bedrijventerrein uitgaat. De geluidszone van het bedrijventerrein wordt er hier ook bij gepakt en die hoort eigenlijk gezien de knip gekoppeld te zijn aan het bestemmingsplan van het bedrijventerrein. De invulling en de keuzes tav het bedrijventerrein zijn aan de gemeente, en daar is nog niet over beslist. Het ter inzage leggen van het Inpassingsplan Geluidszone door de provincie is grensoverschrijdend door de provincie en daardoor bestuursrechtelijk een creatie die tot verwarring leidt. We zijn niet in kennis gesteld over de procedure hieromtrent door de gemeente, moeten we wel bij de gemeente over de geluidscontour bezwaar maken of moet dat nu bij u? Hoe kunt u een bezwaar voor een andere overheid ontvangen? Zou er niet transparant gecommuniceerd worden en belanghebbenden worden ingelicht? Transparant is het niet meer. En transparant zijn ook niet de stukken die nu voorliggen. Veel herhalingen, en uitsplitsingen waardoor het moeilijk, wellicht onmogelijk voor buitenstaanders is de stukken geheel te bevatten, ook gezien de enorme hoeveelheid. Een leeswijzer had het geheel gesierd.	Voor de ontwikkeling van de haven is ook een geluidzone wettelijk vereist. Deze zone verstrekt duidelijkheid en zekerheid aan omwonenden over het maximale geluidniveau vanwege industrielawaai op de gevels van hun woningen. Deze geluidzone heeft betrekking op de verschillende locaties voor bedrijfsontwikkeling die de komende 10 jaar zijn voorzien. Het staat de gemeente vrij om, bij vaststelling van een bestemmingsplan voor het binnendijkse industrieterrein, de geluidzone aan te passen. De geluidzone wordt vastgelegd in het inpassingsplan met in acht name van de in voorliggende plannen vastgelegde uitgangspunten en geluidrechten van aanwezig bedrijven op het gezoneerde industrieterrein. Daarom moeten zienswijzen tegen de geluidzone bij de provincie worden ingediend. De gemeente is echter bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, als bedoeld in de Wet geluidhinder, voor specifieke woningen. Gelet op de Wet geluidhinder worden alleen de (zakelijk) gerechtigden van die woning als belanghebbende aangemerkt. Deze zijn met aparte brieven op de hoogte gebracht van de ontwerp-beschikking inzake de hogere grenswaarde. Voor zover een zienswijze tegen het inpassingsplan (mede) betrekking heeft op een dergelijke hogere grenswaarde, zendt de provincie de zienswijze door naar de gemeente, één en ander conform hetgeen hierover is bepaald in de Algemene wet bestuursrecht.	O
18.3	Daarnaast vinden we dat ook bezwaar gemaakt moet kunnen worden op het ontwerp exploitatieplan en bijlagen door alle Lelystedelingen en Flevolandse, gezien de mogelijk langdurige effecten op de begrotingen van Lelystad en Flevoland. Wij hebben grote twijfels aan de realiteitswaarde van het exploitatieplan, omdat het niet aantoonbaar is dat een haven hier inderdaad	Zie het kopje “ontvankelijkheid” onder deel A van deze nota en het algemeen deel onder nrs. 1 en 6. Daaraan voegen wij het volgende toe. Aan iedere planontwikkeling zijn risico's verbonden. Afhankelijk van het feit of deze acceptabel worden geacht door het bevoegde gezag vindt een plan doorgang. Het is juist niet vreemd dat wij als initiatiefnemer van het plan	O

	bestaansrecht kan verwerven. Het wensdenken is erg sterk bij het projectteam. Wat als de beoogde partij die de haven voor 5 jaar huurt afhaakt of verlies draait? Wie draait er dan voor op? Wat voor zeer voordelige clausules neemt u op puur en alleen omdat u zo graag een haven wil? De nut en noodzaak heeft u proberen aan te geven door onderzoeken waarvan u de opdrachtgever bent, en dus ook de vraagsteller, een vraag valt op vele manieren te stellen, zodat er altijd een gewenst antwoord boven komt drijven.... Want waarom zag de Haven van Amsterdam er geen brood in?	en als bevoegd gezag voor wat betreft de inpassingsplannen onderzoeken laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de haven. Sterker nog, in het kader van een zorgvuldige besluitvorming zijn wij daartoe gehouden. Het is dus niet vreemd dat de provincie opdrachtgever is voor (een deel van) die onderzoeken. In de zienswijze wordt niet gemotiveerd welke onderzoeken niet juist zouden zijn en om welke reden dat het geval zou zijn. Het Havenbedrijf Amsterdam is geprivatiseerd en heeft een marktrendementsdoelstelling. In de omstandigheden medio 2013 kon het Havenbedrijf die rendementsdoelstelling niet halen. De provincie heeft geen marktrendementsdoelstelling, maar voornamelijk een maatschappelijk rendement als oogmerk (economische structuurversterking).	
18.4	Tegelijkertijd stelt u dat Provincie en gemeente nauw samenwerken om ervoor te zorgen dat Flevokust één integrale ontwikkeling blijft. (website Flevoland introductie bij procedure) *Hoe kan het dan dat er zowel bij de provincie als bij de gemeente <i>geheime</i> stukken zijn die niet door raadsleden en statenleden beiden kunnen worden ingezien? *Hoe kunnen er dan gewogen beslissingen genomen worden? *Hoe is er dan sprake van transparantie van de processen, waarvoor dit keer gezorgd zou worden? U creëert hierdoor “achterkamertjes” net als door de hoorzitting van 18 september aanvankelijk niet openbaar te laten zijn en vervolgens na vragen, allereerst tijdens de voorlichtingsbijeenkomst en later tijdens gemeentelijk overleg wel. Echter vervolgens heeft u het alleen op een interne activiteitenkalender gecommuniceerd waardoor vele belanghebbenden niet op de hoogte waren en zich niet voor de inleverdatum van deze inspraak konden komen informeren over de samenspraak/werking van de provincie en de gemeente. Een bijeenkomst waarin naar buiten kwam dat de provincie mogelijk weer komt tot inpassing als de gemeente zich niet welwillend gedraagt in de besluitvorming/financiering van het (nat) binnendijks bedrijventerrein waar u de milieu hinder categorieën 3 t/5.3 bij heeft opgelegd. Of kan de gemeente daar nog over beslissen? Is het vanwege een mogelijke 2de inpassing zo, dat u het bedrijventerrein tussen neus en lippen ook maar even meeneemt in de procedures? Daarom maken we bezwaar tegen deze gehele procedure en vragen we u nu om een nieuw inpassingsplan te schrijven waarin u zich op geen enkele wijze uitlaat over het gebied waarvoor de gemeente een bestemmingsplan ontwikkeld. We vragen u ook	Zie onze reactie op de zienswijzen onder de nrs. 6.1 en 14.1. Daaraan voegen wij toe, dat de hoorzitting van 18 september 2014 is gehouden in het kader van het formele ‘horen’ van de gemeenteraad, zoals bedoeld in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening. De vormgeving van dit horen is niet in de wet vastgelegd en is dus vormvrij. Daarom is het aan de raad gelaten om de vorm te kiezen. Deze vorm had dus ook een brief van de raad kunnen zijn. De openbaarheid van die brief zou overigens gelijk zijn aan die van een brief/zienswijze van een willekeurige adressant. Dat nu gekozen is voor een overleg, waarin leden van Provinciale Staten kennis hebben kunnen nemen van de meningen van raadsleden, doet daar niets aan af. Het was dus ook geen commissie-, raads- of Statenvergadering, waarop de reguliere inspraakregels van toepassing zijn. Gelegenheden voor samenspraak zijn bij uitstrek de diverse door ons georganiseerde informatiebijeenkomsten. Zoals ook tijdens het horen van de gemeenteraad op 18 september jl. is aangegeven, had het horen alleen betrekking op de inpassingsplannen en niet op de ontwikkeling van het binnendijkse bedrijventerrein. Met de knip is de planologische bevoegdheid met betrekking tot het industrieterrein bij de raad gelegd.	O

	om de MER te beperken tot alleen het buitendijkse haventerrein. En anders vragen we u uw procedure op te schorten zodat er daadwerkelijk sprake kan zijn van een gewogen plan door provincie en gemeente dat beide plannen omvat.		
18.5	We maken bezwaar tegen het voorliggende inpassingsplan Havenontwikkeling, omdat het deels is gebaseerd op de bijgevoegde MER 1 en 2.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2.	O
18.6	We maken ook bezwaar tegen de MER omdat deze MER volledig buiten beschouwing laat dat er in de directe nabijheid van het plangebied het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord bevindt. Dit is een zeer kwetsbaar, grondgebonden gebied. Het is ook een gebied met een sterke economische waarde voor de stad en regio en biedt werkgelegenheid aan velen. U heeft het ontstaan en bestaan in het verleden en heden op allerlei wijze ondersteund en nu zit het in de weg. En dus is het makkelijker de geschiedenis en aanwezigheid van het biologisch landbouwgebied niet te benoemen?	Zie algemeen onder nr. 5.	O
18.7	Blz 1 van het inpassingsplan op- en overslag haven: het haventerrein als zodanig is van geringe omvang. Opslag biedt minimale werkgelegenheid en vraagt een groot ruimte beslag. Hoe denkt u dan wel de prognoses van werkgelegenheid te halen of gelden die niet t.a.v. de haven?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.	O
18.8	Hoe kan het bedrijventerrein <i>nat</i> zijn als er geen enkel kavel van het terrein directe toegang heeft tot het water? Hoe zit het met de subsidies nu er toch geen nat bedrijventerrein wordt aangelegd?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.4.	O
18.9	§ 1.1.1 van het inpassingsplan (ligging en begrenzing van het plangebied). Zoals aangegeven komt Flevokust aan de noordzijde van Lelystad. Het plangebied van dit inpassingsplan betreft de buitendijkse ontwikkeling van Flevokust. T.a.v. blz. 8: Waarom is de golfbreker niet opgenomen in de plannen: "Voor de haven is een golfbreker nodig. Deze ligt niet in dit bestemmingsvlak, maar in het bestemmingsvlak "Water" ". Op welke afstand van de kust wordt die dan gesitueerd? Is die dan wel realistisch meegenomen in de exploitatiekosten? Terwijl de foto van de begrenzing van het plangebied op blz. 3 toch doet vermoeden dat de golfbreker zich wel in het plangebied moet gaan begeven. Hoe zit dit? Of klopt de begrenzfotofoto niet?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.11. Daaraan voegen wij het volgende toe. De begrenzfotofoto is indicatief bedoeld. Vandaar ook de globale aanduiding met een ellips. De ligging van de golfbreker is afhankelijk van de functie: schepen de ruimte te bieden om aan te meren, waarbij de golfbreker ervoor zorgt dat het water rustig is. Hoe verder de golfbreker van de kade af komt te liggen, hoe groter de golfbreker moet zijn om voldoende rustiger water te creëren. De exacte ligging wordt bepaald bij het technische ontwerp, waarbij de aanlegkosten worden geoptimaliseerd aan de hand van diepte en lengte. Ook bij het type golfbreker is een optimalisatie mogelijkheid. Een drijvende golfbreker bijvoorbeeld, is minder kosten-afhankelijk van diepte en kan daarom dichter bij de terminal worden gerealiseerd (waar het dieper is).	G
18.10	Blz. 12: ook al heeft TNO in 2008 "de economische potenties van de haven als positief aangeduid. Lokale vervoersstromen en economische activiteiten bieden een voldoende basis voor de haven en groeien in de toekomst door. De haven is daarbij een aanzienlijke versterking van het provinciale vestigingsmilieu voor	Zie algemeen onder nr. 1. In de daar bedoelde bijlage 1 van het inpassingsplan voor de haven (Ladder voor duurzame verstedelijking) worden verschillende recentere rapporten aangehaald die een actueler beeld geven over de ontwikkelpotentie van Flevokust.	O

	logistieke en industriële activiteiten. De geplande instroom van bedrijvigheid komt voor een deel van buiten Lelystad en de provincie Flevoland". Ons inziens is de aanname van groei synoniem aan een beperkte, verouderde visie op de economie. Het rapport is ook verouderd. Gezien het aantal half leegstaande industrieterreinen rond Lelystad is een toevoeging van een binnendijks industrieterrein dat ook niet nat is, niet gewenst. En hoe zit dat met de genoemde lobby bij bedrijven op huidige terreinen om zich te vestigen op een nieuw terrein, dan creëer je nog meer spookgebieden van half lege terreinen?	Zoals eerder in onze reactie op de zienswijze onder nr.18.8 is aangegeven, is vanwege de nabijheid van de haven met terminal sprake van een "nat" bedrijventerrein. In de markt is behoefte aan deze natte industrieterreinen voor de hogere milieucategorieën. Daarmee is er ook geen interne concurrentie met de andere bedrijventerreinen in de regio, die de kwalificatie "nat" ontberen. Van een lobby om Flevolandse bedrijven te verplaatsen naar Flevokust is geen sprake. Het vestigen van extra activiteiten van bestaande Flevolandse bedrijven op Flevokust juichen wij wel toe, vooral als dergelijke activiteiten anders buiten Flevoland terecht zouden komen.	
18.11	We sluiten ons aan bij Boomsma/Schultz/Anemaet aan t.a.v. de veiligheid en de doorwerking ervan in de plannen: "2.1.4. Huidige situatie De waterkering langs het IJsselmeer ligt op circa NAP +5 m. Tijdens een zogenaamd Delta Debat in het Erfgoedcentrum Nieuw Land op 13 mei jl. heeft de Dijkgraaf gemeld dat het Waterschap Zuiderzeeland wil voorstellen om de veiligheid van de IJsselmeer dijken van Flevoland te verhogen van 1/4.000 per jaar naar 1/30.000 per jaar. Dus ruim een factor zeven hoger. Dit zal naar verwachting een betekenende invloed hebben op het dwarsprofiel van de dijk van Flevokust. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gemeld dat hiermee in de plannen rekening wordt gehouden. Dit staat echter nergens in de rapportages. Het lijkt ons gezien de veiligheid voor de inwoners van de Flevopolder van veel belang dat dit punt duidelijk in de rapportages wordt opgenomen." (zienswijze Boomsma/Schultz/Anemaet)	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.7.	G
18.12	Op pag. 16 staat deze paragraaf "2.1.7 Achtergrondinformatie -Inleiding -Omgevingsaspecten -Maatschappelijke uitvoerbaarheid -Economische uitvoerbaarheid" De invulling hiervan ontbreekt, of is hier iets weggevalen? Hetzelfde geldt voor de paragrafen 2.2.7(blz. 17 onder Verkeer), en 2.3.7(blz. 23 onder Water). Het lijkt ons erg belangrijk hier te lezen over de genoemde onderwerpen die verder niet worden uitgewerkt. Bijv. de omgevingsaspecten bij de verschillende paragrafen zou moeten aangeven dat er in de directe nabijheid van het plangebied het biologisch landbouwgebied	In § 2.1.7 (Achtergrondinformatie) wordt aangegeven waar meer relevante informatie over de desbetreffende bestemming kan worden gevonden. Daarbij wordt verwezen naar de hoofdstukken elders in de toelichting op het plan. Het klopt dus dat die kopjes niet in § 2.1.7 worden ingevuld.	O

	Lelystad-noord is gevestigd sinds midden jaren '80. De aanleg van een haven en zoals nu gepland een industrieterrein met milieuhinder categorieën 3 t/m 5.3 betekent een onomkeerbare verslechtering van de bestaande situatie voor het landbouwgebied en is daarom niet gewenst. Ook vanwege de maatschappelijke waarde van het biologische landbouwgebied, zou geconcludeerd kunnen worden dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid, naast de economische uitvoerbaarheid ongewenst zijn.		
18.13	Blz. 16 2.2.4 "Huidige situatie De bestaande weg op de dijk biedt voldoende capaciteit voor de ontsluiting van de terminal. Overigens biedt de bestaande weg voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein. Zodra het industrieterrein zich verder ontwikkelt, is een extra ontsluitingsweg nodig." De verkeerssituatie rond het mogelijk te ontwikkelen haventerrein en een eventueel industrieterrein baart ons grote zorgen. Er worden in het inpassingsplan nergens aanwijzingen gegeven waarop te verwachten schade door toegenomen fijn stof en geluidsbelasting op enigerlei wijze wordt beperkt. We vragen u dan ook maatregelen te treffen tegen de milieuvervuiling van grond, water en lucht kwaliteit door o.a. fijn stof door (vracht) verkeer en industrie alsmede tegen geluidsoverlast. Een geluidscherm/wal langs de gehele noordzijde van het biologisch landbouwgebied zou enige bescherming creëren. MER 2 blz. 81 "Ter hoogte van de aansluiting van de Binnenhavenweg op de Houtribweg neemt het aantal mvt/etm toe met 101%. Ten westen van het plangebied is een aantal motorvoertuigen per etmaal (weekdag) van ca. 13.400 berekend". En dat levert qua verkeersstromen minimale knelpunten valt daar te lezen met als oplossing een rechtsaffer, maar daar wordt dan verder niet gesproken over geluid en fijn stof, dat niet anders dan met hetzelfde soort percentage omhoog gaat. Dit gedeelte van de Houtribweg bevindt zich in de directe nabijheid van ons bedrijf. Geluidsprognoses zijn uitgereken gemiddelden en geven niet de daadwerkelijke belasting van de omgeving weer. Pieken worden uitgesmeerd. Echter langdurige blootstelling aan lawaai en geen stilte ervaringen meer, veroorzaken ernstige klachten. Een stofzuiger kan je binnen uitzetten, maar het soort werkzaamheden van ons bedrijf, een bedrijf dat past binnen het profiel van kleinschalige biologisch waardoor we ons hier hebben gevestigd, vraagt om handwerk buiten,	Zie algemeen onder nr. 5 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3. Daaraan voegen wij toe, dat een extra ontsluitingsweg eerst nodig is als het industrieterrein zich verder heeft ontwikkeld. Deze extra weg wordt alsdan niet langs de IJsselmeerdijk aangelegd. Het inpassingsplan voorziet in de realisatie van de haven en niet in die van het industrieterrein. Een extra ontsluiting is voor het verkeer van en naar de haven niet noodzakelijk.	O

	waar geluid niet uit te zetten valt. blz 17 2.2.5 Gewenste situatie In het begin voldoet de huidige weg op de dijk als ontsluitingsweg. Zodra het industrieterrein zich verder ontwikkelt, wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van Flevokust.		
18.14	De verkeerssituatie zou enorm verbeteren als er direct een weg wordt aangelegd vanaf de rotonde onderaan de A6 het gebied in. Dan hoeft de Houtribweg niet als verbindingsweg tussen Flevokust en de A6 te dienen. We verzoeken u hierbij als wegbeheerder van de Houtribweg stappen te ondernemen, en voor een betere verkeerssituatie te zorgen. U bent verantwoordelijk voor te verwachten overlast met onomkeerbare gevolgen voor het aangrenzende biologische landbouwgebied en de mensen die er wonen en werken. Zie voor de gevolgen van luchtvervuiling door verkeer in het informatieblad gepubliceerd door Milieudefensie 1511-OPM Informatieblad 03-gezondheid-DEF-low.pdf	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 14.3.	G/O
18.15	En dan hebben we het nog niet eens over fijn stof die door het overslaan van losse goederen op de havenkade kan ontstaan, en door bedrijvigheid op het industrieterrein. In de Nota van Beantwoording(2 juli 2014) wordt op pag. 10 onder 4) Situering nabij biologisch landbouwgebied beargumenteerd met een mini onderzoek van de WUR dat stadslandbouw geen last heeft van fijn stof. Het onderzoekje beperkt zich tot <i>één daktuin</i> en in de publicatie erover wordt direct gesteld: "Ook kan er een groot verschil zijn in depositie op de grond en op een dak omdat niet al het stof mee naar boven stijgt." http://www.wageningenur.nl/nl/show/Stadslandbouw-ongehinderd-door-fijnstof.htm En hierin zit de crux: een onderzoek naar vervuiling van groente en kruiden op een daktuin zoals in dit minionderzoek werd gedaan is niet toepasbaar op landbouw die grondgebonden is. Fijn stof stijgt niet op naar de daktuin, maar daalt wel af naar grond. Weliswaar is enige vervuiling afspoelbaar door regen en afwasbaar door een klant, echter de vervuiling slaat ook neer op de grond. Fijn stof van verkeer heeft juist de eigenschap zich goed aan bodemdeeltjes te binden aldus ook blijkt uit een andere publicatie ook over stadslandbouw: "loodverontreiniging heeft zich in de toplaag van de bodem genesteld en klampte zich hierbij vast aan de fijnste (klei)deeltjes uit de bodem. " http://www.argusactueel.be/binnenlands-nieuws/hoe-gezond-zijn-groenten-van-eigen-kweek	Zie algemeen onder nr. 5	O

