

Partiële herziening bestemmingsplan  
Landelijk gebied Lelystad, gedeelte  
Oostelijk Flevoland "Geluidszone  
Industrieterrein Luchthaven Lelystad"



## Inhoudsopgave

<b>TOELICHTING</b>	<b>5</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>7</b>
1.1. Onderwerp van de herziening	7
1.2. Aanleiding tot de herziening	7
1.3. Doel van de herziening	8
1.4. Ligging en begrenzing plangebied	9
1.5. Opbouw en toelichting	10
<b>2. KADER</b>	<b>11</b>
2.1. Rijksbeleid	11
2.2. Provinciaal beleid	11
2.3. Gemeentelijk beleid	11
2.4. Milieuaspecten	12
2.5. Ecologie	18
<b>3. PLANBESCHRIJVING</b>	<b>21</b>
3.1. Juridisch systeem	21
<b>4. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>23</b>
<b>5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>25</b>
<b>6. OVERLEG</b>	<b>27</b>
<b>BIJLAGEN BIJ TOELICHTING</b>	<b>29</b>
<b>VOORSCHRIFTEN</b>	<b>31</b>
<b>HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN</b>	
<b>333</b>	
Artikel 1. Begripsbepalingen	33
<b>HOOFDSTUK 2. BESTEMMINGSBEPALINGEN</b>	<b>355</b>
Artikel 2. Geluidszone	35
Artikel 3. Agrarisch gebied, bebouwingsklasse 1	355
<b>HOOFDSTUK 3. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN</b>	<b>377</b>
Artikel 4. Strafbepaling	377
Artikel 5. Slotbepaling	39





# Toelichting



## 1. INLEIDING

### 1.1. Onderwerp van de herziening

De onderhavige partiele herziening heeft betrekking op het bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland, vastgesteld 27 december 1979, dat op dit moment het geldende bestemmingsplan is voor de luchthaven Lelystad, bijbehorend industrieterrein, testbanen, verkeersoefenlocaties, racecuits, een crossterrein, alsook het omliggende landelijke gebied. Met deze herziening wordt voorzien in een planologische regeling voor de vaststelling van een nieuwe, ruimere geluidszone rond het industrieterrein en luchthaven.

De wet geluidhinder (Wgh) schrijft voor dat een bij besluit vastgestelde geluidzone alleen kan worden gewijzigd bij een herziening van het bestemmingsplan. Gelet hierop is het voor de nieuwe zone noodzakelijk, om deze middels herziening van het bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeeltelijk Oostelijk Flevoland vast te stellen. De onderhavige herziening strekt hiertoe.

### 1.2. Aanleiding tot de herziening

Aanleiding tot de herziening van het bestemmingsplan vormt de huidige krappe geluidszone zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland op 13 februari 1991. Deze geluidszone wordt thans door de bedrijven op het industrieterrein in ruime mate overschreden.

Het beleid van de luchthaven is inmiddels gericht op een ontwikkeling van de luchthaven zoals mogelijk wordt gemaakt in de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van mei 2004. Voor deze ontwikkeling van de luchthaven is een nieuwe aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening nodig. Dit aanwijzingsbesluit zal in een separaat bestemmingsplan planologisch worden vastgelegd. Eerder zijn bij besluiten van 9 november 2001 het Aanwijzingsbesluit Lelystad als bedoeld in artikel 27 en artikel 24 Luchtvaartwet alsmede het Ruimtelijke Ordeningsbesluit als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet en artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgesteld. Deze aanwijzing betroffen de exploitatie van de luchthaven in haar huidige vorm. Bij besluit van 31 juli 2006, kenmerk HDJZ/LUV/2006-1213 heeft de minister het bovengenoemde besluit heroverwogen bij beslissing op bezwaar. Tegen dit besluit is beroep ingesteld. Het beroep is op 10 oktober 2007 door de Raad van State gegrond verklaard. Dit is de reden waarom thans een nieuw aanwijzingsbesluit wordt voorbereid waar de huidige vorm van de luchthaven en de uitbreiding in zijn geïntegreerd .

De verruiming van de geluidzone hangt niet samen met de uitbreiding van Lelystad Airport, wel geeft de geluidzone ruimte voor het huidige en mogelijk het toekomstige grondgebonden geluid. Voor extra grondgebonden geluid ten op zichte van de huidige situatie zal een nieuwe milieuvergunning nodig zijn, waarbij minimaal afscherpende voorzieningen getroffen moeten worden om binnen de geluidzone te blijven.

In verband met de plannen voor uitbreiding van Lelystad Airport is er voor gekozen om in dit bestemmingsplan alleen de geluidzone te vergroten om de huidige

krappe geluidzone te vergroten en zodoende ruimte te hebben voor uitbreiding en nieuwe vestiging van bedrijven. Andere ontwikkeling die samenhangen met de uitbreiding van de luchthaven zullen in een separaat bestemmingsplan planologisch worden vastgelegd.

Als gevolg van bovengenoemde ontwikkelingen neemt de geluidhinder toe. De huidige geluidzone (vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Flevoland op 13 februari 1991) biedt geen ruimte voor de beoogde uitbreiding van de activiteiten. Het is derhalve dus noodzakelijk om de geldende geluidzone in het kader van de wet geluidhinder te herzien.

### **1.3 Doel van de herziening**

De onderhavige partiële planherziening van de geluidzone beoogt ten behoeve van de uitbreiding van activiteiten zoals hierboven is aangegeven voldoende geluidsruimte te creëren. Randvoorwaarde bij het creëren van deze geluidsruimte is dat de (bedrijfs)woningen en natuurgebieden in de omgeving niet meer worden belast dan redelijkerwijs aanvaardbaar is. Hiertoe is een uitgebreid geluidsonderzoek gedaan. Aan de hand hiervan is de ligging en begrenzing van de in deze partiële herziening voorziene geluidzone bepaald.

