

Uitgangspuntennotitie

Provinciaal Inpassingsplan verbindingsweg en halve aansluiting op de A6

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5
1.1. Aanleiding.....	5
1.2. Leeswijzer	6
2. Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6	7
2.1. Realisatie van de Verbindingsweg en aansluiting op de A6 als onderdeel van een bredere ontwikkeling.....	7
2.2. De realisatie van de Verbindingsweg en aansluiting op de A6 worden aangemerkt als M.E.R.-plichtige activiteiten	8
2.3. Bestaande (planologisch-juridische) situatie	10
2.4. Komen tot nadere concretisering.....	10
3. Uitgangspunten voor een provinciaal inpassingsplan	13
3.1. Wijze van bestemmen	13
3.2. Ligging en omvang plangebied.....	13
3.3. Bijzondere aspecten	14
4. Uitvoerbaarheid	15
4.1. Economische uitvoerbaarheid.....	15
4.2. Overleg betrokken overheden	16
4.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	16
4.4. Planning	17

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Ontwikkeling Luchthaven

Het belang van de ontwikkeling van de luchthaven wordt door zowel Rijk, provincie Flevoland en gemeente Lelystad wezenlijk geacht. De ontwikkeling voor de luchthaven is in het beleid van de diverse overheden neergelegd, waaronder de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Omgevingsplan Flevoland en de Structuurvisie Lelystad.

Op 12 maart 2015 heeft het Rijk het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld. Dit besluit is gepubliceerd op 31 maart 2015 en op 1 april 2015 in werking getreden. Met het inwerkingtreden van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport verruimd en krijgt Schiphol Group de mogelijkheid om Lelystad Airport (gefaseerd) te ontwikkelen als twin-airport Schiphol. In de eerste fase groeit de luchthaven tot 25.000 vliegbewegingen per jaar. Na evaluatie wordt besloten of groei tot 45.000 vliegbewegingen mogelijk is. Het is de inzet dat Lelystad Airport vanaf april 2018 is geacommodeerd voor groot handelsverkeer.

Voor het functioneren van de luchthaven is een goede bereikbaarheid nodig. Daarom wordt in het verlengde van het luchthavenbesluit ook de ontsluiting van de luchthaven verbeterd. Het is gewenst dat een verbindingsweg met halve aansluiting op de A6 gereed is als de uitbreiding van de luchthaven in 2018 in gebruik wordt genomen.

De uitgangspuntennotitie markeert de start van de procedure om de realisatie van de verbindingsweg en de halve aansluiting ervan op de A6 mogelijk te maken. Voor de realisatie moet het geldende bestemmingsplan worden aangepast. Dat gebeurt in de vorm van een provinciaal inpassingsplan. Voor dit inpassingsplan is een Milieueffectrapport (MER) vereist. Vervolgens zullen de benodigde (omgevings)vergunningen moeten worden afgegeven.

Reeds doorlopen stappen

MIRT-onderzoek¹

In het kader van de ontwikkeling van Lelystad Airport en de MER die daaraan ten grondslag ligt is onderzoek gedaan naar de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport. In dit MIRT onderzoek is in een tweetal fasen onderzocht of er bij de ontwikkeling van de luchthaven en de directe omgeving sprake is van knelpunten in de bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. (bron: Eindrapport MIRT onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport, Berenschot en Arcadis, november 2013).

Uit de probleemanalyse is naar voren gekomen dat in alle onderzochte scenario's bereikbaarheidsproblemen ontstaan op het wegvak A6 tussen aansluiting Almere-Buiten en Lelystad. Deze bereikbaarheidsproblemen ontstaan niet alleen ten gevolge van de toename van het verkeer door de ontwikkeling van de luchthaven, maar vooral in relatie met ontwikkeling in het gebied (bedrijventerrein Larserpoort, de Warandedreef). De problemen doen zich voor in de spitsrichting. Vooral in deze perioden ontstaat een probleem voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Er ontstaat filevorming bij de toerit Lelystad (huidige afslag 10) als gevolg van de beperkte capaciteit. Gebleken is dat in de periode tot en met 2025 problemen ontstaan in de doorstroming op de A6 en bij deze afslag.

