

DEEL A

BIJLAGEN

Uitgangsnotities

- A1 Notitie Nut en Noodzaak Larserknoop
- A2 Tekening van het wegprofiel
- A3 Duurzaamheidsvisie Larserknoop
- A4 Verklarende woordenlijst

Bijlage A1 : Notitie Nut en Noodzaak Larserknoop

| | | | | |
|---------------------------------------|--|----------------------|---|----------|
| Onderwerp | Nut en Noodzaak Larserknoop | | A | B |
| Portefeuillehouder | Fackeldey | | Openbaar | |
| Programma | Economie, werk en inkomen | | | |
| Aan | <input type="checkbox"/> Directie | Bijlagen | <input type="checkbox"/> Financiële paragraaf | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> College | | <input type="checkbox"/> Raadsvoorstel | |
| <input type="checkbox"/> Burgemeester | <input type="checkbox"/> Openbare bekendmaking vereist | | | |
| Registratie | B09-10488 | | <input type="checkbox"/> Anders, nl.: Bijlage 1 | |
| Steller | R.J.W.B. Moorman | Datum | 14 december 2009 | |
| Doorkiesnummer | 0320-278532 | Ingekomen brief d.d. | | |
| Afdeling | BLD | Afkomstig van | | |

| | | | | |
|---|------------|------------------------------|---|---|
| Parafen | | | | |
| Afdelingshoofd | Controller | Medeparaaf Naam: Afd.: | Medeparaaf Naam: Afd.: | Gemeentesecretaris/ Algemeen directeur |
| Besproken met portefeuillehouder | | ja | nvt | |
| Besproken in directie | | <input type="checkbox"/> nee | <input type="checkbox"/> ja, zie bijgevoegd advies/besluit d.d. | |
| AKKOORD | | BESPREKEN | | Besluit via A-procedure |
| Horselenberg | | | | Conform Gewijzigd Aangehouden |
| De Jager | | | | Datum besluit: |
| Kok | | | | Besluit via B-procedure |
| Lodders | | | | Conform Gewijzigd Aangehouden |
| Fackeldey | | | | Datum besluit: |
| Nuijt | | | | Agendanummer: |

| |
|----------------------------|
| Voorgesteld besluit |
|----------------------------|

De notitie "Nut en Noodzaak Larserknoop" als basis voor de m.e.r. en het bestemmingsplan Larserknoop vast te stellen.

Voorgesteld besluit

De notitie "Nut en Noodzaak Larserknoop" als basis voor de m.e.r. en het bestemmingsplan Larserknoop vast te stellen.

Aanleiding

Ten behoeve van de wijziging van de bestemming van het gebied Larserknoop is een bestemmingsplan nodig. De omvang van de voorgenomen ontwikkeling maakt het noodzakelijk dat een milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt opgesteld. Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Een onderdeel van deze m.e.r. is het nader onderbouwen van het nut en de noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling. Deze nut en noodzaak onderbouwing heeft een belangrijke relatie met de economische onderbouwing van de voorgenomen activiteiten die in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. In de notitie (bijlage 1) is het nut en de noodzaak (mede op verzoek van de m.e.r.-commissie) nader uitgewerkt.

Beoogd effect

Vaststellen van de (economische) onderbouwing terzake nut en noodzaak van toekomstig bedrijventerrein Larserknoop.

Argumenten

Tijdige vaststelling nut en noodzaak ontwikkeling Larserknoop

Het is van belang om nut en noodzaak van de ontwikkeling Larserknoop door burgemeester en wethouders vast te stellen alvorens de m.e.r. in procedure gaat. Op die manier kan in de m.e.r. worden verwezen naar een formeel besluit van het college.

Kanttekeningen

Dit voorstel kent geen kanttekeningen.

Communicatie

Deze notitie wordt niet bekendgemaakt. De notitie wordt in materiële zin meegenomen in de m.e.r.; bekendmaking verloopt derhalve via de m.e.r. procedure.

Inleiding

Aanleiding

Uitbreiding van Lelystad Airport en ontwikkeling van de Larserknoop

Gemeente Lelystad, Provincie Flevoland, Lelystad Airport en Schiphol Group zijn voornemens de luchthaven Lelystad Airport uit te breiden. Minister Eurlings heeft op 16 oktober 2009 het aanwijzingsbesluit genomen dat verlenging van de baan van 1250 meter naar 2100 meter, verruiming van de geluidscontour en instelling van luchtverkeersleiding mogelijk maakt. Na verlenging kunnen er passagiersvliegtuigen van het formaat Boeing 737 / Airbus 320 voor Intra-Europees verkeer op Lelystad landen en vertrekken. De gemeente Lelystad wil deze ontwikkeling benutten om de economie van Lelystad te versterken en heeft voor het naast de luchthaven gelegen gebied de Larserknoop een gebiedsvisie opgesteld. De gebiedsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van het gebied tussen Lelystad Airport en de A6 van circa 660 hectare voor een planperiode van 2010 tot en met 2030. Het gebied biedt ruimte aan een multifunctionele ontwikkeling van kantoren, bedrijven, voorzieningen, infrastructuur, groen en landbouw. In de gebiedsvisie zijn voor de inrichting van het gebied een drietal scenario's uitgewerkt. Op 7 mei 2009 heeft de gemeenteraad de gebiedsvisie vastgesteld met het voorkeursscenario Garden City.

Onderbouwing van nut en noodzaak van de ontwikkeling Larserknoop

Voor de wijziging van de bestemming van het gebied de Larserknoop is/zijn één of meerdere nieuwe bestemmingsplan(nen) nodig. Daarnaast is het, gezien de omvang van de voorgenomen ontwikkeling, noodzakelijk om een milieueffectrapportage (m.e.r.) op te stellen. Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Een onderdeel van deze m.e.r. is het nader onderbouwen van het nut en de noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling. Deze nut en noodzaak onderbouwing heeft een belangrijke relatie met de economische onderbouwing van de voorgenomen activiteiten die in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. In deze notitie is het nut en de noodzaak nader uitgewerkt.

Aanpak

Eerst wordt gekeken naar nut en noodzaak van de ontwikkeling voor Lelystad. Daarna wordt ingegaan op de haalbaarheid van de ontwikkeling.

A. Nut en Noodzaak voor Lelystad

1.1 Inleiding

De ontwikkeling van Lelystad is gericht op 80.000 inwoners en 32.000 voltijds arbeidsplaatsen. Dit is voor het eerst halverwege de jaren zeventig vastgelegd door de toenmalige Rijksdienst IJsselmeerpolders (Structuurplan 1975-2000). Deze richtsnoer om Lelystad uiteindelijk op eigen benen te laten staan, werd herbevestigd in de Interdepartementale Commissie Lelystad, 1984 (ICL) en het Kabinetbesluit Lelystadtafel-rapport (1997-1998). Lokaal werden deze uitgangspunten overgenomen: in het Masterplan Versnelde Groei 1998; in de Structuurvisies van de gemeente Lelystad uit 1992 en 2005; in de nota "Naar een sterke economie in Lelystad", 2003, (Visie op Werken), de Gemeentelijke Visie Vestigingsplaatsbeleid, 2007 (GVV) en de Economische Programmering Larserknoop 2008 (EPL). De ontwikkeling van Larserknoop is stimulerend en faciliterend voor de beoogde groei van het aantal arbeidsplaatsen.

1.2 Economie in opbouw

Lelystad is een jonge stad, amper veertig jaar oud. De stad is in deze veertig jaar flink gegroeid wat betreft inwoners en arbeidsplaatsen. Hierdoor is de stad jarenlang 'under construction' geweest en is dat nog steeds. Dit geldt ook voor de economie. Het opbouwen en verstevigen van de stedelijke economie vergt veel inspanningen en een alerte houding in het benutten van kansen die het vestigingsklimaat van bedrijven versterken. De ontwikkeling van de luchthaven van general aviation naar een passagiers- en zakenluchthaven is zo'n nieuwe kans, waarmee de stedelijke en regionale economie wordt versterkt. De ontwikkeling van Larserknoop levert zo'n 6.000 tot 10.000 banen op¹.

1.3 Terugdringen pendel

Lelystad wil meer werk naar Lelystad halen. Lelystad (en ook Flevoland) kent nog een relatief lage verhouding banen/(beroeps)bevolking in relatie tot het landelijk gemiddelde². Dit heeft onder andere tot gevolg dat een groot deel van de Lelystedelingen en Flevolandse gedwongen zijn buiten de gemeente of provincie te werken. Meer werkgelegenheid in Lelystad en Flevoland is nodig om de relatief hoge pendel terug te dringen³.

1.4 Een vitale economie voor sociale duurzaamheid

Meer werkgelegenheid levert inkomen, meer bestedingen en meer welvaart op; afnemende beschikbaarheid van werk genereert onder bepaalde omstandigheden leefbaarheidsproblemen⁴. De groei van het aantal banen is één van de noodzakelijke voorwaarden voor een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van Lelystad.

¹ Het betreft hier uitsluitend het Larserknoop/OMALA terrein; de directe werkgelegenheid gekoppeld aan de luchthaven is niet meegerekend. De bandbreedte is bepaald door 215 ha –de totale ontwikkeling- te delen door een terreinquotiënt van 350 (het huidige gemiddelde van alle bedrijventerreinen in Lelystad) en te delen door 200 (het huidige gemiddelde van Larserpoort).