Behalve het creëren van geluidruimte voor de bedrijven en luchthaven heeft de onderhavige planherziening ook tot doel te voorkomen dat binnen het gebied van de nieuwe geluidzone zonder meer nieuwe geluidgevoelige bebouwing kan komen. Hiertoe wordt de bestaande vrijstellingsregeling voor een tweede bedrijfswoning voor het gebied gelegen in de geluidzone geschrapt.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft reeds een lange voorgeschiedenis. Bij besluit van 28 augustus 2003 heeft de gemeenteraad van Lelystad het bestemmingsplan "Lelystad Luchthaven en omgeving en geluidzone industrielandbouw Luchthaven Lelystad, partiële herziening van het bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte oostelijk Flevoland" vastgesteld. Hierbinnen was dezelfde geluidzone opgenomen als in onderhavige partiële herziening. De provincie heeft bij besluit van 13 december 2004 beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het besluit tot goedkeuring van dit bestemmingsplan bij uitspraak van 22 maart 2006 vernietigd omdat niet aan het bij het besluit van 22 oktober 2002 verleende hogere grenswaarden gestelde voorwaarde is voldaan, waarin aangegeven was dat gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan een zonebeheersmodel dient te worden vastgesteld.

Naar aanleiding van het vorenstaande heeft de gemeente besloten een bestemmingsplan voor het gebied in voorbereiding te nemen. Omdat een aantal milieuvergunningen afhankelijk zijn van de wijziging (verruiming) van de geluidzone is besloten om eerst de onderhavige partiële herziening waarin de geluidzone opnieuw wordt geregeld, op te stellen. Het betreft hier de milieuvergunningen van de Luchthaven, het Midlandcircuit en het motorcrossterrein. Voorts zijn door voornoemde uitspraak problemen ontstaan ten aanzien van de bewakingspunten van de bestaande geluidzone en kan geen medewerking worden verleend aan nieuwe gewenste ontwikkelingen op het bedrijventerrein.

Tegelijk met de vaststelling van de onderhavige partiële herziening zal een zonebeheersplan worden vastgesteld. Het zonebeheerplan is op 9 september 2008 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

#### **1.4 Ligging en begrenzing plangebied**

Het plangebied bevindt zich ten zuidoosten van Lelystad en is gelegen ten zuidoosten van de A6, rondom het gebied waarbinnen ook de Luchthaven Lelystad is gesitueerd (nabij de Larserdreef). De ligging van het plangebied is weergegeven in **figuur 1**. **Figuur 2** laat de exacte begrenzing van het plangebied zien.



## **1.5. Opbouw en toelichting**

In deze toelichting wordt een motivering gegeven voor de gewenste ontwikkelingen in de Partiële herziening bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland "Geluidszone Industrielawaai Luchthaven Lelystad". De toelichting is als volgt opgebouwd.

Na hoofdstuk 1 (Inleiding) wordt in hoofdstuk 2 (Kader) het voor het plangebied relevante beleid van het rijk, de provincie en de gemeente Lelystad met betrekking tot de herziening van de geluidzone geformuleerd. Vervolgens worden de relevante randvoorwaarden benoemd vanuit de wet- en regelgeving ten aanzien van geluidhinder.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 (Planbeschrijving) een samenvatting en een handleiding bij de juridische regeling gegeven.

Tenslotte volgt in hoofdstuk 4 en 5 een korte verantwoording van respectievelijk de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de resultaten in het kader van het zogenaamde 'artikel 10' overleg op grond van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

## 2. KADER

In dit hoofdstuk komen het relevante beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente met betrekking tot de uitbreiding van de geluidzone en de milieu- en ecologische aspecten (industrielawaai) aan de orde.

### 2.1. Rijksbeleid

#### 2.1.1. Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Het rijk legt de basismilieukwaliteit in wet- en regelgeving vast (minimumnormen) en biedt kaders (waaronder Wet geluidhinder) waarbinnen overheden lokale afwegingen kunnen maken. Het rijk zal daarbij provincies en gemeenten meer ruimte bieden voor regionaal maatwerk. De decentrale overheden realiseren ten minste de basiskwaliteit voor milieu en veiligheid binnen deze door het rijk gestelde kaders. Realisatie van ten minste de basismilieukwaliteit en voorkoming van knelpunten kan worden bereikt door bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen milieubelangen naast andere belangen vroegtijdig gebiedsgericht en geïntegreerd te betrekken.

### 2.2. Provinciaal beleid

#### 2.2.1 Omgevingsplan

Het provinciale beleid is gericht op een evenwichtige groei van Flevoland. Deze doelstelling is vastgelegd in het *Omgevingsplan Flevoland* (vastgesteld op 2 november 2006). Het luchthaventerrein en het (na uitbreiding) aangrenzende bedrijventerrein Larserpoort hebben de potentie zich te ontwikkelen tot een knooppunt met een regionale tot nationale functie. Dit is een belangrijke kans voor versterking van de economische structuur en de interne en externe bereikbaarheid van Flevoland.

De provincie acht de ontwikkeling van luchthaven Lelystad tot regionale luchthaven en de uitbouw van Larserpoort van groot belang en zet in op een geïntegreerde ontwikkeling van dit gebied in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer. Een snelle verbinding met Schiphol is daarvan een essentieel onderdeel. Naast reguliere en luchthavengebonden bedrijvigheid zijn er ook mogelijkheden voor grootschalige toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.