	Dit onderzoek kent ook zijn beperkingen, want stadsbakken zijn niet grondgebonden, het geeft wel aan dat fijn stof niet zomaar weg is als het regent, integendeel het hoopt zich op in water en grond. En daarmee in de voedingsbodem voor gewassen, waardoor de vervuiling niet meer afwasbaar is, maar vervuiling van de plant veroorzaakt. Mochten er residuen van vervuiling in onze groente of fruit worden gevonden, dan kunnen we onze licentie verliezen als biologisch-dynamisch tuinbouwbedrijf. Een noodzakelijke omschakelingsperiode voordat we weer erkend biologisch zijn duurt minimaal 2 jaar. Of we dan opnieuw biologisch kunnen boeren als de grond inmiddels vervuild is, is de vraag. Terwijl we volgens de koopovereenkomst met de gemeente hier alleen biologisch mogen boeren....		
18.16	We vragen u hierbij opnieuw indien u toch de plannen doorzet: De geschiedenis en de aanwezigheid van het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord te erkennen, en voor het gebied, de bewoners en de ondernemers daadwerkelijk maatregelen zoals een geluidsscherm langs de hele noordzijde van het gebied te treffen, ook al valt het biologisch landbouwgebied Lelystad-Noord buiten het plangebied Flevokust. De plannen zorgen bij uitvoer voor onomkeerbare gevolgen voor ons bedrijf, en tevens voor ons als bewoners in het gebied (waardevermindering van het bedrijf, imagoschade van de directe omgeving, waardevermindering van woongenot, toename gezondheidsrisico's). Zie ook bijv. http://www.kennislink.nl/publicaties/fijnstof-in-alle-soorten-en-maten: een artikel van Annemieke van Roekel. Of http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/luchtverontreiniging/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-grootschalige-luchtverontreiniging/ Andere maatregelen die we noodzakelijk achten zijn nulmetingen voor grond, lucht en waterkwaliteit, vervolgmetingen door een onafhankelijke organisatie. Openbaar maken van meetgegevens, goede procedures daar omheen zodat ten alle tijden duidelijk is wat er schade te weeg kan brengen en wie er dan aansprakelijk is, en hoe er dan verder gehandeld wordt.	Zie algemeen onder nr.5.	O
19.1	Het inpassingsplan havenontwikkeling beperkt zich niet tot de havenontwikkeling maar strekt zich ook uit tot het geplande industrieterrein, (o.a. in hoofdstuk 3, inpassingsplan haven,) terwijl u een knip van 3-7-2014 gemaakt heeft tijdens uw vergadering. Het geplande bedrijventerrein met de bijbehorende, aparte, MER die	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2.	O

	nog door de gemeente moet worden voorgelegd te samen met een bestemmingsplan vallen buiten uw kader dat uzelf heeft gecreëerd. We vragen u dan ook geheel af te zien van het inpassingsplan Flevokust haven-ontwikkeling en alle andere stukken erom heen, omdat u zich niet heeft gehouden aan de afspraak van u zelf. Te weten dat de gemeente verantwoordelijk is voor het binnendijkse bedrijventerrein /bestemmingsplan en daar bijhorende MER.		
19.2	Ook vinden we dat het gebruik van de Crisis en Herstelwet de mogelijkheden van de burgers vermindert en we wijzen deze werkwijze van uw kant af. Dit ook omdat niet aantoonbaar is dat een haven de economische structuur van Lelystad zal versterken: een haven en zware industrie met ernstige milieuhinder ten gevolge, past niet naast het biologisch landbouwgebied dat mede met uw hulp is ontstaan eind jaren '80, begin '90. Het zal de bloeiende biologische landbouw verzwakken en ook de mogelijkheden voor verdere natuurontwikkeling. En dat terwijl de ontwikkeling van een haven en een industrieterrein een zeer groot beslag zal leggen op de financiën van provincie en gemeente. En dat voor langere tijd, omdat er deskundigen in het wensdenken zijn meegegaan en het nu als economisch haalbaar achten een haven aan te leggen.	Zie algemeen onder nrs. 1, 5 en 6. Zie tevens onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.5. Daaraan voegen wij toe, dat de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet (5 ^e tranche) de rechtsbescherming voor particuliere belanghebbenden niet beperkt.	O
19.3	Er zijn er toezeggingen gedaan over het niet gebruikmaken en het schonen van secundaire bouwstoffen. Er is niet uitgesloten bij de bedrijvenlijst dat het soort bedrijven dat secundaire bouwstoffen opslaat en verwerkt dat niet zal doen op Flevokust. Terwijl u , vreemd genoeg wel deze VNG bedrijvenlijst heeft opgenomen voor het industrieterrein dat niet op uw agenda staat. We willen dat u bedrijven uitsluit die met secundaire bouwstoffen werken en/of de activiteit als zodanig uitsluit. We willen dat u zich beperkt tot het havengebied en dus ook niet een bedrijvenlijst toevoegt aan het voorliggende Inpassingsplan Havenontwikkeling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder 4.3. Daaraan voegen wij toe, dat voor het ophogen van de in het inpassingsplan voor de haven begrepen gronden geen gebruik wordt gemaakt van geschoonde secundaire bouwstoffen, maar van schoon zand.	O
19.4	Er wordt in beide inpassingsplannen geen enkele voorziening getroffen tegen onherroepelijke milieuvervuiling die de komst van een haven, en zware industrie cat. 3 t/m 5.3 met zich meebrengt voor het biologisch landbouwgebied Lelystad-noord. "Zware industrie die geen plek kan vinden "(blz. 5 nota van beantwoording) en nu wel uitgenodigd wordt zich te vestigen in Lelystad-noord naast het biologisch landbouwgebied, ook wel De Tuin van Lelystad genoemd. Het biologisch landbouwgebied is ook ontstaan op uitnodiging van de gemeente en dat werd door u ondersteunt midden jaren '80 begin '90. U bent daardoor medeverantwoordelijk voor ondernemers en bewoners van dit gebied die te maken krijgen met een onherroepelijke verslechtering van de milieukwaliteit van dit gebied dat zich juist daar heeft kunnen ontwikkelen vanwege de schone lucht-,	Zie algemeen onder nr.5 en onze reactie op de zienswijzen onder nrs. 7.11 en 15.1.	O

	grond- en water kwaliteit. We willen dat u voorzieningen treft in de vorm van nulmetingen van water-, grond- en luchtkwaliteit door een onafhankelijke organisatie. De meetgegevens dienen openbaar te worden. En we willen dat u daar een procedure aanhangt die ervoor zorgt dat de bewijslast van de vervuiling duidelijk wordt zonder, dat de al aanwezige bewoners en gebruikers van het biologisch landbouwgebied daarvoor moeten zorgen. Dat er ook een procedure komt voor de dan af te handelen schade. Dat er een alarmeringssysteem komt dat indien er iets mis gaat dat schade kan veroorzaken aan gewassen, lucht, water en grond er direct gehandeld kan worden, oftewel dat er duidelijke procedures voor alle betrokkenen komen zodat er direct en adequaat gehandeld kan worden bij de minste of geringste afwijking. Dat alles ook zo wordt opgesteld dat iedere burger het kan begrijpen. Voor zover bij ons bekend is dat in Rijnmond nu het geval.		
19.5	Er wordt in de plannen ook geen enkele voorziening getroffen tegen de onherroepelijke toename van geluid door de toename van (vracht)verkeer op de Houtribweg ten noorden van het biologisch landbouwgebied. Dit is de verbindingsweg van de A6 naar de Karperweg. “Op één kruising treedt een beperkt negatief effect op.” Blz. 36 (inpassingsplan Havenontwikkeling) Dit heet lawaai-overlast en wordt als aanvaardbaar geacht..... “In het plangebied is sprake van enigszins negatieve effecten door de cumulatie van industrielaawaai, wegverkeer en railverkeer.” Blz. 32 Inpassingsplan Havenontwikkeling. Buiten het plangebied is er zeker een cumulatie van lawaai: het biologisch landbouwgebied is buiten het plangebied gehouden in alle opzichten en dat vinden we een onjuiste weergave van de omgeving binnen alle stukken inclusief de MER en daar maken we hierbij nadrukkelijk bezwaar tegen. We vragen u nadrukkelijk om De Tuin van Lelystad te beschermen tegen geluid van de toename van verkeer op de Houtribweg door de oprichting van een geluidswal/scherm aan de gehele noordzijde van het gebied. Nog beter zou zijn indien u de Houtribweg geheel mijdt door een directe afslag te creëren vanaf de rotonde aan de westzijde van de A6, die direct het geplande gebied ingaat.	Zie algemeen onder nrs. 4 en 5 en onze reactie op de zienswijze onder 14.3.	G/O
19.6	Naast de toekomstige zware industrie veroorzaakt ook de toename van verkeer fijn stof. Het fijn stof bedreigt de biologische landbouwgrond, de gewassen, de waterkwaliteit en de luchtkwaliteit. Fijn stof spoelt uit in de grond en hecht zich aan kleine klei bodemdeeltjes. Daarmee veroorzaakt het onomkeerbare schade aan de kwaliteit van de landbouwgrond.	Zie algemeen onder nr. 5.	O

	De biologische landbouw is grondgebonden en kan niet zo maar een zakje schone grond kopen om dit probleem op te lossen. (Het door u aangehaalde mini onderzoek bestrijkt alleen de afwasbaarheid van fijn stof op één daktuin. Er is veel, ook medisch onderzoek gedaan naar de schade die fijn stof veroorzaakt. Zie ook bijv. http://www.kennislink.nl/publicaties/fijnstof-in-alle-soorten-en-maten: een artikel van Annemieke van Roekel. Of http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/luchtverontreiniging/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-grootschalige-luchtverontreiniging/ De mensen die werkzaam zijn in de kleinschalige biologische landbouw staan bloot aan de toename van fijn stof waar tegen ze zich niet kunnen beschermen. Het brengt schade aan luchtwegen en leidt tot een kortere levensduur. Capucijners kunnen niet geplukt worden vanuit een trekker met een dichte cabine.		
19.7	Verder beschadigen de plannen het imago van het gebied en van de biologische landbouw. Indien er residuen gevonden worden in biologische producten waardoor ze niet als biologisch beschouwd kunnen worden, zal een betreffend bedrijf zijn producten niet als biologisch kunnen verkopen en zal het opnieuw moeten omschakelen, maar dat kan dan niet meer, want inmiddels maakt dan de cumulatieve van grond vreemde stoffen het niet meer mogelijk verder biologisch te boeren. Dit toekomst scenario is een nachtmerrie voor de bestaande bedrijven in het gebied. U, als overheid hoort op voorhand alle mogelijke maatregelen te nemen, dat dit niet kan gebeuren. Aangezien u dat geenszins doet binnen de voorliggende plannen die nu ter inspraak liggen, u wel uitgaat van zware industrie, terwijl u zich daarmee zich niet beperkt tot de Havenontwikkeling, verzoeken we u af te zien van de plannen die de Tuin van Lelystad ongetwijfeld zullen confronteren met een onomkeerbare verslechtering van de milieukwaliteit.	Zie algemeen onder nr.5.	O
20.1	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.1.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.1.	O
20.2	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.3.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.3.	O
20.3	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.4	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.4.	O
20.4	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.5	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.5.	G/O
20.5	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.6	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.6.	O
20.6	Gelijkkluidend aan de zienswijze onder nr. 19.7	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 19.7.	O
21.1	Ik ben van mening dat de hoogte van de gebouwen, installaties en andere	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 12.1.	O

	obstakels op het industrieterrein en havengebied een negatieve invloed zullen hebben op het rendement van mijn windmolens op de percelen Plavuizenweg 1 en 6. De windmolen op Plavuizenweg 1 zal op slechts enkele honderden meters van het project Flevokust verwijderd staan.		
22.1	Het Blauwe Hart ziet de wenselijkheid van een multimodaal knooppunt waar vervoer over water samenkomt met spoor en weg. Echter, ook al is vervoer over water relatief duurzaam en is er in nationale zin sprake van milieuwinst, lokaal zijn er wel nadelige effecten. De havenontwikkeling en het gebruik van de locatie dienen daarom zo natuur-, landschap- en milieuvriendelijk als mogelijk te worden uitgevoerd, nadat de effecten uiterst zorgvuldig in beeld zijn gebracht.	Waarvan akte.	0
22.2	De provincie Flevoland heeft het principe van natuurinclusief ontwerpen bedacht en draagt het een warm hart toe. Natuurinclusief ontwerpen is niet alleen aan de orde als de natuurtoetsing dat verplicht, maar is in alle gevallen nodig om te zorgen voor zo positief mogelijke effecten op de natuur. Ook voor dit project biedt natuurinclusief ontwerpen kansen. De aanleg van de voor de veiligheid benodigde golfbreker, biedt kansen om habitat dat verloren gaat te compenseren en extra habitat voor met name eenden, futen en sterns toe te voegen. Enkele voorbeelden. De voeten van de golfbreker kunnen nieuw leef- en paaigebied voor vis als spiering vormen. Hoe flauwer het talud, hoe gunstiger. De golfbreker kan aantrekkelijk gemaakt worden als broedgebied voor visdieren. Achter de golfbreker kan verondiept worden, zodat er zich driehoeksmosselen kunnen vestigen op een diepte die bereikbaar is voor duikeenden. De golfbreker kan zodanig neergelegd worden dat luwte ontstaat die aantrekkelijk is voor bijvoorbeeld kuifeenden, zaagbekken en ruiende futen. De golfbreker kan zodanig worden vormgegeven dat hij het zicht op haven vanaf het IJsselmeer deels afschermt. Een dergelijk natuurinclusief ontwerp is in lijn met de conclusies uit het Wetenschappelijk eindadvies van de ANT-studie IJsselmeergebied. Een belangrijke conclusie in deze studie is dat de autonome trends in de waterkwaliteit doorzetten. Het ecosysteem tendeeft naar een lagere draagkracht, waarmee de huidige instandhoudingsdoelen niet haalbaar zijn voor de benthosetters als topper en kuifeend, maar ook niet voor visetters als dwergmeeuw, zwarte stern en visdief. Kuifeend, topper en zwarte stern liggen zelfs onder het instandhoudingsdoel. Het systeem kan robuuster worden gemaakt door het versterken van gradiënten in	Zie algemeen onder 3. Daaraan voegen wij het volgende toe. Natuurinclusief ontwerpen is eerst nodig als er effecten op de natuur zijn. Uit de opgestelde Passende beoordeling blijkt dat dergelijke effecten niet optreden. Een natuurinclusief ontwerp is daarom niet nodig. Dit laat echter onverlet dat een golfbreker positieve effecten heeft op de natuur.	0

	waterdiepte en doorzicht door aanleg van luwte, betere ontwikkeling van land-water overgangen, verbindingen met de omgeving.		
22.3	Het MER en de voortoets natuureffecten schieten te kort ten aanzien van de beoordeling van mogelijk significante effecten op de natuur. Mede om onderstaande redenen is op grond van artikel 19j jo artikel 19f e.v. van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) een passende beoordeling noodzakelijk. <i>1. Het plan</i> Het inpassingsplan van de provincie Flevoland voor het buitendijkse deel van de industriehaven en het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad voor het binnendijkse deel van het industriegebied moeten in de zin van de Nbwet aangemerkt worden als één plan, omdat beide plannen een onlosmakelijke samenhang vertonen. Het feit, dat de overheden provincie en gemeente besloten hebben om ieder voor een deel een plan te maken doet daar niets aan af en mag er niet toe leiden, dat de effecten op de natuur los van elkaar worden beoordeeld. Voor zover dit niet als één plan wordt beschouwd (quod non) zullen de effecten van beide onderdelen bij het beoordelen van de cumulatie in zijn volledigheid moeten worden meegenomen. <i>2. Bouwstoffen</i> Zowel voor het buitendijkse als binnendijkse deel zijn primaire bouwstoffen noodzakelijk voor ophoging en bouwrijp maken. De effecten van de aanvoer en eventueel winning van deze bouwstoffen zijn in de voortoets niet meegenomen. Aangezien nog niet precies duidelijk is op welke wijze in deze bouwstoffen wordt voorzien zal bij de effectbeoordeling moeten worden uitgegaan van een 'worst case'-situatie. Dit betekent, dat de wijze van aanvoer en winnen met de meest negatieve effecten op de natuur in beschouwing zullen moeten worden genomen. In de toelichting van het plan is weliswaar aangegeven, dat alleen primaire bouwstoffen zullen worden gebruikt voor ophoging en bouwrijp maken. Dit is echter niet geborgd in de voorschriften bij het plan. Zodat ook -als 'worst case'- de effecten van secundaire bouwstoffen zullen moeten worden meegewogen. <i>3. Maximale mogelijkheden plan</i> Op grond van constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient bij de beoordeling van de effecten van een plan uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden die een plan biedt, inclusief een maximale toepassing van de flexibiliteitsbepalingen. De voortoets voldoet hier	Zie algemeen onder nr. 3. Uit de alsnog opgestelde Passende beoordeling blijkt dat de ontwikkeling van Flevokust niet leidt tot significante negatieve effecten op de natuur. Daaraan voegen wij toe, dat secundaire bouwstoffen niet zonder meer als ophoogmateriaal kunnen worden gebruikt. Daarvoor is ontheffing via de toepassing van de Crisis- en herstelwet nodig. Van deze toepassing is afgezien. In het MER wordt er van uitgegaan dat de primaire bouwstoffen op de markt worden gekocht. De effecten van de zandwinning zijn niet in het MER onderzocht. Daar zijn de partijen die het zand op de markt brengen voor verantwoordelijk. De effecten voor de grondstromen zijn wel meegenomen in het MER. In de aanvulling op het MER zijn de effecten van de grondstromen door de aanleg van de golfbreker hieraan toegevoegd. Ook eventuele lichthinder is meegenomen in de Passende beoordeling en in de aanvulling op het MER. In het MER is voorts, voor wat betreft de vestiging van bedrijven, uitgegaan van een worstcase benadering. Dus van de situatie dat er zich alleen bedrijven in milieucategorie 5.3 zullen vestigen. De locatie van de golfbreker is nader geconcretiseerd en de oppervlakte van de nieuwe vaargeul is aan een maximum verbonden. Op de verbeelding is binnen de bestemming "Water" een beperkter vlak aangeduid, waarbinnen de aanleg van een golfbreker is toegestaan en de oppervlakte van nieuwe vaargeulen mag maximaal 50 hectare bedragen.	G/O