² Visie Werklocaties Flevoland, Provincie Flevoland, 2004/2005

³ Beroepsbevolking en pendel 2007, Gezamenlijke uitgave van de gemeenten Almere, Dronten, Lelystad, Noordoostpolder, Urk, Zeewolde en de Provincie Flevoland, 2007

⁴ Op weg naar Early Warning, Omvang Oorzaak en ontwikkeling van problemen in de wijk, Atlas voor Gemeenten, 2007

1.5 Extra aandacht voor laagopgeleiden

De gemeente Lelystad neemt de verantwoordelijkheid op zich om meer banen voor laagopgeleiden te realiseren⁵. Hierbij knelt de ruimtelijke mismatch⁶: een deel van de Lelystedelingen is gedwongen buiten de gemeente werk te zoeken, omdat er onvoldoende werk is. Dit ruimtelijke probleem speelt met name een rol bij laagopgeleiden: mobiliteit neemt toe met het opleidingsniveau^{7,8}. In Lelystad is het aandeel laagopgeleiden groter dan het landelijk gemiddelde. Dit betekent een extra inspanning voor Lelystad om werk te creëren met name voor laagopgeleide Lelystedelingen. Een groot deel van de banen die als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven worden gerealiseerd zijn geschikt voor laagopgeleiden⁹. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld logistieke bedrijven die zich op Larserknoop zullen vestigen¹⁰.

1.6 Inpassing Larserknoop binnen Lelystad

Lelystad heeft er voor gekozen om de autonome Lelystadse vraag naar bedrijventerrein eveneens te geleiden richting de ontwikkeling van Larserknoop. Zo wordt de voeding voor deze ontwikkeling robuuster en gepaard aan de economische spin-off als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven, wordt dit één van de betere werklocaties in Flevoland.

Larserpoort

Het (hoogwaardige gedeelte van het) huidige Larserpoort is naar verwachting in 2010 geheel uitgegeven¹¹. Dit terwijl de vraag naar hoogwaardig bedrijventerrein zich voort zet. Larserknoop is daarom de beoogd opvolger van Larserpoort¹².

Oostervaart-(Oost)

Industrieterrein Oostervaart-Oost is binnen enkele jaren uitgegeven. Inmiddels wordt de strategische reserve aan industrieterrein aangesproken; rond 2011 is geen industriegrond meer beschikbaar¹³. De opvolger van Oostervaart(-Oost) is Flevokust.

Flevokust

In de GVV Lelystad en de EPL is geconstateerd dat Lelystad nog niet beschikt over logistiek bedrijventerrein pur sang. Hiervoor zijn de te ontwikkelen Larserknoop en Flevokust uitermate geschikt. Flevokust richt zich op economische basisfuncties: industrie, logistiek en havengebonden activiteiten. Larserknoop is de opvolger van Larserpoort en richt zich naast hoogwaardige activiteiten onder meer op het accommoderen van (unimodale) logistieke activiteiten. Flevokust wordt een nat, havengebonden bedrijventerrein. Door het onderscheid naar doelgroep is gelijktijdige ontwikkeling van deze terreinen mogelijk.

1.7 Inpassing in relatie tot Lelystadse herstructureringsopgave op de bedrijventerreinen.

⁵ Collegeprogramma 2006-2009, Lelystad

⁶ zie M. Creemers, V. Backera, H. Faun, Afstand tot werk of afstand tot de arbeidsmarkt?, E,til, NICIS, 2007.

⁷ M. Hensen, R. de Vries, 2004, The relationship between geographical mobility and education-job mismatches, Universiteit Maastricht.

⁸ T. Schwanen, F. Dieleman, M. Dijst, 2001, Travel Behaviour in Dutch monocentric and policentric urban systems, Journal of Transport Geography 9, 173-186.

⁹ Integrale visie Lelystad Airport, gemeente Lelystad 2007,

¹⁰ Logistics Labour Survey, 2007, Tempo Team.

¹¹ Lelystad is dan nog niet door al het hoogwaardig terrein heen; de hoogwaardige gedeelten op bedrijventerrein Larserpoort worden naar verwachting sneller uitgegeven dan de hoogwaardige gedeelten op bedrijventerrein Flevopoort (waar de stukken langs de A6 ook als hoogwaardig bedrijventerrein zijn aangemerkt).

¹² EPL, blz 14

¹³ EPL blz. 10

Het bedrijventerreinenbeleid in Nederland is de afgelopen jaren sterk gedomineerd door gemeenten, met over het algemeen een sterke focus op de uitgifte van nieuwe terreinen. De maatschappelijke discussie over verrommeling van het open landschap en noodzaak voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen heeft tot een kentering geleid in het beleid. De SER-ladder, de Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (Cie Noordanus) en 'Mooi Nederland' geven aan dat bedrijventerreinontwikkeling (zeker tegen de achtergrond van bevolkingskrimp) een integrale afweging van belangen dient te zijn. Hierbij nemen zorgvuldig ruimtegebruik, de zorg om het vitaal houden van bestaande bedrijventerreinen en regionale afstemming van bedrijventerreinenaanbod in de verschillende segmenten een centrale positie in. De regie van bedrijventerreinontwikkeling komt in de nabije toekomst meer te liggen op regionaal c.q. provinciaal niveau. In december 2009 hebben Rijk, IPO en VNG op het gebied van planning en herstructurering van bedrijventerreinen een convenant gesloten waarin hierover afspraken zijn gemaakt.

Voor herstructurering op grote schaal is in Flevoland nog geen directe noodzaak¹⁴; omdat de terreinen onder meer vanwege de relatief jonge leeftijd, vitaal en marktconform zijn. Bij een zich snel ontwikkelend gebied als Flevoland met een eveneens snel toenemende beroepsbevolking is het belangrijk om de ontwikkeling van terreinen voor bedrijven hiermee gelijk op te laten gaan.

Door bureau Inbo is in opdracht van de gemeente een quick-scan uitgevoerd naar de herstructureringsopgave op de bedrijventerreinen in Lelystad. De quick-scan geeft inzicht in de noodzaak tot herstructurering, leegstand en mogelijke ruimtewinst. Door uitvoering van de quick-scan wordt aangesloten bij de principes van de SER-ladder die voorschrijft dat eerst op bestaande terreinen onderzocht moet worden of ruimte gevonden kan worden, alvorens over te gaan tot ontwikkeling van nieuwe terreinen. De quick-scan wijst uit dat er geen sprake is van problematische veroudering en directe noodzaak voor herstructurering van de terreinen in Lelystad. Wel is geconstateerd dat er met name in het aanbod aan bedrijfsverzamelgebouwen een overschot is. Verder kennen de grotere terreinen, waaronder Larserpoort, Oostervaart, Noordersluis en Flevopoort een ruime opzet met over het algemeen een lage verhouding bebouwd/onbebouwd gebied. Op de terreinen is potentie aanwezig tot enige vorm van verdichting, zij het dat die niet mag leiden tot aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de terreinen. Het open karakter is een belangrijke en onderscheidende vestigingsplaatsfactor van de terreinen in Lelystad. De ruimtewinst is met name voor de op de bedrijventerrein gevestigde ondernemer interessant bij eventuele wens tot uitbreiding. Een verdergaande aanpak zou het ingaan van een herverkavelingsproces zijn, waarbij bestaande bedrijven worden 'herplaatst', zodat nieuw uit te geven kavels kunnen ontstaan. Dit is een financieel kostbare en procesmatig intensieve opgave.

1.8 Conclusie

De ontwikkeling van de Larserknoop is voor Lelystad een noodzakelijke ontwikkeling. Het terrein vervult een functie in:

- het accommoderen van de autonome groei van de Lelystadse economie;
- het accommoderen van de bedrijven die als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport een vestigingsplaats zoeken;
- het terugdringen van de uitgaande pendel;
- het werkgelegenheidsaanbod voor laagopgeleiden in Lelystad.

Volgens de principes van de SER-ladder is gekeken naar het ruimteaanbod op de huidige terreinen. Geconcludeerd is dat er geen grootschalige leegstand is of onbenutte kavels zijn. Een intensivering van de terreinen is nog mogelijk door groei van de gevestigde bedrijven.

¹⁴Quick Scan Herstructurering Bedrijventerreinen, september 2009, Inbo, Woudenberg i.o.v. gemeente Lelystad.

B Haalbaarheid van Larserknoop

2.1 Haalbaarheidskader

Visie Werklocaties Flevoland 2004

De Provincie Flevoland heeft in 2004 een bandbreedte vastgelegd waarbinnen de planning van bedrijventerreinen (uitgifteraming) per gemeente – en dus ook voor Lelystad – dient te vallen. De ondergrens moet borgen dat het aanbod niet tekort schiet. De bovengrens moet overaanbod en onnodige concurrentie tussen gemeenten op op provinciaal niveau voorkomen. De conclusie voor Lelystad na een confrontatie tussen de behoefte- en de uitgifte-raming leidt tot een bandbreedte van respectievelijk 6-10 ha netto per jaar tot 2010 en voor de periode daarna (tot 2020) tot circa 9-15 ha netto per jaar.