Het gebied nabij luchthaven Lelystad en het Aviodrome kan zich verder ontwikkelen als een zone voor bovenregionale recreatie met ruimte voor lawaaiproducerende buitensporten en intensieve vormen van recreatie en toerisme.

De Burchtkamp en andere omliggende (P)EHS gebieden zijn in het omgevingsplan aangewezen als waardevol gebied. De bestaande milieukwaliteit van deze gebieden mag niet verder afnemen.

### 2.3. Gemeentelijk beleid

#### 2.3.1. Structuurplan Lelystad 2015

Het gemeentelijk beleid is verwoord in het *Structuurplan Lelystad 2015* (vastgesteld op 15 april 2005). In het structuurplan wordt een aantal

beleidsuitgangspunten beschreven die ook van belang zijn voor deze partiële herziening.

Lelystad Airport ontwikkelt zich tot een economische motor voor Lelystad. Over de omvang van de groei van de luchthaven vindt in 2006/2007 besluitvorming plaats. Voor het gemeentebestuur van Lelystad is die groei niet tot elke prijs.

Het college van Lelystad stelt de volgende voorwaarden aan de groei van luchthaven Lelystad:

- de ontwikkeling van de luchthaven blijft binnen de gestelde grenzen in de Planologische Kern Beslissing (PKB) van 2004;
- er gaan geen vliegroutes (meer) over de stad; ook de geplande vliegroute over 't Bovenwater moet worden verlegd;
- uitbreiding van de luchthaven moet aantoonbaar een aanzienlijke hoeveelheid banen opleveren voor Lelystad en de regio;
- de kosten voor aanpassingen in de verkeersinfrastructuur zijn niet alleen voor rekening van de gemeente.

## **2.4. Milieuaspecten**

### 2.4.1. Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder worden rondom industrieterreinen geluidszones vastgesteld, waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein niet hoger dan 50 dB(A) mag bedragen. Voor woningen binnen deze vastgestelde zone is de hoogst toelaatbare geluidbelasting 50 dB(A), tenzij gedeputeerde staten, thans college voor de een hogere waarde vaststellen. Voor bestaande woningen is een hogere waarde mogelijk van 60 dB(A)

Teneinde uitbreiding van de bedrijvigheid op het industrieterrein van de luchthaven mogelijk te maken, voorziet het plan in een wijziging van de bestaande geluidszone rondom het industrieterrein. Bij het voorbereiden van wijziging van de zone is akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidsbelasting die door woningen binnen de ontworpen zone worden ondervonden. Het akoestisch rapport van 13 december 2000 en het aanvullend akoestisch rapport van 24 juli 2002 zijn als bijlage bij deze partiële herziening opgenomen (bijlage 2, 3, 6). Voorts is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van cumulatieve geluidhinder voor de wezenlijke waarden van de omliggende natuurgebieden.

Door de verruiming van de geluidzone komen 20 agrarische bedrijfswoningen binnen de geluidzone te liggen. Omdat de geluidsbelasting van de gevels van 14 agrarische bedrijfswoningen, die door de wijziging van de zone daarvan deel gaan uitmaken, meer dan de ingevolge Wet geluidhinder geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zal bedragen, heeft het college van burgemeester en wethouders Gedeputeerde Staten verzocht om vaststelling van een hogere geluidsgrenswaarde voor die woningen. Het betreft de woningen aan de Meerkoetenweg 10, 11, 14, 15, 17, 18, 21 en 23 en aan de Eendenweg 3, 5, 9, 13, 16 en 18. Op de tekening "geluidzone Luchthaven Lelystad" (bijlage 4) zijn deze woningen weergegeven.



Bij besluit van 22 oktober 2002 heeft de provincie de genoemde hogere grenswaarden vastgesteld, zie bijlage 5. De provincie heeft aan de toepassing van de verleende hogere waarden de voorwaarde gesteld dat de gemeente als beheerder van het industrieterrein gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan een zonebeheersmodel vaststelt. Bij besluit van 21 september 2004 heeft de provincie het besluit van 22 oktober 2002 gedeeltelijk herroepen ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft bij uitspraak van 14 december 2005, het beroep gericht tegen dit besluit ongegrond verklaard, waarmee het besluit onherroepelijk is geworden.

#### 2.4.2. Zonebeheersplan

Het industrieterrein Luchthaven Lelystad is een gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Als een bedrijf zich wil vestigen op dit industrieterrein dan wordt bij de vergunningverlening krachtens de Wet milieubeheer o.a. gekeken naar de geluidsruimte welke in de zone beschikbaar is. Als een bedrijf veel geluidsruimte nodig heeft, dan kan dat in de toekomst ten koste gaan van de geluidsruimte voor andere bedrijven.

In de huidige situatie kan de vergunning aan het bedrijf dat veel geluidsruimte nodig heeft slechts worden geweigerd als het bedrijf samen met de reeds aanwezige bedrijven op het terrein een overschrijding veroorzaakt van de grenswaarde van 50 dB(A) op de buitengrens van de zone. Is er geen sprake van een overschrijding dan kan een bedrijf de geluidsruimte opeisen en daarmee de ontwikkeling van (een deel) van het bedrijventerrein belemmeren.

Met een zogenaamd geluiduitgiftemodel kunnen dergelijke ongewenste belemmeringen worden voorkomen. Onder een geluiduitgifte model wordt verstaan een (in beginsel eenmalige) toedeling van de totaal in de zone beschikbare geluidsruimte aan de bedrijfskavels op het industrieterrein. Deze geluidsruimte kan worden opgegeven in de vorm van principe geluidvoorschriften, bijvoorbeeld 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter van de grens van de inrichting. Van de gevestigde bedrijven is de vergunde geluidsruimte reeds in het model verwerkt.

