

NOTA VAN BEANTWOORDING

UITGANGSPUNTENNOTITIE PLANOLOGISCH- JURIDISCH KADER VOOR FLEVOKUST EN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU FLEVOKUST

Versie

Ambtelijk : concept, 15 mei 2014 – versie 4
GS :
Bijlage 1 : Kaart plaatsaanduiding insprekers
Bijlage 2 : Afschrift ingekomen vooroverleg- en inspraakreacties

1616170

NOTA VAN BEANTWOORDING UITGANGSPUNTENNOTITIE PLANOLOGISCH-JURIDISCH KADER VOOR FLEVOKUST EN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU FLEVOKUST

Aanleiding

De provincie Flevoland is gestart met de voorbereiding van een planologisch-juridisch kader voor de ontwikkeling van haven- en industrieterrein Flevokust te Lelystad. De ontwikkeling van een haven- en industrieterrein is voorzien aan de noordzijde van Lelystad, ter hoogte van het noordelijke gedeelte van het gebied dat lokaal bekend is als het voormalige visvijvergebied. De locatie wordt in het oosten begrensd door de A6 en in het noorden door de energiecentrale. De gemeente Lelystad was al ver gevorderd met de voorbereiding van de ontwikkeling van Flevokust en heeft daarvoor ook een milieueffectrapport opgesteld. De behandeling in de raad van december 2013, waarin zorgen over de ontwikkeling zijn geuit, heeft geresulteerd in een afwijzing van de plannen. Dit was voor de provincie aanleiding om te onderzoeken of de plannen kunnen worden geoptimaliseerd. Deze optimalisatie wordt gezocht in drie richtingen: planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast, het al dan niet gebruiken van secundaire bouwstoffen en de vormgeving en locatie van de haven. In dit verband is er een "Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader voor Flevokust" (hierna: Uitgangspuntennotitie) opgesteld.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft over deze Uitgangspuntennotitie vooroverleg plaatsgevonden. Aan de vooroverlegpartners is te kennen gegeven, dat eerder door hen tegen het voorontwerp van het bestemmingsplan bij de gemeente naar voren gebrachte reacties bij de optimalisatie van het bouwplan worden meegenomen. Bij de gemeente zijn vooroverlegreacties ingediend door Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Waterschap Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, gemeente Urk, gemeente Dronten, N.V. Nederlandse Gasunie, Brandweer Flevoland en provincie Flevoland. Veruit de meeste van deze reacties hebben hun belang verloren door de ingrijpende wijziging van het ontwerpplan en het merendeel van deze overlegpartners hebben dan ook een nieuwe reactie kenbaar gemaakt.

Over de Uitgangspuntennotitie is eveneens inspraak gehouden, zoals bedoeld in de inspraakverordening van de provincie. De notitie heeft van 14 februari tot en met 13 maart 2014 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon een ieder hierop reageren. Naast de Uitgangspuntennotitie zijn tevens andere relevante documenten beschikbaar gesteld: de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust en een inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving.

De wettelijke adviseurs zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.8 van de Wet milieubeheer in de gelegenheid gesteld te reageren op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust.

Voorliggende Nota gaat in op de vooroverlegreacties en de ontvangen inspraakreacties op de Uitgangspuntennotitie en de notitie Reikwijdte en Detailniveau Flevokust.

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende instanties in de gelegenheid gesteld te reageren:

Waterschap ZuiderZeeLand		Lindelaan 20	8224 KT	Lelystad	Postbus 229	8200 AE	Lelystad
Rijkswaterstaat Midden Nederland, Dienst IJsselme		Zuiderwagenplein 2	8224 AD	Lelystad	Postbus 17	8200 AA	Lelystad
Rijksdienst Cultureel Erfgoed		Oostvaardersdijk 01-04	8244 PA	Lelystad	Postbus 1600P	3800 BP	Amersfoort
Ministerie van Economische Zaken (directie West)		Herman Gorterstraat 55	3511 EW	Utrecht	Postbus 19143	3501 DC	Utrecht
Kamer van Koophandel Flevoland		Bolderweg 2	1332 AT	Almere	Postbus 2852	1000 CW	Amsterdam
Kamer van Koophandel Flevoland		Stadhuisplein 1	1315 HR	Almere	Postbus 2852	1000 CW	Amsterdam
Brandweer Flevoland		Markerkant 1513	1314 AT	Almere	Postbus 10334	1301 AH	Almere
N.V. Nederlandse Gasunie		Concourslaan 17	9727 KC	Groningen	Postbus 19	9700 MA	Groningen
Tennet		Utrechtseweg 310	6812 AR	Arnhem	Postbus 718	6800 AS	Arnhem
Vitens N.V.		Grietenij 17-05	8233 BP	Lelystad	Postbus 1205	8001 BE	Zwolle
Gemeente Urk		Singel 9	8321 GT	Urk	Postbus 77	8320 AB	Urk
Gemeente Almere		Stadhuisplein 1	1315 HR	Almere	Postbus 200	1300 AE	Almere
Gemeente Dronten		De Rede 1	8251 ER	Dronten	Postbus 100	8250 AC	Dronten
Gemeente Drechterland		Raadhuisplein 1	1616AV	Hoogkarspel	Postbus 9	1616 ZG	Hoogkarspel
Gemeente Drechterland		Westeinde 5	1606CZ	Venhuizen	Postbus 9	1616 ZG	Hoogkarspel
Gemeente Enkhuizen		Hoogstraat 11	1601 KT	Enkhuizen	Postbus 11	1600 AA	Enkhuizen
Gemeente Noordoostpolder		Harmen Visserplein 1	8302 BW	Emmeloord	Postbus 155	8300 AD	Emmeloord
Staatsbosbeheer		Stadhuisplein 2	8232 ZX	Lelystad	Postbus 91	8200 AB	Lelystad
Dienst NoordWest		Straatweg 66 A	3621 BR	Breukelen			
Dienst NoordWest		Laan van Vollenhove 3211	3706 AR	Zeist			
Dienst Vastgoed Defensie	Kromhout Kaze	Herculeslaan 1	3584 AB	Utrecht	Postbus 90004	3509 AA	Utrecht
LTO Noord		Zwartewaterlaan 14	8031 DX	Zwolle	Postbus 240	8000 AE	Zwolle
Ministerie van Ruimte en Mobiliteit	Ministerie van	Plesmanweg 1-6	2597 JG	Den Haag			
Natuur en Milieu Flevoland		Botter 11-47	8232 JS	Lelystad			
Stichting Flevolandenschap		Vlotgrasweg 11	8219 PP	Lelystad	Postbus 2181	8203 AD	Lelystad
Maxima Centrale		IJsselmeerdijk 101	8221 RC	Lelystad			