GVV Lelystad 2007

De hiervoor genoemde Visie Werklocaties Flevoland vormde de basis voor het in 2007 verschenen GVV Lelystad. Hierin zijn de uit de Visie Werklocaties Flevoland gegeven bandbreedtes overgenomen. De voorgenomen geplande uitgifte op bedrijventerreinen past zowel in totaal als per segment binnen deze bandbreedtes. De Provincie Flevoland heeft GVV Lelystad destijds dan ook goedgekeurd. Overigens is de uitbreiding van de luchthaven hier nog niet in verwerkt. Wel maken delen van wat we nu aanduiden als de Larserknoop onderdeel uit van het GVV (kavel Barenbrug en kavel Klunder). Het GVV Lelystad vormde samen met de Visie Werklocaties Flevoland belangrijke input voor het document Economische Programmering Larserknoop¹⁵.

Economisch Programma Larserknoop (2008)

Een eerste verkenning naar de mogelijkheden voor een economisch programma ten behoeve van Larserknoop is vervat in het zogenaamde EPL. In het EPL is ook weer de bandbreedte uit de Visie Werklocaties en het GVV Lelystad als uitgangspunt gekozen. Uit de figuren 3.1, 3.2, 3.3 en 3.4 op bladzijden 9, 10, 12 en 14 blijkt dat uitgegaan is van een uitgifteplanning van gemiddeld zo'n 11,1 ha per jaar (vanaf het moment dat Lelystad zal beschikken over wervende logistieke werkmilieus, waaronder Flevokust alsmede een locatiedeel op de Larserknoop). De afgelopen tien jaar (1999 tot en met 2008) kende Lelystad een gemiddelde uitgifte op de bedrijventerreinen van 8,9 ha netto per jaar¹⁶. In het EPL is daarnaast ook een inschatting gemaakt van de extra groei door de uitbreiding van de luchthaven. Dit heeft geleid tot een programma dat is opgebouwd uit vijf componenten:

- de Lelystadse groei (reguliere bedrijvigheid alsmede meer specifiek logistiek);
- de verwachte extra groei in bepaalde segmenten/sectoren (leisure/logistiek);
- het (kostengedreven) uitschuifproces vanuit Metropoolregio Amsterdam ;
- de toenemende aantrekkende werking van Lelystad op bedrijven uit gebieden die nu of straks te kampen krijgen met krimp van de beroepsbevolking;
- het specifieke vestigingsmilieu rond een luchthaven (R&D kenniscluster, high tech bedrijvenpark en - kantorenpark).

¹⁵ B&W-besluit Economische Programmering Larserknoop, september 2008

¹⁶ Bron: Integraal Bedrijventerrein Informatie Systeem, Ministerie van VROM en provincies, Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Flevoland, Provincie Flevoland 2008

Tabel programma Larserknoop volgens EPL

| vestigingsmilieu | 2015 (in ha) | 2030 (in ha) * | daarna (in ha) ** |
|------------------------------|--------------|----------------|--------------------|
| Luchthaventerrein*** | 230 | 230 | 230 |
| Hoogwaardig bedrijventerrein | 10 | 62 | 80-100 |
| Gemengd terrein | 0 | 20 | 20 |
| Logistiek | 20 | 60 | 60 |
| Additionele Logistiek | 0 | 100 | 100 |
| Leisure | 20 | 40 | 40 |
| High tech bedrijvenpark | 0 | 20 | 40 |
| High Tech kantorenpark | 6 | 6 | 10 |
| Kenniscluster | 10 | 20 | 20 |
| Totaal | 66 | 328 | 370 - 390 |

* inclusief waarden 2015

** inclusief waarden 2030

*** Het betreft hier de totale oppervlakte van de luchthaven (is geen programma).

Logistieke kansen voor Lelystad

De logistieke kansen voor Lelystad(/Flevokust) zijn nader bekeken door TNO samen met de Erasmus Universiteit Rotterdam. Zij refereren aan een behoefte-raming voor logistiek terrein zoals die uit het Govera-project (Vier Randstad Provincies –Govera RO-link 2002-, o.a. TNO) naar voren is gekomen. Op grond van landelijke behoefte-ramingen is een provinciale en daarna een gemeentelijke toedeling naar Almere en Lelystad is gemaakt. In dit verband worden verwezen naar de rapportage “Flevokust, logistiek vliegwiel voor Lelystad, nut en noodzaak van binnenvaartontwikkeling in Lelystad”¹⁷ waarin de behoefte aan logistiek terrein (in Nederland, Flevoland en Lelystad) nader wordt geanalyseerd. De rapportage is meegenomen in het EPL. Het aanbieden van logistiek terrein sluit nauw aan bij het door de gemeente Lelystad vastgelegde en geambieerde industrieel-logistieke profiel¹⁸.

Businessplan OMALA

Voor de ontwikkeling van de Larserknoop hebben de gemeenten Lelystad en Almere samen met de provincie Flevoland de Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad AlmereNV opgericht (Omala). Het Omala-terrein (Larserknoop) moet een bijzondere werklocatie worden. Daarbij hoort een bepaalde schaal om ook van technische schaalvoordelen te kunnen profiteren (bijvoorbeeld openbaar vervoer en andere voor bedrijventerreinen van belang zijnde voorzieningen die bijdragen aan de kwaliteit). De kwaliteit van de gebiedsontwikkeling zal het nieuwe bedrijventerrein extra aantrekkelijk maken. Met gedifferentieerde toepassing van het prijsinstrument wordt gestimuleerd dat activiteiten die niet direct in de nabijheid van de luchthaven hoeven te zitten daar ook niet naartoe gaan. In het opgestelde businessplan¹⁹ zijn de volgende ambities omschreven:

¹⁷ TNO in samenwerking met Erasmus Universiteit Rotterdam, april 2008

¹⁸ Naar een sterke economie in Lelystad, gemeente Lelystad, 2003

¹⁹ OMALA, Ondernemingsplan Airport Garden City, juni 2009. Tijdens het opstellen van deze notitie is het Ondernemingsplan van OMALA nog niet vastgesteld.

Een hoogwaardige en innovatieve ruimtelijke inrichting met geavanceerde businessparken, waarbij zowel aan de architectuur van de gebouwen als aan de inrichting van de openbare buitenruimte hoge eisen worden gesteld. Het opstellen van beeldkwaliteitplannen en organiseren van parkmanagement zijn in dit opzicht onmisbaar.

De vestiging van (inter)nationale bedrijven in bedrijfssectoren (bijv. logistiek) en/ of clusters, die luchtvaart- en/of luchthavenactiviteiten nodig hebben voor hun dagelijkse operaties. Deze ondernemingen worden vaak gekenmerkt door hun hightech karakter en tijdskritische goederen. Daarnaast is er ruimte voor hoogwaardige bedrijvigheid, die zich aangetrokken voelen door het vestigingsmilieu nabij een internationale luchthaven.

Het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen op verschillende niveaus en in onderscheiden branches en functies. Gezien de beschikbare ruimte en de potentie van de regio zal een sterke groei worden nagestreefd. Deze groei is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het aantal vluchten en passagiers op Lelystad Airport. Het aantal nieuwe banen dat direct en indirect door de luchtvaart zullen ontstaan kunnen oplopen van honderden in de eerste jaren tot duizenden arbeidsplaatsen over twintig jaar. De woon-werkbalans in Flevoland zal hoe dan ook in positieve zin worden beïnvloed.

De ontwikkeling van een aantrekkelijk verblijfsklimaat in de luchthavenregio Lelystad Airport, waarin naast de bovengenoemde bedrijfsvestigingen tevens plaats is voor vrijetijdsprojecten en gebouwen met een grootschalige publieksfunctie, zoals congres- en tentoonstellingsfaciliteiten, terwijl tegelijkertijd de reeds aanwezige natuurlijke omgevingskwaliteit wordt gekoesterd.

De haalbaarheid van de ontwikkeling van Larserknoop is nader uitgewerkt in het businessplan Omala. Het businessplan Omala heeft de sectoren uit het EPL (hoogwaardig, kenniscluster, logistiek) overgenomen en afgestemd op de marktvraag. Dit sluit aan bij het gesignaleerde tekort aan hoogwaardig en logistiek terrein uit de REV.

2.2 (Plan)aanbod werklocaties omgeving

De ontwikkeling van een regionale luchthaven in Lelystad is in economisch opzicht een buitenkans. De directe en indirecte werkgelegenheidseffecten door de uitbreiding van de luchthaven zijn immers voor Lelystadse begrippen aanzienlijk²⁰. Al eerder²¹ is aangegeven welke positieve bijdrage dit kan leveren aan meer werk (met name ook voor het laagopgeleide deel van de beroepsbevolking). Vooraf dient de opmerking te worden gemaakt dat beleidsmatig tot enkele jaren geleden geen rekening is gehouden met de komst van de luchthaven. Lelystad maar ook de andere gemeenten in Flevoland konden door alle onzekerheid die heeft gespeeld rondom de uitbreiding van de luchthaven zich niet eerder dan zeer recent permitteren uit te gaan van de komst van de luchthaven. Objectief gesproken is de werklocatie Larserknoop in termen van het voldoen aan de vestigingseisen die bedrijven nu en straks zullen stellen, een van de beste werklocaties in Lelystad en omgeving²². Het is derhalve logisch dat een cijfermatige onderbouwing gekoppeld aan dit nieuwe voornemen hier en daar (nog) schuurt.