Een bedrijf dat zich nieuw op het industrieterrein wil vestigen, maar ook een bedrijf dat haar activiteiten wil uitbreiden, weet aan de hand van het geluiduitgifte model direct hoeveel geluidsruimte er voor het specifieke kavel beschikbaar is. Voor een kavel meer in het centrum van het industrieterrein zal in principe meer geluidsruimte beschikbaar zijn dan voor een kavel aan de rand. Mede op basis van de geluidsbehoefte van het bedrijf kan dan een passende locatie keuze worden gemaakt.

Met het opstellen van het geluiduitgiftemodel wordt rekening gehouden met de Wet geluidhinder (hierna: Wgh), zoals die per 1 januari 2007 in werking is getreden. Artikel 164 van de Wgh biedt de mogelijkheid om een zonebeheersplan op te stellen, als hulpmiddel bij de uitvoering van de zonebeheerstaken. In het zonebeheersplan. In het zonebeheersplan kunnen B&W of GS aangeven hoe ze van plan zijn de beschikbare geluidruimte te verdelen. Dat geeft de bedrijven meer duidelijkheid over de geluidruimte die voor hen beschikbaar is.

Bij de vergunningverlening krachtens de Wet milieubeheer voor bedrijven op het industrieterrein Luchthaven Lelystad, zal het voor dat terrein opgestelde zonebeheersplan worden gebruikt voor het stellen van geluidvoorschriften.

Het zonebeheersplan zal zonnodig ook worden gebruikt voor het opleggen van nadere (geluids-)eisen aan bedrijven waarop een van de zogenaamde Wet milieubeheer 8.40 AMvB's van toepassing is. Ook zullen Gedeputeerde staten van Flevoland, voorzover zij vergunningverlenend gezag krachtens de Wet milieubeheer zijn, zich aan het opgestelde zonebeheersplan te houden.

Het geluidsuitgifte model, de achtergronden daarvan en de relatie met zonebewaking en zonebeheer zijn in (het ontwerp van) het zonebeheersplan 'Zonebeheersplan Industrierrein Luchthaven Lelystad' nader beschreven, zie bijlage 7. Deze beleidsregel is op 9 september 2008 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Overigens is de beleidsregel (en straks het zonebeheersplan) niets anders dan het (geformaliseerd) voortzetten van de huidige praktijk.

#### 2.4.3 Cumulatie van geluidhinder

In opdracht van de gemeente Lelystad zijn berekeningen uitgevoerd en contouren samengesteld voor 8 verschillende varianten (ADECs, 2007; zie bijlage 4 bij dit plan). Hierbij zijn de cumulatieve geluidniveaus bepaald van de volgende bronnen:

- industrie
- wegverkeer
- railverkeer
- luchtverkeer.

Hierbij zijn waarneemhoogten gehanteerd van zowel 5 m als 1 m. Op geringere hoogte blijkt de geluidbelasting veelal beduidend lager, wat van belang is voor dieren die zich op de grond of in lage struiken ophouden. Opgemerkt wordt dat de gebruikte rekenmodellen het meest betrouwbaar zijn op kortere afstand. Op grotere afstand (meer dan 500 m) neemt de betrouwbaarheid af.

Verder is van belang dat de gepresenteerde niveaus zijn uitgedrukt in de gemiddelde jaarbelasting over een jaar, waarbij de niveaus gedurende de avond en nacht met respectievelijk 5 en 10 dB zijn verhoogd (de zogenaamde etmaalwaarde). In de gepresenteerde contouren is derhalve geen informatie verwerkt over piekniveaus.

Uit de genoemde bijlage 7 blijkt dat verruiming van de geluidszone een beperkt effect heeft op de totale geluidcontouren in de omgeving.

#### 2.4.4. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit worden de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) maatgevend geacht. In de directe omgeving van het industrierrein blijken deze concentraties ruim onder de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 te liggen. Een verandering in de geluidszone, en dus, tot op zekere hoogte, meermogelijkheden voor uitbreiding van bedrijven, inclusief extra woon-/werkverkeer, zal hier weinig tot niets aan veranderen. Op grond hiervan wordt luchtkwaliteit voor dit bestemmingsplan verder niet relevant geacht.

Bij een grote toename van verkeersbewegingen dienen wel luchtkwaliteitsberekeningen te worden uitgevoerd. Voor de verruiming van de geluidszone wordt dit niet voorzien.

Tevens dient luchtkwaliteit in de integrale herziening van het bestemmingsplan te worden meegenomen.



#### 2.4.5. Externe Veiligheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen, hierna te noemen Bevi, met de bijbehorende ministeriële regeling (Revi) van kracht geworden. Dit besluit schrijft voor dat een gemeente bij bestemmingsplanwijzigingen het aspect externe veiligheid dient te betrekken. Daarnaast is op 4 augustus 2004 de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uitgevaardigd. Deze circulaire is relevant voor de ontwikkeling van ruimtelijke plannen in de buurt van transportaders waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

In de huidige situatie zijn volgens de risicokaart van Flevoland geen belangrijke bronnen of inrichtingen op het industrieterrein aanwezig in relatie met externe veiligheid.

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is met name de vraag relevant, of door de voorgenomen partiële herziening van het plan de risico's voor de omgeving wijzigen.

Zoals blijkt uit paragraaf 3.2 van de Plan-Mer is dit niet het geval. Uitgangspunt is dat door deze partiële herziening van het bestemmingsplan (verruiming geluidszone) de risico's ten aanzien van externe veiligheid niet wijzigen. Bovendien wordt door de strenge regelgeving en toetsing bij eventuele vergunningverlening aan nieuwe bedrijven gewaarborgd dat geen onaanvaardbare situaties ontstaan.