Er zijn vooroverlegreacties ingediend door (op volgorde van ontvangst):

1. Gasunie Transport Services B.V., Postbus 181, 9700 AD, Groningen
2. Gemeente Dronten, postbus 100, 8250 AC, Dronten
3. LTO Noord, Postbus 240, 8000 AE, Zwolle
4. Gemeente Urk, Postbus 77, 8320 AB, Urk
5. Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Postbus 600, 8200 AP, Lelystad
6. Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE, Lelystad

Er zijn inspraakreacties ingediend door (op volgorde van ontvangst):

1. Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraat 170, 8226 LC, Lelystad; 68 mensen hebben de reactie onderschreven
2. B.F. Ammerlaan, Birdielaan 15, 8241 BB, Lelystad
3. Daniel Doornbos, Wiardi Beckmanstraat 53, 1063 TG, Amsterdam
4. Raedthuys Windenergie B.V., Postbus 3141, 7500 DC, Enschede
5. Koos Spil en Franka Helleman, Vliehors 15, 8223 CX, Lelystad
6. Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad
7. J. Pater, St. Nicolailaan 17, 6821 HL, Arnhem
8. H.C.J. van Wijk, Visvijverweg 57, 8219 PB, Lelystad
9. W. van Wijk, Visvijverweg 42, 8219 PC, Lelystad
10. Charlotte Bakker, Purmer 88, 8244 AT, Lelystad
11. Berend Bosma, Visvijverweg 52, 8219 PC, Lelystad
12. N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad
13. Stichting Het Blauwe Hart van Nederland, Postbus 222, 1850 AE, Heiloo
14. Frans Anemaet, Kennemerland 30, 8245 ER, Lelystad; Wijtze Boomsma, Beukenhof 194, 8212 EE, Lelystad; Bart Schultz, Karveel 1505, 8231 AV, Lelystad
15. B.R. Barkema en A. Barkema-van der Scheer, Klokbekerweg 7, 8219 PD, Lelystad
16. Bewonersvereniging Golfpark, p/a Golfpark 145, 8241 AC, Lelystad; Bewonersvereniging FlevoGolfResort, p/a Birdielaan 110, 8241 AT, Lelystad
17. Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad

18. Harry Hogendoorn, Bijlweg 13, 8219 PE, Lelystad
19. Partij voor Lelystad, p/a De Binckhorst 23, 8226 RN, Lelystad
20. Liesbeth Veldkamp, Kopenhagenlaan 165, 8232 RD, Lelystad
21. J. Verwolf, Visvijverweg 64, 8219 PC, Lelystad
22. J.P. Zonderland, Plavuizenweg 1, 8219 PA, Lelystad
23. Renée Hoekendijk, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad
24. C.M.S. Oostveen, Bronsweg 40, 8222 RB, Lelystad
25. Piet van Sabben en Renée Hoekendijk, Biologische tuinderij de Stek, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad
26. Wim en Jeroen van Wageningen, Visvijverweg 56 en 58, 8219 PC, Lelystad
27. Dennis van de Weerd, Bronsweg 41, 8222 RB, Lelystad

In bijlage 1 is een kaartje opgenomen waarop de plaatsaanduidingen van de insprekers zijn weergegeven.

Ontvankelijkheid

De bovengenoemde reacties zijn ontvangen binnen de daartoe bedoelde termijn en worden derhalve in deze Nota van beantwoording opgenomen.

Inhoudelijke beoordeling van de inspraakreacties

Een aantal punten komt in meerdere inspraakreacties terug. Deze punten worden onderstaand, onder het kopje “algemeen”, omschreven en van een reactie voorzien. Vervolgens worden de inspraakreacties samengevat. Daarbij wordt per reactie aangegeven op welke wijze er mee om wordt gegaan. De inspraakreacties zijn integraal als bijlage 2 bij deze Nota opgenomen, zodat op basis van volledige informatie tot besluitvorming kan worden gekomen.

Algemeen

1. Nut en noodzaak ontwikkeling haven- en industrieterrein Flevokust

Er worden vraagtekens gezet bij het nut en de noodzaak van Flevokust: is er wel behoefte aan een overslaghaven, containerterminal en bedrijventerrein? Bestaande industrieterreinen zijn nog niet volledig benut en zijn ook via het water bereikbaar. Levert de voorgestane ontwikkeling voldoende banen op en passen de banen bij de vraag vanuit de arbeidsmarkt in Lelystad?