¹ MIRT-onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)

In relatie met de totale ontwikkeling in het gebied is een halve aansluiting (aansluiting van en naar Almere) en de verbindingsweg naar de luchthaven, noodzakelijk als derde afslag op de A6 voor Lelystad. Dit zorgt voor een betere verdeling van het verkeer en een verbeterde afwikkeling bij de as Lelystad-centraal. Een nieuwe gehele aansluiting naar en vanuit Noordelijk Flevoland/Groningen is niet noodzakelijk op dit moment.

Op basis van deze onderzoeken is het convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport tussen het rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad afgesloten, waarin onder andere een afspraak is gemaakt over de realisatie van een derde (halve) aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar de luchthaven.

Door de aanleg van deze infrastructuur en de in het convenant opgenomen capaciteitsuitbreiding van de A6 tussen Almere Buiten en de huidige afslag bij Lelystad, is de bereikbaarheid van de luchthaven voldoende gegarandeerd.

In het verlengde MIRT onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport Rapportage fase 3 zijn de geselecteerde oplossingen uit fase 2 uitgewerkt en is een kostenraming uitgewerkt voor deze oplossingen.

Dit heeft de basis gevormd voor de afspraken in het convenant landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport die op 21 juli 2014 is gesloten. In dit convenant zijn de afspraken vastgelegd met betrekking tot de aanleg van een Halve Aansluiting op de A6 en een Verbindingsweg A6 Lelystad Airport.

Op basis van dit convenant is de afspraak gemaakt dat deze beide onderdelen zodanig samenhangen dat deze integraal moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Daarbij is de afspraak gemaakt dat de provincie Flevoland daarvoor verantwoordelijk is en de afspraken en aansprakelijkheid provincie in een overeenkomst worden vastgelegd.

Regionaal is daarnaast tussen de betrokken partijen bij de luchthaven een afspraak vastgelegd in een bestuursovereenkomst dat de provincie een inpassingsplan zal opstellen voor deze onderdelen en voor de verbindingsweg verantwoordelijk is.

In het eerder uitgevoerde MIRT onderzoek is ten behoeve van het convenant een globale oplossingsrichting gegeven. De afgelopen periode is de afweging opnieuw integraal getoetst en is op onderdelen extra onderzoek verricht (Arcadis rapport²). Dit rapport is in nauw overleg tot stand gekomen tussen de provincie Flevoland, RWS en de gemeente Lelystad. In de notitie reikwijdte en detailniveau wordt op deze afweging en de inhoudelijke aspecten die daarbij een rol spelen ingegaan.

Bij het opstellen van het rapport van Arcadis is overleg geweest met een aantal stakeholders, die van groot belang zijn voor de te maken keuzes. Dit betreft stichting Flevolandschap (als eigenaar van de Burchtkamp), Tennet (vanwege de hoogspanningsmasten) en het waterschap ZZL. Tevens worden de komende periode overleggen gevoerd met de grondeigenaren en pachters.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aangegeven wat is beoogd met de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 en waarnaar wordt gekeken bij de nadere concretisering van het ontwerp. In hoofdstuk 3 wordt een aantal uitgangspunten gegeven voor het provinciaal inpassingsplan.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van de plannen.

² Planuitwerking voor de Halve Aansluiting op de A6 en de Verbindingsweg richting Lelystad Airport, trechtering en keuze voorkeursalternatief, Arcadis, 30 juli 2015, Edocs 1782871.

2. Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6

2.1. Realisatie van de Verbindingsweg en aansluiting op de A6 als onderdeel van een bredere ontwikkeling

De realisatie van de verbindingsweg en halve aansluiting maakt deel uit van de ontsluiting van de luchthaven Lelystad. Het draagt mede bij aan de ontsluiting van het huidige bedrijventerrein van Airport Garden City (Larserpoort) en de ontwikkeling van Lelystad-Zuid / Warandedreef en mogelijk ook een toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein Flevopoort. Daarmee dragen de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 bij aan de economische ontwikkeling van het gebied.