#### 2.4.6. Milieueffectrapportage

##### *Plan-MER en M.e.r.-beoordeling*

De herziening van het onderhavige bestemmingsplan vormt het kader voor mogelijke m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Ter voorbereiding van de partiële herziening van het bestemmingsplan is daarom op grond van het Besluit milieueffectrapportage een plan-MER noodzakelijk. Omdat de uitbreiding van (de geluidszone van) het industrieterrein meer dan 75 hectare bedraagt (namelijk ruim 1.000 ha) is ook m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde. In dit rapport wordt het plan-MER gecombineerd met de m.e.r.-beoordelingsplicht.

##### *Wel uitbreiding van de geluidszone, geen uitbreiding van het industrieterrein*

Het plangebied betreft het Industrieterrein Luchthaven Lelystad, inclusief de bijbehorende geluidszone. De voorgenomen ontwikkeling betreft een uitbreiding van de geluidszone van het industrieterrein. Uitbreiding van het industrieterrein zelf is niet aan de orde. Op grond van het Besluit-M.e.r. 1994 en de toelichting daarop valt een uitbreiding van een geluidszone echter eveneens onder "uitbreiding industrieterrein".

##### *Milieuaspecten*

Het centrale thema in de plan-MER is geluid. In aanvulling hierop zijn ook andere milieuaspecten gescreend op de vraag of aanmerkelijke veranderingen kunnen worden verwacht, vergeleken met de verwachte gevolgen van het vigerende bestemmingsplan.

Voorafgaand aan de beschouwing van de verschillende milieuaspecten is eerst gekeken of, op grond van de bedrijvenlijst van het bestemmingsplan, een grotere geluidszone ook tot andere verder reikende milieueffecten kan leiden. Dit blijkt niet het geval. Wel zijn er enkele aandachtspunten geformuleerd.

#### *Geen alternatieven*

De onderhavige geluidszone kent reeds een lang voortraject en heeft draagvlak bij zowel de gemeente als provincie. Dit wordt dan ook als uitgangspunt voor het plan-MER gehanteerd. Er zijn geen alternatieven of varianten onderzocht voor een andere invulling van de geluidszone. Wel komt uit het plan-MER naar voren dat er sprake is van een aantal specifieke aandachtspunten die bij de verdere besluitvorming van belang kunnen zijn.

#### *Aandachtspunten en aanbevelingen*

Op grond van een beschouwing van de milieueffecten zijn verschillende aandachtspunten geformuleerd. Op grond van deze aandachtspunten zijn drie typen van aanbevelingen geformuleerd:

- actualiseer de bedrijvenlijst in het kader van de reeds geplande algehele herziening van het bestemmingsplan
- neem extra zorgvuldigheid in acht bij vergunningverlening en handhaving ten aanzien van nieuwe en bestaande bedrijven
- overweeg het treffen van (geluid)afschermende voorzieningen bij gebieden die deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur, in samenhang met de invloed van andere relevante geluidbronnen (lucht-, weg- en railverkeer). Indien dit tot onvoldoende resultaat leidt, kan compensatie elders worden overwogen.

#### *M.e.r.-beoordeling*

Omdat de uitbreiding van (de geluidszone van) het industrieterrein meer dan 75 hectare bedraagt (namelijk ruim 1.000 ha) is hier ook m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde. Dit betreft categorie 11.3 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. In het bij het bestemmingsplan behorende rapport wordt, het plan-MER gecombineerd met het document voor de m.e.r.-beoordelingsplicht. Met nadruk wordt erop gewezen dat het onderhavige voornemen geen aanleg van een bedrijventerrein betreft maar een wijziging (uitbreiding van de geluidszone).

Op grond van de uit te voeren m.e.r.-beoordeling heeft het voorliggende plan-MER tevens als doel om:

\* de benodigde informatie te verschaffen voor het beantwoorden van de vraag of het wel of niet gewenst is een milieueffectrapportage uit te voeren voor de partiële herziening van het bestemmingsplan;

\* op grond daarvan het bevoegd gezag te adviseren over de wenselijkheid van toepassing van milieueffectrapportage.

In het algemeen kan gesteld worden, dat wordt uitgegaan van .nee, tenzij.: er is geen (besluit-)m.e.r. nodig, tenzij er sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Op grond van de in het plan-MER opgenomen informatie over mogelijke effecten door verruiming van de geluidszone wordt geconcludeerd dat hier geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in artikel 7.8b van de Wet milieubeheer. Het is dan ook niet nodig om een separaat Besluit-M.e.r. op te stellen voor dit voornemen.

Wel is geconcludeerd dat er voor sommige EHS gebieden sprake kan zijn van afnemende dichtheden aan vogels en andere dieren door een toename van verstoring door geluid vanwege de verruiming van de geluidszone. Hiervoor is geadviseerd afschermende maatregelen te overwegen in samenhang met de met de invloed van andere relevante geluidbronnen (lucht-, weg- en railverkeer).

#### *Leemten in informatie*

Als leemte in informatie wordt genoemd het feit dat niet volledig bekend is of zich nieuwe bedrijven zullen (kunnen) vestigen die naast geluid ook andere belangrijke milieugevolgen hebben. De huidige bedrijvenlijst van het bestemmingsplan staat echter uitsluitend bedrijven toe met een zonering voor geur, stof of gevaar met een aanmerkelijk kleinere zoneafstand dan voor geluid. Ongewenste of onaanvaardbare ontwikkelingen kunnen worden voorkomen door de regelgeving en toetsing bij vergunningverlening voor nieuwe bedrijven. Op basis hiervan wordt deze leemte niet relevant geacht voor de besluitvorming met betrekking tot dit plan-MER.