niet aan: 3.1. Bedrijven In de voortoets zijn de effecten van bedrijven die zich kunnen vestigen van zowel het binnendijkse als buitendijkse deel niet meegewogen. Aangezien het inpassingsplan (en ook het bestemmingsplan) in het hele plangebied bedrijven toelaat van categorie 5.3, zal hiervoor bij de 'worst-case'-benadering in de toetsing uitgegaan moeten worden van de effecten alsof gehele terrein, binnen- en buitendijk, gevuld is met bedrijven van die categorie of -als dat van toepassing kan zijn- bedrijven van een andere categorie met grotere nadelige effecten op de Natura 2000-gebieden. 3.2. Water In het gebied met de bestemming water zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde onbeperkt toegestaan (zie artikel 5 van de planregels). Doordat er geen beperkingen zijn opgelegd in het inpassingsplan aan de realisatie van deze bouwwerken zal in de toetsing een maximale realisatie van bouwwerken moeten worden meegewogen. De regels bij het inpassingsplan laten zowel een maximale toepassing van dammen als een maximale aanleg van vaargeulen toe. Als de regels dit niet nader beperken, zal in een beoordeling van de effecten dus ook van deze maximale mogelijkheden moeten worden uitgegaan. 4. Cumulatie De Nbwet verplicht om de effecten van andere plannen en projecten mede in beschouwing te nemen bij het bepalen of een plan mogelijk significant negatieve effecten heeft, de zogenaamde cumulatietoets. In de voortoets heeft die cumulatietoets onvoldoende plaatsgevonden: 4.1. Alleen reeds voltooide plannen en projecten kunnen buiten beschouwing blijven als ook de effecten van deze plannen en projecten zijn uitgewerkt. Terecht is het beroepsmatig vissen in het Markermeer en de staand want visserij in het IJsselmeer bij de cumulatie betrokken, maar ten onrechte is de overige visserij in het IJsselmeer en de niet-beroepsmatige visserij in het Markermeer hier niet bij betrokken. 4.2. Voor verschillende soorten visserij en de VAL zijn of worden vergunningen op grond van de Nbwet verleend. Daarmee zijn deze activiteiten per definitie geen 'bestaand gebruik'. Er is ten onrechte met een beroep op 'bestaand gebruik' geconcludeerd, dat er geen significante effecten kunnen zijn.		
--	--	--

	4.3. Niet alle onvoltooide projecten zijn in beschouwing genomen, zoals de windparken Noordoostpolder, maar ook de Marker wadden. Alleen vergunningen van Flevoland en Fryslan zijn bij de voortoets betrokken. Eventuele vergunningen van het ministerie van Economische Zaken ontbreken evenals vergunningen op grond van de Wabo (diverse bevoegde gezagsorganen) en Tracébesluiten. Aangaande de effectbeoordeling in de MER en de voortoets willen wij daaraan nog het volgende toevoegen: Wij missen in de effectbeoordeling het risico van calamiteiten op de kade en de gevolgen daarvan voor de waterkwaliteit. Bij ongevallen of andere calamiteiten kunnen brandstoffen, materialen of lading terecht komen in het IJsselmeer. Hoe groot zijn deze risico's? Welke maatregelen zijn voorzien om dit te voorkomen en welke maatregelen worden getroffen indien een calamiteit zich voordoet? We missen bij de beperking van de effecten van licht de mogelijkheden om ook de verstoring van natuur (vleermuizen, vogels) te voorkomen. Dit kan deels door specifieke lichtspectra te kiezen danwel te vermijden. De kleur van het licht kan bijvoorbeeld vleermuis- of vogelvriendelijk gekozen worden.		
22.4	In het inpassingsplan wordt veel flexibiliteit ingebouwd ten aanzien van de hoogte van kranen en gebouwen en hierop zijn ook nog weer uitzonderingen mogelijk. Wij verzoeken om ten aanzien van maximale hoogtes scherpere kaders te stellen danwel meer duidelijkheid te verschaffen, ook al om de effectbeoordeling op de natuur simpeler te maken.	In bijlage 3 (stedenbouwkundige uitgangspunten) van het inpassingsplan voor de haven is een overzicht van de bouw mogelijkheden opgenomen.	O
22.5	In artikel 3.1, onder a van het inpassingsplan, worden de gronden Bedrijventerrein-Terminal bestemd voor havenactiviteiten met een verwijzing naar bijlage 1. Echter, in bijlage 1 is niet aangegeven welke bedrijfscategorieën onder havenactiviteiten vallen. Ofwel in artikel 3.1 wordt duidelijker omschreven welke vormen van bedrijf vallen onder 'havenactiviteiten' ofwel in de bijlage wordt nader aangegeven welke vormen van bedrijf zijn toegelaten. Verbetering is noodzakelijk om te voorkomen dat er onduidelijkheid blijft bestaan over de toe te laten bedrijven. Redactioneel is het beter te verduidelijken welke onderdelen van de opsomming c. t/m k. terugslaan op onderdeel a. en welke terugslaan op onderdeel b.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3.	G
22.6	In artikel 3.2.3, onder d, worden lichtmasten toegelaten met 'specifieke' armaturen. Ter voorkoming van lichthinder richting het Natura 2000-gebied en ter voorkoming van onduidelijkheid vereist dit een betere omschrijving: - lichtarmaturen die alleen licht uitstralen in de richting tegengesteld aan het	Zie algemeen onder 3. Het MER is middels de Passende beoordeling aangevuld voor wat betreft mogelijke lichthinder. De in deze beoordeling getrokken conclusie geeft ons geen aanleiding om de regels van het inpassingsplan voor de haven te wijzigen.	O

	Natura 2000-gebied - een maximale lichthinder van 2 Lumen van alle verlichting in de richting van het Natura 2000-gebied. Overigens verhindert deze bepaling niet, dat er lichtarmaturen aan gebouwen of kranen worden bevestigd met 'niet-specifieke' armaturen. De bepaling dien ook op dat punt verduidelijkt te worden.		
22.7	Er mist een gebruiksbepaling in de voorschriften die licht- en geluidhinder beperkt door het buiten werken van zowel kranen, schepen en ander vervoermiddelen als anderszins. Ter beperking van de hinder en effecten op het Natura 2000-gebied dient zo'n bepaling te worden toegevoegd.	Zie algemeen onder 3 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 22.6. De uitkomsten van de Passende beoordeling geven ons geen aanleiding om de regels van het inpassingsplan voor de haven aan te vullen met de door adressant bedoelde gebruiksbepaling.	O
22.8	De bepalingen en aanvullingen, zoals hierboven onder artikel 3.2.3 genoemd, zouden ook bij artikel 4.1 moeten worden opgenomen.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nrs. 22.6 en 22.7.	O
22.9	Zoals de redactie van artikel 5.2.2 nu gekozen is, kan er een onbeperkt aantal golfbrekers in de bestemming water worden aangelegd en kunnen er onbeperkt vaargeulen worden aangelegd. Dat lijkt niet de bedoeling.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.11. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het inpassingsplan voor de haven is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp daarvan. In artikel 5.3 (specifieke gebruiksregels) van de regels van het plan is nu bepaald, dat de oppervlakte van nieuwe vaargeulen niet groter mag zijn dan 50 hectare.	G
22.10	Voor de gevolgen van de diverse ruime bepalingen op de beoordelingen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt verwezen naar hetgeen over het MER en de voortoets is gesteld.	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 22.3.	G/O
23.1	Wij menen dat de ontwikkeling van de buitendijkse haven volgens het project Flevokust de voorgenomen realisering van een buitendijkse haven te Almere in de nabijheid van het industrieterrein De Vaart aldaar zeer zal belemmeren en waarschijnlijk zelfs onmogelijk zal maken. Volgens Paragraaf 4.1.2. van het Omgevingsplan Flevoland 2006 wil de provincie zich inspannen om nieuwe weg-water overslaglocaties binnen de in de in Figuur 6 van het Omgevingsplan "Streefbeeld vaarwegen en goederenvervoer 2015" aangegeven zoekgebieden mogelijk maken. Volgens het Omgevingsplan komen voor goederenvervoer over water vrijwel uitsluitend buitendijks gelegen overslagmogelijkheden in aanmerking. Hierbij zijn, volgens het Omgevingsplan, in beginsel twee locaties in Almere en in Lelystad in beeld. De provincie stimuleert, volgens het Omgevingsplan, de gemeenten, de betrokken havenautoriteiten, en het bedrijfsleven op korte termijn tot tijdelijke en voor 2012 tot tenminste twee definitieve overslagmogelijkheden in Flevoland te komen. In Statenvoorstel 1083408 van de provincie Flevoland is die visie bevestigd. Onze vereniging constateert echter dat er nu plannen voorliggen voor het ontwikkelen van één	In november 2012 heeft de gemeenteraad van Almere een motie over het belang van buitendijkse overslag en de onwenselijkheid van een dergelijke faciliteit bij de Blocq van Kuffeler aangenomen, in verband met mogelijke overlast voor bewoners. Op basis van de in de motie aangegeven kaders, eerder uitgevoerde onderzoeken en aansluitend op het marktinitiatief hebben B&W van Almere besloten om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een alternatieve locatie voor een overslagterminal in Almere. In november 2013 hebben de initiatiefnemers afgezien van de ontwikkeling van de overslagterminal Pampushaven in Almere. Uit onderzoek is gebleken dat de aanleg van de haven te duur is en dat de gevolgen voor de omgeving te nadelig zijn. Zo past de haven niet in de ontwikkeling van Almere Pampus als woningbouwlocatie inclusief de aanleg van een mogelijke IJmeerlijn. De haven zou verder grote gevolgen hebben voor de natuur in het Markermeer, het IJmeer en de nabijgelegen Lepelaarplassen. De initiatiefnemers en de gemeente Almere beraden zich nu op plannen voor een nieuwe locatie voor een buitendijkse haven. Voor	O

	haven te Lelystad en dat de nog niet gerealiseerde haven te Almere in het geheel niet meer wordt genoemd. Wij verzoeken de provincie om haar uiterste best te doen een havenvisie te ontwikkelen en te zorgen dat beide havens, qua capaciteit en functies complementair, aangelegd kunnen gaan worden.	zo ver ons bekend is er momenteel geen concrete locatie in beeld. Het Omgevingsplan bepaalt de richting waarnaar in de uitvoering wordt gestreefd. Nu kiezen voor Lelystad betekent niet kiezen tegen Almere, alleen in de fasering heeft de in de provincie unieke locatie in Lelystad nu prioriteit. Gelet op het voorgaande, is niet in te zien dat de ontwikkeling van Flevokust de ontwikkeling van een haven te Almere uitsluit. Het provinciale beleid in deze is ongewijzigd. Het staat initiatiefnemers dus vrij om ook te Almere een haven te ontwikkelen.	
23.2	De provincie Flevoland voert volgens het Omgevingsplan de regie bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de provincie. Vandaar dat er blijkbaar met de planfiguur "Provinciaal inpassingsplan" wordt gewerkt. Met het realiseren van een bedrijventerrein met de hoogste milieucategorie door de gemeente Lelystad ter plaatse van de Flevokust ontstaat ongewenste concurrentie met het bedrijventerrein "de Vaart" te Almere. Het benodigde areaal aan bedrijventerrein zoals aangegeven in het verouderde Omgevingsplan Flevoland 2006 is inmiddels door de analyses in het Plabeka overleg achterhaald. Nieuw aanbod in de categorie 4 /5 is allereerst onwenselijk omdat het gebied de Vaart IV voldoende uitbreiding biedt . De bestemmingen van het bedrijventerrein Flevokust en de Vaart zijn in grote mate hetzelfde waardoor een directe concurrentie zal ontstaan. De regio Almere-Lelystad wordt ook in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) als bij elkaar behorend beschouwd. De regio als totaal heeft recent 149 ha uitbreiding bedrijven geschrapt wegens overaanbod. Realiseert de Provincie Flevoland zich voldoende dat bij het realiseren van het bedrijventerrein bij Flevokust planschade en andere schade ontstaat bij de ondernemers te Almere? Wij achten de provincie aansprakelijk voor optredende planschade die kan ontstaan door bijvoorbeeld het niet verder ontwikkelen van het bedrijventerrein de Vaart, een vertraagde ontwikkeling van een haven bij het bedrijventerrein en/of het vertrekken van bedrijven op de Vaart door het aanbieden van gunstigere of gesubsidieerde mogelijkheden op het bedrijventerrein in Lelystad.	Zie algemeen onder nr.1. Daarnaast benadrukken wij dat met de inpassingsplannen de buitendijkse haven mogelijk wordt gemaakt en niet het binnendijkse industrieterrein. De door adressant bedoelde regierol ziet op regionale afstemming in de planontwikkeling. Dat houdt in dat wij in beginsel terughoudend zijn bij het toepassen van onze bevoegdheid om planontwikkeling van een gemeente over te nemen. Een dergelijke overname kan bovendien alleen aan de orde zijn als de ontwikkeling van het desbetreffende terrein van provinciaal belang is. Voor Flevokust was de planvorming gevorderd. Dat is in Almere niet het geval. De situatie in Almere en Lelystad is dan ook niet te vergelijken. Voor het bedrijventerrein De Vaart zijn ons geen plannen voor een haven bekend, zodanig dat er gesproken kan worden van een nat industrieterrein. In Plabeka verband zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van nat bedrijventerrein, waarbij primair Flevokust is genoemd. Mocht adressant desondanks menen aantoonbare schade te lijden ten gevolge van de vaststelling van de inpassingsplannen voor de buitendijkse haven en de geluidzone, dan staat het haar uiteraard vrij een planschadeverzoek bij ons in te dienen. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie	O
23.3	Het bestemmingsplan van het bedrijventerrein en het inpassingsplan van de haven zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Allereerst wordt het bedrijventerrein in het omgevingsplan aangeduid als bovenregionaal. Vervolgens heeft de provincie in de eerste helft 2014 de regie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein van de	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 6.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Het provinciaal belang ligt vooral in de ontwikkeling van de op- en overslagfaciliteit ter versterking van de economische concurrentiepositie van de regio. Dit neemt niet weg dat er een directe	O

	gemeente overgenomen nadat de gemeenteraad het daar voorliggende bestemmingsplan had verworpen. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein in een inpassingsplan onder te brengen erkent de provincie zijn betrokkenheid bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De Vereniging Bedrijfskring Almere acht de gelopen procedure overigens onzorgvuldig en in onvoldoende mate afgestemd met de belangen van de gemeenten Almere en Lelystad. Door op 25 juni 2014 weer een 'knip' te maken tussen de ontwikkeling van de haven en die van het bedrijventerrein is een complexe situatie ontstaan. De schijn wordt gewekt dat een integrale zienswijze op de ontwikkeling van Flevokust niet mogelijk zou zijn doordat de provincie zijn handen weer van de ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft afgehaald.	relatie bestaat met het binnendijkse industrieterrein. Dat is ook de reden dat wij – in de periode van de gemeenteraadsverkiezingen – de integrale ontwikkeling van op- en overslaghaven met bijbehorende nat industrieterrein in een (concept) planologisch-juridisch kader verder hebben gebracht. Bij de behandeling hiervan in de Statenvergadering in juli 2014 is de ontwikkeling van het natte industrieterrein door ons teruggegeven aan de gemeente, omdat dit qua rolverdeling beter bij de gemeente past. Wij zijn overigens nog steeds van mening dat er bij Almere een haven is gewenst, maar zien vooralsnog onvoldoende beweging en draagvlak om daar actief in te participeren. In het geval van Flevokust is die situatie anders.	
23.4	Volgens lid 3.1 van artikel 3 van de Regels van het “Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” zijn de gronden met de bestemming “Bedrijventerrein – Terminal” overeenkomstig de doeleindenomschrijving bestemd voor a. a. “havenactiviteiten”, “laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, genoemd in bijlage 1”, alsmede voor “inname van brandstoffen door schepen”, en b. “water”. Wij constateren dat een precieze bestemming ontbreekt. De vraag wat precies wordt bestemd laat zich samen vatten door: Alleen bedrijven in de categorie “havenactiviteiten” volgens SBI code (2008) nr. 52242 (plus de “inname van brandstoffen door schepen”), met bedrijven vanaf milieucategorie 3.2 tot en met 5.2? b. Of wordt bestemd “havenactiviteiten” overeenkomstig Bijlage 1 bij de Regels, met alle bedrijven met milieucategorie 1 tot en met 5.3 vanaf SBI code(2008) 016 “Dienstverlening ten behoeve van de landbouw” tot en met SBI code (2008) 9609 “Persoonlijke dienstverlening niet eerder genoemd”. Zoals ook volgt uit de Bijlage 2 bij de Toelichting “Zonering van bedrijven en bedrijvenlijst”. De regels zijn op dit punt onduidelijk en voor meerdere uitleg vatbaar	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.3.	G
23.5	Naast het voornemen om het ontwerp-“Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” wordt voorgesteld om het ontwerp-“Inpassingsplan voor de geluidzone Flevokust” vast te stellen. Naar onze mening is de vast te stellen geluidzone echter niet alleen gebaseerd op industrieelawaai vanwege het “Inpassingsplan Flevokust – Havenontwikkeling” maar is de geluidzone ook gebaseerd op het industrieelawaai van met name de Maxima elektriciteitscentrale, waarvoor eerder een geluidzone werd vastgesteld. Volgens het akoestisch onderzoek is het geluid van de Maxima elektriciteitscentrale niet opnieuw	Zie algemeen onder nr. 4 en onze reactie op de zienswijze onder nr. 8.8.	G/O

