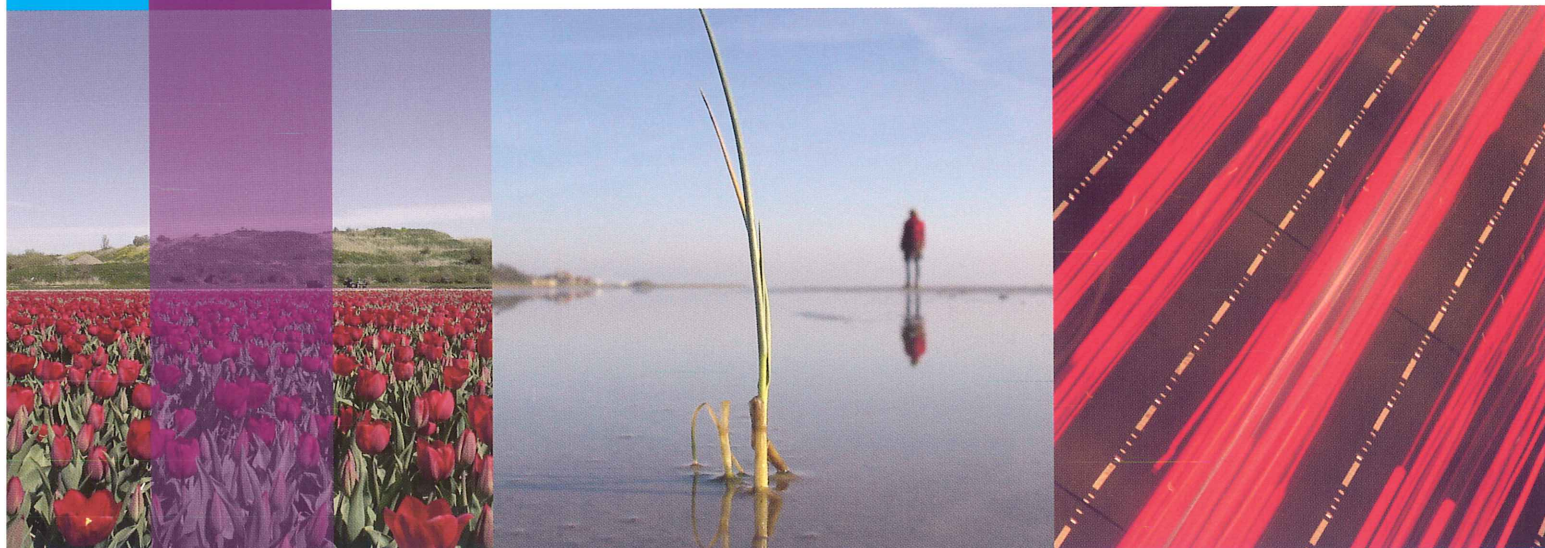




# Tauw

## Startnotitie m.e.r. Bedrijventerrein Flevokust Lelystad



6 februari 2008

---

**Startnotitie m.e.r.  
Bedrijventerrein Flevokust  
Lelystad**



## Verantwoording

|                        |                                                                |
|------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Titel</b>           | Startnotitie m.e.r. Bedrijventerrein Flevokust Lelystad        |
| <b>Opdrachtgever</b>   | Van der Wiel Planontwikkeling bv                               |
| <b>Projectleider</b>   | Rien Prinsen                                                   |
| <b>Auteur(s)</b>       | Rien Prinsen, Frank Aalbers, Alex Dol en Boudewijn van Ardenne |
| <b>Projectnummer</b>   | 4498542                                                        |
| <b>Aantal pagina's</b> | 82 (exclusief bijlagen)                                        |
| <b>Datum</b>           | 6 februari 2008                                                |
| <b>Handtekening</b>    | <i>1/2 RGM Rubbers</i>                                         |

## Colofon

Tauw bv  
afdeling Ruimte & Ondergrond  
Handelskade 11  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon (0570) 69 99 11  
Fax (0570) 69 96 66



Snipperlingsdijk 4  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Telefoon: (0570) 66 62 22  
Fax (0570) 66 68 88