Reactie:

Het economische belang van de ontwikkeling van Flevokust voor de stad en de regio wordt door de verschillende overheden wezenlijk geacht. De ontwikkeling van Flevokust als haven- en industrieterrein is dan ook in het beleid van de diverse overheden neergelegd. Zo past de ontwikkeling in de door het rijk vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die op 13 maart 2012 in werking is getreden. In 2007 is op rijksniveau een Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens voor Nederland uitgevoerd. De belangrijkste conclusie van deze analyse is, dat het vervoer van bulkgoederen en containers via de binnenvaart, na een korte afname door de crisis, verder groeit tot 2020. Dit biedt mogelijkheden voor bestaande en nieuwe havens. Flevoland (Almere, Lelystad) wordt als kansrijke regio benoemd voor een (multimodale) binnenhaven. Op rijksniveau heeft één en ander onder meer geresulteerd in het plaatsen van Flevokust op de lijst van projecten waarop de procedurele bepalingen van de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing zijn en in het toekennen van subsidie in het kader van Beter Benutten.

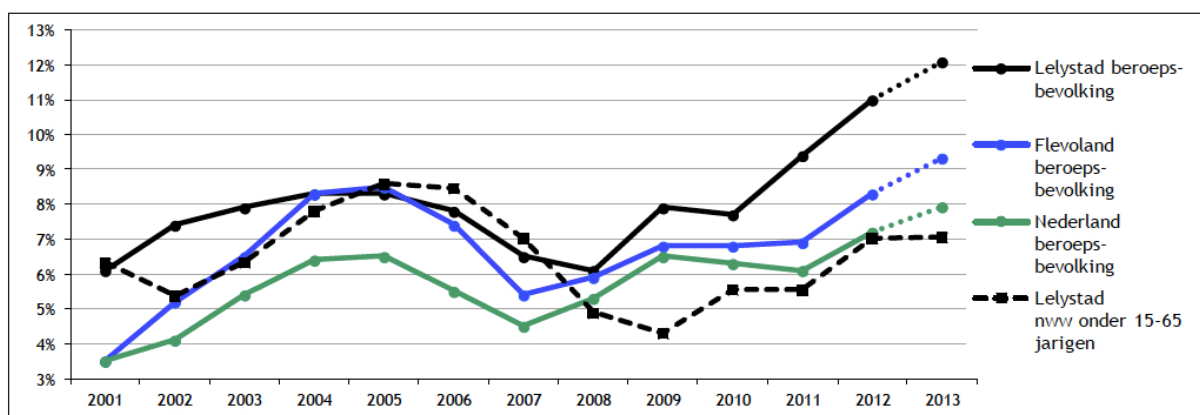
In het Omgevingsplan van de provincie Flevoland is Flevokust aangemerkt als stedelijk gebied, dat zowel (bestaand en toekomstig) bebouwd als onbebouwd gebied omvat en ruimte biedt aan woongebieden, werklocaties, infrastructuur, (recreatieve) voorzieningen, water, groengebieden en ecologische verbindingen.

In het Omgevingsplan staan voorts drie zoeklocaties voor multimodale overslag weg-water. Daarvan is Flevokust de enige waar ook de combinatie met het spoor mogelijk is en dus de meeste potentie heeft.

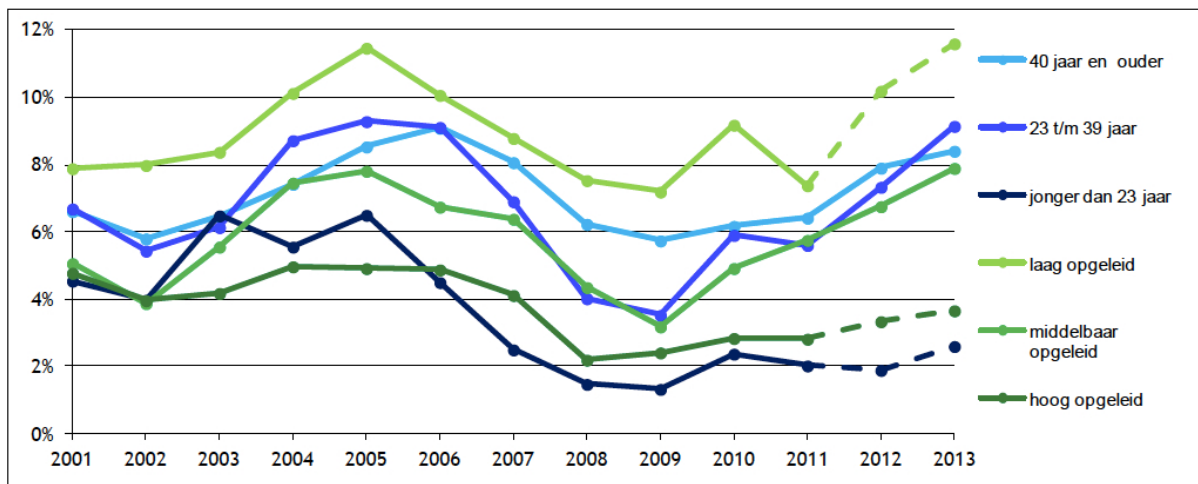
Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het gezamenlijke beleid voor de kantoor- en bedrijfslocaties opgenomen in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040. Flevokust maakt deel uit van de MRA. Naast de reductie van plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties is in de MRA ook een behoefte aan zwaardere industrieterreinen. Tot 2040 is in de MRA naar verwachting vraag naar 380 ha gemengd-plus terrein. Op gemengd-plus terreinen kan industriële bedrijvigheid terecht uit de milieucategorieën 3 t/m 6. Een deel van die 380 ha betreft bedrijven uit de hoogste milieucategorie (categorie 5-6, ofwel de zware industrie). Doordat deze bedrijven qua milieuruimte vaak moeilijk mengbaar zijn met andere functies, is het essentieel om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor deze -voor de regio en Nederland als geheel- noodzakelijke bedrijven. Overigens kunnen zich ook op modern-gemengde bedrijventerreinen industriële bedrijven vestigen, veelal tot en met milieucategorie 4. Hoewel daar vaak fysieke ruimte voor beschikbaar is, zorgt de beperkte milieuruimte op deze terreinen (net als overigens in sommige gevallen op gemengd-plus terreinen) ervoor dat zware industrie geen plek kan vinden op deze terreinen. Milieuruimte is een schaars goed in de MRA. In totaal is het aanbod gemengd plus in MRA tot 2040 nu 250 ha, waarvan 70 ha op Flevokust. Het nu voorliggende ontwerpplan voor Flevokust maakt een ontwikkeling van circa 40 ha bedrijventerrein mogelijk in aansluiting op de te ontwikkelen binnenvaart terminal.