	berekend, er is slechts uitgegaan van de bestaande milieuvergunning van de Maxima-centrale met daarbij opgeteld 3 dB(A) boven de huidige vergunning (zie blz. 6 van het akoestisch onderzoek van de Antea Group). Hierdoor wordt geen nauwkeurig beeld gegeven van de akoestische situatie van de Maxima-centrale. Bovendien is de vast te stellen nieuwe geluidzone gebaseerd op een bestemmingsplan dat nog niet is vastgesteld en ook niet als ontwerp-bestemmingsplan / of ontwerp-inpassingsplan ter inzage ligt, namelijk het bestemmingsplan voor het “binnendijkse bedrijventerrein” voor het project Flevokust. Volgens ons is het met name voor dat laatste bestemmingsplan – dat nog niet bestaat – niet mogelijk een geluidszone vast te stellen, omdat dit in strijd is met artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) waarin staat: “Indien bij de vaststelling van een bestemmingsplan aan gronden een zodanige bestemming wordt gegeven dat daardoor een industrieterrein ontstaat, wordt daarbij tevens een rond het betrokken terrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.” Er is volgens dit artikel een directe koppeling tussen de vaststelling van een bestemmingsplan en het vaststellen van een geluidszone. De geluidszone wordt echter (voor een groot deel) vastgesteld voor een nog niet bestaand bestemmingsplan ten behoeve van het “binnendijkse bedrijventerrein”. Dit lijkt ons juridisch onmogelijk omdat dit in strijd is met genoemde artikel 40 e.v. van de Wet geluidhinder (Wgh).		
23.6	Ons is niet duidelijk geworden uit de stukken die ter inzage liggen op welke wijze de Gemeente Almere betrokken is bij het plan en bij de bijbehorende procedures. Op basis van de bij ons bekende feiten achten we de provincie daarom aansprakelijk voor de negatieve gevolgen die onzorgvuldige afstemming tot gevolg heeft.	Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft over de Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader Flevokust van 14 februari tot en met 13 maart 2014 vooroverleg plaatsgevonden. De gemeente Almere heeft in dat kader de stukken van ons toegezonden gekregen en is in de gelegenheid gesteld om gedurende genoemde periode te reageren. Van deze gelegenheid heeft de gemeente geen gebruik gemaakt. Nu zij ook geen zienswijze tegen de ontwerpplannen naar voren heeft gebracht, concluderen wij dat zij zich kan vinden in onze plannen voor Flevokust.	O
23.7	Zijn er toezeggingen door de Provincie gedaan aan de beoogde exploitant van de overslagterminal die van invloed zijn op zijn exploitatie? Indien er dergelijke toezeggingen zijn gedaan, welke consequentie heeft dit dan voor de provincie, indien hier niet aan kan worden voldaan?	Aan de beoogde terminalexploitant is een marktconforme aanbieding gedaan voor het af te nemen terminal terrein met het oog op het afsluiten van een marktconforme overeenkomst. Door ons zijn aan deze exploitant geen toezeggingen gedaan en evenmin wordt vanuit de provincie een subsidie aan de exploitant verstrekt.	O

23.8	Uit onderzoek van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens blijkt dat de binnenvaarthavens een sterke economische dynamiek in hun regio veroorzaken en een forse directe en indirecte werkgelegenheid genereren. Dit is bevestigd door onderzoeken van de Erasmus universiteit voor zowel Almere als Lelystad. De Provincie onderschrijft dit in het raadsvoorstel onder registratienummer 1083408. Tevens wordt hierin genoemd dat de overslag nabij het gemaal Blocq van Kuffeler te Almere onmisbaar is in het licht van de schaa sprong van Almere. De provincie stimuleert in dit voorstel de realisatie van twee definitieve overslagmogelijkheden. Waarbij wordt besloten af te wijken van het waterveiligheidsbeleid voor Flevokust en Blocq van Kuffeler. Er is conform dit voorstel een besluit genomen op 17 februari 2011. Heeft de Provincie onderzoek gedaan of de beoogde schaal grote van Flevokust, het realiseren van een rendabele overslag bij Almere, alsnog mogelijk is?	Zie onze reactie op de zienswijze onder nr. 23.1. Daaraan voegen wij het volgende toe. Flevokust richt zich in eerste instantie op export van agro en is daarmee kansrijk. Export van agro vanuit Almere is, alleen al vanwege de geografische ligging ten opzichte van het productiegebied, niet logisch. Daarbij ligt Flevokust langs de A6 en het spoor en heeft daarmee een betere ontsluiting dan een terminal in Almere.	O
23.9	Wij verzoeken u op grond van bovenstaande zienswijzen de onderhavige inpassingsplannen en het MER niet vast te stellen volgens de ter inzage gelegde stukken, maar de situatie van een aan te leggen buitendijkse haven te Almere daarbij nadrukkelijk te betrekken. Wij willen overigens het beleid dat aan het plan ten grondslag ligt, graag met u bespreken.	Met inachtneming van onze reacties op de zienswijzen onder nrs. 23.1 t/m 23.8, zijn wij van mening dat de inhoud van de zienswijze van adressant niet kan leiden tot de conclusie dat wij redelijkerwijs zouden moeten afzien van het vaststellen van de inpassingsplannen en het MER voor Flevokust.	O

Deel B Het horen van de gemeenteraad van Lelystad

De gemeenteraad heeft in zijn brief d.d. 9 juli 2014 desgevraagd aangegeven graag gebruik te maken van de uitnodiging om, op grond van het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, te worden gehoord over ons voornemen om voor het buitendijks gelegen deel van Flevokust en de bij Flevokust behorende geluidzone een inpassingsplan vast te stellen.

Op 18 september 2014 heeft het horen van de gemeenteraad plaatsgevonden. Het verslag daarvan is hieronder opgenomen.

Aanwezig:

Voorzitter:

De heer E. Sloot (voorzitter van de Commissie Economie en Bereikbaarheid)

Namens Provinciale Staten:

De heren J. Borst (Burgerlid SGP), J. van de Donk (Statenlid PvdA), L. Ferdinand (Statenlid CU), A. Karsies (Statenlid PVV), R. Oost (Statenlid CDA), H. van Vliet (Statenlid VVD) en de dames S. Röttscheid (Statenlid D66), J. Staalman (Burgerlid GL) en G. Dijkstra (Burgerlid PvdA)

Namens Gedeputeerde Staten:

De heer J.N. Appelman

Namens gemeenteraad Lelystad:

De heren E. Marseille (fractievoorzitter VVD en spreekt namens de coalitiepartijen VVD, IPL, SP, PvdA en CU en de partijen CDA en OPA plus), W. Botter (raadslid Partij voor Lelystad), S. Kruis (fractievoorzitter GroenLinks en spreekt mede namens D66 en de raadsleden mw. V.d. Wetering en de heer Ismaili Alaoui), P. Schot (fractievoorzitter D66) en mevrouw J. van der Hoek (raadslid Leefbaar Lelystad)

Van ambtelijke zijde:

De heer P. Liedekerken (commissiegriffier) en mevrouw L. Ludekuse (verslag)

De voorzitter heet iedereen welkom en licht toe dat deze bijeenkomst is georganiseerd om Provinciale Staten (PS) in de gelegenheid te stellen de gemeenteraad te horen over de ontwerp inpassingsplannen en het MER voor het buitendijkse haventerrein Flevokust. De ontwerpplannen liggen tot en met 24 september a.s. ter inzage. Tot dan kan door een ieder een zienswijze over de plannen naar voren worden gebracht.

De raad kan nu op deze plannen reageren. Het gaat dus uitdrukkelijk niet om het binnendijks gelegen industrieterrein. De voorzitter legt de 'spelregels' uit: PS zijn vertegenwoordigd door de fracties die deel uit maken van de Commissie Economie en Bereikbaarheid. Zij zullen de gemeenteraad horen, waarbij het niet de bedoeling is een debat op gang te brengen. Al hetgeen nu door de raadsleden naar voren wordt gebracht, wordt door PS ter overweging meegenomen in de verdere besluitvorming over het buitendijkse deel van Flevokust. Naar verwachting volgt op 17 december 2014 de besluitvorming over de vaststelling van de inpassingsplannen.

Het aanwezige publiek wordt gevraagd de presentielijst in te vullen, zodat het verslag van deze hoorzitting aan hen kan worden toegestuurd.

Gedeputeerde Appelman heet iedereen namens Gedeputeerde Staten welkom en merkt op, dat het een goede zaak is dat beide parlementen in één huis over een onderwerp spreken waarover men elkaar al meerdere keren heeft getroffen. Hij schetst in het kort de ontwikkelingen omtrent Flevokust. Momenteel wordt gewerkt aan het definitieve technische ontwerp en de planologische ontwerpplannen liggen ter visie.

Eind december volgt de besluitvorming van PS over de inpassingsplannen voor het buitendijkse haven terrein.

In eerdere stadia is door PS over Flevokust tweemaal unaniem besloten. Er is veel vertrouwen van marktpartijen in dit plan en daarom is de provincie extra gemotiveerd om het plan verder te brengen en wordt het investeringsbesluit voorbereid. Op dit moment is de provincie ook in gesprek met het waterschap over de optimalisatie van het ontwerp, waarbij hoogstwaarschijnlijk de kruin van de IJsselmeerdijk kan worden verlaagd. De partijen zijn het eens over de uitgangspunten en verder moet het ontwerp uiteraard voldoen aan alle (veiligheids-)eisen en normen.

Ook over de rijkssubsidie “Beter Benutten” zijn verregaande gesprekken gehouden en de definitieve planning is aangeleverd. De verwachting is dat de minister de subsidie zal toekennen.

Spreker licht ten slotte toe dat het college van Gedeputeerde Staten vanavond geen rol heeft bij het horen van de gemeenteraad.

De voorzitter verzoekt de gemeenteraadsleden het woord te nemen en hun toelichting te geven. Vervolgens krijgen de statenleden de mogelijkheid hierop te reageren.

De heer Marseille refereert aan het coalitieprogramma dat wordt gesteund door de meerderheid van de gemeenteraad. Het gemeentelijke uitgangspunt voor de ontwikkeling van Flevokust is de door de provincie gekozen variant 4 (april 2014). Aan het binnendijkse deel van deze ontwikkeling zijn in het coalitieprogramma de volgende voorwaarden verbonden: er moet maatschappelijk draagvlak zijn voor de middels de bedrijvenlijst toegestane bedrijven, bedrijven die zich vestigen moeten voldoen aan de geldende milieueisen en de exploitatie moet sluitend zijn.

Spreker acht de aanleg van Flevokust van groot economisch belang voor de werkgelegenheid in Lelystad. In de plannen moet evenwel worden geborgd dat sprake is van een ‘nat’ bedrijventerrein. Daarnaast is het sluitend krijgen van de exploitatie een gezamenlijk belang, omdat wordt gewerkt aan een project van regionaal belang.

Het oplossen van problemen moet samen worden opgepakt en schade aan het woon- en leefklimaat moet worden voorkomen. Daar waar nodig moet eventuele schade worden gecompenseerd. Spreker ziet graag passende maatregelen, o.a. voor de Houtribweg.

Mevrouw Van der Hoek waardeert het openbare karakter van deze avond, maar plaatst de kanttekening dat deze bijeenkomst niet is gecommuniceerd met alle betrokkenen en niet of nauwelijks was terug te vinden op de website van de provincie.

Spreekster benadrukt dat Leefbaar Lelystad geen voorstander is van het plan. Het huidige plan rammelt volgens haar aan alle kanten. Alle vier de voorgelegde varianten bestonden uit havens. Over andere mogelijkheden is niet nagedacht.

Zij vraagt zich af of nu voldoende rekening is gehouden met bewoners van en ondernemers in Lelystad en dan vooral met de biologische boeren in het gebied. Fijnstof zal zeker invloed hebben op de landbouwgrond en dit is eerder niet zichtbaar meegenomen.

Spreekster vindt de ontwikkeling van Flevokust ‘wishful thinking’; de 40.000 containers, waarover eerder is gesproken, worden niet onderbouwd. Flevokust moet geen financieel debacle worden. Zij heeft voorts vernomen dat aan reeds gevestigde bedrijven in Lelystad is gevraagd om te verhuizen naar het binnendijkse terrein van Flevokust. Dit werkt leegstand op bestaande terreinen in de hand terwijl er al veel leegstand op de bestaande bedrijventerreinen is.

Spreekster geeft aan dat er tientallen miljoenen aan belastinggeld in dit project worden gestopt. Zij vraagt zich af of de containerterminal exploitant een bedrag tegemoet kan zien om zich te vestigen. Hoelang duurt de huurovereenkomst en wat als de exploitant toch vertrekt?

Onder verwijzing naar het onderzoek DTZ Zadelhoff merkt zij op dat daaruit blijkt dat geen sprake is van een 'nat' terrein.

Spreekster vraagt zich af waarom de bedrijvenlijst ook toegevoegd is bij het Inpassingsplan.

Ten slotte informeert spreekster naar de stand van zaken met betrekking tot de douane faciliteiten waarover eerder is gesproken.

De heer Botter is van mening dat het nut en de noodzaak van Flevokust in meer dan voldoende mate zijn aangetoond. Desalniettemin blijft hij tegen het plan. Hij vraagt zich af of goed naar andere havens is gekeken. De werkzaamheden zijn bijna geheel geautomatiseerd en daarom zal de werkgelegenheid marginaal toenemen.

Spreker heeft de indruk dat er weinig ruimte is voor tegengeluid. Zo zijn er genoeg mogelijkheden voor een andere soort bestemming van het terrein. Bijvoorbeeld toerisme en leisure aan de kust, zowel in de vorm van dag- als verblijfsrecreatie. Hierdoor zou het imago van Lelystad als groene gemeente verbeteren.

De heer Kruis is het eens met de ontwikkeling van Flevokust en wil hetgeen door de heer Marseille reeds is aangegeven aanscherpen. Het huidige plan (variant 4) wordt gesteund, maar er wordt tevens gehecht aan de randvoorwaarden die de raad heeft gesteld. Hij pleit voor één plan dat het gehele gebied bestrijkt. Hiertoe kunnen het inpassings- en het bestemmingsplan worden samengevoegd (incl. de bedrijvenlijst). Hierdoor kunnen de plannen en afspraken goed worden gezeurd. Spreker vreest dat de snelle voortgang van het inpassingsplan de kwaliteit van het totale plan bedreigt. De gemeenteraad heeft slechts zicht op één deel van het plan, omdat het bestemmingsplan nog niet aan hem is voorgelegd. Het procedureel gelijktijdig oplopen van het inpassingsplan met het bestemmingsplan heeft zijn voorkeur.

Dit geeft duidelijkheid omtrent de totale exploitatie inclusief de subsidies, eventuele milieuschade en veiligheidsrisico's. De gemeente kan bijvoorbeeld besluiten het binnendijkse industrieterrein niet aan te leggen of er kunnen meer restricties worden verbonden aan de categorieën bedrijven.

Bij de gemeente wordt nu immers gewerkt aan de samenstelling van de bedrijvenlijst. Het toevoegen van de bedrijvenlijst aan het inpassingsplan lijkt dan ook een omissie.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de ontsluitingsweg geen deel uitmaakt van het inpassingsplan. Gevraagd wordt hoe de kosten van deze weg zullen worden verdeeld.

Spreker is van mening dat het MER onvoldoende duidelijk maakt wat de mogelijke gevolgen van de haven en het industrieterrein zijn, met name voor het biologische landbouwgebied.

De combinatie van ontwikkelingen – zoals de uitbreiding van Bataviastad – moet in ogenschouw worden genomen.

Ten slotte ziet spreker graag dat normen voor de werkgelegenheid in het inpassingsplan/ bestemmingsplan worden opgenomen, omdat het plan met name is ingegeven door het creëren van werkgelegenheid.

De heer Schot deelt mee, dat namens zijn partij reeds is gesproken. Hij sluit zich daarbij aan.

De heer Van der Donk dankt de raadsleden voor hun komst en merkt op dat hetgeen door de raadsleden naar voren is gebracht op zich helder is. Hij wijst erop dat het nu om een hoorzitting gaat en niet zozeer om een gedachtewisseling, waarbij gestelde vragen worden beantwoord. Ter voorbereiding op de hoorzitting hebben de raadsleden verschillende mogelijkheden gehad om informatie te verzamelen.

Spreker geeft aan dat PS een integrale afweging zullen maken, waarbij rekening wordt gehouden met de vele belangen van alle inwoners van Flevoland.

Richting de coalitiepartijen wordt opgemerkt, dat de coalitie de keuze heeft gehad om de inhoud van het project te bepalen. Er waren gedeelde belangen, maar kennelijk ook tegenstrijdige.

Spreker vraagt ten slotte aan de heer Kruis waarom het MER niet goed wordt bevonden.

De heer Kruis antwoordt dat het MER alleen van toepassing is op het inpassingsplan. Het krijgt echter een bredere werking, omdat het ook voor het bestemmingsplan wordt gebruikt. Er wordt te weinig ingegaan op de omgeving en de cumulatie van effecten van ontwikkelingen in de komende jaren.

De heer Van der Donk concludeert dat de raad veel vragen heeft. Deze vragen worden nu niet beantwoord. In de nota van beantwoording van de ingekomen zienswijzen wordt ook separaat aandacht besteed aan het horen van de gemeenteraad. De gestelde vragen zullen in dat document worden beantwoord. Spreker merkt daarnaast op dat het ook aan de raadsleden zelf is om informatie te vergaren. Door de provincie zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd waar de laatste stand van zaken kon worden vernomen en waar contacten met betrokken ambtenaren en specialisten kon worden gelegd. De (gemeentelijke) oppositie heeft hiervan ook gebruik gemaakt. Wellicht volgen meer van dergelijke bijeenkomsten.

Mevrouw Van der Hoek merkt op dat zij sommige concrete vragen intern niet kan stellen, omdat de buitendijkse ontwikkeling door de provincie ter hand is genomen.

De heer Van der Donk antwoordt dat dergelijke vragen aan de gedeputeerde kunnen worden gesteld. De gedeputeerde geeft dan aan wat hij met de vragen en opmerkingen doet.

De heer Ferdinand spreekt zijn waardering uit voor het feit dat de leden van de gemeenteraad zijn gekomen. Hij vraagt meer duidelijkheid over de eis van een sluitende begroting.

