

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

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

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

Ter onderbouwing van het POP is een Strategische milieubeoordeling 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.

De provincie Flevoland heeft aangegeven twee van de drie terreinen te willen ontwikkelen.

Gemeentelijk

Naast allerlei strategische overwegingen en overwegingen op het gebied van bereikbaarheid (kwetsbaarheid van Flevoland met verbindingen overwegend over weg/land, denk bijvoorbeeld aan de Hollandse brug) om het goederenvervoer niet uitsluitend over de weg te laten gaan, zijn er tevens studies geweest die de behoefte en haalbaarheid van een havenvoorziening in Lelystad hebben bekeken.

Zo is in opdracht van de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland en Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied in 1999 de marktbasis voor een eventuele containerhaven verkend. De conclusie van dat rapport [BCI, 1999b] was dat: "Op basis van het draagvlak en het marktpotentieel bij de benaderde bedrijven in Flevoland en de schattingen voor het huidige en toekomstige containeroverslagpotentieel voor de binnenvaart, er in Flevoland marktpotentieel aanwezig is om een containerterminal te kunnen exploiteren". Deze haalbaarheid/marktbasis werd in april 2002 door de studie "Multimodaal Overslagcentrum Lelystad – Marktverkenning Draaischijffuncties" bevestigd en verbreed [BCI et al, 2002].

De gemeenteraad stelde in september 1999 het Plan van Aanpak Economie, Werkgelegenheid en Bedrijventerreinen vast waarin werd besloten om een havenvoorziening ter hoogte van Flevokust te realiseren. Belangrijkste reden was de mogelijkheid voor een multimodale ontsluiting van haven plus bedrijventerrein.

Ook het Structuurplan Lelystad alsmede 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 de gemeente Lelystad in staat Rijkswensen op het gebied van een transitie van vervoer over de weg richting het water nader vorm te geven. De gemeente Lelystad heeft derhalve ook de intentie om te gaan participeren in het project AMSBarge dat een serieus alternatief voor containervervoer over de weg wil neerzetten. Dit initiatief wordt getrokken door Haven Amsterdam en de Provincie Noord-Holland waarbij tevens de provincie Flevoland als ook de gemeenten Haarlem, Zaanstad, Beverwijk, Velsen, Haarlemmermeer, Almere en Lelystad deelnemen.

De geografische positie van Lelystad maakt dat Lelystad voor haar welvaart en welzijn goede verbindingen over water, weg, lucht, glasvezel en spoor nodig heeft. Een haven opent een verbinding via de modaliteit water. Een haven in Lelystad stelt Lelystadse bedrijven en die daarbuiten in staat om voor hun aan- en afvoer van grondstoffen te kunnen kiezen tussen weg- en watertransport. In beginsel gaat vervoer over water gepaard met minder CO₂-uitstoot. Bedrijven met activiteiten die uitsluitend grondstoffen via water kunnen aanvoeren, krijgen een nieuwe vestigingsmogelijkheid.

Lelystad kende tot voor kort een kleine containerterminal. Deze was gevestigd op het zogenoemde Electrabel-eiland. Via deze terminal werd het huisvuil van Lelystad en de rest van Flevoland (met uitzondering van Almere) naar de verbrandingsinstallatie in Alkmaar verscheept. Een nieuwe haven stelt Lelystad en de rest van Flevoland in staat om haar eigen (huis)vuil weer vanuit Lelystad te vervoeren. Het huidige omrijden van talloze vrachtauto's (naar Harderwijk) is dan niet meer nodig.

Arbeidsmarkt

De gemeente Lelystad streeft naar een vitale en volledige stad. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om zowel meer als beter werk te realiseren. Hiermee wordt ingespeeld op het huidige en toekomstige aanbod op de arbeidsmarkt en wordt bijgedragen aan het oplossen van het negatieve pendelsaldo van Lelystad. De gemeente streeft zowel naar meer arbeidsplaatsen aan de 'onderkant' als naar meer hoogwaardige werkgelegenheid (Naar een sterke economie in Lelystad, december 2003, Raadsbesluit).