Naast deze wegenstructuur wordt op korte termijn voorzien in een Ontsluitingsweg Lelystad Airport die vanaf de Larserweg de ontsluiting voor het terminalterrein en het huidige bedrijventerrein OMALA moet vormen en een alternatieve ontsluiting van de circuits. De landingsbaan van de luchthaven wordt doorgetrokken over de huidige weg (de Talingweg) naar de circuits, zodat daarvoor op korte termijn een alternatieve ontsluiting nodig is.

Vervolgens wordt deze weg doorgetrokken met de Verbindingsweg naar de A6, met een Halve Aansluiting op de A6. Daarnaast is in het convenant voor de Landzijdige Bereikbaarheid opgenomen dat er maatregelen worden voorzien voor de A6 (capaciteitsuitbreiding) en wordt uitgegaan van verbeteringen met betrekking tot het openbaar vervoer bij de luchthaven en in het centrum van Lelystad bij het station. Geconstateerd is dat een hele aansluiting (ook een toerit van / naar Groningen / Noordelijk Flevoland) nog niet noodzakelijk is op dit moment. Alleen een aansluiting van en naar Almere is op dit moment voorzien.

Wel is bij de planuitwerking beschouwd wat de effecten en consequenties zijn van een hele aansluiting zodat daarvoor in de toekomst mogelijkheden aanwezig zijn.

Uit eerder verkennend onderzoek blijkt dat voor het (globale) tracé van de verbindingsweg en de halve aansluiting de boogstralen van de weg, de afstand en weefvaklengte tussen de huidige afslag 10 en de toekomstige afslag 9, de vereiste afstand tussen de weg en hoogspanningsleiding en de natuur en specifiek de ligging van het natuurterrein De Burchtkamp en de toekomstwaarde en de landschappelijke inpassing / inpassing in de huidige structuur van het gebied vooral de bepalende factoren te zijn. Voor het inpassingsplan worden de uitkomsten van deze verkenning als uitgangspunt genomen.



Figuur 1: globale ligging Halve Aansluiting en Verbindingsweg

Voorzien wordt in:

- Aansluiting op de A6
- Aansluiting op de Ontsluitingsweg van de Luchthaven Lelystad Airport
- Verbindingsweg tussen deze aansluitingen
- Inrichten van een kruising met de Talingweg
- Inrichten van een kruising met de Meerkoetenweg

Er moet nog een keuze worden gemaakt over de exacte ligging van de verbindingsweg en de halve aansluiting en de vormgeving van de kruisingen.

2.2. De realisatie van de Verbindingsweg en aansluiting op de A6 worden aangemerkt als M.E.R.-plichtige activiteiten

Het doel van een MER is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die beschreven staan in het Besluit mer of omdat een passende beoordeling benodigd is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Hierna wordt aangegeven dat in deze situatie een m.e.r.-plicht bestaat en daarom naast deze uitgangspuntennotitie tevens een Notitie Reikwijdte en detailniveau is opgesteld.

MER plicht op grond van het Besluit mer

Op grond van het Besluit mer is sprake van een *rechtstreekse m.e.r.-plicht* voor:

- De aanleg van een autosnelweg of autoweg (categorie C.1.2)

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	-	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Citaat Bijlage onderdeel C van besluit m.e.r.

De definitie van autoweg in het Besluit mer is

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of
- b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De verbindingsweg wordt ingericht als een provinciale weg met een 80 km/u regime. De exacte inrichting van de kruispunten is nog niet bekend, maar een reële mogelijkheid is dat de weg alleen toegankelijk wordt via knooppunten of door verkeerslichtengeregelde kruispunten en daarom gedefinieerd kan worden als autoweg. Op grond hiervan is de aanleg van de verbindingsweg m.e.r.-plichtig.

M.e.r.-plicht omdat een passende beoordeling benodigd is

Op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wet milieubeheer is MER verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet moet worden opgesteld. Voor de verbindingsweg en aansluiting wordt een inpassingsplan opgesteld. Uit de voortoets die in dit verband is uitgevoerd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, blijkt dat significant negatieve effecten voor de blauwe kiekendief op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Er moet daarom een passende beoordeling (PB) worden opgesteld. Voor het inpassingsplan is daarom op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wm een plan-MER benodigd.