De heer Marseille antwoordt dat de kosten en baten in evenwicht dienen te zijn. Een sluitende exploitatie, ook op de langere termijn, is een belangrijke voorwaarde. Er zijn geluiden dat de grondexploitatie niet sluitend is te krijgen, terwijl in het coalitieakkoord is opgenomen dat deze sluitend moet zijn.

De heer Kruis merkt op dat de raadsleden niet over alle informatie beschikken. Het vertrouwen in het financiële plaatje moet nog volgen, maar dat is alleen bij een combinatie van beide plannen goed in te schatten. Spreker ziet graag de ratio achter het gehele plan en daarom ziet hij ook graag dat de plannen niet apart op een afzonderlijk moment in besluitvorming worden gebracht. De informatievoorziening verloopt dan niet synchroon.

De heer Van Vliet benadrukt dat het vanavond gaat om het inpassingsplan en niet om het bestemmingsplan. De raadsleden spreken over het sluitend krijgen van de grondexploitatie van het binnendijkse industrieterrein. Spreker vraagt zich af of de plannen nu aan elkaar worden gekoppeld, terwijl het twee gescheiden trajecten zijn.

De heer Marseille vindt dat de twee terreinen (binnendijs en buitendijs) niet los van elkaar zijn te ontwikkelen. Uiteindelijk is het één plan, maar door omstandigheden is besloten het plan te splitsen. Dit neemt niet weg dat het plan in zijn geheel economisch rendabel moet zijn. Graag krijgt hij hierin inzicht.

De heer Van Vliet wijst erop dat de gemeenteraad het bevoegde gezag is voor wat betreft het bestemmingsplan. Hij informeert naar de stand van zaken.

De heer Marseille licht toe dat burgemeester en wethouders het bestemmingsplan momenteel voorbereiden. Het bestemmingsplan is nog niet aan de raad voorgelegd, zodat de raadsleden formeel nog niet op de hoogte zijn van de inhoud daarvan.

De heer De Borst benadrukt het gezamenlijke belang van gemeente en provincie. De vragen zijn helder. Hij wijst de gemeenteraad op de bestaande mogelijkheid een zienswijze tegen de ontwerp inpassingsplannen naar voren te brengen.

Mevrouw Rötscheid merkt op dat de zorgen van de raad duidelijk zijn overgekomen en worden meegenomen naar de fractie.

Ook mevrouw Dijkstra merkt op dat de gestelde vragen worden meegenomen naar de fractie en daar worden besproken. In een fractievergadering is reeds over de zorgen inzake de biologische landbouw gesproken en deze worden nog steeds meegenomen.

Mevrouw Van der Hoek geeft aan het fijn te vinden dat de zorg over de biologische landbouw wordt uitgesproken, maar zij ziet graag dat er ook iets mee wordt gedaan.

Mevrouw Staalman vindt het belangrijk dat gemeente en provincie gezamenlijk optrekken in dit project. Dit neemt niet weg dat er, naast gedeelde, ook eigen belangen een rol spelen. Zij ziet graag dat wordt aangegeven wat de raad nodig heeft om tot gezamenlijke besluitvorming te komen om zodoende synergie te bewerkstelligen.

De heer Kruis antwoordt dat de plannen daarvoor gelijk moeten optrekken. Wellicht dat de provincie de besluitvorming drie maanden kan aanhouden.

Volgens de heer Marseille ligt e.e.a. wat ingewikkelder. Er ligt een zware druk op de planning. Het (tijdelijk) stilleggen stuit op praktische problemen. Het is aan provincie om te bekijken wat dit zou betekenen.

De heer Van der Donk belicht de complexiteit van het project. Na het negatieve besluit van de gemeenteraad in december vorig jaar heeft de provincie hard gewerkt aan het plan. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen heeft het plan bij de gemeente stil gelegen. Nu kan en wil de provincie de besluitvorming niet aanhouden. Los van het verlopen van rijkssubsidies, worden in maart 2015 de provinciale verkiezingen gehouden. Het streven is er op gericht dat PS voor die tijd een besluit hebben genomen.

Spreker merkt voorts op dat het zeker niet ondenkbaar is dat, mocht de gemeente besluiten het binnendijkse industrieterrein niet te ontwikkelen, PS toch instemmen met de aanleg van de buitendijkse haven.

Ten slotte benadrukt spreker dat eventuele problemen om de (grond)exploitatie van het industrieterrein sluitend te krijgen door de gemeente zelf moeten worden opgelost. De provincie heeft hierin geen rol.

Mevrouw Van der Hoek vraagt of dit betekent dat de provincie ook bereid is een inpassingsplan vast te stellen voor het industrieterrein, in het geval de raad hiervoor geen bestemmingsplan wil vaststellen.

De heer Van der Donk antwoordt dat dit vooralsnog niet aan de orde is, maar sluit het ook niet uit. Dergelijke besluiten worden stap voor stap genomen en zorgvuldig voorbereid.

De voorzitter concludeert dat de meningen van de raadsleden zijn gehoord. Volgens planning zullen PS op 17 december 2014 een besluit nemen omtrent de vaststelling van de inpassingsplannen. Daarvoor vindt nog drie keer een commissievergadering plaats van de Commissie Economie en Bereikbaarheid met Flevokust op de agenda.

Het verslag van deze avond wordt aan de gemeenteraad toegestuurd.

Onze beantwoording van de vragen uit hoorzitting:

Vraag: De totale exploitatie dient sluitend te zijn. Er zijn geluiden waarneembaar dat de binnendijkse grondexploitatie dat niet is. Is de exploitatie, inclusief de subsidies, sluitend?

Reactie: De nu voorliggende inpassingsplannen zien niet op het binnendijkse industrieterrein. De gemeente is voor dit terrein het bevoegde gezag. Dat maakt de binnendijkse grondexploitatie een gemeentelijke aangelegenheid. Voor de buitendijkse haven hebben wij een sluitende business-case.

Vraag: De ontsluitingsweg maakt geen deel uit van het inpassingsplan. Hoe zullen de kosten van deze weg worden verdeeld?

Reactie: De ontsluitingsweg maakt inderdaad geen deel uit van het inpassingsplan voor de haven en zal moeten worden opgenomen in het planologisch-juridisch kader voor het binnendijkse industrieterrein. De verdeling van de kosten van de aanleg van deze weg maken onderdeel uit van de lopende onderhandelingen met de gemeente.

Vraag: Er worden tientallen miljoenen aan belastinggeld in dit project gestopt. Kan de containerterminal exploitant een bedrag tegemoet zien om zich hier te vestigen? Hoelang duurt de huurovereenkomst en wat als de exploitant toch vertrekt?

Reactie: Aan de exploitant is geen bijdrage of bedrag toegezegd. De exploitant kiest voor Flevokust vanwege de gunstige ligging van de haven. De exploitant betaalt een marktconforme prijs. De onderhandelingen over de pachtovereenkomst worden op dit moment gevoerd. De looptijd van de te sluiten overeenkomst is onderdeel van deze onderhandelingen. De grond wordt in erfpacht uitgegeven met een bepaalde looptijd. Partijen gaan uit van 20 jaar met een optie tot verlenging. De exploitant is een ondernemer en maakt zelf afwegingen ten aanzien van investeringen. CTU is een succesvolle onderneming met goede resultaten. De keuze van CTU voor Lelystad is daarom een goed signaal uit de markt. Garanties voor onbepaalde tijd kunnen echter nooit worden afgegeven.

Vraag: De ontwikkeling van Flevokust is 'wishful thinking'; de 40.000 containers, waarover eerder is gesproken, worden niet onderbouwd. Flevokust moet geen financieel debacle worden.

Reactie: Voor wat betreft het nut en de noodzaak van Flevokust wordt verwezen naar Deel A, algemeen onder nr.1 van deze nota. Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid van de buitendijkse haven wordt verwezen naar Deel A, algemeen onder nr. 6 van deze nota.

Vraag: In de plannen moet worden geborgd dat sprake is van een 'nat' bedrijventerrein. Uit het onderzoek van DTZ Zadelhoff blijkt dat geen sprake is van een 'nat' bedrijventerrein.

Reactie: Door ons wordt onderschreven dat sprake moet zijn van een 'nat' bedrijventerrein. De gemeenteraad is, zoals eerder gezegd, voor wat betreft het binnendijkse bedrijventerrein het bevoegde gezag. In het vast te stellen bestemmingsplan kan de raad in de regels vastleggen dat de toegestane bedrijvigheid een havengebonden karakter moet hebben. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.4.

Vraag: waarom is een bedrijvenlijst toegevoegd aan het Inpassingsplan?

Reactie: De bedrijvenlijst geeft aan welke type bedrijven zich op de buitendijkse overslaghaven mogen vestigen. Op dit punt is het inpassingsplan voor de haven gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan. De bedrijvenlijst is komen te vervallen. Voor een nadere uitleg hierover wordt verwezen naar de zienswijze onder nr. 4.3.

Vraag: Klopt het dat aan reeds gevestigde bedrijven in Lelystad is gevraagd om te verhuizen naar het binnendijkse terrein van Flevokust? Zo ja, dan werkt dit leegstand op bestaande terreinen in de hand, terwijl er al veel leegstand op de bestaande bedrijventerreinen is.

Reactie: Er is geen lobby gaande om reeds in Lelystad gevestigde bedrijven te bewegen om te verhuizen naar Flevokust. Juist vanwege het “natte” karakter van Flevokust concurreert dit terrein niet met de overige bedrijventerreinen in Lelystad. Daarbij is van belang te constateren dat ook de grondprijs onderscheidend werkt. Een bedrijf dat niet is gebonden aan het natte karakter van Flevokust zal de hogere grondprijs -ten opzichte van een “droog” bedrijventerrein- niet willen betalen.

Vraag: Wat is de stand van zaken met betrekking tot de douane faciliteiten waarover eerder is gesproken?

Reactie: De afgelopen maanden hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met vooral agrarische bedrijven (verladers) in Flevoland over de wensen en ideeën ten aanzien van de eerder genoemde douanefaciliteiten. Hieruit kwam naar voren dat er onder andere behoefte is aan een zgn. ‘empty depot’ op Flevokust, waar gebruikte, lege containers kunnen worden gereinigd & opgeslagen, waarna deze containers vervolgens door een ander bedrijf in de omgeving van Flevokust kunnen worden benut. Hierdoor wordt vermeden dat lege containers worden vervoerd over de weg van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen, zoals thans het geval is. Voor douane faciliteiten ten behoeve van een reductie van lege containers kunnen de eerste concrete stappen worden gezet met de eigenaren van de lading die wordt overgeslagen. Op dit moment is het nog iets te vroeg voor volgende stappen, omdat de terminal nog niet operationeel is.

Vraag: Er zijn genoeg mogelijkheden voor een andere soort bestemming van het terrein. Bijvoorbeeld toerisme en leisure aan de kust, zowel in de vorm van dag- als verblijfsrecreatie. Hierdoor zou het imago van Lelystad als groene gemeente verbeteren. Waarom is niet naar dit soort alternatieven gekeken?

Reactie: Zie onze reactie in Deel A, onder nr. 2 van deze nota.

Vraag: Kan er niet één plan worden gemaakt dat het gehele gebied bestrijkt. Hiertoe kunnen het inpassings- en het bestemmingsplan worden samengevoegd (incl. de bedrijvenlijst). Hierdoor kunnen de plannen en afspraken goed worden gezekerd en ontstaat meer duidelijkheid. Als dat niet kan, is het dan mogelijk het inpassingsplan en het bestemmingsplan procedureel gelijktijdig te laten oplopen? Kan de provincie de besluitvorming niet drie maanden aanhouden?

Reactie: De gemeenteraad heeft in december 2013 niet ingestemd met het toen voorliggende bestemmingsplan voor Flevokust. Daarop hebben wij het project overgenomen. Om de bevoegdheden zoveel mogelijk bij het bestuursorgaan te laten waar zij in beginsel horen, hebben wij in overleg met de gemeente besloten tot de knip in het project. De gemeente ontwikkelt het binnendijkse terrein en wij de buitendijkse haven. Met het laatstbedoelde deel is, zowel inhoudelijk als procedureel, veel voortvarendheid betracht. Onze besluitvorming kan niet drie maanden worden aangehouden, vanwege de vervalt termijn van de aangevraagde subsidies. Zonder deze subsidies is in ieder geval de ontwikkeling van de buitendijkse haven financieel onhaalbaar. Daarnaast willen wij, ook weer om de voortgang in de procedure van het project te houden, voor de provinciale verkiezingen een besluit hebben genomen over de vast te stellen inpassingsplannen.

Vraag: Het MER maakt onvoldoende duidelijk wat de mogelijke gevolgen zijn van de haven en het industrieterrein, met name voor het biologische landbouwgebied. Het MER is alleen van toepassing op het inpassingsplan, maar het krijgt een bredere werking, omdat het ook voor het bestemmingsplan wordt gebruikt. De combinatie van ontwikkelingen – zoals de uitbreiding van Bataviastad – moet in ogenschouw worden genomen.

Reactie: Zie in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 4.2 en onze reactie in algemeen onder nr. 5.

Vraag: Wordt eventuele schade aan het woon- en leefklimaat gecompenseerd en worden passende maatregelen, o.a. voor de Houtribweg, getroffen?

Reactie: Ook wij zijn van mening dat schade die redelijkerwijs niet ten laste behoort te blijven van een derde-belanghebbende, moet worden gecompenseerd. Het staat een ieder dan ook vrij om een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan onherroepelijk is geworden.

Uit de uitgevoerde verkeers- en geluidonderzoeken is gebleken, dat maatregelen voor de Houtribweg niet aan de orde zijn. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 7.3.

Vraag: Is nu voldoende rekening gehouden met bewoners van en ondernemers in Lelystad en dan vooral met de biologische boeren in het gebied? Fijnstof zal zeker invloed hebben op de landbouwgrond en dit is eerder niet zichtbaar meegenomen.

Reactie: Zie onze reactie in Deel A, onder nr. 5 van deze nota.

Vraag: Is wel goed naar andere havens gekeken? De werkzaamheden in een haven zijn bijna geheel geautomatiseerd en daarom zal de werkgelegenheid marginaal toenemen.

Reactie: De werkgelegenheidsdoelstelling is gekoppeld aan Flevokust als geheel. De toename van werkgelegenheid wordt niet zozeer voorzien ter plaatse van de terminal, maar juist op het bedrijventerrein. Zie verder in Deel A van deze nota, onze reactie op de zienswijze onder nr. 2.4.

Vraag: Kunnen normen voor de werkgelegenheid in het inpassingsplan worden opgenomen, omdat het plan met name is ingegeven door het creëren van werkgelegenheid?

Reactie: Dergelijke normen kunnen niet in het plan worden opgenomen, omdat die niet relevant zijn voor een goede ruimtelijke ordening. Het inpassingsplan maakt bepaalde functies mogelijk en kan randvoorwaarden stellen aan de mate en de wijze van bebouwing en het gebruik.

Conclusie

Uit het bovenstaande komt het beeld naar voren dat de gemeenteraad over dit onderwerp verdeeld is. De meningen lopen uiteen van uitgesproken tegenstander van de ontwikkeling van Flevokust tot het onderschrijven van het belang van Flevokust.

Indachtig het verhandelde ter hoorzitting, onze reactie op de door de raad gestelde vragen en het gemeentelijke coalitieprogramma, concluderen wij dat de meerderheid van de raad voorstander is van de ontwikkeling van Flevokust met een buitendijkse haven en een “nat” industrieterrein op basis van de door ons gekozen variant (variant 4). Aan deze ontwikkeling zijn door hem de volgende voorwaarden verbonden:

- de exploitatie moet sluitend zijn;
- voor de middels de bedrijvenlijst toegestane bedrijven moet maatschappelijk draagvlak bestaan;
- de bedrijven die zich vestigen moeten voldoen aan de geldende milieueisen.

Nu deze voorwaarden niet expliciet betrekking hebben op de buitendijks gelegen haven, concluderen wij dat de meerderheid van de gemeenteraad geen bezwaren heeft tegen ons voornemen om, gelet op de betrokken provinciale belangen, voor het buitendijks gelegen deel van Flevokust en de bij Flevokust behorende geluidzone een inpassingsplan vast te stellen.

Deze conclusie wordt meegenomen in de overwegingen die ten grondslag zullen liggen aan de door ons te nemen besluiten.

Deel C Advies van de commissie MER

C 1 Inhoud van het advies

Op 23 oktober 2014 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) haar toetsingsadvies over het Milieueffectrapport (MER) uitgebracht onder rapportnummer 2052-96.

Het advies ziet op het verrichte onderzoek naar verschillende varianten voor de ligging van het industrieterrein en de vormgeving van de haven (MER deel 1) en op de verdere gedetailleerde uitwerking en het onderzoek op de milieueffecten van de gekozen variant 4 (MER deel 2).

De Cmer signaleert bij de toetsing van het MER een aantal essentiële tekortkomingen:

1. op basis van de conclusies in het MER en de Voortoets is niet inzichtelijk in welke mate mitigerende maatregelen zijn betrokken bij de beoordeling van de effecten van het voornemen op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied IJsselmeer. Een Passende beoordeling ontbreekt nog;
2. de (mogelijke) effecten van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden waaronder de Veluwe;
3. de effecten van de aanleg van een golfbreker als onderdeel van een buitendijkse haven op milieu, water en natuur.

De Cmer acht deze tekortkomingen essentieel voor de besluitvorming, omdat niet duidelijk is of het plan voldoet aan de eisen van de Natuurbeschermingswet en/of mitigerende maatregelen, waarmee negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen, effectief en/of mogelijk zijn. Daarnaast is niet inzichtelijk wat de effecten van een golfbreker zijn. De Commissie adviseert dan ook om een aanvulling op het MER op te stellen en daarin in te gaan op de gesignaleerde tekortkomingen. De informatie uit deze aanvulling kan zo worden betrokken bij de te nemen besluiten voor de ontwikkeling van Flevokust.