Verbinding Uitbreiding Lelystad Airport en Schaalsprong Almere

Zoals gezegd wil Lelystad deze buitenkans om de regionale economie te versterken, verzilveren. Dat geldt natuurlijk ook voor de Provincie Flevoland en de gemeente Almere. De laatste heeft de luchthavenontwikkeling opgenomen in haar Economisch Offensief Almere als een speerpunt²³. De ontwikkeling van de luchthaven is één van de vijf stuwende economische clusters die Almere heeft geïdentificeerd in het kader van haar 100.000 banen doelstelling²⁴. De verwevenheid met de Schaalsprong blijkt tevens uit "Structuurvisie Almere 2.0", de brief van de Almeerse ambassadeur van

²⁰ Zie voetnoot 7.

²¹ Integrale visie Lelystad Airport en omgeving, blz. 12 t/m 17, maart 2007

²² E. Louw et. al., Planning van Bedrijventerreinen, 2004

²³ Economisch Offensief Almere, rapportage eerste fase, maart 2009, Ambassadeur Schaalsprong Almere, Wim Meijer.

²⁴ Economisch Offensief Almere, rapportage eerste fase, maart 2009, Ambassadeur Schaalsprong Almere, Wim Meijer.

de Schaalsprong aan Minister J. Cramer (24 september 2008) en de RAAM brief van het kabinet (6 november 2009). Om dit speerpunt kracht bij te zetten participeert de gemeente Almere risicodragend in de organisatie ontwikkelingsmaatschappij Omala. Op deze wijze worden twee rijksprojecten Uitbreiding Lelystad Airport en Schaalsprong Almere, geheel in de geest van de SER-ladder en de Commissie Noordanus, op lokaal niveau in onderlinge afstemming beschouwd en uitgevoerd.

Ruimtelijk economische Structuur Zuidelijk en Midden Flevoland

In de Ruimtelijke Economische Visie Zuidelijk en Midden Flevoland worden behoefteramingen tot 2030 voor Almere en Midden Flevoland (Zeewolde, Dronten Lelystad) geplaatst tegenover plannen voor bedrijventerreinontwikkeling in die gemeenten. Uit de raming van de vraag blijkt dat er in de toekomst vooral veel vraag naar logistiek terreinen zal zijn, zowel in Almere als in Midden Flevoland. Opvallend is ook dat de vraag naar hoogwaardige terreinen de vraag naar industrieterreinen en modern gemengde terrein overtreft. Uit de REV wordt voor Midden Flevoland een flink overschot verwacht wanneer alle plannen in Midden Flevoland ook allemaal worden uitgevoerd. Dit overschot wordt met name veroorzaakt door het aanbod van gemengde - en industrieterreinen. Juist in de segmenten logistiek en ook gedeeltelijk hoogwaardig blijkt op den duur een tekort te ontstaan.

Afstemming met bedrijventerrein A6/A27

Op basis van het REV wordt door de provincie Flevoland geconcludeerd dat eventuele concurrentie qua tijd omvang en segmenten vooral tussen de gebieden A6/A27 en de Larserknoop zal plaatsvinden. Het bedrijventerrein A6/A27 rekent eveneens op een aandeel logistiek en hoogwaardige bedrijvigheid. De andere bedrijventerreinen in Flevoland hebben in tegenstelling tot A6/A27 en Larserknoop een meer lokaal karakter.

Afstemming door samenwerking

De ontwikkeling van Larserknoop is inmiddels geplaatst in de context van Schaalsprong Almere. Almere participeert risicodragend in Omala.

Succes door samenwerking

Tussen Almere en Lelystad en de provincie Flevoland zijn de nodige afspraken gemaakt rond omvang, fasering en segmentering van Larserknoop. Deze (samenwerkings)afspraken zullen met de instemming met businessplan Omala²⁵ in de beide gemeenteraden en staten worden herbevestigd.

Succes door flexibiliteit

Larserpoort is afhankelijk van de uiteindelijke omvang en aard van de luchthaven. In de ontwikkelingsstrategie wordt daarom rekening gehouden met meer dan gemiddelde mate van flexibiliteit. Dit mechanisme ligt in het verlengde van het onverhoopt (gedeeltelijk) staken van de ontwikkeling van Larserknoop. Dat betekent dat wanneer het volledige plan voortijdig dient te worden gestopt, de ruimtelijke schade minimaal zal zijn: in alle fasen van de uitgifte zal er op worden toegezien dat er sprake is van een afgerond en bevredigend eindbeeld.

2.3 Voortschrijdend inzicht: reductie van planomvang

Het EPL is gebruikt als input voor de Gebiedsvisie Larserknoop. Aanvankelijk had de gebiedsontwikkeling betrekking op een gebied van zo'n 1.000 ha. Later is ten tijde van het vestigen van een voorkeursrecht de totale omvang teruggebracht naar circa 660 ha. Met het EPL is een verdere reductie van de totale oppervlakte van de gebiedsontwikkeling bewerkstelligd. Inmiddels is de omvang van het economische programma circa 215 ha netto uitgeefbaar.

²⁵ Ondernemingsplan OMALA NV, Airport Garden City, november 2009

Deze 215 ha (bruto 330 ha) is niet geheel te kenschetsen als bedrijventerrein. Een klein deel van het programma wordt gevormd door een kantorenlocatie. Daarnaast bestaat een deel van het programma uit een leisure component.

2.4 Fasering in de ontwikkeling

Het programma van de Gebiedsvisie Larserknoop behelst zoals hierboven gesteld 330 ha bruto tot en met 2030. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro is meer aandacht gekomen voor de economische haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling binnen de bestemmingsplantermijn van 10 jaar. De ontwikkeling van de Larserknoop volgens de gebiedsvisie is om deze reden onderverdeeld in twee fasen (Fase 1 en Fase 2). Voor Omala is deze onderverdeling ook van belang ter vergroting van de beheersbaarheid (risicobeheersing) van het Ondernemingsplan.

Fase 1 wordt ontwikkeld in de periode 2010 – 2020. Voor deze periode wordt het bestemmingsplan opgesteld.

| Garden City | | |
|-------------|-------|-------|
| | Bruto | Netto |
| Fase 1 | 197 | 126 |
| Fase 2 | 133 | 89 |
| Totaal | 330 | 215 |

Fase 1 kent een bruto omvang van 197 ha. Dit deel bestaat uit een deel Larserknoop van 142 ha bruto (92 ha netto) en een RDW-deel van zo'n 55 ha bruto (34 ha netto).

Vershil 1e fase Larserknoop en Bestemmingsplan Lelystad Airport – RDW terrein

Zowel in de plannen van de Larserknoop als in de uitwerking van de gebiedsvisie is gekozen voor een deelplan met een beperkter aantal hectares dan het totale programma. Tussen het deelplan van Larserknoop en het gemeentelijk bestemmingsplan ontstaat echter een verschil van circa 50 a 60 hectare. Oorzaak hiervoor is dat in het bestemmingsplan het RDW-terrein als strategische kavel is gereserveerd. Het RDW-gedeelte grenst aan het platform en heeft door zijn ligging een belangrijke positie in zowel de ontwikkeling van het Omala-terrein als de luchthaven. Voor de Larserknoop biedt de kavel een strategische plek waarbij platformgerelateerde functies geleidelijk en natuurlijk over kunnen gaan in bedrijventerrein Larserknoop. Voor de luchthaven is het een strategische kavel voor mogelijke toekomstige verplaatsing van de terminal bij verder doorgroei van het aantal passagiers.

2.6 Larserknoop in het licht van megatrends en-investeringen haalbaar

Economische groei in Lelystad

Lelystad is een jonge gemeente, het aantal inwoners en bedrijven groeit en deze groei zet zich door in de komende decennia.

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | toename |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Bevolking | 68.609 | 69.707 | 70.884 | 71.476 | 72.139 | 73.022 | 6% |
| Beroepsbevolking | 47.341 | 48.949 | 49.649 | 50.449 | 51.168 | 51.407 | 9% |
| Arbeidsplaatsen* | 25.983 | 26.025 | 26.725 | 26.517 | 27.176 | 28.104 | 8% |
| Vestigingen | 3.732 | 3.839 | 4.043 | 4.114 | 4.478 | 4.805 | 29% |

*voltijds arbeidsplaatsen

De reguliere groei van Lelystad is in belangrijke mate gerelateerd aan de kostengedreven uitsortering van economische activiteiten uit nabijgelegen stedelijke agglomeraties. Dit maakt Lelystad geschikt voor met name ruimte-extensieve economische functies (ook vanuit de eerder gememoreerde Quick Scan Herstructurering Bedrijventerreinen is reeds geconstateerd dat ruimte een belangrijke *asset* vormt voor Lelystad). Steeds vaker is er ook belangstelling (en nieuwe vestiging) vanuit Noordoost Nederland en de Veluwezoom.

Nieuwe infrastructuur

Het effect van een kwaliteitsverbetering van infrastructuur en modaliteiten op economische groei is vaak onderzocht en aangetoond²⁶. In specifieke gevallen is dit echter moeilijk te kwantificeren. De redenering hierbij is dat betere verbindingen de reistijd verkorten waardoor (transport)kosten afnemen; zo ontstaat een extra impuls voor economische groei²⁷. Vast staat dat de komst van nieuwe infrastructuur voor Lelystad de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Om deze effecten beter in beeld te krijgen, ondersteunt (en participeert) de gemeente Lelystad (in) een project²⁸ van de Universiteit Utrecht/RUG²⁹ en het NICIS (met betrokkenheid van de VU en het CPB) dat binnenkort van start gaat.