Het inpassingsplan moet de planologisch-juridische basis bieden voor de realisatie van de verbindingsweg en de halve aansluiting en het verlenen van de benodigde vergunningen.

Het kan zijn dat vanwege de realisatie van de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 er naast verkeersmaatregelen nog extra maatregelen nodig zijn. Hierbij kan worden gedacht aan boscompensatie, maatregelen voor natuur vanwege de nabijheid van het natuurterrein de Burchtkamp en de Flora- en Faunawet. Deze zullen mogelijk ook een planologisch-juridische vertaling moeten krijgen.

Het verkrijgen van de benodigde gronden gebeurt primair op basis van vrijwilligheid. Zonodig zal onteigening worden ingezet. Ten aanzien van de ontsluitingsweg is al een verzoek tot onteigening door de provincie gedaan op basis van Titel IIa. Het ligt in de rede om ook voor de verbindingsweg en de halve aansluiting, mocht dit onverhoopt het geval zijn, een onteigeningsprocedure te verzoeken op basis van titel IIa van de Onteigeningswet.

2.3. Bestaande (planologisch-juridische) situatie

Voor het gebied waarnaar wordt gekeken gelden de volgende planologisch-juridische kaders.

Voor de ontwikkeling van de luchthaven geldt nu het Luchthavenbesluit dat op 12 maart 2015 is vastgesteld. Een deel van dit besluit heeft planologisch-juridische gevolgen. Zo gelden er hoogtebeperkingen en een geluidcontour in de omgeving van de luchthaven.

De nu geldende bestemmingsplannen zijn:

- Bestemmingsplan Buitengebied 2009
- Bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop (28-09-2010, NL.IMRO.0995.083811)
- Bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop - reparatie (zelfde dossier als Larserknoop)
- Bestemmingsplan lelystad Zuid II (02-10-1986)
- Bestemmingsplan Lelystad -Verbindingsweg Circuits (16-12-2014, NL.IMRO.0995.00054-VG01)

De gronden zijn binnen het beoogde plangebied/zoekgebied bestemd voor:

- Agrarische doeleinden
- (uit te werken) verkeersdoeleinden
- (uit te werken) bedrijfsdoeleinden
- Water

Daarnaast zijn er aanduidingen voor onder andere:

- Archeologische waarden
- Geluidzone
- Hoogspanningsverbinding
- Leidingen
- Hoogtebeperkingen

Inzake het bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop - reparatie loopt nog een beroepsprocedure die op korte termijn bij Raad van State tot uitspraak komt.

2.4. Komen tot nadere concretisering

Op dit moment wordt uitgegaan van een zoekgebied waarbinnen de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 worden gerealiseerd. Aan de hand van het MER, dat gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt het ontwerp van de weg en het ontwerp van het inpassingsplan gemaakt.

Onderzoek ten behoeve van MER

In de eerste fase zullen de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de drie alternatieven met elkaar worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of alternatief 2D definitief als voorkeursalternatief wordt gezien.

In de tweede fase van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht.

De effecten worden waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten (tijdens de aanlegfase). Waar nodig zullen mogelijke maatregelen worden bepaald voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten, te denken aan bijvoorbeeld licht- en geluidswerende maatregelen. Vervolgens wordt bepaald of er na toepassing van mitigerende maatregelen sprake is van 'resteffecten', waarvoor (al dan niet verplicht) compenserende maatregelen kunnen worden getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van natuurcompensaties.

.

Onderzoek ten behoeve van Provinciaal inpassingsplan

De onderzoeken zoals deze worden uitgevoerd voor vergelijking van alternatieven in de MER dienen een dusdanig uitwerkingsniveau te hebben dat zij eveneens bruikbaar zijn in het inpassingsplan. In het inpassingsplan wordt het uiteindelijke ontwerp van de verbindingsweg en de aansluiting op de A6 juridisch planologisch in de daarvoor bedoelde bestemmingen (en eventueel aanduidingen) vastgelegd.