De ontwikkeling van Flevokust maakt eveneens deel uit van de voorziene knooppuntenontwikkeling, zoals vastgelegd in de door de gemeenteraad van Lelystad in 2005 vastgestelde Structuurvisie Lelystad 2015 en de Structuurvisie Locatiebeleid 2013-2025. Voor versterking van de economische ontwikkeling is de komst van multimodale overslag van belang.

Ter zake van de sociaal-economische noodzaak van Flevokust zijn de onderstaande grafieken uit het trendrapport 'Zicht op Lelystad 2013' van de gemeente Lelystad illustratief. Daaruit blijkt een hoog werkeloosheidspercentage in Lelystad ten opzichte van het landelijk gemiddelde en blijkt een hoge werkeloosheid bij laagopgeleiden. Logistieke- en productieactiviteiten bij de boogde bedrijvigheid in Flevokust bieden arbeidsplaatsen waarbij een hogere opleiding geen vereiste is. De provincie Flevoland heeft Ecorys in april 2014 gevraagd de werkgelegenheidscijfers voor het industrieterrein te actualiseren. Ecorys heeft een bandbreedte van 25-35 arbeidsplaatsen per hectare afgegeven. Uitgaande van een bedrijventerrein van 40 hectare kunnen minimaal 1000 banen ontstaan op Flevokust.



Uit 'Zicht op Lelystad 2013', gemeente Lelystad 2013



Uit 'Zicht op Lelystad 2013', gemeente Lelystad 2013

De ontwikkeling van Flevokust voorziet in een binnenvaartterminal primair gericht op containers en in het verlengde hiervan in een op de terminal aangesloten bedrijventerrein. De beoogde economische ontwikkeling van de regio en de daarmee samenhangende werkgelegenheid zal ontstaan op het bedrijventerrein. De binnenvaartterminal genereert slechts een beperkte hoeveelheid werkgelegenheid en moet worden beschouwd als een vestigingsvoorwaarde voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De samenhang tussen de ontwikkeling van de terminal en het bedrijventerrein is daarmee groot.

In 2008 is een uitgebreide rapportage gemaakt met de titel 'Flevokust, Logistiek vliegwiel voor Lelystad' door TNO/Erasmus. Dit rapport behandelde het nut en de noodzaak van het toen voorliggende plan 'Van der Wiel'. Dit plan is erg vergelijkbaar met de plannen die anno 2014 voorliggen. Mede door de complexe inpassing en de grotere omvang is het plan 'Van der Wiel' niet gerealiseerd. Nieuwe inzichten over bijvoorbeeld Natura 2000 en een faseerbaarheid van het plan maken de ontwikkeling nu wel haalbaar. Het rapport van TNO/Erasmus is relevant vanwege het oordeel over de locatie en de uitgebreide lijst aanbevelingen. Het rapport is positief ten aanzien van noodzaak, wenselijkheid en behoefte.

Vanwege de veranderende rol van overheden, de economische realiteit en de recente ontwikkelingen in de regio, is de ontwikkelstrategie voor Flevokust anno 2014 afwijkend van die voor eerdere plannen. Een beperkte schaal en een betere faseerbaarheid verlagen het risicoprofiel en maken een vraaggestuurde ontwikkeling mogelijk.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de terminal zijn bestaande ladingstromen in de regio geïnventariseerd. Op basis van bestaande exportstromen van agro producten vanuit de regio, die nu over de weg naar Rotterdam worden vervoerd, is een eerste bescheiden exploitatie van de terminal mogelijk. Hiertoe zijn intentieovereenkomsten gesloten met verschillende partijen in de regio voor een kleine 10.000 containers op jaarbasis.

Op basis van dit beschikbare volume heeft een terminal exploitant zich inmiddels gecommitteerd aan de exploitatie van de terminal. Het basisvolume van agro producten maakt deze eerste start dus mogelijk.