Lelystad kenmerkt zich door haar ruime opzet en de grote hoeveelheid beschikbare ruimte voor ontwikkelingen. De marktkansen bestaan dan ook in het bijzonder voor bedrijvigheid die relatief veel ruimte in beslag neemt. Lelystad zet daarom in op het versterken en uitbreiden van het zogenoemde industrieel-logistieke complex. Sectoren die hiervan deel uitmaken zijn industrie, transport, logistiek en (groot)handel.

Deze keuze voor een industrieel-logistiek complex sluit uitstekend aan op de geografische ligging, de huidige en toekomstige arbeidsmarkt –zo men wil werkzoekenden-, de goede bereikbaarheid, de ruimtelijke mogelijkheden en de toekomstige ruimtelijke economische ontwikkelingen [Gemeente Lelystad, 2003; gemeente Lelystad, 2007a]

Om de verwachte groei van het aantal inwoners van de gemeente Lelystad bij te benen moet het aantal arbeidsplaatsen meegroeien. Met ondermeer 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].

In de Visie Werklocaties Flevoland 2020 [2005] geeft het college van Gedeputeerde Staten aan dat er in Lelystad tot 2030 (exclusief het effect van een nieuwe luchthaven) zo'n 365 ha bedrijventerrein nodig is –blz. 51-. Lelystad blijft hier inclusief Flevokust binnen [gemeente Lelystad, 2007]. Deze Visie Werklocaties Flevoland is integraal overgenomen in het vigerende Provinciaal Omgevingsplan Flevoland.

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 impuls wil geven. Vandaar dat Lelystad de komende jaren een aantal bedrijventerreinen uitbreidt en één nieuw havengerelateerd bedrijventerrein, namelijk Flevokust ontwikkelt.

Met andere woorden: de gemeente heeft als doelstelling om binnen haar gemeente voldoende en passende werkgelegenheid te bieden voor haar inwoners. Gezien de huidige situatie (economie in relatie tot werkgelegenheid) sluit de ontwikkeling van een bedrijventerrein met de zogenaamde zwaardere categorieën aan bij deze doelstelling.

De provincie streeft naar een gevarieerd aanbod aan bedrijventerreinen. Flevokust kan daarmee één van de weinige bedrijventerreinen voor de zwaardere bedrijfscategorieën in Flevoland worden.. Het bedrijventerrein is bijvoorbeeld bedoeld voor producenten van bouwmaterialen en biobrandstoffen; bedrijven met een hoge mate van afhankelijkheid van vaarwater. Verder is industrieterrein Oostervaart(-oost) binnenkort geheel uitgegeven. Flevokust wordt de natuurlijke opvolger van Oostervaart(-oost) (Gemeente Lelystad, 2007a).

Gelet op het feit dat de provincie Flevoland een omvangrijke nationale bouwtaakstelling heeft, zoeken producenten van bouwmaterialen in Flevoland een locatie (nabij de afzetmarkt). Producenten van biobrandstoffen hebben zich tevens gemeld. Derhalve kan Lelystad een rol vervullen bij de invulling van rijks- en Europese doelstellingen om meer biobrandstoffen toe te passen.

Daarnaast sluit een op overslag gericht bedrijventerrein aan bij Rijksbeleid tot ontmoediging van vervoer over de weg en meer stimulering van het vervoer over het water. De locatie aan het IJsselmeer is hiervoor geschikt.

Inmiddels zijn er meerdere partijen geïnteresseerd: partijen uit zowel de biobrandstoffenproductie als producenten van bouwmaterialen. Onderzocht wordt tevens in hoeverre de bouwmaterialenproductie, producenten van biobrandstof en de Flevocentrale milieuwinst door elkaars nabijheid kunnen creëren. Er ontstaat ruimte voor innovatie op het gebied van duurzaamheid. Op dit moment wordt ook een energievisie voor het gebied opgesteld.

De gemeente Lelystad vindt het van belang om juist kapitaalintensieve productie te accommoderen, aangezien dit betekent dat bedrijven over een langere termijn aan Lelystad verbonden zullen zijn.