Het ontwerp wordt beoordeeld op:

- Voldoet het aan de doelstellingen van de ontsluiting;
- Relatie met ander beleid;
- Technische haalbaarheid;
- Impact op de omgeving, waaronder natuur;
- Financiële haalbaarheid;
- Maatschappelijke haalbaarheid.

3. Uitgangspunten voor een provinciaal inpassingsplan

Het kader voor het provinciaal inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) met regels, die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindend deel van het inpassingsplan.

Het inpassingsplan is in feite een partiële herziening van de (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

3.1. Wijze van bestemmen

Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben Provinciale Staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die zij uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. Wat een goede ruimtelijke ordening is, staat niet letterlijk omschreven in de wet noch in het Besluit ruimtelijke ordening.

Wel moet worden voldaan aan wet- en regelgeving en rekening worden gehouden met het vigerende beleid. Alle ruimtelijk relevante aspecten worden op een rij gezet en belangen worden afgewogen. Bij een goede belangenafweging moet duidelijk zijn waar welke bestemming nodig is en waarom deze bestemming daar nodig is.

Het inpassingsplan moet de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied mogelijk maken.

De gemeente Lelystad gaat uit van globaal bestemmen. Dit principe wordt zo mogelijk ook hier gehanteerd. Dit zou kunnen inhouden dat de weg en de aansluiting op de A6 in één bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Eventueel wordt hierin nog een knip gemaakt.

3.2. Ligging en omvang plangebied

Op dit moment is de ligging van de verbindingsweg en de halve aansluiting globaal bekend (zie figuur 1). De exacte ligging van het plangebied wordt de komende maanden nader bepaald. De uitkomsten van de diverse nog uit te voeren onderzoeken kunnen hier mede op van invloed zijn.

3.3. Bijzondere aspecten

De Wet ruimtelijke ordening geeft voor het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan een aantal eisen en een aantal mogelijkheden waarover een keuze gewenst is.

Gelet op artikel 3.26 lid 1 Wro moet de gemeenteraad voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan worden gehoord.

Aan de hand van deze uitgangspuntennotitie wordt de gemeenteraad van Lelystad in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden. De vorm van het horen is niet in de wet bepaald. Hieraan kan de raad invulling geven met het zenden van een brief. Deze vorm heeft de voorkeur van de provincie omdat hiermee de raad als geheel de eigen gevoelens het beste kan verwoorden.

Bij de vaststelling van een inpassingsplan moet een aantal extra besluiten worden genomen:

- a. *De mate waarin het inpassingsplan in de plek komt van de geldende bestemmingsplannen*
Bij inpassingsplan kan worden bepaald in hoeverre bestemmingsplannen binnen het plangebied van het inpassingsplan hun werking behouden (artikel 3.26 lid 3 Wro).

Uitgangspunt:

Het inpassingsplan geeft voor het plangebied ervan een nieuwe bestemming die in de plek komt voor de huidige bestemmingen die erop liggen.
Uitzondering hierop is de geluidcontour voor van Airport Garden City en de Luchthaven Lelystad Airport met de daarbij behorende hoogtebeperkingen.

- b. *Het wijzigen van het bevoegd college voor het nemen van uitvoeringsbesluiten*
Bij het besluit tot vaststellen van het inpassingsplan kunnen Provinciale Staten bepalen dat gedeputeerde staten een aantal uitvoeringsbesluiten kunnen uitoefenen in de plaats van het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.26 lid 4 Wro). Daarbij gaat het om de bevoegdheden en verplichtingen, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro:
 - a. het kunnen wijzigen van het inpassingsplan;
 - b. het moeten uitwerken van het inpassingsplan;
 - c. het bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het inpassingsplan;
 - d. het kunnen stellen van nadere eisen inzake nader omschreven onderwerpen of onderdelen.

Het kan zijn dat uit oogpunt van flexibiliteit één of meerdere van deze bevoegdheden in het inpassingsplan worden opgenomen.