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-4498542RIP-evp-V01-NL

---

## Inhoud

|                                                  |           |
|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>Verantwoording en colofon .....</b>           | <b>5</b>  |
| <b>Samenvatting .....</b>                        | <b>9</b>  |
| <b>1 Inleiding.....</b>                          | <b>17</b> |
| 1.1 Aanleiding.....                              | 17        |
| 1.2 De m.e.r.-procedure .....                    | 18        |
| 1.3 Leeswijzer .....                             | 20        |
| 1.4 Wat vragen we aan u als lezer .....          | 20        |
| <b>2 Het kader voor de planm.e.r. ....</b>       | <b>21</b> |
| 2.1 Nut en noodzaak .....                        | 21        |
| 2.2 Locatiekeuze .....                           | 26        |
| 2.3 Plan en Studiegebied .....                   | 29        |
| 2.4 Relevant beleid en wet- en regelgeving ..... | 32        |
| 2.5 Nog te nemen besluiten .....                 | 33        |
| <b>3 Voorgenomen activiteit.....</b>             | <b>35</b> |
| 3.1 Het plan in hoofdlijnen .....                | 35        |
| 3.2 Alternatieven .....                          | 39        |
| <b>4 Milieuwaarden.....</b>                      | <b>41</b> |
| 4.1 Inleiding .....                              | 41        |
| 4.2 Bodem en Water .....                         | 41        |
| 4.3 Ecologie.....                                | 45        |
| 4.4 Verkeer .....                                | 50        |
| 4.5 Geluid .....                                 | 53        |
| 4.6 Lucht.....                                   | 59        |
| 4.7 Externe veiligheid .....                     | 66        |
| 4.8 Landschap en cultuurhistorie .....           | 73        |
| 4.9 Energie en klimaat.....                      | 76        |
| <b>5 Hoe nu verder .....</b>                     | <b>77</b> |
| 5.1 Waar moet een MER aan voldoen? .....         | 77        |
| 5.2 Effectbeoordeling en alternatieven .....     | 78        |
| 5.3 Inhoudelijke vragen .....                    | 79        |

**Bijlage(n)**

1. Gebruikte informatiebronnen
2. Begrippenlijst
3. Beleidskader en wet- en regelgeving
4. In- en uitvoergegevens luchtkwaliteit
5. Geluid
6. Tekst overslaglocaties SMB Provinciaal Omgevingsplan Flevoland
7. Procedures projectm.e.r. en bestemmingsplan
8. Kaart plangebied

## Samenvatting

In Lelystad wordt in de periode tussen 2010 en 2025 een havengerelateerd bedrijventerrein (Flevokust) ontwikkeld. In de voorbereiding voor het geheel en specifiek voor de ontwikkeling van gebied A van Flevokust hebben Van der Wiel Planontwikkeling bv uit Drachten en de gemeente Lelystad de handen ineen geslagen. Van der Wiel Planontwikkeling bv heeft de voorliggende startnotitie op laten stellen.

Ten behoeve van de vaststelling van het voorontwerpbestemmingsplan dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden. De eerste stap is het in procedure brengen van een startnotitie. Het doel van de startnotitie is tweeledig. Enerzijds wordt beschreven op welke wijze het milieubelang al een rol heeft gespeeld bij de ontwikkeling van Flevokust. Anderzijds beschrijft de startnotitie de wijze waarop in het vervolg ter onderbouwing van het bestemmingsplan de milieuinformatie inzichtelijk wordt gemaakt. In deze startnotitie worden de milieuvragen gesteld waar in het MER een antwoord moet worden gezocht.

In deze startnotitie wordt op hoofdlijnen ingegaan op de belangrijkste milieueffecten van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Daarnaast geeft de startnotitie een onderbouwing van:

- Nut en noodzaak van de ontwikkeling: waarom moet het bedrijventerrein Flevokust ontwikkeld worden. De gemeente Lelystad voert nader onderzoek uit naar het nut en de noodzaak van het bedrijventerrein Flevokust. Als dit leidt tot nieuwe conclusies worden deze opgenomen in het MER
- De locatiekeuze: waarom moet het bedrijventerrein op deze locatie gerealiseerd te worden
- De milieuvragen die ter onderbouwing van het voorontwerpbestemmingsplan beantwoord moeten worden
- De verschillende alternatieven die bij het effectenonderzoek op de meeste milieuaspecten worden gehanteerd

### Nut en noodzaak

#### Nut en noodzaak: markt

De nut en noodzaak wordt in vele documenten beschreven en onderbouwd. Marktonderzoeken die zijn uitgevoerd in opdracht van de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland en Rijkswaterstaat tonen aan dat er in Flevoland een duidelijk marktpotentieel aanwezig is om een containerterminal te kunnen exploiteren [BCI, 1999; BCI en Van Raad Consults, 2002; TNO, 2004].

Ook het Structuurplan Lelystad en het Provinciaal Omgevingsplan geven aan dat Lelystad en Flevoland de behoefte hebben aan een havenvoorziening. Een goede havenvoorziening verstevigt de economische basis in respectievelijk Lelystad en Flevoland.

Een haven in Lelystad nut de nabijheid van een goede vaarverbinding uit. Benutting van een knooppunt aan deze vaarverbinding, stelt Lelystad in staat Rijkswensen op het gebied van een transitie van vervoer over de weg richting het water nader vorm te geven.