Bij de ontwikkeling van Flevokust worden afspraken gemaakt om er voor te zorgen dat Flevokust additioneel is op de andere bedrijventerreinen in Lelystad en dat deze werklocatie de andere werklocaties niet zal bijten. In hoofdlijnen is dit ook de inhoud van de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid Lelystad [2007a]. Het accent ligt op de voorwaarden dat er op Flevokust in ieder geval havengebonden/- gerelateerde bedrijvigheid wordt ontwikkeld.

2.2 Locatiekeuze

Gezien de beschrijving van nut en noodzaak van nieuwe bedrijventerreinen, komt de vraag naar voren waar deze bedrijventerreinen (industriële-logistiek complex) binnen de gemeente Lelystad het beste gerealiseerd kunnen worden. Gezien het type sectoren dat onderdeel uitmaakt van een dergelijk havengebonden complex is naast voldoende ruimte, in ieder geval een goede ontsluiting via meerdere vervoerswijzen van groot belang.

Binnen de gemeente zijn er drie potentiële gebieden voor bedrijvigheid aanwezig die (parallel) ontwikkeld kunnen worden:

- Vliegveld Lelystad: goede ontsluiting via lucht en weg (A6)
- Flevokust: goede ontsluiting via water, weg en mogelijk rail
- Noordersluis: deze locatie is, in het kader van het POP en de strategische milieubeoordeling die ter onderbouwing van het POP is uitgevoerd, afgevalen

Gezien de verschillende karakters van deze gebieden heeft de gemeente er voor gekozen om de gebieden op een eigen identieke wijze te benutten. Het gebied rondom het vliegveld krijgt een andere invulling met meer hoogwaardige bedrijvigheid. In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan luchthavengebonden, –verbonden en gerelateerde bedrijvigheid.

Het feit dat vliegveld Lelystad geen vrachtvervoer zal kennen, maakt dat dit bedrijventerrein een heel ander karakter krijgt dan Flevokust. De luchthaven is vooral gericht op personenvervoer. In dit verband kan worden verwezen naar twee rapporten: Rapport van BCI (in op opdracht van de Kamer van Koophandel Flevoland) "Regionaal Economische Betekenis Lelystad Airport en SEO AAE uit 2006 "Langere baan, meer werk". Beide rapporten geven een aardig beeld van de toekomstige bedrijvigheid/werkgelegenheid op en rond vliegveld Lelystad. Beide rapporten maken onderdeel uit van de "Integrale visie Lelystad Airport", dat in mei 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld [2007c]. Flevokust krijgt vooral een havengebonden, industrieel karakter waarbij ook andere industriële bedrijvigheid een plaats krijgt. Het accent ligt hier op goederenvervoer. Dit is in lijn met het besluit van de gemeenteraad uit 1999 [gemeente Lelystad, 1999b] waarin de combinatie met het spoor ten behoeve van goederenvervoer eveneens wordt gelegd.

De ontsluitingsmogelijkheden alsmede de schakelmogelijkheden tussen water, weg en spoor, 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. In de gemeente is immers op dit moment geen havengerelateerd bedrijvigheid aanwezig. Tevens biedt Flevokust vestigingsmogelijkheden als vestigingsplaats 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 (zoals vliegveld Lelystad). Er is door Van der Wiel planontwikkeling bv (in overleg met de gemeente Lelystad) een systematiek ontwikkeld om bedrijven voor Flevokust te selecteren. Bedrijven moeten voldoen aan verschillende criteria teneinde op Flevokust toegelaten te worden; dit om het industrieel-logistieke karakter van Flevokust te waarborgen.

Flevokust krijgt gemiddeld genomen grote kavels per bedrijf. Bovendien zullen er minder mensen per hectare werken. Een andere locatie binnen de gemeente Lelystad is niet voorhanden om een dergelijke watergerelateerde ontwikkeling te realiseren. De gebieden langs de kust van Lelystad zijn of al bebouwd, of de ruimte is te beperkt om een havengerelateerd bedrijventerrein te kunnen realiseren.