Uitgangspunt:

De provincie streeft naar het zo exact mogelijk bestemmen van de verbindingsweg en binnen de bestemming, weliswaar zo globaal mogelijk, direct mogelijk maken van de voor de verbindingsweg noodzakelijke maatregelen. Daarmee zijn de hiervoor genoemde bevoegdheden en verplichtingen niet nodig, en wenst de provincie niet verder in de bevoegdheden van anderen te treden dan strikt noodzakelijk. Dat houdt in dat de uitvoering van het inpassingsplan - zoveel als mogelijk is - bij de gemeente blijft liggen. Het ligt daarom in de rede om de bevoegdheden te laten waar ze nu liggen en dat deze dus *niet* overgaan naar de provincie.

- c. *Het wijzigen van het bevoegd college voor het nemen van een omgevingsvergunning*
Bij het besluit tot vaststellen van het inpassingsplan kunnen Provinciale Staten bepalen dat gedeputeerde staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, b, c of g, van de Wet

algemene bepalingen omgevingsrecht in de plaats van het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.26 lid 4 Wro)

Uitgangspunt:

De provincie hanteert het uitgangspunt dat de uitvoering van het inpassingsplan - zoveel als mogelijk is - bij de gemeente komt te liggen en dat die bevoegdheden *niet* overgaan naar de provincie.

d. *De termijn dat de gemeenteraad geen bestemmingsplan kan vaststellen*

De gemeenteraad is vanaf het moment waarop het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop dat inpassingsplan betrekking heeft. De bedoelde bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt. (artikel 3.26 lid 5 Wro)

Uitgangspunt:

De provincie hanteert het uitgangspunt dat het de bedoeling dat de periode dat de gemeenteraad niet bevoegd is zo kort mogelijk te houden.

Het is de bedoeling dat de uitvoering van het inpassingsplan bij de gemeente blijft liggen. Om tot uitvoering van het inpassingsplan te komen zal, indien noodzakelijk, worden gevolgd door een onteigeningsprocedure waarna de realisatie van de verbindingsweg zal plaatsvinden. De voltooiing van de realisatie duurt zeker niet langer dan 2020. Daarom wordt voorgesteld om de termijn dat de gemeenteraad is uitgesloten om een bestemmingsplan vast te stellen tot en met 2020.

4. Uitvoerbaarheid

4.1. Economische uitvoerbaarheid

Op 21 juli 2014 is het convenant gesloten voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport. Dit convenant is afgesloten door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M), de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. De afspraken in dit convenant zijn gebaseerd op het MIRT onderzoek Lelystad Airport. In het convenant zijn afspraken vastgelegd met betrekking tot de aanleg van een Halve Aansluiting op de A6 en een verbindingsweg. De verbindingsweg wordt een provinciale weg die in beheer bij de provincie komt.

In het kader van het convenant is de afspraak gemaakt dat de provincie Flevoland verantwoordelijk is voor de realisatie van een nieuwe verbindingsweg van de luchthaven naar de A6 en dat het Rijk verantwoordelijk is voor de realisatie van de halve aansluiting op de A6. De provincie Flevoland en het ministerie van I&M / Rijkswaterstaat (RWS) hebben geconstateerd dat de verbindingsweg en de halve aansluiting zodanig samenhangen dat deze integraal moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Afsproken is dat de provincie deze integraal zal voorbereiden. De afspraken zullen in een overeenkomst worden vastgelegd. Wel zijn door beide partijen reeds middelen beschikbaar gesteld.

Daarnaast zijn voor de regionale bijdrage aan de verschillende infrastructuurprojecten voor de luchthaven afzonderlijke afspraken gemaakt in een bestuursovereenkomst tussen de provincie, gemeente Lelystad, luchthaven, Airport Garden City om de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport te verbeteren. Die bestuursovereenkomst dient -mede- te worden gezien als een overeenkomst in de zin van artikel 6.24 van de Wet ruimtelijke

ordering tot het verhaal van de kosten van de grondexploitatie van de Gemeente en Provincie.

Tevens zijn ook afspraken gemaakt over een gewijzigde taakverdeling in relatie met het Convenant, waarbij de provincie voor een aantal infrastructuurprojecten, waaronder de Verbindingsweg / Halve Aansluiting een provinciaal inpassingsplan zal opstellen.