#### **Nut en noodzaak: arbeidsmarkt**

Om de verwachte groei van het aantal inwoners van de gemeente Lelystad bij te benen moet het aantal arbeidsplaatsen meegroeien. Met onder meer de ruimtelijke ontwikkelingen rondom vliegveld Lelystad en de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel Warande bereikt Lelystad rond 2017 het aantal van 80.000 inwoners en een potentieel van 32.000 arbeidsplaatsen [Gemeente Lelystad, 1997].

Het aantrekken van bedrijven en het inrichten van bedrijventerreinen is dus een belangrijk thema waarmee de gemeente de economische groei van de stad (en het aantal arbeidsplaatsen) een impuls wil geven. Vandaar dat Lelystad de komende jaren een aantal bedrijventerreinen uitbreidt en één nieuw havengerelateerd bedrijventerrein, namelijk Flevokust ontwikkelt.

#### **Locatiekeuze**

In het Provinciaal Omgevingsplan Flevoland (POP) wordt specifiek ingegaan op het realiseren van overslaglocatie in de provincie. Hiervoor worden drie locaties geopperd:

- Flevokust Lelystad
- De Blocq van Kuffeler in Almere
- Stichtse Kant in Almere

De locatie ten zuiden van Lelystad, nabij het bedrijventerrein Noordersluis is eveneens in beeld geweest, maar is afgefallen vanwege de ligging nabij bestaande woongebieden.

Alle drie de locaties voldoen aan de gestelde criteria in het POP:

- De locatie ligt aan middeldiep vaarwater om de bereikbaarheid voor schepen te garanderen
- De locatie sluit aan op een bedrijventerrein

Ter onderbouwing van het POP is een Strategische milieubeoordeling (SMB, thans: planMER) opgesteld. In de milieubeoordeling zijn de drie locaties op hun milieueffecten getoetst en vergeleken. Conclusie is dat op hoofdlijnen de milieueffecten van de ontwikkeling van deze locatie tot bedrijventerrein niet met elkaar verschillen. In bijlage 6 is de milieuvergelijking uit de milieubeoordeling overgenomen.

Gezien de beschrijving van nut en noodzaak van nieuwe bedrijventerreinen, komt de vraag naar voren waar deze bedrijventerreinen (industrieellogistiek complex) binnen de gemeente Lelystad het beste gerealiseerd kunnen worden.

Gezien het type sectoren dat onderdeel uitmaakt van een dergelijk complex is naast voldoende ruimte, in ieder geval een goede ontsluiting via meerdere vervoerswijzen van groot belang.

Binnen de gemeente zijn er twee potentiële gebieden voor bedrijvigheid aanwezig:

- Vliegveld Lelystad: goede ontsluiting via lucht en weg (A6)
- Gebied Flevokust: goede ontsluiting via water, weg en mogelijk rail



### Figuur s1 Ligging van het plangebied

Gezien de verschillende karakters van deze gebieden heeft de gemeente er voor gekozen om de gebieden op een eigen unieke wijze te benutten. Het gebied rondom het vliegveld krijgt een invulling met meer hoogwaardige bedrijvigheid.

Flevokust krijgt vooral een industrieel karakter waarin ook havengebonden bedrijvigheid een belangrijke plaats krijgt. Het accent ligt hier op industrie en goederenvervoer.

De ontsluitingsmogelijkheden alsmede de schakelmogelijkheden tussen water en weg, bieden hoge potenties voor de ontwikkeling van een multimodaal overslag-, warehousing en distributiecentrum. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de doelstelling van de provincie om een gevarieerd aanbod van bedrijventerrein te creëren. Tevens biedt Flevokust vestigingsmogelijkheden voor (onder andere watergebonden) bedrijvigheid in zwaardere milieucategorieën (tot en met milieucategorie 5), waarmee het zich onderscheidt van een groot deel van de bestaande (en nog in ontwikkeling zijnde) bedrijventerreinen. In het bestemmingsplan Flevokust wordt een limitatieve lijst van bedrijven opgenomen. Hierdoor kunnen niet alle typen categorie 5-bedrijven zich op Flevokust vestigen.

Bovenstaande conclusie wordt onderbouwd in diverse onderzoeken en rapportages, waaronder:

- Plan van Aanpak Economie, Werkgelegenheid en Bedrijventerreinen [gemeente Lelystad 1999]
- Afstemming van ruimte voor goederenvervoer in de Randstad [GOVERA, 2003]
- De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040 (bedrijfslocatiemonitor), [CPB, 2005]

## **Milieu**

De belangrijkste milieueffecten doen zich voor op de aspecten ecologie, water, verkeer en luchtkwaliteit. Het vervolg van de samenvatting richt zich daarom alleen op deze punten.