Ook is genoemd dat de gebruikte rekenmodellen het meest betrouwbaar zijn op kortere afstand. Op grotere afstand (meer dan 500 m) neemt de betrouwbaarheid af.

Verder is van belang dat de gepresenteerde niveaus zijn uitgedrukt in de gemiddelde jaarbelasting over een jaar, waarbij de niveaus gedurende de avond en nacht met respectievelijk 5 en 10 dB zijn verhoogd (de zogenaamde etmaalwaarde). In de in het planmer gepresenteerde contouren is derhalve geen informatie verwerkt over piekniveaus. Het opgestelde plan-MER heeft uitsluitend betrekking op de verruiming van de geluidszone (industrielawaai). Het blijkt dat verruiming van de geluidszone een beperkt effect heeft op de totale geluidcontouren in de omgeving. Op grond hiervan wordt deze leemte niet maatgevend geacht voor de besluitvorming met betrekking tot het plan-MER.



## 2.5.1 Ecologie

### 2.5.1.1 Natura 2000

Het plan heeft vanwege haar aard en omvang geen invloed op de omliggende Natura 2000 gebieden op grotere afstand zoals Oostvaardersplassen, Lepelaarplassen en open wateren van het IJsselmeergebied. Wel gebruikten twee verschillende mannetjes Bruine kiekendief vooral het noordelijk deel van het onderzoeksgebied als foerageergebied. Gezien de grootte van de broedpopulatie van de Bruine Kiekendief in de Oostvaardersplassen (periode 1996-2006 met 40-50 broedparen) betekent dit dat ongeveer 5% van het aantal een deel van hun voedsel verzamelt in het noordelijk deel van het onderzoeksgebied. Het noordelijke deel van het onderzoeksgebied is, althans in 2007 en in een muizenrijk jaar, van belang als fourageergebied voor de in de Oostvaardersplassen broedende kiekendieven. De geschiktheid van dit noordelijke deel als voedselzoekgebied zal niet verminderen, omdat kiekendieven tijdens het voedsel zoeken weinig gevoelig zijn voor geluid. Het plan heeft dus met zekerheid geen mogelijke negatieve gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van deze soort in de beschermingszone Oostvaardersplassen en tast in deze niet de instandhoudingsdoelstellingen aan.

### 2.5.1.2 Ecologische Hoofdstructuur

De nieuwe geluidszone industrielaawaai is gedeeltelijk gelegen over het agrarische deel van de EHS-gebieden Burchtkamp, Larserbos, Larservaartbos en Natuurpark. Om deze reden dienen mogelijke nadelige effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden door de toename van geluid te worden beoordeeld. De huidige geluidsbelasting van het vliegveld en de Rijksweg A6 en Larserweg op deze gebieden is thans reeds aanzienlijk. Stilte en rust maken derhalve geen deel uit van de (overigens niet vastgestelde) wezenlijke waarden voor deze gebieden.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid is daarnaast aanvullend onderzoek gedaan naar de invloed van de toename van het industrielaawaai op basis van gegevens van wegverkeerslawaai op de broedvogeldichtheid<sup>1</sup>. De omvang van dit effect is niet absoluut kwantificeerbaar, maar op basis van vergelijk van de visuele weergave van ontwikkelingsvarianten 2 en 4, alsmede 6 en 8 van Bijlage 4. Hierbij is de mogelijke achteruitgang van geluidsgevoelige diersoorten aan de hand van de best beschikbare kennis geschat. Geconstateerd kan worden dat die theoretisch zou kunnen oplopen tot tussen de 15 en 20 % in delen van de EHS gebieden. Deze van het onderzoek geschatte mogelijke achteruitgang in geschiktheid van de EHS door een toenemende geluidsbelasting is aanvankelijk met louter contouren van geluidsequivalenten benaderd. In de werkelijke situatie echter wordt verschuiving van geluidscontouren veroorzaakt door een toename van het aantal korte piekbelastingen door gebruik van de vliegtuigmotor testlocatie. Zie in dit kader eveneens Bijlage 4. De pieken van bedrijfsgeluid treden op tegen een hoge achtergrond van gestage (wegverkeer) en piekende (vliegverkeer) autonoom optredende belastingen van bovengenoemde gebieden in de EHS. Het onderhavige bestemmingsplan maakt het derhalve feitelijk mogelijk dat er enkele keren vaker dan voorheen korte tijd veel geluid te horen zal zijn in de omgeving. Nu is het zo dat met name het vliegverkeer over diezelfde omgeving in de bestaande en toekomstige situatie al veel vaker en harder geluid uitstort. Als je

<sup>1</sup> Aanvullend onderzoek Adces airinfra 23 oktober 2008, bijlage 4

deze pieken vergelijkt met de huidige piekbelasting van de EHS door stijgende en landende vliegtuigen, dan betekenen deze pieken een verschuiving van 25 zware geluidpieken naar 25 zware plus enkele minder zware pieken op een dag

Dieren die tot de selectie van soorten behoren die gevoelig kunnen zijn voor geluid hebben in de bestaande situatie overdag dus in dat opzicht al geen optimaal habitat in de bestudeerde EHS-gebieden. Dat leidt tot de conclusie dat de wezenlijke kenmerken en waarden en milieukwaliteit door het onderhavige bestemmingsplan naar verhouding wel iets zwaarder belast, maar niet significant aangetast worden.