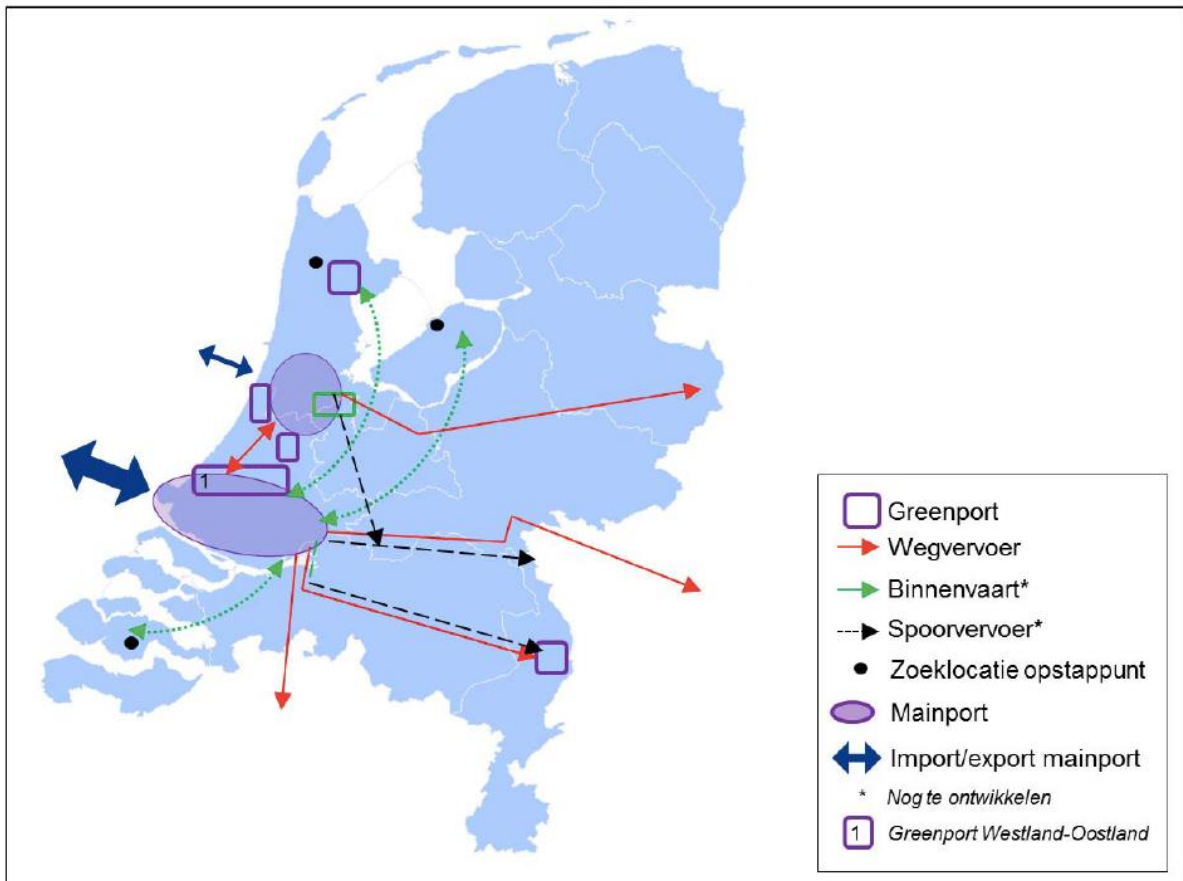
Vervolgstep voor de terminal exploitant is het aantrekken van andere ladingstromen (import en export) in de regio. Een onderzoek van EVO en Stig Consult in december 2013 heeft inzichtelijk gemaakt dat er een potentie is in de regio tot 50.000 containers op jaarbasis die nu nog over de weg worden vervoerd. Dit is een marktpotentie voor de terminal, waarbij marktaandeel en de concurrentie met wegtransport bepalen welk volume uiteindelijk via de terminal in Lelystad zal worden afgehandeld.

Dankzij de aanwezigheid van de terminal is in één van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein voorzien. Met de ontsluiting voor de binnenvaart in combinatie met een hoge milieucategorie en ruime bouwhoogtes, is het industrieterrein onderscheidend ten opzichte van andere bedrijventerreinen in de regio. Dankzij de onderscheidende vestigingsvoorwaarden kan voor het binnendijkse industrieterrein van Flevokust worden gestart met de positionering en de acquisitie. Dankzij een goede faseerbaarheid wordt het bedrijventerrein op basis van een feitelijke ruimtevraag ontwikkeld.

Lelystad komt als logische locatie voor een binnenvaartterminal in veel rapporten en onderzoeken voor. Zo wordt in het rapport 'Multimodale achterland Knooppunten in Nederland' van het kenniscentrum voor mobiliteitsbeleid van het Ministerie van I&M in 2012, Lelystad gedefinieerd als één van de witte vlekken in het vaarwegennetwerk in Nederland. Dergelijke witte vlekken worden gedefinieerd op basis van aanrij-afstand en beschikbare lading en legitimeren de ontwikkeling van een terminal. Uit het rapport blijkt dat Lelystad niet is gelegen in het verzorgingsgebied van een container terminal. Zelfs als de verzorgingsgebieden van kleinere terminals worden meegenomen, is bij Lelystad sprake van een 'witte vlek'. In bepaalde gebieden in de regio is concurrentie te verwachten met andere terminals. Voor agro stromen is Lelystad als locatie echter in het voordeel vanwege de rij-afstand, waarbij moet worden opgemerkt dat Urk als nabije locatie zich niet zal richten op de overslag van containers. Ten opzichte van de terminal in Harderwijk heeft Lelystad een concurrentie voordeel dankzij de ligging aan de doorgaande route.