Spoor

Door de ontwikkeling van de Hanzelijn is Lelystad niet alleen meer een eindbestemming. De verbinding met het oosten en noordoosten wordt aanzienlijk verbeterd. Dit betekent enerzijds een bestemming en uitbouw van Lelystad als woonstad; anderzijds biedt het extra economische mogelijkheden³⁰ (bijv. ten opzichte van gemeenten die niet aan de Hanzelijn gelegen zijn). Met de uitbreiding van Lelystad Airport kan de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding OV-SAAL gestalte krijgen. Het betreft een snelle verbinding die Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad met elkaar verbindt. Deze snelle verbinding biedt tevens de nodige economische impulsen.

Water

Lelystad is goed gelegen aan vaarwater middels de Vaarverbinding Amsterdam-Lemmer (VAL). Deze waterinfrastructuur is een belangrijke factor voor de realisatie van een binnenvaarhaven op het te ontwikkelen industrieel-logistiek bedrijventerrein Flevokust. Met de goede vaarverbinding³¹ en de ontwikkeling van Flevokust kan Lelystad het goederenvervoer en alles wat daarmee samenhangt verder uitbouwen. De toekomstige Hanzelijn ligt direct naast Flevokust en in de nabije toekomst zal worden getracht de modaliteiten water (VAL) en weg (A6) te koppelen aan het spoor (Hanzelijn). Hierdoor ontstaat de enig nieuwe multimodale goederenvervoer-switch in de Randstad; een logistiek goederenknooppunt dat goed te combineren is met (energie)productie; een satelliet³² op enige afstand, welke congestieverschijnselen in de kern van de metropool kan verminderen. Dit komt ook overeen met de voor Lelystad toebedachte rol uit de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030: de zogenaamde "extended gateway": ruimte biedend aan ruimte-extensieve economische activiteiten ter versterking van de Schipholregio³³.

Deze omschrijving past bij de positie van Lelystad in de ruimere regio en herkennen wij in een profiel dat P. Tordoir (2002) ooit eerder optekende:

²⁶ P.R. Krugman, 1991: Increasing returns and economic geography, in: Journal of Political Economy, 99, pp. 483-499.

²⁷ Zie voetnoot 21.

²⁸ Projectplan "The economies of cities and urban networks", UU, RUG, NICIS.

²⁹ Project wordt getrokken door G. Marlet (Atlas Nederlandse Gemeenten) en is 13 oktober 2009 van start gegaan.

³⁰ Zie bijvoorbeeld "Verkenningen, kansen en effecten Hanzelijn", Ecorys/Royal Haskoning, i.o.v. gemeenten Zwolle, Kampen, Dronten en Lelystad alsmede de Provincies Overijssel en Flevoland, september 2008; maar ook F.R. Bruinsma & P. Rietveld (1992), "De structurerende werking van infrastructuur - een state of the art review".

³¹ Het vaarwater is CEMT-klasse VI b (vergelijkbaar met Amsterdam-Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal) en V b.

³² Gerefereerd wordt aan Satellite Platform District van A. Markussen: Markussen, A. (1996), 'Sticky places in slippery spaces: a typology of industrial districts.' Economic Geography, Vol. 72, pp. 293-313

³³ Van Mainport tot Metropool, Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030, Bestuursforum Schiphol (BFS-deelnemers zijn: gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, Schiphol Group).

“The services employment shift and the development of high density centers should not distract attention from basic economic sectors that, although being extensive land users, will nonetheless remain a foundation for the economic fortunes of the Randstad. Particularly the sea- and airport functions and related activities are vital for the global connectivity of the regional economy. Without concomitant growth of these land-extensive functions, land-intensive metropolitan development is futile.”

Lelystad geeft graag ruimte aan die ruimte-extensieve functies en basisactiviteiten in de economie, als *extended gateway* of satelliet.

Weg

Betere verbindingen voor Almere werken ook positief uit voor Lelystad: zoals Randstad Urgent-project Wegverbreding A6/A9.

In het kader van toekomstige verbeteringen van de weginfrastructuur rondom Lelystad dient ook de aanpak van de N23 genoemd te worden. Deze upgradering van de N23 betekent straks een betere wegverbinding met Noord-Holland (Alkmaar) en Overijssel (Zwolle). Dit project zit bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de pijplijn om op enig moment opgenomen te worden in het MIRT.

Lucht

Vanzelfsprekend komt er met de uitbreiding van de luchthaven een verbetering van de luchtverbindingen. Lelystad wordt zo een quadrimodaal knooppunt.

Krimp in Nederland

De komende decennia wordt Nederland geconfronteerd met een minder snelle groei van de bevolking. In sommige gebieden zal er zelfs sprake zijn van een krimpende bevolking en een krimpend aantal huishoudens. DHV³⁴ heeft onderzoek gedaan naar de ongelijke verdeling van de beroepsbevolking (2025) waaruit blijkt dat de onderlinge verschillen op het gebied van de spreiding van de beroepsbevolking in Nederland nog groter zijn dan de verschillen in de spreiding van de bevolking. Hierdoor kan het effect van krimp van de beroepsbevolking nog ingrijpender zijn.

De Metropoolregio Amsterdam met daarbinnen Amsterdam, Almere en Lelystad, is straks één van de weinige gebieden in Nederland waar de omvang van beroepsbevolking de komende decennia nog zal stijgen³⁵. Dit heeft een belangrijk effect op de economische groei van die gebieden: enerzijds zullen nieuwe vestigingen deze gebieden eerder opzoeken; anderzijds zullen werkgevers uit de krimpgebieden die geen of onvoldoende personeel kunnen vinden steeds vaker verplaatsing overwegen naar die gebieden waar nog wel personeel te vinden is. Hierdoor treedt een ruimtelijke divergentie op.

Onder druk van toenemende internationale concurrentie (globalisering, glocalisering)³⁶ wordt voorzien dat de gehele Metropoolregio Amsterdam op termijn, meer en meer als een magneet zal gaan werken. Enerzijds zal Lelystad hiervan profiteren door verdringing vanuit de kern van de metropool en het daaropvolgende effect van kostengedreven uitsortering (de eerder genoemde ‘spread’-effecten); anderzijds doordat Lelystad rechtstreeks voor bepaalde bedrijfstakken die magneetfunctie van de Metropoolregio Amsterdam invult (donorgebieden zijn hier de Noordoostelijke provincies). Het is daarom lastig om op basis van resultaten uit het verleden (lineaire extrapolatie van meerjaarlijkse gemiddelden) een voorspelling te maken van de toekomstige ruimtebehoefte.

34 DHV, Krimp, overplanning en de perspectieven voor uw portefeuille, juni 2009, Provada, presentatie H. Timmermans.

35 Amsterdam Metropolitan Area, Global Business Gateway, PRES, MRA, 2009

36 Economische agenda 2010-2014 Amsterdam Metropolitan Area –Global Business Gateway-, 9 december 2009.

Luchthavenontwikkeling

De uitbreiding van de luchthaven levert direct en indirect extra economische groei op. Uit onderzoek van SEO³⁷ blijkt dat er een werkgelegenheid van circa 800 tot 900 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers mag worden verwacht. De provincie Flevoland heeft onderzoek laten uitvoeren door Ecorys/Stratagem³⁸ en zij komt mede aan de hand van dit rapport tot de conclusie dat het aantal arbeidsplaatsen onder bepaalde voorwaarden in de buurt komt van de eerder door SEO genoemde aantallen³⁹. De indirecte werkgelegenheid zal niet allemaal neerslaan in Lelystad.

Welk effect de luchthavenontwikkeling werkelijk heeft op de groei van werkgelegenheid hangt in hoge mate af van het aantal passagiers, het aantal bestemmingen, de vestiging van een homecarrier en de uiteindelijke mix van bestemmingen (een mix tussen zakelijke bestemmingen, zon-, zee-, strandbestemmingen en Europese stadsregio-bestemmingen). Het is derhalve van belang om zo flexibel mogelijk te zijn in deze fase en het huidige luchtvaartterrein zoveel mogelijk te reserveren voor de primaire processen van luchtvaartgebonden activiteiten (zie ook het EPL).

Verder is er belangstelling vanuit het onderwijs om zich nabij het platform te vestigen. Het betreft hier het praktijkonderwijs rond de luchtvaart dat het platform nodig heeft (o.a. onderwijs gericht op vliegtuigonderhoud).

Institutionele focus

De provincie Flevoland krijgt een nadrukkelijker regiefunctie inzake de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit vormt de kern van het gesloten Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020⁴⁰. "Provincies zijn de regisseur van het provinciale en interregionale bedrijventerreinenbeleid (voor zowel nieuwe als bestaande bedrijventerreinen) en stellen hiervoor provinciale beleidskaders vast in hun structuurvisies en hanteren indien nodig hun juridisch instrumentarium op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening. Gemeenten zijn de opsteller en uitvoerder van het (inter)gemeentelijke regionale bedrijventerreinenbeleid binnen de regionale verbanden en binnen de gestelde provinciale kaders".

Een sterkere focus vergroot een succesvolle ontwikkeling van Larserknoop. De provincie Flevoland zal een strakkere regie voeren terzake het toekomstige bedrijventerreinenbeleid in Flevoland⁴¹. Door het commitment van de Provincie Flevoland aan Omala NV, lijkt de benodigde institutionele focus gegarandeerd.