Omtrent de optimale locatie voor een havenvoorziening in Lelystad hebben in de loop der tijd verschillende opties de revue gepasseerd. De overeenkomst tussen deze locaties is dat ze allemaal ten noorden van Jachthaven Flevomarina (Structuurmodel Kust [1999], Raadsbesluit) en ten zuiden van de Flevocentrale zijn geprojecteerd (zie ook Nota Ruimte, Omgevingsplan Flevoland –bijv. blz. 43-, Structuurplan Lelystad). Immers ten zuiden van Flevomarina tot aan Lelystad-Haven (Knardijk) betreft het een gebied dat geschikt is voor recreatie en wonen; verder ten zuiden ligt natuurgebied Oostvaardersplassen. Van belang voor een havenvoorziening in deze zone is de nabijheid van toekomstig Bedrijventerrein Flevokust, diepvaarwater in het IJsselmeer langs Flevokust, de nabijheid van de A6 en de N23 richting Dronten (in aanleg), en de mogelijkheid om in de toekomst ook de modaliteit spoor te gaan benutten (laadperron Hanzelijn).

Het college van B&W van de gemeente Lelystad heeft eind 2005, nadat de containerterminal op het eiland van Flevocentrale diende te verdwijnen, onderzocht welke locaties in aanmerking zouden kunnen komen voor (tijdelijke) containerhaven. Uiteindelijk kwam uitsluitend een locatie nabij het toekomstige Bedrijventerrein Flevokust in aanmerking: "Op Flevokust zijn (...) geen omwonenden of andere gebruikers die overlast kunnen ondervinden" (zie ook gemeente Lelystad [1999b]).

Dit onderzoek ging voornamelijk uit van de goederenstroom huisvuil. Het is de bedoeling en de verwachting dat het Lelystadse/Flevolandse huisvuil straks via de nieuwe havenvoorziening voor de kust van Flevokust wordt verscheept. Verder speelde mee dat een weg-water switch in het goederenvervoer ook eisen stelt aan de wegverbindingen naar de haven.

Wanneer de haven ter hoogte van Flevokust wordt gesitueerd, ontstaan er binnen de stad geen onwenselijke situaties en wordt de leefbaarheid niet onnodig aangetast. De locatie van de haven is thans geprojecteerd op 500 meter ten zuiden van de Flevocentrale (Electrabel-eiland). Belangrijk aspect hierin vormt o.a. de afstand van de haven tot de Flevocentrale. Hierbij is vooral de externe veiligheid van belang. Tevens wordt zo bereikt dat het binnendijkse bedrijventerrein zo centraal mogelijk wordt ontsloten.

In figuur 2.1 wordt het buitendijkse deel van Flevokust weergegeven. Zoals uit de foto blijkt, is er ruimte beschikbaar om een havengerelateerd bedrijventerrein te realiseren.



Figuur 2.1 Plangebied, foto 3 april 2007

2.3 Plan en Studiegebied

Het plangebied voor het bedrijventerrein Flevokust behelst in totaal circa 250 hectare, waarvan een deel buitendijks ligt (circa 30 hectare). Zowel de gemeente Lelystad als Van der Wiel Planontwikkeling bv gaan een deel van het bedrijventerrein realiseren (in totaal 140 hectare netto binnendijks en 20 hectare netto buitendijks). Van der Wiel Planontwikkeling bv is initiatiefnemer voor gebied A. Voor gebied B is dat in principe de gemeente (zie figuur 2.2).

Het plan- en studiegebied Flevokust ligt ten noorden van Lelystad en ligt ingeklemd tussen:

- De N302 (Houtribweg) en de toekomstige Hanzelijn in het zuiden
- Het IJsselmeer en de IJsselmeerdijk in het noorden en westen
- De Rijksweg A6 in het oosten

Het plangebied wordt grotendeels voor het zicht afgeschermd door het visvijverbos, de groenstrook langs de A6 en de IJsselmeerdijk. Het gebied heeft hierdoor een relatief besloten karakter. De gronden zijn nog grotendeels in gebruik voor akkerbouw en zijn qua maatvoering (standaard perceelsgrootte, met uitzondering van kwelgebieden, 300 bij 1000 meter) kenmerkend voor Oostelijk Flevoland.