Ook in het rapport 'Vaarwegennetwerk' (Ecorys, 2010) wordt ten aanzien van 'de witte vlek' rond Lelystad een gelijklopende conclusie getrokken.

In het rapport 'Toegevoegde waarde netwerk Greenports en Mainports' (BCI, november 2013) dat in opdracht van het Ministerie van I&M, het Ministerie van EZ en de provincie Zuid Holland is opgesteld, wordt gesproken over de potentie van de agro-logistiek en de ontwikkeling van zg. Greenports. In dit rapport wordt als randvoorwaarde de ontwikkeling van zogenaamde opstappunten genoemd, waar Lelystad als één van de drie landelijke punten wordt aangewezen. Volgens MIRT 2014 is een opstappunt nodig, die is bedoeld voor containeroverslag voor de binnenvaart in Noord-Holland Noord en Flevoland, ter versterking van het verbindend netwerk (kernnet) greenports – mainports.



Uit 'Toegevoegde waarde netwerk Greenports en Mainports', BCI 2013

De intentieovereenkomsten die in 2013 zijn gesloten voor Flevokust onderschrijven de conclusies in het rapport van BCI. Agro logistiek is een belangrijke basis voor de ontwikkeling van Flevokust.

In verband met de aanvraag voor subsidie in het kader van Beter Benutten is in opdracht van provincie Flevoland het rapport 'Update onderbouwing overslag en vermeden vrachtwagenbewegingen door Flevokust' (Ecorys, april 2014) opgesteld. Daarin wordt aangegeven dat het verwachte overslagvolume van Flevokust bijna 150 duizend TEU bedraagt in 2020.

Samengevat voorziet de binnenvaart terminal voor containers in een duidelijke en onderbouwde behoefte. Met deze terminal is een belangrijke randvoorwaarde voor het ontwikkelen van een industrieterrein ingevuld.

Naast een sociaal-economische noodzaak voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein en het invullen van een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein (dankzij de wenselijkheid en haalbaarheid van de containerterminal), resteert de vraag of de ontwikkeling van een bedrijventerrein haalbaar is en of er een marktbehoefte is aan nieuwe bedrijventerreinen. Er is immers voldoende aanbod in de regio.

Het bedrijventerrein biedt alleen ruimte aan bedrijven die gebonden of gerelateerd zijn aan de havenfunctie. Een dergelijk bedrijventerrein wordt ook wel een nat bedrijventerrein genoemd. In Flevoland is geen aanbod van bedrijventerreinen met een nat karakter.

Voorts wordt de business case minder risicovol en beter faseerbaar, doordat het bedrijventerrein binnendijks wordt gerealiseerd en zodoende een kostbare dijkverlegging niet nodig is. Daardoor wordt een vraaggedreven ontwikkeling mogelijk.

Er worden dus niet meer kavels ontwikkeld dan de markt concreet vraagt. Hierdoor ontstaat er geen toename van het aanbod rondom Lelystad. Tevens zal Flevokust alleen ruimte bieden aan bedrijven die niet kunnen worden gevestigd op andere reeds beschikbare bedrijventerreinen in de buurt. Het natte karakter, de afstand tot de terminal in combinatie met de noodzaak van een hoge milieucategorie en/of de mogelijkheid van grote bouwhoogtes zijn daarbij de onderscheidende elementen.

In het rapport 'Second opinion Flevokust 2013' geeft BCI aan dat op basis van voorliggend marktonderzoek aangevuld met een expertmatige inschatting, voldoende marktvrage aanwezig wordt geacht voor de realisatie van een multipurpose haventerrein met een te ontwikkelen oppervlak van bruto 43 hectare. Deze vraag ontstaat door een aanbod van terreinen waar vestiging mogelijk is van bedrijven met een hoge milieu categorie, in combinatie met de ontsluiting via het water dankzij de binnenvaart terminal.

2. Alternatieve plannen

Er is een aantal alternatieven voor het plan voor Flevokust naar voren gebracht. Dit betreft de volgende:

- "Klein Venetië"
- Houd Flevoland groen en blauw
- Anemaet/Boomsma/Schultz

Reactie:

In deel 1 van het MER zijn de verschillende varianten onderzocht op milieuaspecten. Daarnaast zijn de financiële aspecten onderzocht. Aan de hand hiervan is een keuze uit de varianten gemaakt. Van de tijdens de inspraak naar voren gebrachte alternatieven voldoet slechts de laatstgenoemde aan de doelstelling voor het terrein, namelijk het realiseren van een haven- en industrieterrein. De andere alternatieven zien voornamelijk op recreatief gebruik en vormen derhalve geen realistische variant van de ontwikkeling. Deze zijn dan ook niet nader onderzocht.

Het alternatieve plan van de heren Anemaet, Boomsma en Schultz is gericht op het realiseren van een haven- en industrieterrein en gaat in op een buitendijkse ontwikkeling van de haven en een binnendijks bedrijventerrein. Dit alternatief is daarmee vergelijkbaar met het thans in ontwerp voorliggende plan. Het verschil vormt de situering van het terrein. In het alternatief wordt uitgegaan van een situering direct naast de Maximacentrale, waarmee de haven buiten het Natura 2000-gebied wordt gerealiseerd. Hoewel hiermee ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied wordt voorkomen, is dit alternatief voor wat betreft de scheepvaartbewegingen vergelijkbaar met het ontwerpplan. Uit de voortoets blijkt dat geen significant negatieve effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied IJsselmeer.