Naast het signaleren van bovenstaande essentiële tekortkomingen doet de Cmer een aantal aanbevelingen met het oogmerk een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming:

1. tijdens het gesprek op 25 september 2014 is door de provincie aangegeven dat de tijdelijke Variant Maxima-centrale niet meer aan de orde is en daarom ook niet verder in het onderzoek zal worden betrokken. De Cmer adviseert dit bij het besluit over het voornemen ook expliciet aan te geven;
2. bij de aanleg van een buitendijkse overslaghaven zullen containers en bulkgoederen over een interne containerbaan naar het bedrijventerrein worden vervoerd. Deze interne baan kruist de dijk en de daaraan parallel lopende weg. Tijdens het locatiebezoek (15 juli 2014) is door de provincie toegelicht dat deze kruising zal worden geregeld met verkeerslichten en een slagboom. De Cmer constateert dat de verkeersintensiteiten op de dijk, die kruist met de containerbaan, laag zijn en dat een eenvoudige inrichting, zoals voorgesteld door de provincie, zal volstaan om de verkeersveiligheid te borgen;
3. Het akoestisch onderzoek dat als bijlage-rapport is toegevoegd aan het MER geeft aan dat het aantal geluidgevoelige objecten toeneemt van 34 naar 38 woningen. Dit wordt als 'beperkt negatief' beoordeeld. De Cmer merkt op dat deze situatie zal optreden bij volledige vulling van Flevokust. Om in die situatie te kunnen voldoen aan de geldende regels zullen hogere gevelbelastingen moeten worden toegekend en in een enkel geval zal er aanpassing aan de gevelisolatie moeten plaatsvinden om te kunnen voldoen aan de maximaal toegestane binnen geluidsniveaus. De provincie heeft tijdens het overleg van 25 september 2014 aangegeven dat voor het bedrijventerrein een geluidzone zal worden vastgesteld. De Cmer constateert dat overschrijding van de geluidzone of hogere grenswaarden op basis daarvan een weigeringsgrond is bij de vergunningverlening;

4. De Cmer adviseert ten behoeve van de besluitvorming over en de aanleg van de kruinverlaging, de golfbreker en het buitendijkse haventerrein, aan te geven hoe de ontwerpeisen van deze elementen op elkaar zijn afgestemd en hoe daarbij rekening is gehouden met de effecten op de waterveiligheid en de effecten van het benodigde ophoogmateriaal.

C. 2 Overwegingen ten aanzien van het advies

In deze paragraaf beschrijven wij op welke wijze wij met de inhoud van het advies van de Cmer zijn omgegaan. Onderstaand beginnen wij met de door de Cmer gesignaleerde essentiële tekortkomingen. Daarna komen haar aanbevelingen aan de orde.

Mede naar aanleiding van het onder C1 weergegeven advies, is het plan-MER aangevuld. In deze "Aanvulling Milieueffectrapport Plan-m.e.r. Flevokust" worden onder meer de door de Cmer genoemde punten nader beschouwd. Op basis van haar advies is voorts een Passende beoordeling opgesteld, waarin aandacht is besteed aan de effecten en de mitigerende maatregelen van met name het ruimtebeslag, verstoring door licht en vaarbewegingen en stikstofdepositie. Hieronder worden de conclusies uit de Passende beoordeling weergegeven.

Ruimtebeslag inclusief golfbreker

Het projectvoornemen leidt binnen het Natura 2000-gebied tot een zeer beperkte verandering van het biotoop 'open water' en daarmee van potentieel leefgebied voor vogels en macrofauna (voedsel). Het ongeschikt raken van het plangebied door het onttrekken van open water aan het Natura 2000-gebied IJsselmeer resulteert niet in een verhoogde kans op significant negatieve effecten. Sterker nog, de industriehaven en golfbreker voegen nieuwe functionaliteit toe aan het gebied. Dit geschiedt door extra luwte rondom de loswal, maar ook door het creëren van nieuwe habitats door het aanleggen van een golfbreker (extra rust-, foerageer- en opgroeigebied). De positieve effecten van beide typen golfbreker zijn vergelijkbaar (zie ook tabel 10 in paragraaf 5.1.3. van de passende beoordeling). De ontstane biotopen vormen aldus extra geschikt leefgebied voor vogels die zijn opgenomen in de instandhoudingsdoelen voor het IJsselmeer.

Het effect van ruimtebeslag op het IJsselmeer wordt daarmee als neutraal (0) beoordeeld.

Verstoring door licht en vaarbewegingen

Het projectvoornemen leidt in de gebruiksfase tot mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied in verband met de gevoeligheid van vogels voor verstoring door licht, geluid en optische verstoring. Voor de aanwezige vogels en de bijbehorende functie van het gebied zijn op korte afstand uitwijkmogelijkheden aanwezig. Daarnaast zal door gewinning na de eerste aanloopfase een beperkt verstoringseffect weer verdwijnen. De toetsing van de relevante verstoringfactoren laat zien dat voor de gebruiksfase significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

De effecten van licht en vaarbewegingen op de instandhoudingsdoelstellingen van het IJsselmeer worden hiermee als neutraal (0) beoordeeld.

Stikstofdepositie

Geen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

Het projectvoornemen leidt niet tot significant negatieve effecten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden (< 20 km), omdat de habitattypen en habitat- en vogelrichtlijnsoorten niet of nauwelijks gevoelig zijn voor de gevolgen van stikstofdepositie. Het enige gevoelige habitatype in het IJsselmeer, namelijk overgangs- en trilvenen, ligt op meer dan 30 km en daarmee buiten de invloed van het plangebied. Binnen de provincie Flevoland zijn geen gebieden aanwezig waar stikstofdepositie een groot knelpunt vormt. Er is een aantal terreinen waarin stikstofgevoelige habitats liggen, maar buiten de invloed van de planontwikkeling op grote afstand van het

plangebied (circa 30 km). Daarnaast wordt de kritische depositiewaarde in deze gebieden niet noemenswaardig overschreden.

Geen significant negatieve effecten op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

De enige effectrelatie met verder weg gelegen Natura 2000-gebieden loopt via stikstofdepositie. Omdat het op die afstand om een ecologisch verwaarloosbare hoeveelheid stikstof gaat, worden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie door de beoogde ontwikkeling uitgesloten.

Aanlegfase

Ten aanzien van de aanlegfase is een berekening van de hoeveelheid stikstofdepositie gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase relatief beperkt is. De stikstofdepositie als gevolg van de aanleg betreft een tijdelijke situatie en is bovendien niet maatgevend voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden die op enige afstand van het plangebied liggen. Binnen de cirkel waarin de stikstof als gevolg van de aanlegfase neerslaat komen geen stikstofgevoelige habitattypen voor. Er treden dan ook geen significant negatieve effecten op als gevolg van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase. Het effect hiervan wordt als neutraal (0) beoordeeld.

In zijn geheel leiden de realisatie en het gebruik van Flevokust niet tot significant negatieve effecten op het IJsselmeer en op andere gebieden in de omgeving. Daarmee wordt het effect van stikstofdepositie voor zowel het IJsselmeer als de overige gebieden als neutraal (0) beoordeeld.

Aanbevelingen Commissie m.e.r.

Ten aanzien van de vier in § C1 weergegeven aanbevelingen van de Cmer overwegen wij het volgende.

1. De variant Maxima-centrale is in het kader van de ontwikkeling niet meer aan de orde. Daarmee vervallen de aanbevelingen zij op dit punt heeft gedaan.
2. Voor de containerbaan concludeert zij dat met een eenvoudige inrichting de verkeersveiligheid op de IJsselmeerdijk voldoende kan worden geborgd.
3. Voor de effecten van geluid concludeert zij dat overschrijding van de geluidzone of hogere grenswaarden is geborgd door vastlegging van deze geluidszone.
4. Ten aanzien van waterveiligheid adviseert zij aan te geven hoe de ontwerpeisen van kruinverlaging, golfbreker en buitendijks haventerrein op elkaar zijn afgestemd. Hieraan wordt in het ontwerp van het haventerrein nader aandacht besteed. Voor de golfbreker is in hoofdstuk 3 van de aanvulling op het plan-MER aangegeven dat deze niet is betrokken bij de beschouwing van de waterveiligheid. Voor de haven is alleen rekening gehouden met het afslagprofiel van het voorland (zie ook aanvulling op het plan-MER ten aanzien van de kruinverlaging). De mogelijke kruinverlaging is vastgesteld op basis van het afslagprofiel van de buitendijkse haven, waarbij rekening is gehouden met een overstromingskans van 1/30.000 per jaar.

Geen van deze aspecten leidt tot een gewijzigde beoordeling van de milieueffecten.

C 3 Conclusie

Wij hebben het advies van de Cmer overgenomen en daarom het plan-Mer, op basis van de door haar signaleerde tekortkomingen, aangevuld.

De vergelijking tussen de aanvulling van het plan-MER en het plan-MER, dat ten grondslag ligt aan de ontwerp-inpassingsplannen, leidt tot de conclusie dat de beoordeling van de aspecten is aangepast voor de effecten op Natura 2000-gebied IJsselmeer en voor effecten van grondverzet.

Ten aanzien van de effecten op het IJsselmeer zijn de effecten op basis van de Passende beoordeling als neutraal (0) beoordeeld. Ten aanzien van grondverzet en grondstromen is een beoordeling toegevoegd die betrekking heeft op een conventionele golfbreker.

Een conventionele golfbreker op een grondverbetering leidt tot een grote hoeveelheid zand die benodigd is en de noodzaak tot het afvoeren van een ruime hoeveelheid slib. Daarmee is het effect als zeer negatief (- - -) beoordeeld.

De aanbevelingen hebben niet geleid tot wijziging van de beoordeling.

Deel D Lijst van ambtshalve wijzigingen

Ambtelijk zijn verschillende zaken geconstateerd die wijzigingen in de inpassingsplannen wenselijk maken.

Het gaat daarbij om de volgende onderwerpen:

1. Exploitatieplan niet langer vereist
2. Plangrens PIP-Havenontwikkeling
3. Kruinverlaging en beschermingsregeling dijk
4. Nieuwe onderzoeken
5. Actualisatie vanwege het doorlopen van de procedure
6. Vergunbaar technisch ontwerp
7. Redactionele wijzigingen

In deel E van deze nota worden alle wijzigingen volledig omschreven. Ter voorkoming van een herhaling van zetten, wordt in dit deel slechts aangeduid welke wijzigingen, al dan niet gedeeltelijk, ambtshalve zijn doorgevoerd. Onderstaande nummers verwijzen naar de in deel E van deze nota gehanteerde nummering voor de doorgevoerde wijzigingen.

Het betreft de nummers:

1, 2, 3, 4, 5 (gedeeltelijk), 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25 (gedeeltelijk), 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 44, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 (gedeeltelijk), 58, 60, 65, 66, 74, 78, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, en 90.

Deel E Lijst van wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, het advies van de Cmer, het verhandelde tijdens de hoorgelegenheid van de gemeenteraad van Lelystad en de ambtshalve constatering worden de inpassingsplannen gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen van deze plannen, ten opzichte van de ontwerpen daarvan, worden hierna per inpassingsplan weergegeven.

E1. Inpassingsplan Flevokust-Havenontwikkeling te Lelystad

a. Toelichting

1. Paragraaf 1.1, 3^e alinea, 2^e zin: de tekst “Daarom wordt in de toelichting op het inpassingsplan ook ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waaronder de haven en het industrieterrein wordt bedoeld.” is vervangen door de tekst “Daarom wordt in de toelichting op dit inpassingsplan ook - voor zover relevant - ingegaan op de ontwikkeling van Flevokust als geheel, waaronder de haven en het industrieterrein worden bedoeld.”.
2. Paragraaf 1.1, 4^e alinea, eerste bullet, eerste zin: de tekst “Een multimodale op- en overslaghaven buitendijks, ten zuiden van de Maximacentrale op circa 500 meter afstand van de centrale.” is vervangen door de tekst “Een multimodale op- en overslaghaven buitendijks, op voldoende afstand ten zuiden van de Maximacentrale van de centrale.”.
3. Paragraaf 1.1, 5^e alinea: de tekst “Met deze ontwikkeling wordt ingespeeld op de behoefte aan nat industrieterrein in de regio en de potenties van de ligging van het gebied.” is vervangen door de tekst “Met deze ontwikkeling wordt ingespeeld op de behoefte aan een op- en overslaghaven, een nat industrieterrein in de regio en de potenties van de ligging van het gebied.”
4. Paragraaf 1.1, onder het kopje “Nut en noodzaak”: de tekst “De overslagfaciliteit zal een aanzienlijke spin-off hebben op de ontwikkeling van bedrijvigheid en zodoende een impuls geven aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in het gebied.

Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook door het Rijk erkend. Dit heeft onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waar de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet op van toepassing zijn en het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten.”

is vervangen door de tekst

“De op- en overslaghaven versterkt de economische structuur en heeft een aanzienlijke spin-off op de ontwikkeling van bedrijvigheid en geeft zodoende een impuls aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in het gebied.

Het economisch belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven en industrieterrein is in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Het belang van de ontwikkeling van Flevokust is ook door het Rijk en Europa erkend. Dit heeft onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waar de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet op van toepassing zijn en het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten. Flevokust staat daarnaast op de EU-lijst van achterlandhavens die het trans-Europese transportnetwerk ondersteunen.

De ontwikkeling van de terminal is voorwaarde scheppend voor het bedrijventerrein. De volgorde van de terminal is dan ook zodanig, dat de terminal in eerste instantie bestaande volumes zal overslaan die nu nog over de weg worden vervoerd, met name van een naar Rotterdam. De aanwezigheid van de terminal heeft in combinatie met de grondprijzen, de milieuruimte en bouwhoogte, een aantrekkende werking voor het bedrijventerrein.

- De nieuwe bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein genereert vervolgens additionele overslag voor de terminal. Op deze manier komt de economische ontwikkeling in beweging.”.
5. Paragraaf 1.1.1: de figuur “Begrenzing plangebied” is vervangen door een nieuw figuur “Begrenzing plangebied”.
 6. Paragraaf 1.1.2, 2^e alinea: de tekst “Het plangebied loopt tot en met de kwelsloot” is vervallen.
 7. Paragraaf 1.1.2, 2^e alinea: de tekst “Buiten het plangebied, aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook.” is vervangen door de tekst “Aan de teen van de dijk ligt een leidingstrook.”.
 8. Paragraaf 1.1.2, 4^e alinea, 2^e t/m 4^e zin: de tekst “Als gevolg van de lange strijklengte treedt bij aanlandige wind een peilverhoging op ter plaatse van Lelystad als gevolg van opwaaiing. Naast opwaaiing treden ook afwaaiing en ijscondities op. De waterkering langs het IJsselmeer ligt op circa NAP +5,0 m.” is vervangen door de tekst “Als gevolg van de lange strijklengte treedt bij aanlandige wind een peilverhoging op ter plaatse van Flevokust als gevolg van opwaaiing. Naast opwaaiing treden ook afwaaiing en ijscondities op. De waterkering op de locatie Flevokust ligt op circa NAP +5,0 m.”.
 9. Paragraaf 1.3, laatste zin: de tekst “Daarbij wordt ook ingegaan op de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening.” is vervallen.
 10. Paragraaf 1.3, laatste zin: de tekst “Tot slot wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan en de ontwikkeling in hoofdstuk 5 beschreven.” is toegevoegd.
 11. Paragraaf 2.1.1: de tekst “Het doel van de bestemming “Bedrijventerrein - Terminal” is gericht op het mogelijk maken van de overslag en opslag van (onder meer) containers. De havenfunctie is hierbij noodzakelijk.” is vervangen door de tekst “Het doel van de bestemming “Bedrijventerrein - Terminal” is gericht op het mogelijk maken van de overslag en opslag van in de eerste plaats containers en in de tweede plaats bulkgoederen en projectlading. Hiermee wordt invulling gegeven aan de havenfunctie.”.
 12. Paragraaf 2.1.2, 1^e alinea: de tekst “De bestemming maakt een containerterminal en op- en overslag, met de daarbij horende laad- en losbedrijven en bebouwing, mogelijk. De toegestane bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen in een bijlage bij de regels.” is vervangen door de tekst “De bestemming maakt een binnenvaartterminal en op- en overslag, met de daarbij horende laad- en losbedrijven en bebouwing, mogelijk.”.
 13. Paragraaf 2.1.3, onder het kopje “omgevingsaspecten”, 1^e zin: de tekst “Tot de Maximacentrale wordt een afstand van 500 meter aangehouden vanwege het koelwater van de centrale.” is vervangen door de tekst “Tot de Maximacentrale wordt voldoende afstand aangehouden, onder meer vanwege het koelwater van de centrale.”.
 14. Paragraaf 2.1.5, 1^e alinea, 2^e zin: de tekst “Deze komt op een opgehoogd gebied (ophoging circa 2,5 m, dus circa +2,25 m NAP), op circa minimaal 500 meter afstand van de Maximacentrale.” is vervangen door de tekst “Deze komt op een opgehoogd gebied (ophoging circa 2,5 m, dus circa +2,25 m NAP), op voldoende afstand van de Maximacentrale.”.
 15. Paragraaf 2.1.5, 2^e alinea, laatste zin: de tekst “Mogelijk wordt het terminalterrein aangewezen als voorland, waarmee de begrenzing van de primaire waterkering wordt aangepast.” is vervangen door de tekst: “Daar waar de weg die de haven ontsluit, de dijk over gaat, wordt de kruin van de dijk verlaagd. Het terminalterrein wordt aangewezen als voorland en wordt daarmee onderdeel van de primaire waterkering. In de Keur van het waterschap wordt de bescherming geregeld.”.
 16. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 1^e alinea: de tekst “De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.” is vervangen door de tekst “De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.”.
 17. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”: in de 5^e alinea is toegevoegd de tekst: “In het kader van het Deltaprogramma is onder meer waterveiligheid verkend. Vanaf 2017 wordt de veiligheidsnorm 1/30.000. Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet volgens deze nieuwe norm worden gebouwd.”.
 18. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 7^e alinea (nieuw): de tekst “Omgevingsplan” is vervangen door de tekst “Omgevingsplan Flevoland 2006”.

19. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 9^e alinea, onder punt 1, laatste zin: de tekst “De minimale functionele afstand is 500 meter vanwege het koelwater van de centrale.” is vervangen door de tekst “Vanwege het koelwater van de centrale is voldoende afstand tot de centrale aangehouden.”.
20. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 10^e alinea: de tekst “Uit de voortoets blijkt dat de voorgestane ontwikkeling niet tot significant negatieve effecten op de Natura 2000 doelstellingen leidt.” is vervangen door de tekst “Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.”.
21. Paragraaf 2.1.6, onder het kopje “Sectoraal beleid”: de laatste 2 alinea’s boven de figuur ‘Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen’ met de tekst “Belangrijke aandachtspunten hieruit moeten in het inpassingsplan opgenomen worden. Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

zijn vervangen door de tekst:

“Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

22. Paragraaf 2.2.3, 2^e bullet: de tekst “De weg beschadigd de waterkering niet.” is vervangen door de tekst “De weg beschadigt de waterkering niet;”.
23. Paragraaf 2.2.4, 2^e zin: de tekst “Overigens biedt de bestaande weg biedt ook voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein.” is vervangen door de tekst “Overigens biedt de bestaande weg ook voldoende capaciteit voor de eerste fase van het natte industrieterrein”.
24. Paragraaf 2.2.5, laatste zin: de tekst “Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van Flevokust.” is vervangen door de tekst “Die nieuwe ontsluitingsweg wordt vervolgens de hoofdontsluitingsweg van het industrieterrein Flevokust.”.
25. Paragraaf 2.3.2, onder kopje “Functionele mogelijkheden”, zin 1 t/m 3: de tekst “De hoofdfunctie van de bestemming is water, scheepvaart en natuur. Door het IJsselmeer loopt een vaarweg geschikt voor CEMT-klasse Vb. Schepen van deze klasse zullen ook Flevokust aandoen.” is vervangen door de tekst “De hoofdfunctie van de bestemming is water, scheepvaart en natuur. Door het IJsselmeer loopt een vaarweg Amsterdam-Lemmer die geschikt is voor CEMT-klasse Vb (VAL). Schepen van deze klasse kunnen ook bij Flevokust aanmeren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een – zonodig nog uit te diepen – vaargeul vanaf de haven naar de VAL. De ligging van deze nieuwe aantakking is ongeveer bekend. Om in rustig water aan te kunnen leggen wordt binnen deze bestemming een golfbreker mogelijk gemaakt. Hiervoor is een aanduiding opgenomen.”.