Het binnendijkse deel van het plangebied was tot 1992 grotendeels in gebruik als visvijvergebied. Sindsdien is het in gebruik als agrarisch gebied. In het gebied zijn twee woningen aanwezig. In het zuidelijke gedeelte zijn de activiteiten van modelvliegvereniging Lenticularis tijdelijk planologisch mogelijk gemaakt. Hier bevindt zich tevens een locatie voor een slibdepot. De relatief grootschalige bouwlandpercelen worden van elkaar gescheiden door met bomen en struiken begroeide kades. De aanwezige sloten zijn ruig begroeid en vallen in de zomer droog. Aan de zuidzijde van het gebied ligt een afwijkend terrein dat bestaat uit:

- Rietmoeras met kleine plasjes
- Een schraal graslandje
- Braakliggende percelen met rietruigtes en wilgenopslag
- Enkele verruigde gronddepots



Figuur 2.3 Gebruik plangebied als Viskwekerij (bron: Sportvisserij Nederland)

Bebouwing is beperkt tot Orgaworld en twee woningen aan de Karperweg. Ook is er een karakteristiek pompgebouw aanwezig. Rond het gebied loopt een ringvaart. Nabij het plangebied zijn twee bosgebieden aanwezig die deel uitmaken van de in het Provinciaal Omgevingsplan begrensde Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

- Aan de zuidwestkant ligt het Houtribbos, een Essen-lepenbos
- Aan de zuidoostkant ligt het Visvijverbos dat uit een minder natuurlijk bostype bestaat met een boomlaag van hoofdzakelijk populier

2.4 Relevant beleid en wet- en regelgeving

Voor de gewenste ontwikkeling van het bedrijventerrein dient rekening te worden gehouden met diverse beleidsnota's en wet- en regelgeving. Hieronder volgt een overzicht hiervan. Voor een beschrijving in meer detail wordt naar bijlage 2 verwezen.

Tabel 2.3 Overzicht relevante kaderstellende beleidsdocumenten

Documentnaam	Doel document	Relevantie MER
Nota Mobiliteit	Geven van hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia.	Om de hoofdvaarwegen goed te ontsluiten wordt op strategische punten binnen de economische kerngebieden voldoende ruimte gereserveerd voor goederenoverslag.
Integrale Visie IJsselmeergebied	Raamwerk waarbinnen de ontwikkelingen van het IJsselmeer de komende jaren vorm moeten krijgen	Een multimodaal overslagcentrum moet - binnen kaders - de ruimte krijgen omdat dit past binnen het multifunctionele karakter van het IJsselmeer
Provinciaal omgevingsplan 2006	Raamwerk waarbinnen de provincie zich in de komende jaren ruimtelijk wil ontwikkelen	In het POP wordt Flevokust benoemd als te ontwikkelen locatie tot overslagterrein.
Nota Mobiliteit Flevoland)	Raamwerk waarbinnen de provincie zich in de komende jaren op het vlak van infrastructuur wil ontwikkelen	Flevokust is een interessante locatie voor een multimodaal overslagcentrum, onder andere vanwege de spoorontsluiting
Structuurplan Lelystad	Raamwerk waarbinnen Lelystad zich de komende jaren kan ontwikkelen tot zelfstandige en complete stad	Flevokust is een knooppunt van modaliteiten en geschikt voor gelieerde economische activiteiten
Milieubeleidsplan Lelystad	Integratiekader voor milieuthema's en milieuambities van Lelystad	Thema milieu speelt bij inrichting Flevokust een belangrijke rol
Waterplan Lelystad	Komen tot een meer duurzaam functionerend (stedelijk) watersysteem	Thema water speelt bij inrichting Flevokust een belangrijke rol

Tabel 2.4 Overzicht relevante wet- en regelgeving

Documentnaam	Relevantie MER
Wet geluidhinder	De voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd naast openbare wegen met vracht- en bestemmingsverkeer, rekening houden met grenswaarden
Flora en Faunawet	Kaderstellend voor bescherming van soorten en gebieden in het plangebied
Circulaire buisleidingen	De normen betreffende buisleidingen moeten in acht worden genomen
Wet Milieubeheer	De normen betreffende luchtkwaliteit moeten in acht worden genomen
Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen	De normen betreffende externe veiligheid moeten in acht worden genomen
Natuurbeschermingswet (1998)	Kaderstellend voor bescherming van soorten en gebieden in het plangebied