## **Ecologie**

De ecologische effecten kunnen worden opgedeeld in drie categorieën:

- Effecten op Natura2000-gebied (Vogelrichtlijngebied) IJsselmeer
- Effecten op de EHS (aangrenzende bosgebieden)
- Effecten op strikt beschermde soorten

Effecten op kwalificerende vogelsoorten voor het Vogelrichtlijngebied IJsselmeer zijn niet uitgesloten, maar waarschijnlijk niet significant. Significante effecten kunnen echter voor een drietal vogelsoorten niet worden uitgesloten, mede in relatie tot cumulatie van effecten en de gevolgen van een toename van vaarbewegingen. De meeste negatieve effecten kunnen naar verwachting opgevangen worden in de uitvoering van het plan.

Er zijn diverse maatregelen mogelijk waardoor er binnen het plangebied een kwalitatief hoogwaardiger rust- en foerageergebied ontstaat voor vogels.

Effecten op de EHS (aangrenzende bosgebieden) zijn niet uitgesloten en bestaan met name uit uitstralingseffecten. Mitigerende maatregelen in de vorm van het handhaven van buffer- en verbindingzones kunnen de effecten naar verwachting grotendeels voorkomen.

In de plangebieden of direct daaraan grenzend komt een groot aantal beschermde soorten voor, met een laag beschermingsniveau (tabel 1, zie bijlage 3) zoals verschillende soorten amfibieën, en diverse soorten kleine zoogdieren. Voor deze soorten geldt de normale zorgplicht (art 2 Flora- en Faunawet) en een vrijstelling voor het overtreden van de verbodsbepalingen indien het gaat om ruimtelijke ingrepen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het voorkomen van een aantal beschermde soorten met een middelhoog of hoog beschermingsniveau: alle vogelsoorten, Rietorchis, Bijenorchis, Kleine modderkruiper en Rivierdonderpad. Het plangebied is van belang voor trekkende en foeragerende Vleermuizen, maar deze gebruiken het plangebied niet als vaste verblijfplaats.

In het MER dient te worden ingegaan op de volgende volgende vragen:

- Worden significant negatieve effecten op het Natura2000-gebied IJsselmeer door de realisatie van Flevokust uitgesloten?

Als bouwsteen voor het MER zal een nader onderzoek uitgevoerd worden, dat bij constatering van niet-significante negatieve effecten kan dienen als verslechterings- en verstoringstoets.

- Zijn er in geval van negatieve ecologische effecten op de EHS, reële alternatieven
- Is er sprake van een groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt
- Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van deze kenmerken en waarden.

Als het gaat om beschermde soorten, is er nog onvoldoende inzicht in de actuele aanwezigheid van beschermde soorten. Er dient nader onderzoek gedaan te worden naar de aanwezigheid van de Kleine modderkruiper, Ringslang en vleermuizen in het plangebied. Voor watervogels zijn met name de effecten van een toename van vaarbewegingen en cumulatie van effecten op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk.

### **Water**

Er wordt onderscheid gemaakt tussen effecten op waterkwaliteit en -kwantiteit.

Bodemonderzoek heeft aangetoond dat de kwaliteit van het grondwater momenteel voldoende is. Een aandachtspunt voor het MER is de kwaliteit van afstromend hemelwater, in verband met de mogelijke vestiging van categorie-5-bedrijven.

In het kader van waterkwantiteit is de waterbergingsopgave voor het IJsselmeer van belang. Een deel van het bedrijventerrein komt buitendijks te liggen (circa 30 ha bruto). Hiervoor vindt landwinning plaats in het IJsselmeer.

De landaanwinning brengt een verlies aan waterberging (wateroppervlak) voor het IJsselmeer met zich mee. Het beleid van Rijkswaterstaat is erop gericht de huidige berging in het IJsselmeer minimaal te behouden om extra peilstijging bij de verwachte klimaatontwikkelingen te voorkomen.

Om de ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk te maken kan het noodzakelijk zijn om het verlies aan waterberging te moeten mitigeren door elders waterberging te realiseren. Onderzoek en overleg moet de noodzaak tot mitigatie aantonen.

Vragen ten aanzien van het aspect water die in het MER in ieder geval aan de orde komen zijn:

- Invulling waterbergingsopgave, zowel voor het buitendijkse als binnendijkse deel.
- Wijze waarop omgegaan wordt met hemelwater op het bedrijventerrein
- Milieueffecten van het eventueel verdiepen van de vaargeul

### **Verkeer**

Gezien de te verwachten intensiteiten ten gevolge van de ontwikkeling en de oriëntatie van het grootste gedeelte van het verkeer (in ieder geval het zakelijk verkeer) op de A6, mag verwacht worden dat de intensiteit op de Houtribweg tussen de aansluiting van het bedrijventerrein op de Houtribweg en de Rijksweg A6 significant toeneemt. Nader onderzoek is daarom noodzakelijk.