26. Paragraaf 2.3.3: een 5^e bullet is toegevoegd met de tekst: “De golfbreker is mogelijk binnen het aangeduid gebied.”.
27. Paragraaf 2.3.5, één-na-laatste zin: de tekst “In het water worden de nodige voorzieningen aangebracht, zoals golfbrekers en keerwanden.” is vervangen door de tekst “In het water worden de nodige voorzieningen aangebracht, zoals golfbrekers, keerwanden, beboeiing en signalering.”.
28. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 1^e alinea: de tekst “De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.” is vervangen door de tekst “De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.”.
29. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 5^e alinea: toegevoegd is de tekst “In het kader van het Deltaprogramma is onder meer waterveiligheid verkend. Vanaf 2017 wordt de veiligheidsnorm 1/30.000. Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet volgens deze nieuwe norm worden gebouwd.”.
30. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 8^e alinea: de tekst “Uit de voortoets blijkt dat de voorgestane ontwikkeling niet leidt tot significant negatieve effecten op de Natura 2000 doelstellingen.” is vervangen door de tekst “Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden.”.
31. Paragraaf 2.3.6, onder het kopje “Sectoraal beleid”, laatste 2 alinea's boven de figuur ‘Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen’: de tekst “Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

is vervangen door de tekst:

“Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijks) of 155 meter (buitendijks)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”.

32. Paragraaf 2.4.2: de tekst
“2.4.2 Toelichting op de bestemming

Functionele mogelijkheden

De in het plangebied voorkomende waterkering(en) en (werken voor de) waterhuishouding zijn met deze dubbelbestemming beschermd. Daarnaast worden de gebouwen en bouwwerken die nodig zijn voor de hoofdfunctie mogelijk gemaakt.

Bouwmogelijkheden

Met deze dubbelbestemming worden gebouwen, anders dan voor de bestemming, uitgesloten. Wel zijn overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een maximale bouwhoogte van 10,00 meter toegestaan. Deze zijn verder niet gespecificeerd. Voor de toegestane bouwwerken geeft de onderliggende bestemming aanwijzingen.

Omgevingsvergunning

Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, moet een omgevingsvergunning verleend worden. Daarbij gaat het om het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van kaden en dijken en wijzigen van kademuren. Voordat de omgevingsvergunning wordt verleend, moet aangetoond zijn dat deze uitvoerbaar is. Van belang is dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding door verlening van de vergunning.”

is vervangen door de tekst:

“De regeling bepaalt dat de dubbelbestemming bedoeld is voor het handhaven van de primaire waterkering. Voor de bescherming van de dijk geeft de Keur van het Waterschap voldoende regels. De regeling in deze bestemming koppelt daarom de Keur aan het bestemde gebied.”.

33. Paragraaf 2.4.3, onder het kopje “Beleid” wordt een 2^e bullet toegevoegd met de tekst “De Keur van het waterschap Zuiderzeeland biedt de nodige bescherming en wordt van toepassing verklaard;”.
34. Paragraaf 2.4.6, onder het kopje “Rijksbeleid”, 1^e alinea: de tekst “De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.” is vervangen door de tekst “De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd, dat deze bedoeld zijn om beperkingen op te leggen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.”.
35. Paragraaf 2.4.6, onder het kopje “Sectoraal beleid”, laatste 2 alinea’s boven de figuur ‘Overzicht beschermingszones primaire waterkeringen’: de tekst “Belangrijke aandachtspunten hieruit moeten in het inpassingsplan opgenomen worden. Om veiligheid te realiseren zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone. Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. De Keur geldt voor het gehele keurgebied en ligt ten grondslag aan het in stand houden en zo nodig aanpassen van de dijken. Voor deze bestemming zijn het daadwerkelijke dijklichaam (de kernzone), de binnenbeschermingszone van 20 meter en de buitenbeschermingszone van 80 meter (binnendijs) of 155 meter (buitendijs) relevant. Hier moet bij vermeld worden dat voor de buitenbeschermingszone geen bouwverbod geldt op basis van de Keur. Voor het feitelijke dijklichaam en de direct aangrenzende binnenbeschermingszone moet ontheffing aangevraagd worden voor bouwactiviteiten. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”

is vervangen door de tekst:

“Voor de bescherming van de dijk zijn in de Keur regels opgenomen. Om de veiligheid te borgen zijn de dijk en de omgeving van de dijk in zones opgedeeld; de kernzone (het daadwerkelijke dijklichaam), de binnenbeschermingszone (een strook van 20 meter langs de kernzone) en de buitenbeschermingszone (80 meter (binnendijs) of 155 meter (buitendijs)). Hieraan gekoppeld heeft het waterschap in de Keur een bouwverbod opgenomen voor de kernzone en de binnenbeschermingszone. Van dit verbod kan het waterschap ontheffing verlenen. Voor de buitenbeschermingszone geldt geen bouwverbod op basis van de Keur. Voor de kernzone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone gelden beperkingen voor gebruik en voor werken, geen bouwwerken zijnde. De zones ter plaatse van Flevokust zijn in onderstaande figuur aangegeven.”.

36. Paragraaf 2.5.2, onder het kopje “Algemene aanduidingsregels”: de tekst “Hiervoor zijn in het beleid van het waterschap beschermingszones opgenomen. Hierover staat in 2.4.6 een nadere

toelichting.” is vervangen door de tekst “Hiervoor zijn in de Keur van het waterschap beschermingszones en regelingen opgenomen. Hierover staat in 2.4.6 een nadere toelichting.”

37. Hoofdstuk 3, 1^e alinea: de tekst “Het planMER is in de bijlagen 4 en 5 bij dit bestemmingsplan opgenomen.” is vervangen door de tekst “Het planMER is in de bijlagen 4 en 5 bij dit inpassingsplan opgenomen.”.
38. Paragraaf 3.1.1, 1^e alinea: de tekst “Deze activiteiten volgen uit de bijlagen die bij het Besluit m.e.r. zijn opgenomen.” is vervangen door de tekst “Deze activiteiten volgen uit de bijlagen die bij het Besluit milieueffectrapportage zijn opgenomen.”.
39. Paragraaf 3.1.2, 2^e alinea: de tekst “De effectbeoordeling van de gekozen variant is van belang, omdat dit het belangrijkste uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is.” is vervangen door de tekst “De effectbeoordeling van de gekozen variant is van belang, omdat dit het belangrijkste uitgangspunt voor dit inpassingsplan is.”.
40. Paragraaf 3.1.2: na de 2^e alinea wordt een 3^e alinea toegevoegd met de tekst “Onder meer naar aanleiding van het advies van de Cmer en de zienwijzen is een aanvulling van het MER opgesteld. Hierin is een tabel opgenomen met de uiteindelijke scores voor de diverse aspecten. De aanvulling van het MER is opgenomen in bijlage 6.”.
41. Paragraaf 3.3, 1^e alinea: aan het einde van deze alinea is een zin toegevoegd met de tekst “Er heeft onderzoek plaats gevonden naar de bodem en naar de aanwezigheid van nog niet ontplofte explosieven.”
42. Paragraaf 3.4, 1^e alinea: een passage is toegevoegd met de volgende tekst “In het MER zijn de effecten van een kruinverlaging van de dijk onderzocht. Voor de veiligheid van de dijk is daarbij gerekend met de toekomstige strengere normering van 1/30.000 die naar verwachting vanaf 2017 geldt. Met de kruinverlaging waarbij het terrein van de terminal als voorland wordt aangemerkt, wordt voldaan aan de strengere normering. In de huidige situatie zonder voorland voldoet de dijk aan de huidige norm (1/4.000), maar niet aan de toekomstige norm (1/30.000). Bij de uitvoering van het inpassingsplan moet bij de bouw voldaan worden aan die norm.”.
43. Paragraaf 3.4, onder het kopje “Effectbeoordeling”: de tekst “Door de ontwikkeling van Flevokust zijn de effecten op de genoemde aspecten over het algemeen neutraal. Dit betekent dat de realisatie van Flevokust geen effecten heeft op de bodem.” is vervangen door de tekst “De bestaande primaire waterkering wordt beschermd. Bij een kruinverlaging van de dijk waarbij het terrein van de terminal wordt aangemerkt als voorland, wordt tevens voldaan aan de toekomstig strengere normering.”.
44. Paragraaf 3.4, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: de tekst “De beschreven effecten hebben geen directe gevolgen voor het bestemmingsplan.” is vervangen door de tekst “Dit aspect heeft gevolgen voor het inpassingsplan waar het gaat om de bescherming van de bestaande primaire waterkeringen. De bestemming ‘Waterstaat – waterkering’ en de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone - dijk’ zorgen hiervoor. Hierin wordt erop gewezen dat de Keur van toepassing is. In de Keur is - ter bescherming van de dijk – een aantal activiteiten watervergunningplichtig gemaakt.”.
45. Paragraaf 3.6, onder het kopje “Effectbeoordeling”: de tekst “Bij de effectbeoordeling is onder meer gekeken naar de effecten op het Natura 2000-gebied IJsselmeer en de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effectbeoordeling op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied enigszins negatief neutraal is. Het gaat hierbij vooral om het ruimtebeslag (leefgebied) van de buitendijkse containerterminal. Omdat de planontwikkeling de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantast zijn ondanks de omvang van de ontwikkeling significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied uit te sluiten. Het areaal open water dat verloren gaat voor vogels is marginaal, rekening houdend met de omvang van het gehele Natura 2000-gebied. De aanwezige aantallen vogels tonen aan dat het gebied geen bijzondere waarden heeft voor het Natura 2000-gebied. Voor de nu aanwezige vogelsoorten geldt dat ze elders nabij het plangebied vergelijkbaar habitat vinden. Het areaal rust- en ruigebied is voor geen enkele soort een limiterende factor in het ecosysteem IJsselmeer. Negatieve effecten kunnen niet geheel uitgesloten worden, maar significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen worden wel uitgesloten.”

is vervangen door de tekst

“Uit de passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kan hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden. De verruiming van de geluidszone leidt niet tot verstoring van vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen van wettelijk beschermde soorten. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van dit plan dan ook niet in de weg.”.

46. Paragraaf 3.7, onder het kopje “Effectbeoordeling”, 1^e alinea: aan het einde van deze alinea is een zin toegevoegd met de tekst “Dit effect treedt pas op bij de volledige ontwikkeling van zowel de haven als het binnendijkse bedrijventerrein.”.
47. Paragraaf 3.8, onder het kopje “Effectbeoordeling”, laatste alinea: de tekst “Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van Flevokust (haven en industrieterrein) blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,4 dB toeneemt ter plaatse van woningen.” is vervangen door de tekst “Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van Flevokust (haven en industrieterrein) blijkt uit berekening dat de geluidbelasting maximaal 0,6 dB toeneemt ter hoogte één woning aan de Jupiterweg.”.
48. Paragraaf 3.8, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: na de laatste zin is een zin toegevoegd met de tekst “Voor de uitgifte van geluidsruimte aan bedrijven op de gezoneerde bedrijventerreinen waarvoor deze geluidzone geldt, heeft de gemeente een zonebeheerplan vastgesteld.”.
49. Paragraaf 3.10, onder het kopje “Gevolgen voor het inpassingsplan”: onder dit kopje is een alinea toegevoegd met de tekst “Het zoekgebied voor de nieuwe golfbreker wordt aangeduid. De aanduiding geeft rechtszekerheid naar belanghebbenden met betrekking tot de ligging van de golfbreker. Deze rechtszekerheid is ingebouwd als gevolg van ingediende zienswijzen. De aanduiding is ruim gelegd, omdat het gaat om een zoekgebied. De regels geven minimale afmetingen van de golfbreker, voor een minimaal veiligheidsniveau van aanmerende schepen.”.
50. Paragraaf 3.12.8: aan deze paragraaf is een alinea toegevoegd met de tekst “Naar aanleiding van overleg met een aantal windmoleneigenaren wordt nog nader onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de windvang van de windmolens in de omgeving. Mocht na een aantal jaren blijken dat door de bebouwing op Flevokust de daadwerkelijke windvang significant is afgenomen, dan bestaat de mogelijkheid hier alsnog onderbouwd op terug te komen door middel van een verzoek om planschadevergoeding.”.
51. Paragraaf 4.2.2: de tekst “PM” is vervangen door de tekst “De gemeenteraad van Lelystad is in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. In dat kader heeft op 18 september 2014 een hoorgelegenheid plaatsgevonden waarbij leden van Provinciale Staten en leden van de gemeenteraad aanwezig waren. Het verslag van deze hoorgelegenheid is opgenomen in bijlage 13.”.
52. Paragraaf 4.2.3: de tekst “Het ontwerp van het inpassingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. Ontvangen zienswijzen worden voorzien van een antwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats. Bij dit inpassingsplan hoort een MER. Deze is opgenomen in de bijlagen 4 en 5 en ligt dus gezamenlijk met het ontwerp van het inpassingsplan ter visie.”

is vervangen door de tekst

“Het ontwerp van het inpassingsplan heeft samen met het MER gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014. Een ieder was daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het te inzage leggen van de stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale bladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;

- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
 - De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente;
 - Belangstellenden zijn per e-mail geïnformeerd met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;
 - Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.”
53. Paragraaf 4.2.4: na paragraaf 4.2.3 is een nieuwe paragraaf 4.2.4 toegevoegd met de tekst
“4.2.4 Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage
 De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar advies over het MER uitgebracht.”.
54. Paragraaf 4.2.5: na paragraaf 4.2.4 is een nieuwe paragraaf 4.2.5 toegevoegd met de tekst
“4.2.5 Nota van beantwoording
 In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust – Havenontwikkeling en geluidzone, wordt ingegaan op de zienswijzen, de hoorgelegenheid en het advies van de Cmer. Aangegeven is of de ontvangen reacties aanleiding hebben gegeven om de inpassingsplannen aan te passen. Tevens zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen. De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 13.”.
55. Paragraaf 4.2.6: paragraaf 4.2.4 is hernummerd tot paragraaf 4.2.6 en de tekst “Vervolgens wordt het inpassingsplan vastgesteld. Ten tijde van de vaststelling is het MER een bijlage bij dit inpassingsplan” is geschrapt.
56. Hoofdstuk 5: de tekst
“5.1 Grondexploitatie
 Bij het inpassingsplan moet een exploitatieplan worden vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt immers de bouw van nieuwe hoofdgebouwen (bedrijfsbebouwing) mogelijk, waardoor de grondexploitieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Er is een exploitatieplan opgesteld. Deze is opgenomen in de bijlage 8. Als voor de vaststelling van het inpassingsplan de verschillende benodigde overeenkomsten zijn gesloten, kan mogelijk worden afgezien van de vaststelling van het exploitatieplan.”

is vervangen door de tekst

“Bij het inpassingsplan dient een exploitatieplan te worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Van het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als aan een aantal voorwaarden is voldaan:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is anderszins verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk;
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels is niet noodzakelijk.

Met de huidige eigenaren van de gronden, het Rijk en het waterschap, is een anterieure overeenkomst tot grondverkoop/erfpacht gesloten. De buitendijkse gronden worden vervolgens door de provincie in erfpacht gegeven aan de uiteindelijke gebruikers. De provincie voert hiermee een actief grondbeleid. Het kostenverhaal is daardoor anderszins verzekerd. Het inpassingsplan bevat geen uitwerkingsverplichting. Het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk. De economische haalbaarheid van het plan is hiermee aangetoond. Voor het inpassingsplan voor de haven is de vaststelling van een exploitatieplan niet nodig.

De daadwerkelijke investeringsbeslissing wordt genomen op basis van een kostenraming op grond van het vergunbare technische ontwerp van het plan en de daarop gebaseerde exploitatie. Bij de realisatie en uitvoering van het inpassingsplan ontstaat een aantal kosten. Deze worden gedragen door de provincie. Het gaat daarbij om onder meer de plan- en apparaatskosten, het bouwrijpmaken, kosten voor de aanleg van de golfbreker en andere voorzieningen. Ter dekking van deze kosten zijn er voor dit project drie dekkingsbronnen, namelijk de subsidies vanuit het programma Beter Benutten, EFRO, de opbrengsten uit de exploitatie en een provinciale bijdrage.”.