2.7 Conclusie

De ontwikkeling van de Larserknoop is een haalbare ontwikkeling. De ontwikkeling is haalbaar omdat:

- de uitgifteraming voor de ontwikkeling zijn basis vindt in eerder opgestelde beleidsdocumenten die zijn afgestemd op regionaal en provinciaal niveau;
- de uitgifteraming is aangescherpt op de toekomstig gewenste beperking van het totale planaanbod in de provincie Flevoland;
- de uitgifteraming is aangescherpt op basis van de door de ontwikkelingsmaatschappij Omala in het businessplan opgenomen uitgangspunten;
- Omala heeft een haalbare businesscase kunnen opstellen
- de ontwikkeling van de Larserknoop aansluit bij de verwacht economische groei van Lelystad;

³⁷ SEO, Langere baan meer werk, 2006

³⁸ Ecorys/Stratagem, Ruimtelijk economische Visie Zuidelijk- en Midden- Flevoland, i.o.v. Provincie Flevoland, 2009

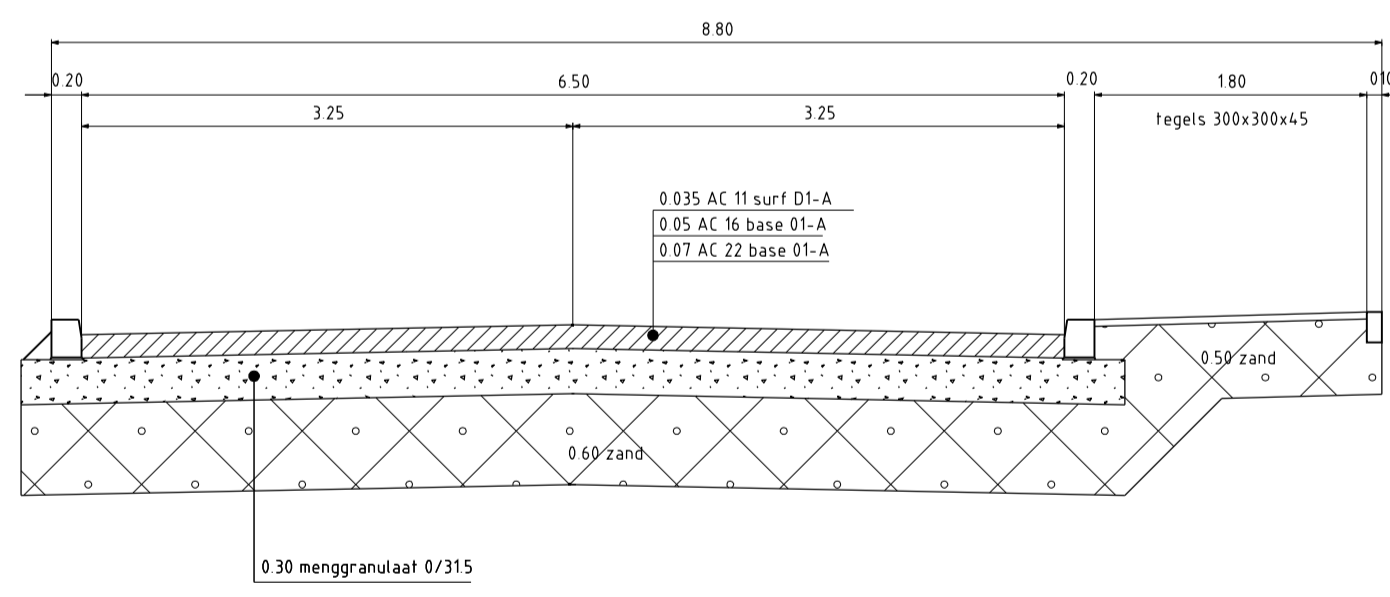
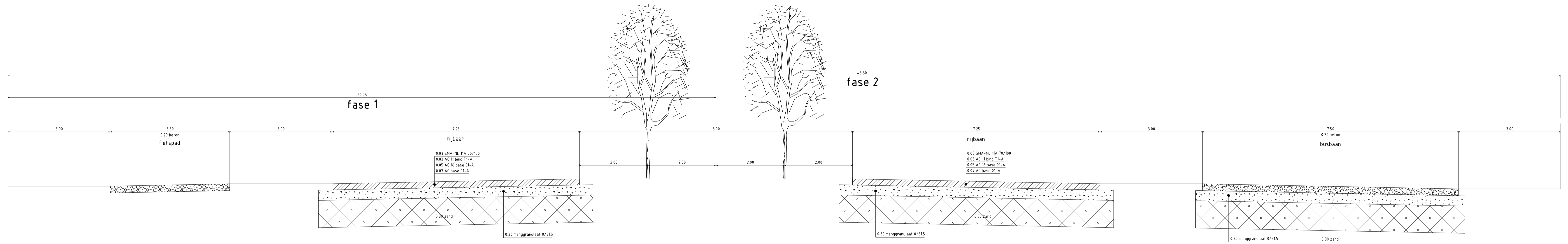
³⁹ GS-besluit terzake Ruimtelijk-economische Visie Zuidelijk en Midden-Flevoland, 18 augustus 2009.

⁴⁰ Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020; convenant tussen Rijk, IPO en VNG, november 2009.

⁴¹ Zie agenda plus bijlage behorend bij portefeuillehoudersberaad Economische Zaken Flevoland (POEZ), d.d. 8 oktober 2009-

- de ontwikkeling van de Larserknoop aansluit bij trends als krimp en divergentie;
- de verschillende overheden op lokaal en regionaal de focus op het gebied leggen;
- de Larserknoop een uitstekend vestigingsmilieu voor verschillende doelgroepen heeft, gezien de multimodale ontsluiting van het gebied.

Bijlage A2 : Tekening van het wegprofiel



Bijlage A3 : Duurzaamheidsvisie Larserknoop

Duurzaamheidsvisie Larserknoop

Inleiding

In de Gebiedsvisie Larserknoop heeft de gemeente Lelystad haar ambitie neergelegd een duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling tot stand te brengen. Met deze duurzaamheidsvisie legt Lelystad in aanvulling op het vigerende duurzaamheidsbeleid, de scope en uitgangspunten van haar duurzaamheidsambities vast. De duurzaamheidsvisie is daarmee een sturings- en toetsingskader voor het uitwerken en concretiseren van de duurzaamheidsmaatregelen in de MER-/bestemmingsplanprocedure en de daaropvolgende plan- en realisatie- en beheerfasen.

Doel: duurzaam ontwikkelen en beheren Larserknoop

Om een duurzame ontwikkeling van de Larserknoop te optimaliseren is het van belang om een evenwichtige mix van sociale (People), ecologische (Planet), economische (Profit), organisatorische (o.a. Tijd) en ruimtelijke (o.a. Interactie met omgeving) aspecten te vinden. Door deze integrale afwegingen in een vroeg stadium van het proces te integreren, kunnen kansrijke duurzame maatregelen optimaal worden ingezet.

Om de ambitie om Larserknoop duurzaam te ontwikkelen en te beheren daadwerkelijk waar te maken, is van alle partijen die bij de ontwikkeling, uitgifte en beheer van het terrein betrokken (zullen) zijn een 'duurzame' houding en werkwijze nodig. Deze duurzaamheidsvisie wil hiervoor op een aantal duurzaamheidsthema's handvatten aan betrokkenen bieden. Concreet gaat het dan om Omala, de ondernemers die zich willen vestigen op het terrein en de ambtenaren en bestuurders die betrokken zijn bij het beoordelen van bijvoorbeeld vergunningen. Vanuit alle betrokkenen is een proactieve houding nodig om samen in een vroeg stadium te kijken wat de kansen voor duurzaamheid zijn.

Het belang van duurzaamheid

"Bedrijven met volwassen duurzaamheidsprogramma's realiseren hogere winstmarges" (Europees Onderzoek Atos Origin en IDC)

De laatste jaren wordt het belang van duurzaamheid breed onderkend. De film van Al Gore 'An inconvenient truth' heeft hier sterk aan bijgedragen. Maar waar de aandacht van onderwerpen die 'gehyped' worden vaak snel overwaaien, lijkt dit met duurzaamheid niet het geval.

Duurzaamheid is geen kortstondige trend. Anders dan in de jaren '70 en '80, toen voornamelijk een selecte groep aan de linkerkant van het politieke spectrum zich sterk maakte voor een meer duurzame omgang met de natuurlijke bronnen van de aarde, verankert het thema zich nu veel breder in de maatschappij. Op wereldschaal stellen politici nieuwe doelen om klimaatopwarming tegen te gaan, geholpen door hernieuwde steun vanuit de VS.

Maar ook bedrijven en organisaties zijn zich bewust van het belang van een duurzame ontwikkeling. Drijfveer voor hen is vooral dat de consument kritischer is geworden. Bedrijven kunnen het zich steeds minder permitteren geen oog te hebben voor een zorgvuldig en bewust gebruik van natuurlijke hulpbronnen en een duurzaam fabricageproces. Zij ontwikkelen steeds vaker producten die duurzaam tot stand zijn gekomen en gebruiken dit ook als marketingtool richting consumenten en afnemers.