In het MER wordt uitgegaan van een autonome ontwikkeling zonder realisatie van de N23 (Enkhuizen - A6). De realisatie van de N23 is voorzienbaar aangezien verschillende beleidsplannen spreken over de aanleg van deze verbinding tussen de A6 en de dijk naar Enkhuizen, maar het is nog absoluut niet zeker of de weg er daadwerkelijk komt, en hoe die vormgegeven wordt.

Dit betekent dat het MER uitgaat van de ontsluiting van het bedrijventerrein op de Houtribweg zoals die zich voordoet in een situatie zonder de realisatie van het deel van de N23 van Enkhuizen naar de A6. Wel wordt er een kwalitatieve analyse in het MER opgenomen waarin een doorkijk wordt gegeven naar de relatie tussen de ontwikkeling van Flevokust en de realisatie van de N23.

### **Luchtkwaliteit**

De globale (worst case) schattingen die zijn gedaan geven aan dat de voorgenomen ontwikkeling naar verwachting vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar zal zijn in de periode 2013-2020. Op basis van de gehanteerde gegevens en schattingen worden geen overschrijdingen van grenswaarden uit de Wet Milieubeheer berekend.

De berekeningen in het kader van het deze startnotitie zijn gebaseerd op globale (en zoveel mogelijk worst case) gegevens.

In het MER kan nader onderzoek gedetailleerder inzicht geven in de effecten van de afzonderlijke bronnen op de luchtkwaliteit en in mogelijkheden tot reductie van deze effecten.

Daarvoor zal antwoord moeten worden gegeven op de volgende vragen:

- Hoe zit het met de huidige en toekomstige verkeerssituatie in het gebied, zowel in de situatie met als zonder voorgenomen ontwikkeling? Het gaat hierbij om:
  - Infrastructuur plangebied en afwikkeling verkeer over diverse wegen

- Intensiteiten en samenstelling verkeer
  - Verkeersaantrekkende werking plan
  - Verwachte ontwikkeling A6
- Wat is de verwachte lokale bijdrage van het industrieterrein als geheel aan de luchtkwaliteit in de omgeving? Van belang hierbij is:
  - Aantal en typen bedrijven
  - Kavelverdeling
  - Emissiepunten
  - Mogelijke maatregelen

### **Vervolgprocedure**

Om de gewenste ontwikkeling om een bedrijventerrein van 250 hectare (bruto) mogelijk te maken, zijn in deze startnotitie de milieueffecten op hoofdlijnen in beeld gebracht. Tevens is in de startnotitie aangegeven welke milieuvragen in de vervolgprocedure beantwoord moeten worden.

Nadat deze startnotitie ter inzage heeft gelegen, wordt als vervolg van de planontwikkeling een bestemmingsplan opgesteld, en ter onderbouwing hiervan worden de milieueffecten in beeld gebracht. De milieueffecten worden uiteindelijk beschreven in het milieueffectrapport Bedrijventerrein Flevokust Lelystad.

Kenmerk R001-4498542RIP-evp-V01-NL

---

## 1 Inleiding

Voor u ligt de startnotitie bedrijventerrein Flevokust. De startnotitie vormt een eerste formele stap in de procedure voor de milieueffectrapportage die nodig is in het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan dat het toekennen van een nieuwe binnen- en buitendijkse functie aan het gebied tussen de energiecentrale (Flevocentrale) en de jachthaven Flevo Marina te Lelystad bedrijventerrein Flevokust mogelijk zal maken.

Er is gekozen voor een uitgebreide startnotitie, waarin globaal inzicht wordt gegeven in de te verwachten milieugevolgen als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Flevokust. Tevens worden in dit rapport de vragen gesteld die in het milieueffectrapport moeten worden beantwoord ter onderbouwing van het bestemmingsplan. Als de startnotitie is goedgekeurd en ter inzage heeft gelegen, wordt mede aan de hand van de rochtlijnen, het MER opgesteld, waarin de antwoorden op de milieuvragen uit de startnotitie worden gegeven.

Dit hoofdstuk beschrijft in het kort de aanleiding van het initiatief, en licht de te volgen procedure voor de startnotitie en de daaropvolgende projectm.e.r. toe.