2.5 Nog te nemen besluiten

Ter onderbouwing van het bestemmingsplan is alle noodzakelijke milieu-informatie aanwezig in het MER. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, moeten er in het kader van de ontwikkeling van Flevokust nog vele besluiten genomen worden. Het doel van het MER is niet om voor al deze besluiten de milieu-informatie te verstrekken. Dat kan ook nog niet omdat daarvoor nog te veel zaken onbekend zijn. Besluiten die in het vervolg van de ruimtelijke ontwikkeling (mogelijk) nog genomen moeten worden zijn:

- Uitwerkingsplan deelgebied B / wijziging bestemmingsplan om vestiging van bedrijven mogelijk te maken in deelgebied B
- Milieuvergunningen voor de individuele bedrijven
- Ontheffing Flora- en faunawet
- Hogere waarde procedure Wet geluidhinder.
- Waterhuishoudingplan
- Rioleringsplan
- Vergunning Wet beheer Rijkswaterstaatwerken (Wbr)
- Vergunning Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Vvo)
- Vergunning Bouwstoffenbesluit
- Vergunning Wet bodembescherming
- Concessie Wet van 1904 inzake droogmakerijen en indijkingen (indien er sprake is landaanwinning)
- Bouwvergunningen
- Et cetera

Bij elk besluit wordt het milieubelang onderzocht en op basis van de kennis die dan aanwezig en vereist is, afgewogen. Bij elk besluit dient een milieuafweging plaats te vinden, op basis van nog uit te voeren onderzoeksrapportages zoals een MER ter onderbouwing van het uitwerkingsplan / wijzigingsbevoegdheid deelgebied B of een verslechterings- en verstoringstoets ecologie.

Kenmerk R001-4498542RIP-evp-V01-NL

3 Voorgenomen activiteit

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgenomen activiteiten in hoofdlijnen en de alternatieven die centraal staan in het bepalen van de milieueffecten.

3.1 Het plan in hoofdlijnen

Initiatiefnemers Gemeente Lelystad en Van der Wiel Planontwikkeling bv

Beide partijen zijn inmiddels begonnen met de werkzaamheden die moeten leiden tot een voorontwerpbestemmingsplan, met als doel het kijken of de realisatie van de voorgestelde plannen ook daadwerkelijk haalbaar is.

Welk type bedrijven komen er op dit havengerelateerd bedrijventerrein?

Het havengerelateerd bedrijventerrein (gebied A) moet met name ruimte bieden:

- Aan producenten van zwaardere bouwmaterialen
- Aan producenten van biobrandstoffen en dergelijke (Energy Park)
- Als opvolger van Oostervaart-oost (wanneer dit terrein geheel is uitgegeven) en voor exponenten uit de zwaardere takken van de industrie (Industrial park)
- Aan bedrijven gerelateerd aan distributie, groothandelsbedrijven, opslag/warehousing en logistiek (Distri Park)

Gebied B wordt in een later stadium ontwikkeld. De gemeente wil een aantal tijdelijke functie voor gebied B realiseren. Als tijdelijke functie wordt bijvoorbeeld gedacht aan een baggerdepot.