3. Economische haalbaarheid/financiële uitvoerbaarheid

De financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt ter discussie gesteld en er wordt gewezen op de bij het plan betrokken financiële risico's.

Reactie:

De financiële uitvoerbaarheid is nader verkend in het kader van een business case die door verschillende overheden is opgesteld. Daarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden het plan financieel haalbaar is en welke partijen daarin een verantwoordelijkheid dragen. De gemeente zal als grondeigenaar een afweging maken tussen de opbrengst van de grond en het risicoprofiel in relatie tot het economisch belang van het project. Het uitgangspunt is een sluitende business case, die is vertaald in een exploitatieplan. Van een exploitatieplan kan worden afgezien als de ontwikkeling is geborgd met contracten. Het exploitatieplan vormt een onderdeel van het planologisch-juridisch kader. Onder verwijzing naar de inhoud van het exploitatieplan, wordt hier volstaan met de opmerking dat het inpassingsplan financieel uitvoerbaar is.

4. Situering nabij biologisch landbouwgebied

Een haven- en industrieterrein met zware industrie verhoudt zich niet met de biologische bedrijfsvoering van de agrariërs in de omgeving. Gevreesd wordt voor vervuiling van het gebied, de producten en imagoschade bij de klanten.

Reactie:

Het gebied waarbinnen Flevokust ontwikkeld kan worden, wordt afgebakend door de N302 (Houtribweg)/het spoor en de A6. Deze met groen omgeven bundels infrastructuur vormen ook nu een fysieke afscheiding van het gebied. De ontwikkeling van Flevokust binnen dit gebied kan naast (biologische) landbouwgebieden en andere functies bestaan.

Tijdens de voorbereidende procedure van het bestemmingsplan hebben diverse biologische agrariërs bij de gemeente hun zorgen geuit over de vestiging van bedrijven ter plaatse en de gevolgen daarvan voor de (on)geschiktheid van producten voor de voedselketen. Hoewel door de gemeente is geïnformeerd naar objectieve en toetsbare criteria waarmee rekening zou moeten worden gehouden, zijn dergelijke criteria door de agrariërs niet overgelegd. In de milieuregelgeving wordt geen onderscheid gemaakt tussen biologische en reguliere bedrijvigheid.

In de toelichting op het ontwerpplan en het bijbehorende MER wordt ingegaan op eventuele gevolgen van de voorgestane ontwikkeling op de omgeving. Daarbij is onderbouwd de conclusie getrokken, dat de belangen van de omgeving, inclusief de gebruiksmogelijkheden van omliggend (biologisch) landbouwgebied, niet onevenredig worden geschaad.

Bij een aantal bedrijfsactiviteiten kan emissie van (fijn) stof optreden, bijvoorbeeld bij de overslag van bulkgoederen. In de voor dergelijke bedrijfsactiviteiten benodigde vergunning op grond van de Wet milieubeheer worden voorwaarden opgenomen om stuiven te voorkomen. Op deze wijze worden emissies van fijn stof naar de landbouwgebieden in de omgeving zoveel mogelijk voorkomen. Uit onderzoek van de Universiteit Wageningen (Stadslandbouw ongehinderd door fijn stof, 2013) blijkt dat het aannemelijk is dat het fijn stof zelf geen aantoonbare effecten veroorzaakt op gewassen. Het fijn stof spoelt door regen of wassen makkelijk van de plant. Uit de resultaten van het onderzoek bleek dat er op kruiden (munt, peterselie, rozemarijn en bieslook) net boven de meetgrens, maar in de meeste gevallen onder de EU-referentiewaarden lood en cadmium werd gevonden. Ook werden sporen van PAK's gevonden. Op bessen (kruisbes) en groenten (rode kool) kon geen vervuiling gemeten worden. Omdat de EU-referentiewaarden worden vastgesteld met gewassen product, is een tweede bepaling gedaan met gewassen munt. Hieruit bleek dat eventuele vervuiling volledig van het blad afgespoeld kan worden. Het fijn stof is dus in zeer kleine hoeveelheden aanwezig op het blad, maar kan door het gangbare gebruik van wassen goed van het product worden afgespoeld.

Dit kleine onderzoek suggereert geen statistisch onderbouwde claim, maar geeft het eerste gevoel met de orde van grootte van verontreiniging van gewassen in gebieden met luchtverontreiniging. Hierbij moet worden bedacht dat de luchtverontreiniging direct langs de A10 groter is dan het ter plaatse van Flevokust zal worden.

Bij de aanleg van de buitendijkse gronden voor de haven en containerterminal en bij het bouwrijp maken van het industrieterrein wordt gebruik gemaakt van primaire grondstoffen (i.c. schoon zand). Voorts wordt om het industrieterrein een geluidszone vastgelegd en een zonebeheerplan vastgesteld. Bedrijven op het industrieterrein mogen de grenswaarde op de zonegrens niet overschrijden. Ook dit wordt in het concrete geval getoetst op basis van de aanvraag om vergunning op grond van de Wet milieubeheer en vervolgens vastgelegd in de vergunning. In die vergunning kunnen mitigerende maatregelen worden opgenomen ter voorkoming van verwaaiing van stof door het bedekken en nathouden van bulkgoederen.

5. Gebruik bodemassen en secundaire bouwstoffen

Er worden zorgen geuit over het materiaal waarmee de ophoging van het terrein zal worden uitgevoerd en de mogelijke gevolgen hiervan voor de omgeving en de gezondheid.