### 1.1 Aanleiding

In de provincie Flevoland is de afgelopen jaren veel bedrijventerrein uitgegeven. Hierdoor is het uitgeefbaar terrein teruggelopen. De afgelopen jaren is de vraag naar bedrijventerreinen in het algemeen afgenomen in tegenstelling tot de vraag naar bedrijventerreinen in de zwaardere categorieën die juist wel is toegenomen [Provincie Flevoland, 2006]. Daarnaast trekt de vraag naar bedrijfskavels weer merkbaar aan door de huidige economische opleving. Om voldoende gevarieerd aanbod te kunnen genereren is de ontwikkeling van nieuw uit te geven bedrijventerrein gewenst [gemeente Lelystad, 2007a].

Het aantrekken van bedrijven en het inrichten van bedrijventerreinen is een belangrijk thema waarmee de gemeente de economische groei van de stad (en het aantal arbeidsplaatsen) een hernieuwde impuls wil geven. Vandaar dat de gemeente Lelystad de komende jaren een aantal bedrijventerreinen uitbreidt en samen met Van der Wiel Planontwikkeling bv uit Drachten één nieuw terrein ontwikkelt. Dat laatste betreft bedrijventerrein Flevokust dat uitstekende aansluitingen heeft op het hoofdwegennet, het spoor en het water; een samenspel van infrastructuur dat perspectief biedt voor het aantrekken van logistieke en facilitaire bedrijven op het terrein.

## 1.2 De m.e.r.-procedure

Om het bedrijventerrein mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ter onderbouwing van dit bestemmingsplan worden in een milieueffectrapportage de milieueffecten van het bedrijventerrein beschreven in een MER<sup>1</sup>. Doelstelling van een m.e.r. is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding en de vaststelling van projecten. De resultaten van de milieuonderzoeken worden vastgelegd in een zogenoemd MER dat samen met het voorontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld en ter inzage wordt gelegd.

### Abstractieniveau

Het op te stellen bestemmingsplan valt uiteen in twee delen. Voor gebied A wordt een regulier bestemmingsplan opgesteld. Voor gebied B wordt een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid opgesteld.

Dit onderscheid in detailniveau van het bestemmingsplan werkt door in het MER.

Voor de milieuaspecten waarbij geen onderscheid gemaakt kan worden tussen gebied A en B (zoals ecologie) heeft het MER het detailniveau van een projectMER.

Omdat er voor gebied B in het voorontwerpbestemmingsplan een uitwerkingsplicht (of wijzigingsbevoegdheid) wordt opgenomen, heeft het projectMER voor de onderdelen waarbij specifiek onderscheid gemaakt kan worden tussen gebied A en gebied B, verschillende abstractieniveaus.

Voor gebied A worden de milieueffecten gedetailleerd (projectMER-niveau) uitgewerkt. Hierbij worden onder andere de gevolgen voor samenhangende besluiten inzichtelijk gemaakt. Voor gebied B geldt dat het MER kaderstellend is voor het latere uitwerkingsplan, en heeft het MER een hoger abstractieniveau (dat van een planMER). Hierbij worden de gevolgen voor samenhangende plannen inzichtelijk gemaakt. Ter onderbouwing van het uitwerkingsplan of de latere bestemmingsplanwijziging zal te zijner tijd een projectMER worden opgesteld.

Bovenstaande leidt tot de volgende procedure:

- *Startnotitie*: het eerste op te stellen document in de m.e.r.-procedure is de startnotitie. Hierin geeft de initiatiefnemer aan wat zijn voornemen is en dat daartoe de procedure van m.e.r. wordt doorlopen. Ook wordt in de startnotitie globaal beschreven waarom deze activiteit noodzakelijk is, wat ermee wordt beoogd en welke milieueffecten verwacht kunnen worden

<sup>1</sup> In de MER-wetgeving wordt onderscheid gemaakt tussen projectMER (ook wel besluitMER genoemd) en planMER. ProjectMER is een milieurapportage voor concrete projecten. planMER is de milieurapportage voor plannen, die kaderstellend zijn voor projecten of besluiten die MER-plichtig zijn

- *Inpraak en advies*: het bevoegd gezag (Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lelystad) legt de startnotitie ter inzage en stuurt deze voor advies naar een aantal instanties, waaronder de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.<sup>2</sup>. Deze Commissie brengt binnen negen weken advies uit. Belangstellenden kunnen binnen zes weken door middel van een inspraakreactie aangeven welke milieuaspecten naar hun mening in het op te stellen milieueffectrapport (MER) aan de orde moeten komen
- *Richtlijnen*: op basis van de startnotitie, inspraakreacties en adviezen stelt het bevoegd gezag richtlijnen vast. De richtlijnen, in samenhang met de voorliggende startnotitie, geven aan welke aspecten in het MER behandeld moeten worden en op welke manier dat moet gebeuren. Hierbij worden de wettelijke inhoudseisen voor een MER als uitgangspunt genomen
- *MER*: de initiatiefnemer stelt vervolgens het feitelijke MER op, waarin een antwoord wordt gegeven op de vragen uit de richtlijnen
- *Inpraak en advies*: als het MER is afgerond, maakt het bevoegd gezag dit bekend en wordt het MER gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Er volgt weer een periode van inspraak en advies
- *Besluit en evaluatie*: het MER en de inspraakreacties / adviezen worden betrokken bij de besluitvorming over de voorgenomen activiteit, in dit geval het bestemmingsplan dat het ontwikkelen van bedrijventerrein Flevokust, mogelijk maakt. Tot slot is er op basis van de m.e.r.-regeling de verplichting te evalueren of de verwachtingen uit het MER kloppen. Als dit niet het geval is kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen