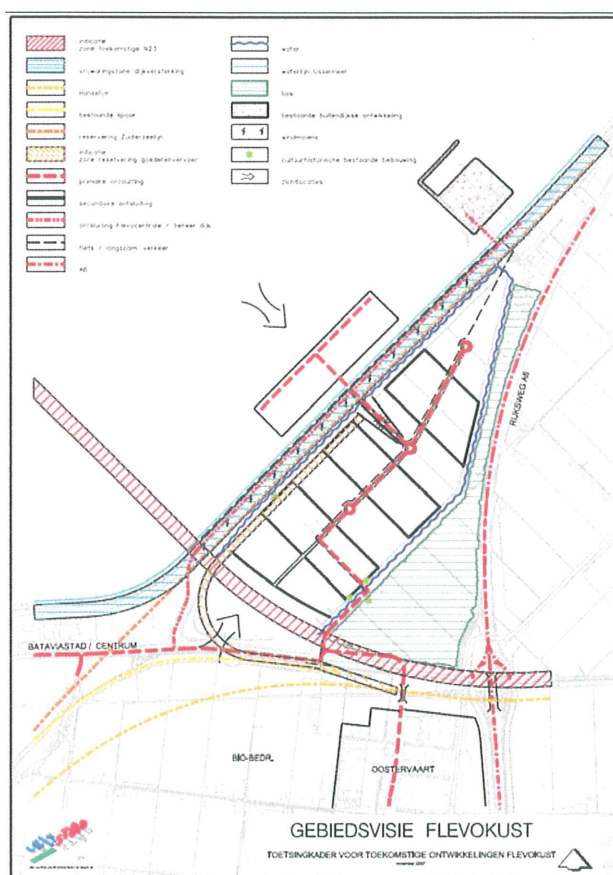


Figuur 3.1 Potentieel vrachtschepen bij bedrijventerrein Flevokust (www.mineralis.nl)

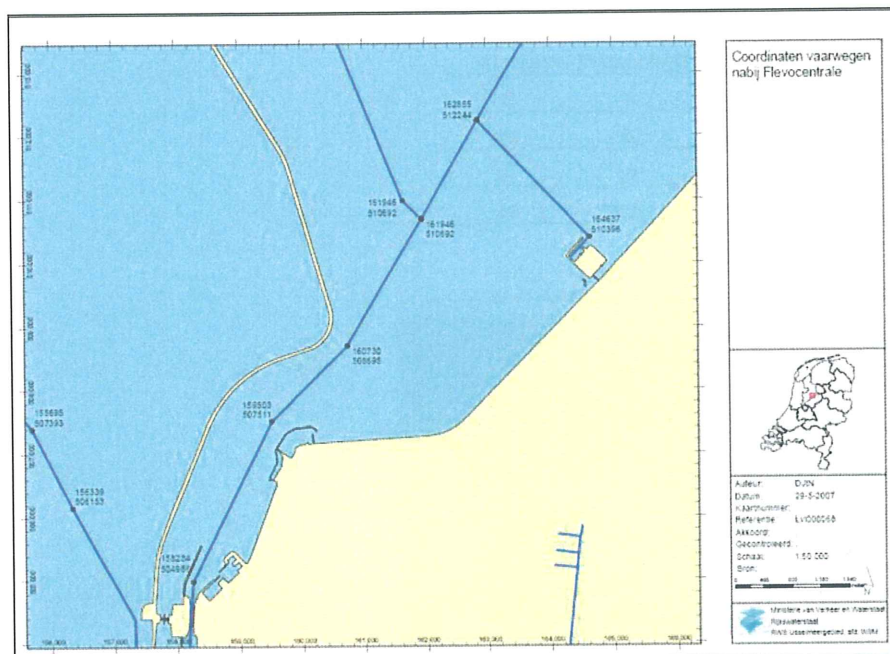
Ontsluiting bedrijventerrein

Zoals hierboven al kort is weergegeven, heeft de locatie een zeer gunstige ligging wat betreft de ontsluiting van het terrein. Het bedrijventerrein ligt in de directe nabijheid van diep vaarwater (het IJsselmeer), de snelweg A6 en mogelijk in de toekomst de Hanzelijn. Daarnaast is er in de directe omgeving een aantal regionale ontsluitingswegen (onder andere de N302 richting Enkhuizen en vanaf 2012 de nog aan te leggen N23 richting Dronten).

De figuur in bijlage 8 geeft een duidelijk beeld van de wegen in de omgeving van het plan. In de gebiedsvisie van de gemeente is de toekomstige ontsluiting duidelijk aangegeven (figuur 3.2). figuur 3.3 geeft de vaarroutes in de directe omgeving van het plangebied weer.