Scope duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling

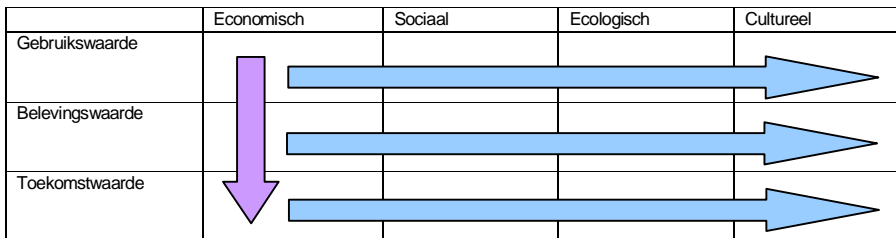
Gemeente Lelystad zet in op kwaliteitsaspecten in de brede zin van het woord en ziet duurzaamheid als rode draad voor haar ontwikkelingen. Het is de ambitie om voor de Larserknoop een duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling tot stand te brengen waarmee de gemeente bereikt dat er een goed bereikbaar en aantrekkelijk werkgebied voor een grote variatie aan functies tot stand komt. Een duurzaam werkgebied is een pull-factor voor de vestiging van de beste werkgevers en werknemers, duurzaamheid draagt bij aan sterkere economische groei. Daarnaast speelt een duurzaam Larserknoop in op ontwikkelingen in de samenleving waarin een kritische consument en behoefte aan marketing en het zichtbaar maken van duurzaam ondernemen een belangrijke rol spelen. De gemeente Lelystad streeft er tenslotte naar dat de duurzame ontwikkeling van de Larserknoop bijdraagt aan de verduurzaming van de gemeente als geheel.

Deze ambitie betekent dat in de verdere planuitwerking het aspect duurzaamheid nadrukkelijk moet worden onderzocht en meegenomen. Hierbij ligt er opgave om economische groei en vermindering van milieudruk voor de bestaande en nieuwe activiteiten tot een harmonisch geheel te vormen. Duurzaamheid strekt zich hierbij uit over de grenzen van het plangebied, waarbij waar mogelijk een koppeling met parallelle ontwikkelingen buiten het plangebied wordt gelegd.

Uitgangspunten duurzaam Larserknoop

De gebiedsvisie Larserknoop is vanuit een duurzame houding tot stand gekomen. Er is nagedacht over hoe het gebied daadwerkelijk waarde kan toevoegen. Concreet gaat het om de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde voor verschillende doelgroepen en geredeneerd vanuit verschillende belangen. Waar gemiddeld genomen bij de ontwikkeling van een bedrijvengebied alleen vanuit het economische belang wordt geredeneerd, is dat bij de Larserknoop nadrukkelijk niet gebeurd. Larserknoop is een gebiedsontwikkeling waarbij de bedrijvigheid, recreatie, natuur en agrarisch in een grote mate van samenhang gerealiseerd worden. In de gebiedsvisie is nadrukkelijk rekening gehouden met en ingespeeld op sociale, ecologische en culturele belangen. De basis voor een duurzame gebiedsontwikkeling is daardoor al in de Gebiedsvisie Larserknoop verankerd.

Figuur 1. Duurzame gebiedsontwikkeling



Dauvellier (2003)

Om haar duurzaamheidsambitie te concretiseren hanteert de gemeente Lelystad de volgende uitgangspunten:

- Duurzaamheid wordt breed opgevat. Het gaat om de volgende hoofdthema's: zorgvuldig ruimtegebruik, leefbaarheid, economie, mobiliteit en milieu/ecologie.
- De ontwikkeling van Larserknoop vindt plaats vanuit een toekomstvast concept:
 - dat flexibel genoeg is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen;
 - waarbij in hoofdzaak gebruik wordt gemaakt van bewezen methoden en technologieën;
 - dat aantrekkelijk is voor zich vestigende bedrijven en organisaties en;
 - dat in de toekomst niet duurder is dan conventionele concepten.

- bebouwing, processen en de energievoorziening binnen de grenzen van het plangebied hebben zoveel mogelijk een duurzaam karakter;
- bereikbaarheid en duurzame mobiliteit krijgen binnen het plangebied een prominente rol;
- door synergie met de (nabije) omgeving reikt duurzaamheid over de grenzen van het plangebied;
- de ontwikkelingen van Larserknoop dragen positief bij aan de duurzame ontwikkeling van de gemeente Lelystad door verbeterde leefbaarheid en recreatiemogelijkheden, reductie van milieubelasting, economische groei en natuurontwikkeling;
- eventuele negatieve externe effecten van de ontwikkeling worden voor zover mogelijk lokaal (binnen het plangebied) gecompenseerd;
- de locatie wordt optimaal ingericht als leefgebied voor mens en dier, met een positieve uitstraling naar de (nabije) omgeving.

Duurzaamheidsmaatregelen

Om de bovenstaande uitgangspunten te concretiseren is een aantal duurzaamheidsmaatregelen benoemd, die (gecombineerd) toegepast kunnen worden. Deze niet uitputtende maatregelenlijst dient als voorbeeld voor de beschrijving van de in de m.e.r. op te nemen milieueffecten.

| Aspect / thema | Maatregelen |
|--------------------------|--|
| Algemeen | Flexibele concepten voor gebouwen, energievoorzieningen en ruimtegebruik (levensduur, functionaliteit, aanpasbaarheid). |
| | Minimaliseren van milieubelasting (o.a. minimale emissie-uitstoot naar water, bodem en lucht). |
| | Efficiënte bedrijfsopzet |
| Zorgvuldig ruimtegebruik | <p>Intensivering van het ruimtegebruik door in het bestemmingsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het schakelen van panden mogelijk te maken; - een zodanige bouwhoogte te kiezen dat panden minimaal in twee lagen kunnen worden gebouwd; - een minimaal bebouwingspercentage verplicht te stellen; - een gezamenlijke parkeervoorziening op te nemen; - een locatie voor een gezamenlijk voorzieningengebouw op te nemen. <p>SER-ladder toepassen.</p> |
| Synergie | <p>Samenwerking tussen gevestigde bedrijven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • parkmanagement; • gezamenlijke parkeervoorzieningen; • collectieve/gezamenlijke installaties; • uitwisseling van materiaal-, rest-, energie- en waterstromen. |
| | <p>Interactie met (nabije) omgeving plangebied is onderdeel van een grotere geheel)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luchthaven; • Biogasleiding vanuit Zeewolde. |
| Materialen en Afval | Voorkomen/minimaliseren van materialen en afval(stromen). |
| | Toepassing van duurzame (bouw)materialen. |
| | Hergebruik afval. |
| | Afbraak van schadelijke stoffen binnen het eigen terrein. |
| Water | Minimale belasting van het oppervlaktewater. |
| | <p>Duurzaam waterbeheer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inzet van regenwater; • duurzame sanities. |
| Energie | Energievraagreductie |
| | <p>Opwekking van energie d.m.v. hernieuwbare bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opslag koude en warmte of geothermie; • windenergie; • zonne-energie; • bio-energie (o.a. Koolzaadproductie); • vergisting; |

| | |
|------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • etc. |
| Transport | Inzet van milieuvriendelijke transportmiddelen en duurzame(re) infrastructuur |
| | Goede bereikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> • fietsrouteverbindingen; • openbaar vervoer verbindingen. |
| Groen- en leefomgeving | Koppelen van groengebieden. Toegankelijk maken van groengebieden voor recreanten. |

Bijlage A4 : Verklarende woordenlijst

Verklarende woordenlijst en gebruikte afkortingen

| | | |
|----------|-------------------------------|---|
| A | abiotisch | : Behorend tot de niet-levende natuur (vergelijk: biotisch) |
| | alternatief | : Één van de mogelijke oplossingen |
| | archeologie | : Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen |
| | autonome ontwikkeling | : Toekomstige ontwikkeling die men redelijkerwijs kan verwachten indien geen extra ingrepen op het systeem plaatshebben; het betreft alleen die ontwikkelingen die kunnen worden afgeleid uit vastgesteld beleid |
| B | barrière | : Belemmering voor fauna op migratieroutes (bijv. Een weg); verkeerskundig wordt gesproken over een barrière als de oversteekbaarheid van een weg slecht is |
| | biotisch | : De levende natuur betreffende |
| | biotoop | : Leefomgeving van een groep planten en/of dieren |
| | bodembeschermingsgebieden | : Gebieden die met betrekking tot de bodem een bijzondere bescherming verdienen |
| | broeikasgasneutraal | : met de inzet van duurzame energie wordt niet alleen de uitstoot van CO ₂ per saldo geneutraliseerd (saldo = 0), maar ook gecorrigeerd voor het effect van overige broeikasgassen. Dit zijn methaan, lachgas, en een aantal fluorhoudende gassen; |
| C | CO ₂ -neutraal | : met duurzame energie wordt (per definitie) geen extra CO ₂ in de lucht gebracht, ten opzichte van natuurlijke processen in de huidige situatie. Energieneutraal is daardoor gelijk aan CO ₂ neutraal; |
| | CO ₂ -verminderend | : CO ₂ verminderend gaat verder dan CO ₂ neutraal, per saldo wordt door de inzet van duurzame energie meer uitstoot van CO ₂ voorkomen dan in relatie staat tot de energievraag van het gebied; |
| | criterium | : De wijze waarop een ruimtelijke eenheid vanuit een bepaald milieueffect gewaardeerd wordt |
| | cultuurhistorie | : Het benoemen en verklaren van (resultaten van) de bewonings- en ontginningsgeschiedenis |