De relatie tussen de bestemmingsplanprocedure en de m.e.r.-procedure is weergegeven in bijlage 7.

### **Rolverdeling in de procedures**

Van der Wiel Planontwikkeling bv uit Drachten en de gemeente Lelystad zijn de initiatiefnemers in de m.e.r.-procedure. Voor de projectm.e.r.-procedure is de gemeenteraad van de gemeente Lelystad het bevoegd gezag. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de Startnotitie en het MER. Het bevoegd gezag beoordeelt de hierboven benoemde producten en stelt deze vast.

<sup>2</sup> De Commissie voor de m.e.r. is een, bij wet geregeld, onafhankelijk orgaan van deskundigen dat, via het geven van adviezen aan het bevoegd gezag, toezicht houdt op de objectiviteit en de kwaliteit van het MER. In de m.e.r.-procedure geeft zij advies ten aanzien van de richtlijnen voor de inhoud (richtlijnenadvies) en zij adviseert over de toepassing van de richtlijnen en andere wettelijke vereisten in het MER (toetsingsadvies)

### **1.3 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt de nut en noodzaak en de locatiekeuze van Flevokust beargumenteerd. Tevens wordt het kader voor het MER nader uiteengezet aan de hand van relevante wet- en regelgeving. Hoofdstuk 3 beschrijft het voorgenomen initiatief waarbij twee alternatieven naar voren komen. Hoofdstuk 4 beschrijft de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de globale effecten van de verschillende milieuaspecten na realisatie van het initiatief. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de vragen die in het MER beantwoord moeten worden.

### **1.4 Wat vragen we aan u als lezer**

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevokust kent milieueffecten. Dit kunnen effecten zijn op gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bijvoorbeeld bodem, water en ecologie. Deze startnotitie stelt de milieuvragen die ter onderbouwing van het voorontwerpbestemmingsplan beantwoord moeten worden in het MER.

Aan u als inspreker stellen wij de volgende vragen:

- Bent u van mening dat alle globale milieu-informatie is opgenomen in de startnotitie
- Welke vragen wilt u graag beantwoord zien in het MER dat ter onderbouwing van het voorontwerpbestemmingsplan wordt opgesteld. We geven een voorzet voor deze vragen in hoofdstuk 5.

U kunt uw reactie tot zes weken na publicatie van de startnotitie sturen aan:

Gemeente Lelystad  
T.a.v. mevrouw S. Born  
O.v.v. inspraakreactie Flevokust  
Postbus 91  
8200 AB Lelystad

## 2 Het kader voor de planm.e.r.

In dit hoofdstuk wordt het kader van de ontwikkeling beschreven. Dit kader bestaat uit het nut en de noodzaak van de ontwikkeling op deze locatie (par. 2.1 en 2.2). Daarna gaan we in op het kader dat gesteld wordt uit beleid, wet- en regelgeving (par. 2.3 en 2.4)

### 2.1 Nut en noodzaak

#### Nationaal

Het Rijk heeft haar wens voor de komst van een havenvoorziening in Lelystad vastgelegd in de Nota Ruimte, 2004 en in haar Integrale visie IJsselmeergebied [ministerie van verkeer en waterstaat, 2000]. In het kader van de Lelystadtafel (1996) is eerder afgesproken dat Rijk, provincie en gemeente samenwerken aan de realisatie van een overslagterminal. De gemeente Lelystad voert nader onderzoek uit naar het nut en de noodzaak van het bedrijventerrein Flevokust. Als dit leidt tot nieuwe conclusies worden deze opgenomen in het MER.

In het rapport van TNO "Blue Ports, knooppunten voor de regionale economie: onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens" [TNO, 2004] wordt signaleerd dat in de netwerken van binnenhavens en vaarweginfrastructuur in Nederland nog een belangrijke 'missing node' ter hoogte van Lelystad wordt gezien. Het netwerk van vaarwegen en havens in Nederland missen ter hoogte van Lelystad een havenvoorziening. Een haven in Lelystad zal naast een meer lokale behoefte tevens van belang zijn voor het totale netwerk van havens en vaarwegen. Het nut van een haven in Lelystad is deels regionaal/nationaal.