Figuur 3.2 Gebiedsvisie Flevokust, inclusief ontsluitingsmogelijkheden (bron: gemeente Lelystad)



Figuur 3.3 Vaarroutes directe omgeving plangebied

Oppervlakte bedrijventerrein (gebied A en gebied B)

Het toekomstige bedrijventerrein betreft een aanzienlijk oppervlak. In totaal gaat het om circa 250 hectare (bruto) bedrijventerrein waarvan een deel buitendijks ligt (circa 30 hectare bruto). Bij dit project wordt onderscheid gemaakt in gebied A en gebied B (zie figuur 3.4). Gebied A wordt ontwikkeld door Van der Wiel Planontwikkeling bv en is 115 ha. groot (netto uitgeefbaar bedrijventerrein 90 ha.). Voor gebied B ligt het initiatief in principe bij de gemeente Lelystad. Dit gebied is 100 ha groot (netto uitgeefbaar bedrijventerrein 50 ha.). In figuur 3.4 maken in het buitendijkse deel twee gebieden onderdeel uit van gebied B. Er bestaat de mogelijkheid dat de gemeente één van deze twee buitendijkse delen als buitendijks bedrijventerrein ontwikkelt. Hiermee komt het uiteindelijk te realiseren buitendijks bedrijventerrein op 30 ha (bruto). De onderstaande tabel geeft een indicatie van de oppervlaktes bedrijventerrein in het gebied.

Tabel 3.1 indicatie van oppervlaktes bedrijventerrein Flevokust (in hectaren)

	Bruto bedrijventerrein		Netto bedrijventerrein	
	A	B	A	B
Binnendijks	115	105	92	50
Buitendijks	15	15	10	10
totaal	130	120	102	60



Figuur 3.4 Globale indeling bedrijventerrein Flevokust

3.2 Alternatieven

In de startnotitie werken we twee alternatieven uit, die inzicht geven in de bandbreedte van milieueffecten die nader onderzocht worden in het MER. De alternatieven hebben in het bijzonder betrekking op de indeling van het te ontwikkelen plangebied en de daarmee samenhangende milieuzonering. Vanuit deze alternatieven wordt nagegaan in hoeverre er in het kader van de inrichting specifieke opgaven liggen die in het bestemmingsplan ingevuld moeten worden.

Gebied A wordt als eerste door Van der Wiel Planontwikkeling bv ontwikkeld. De gemeente Lelystad is hierdoor nog vrij om invulling te geven aan vraagstukken over een nieuwe verbinding tussen de A6 en de dijk naar Enkhuizen (verlenging van de N23 Dronten-Lelystad. Deze nieuwe verbinding doorsnijdt mogelijk het binnendijkse gebied B.

In deze startnotitie worden twee alternatieven (uitersten) uitgewerkt: een alternatief waarin de ecologie centraal staat en een alternatief waarin de hinder op gevoelige bestemmingen (niet zijnde ecologie) centraal staat. In het eerste geval wordt nagegaan op welke manier de realisatie van het bedrijventerrein voltooid kan worden zonder, of met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de ecologie in en om het gebied. Het tweede alternatief gaat in op het realiseren van de gewenste doelstelling zonder of met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de menselijke omgeving (woningen, biologisch-dynamische landbouw).

Alternatief 1 Vestiging zwaardere milieucategorie bedrijven aan zuidoostkant plangebied

Indien de bedrijven die vallen onder de zwaardere milieucategorie 5, zich vestigen aan de zuidoostkant van het plangebied, heeft dit een relatief zware impact op de menselijke omgeving (woningen en biologisch-dynamische landbouw). De natuurwaarden hebben ten gevolge van dit alternatief minder te lijden omdat het kwetsbare IJsselmeergebied gespaard blijft van de directe invloed van zware bedrijvigheid.

Alternatief 2 Vestiging zwaardere milieucategorie bedrijven in buitendijkse deel plangebied

Indien de bedrijven die vallen onder de zwaardere milieucategorie 5, zich vestigen in het buitendijkse deel van het plangebied, heeft dit een relatief zware impact op de natuurwaarden in de omgeving. De gevolgen voor de woningen (gevoelige bestemming) zijn relatief gering ten gevolge van dit alternatief omdat de meest kwetsbare objecten (woningen en biologisch-dynamische landbouw) gelegen zijn op een aanzienlijke afstand.

Kenmerk R001-4498542RIP-evp-V01-NL