### 2.5.1.3 Flora- en Faunawet

Voorts is een inventarisatie uitgevoerd naar de natuurwaarden op en rond het terrein van de luchthaven<sup>2</sup> (Bijlage 6). Het onderzoeksgebied omvat het industrieterrein Luchthaven Lelystad met daarbinnen de luchthaven, het Aviodrome, testbanen van de ANWB, politie en RDW en het Midlandcircuit. Ongeveer 90% van het onderzoeksgebied bestaat uit grootschalige akkerpercelen met ondermeer aardappel, wintertarwe en ui. Doordat broedvogels kunnen worden verstoord door geluid is voor de broedvogelkartering de globale geluidsgrens van 50 dB(A) aangehouden.

Conclusie is dat het onderzoeksgebied beperkt van belang is voor broedvogels. Hoewel de dichtheden van de soorten laag zijn, komen in het onderzoeksgebied 13 broedvogels van de Rode Lijst voor in lage aantallen. Voor andere (bedreigde) soortgroepen als planten, amfibieën en reptielen is het grootschalige akkerbouwgebied niet aantrekkelijk. In de meer natuurlijke zones langs de Larservaart zijn meer mogelijkheden en hier wordt dan ook een soort als de Bever aangetroffen. Opvallend zijn de verschijningen van de Rode lijstsoorten Glassnijder en Vroege glazenmaker. Verder maakt het onderzoeksgebied deel uit van het foerageergebied van de Dwergvleermuis en Ruige dwergvleermuis.

Voor zover op grond van bovenstaande een ontheffing noodzakelijk zou zijn op grond van artikel 75 van de Flora- en Faunawet is de vaststelling dat deze kan worden verleend.

### Gevolgen effecten verruiming geluidszone voor de EHS

Op grond van het onderzoek zoals beschreven in de Planmer wordt geconcludeerd dat er voor sommige EHS gebieden sprake kan zijn van afnemende dichtheden aan vogels en andere dieren door een toename van verstoring door geluid vanwege de verruiming van de geluidszone. Dit betreft hier de gebieden Larserbos, Larservaartbos en Natuurpark. De omvang van dit effect is niet op voorhand kwantificeerbaar, maar op basis van de visuele weergave van de varianten 2 en 4, alsmede 6 en 8 in bijlage 3 van dit plan-MER in relatie met de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied wordt aangehouden dat dit effect op basis van de thans aanwezige onderzoeken **geen significante** aantasting van deze wezenlijke kenmerken en waarden betreft omdat stilte en rust geen vastgestelde wezenlijke waarden van deze gebieden betreffen en vanwege de huidige hoge geluidsbelasting (b.v. van verkeer en luchtvaart) die thans reeds op de gebieden plaatsvindt.

Handhaving van de grenswaarden op grond van het zonebeheersmodel is in dit kader wel een aandachtspunt.

<sup>2</sup> Inventarisatie natuurwaarden Lelystad Airport, Altenburg en Wymenga 2007, rapport 996

Desgewenst is beperking van het effect van de verruiming van de geluidszone mogelijk door afscherpende voorzieningen te treffen (bijvoorbeeld een wal of een scherm) langs het Larservaartbos. Eventuele uitwerking van dergelijke voorzieningen moet uiteraard plaatsvinden binnen de (veiligheids)randvoorwaarden van de luchthaven. Verder is het zinvol om voor de uitwerking van dergelijke voorzieningen alle verschillende geluidbronnen afzonderlijk te betrekken: industrie, luchtverkeer, wegverkeer én railverkeer (inclusief beschouwing bedrijfsduur, perioden van de dag en piekniveaus, alsmede ontwikkelingen op langere termijn). Hierbij speelt het industrielawaai (geluidszone) een rol naast de andere geluidbronnen luchtverkeer, wegverkeer en railverkeer.



### 3. PLANBESCHRIJVING

#### 3.1. Juridisch systeem

Deze partiële herziening voorziet in een wijziging van de bestaande geluidszone rondom het industrieterrein Luchthaven Lelystad. Binnen de geluidszone wordt het niet langer mogelijk om vrijstelling te verlenen voor een tweede bedrijfswoning binnen de bestemming Agrarisch gebied, bebouwingsklasse 1, indien niet kan worden voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en verleende hogere grenswaarde.

De resultaten van de akoestische onderzoeken betekenen dat het binnen de zone gelegen gedeelte van het bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland moet worden aangepast aan de nieuwe zone voor wat betreft de weergave op de plankaart en het weren van nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidzone. De geluidsgevoelige functie die in principe mogelijk is op de gronden binnen de zone is de functie wonen. Binnen de geluidzone komt één bestemming voor waarbinnen bedrijfswoningen zijn toegestaan. Het betreft de bestemming "Agrarisch gebied, bebouwingsklasse 1" (artikel 4 van de voorschriften). In alle gevallen is op bijbehorend bouwblok één bedrijfswoning aanwezig. Het vigerende bestemmingsplan biedt via een vrijstelling de mogelijkheid om een tweede bedrijfswoning op te richten binnen deze bestemming.

Daarnaast biedt het vigerende bestemmingsplan de mogelijkheid om de bestemming "agrarisch gebied zonder bebouwing" te wijzigen in de bestemming "agrarisch gebied, bebouwingsklasse 1", voor zover het de uitbreiding van agrarische bouwpercelen betreft (artikel 3 van de voorschriften). Omdat binnen de uitbreiding van de geluidszone geen bedrijfswoningen mogen worden opgericht, behoeft dit artikel geen aanpassing.

Ook de binnen de zone aanwezige bestemming "Bos" staat bedrijfswoningen/dienstwoningen toe, mits het een bestemmingsvlak betreft met een oppervlakte van minimaal 100 ha. Deze aaneengesloten oppervlakte komt binnen de geprojecteerde geluidzone niet voor.