Een haven ter hoogte van Flevokust is de enige locatie om een multimodaal bedrijventerrein te realiseren in de Randstad, concludeerde de vier randstadprovincies (Afstemming van ruimte voor goederenvervoer in de Randstad [GOVERA, 2003].

In de GOVERA studie werd tevens onderzocht hoe de toekomstige vraag naar 1.600 ha logistiek terrein kon worden geacommodeerd [CPB, 2002]. Aan Lelystad werd voor het jaar 2030 zo'n 140 ha logistiek toebedeeld, waarvan circa 40 ha unimodaal (een gedeelte van bedrijventerrein Larserpoort is hiervoor gereserveerd: circa 20 ha netto uitgeefbaar). De rest kan worden geacommodeerd op een bedrijventerrein ten behoeve van multimodale logistiek.

Meer recent heeft het CPB [2005] het bestaande ruimteaanbod en de toename van de ruimtevraag voor Flevoland in kaart gebracht. Daaruit blijkt een zeer sterke toename van de ruimtevraag voor bedrijventerreinen in Flevoland: tot 950 ha in het Global Economy scenario (tot 2020). In de tabellen 2.1 en 2.2 zijn de werkgelegenheidsgroei respectievelijk de toename van de ruimtevraag weergegeven.

Het ligt in de lijn der verwachting dat een groot deel van deze ruimte zal worden bestemd voor logistieke activiteiten. Dit sluit aan bij de plannen van Lelystad om een industrieellogistiek complex vorm te geven.

**Tabel 2.1 Nationale werkgelegenheidsgroei per sector in vier scenario's, 2002-2020 en 2021-2040**

|                                             | 2002-2020 |      |      |      | 2021-2040 |      |      |      |
|---------------------------------------------|-----------|------|------|------|-----------|------|------|------|
|                                             | SE        | TM   | RC   | GE   | SE        | TM   | RC   | GE   |
| 1. landbouw, bosbouw, visserij              | -3,0      | -2,5 | -3,0 | -2,5 | -2,1      | -2,3 | -2,1 | -1,9 |
| 2. nijverheid                               | -0,8      | -0,6 | -1,5 | -0,3 | -1,3      | -1,3 | -2,0 | -0,6 |
| 3. logistiek                                | 0,4       | 1,0  | 0,2  | 1,3  | 0,2       | -0,2 | -0,5 | 0,6  |
| 4. cosumentendiensten + ov. Dienstverlening | 0,1       | 0,4  | -0,2 | 0,9  | 0,0       | -0,6 | -0,7 | -0,3 |
| 5. financiële en zakelijke dienstverlening  | 0,3       | 0,4  | -0,3 | 1,1  | -0,3      | -0,4 | -0,9 | -0,2 |
| 6. overheid en kwartaire dienstverlening    | 1,0       | 0,7  | 0,6  | 1,0  | 0,7       | 0,5  | 0,1  | 1,0  |

Afkortingen: SE=Strong Europe, TM=Transatlantic Market, RC=Regional Communities, GE=Global Economy. Bron: CPB (2005, 28)

**Tabel 2.2 Ruimteaanbod en toename van de ruimte vraag in vier scenario's voor Flevoland, 2004-2020 en 2021-2040, in hectaren (netto ruimtebeslag)**

| Aanbod 1 januari 2004 |           |        | Toename ruimte vraag 2004-2020 |     |     |     |
|-----------------------|-----------|--------|--------------------------------|-----|-----|-----|
| Bestaand              | Hard plan | Totaal | SE                             | TM  | RC  | GE  |
| 260                   | 230       | 480    | 600                            | 830 | 450 | 950 |
|                       |           |        | Toename ruimte vraag 2021-2040 |     |     |     |
|                       |           |        | SE                             | TM  | RC  | GE  |
|                       |           |        | 220                            | 140 | -70 | 390 |

Afkortingen: SE=Strong Europe, TM=Transatlantic Market, RC=Regional Communities, GE=Global Economy. Bron: CPB (2005, 109)

### Provinciaal

In de provincie Flevoland is de afgelopen jaren veel bedrijventerrein uitgegeven. Het uitgeefbaar terrein is hierdoor teruggelopen. De vraag naar bedrijfskavels trekt echter, door de economische opleving, weer aan. Dit geldt ook voor de vraag naar bedrijventerreinen in de zwaardere categorieën. Om voldoende gevarieerd aanbod te kunnen genereren is de ontwikkeling van nieuw uit te geven bedrijventerrein zeer gewenst. De provincie heeft een planningsopgave gemaakt voor de periode 2000-2015 [Provincie Flevoland, 2006]. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen verschillende gemeenten en naar de aard van het terrein.