Voor de realisatie van de verbindingsweg en de (halve) aansluiting op de A6 stellen de betrokken overheden (Rijk, Rijkswaterstaat en provincie) een samenwerkings / realisatieovereenkomst en vervolgens een uitvoeringsovereenkomst op.

4.2. Overleg betrokken overheden

In de fase van de uitgangspuntennotitie wordt het wettelijk vooroverleg gevoerd met de betrokken overheden: Rijk, provincie, gemeenten en waterschap. De gemeenteraad van Lelystad wordt in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord over het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan. Ook in de fase van het ontwerp-inpassingsplan en in de fase van vaststelling vindt overleg met en afstemming tussen de overheden plaats.

4.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Deze uitgangspuntennotitie gaat in op de vertaling van de realisatie van een verbindingsweg en aansluiting op de A6 in een inpassingsplan. Met een inpassingsplan wordt het nu geldende bestemmingsplan aangepast.

Na deze uitgangspuntennotitie wordt een ontwerp van het inpassingsplan opgesteld. Vervolgens wordt deze vastgesteld.

Ten behoeve van het inpassingsplan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de informatie die reeds eerder is verzameld. Voor het MER is eerst een Notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld. Vervolgens wordt een MER opgesteld. Zo nodig wordt de al aanwezige informatie aangevuld. Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter visie gelegd.

Op verschillende momenten in de procedure kunnen burgers en bedrijven reageren op het inpassingsplan. De uitgangspuntennotitie vormt het eerste moment in die procedure.

De uitgangspuntennotitie wordt 6 weken ter visie gelegd voor inspraak. De inspraak en het antwoord erop worden opgenomen in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan wordt 6 weken ter inzage gelegd, gedurende welke termijn een ieder zienswijzen kan indienen. Voor de dan ontvangen zienswijzen zal een antwoordnota worden opgesteld. Deze wordt samen met een voorstel voor vaststelling van het inpassingsplan vastgesteld. Het vastgestelde inpassingsplan wordt 6 weken ter visie gelegd. Gedurende deze termijn kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Documenten voor het aanpassen van het bestemmingsplan	Vorm waarop gereageerd kan worden	Door
Uitgangspuntennotitie inpassingsplan Notitie reikwijdte en detailniveau	Zienswijzen	Een ieder
Ontwerp inpassingsplan MER Ontwerpen andere besluiten die met het inpassingsplan worden gecoördineerd	Zienswijzen	Een ieder
Vastgesteld inpassingsplan	Beroep	Belang-

Vastgestelde andere besluiten die met het inpassingsplan worden gecoördineerd		hebbenden
---	--	-----------

4.4. Planning

De planning van de procedure van het inpassingsplan ziet er indicatief als volgt uit:

- 07 oktober 2015: Commissiebehandeling
- 28 oktober 2015: PS - opdrachtverlening opstellen inpassingsplan
- 04 november 2015: publicatie + 6 weken ter inzage legging van uitgangspuntennotitie en Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) t/m 16 december 2015
- 26 januari 2016: vaststellen van nota van opmerkingen uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie door GS + vaststellen MER + vaststellen ontwerp inpassingsplan
- 17 februari 2016: Commissiebehandeling: Vaststellen van nota van opmerkingen uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie + vaststellen ontwerp inpassingsplan en ter inzage leggen
- 24 februari 2016: evt. PS Vaststellen van uitgangspuntennotitie en NRD en uitgangspuntennotitie + ontwerp inpassingsplan
- 02 maart 2016: publicatie + 6 weken ter inzage legging van MER + ontwerp inpassingsplan t/m 13 april 2016
- 24 mei 2016: vaststellen van antwoordnota + vaststellen van MER + vaststellen inpassingsplan door GS
- 15 juni 2016: Commissiebehandeling van antwoordnota + vaststellen inpassingsplan
- 29 juni 2016: PS - vergadering: vaststellen van antwoordnota + vaststellen inpassingsplan

In deze strakke planning is geen uitloop meer mogelijk, omdat anders niet wordt voldaan aan het voorschrift in de Wro dat binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging PS dient te beslissen (artikel 3.8 lid 1 sub e)