De onderhavige herziening voorziet in het weergeven van de nieuwe geluidzone op de plankaart van het bestemmingsplan Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland en het zodanig aanpassen van artikel 4 van de voorschriften dat een binnenplanse vrijstelling voor het oprichten van een tweede bedrijfswoning op een bouwblok binnen de bestemming Agrarisch gebied, bebouwingsklasse I, binnen de geluidzone niet mogelijk is.



#### **4. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

Het onderhavige voorontwerp van het bestemmingsplan is in het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorgelegd aan de betrokken instanties. De resultaten hiervan zijn in hoofdstuk 6 verwoord.

Omdat reeds inspraak is gehouden op de herziening van de geluidzone in het van goedkeuring onthouden bestemmingsplan Lelystad Luchthaven en omgeving en geluidzone industrielawaai Luchthaven Lelystad, partiele herziening van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Lelystad, gedeelte Oostelijk Flevoland' is bij deze herziening inspraak voor een ieder achterwege gelaten.



## **5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Het bestemmingsplan voorziet in een verruiming van de geluidszone waardoor de economische ontwikkeling van het luchthavengebied zoals eveneens vastgelegd in rijks- en provinciaal beleid wordt bevorderd. Een en ander biedt voor de bedrijven gevestigd op het industrieterrein Luchthaven Lelystad en eventuele nieuwe bedrijven die zich zullen vestigen uitbreidingsruimte. Het bestemmingsplan is daarmee ook in economische zin uitvoerbaar.



## 6. Overleg

In het kader van het in artikel 10 van Het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) verplicht gestelde Overleg, is op 28 juli 2006 het voorontwerp van het onderhavige bestemmingsplan toegezonden aan:

- VROM Inspectie, Postbus 1006, 2001 BA HAARLEM;
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart, Postbus 90771, 2509 LT DEN HAAG;
- Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE LELYSTAD;
- Provincie Flevoland, Postbus 55, 8200 AB LELYSTAD;
- Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, Postbus 600, 8200 AP LELYSTAD;
- Commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet, t.a.v. de heer M. Kok

Van de bovengenoemde instanties hebben alleen de provincie Flevoland, VROM-Inspectie, regio Noord-West en Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat schriftelijk gereageerd. Hiervan heeft alleen de provincie Flevoland inhoudelijk gereageerd. De laatst genoemde instanties hebben wel gereageerd, maar hebben geen op- en aanmerkingen. Van de overige instanties is geen reactie binnengekomen.

Hierna wordt op de reactie van de provincie Flevoland een beantwoording gegeven. Tevens wordt daarbij in voorkomend geval aangegeven in hoeverre hieraan in het ontwerp-bestemmingsplan is tegemoetgekomen.

### **Provincie Flevoland**

#### Algemeen

Het is van belang om in de toelichting goed weer te geven wat de betekenis is van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 maart 2006. Ik verzoek u daarom in de toelichting meer in te gaan op de wijze waarop aan de voorwaarde (vaststelling van een zonebeheersmodel tegelijk met vaststelling onderhavig bestemmingsplan) van de hogere grenswaarde van 22 oktober 2002 zal worden voldaan. In verband met het belang van het zonebeheersmodel acht ik het gewenst dat dit in ontwerp aan de provincie wordt voorgelegd, alvorens het met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie wordt gelegd.

#### Reactie gemeente

*Hieraan is in het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan voldaan.*



Voor de (correcte) leesbaarheid van het plan geef ik u nog het volgende mee:

- Geef in de toelichting de essentie van de inleiding van het akoestisch onderzoek aan;
- Ik verzoek u de bestaande geluidszone op de plan kaart op te nemen;
- Ten aanzien van het spoedeisende karakter verzoek ik u te vermelden de problemen ten aanzien van de bewakingspunten van de bestaande geluidszone, de hierdoor ontstane problemen terzake van actualisatie van vergunningen van bestaande bedrijven en het geen medewerking kunnen verlenen aan nieuwe ontwikkelingen.
- In paragraaf 2 wordt de provincie aangeduid als 'Verweerder'. Dit is in dit kader een onjuiste term.
- In paragraaf 2 staat dat het besluit van 22 oktober 2002 herroepen is. Dit is alleen ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting het geval. Voor het overige is het besluit van 22 oktober 2002 overeind gebleven.
- In paragraaf 3 zit in de eerste en derde alinea een dubbeling. Verder ben ik benieuwd in hoeverre de wijziging van dit voorschrift uit het huidige bestemmingsplan "Landelijk Gebied, gedeelte Oostelijk Flevoland, met het reeds in procedure gebracht bestemmingsplan "Landelijk Gebied" correspondeert. Ook verwijst ik bij deze naar mijn vooroverlegreactie naar aanleiding van het eerdere voorontwerp bestemmingsplan voor de geluidszone van de luchthaven.

In paragraaf 3 wordt de term 'vigerend' gebruikt. Het is goed, gelet op de complexiteit van de luchthaven, aan te geven welk bestemmingsplan precies bedoeld wordt.

Ik verzoek u nog eens kritisch naar de redactie en opzet van de toelichting te kijken.

#### Reactie gemeente

*Aan de bovengenoemde opmerkingen van de provincie Flevoland is in alle gevallen in het onderhavige bestemmingsplan tegemoetgekomen. Bovendien heeft de provincie gebruikmakend van het door haar genoemde zogenaamde verlengd vooroverleg haar opmerkingen en aandachtspunten kunnen inbrengen. Aan deze opmerkingen is steeds door middel van nader onderzoek of tekstaanpassingen tegemoetgekomen.*



## BIJLAGEN BIJ TOELICHTING