57. Bijlagen zijn vervallen, gewijzigd, toegevoegd of hernummerd, waardoor het volgende overzicht ontstaat:

- Bijlage 1 (Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) is vervangen door een geactualiseerde versie;
- Bijlage 2 met de titel “Zonering van bedrijven en bedrijvenlijst” is vervangen door een geactualiseerde versie met de titel “Toegestane bedrijfsactiviteiten ‘Flevokust-havenontwikkeling’”;
- Bijlage 3 (Stedenbouwkundige randvoorwaarden) is ongewijzigd;
- Bijlage 4 (MER deel 1) is ongewijzigd;
- Bijlage 5 (MER deel 2) is vanwege de aanvulling op het MER gewijzigd;
- Bijlage 6 (Aanvulling MER kruinverlaging) is toegevoegd;
- Bijlage 7 (Aanvulling MER algemeen) is toegevoegd;
- Bijlage 8 (Waterbodemonderzoek) is toegevoegd;
- Bijlage 9 (Onderzoek naar niet ontplofte explosieven) is toegevoegd;
- Bijlage 10 (Maritiem archeologisch onderzoek) is toegevoegd;
- Bijlage 11 (Waterparagraaf) is hernummerd;
- Bijlage 12 (Nota van beantwoording voorjaar 2014) is hernummerd;
- Bijlage 13 (Nota van beantwoording najaar 2014) is toegevoegd.

b. Regels

58. Artikel 1.2: de tekst “de geometrische bepaalde planobjecten met bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;” is vervangen door de tekst “de geometrische bepaalde planobjecten met bijbehorende regels;”.
59. Artikel 3.1, onder a: de tekst
 “De voor ‘Bedrijventerrein - Terminal’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 a. havenactiviteiten, laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, genoemd in bijlage 1 , alsmede voor inname van brandstoffen door schepen;”
 is vervangen door de tekst
 “De voor ‘Bedrijventerrein - Terminal’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 a. ”havenactiviteiten, laad-, los-, opslag- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, voor zover genoemd in de categorieën 1 tot en met 5.3 van de richtlijnafstandenlijsten uit de handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering’ (2009) en naar de aard en de invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen bedrijven, alsmede voor inname van brandstoffen door schepen;”.
60. Artikel 3.3, onder b: de tekst “het bepaalde in lid 3.2.3 onder a in die zin dat de bouwhoogte van kranen wordt vergroot tot ten hoogste 55,00 m;” is vervangen door de tekst “het bepaalde in lid 3.2.3 onder b in die zin dat de bouwhoogte van kranen wordt vergroot tot ten hoogste 55,00 m;”.
61. Artikel 3.4: sublid h is vernummerd tot sublid j.
62. Artikel 3.4: subleden h en i zijn toegevoegd met de tekst
 “h. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van hoogovens, olieraffinaderijen en kerncentrales, alsmede voor bedrijven genoemd in categorie 6 van de richtlijnafstandenlijsten uit de handreiking ‘Bedrijven en Milieuzonering’ (2009);
 i. het transport van levende dieren;”.
63. Artikel 5.2.2: de tekst:
 “Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 a. de lengte van een golfbreker bedraagt ten minste 500 m;
 b. de breedte van een golfbreker bedraagt ten minste 2,00 m;
 c. de afstand van een golfbreker tot de kade ten behoeve van de in artikel 3 lid 3.1 sub a genoemde bedrijfsdoeleinden bedraagt ten minste 150 m;
 d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3,00 m.”
 is vervangen door de tekst:
 “Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 a. golfbrekers mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van waterstaat - golfbreker’;
 b. de lengte van een golfbreker bedraagt ten minste 500 m;
 c. de breedte van een golfbreker bedraagt ten minste 2,00 m;

d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3,00 m.”.

64. Artikel 5.3: dit artikel is toegevoegd met de tekst:

“5.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: het gebruik van de gronden voor de aanleg van nieuwe vaargeulen over een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 50 hectare.”.

65. Artikel 6: de tekst

“Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Link naar de toelichting van de bestemming "Waterstaat - Waterkering".

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. (werken ten behoeve van) de waterkering en de waterhuishouding; met de daarbijbehorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere aangewezen bestemming(en) mogen op of in deze gronden geen bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

6.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze dubbelbestemming geldt de volgende regel:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze dubbelbestemming bedraagt ten hoogste 10,00 m.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de waterkering, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in lid 6.2.1 in die zin dat in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits:
 1. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding;
 2. getoetst is aan de Keur en/of een vergunning van het waterschap is verkregen;
- b. het bepaalde in lid 6.2.2 in die zin dat gebouwen ten behoeve van de waterkering worden gebouwd, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding;

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is, ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op de gronden van toepassing zijnde bestemming(en), een omgevingsvergunning vereist voor:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van kaden en dijken;
- b. het wijzigen van kademuren.

6.4.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 6.4.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden welke:

- a. het aanleggen van een dijklichaam betreffen;
- b. het normale onderhoud betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

6.4.3 Toetsingscriteria

De in lid 6.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de waterhuishouding.

6.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het plan kan worden gewijzigd in die zin dat de grens van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' wordt verlegd of aangepast, mits:

- a. dit noodzakelijk is vanwege het aanpassen van de waterkering in verband met de aanleg van het binnen- of buitendijkse bedrijventerrein;
- b. vooraf positief advies is ontvangen van de beheerder van de waterkering."

is vervangen door de tekst:

"Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Link naar de toelichting van de bestemming "Waterstaat - Waterkering".

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor primaire waterkering, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is."

66. Artikel 9.2.1: de tekst

"9.2.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor:

- a. een strook ten behoeve van de bescherming, ophoging, verbreding en verbetering van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen waterkering;
- met de daarbij behorende:
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- c. andere werken."

is vervangen door de tekst

"9.2.1 Aanduidingsomschrijving

De als 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor een strook ten behoeve van de bescherming, ophoging, verbreding en verbetering van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen waterkering, waarbij voor wat betreft bouwen en gebruik de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland van toepassing is."

67. Bijlage 1 (bedrijvenlijst): deze bijlage, behorende bij artikel 3, vervalt.

c. Verbeelding

68. De plangrens is aangepast aan de nieuw berekende geluidcontouren.

69. Een extra aanduidingsvlak 'specifieke vorm van waterstaat - golfbreker' is opgenomen.

E2. Inpassingsplan Partiële herziening Flevokust-Geluidzone te Lelystad

a. Toelichting

70. Hoofdstuk 1, 1^e alinea, 3^e zin: de tekst "Daaronder vallen ook grote lawaaimakers, het bedrijventerrein (inclusief het bedrijf aan de Karperweg 8) wordt dan ook geluidgezoneerd." is vervangen door de tekst "Daaronder vallen ook grote lawaaimakers, het bedrijventerrein (inclusief het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld)) wordt dan ook geluidgezoneerd."
71. Hoofdstuk 1, 2^e alinea, 2 zin: de tekst "Dit plan in de vorm van een partiële herziening van diverse bestemmingsplannen heeft tot doel om de nieuwe geluidzone rond het industrieterrein Flevokust, het bedrijf aan de Karperweg 8 en de Maximacentrale en het onderstation te Lelystad vast te leggen in de bestemmingsplannen rond de betreffende bedrijventerreinen." is vervangen door de tekst "Dit plan in de vorm van een partiële herziening van diverse bestemmingsplannen heeft tot doel om de nieuwe geluidzone rond het industrieterrein Flevokust, het bedrijf aan de Karperweg 8 (3DMF), Karperweg 20 (Orgaworld) en de Maximacentrale en het onderstation te Lelystad vast te leggen in de bestemmingsplannen rond de betreffende bedrijventerreinen."
72. Hoofdstuk 1: de figuur 'Ligging en begrenzing plangebied' is vervangen door een figuur met de nieuwe plangrens.
73. Paragraaf 2.2, 1^e alinea: de tekst "Voor de ontwikkeling van Flevokust, inclusief het bedrijfsperceel aan de Karperweg 8, wordt een geluidzone bepaald." is vervangen door de tekst "Voor de ontwikkeling van Flevokust, inclusief het bedrijfsperceel aan de Karperweg 8 (3DMF) en Karperweg 20 (Orgaworld), wordt een geluidzone bepaald."
74. Paragraaf 2.2, laatste alinea: de tekst "Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet)." is vervangen door de tekst "Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet)."
75. Paragraaf 2.2: de "Figuur 1: Nieuwe geluidzone", is vervangen door een figuur met de nieuwe berekende geluidzone.
76. Paragraaf 2.2: onder de nieuwe figuur is een zin toegevoegd met de tekst: "De nieuwe - in dit plan vast te leggen geluidzone - is samengesteld uit de nieuwe berekende geluidzone (vorige afbeelding) en de bestaande geluidzone van de Maximacentrale."
77. Paragraaf 3.1, 4^e alinea: de tekst
"Bij de berekening is van het volgende uitgegaan:
- Flevokust wordt geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3 met een geluidemissie van 65 dB(A)/m². Voor het binnendijs gelegen industrieterrein wordt alleen in de nachtperiode uitgegaan van een emissie van 60,5 dB(A)/m². Voor het bedrijf aan de Karperweg 8 wordt alleen in de nachtperiode uitgegaan van 60 dB(A)/m²;
 - De bestaande milieuvergunning voor de Maximacentrale. Er is rekening gehouden met extra (geluids)ruimte voor de Maximacentrale en het onderstation (+3 dB(A)), boven de huidige vergunning voor de Centrale."

is vervangen door de tekst

"Bij de berekening is van het volgende uitgegaan:

- Flevokust wordt buitendijs geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het geluidvermoggenniveau bedraagt 70/65/65 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en nachtperiode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM);
- Flevokust wordt binnendijs geheel bezet met bedrijven uit milieucategorie 5.3, het geluidvermoggenniveau bedraagt 70/65/60,5 dB(A)/m² voor de dag-, avond- en nachtperiode (aansluitend op de handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM);
- Voor het bedrijf aan de Karperweg 8 is uitgegaan van de omgevingsvergunning d.d. 15 mei 2013 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));

- voor de omgeving van Karperweg 8 is uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorend bij het bestemmingsplan Karperweg 8. Daarbij is uitgegaan van een geluidemissie per m² van 68 dB(A) in de dag- en avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
 - Voor het bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20 is uitgegaan van de omgevingsvergunning van 18 juni 2014 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
 - Voor de Maxima Centrale is uitgegaan van de omgevingsvergunning uit 2010 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A));
 - Voor het onderstation van Tennet is uitgegaan van de vergunning van eind 2008 met daar bovenop toekomstige uitbreidingsruimte (+3,0 dB(A)).”.
78. Paragraaf 3.1, 6^e alinea: de tekst “Bij de vaststelling van de geluidszone voor de Flevocentrale (nu Maxima Centrale) zijn in 1992 ook hogere grenswaarden verleend voor de woningen gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) contour.” is vervangen door de tekst “ Bij de vaststelling van de geluidszone voor de Flevocentrale (nu Maxima-centrale) zijn in 1992 ook hogere grenswaarden verleend voor de woningen gelegen tussen de 50 en 55 dB(A) contour.”.
79. Paragraaf 3.1, laatste alinea: de tekst “De geluidcontour en de terreinen waarvoor deze contour geldt, worden in de regels en de verbeelding van dit plan voor de geluidzone verankerd.” is vervangen door de tekst “De geluidzone voor de terreinen waarvoor deze contour geldt, wordt in de regels en de verbeelding van het inpassingsplan voor de geluidzone verankerd. De geluidzone ligt rondom de terreinen waarvoor die zone geldt. Dat zijn de volgende terreinen:
- Flevokust: buitendijks te ontwikkelen haven;
 - Flevokust: binnendijks te ontwikkelen industrieterrein van circa 43 ha;
 - Maxima-centrale;
 - Onderstation van Tennet;
 - Bedrijf 3DMF aan de Karperweg 8 en de omgeving ervan conform het bestemmingsplan Karperweg 8;
 - Bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20.”.
80. Paragraaf 3.2, 1^e alinea: de tekst “De mogelijke effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beschreven in de voortoets. Hieruit blijkt dat de nieuwe geluidzone geen significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden.” is vervangen door de tekst: “De mogelijke effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beschreven in de passende beoordeling. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting die maximaal zal ontstaan onder de vastgestelde geluidzone geen significant negatieve effecten kan hebben op de instandhoudingsdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden.”.
81. Paragraaf 4.2, 1^e alinea, laatste zin: de tekst “Ook in het inpassingsplan “Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad” en het gemeentelijke bestemmingsplan “Flevokust” voor het binnendijkse industrieterrein is een deel van de geluidzone opgenomen.” is vervangen door de tekst “Ook in het inpassingsplan “Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad” en het gemeentelijke bestemmingsplan “Flevokust” voor het binnendijkse industrieterrein is/wordt een deel van de geluidzone opgenomen.”.
82. Paragraaf 5.2.2: de tekst “PM” is vervangen door de tekst: “De gemeenteraad van Lelystad is in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. In dat kader heeft op 18 september 2014 een hoorgelegenheid plaatsgevonden waarbij leden van Provinciale Staten en leden van de gemeenteraad aanwezig waren. Het verslag van deze hoorgelegenheid is opgenomen in bijlage 3.”.
83. Paragraaf 5.2.3: de tekst “Het ontwerp wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. Eventueel ingediende zienswijzen worden voorzien van een antwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats. Bij dit plan hoort een planMER. Van deze planMER is het geluidonderzoek van belang. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 1 en ligt dus gezamenlijk met het ontwerp van de juridisch-planologische regeling ter visie.”

is vervangen door de tekst

“Het ontwerp van het inpassingsplan heeft samen met het MER gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 14 augustus 2014 tot en met 24 september 2014. Een ieder was daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op alle stukken naar voren te brengen. De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:

- Het te inzage leggen van de stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale bladen en op de website van de provincie Flevoland. De ontwerp inpassingsplannen zijn tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 24 september 2014 door te geven;
- Degenen die in de kadastrale registratie staan vermeld als eigenaar van gronden in het exploitatiegebied hebben een kennisgeving van het ontwerp-exploitatieplan ontvangen;
- De belanghebbenden bij het ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder zijn hierover schriftelijk geïnformeerd door de gemeente;
- Belangstellenden zijn per e-mail geïnformeerd met een nieuwsbrief over de terinzagelegging;

Op 28 augustus 2014 is een informatiebijeenkomst gehouden.”

84. Paragraaf 5.2.4: deze nieuwe paragraaf is toegevoegd met de tekst

“5.2.4 *Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage*

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) heeft op 23 oktober 2014 haar advies over het MER uitgebracht.”.

85. Paragraaf 5.2.5.: deze nieuwe paragraaf is toegevoegd met de tekst:

“5.2.5 *Nota van beantwoording*

In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust – Havenontwikkeling en geluidzone, wordt ingegaan op de zienswijzen, de hoorgelegenheid en het advies van de Cmer. Aangegeven is of de ontvangen reacties aanleiding hebben gegeven om de inpassingsplannen aan te passen. Tevens zijn in deze Nota van beantwoording de ambtshalve aanpassingen opgenomen.

De Nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 3.”.

86. Paragraaf 5.2.6: paragraaf 5.2.4: is henummerd tot paragraaf 5.2.6.

87. Paragraaf 5.2.6, 1^e zin: de tekst “Vervolgens wordt het plan vastgesteld.” is vervangen door de tekst “Het inpassingsplan is vastgesteld.”.

88. Bijlage 1: deze bijlage is vervangen door het nieuwe akoestisch onderzoek van 12 november 2014 met projectnummer 275372, revisie 01.

89. Bijlage 2: titel van deze bijlage is gewijzigd in “Nota van beantwoording (voorjaar 2014)”.

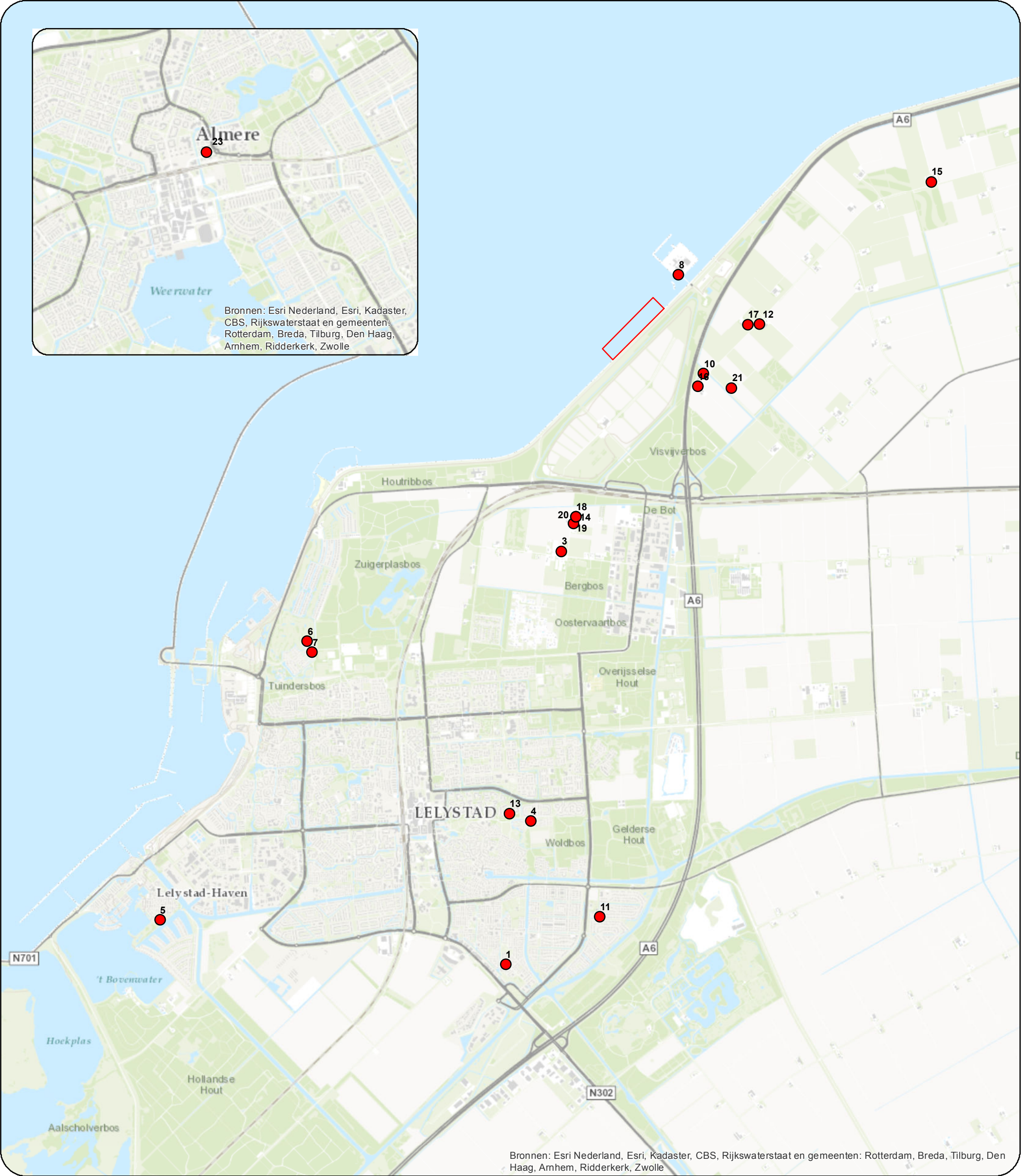
90. Bijlage 3: deze bijlage is toegevoegd met de titel “Nota van beantwoording (najaar 2014)”.

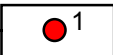
b. Verbeelding

91. De plangrens is aangepast aan de nieuwe berekende geluidcontour.

92. Het bedrijf Orgaworld aan de Karperweg 20 is uit de geluidcontour gehaald, omdat dit een terrein is waarvoor de geluidcontour geldt.

Zienswijzen ontwerp inpassingsplannen Flevokust



- Zienswijze
-  1 Indiener
- Drie indieners wonen buiten de provincie;
- 2 - A.Stromph, Tuindorpweg10, 1862VH, Bergen (Noord-Holland)
 - 9 - Nuon, Postbus 41920, 1009DC, Amsterdam
 - 22 - Stichting Het Blauwe Hart, Postbus 222, 1850AE, Heiloo

 Buitencontour Flevokust