| | | |
|----------|----------------------------------|---|
| D | dB(A) | : Afkorting van decibel A, een maat voor de sterkte van geluid zoals het door de mens wordt waargenomen. Geluidssterkte wordt gemeten en uitgedrukt in decibels (db). Het menselijk gehoor is niet even gevoelig voor alle frequenties. Om de subjectieve geluidwaardering in een grootte te vangen wordt op het geluidsdrukkniveau bij een bepaalde frequentie een correctie toegepast op basis van de gevoeligheid van het menselijk oor. Er zijn verschillende correcties, waarvan de A-weging de meest toegepaste is. Het hiermee bepaalde niveau noemt men het geluidsniveau in db(A). |
| | depositie | : Hoeveelheid (van een stof) die neerslaat per tijdseenheid en per oppervlakte-eenheid |
| | doelsoort | : Soort waarvoor bijzondere aandacht vanuit het natuurbeleid nodig is vanwege het huidige (inter)nationale voorkomen, de trend en de nationale zeldzaamheid en die tevens dient als kwaliteitsparameter voor natuurdoeltypen in het kader van de realisatie van de ecologische hoofdstructuur |
| | drooglegging | : Het hoogteverschil tussen de waterspiegel in een waterloop en het grondoppervlak |
| | dwa | : Droogweer-afvoerriool |
| E | ecologie | : De wetenschap van de relaties tussen planten, dieren en hun omgeving |
| | ecologische hoofdstructuur (EHS) | : Het samenhangend netwerk van in (inter)nationaal opzicht belangrijke, duurzaam te behouden ecosystemen, zoals opgenomen in het Natuurbeleidsplan; het is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones |
| | effect | : Uitwerking op het milieu van de voorgenomen activiteit of één der in beschouwing genomen alternatieven |
| | emissie | : Uitworp van stoffen of de geluidsproductie van een bron of inrichting (de hoeveelheid die op een bepaald punt ontvangen wordt is de immissie) |
| | energieneutraal | : door het bedrijventerrein in zijn totaliteit wordt (eventueel door systemen in combinatie met de omgeving) per saldo evenveel duurzame energie (in Gigajoule, dit zijn miljarden Joules) opgewekt als verbruikt. In dit geval richt dit begrip zich op het totale energiegebruik van gebouwen, processen en stadsgericht openbaar vervoer; |
| F | fauna | : Dierenwereld |
| | flora | : Plantenwereld |
| | freatisch pakket | : Water onder de grondwaterspiegel in de deklaag |
| G | geluidhinder | : Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid |
| | (geluids)contour | : Lijn langs een weg, spoorlijn of andere geluidsbron, die punten met een zelfde geluidsniveau verbindt |
| | geohydrologie | : De samenhang tussen de geologie van een gebied en het gedrag van de grondwaterstromingen |

| | | |
|----------|--------------------------------|--|
| | GHG | : Gemiddeld hoogste grondwaterstand |
| | GLG | : Gemiddeld laagste grondwaterstand |
| | Grondwaterbeschermingsgebieden | : Gebieden die met het oog op de grondwaterkwaliteit een bijzondere bescherming bezitten |
| H | Holoceen | : Eerste tijdvak in de periode Kwartair, zo'n 2 miljoen jaar geleden, wordt gevolgd door Pleistoceen |
| | hydrologie | : Wetenschap die het voorkomen, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van water op en beneden het aardoppervlak bestudeert |
| I | immissie | : Belasting met verontreinigingen van het milieu (bodem, water en lucht) |
| | infrastructuur | : Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d. |
| | inspraak | : Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen |
| | instandhoudingsdoelen | : Deze doelen geven aan voor welke natuurwaarden een Natura 2000-gebied belangrijk is en voor hoeveel van deze natuurwaarden er geschikt habitat beschikbaar moet zijn in dat gebied. Deze doelen vormen de bouwstenen voor het beheer in een gebied en het toetsingskader voor vergunningverlening. |
| J | Joule (J) | : Joule (J): de standaard eenheid van energie. |
| K | kleinschalig | : In visuele landschapsstudies wordt deze term gebruikt ter aanduiding van ruimten waarvan de begrenzendende elementen dicht bij elkaar staan |
| | km-hok | : Nederland is voor inventarisatiedoeleinden ingedeeld in km-hokken, waarbij elk hok een grootte heeft van 1x1 km |
| | KRW | : Kader Richtlijn Water |
| | kwel | : Omhoog dringen van onder druk staand grondwater |
| L | landschap | : Het zichtbare geheel gevormd door abiotische kenmerken, planten, dieren en mensen, met inbegrip van de onderlinge betrekkingen in een herkenbaar deel van het aardoppervlak |
| | landschapstype | : Het gebied dat door een eigen historische ontwikkeling een specifieke opbouw heeft gekregen |
| | leefgebied | : Het gebied waar een individu of (deel)populatie leeft (biotoop) |
| | lichthinder | : Hinder door een toename van het nachtelijk achtergrondniveau qua licht bij hindergevoelige objecten |

| | | |
|----------|---|---|
| M | maaiveld | : De oppervlakte van een natuurlijk of aangelegd terrein |
| | meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) | : Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (Wet milieubeheer); aangezien het hier gaat om een alternatief, gelden dezelfde beperkingen die zijn omschreven voor andere alternatieven: dat betekent dat het niet louter een referentie is (de ideale oplossing voor het milieu) maar behoort tot de alternatieven die redelijkerwijs bij de besluitvorming een rol spelen |
| | m.e.r.-plicht | : De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit |
| | Milieu | : Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer) |
| | Milieueffecten | : Gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer) |
| | Milieueffectrapportage (m.e.r.) | : De procedure om te komen tot een milieueffectrapport volgens wettelijk voorgeschreven stappen |
| | Milieueffectrapport (MER) | : Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven |
| | -mv | : Beneden maaiveld |
| | Mvt/etm. | : Motorvoertuigen per etmaal. Graadmeter voor de intensiteit van een weg. |
| N | N.A.P. | : Normaal amsterdams peil |
| | Natuurgebied | : Gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functieaanduiding (mede) tot uiting komen |
| | Natuurdoeltype | : Een nagestreefde combinatie van abiotische kenmerken (bodem, reliëf, voedingstoestand, hydrologie, erosie/sedimentatie) en biotische kenmerken (soorten en soortcombinaties) op een bepaalde ruimtelijke schaal |
| | Natuurontwikkeling | : Het zoveel mogelijk ruimte geven aan de natuurlijke processen die vormgeven aan het landschap en aan de leefgebieden voor planten en dieren |
| | Natuurontwikkelingsgebied | : Gebied dat geschikt is voor het opnieuw ontwikkelen van natuurwaarden van nationale of internationale betekenis |
| | NW4/ NW3 | : Vierde / derde nota waterhuishouding |

O

| | | |
|----------|--------------------|---|
| | Ontwateringsdiepte | : Het verschil tussen maaiveldhoogte en oppervlaktewaterpeil |
| | oversteekbaarheid | : De mate waarin het voor verkeer mogelijk is om een bepaalde weg veilig over te steken. Als de oversteekbaarheid van een weg slecht is wordt gesproken over een barrière. |
| P | PAK | : Polycyclische aromatische koolwaterstoffen |
| | PKB | : Planologische kernbeslissing |
| | plangebied | : Het gebied waarop het voornemen betrekking heeft |
| | Pleistoceen | : Tweede tijdvak in de periode Kwartair, zo'n 2 miljoen jaar geleden; periode van ijstijden (zie ook Holoceen) |
| | populatie | : Groep individuen van één soort in een bepaald gebied |
| R | | |
| | referentie | : Vergelijking (maatstaf) |
| | Richtlijnen | : De door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieueffectrapport |
| | Rode Lijst | : Lijst per soortgroep van in Nederland verdwenen of ernstig dan wel potentieel bedreigde soorten |
| | rwa | : Regenwaterafvoer-riool |
| S | | |
| | stank | : Een als hinderlijk ervaren geur |
| | Startnotitie | : Eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit bekend wordt gemaakt en de milieueffecten globaal worden aangeduid |
| | streefbeeld | : Een beschrijving van het gewenste ecosysteem in samenhang met geaccepteerde menselijke activiteiten |
| | studiegebied | : Dat gebied, waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden beschouwd; de omvang ervan kan per milieuaspect verschillen (zie ook plangebied) |
| T | | |
| | toetsing | : Beoordeling van het opgestelde milieueffectrapport op onder meer juistheid en volledigheid en toegespitst op de besluitvorming over de activiteit waarvoor het milieueffectrapport is opgesteld |
| V | | |
| | verbindingszone | : Zone die deel uitmaakt van de EHS en dienst doet als migratieroute voor organismen tussen kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden |
| | voornemen | : Komt overeen met het begrip 'voorgenomen activiteit' waarmee evenwel vaak een concreet voornemen wordt aangeduid; bij een voornemen op beleidsniveau wordt veel minder vaak over de voorgenomen activiteit gesproken als aanduiding van het voornemen |
| W | | |
| | waterhuishouding | : Berging en beweging van water met opgeloste stoffen in de bodem |

| | |
|-------------------------------|---|
| warmte/kracht- installatie | : Installatie voor gecombineerde opwekking voor warmte en elektriciteit; dit is bedoeld om de ingezette energie (aardgas) beter te benutten |
| w/k | : Afkorting voor warmte/kracht installaties |
| WVO | : Wet verontreiniging oppervlaktewater |