Reactie:

In eerdere plannen voor de ophoging van Flevokust is onderzoek gedaan naar de toepassing van ongeschoonde en/of gereinigde bodemassen. Het ontwerpplan voorziet niet in het gebruik van bodemassen, noch in het gebruik van secundaire bouwstoffen. Het ophogen van het gebied beperkt zich tot het benodigde niveau voor het bouwrijp maken daarvan en wordt uitgevoerd met primaire bouwstoffen in de vorm van schoon zand. Door het toepassen van primaire bouwstoffen en het niet ophogen van het terrein, anders dan voor het bouwrijp maken daarvan, worden onderstaande zorgen uit de "Inventarisatie van de zorgen en aandachtspunten rond Flevokust uit de omgeving" weggenomen:

Milieu/gezondheid

- Ophoging door BRC
 - De publieke reputatie van BRC.
- Ophoging met geschoonde AEC-bodemassen of secundaire bouwstoffen en daarmee mogelijk negatieve gevolgen voor:
 - Milieu.
 - Volksgezondheid.
 - Bodem- en luchtkwaliteit.
 - Afzet producten van biologische boeren.
- Opslag en de manier van reinigen van ongeschoonde bodemassen
- Uitloging van ophoogmateriaal met mogelijke negatieve gevolgen voor:
 - Volksgezondheid.
 - Grondwater/bodem rond Flevokust.
 - Teelt en/of afzet biologische boeren.
- Verstuiven van ophoogmateriaal, met name tijdens aanleg, met als mogelijk gevolg:
 - Milieuvervuiling (bij gebruik van bodemassen of secundaire bouwstoffen).

Landschappelijke ontwikkeling

- Ophoging
 - Zorgen over hoogte: het buitendijkse deel wordt 6 m (na inklinken 5 m) opgehoogd. Zo zou een wand ontstaan die beeldvervuilend werkt in het open landschap.

6. Bedrijvigheid in de milieucategorieën 3 t/m 5.3

Er zijn zorgen over het toestaan van de vestiging van bedrijven in een hoge milieucategorie (3.1 t/m 5.3) en de wijze waarop wordt bepaald welk bedrijf wel en welk bedrijf niet een plek kan vinden op Flevokust.

Reactie:

Gelet op de ligging van het terrein - aan het water, omgeven door infrastructuur (A6, N302, spoor) en op relatief grote afstand van woningen - en de specifieke behoefte aan nat industrieterrein in de regio, is vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën van 3.1 tot en met 5.3 aan de orde. Bij het bepalen van de toelaatbare milieucategorie van bedrijven wordt gekeken naar gevoelige functies, zoals woningen in de omgeving en een eventuele impact op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet). Het gaat dan zowel om de effecten van de bedrijven zelf (bijvoorbeeld geluid, geur, luchtkwaliteit, veiligheid) als om de bijbehorende vervoersbewegingen. Uit onderzoek, opgenomen in het MER, blijkt dat sprake is van een verantwoorde situatie. Het planologisch-juridisch kader bevat de borging hiervan.

Met vergunningen op grond van de Wet milieubeheer wordt per bedrijf gereguleerd, dat de bedrijfsactiviteiten de van toepassing zijnde wettelijke normen niet overschrijden.

Om tot een zonering van bedrijfscategorieën en bedrijvenlijsten te komen, wordt naast beleidsuitgangspunten, doorgaans gebruik gemaakt van onderzoek naar de milieuaspecten en de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Door toepassing hiervan wordt maatwerk verkregen in de ruimtelijke ordeningspraktijk. Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan worden bereikt door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). In de handreiking zijn voor de verschillende bedrijfsactiviteiten voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar richtafstanden gegeven. Voor Flevokust wordt uitgegaan van de richtafstanden die gelden voor een rustige woonwijk en een rustig buitengebied. Een richtafstand heeft betrekking op de afstand van een bedrijfsactiviteit tot een gevoelig object, zoals een (agrarische bedrijfs)woning. Vervolgens zijn de bedrijfsactiviteiten op basis daarvan ingedeeld naar milieucategorieën.

Gelet op het locatiebeleid van de gemeente Lelystad (Structuurvisie locatiebeleid Lelystad 2013-2025, januari 2014) is Flevokust een industrieel haventerrein in de milieucategorieën 3-5. Dit is als uitgangspunt gehanteerd bij het opstellen van de basisregeling voor de toegestane bedrijfsactiviteiten. In de regels van het planologisch juridisch kader is bepaald dat het om havengebonden bedrijven moet gaan. Daarnaast is een bedrijfsactiviteitenlijst bij de regels gevoegd die uitgaat van de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3. Met het oog op het gemeentelijke locatiebeleid en de richtafstanden die bij de bedrijfsactiviteiten horen, zijn hierop nog nadere selecties toegepast of zijn extra regels van toepassing verklaard.

Op grond van de voornoemde Structuurvisie locatiebeleid Lelystad 2013-2025 is een aantal activiteiten uitgesloten. Het betreft hier onder andere: detailhandel, hoogovens, olieraffinaderijen, kerncentrales en in het verlengde daarvan ook de activiteiten die te maken hebben met de voorverwerking en de aanvoer van grondstoffen voor dergelijke activiteiten. Verder is op grond van het locatiebeleid het vervoer van levende dieren uitgesloten. In het verlengde hiervan zijn bedrijfsactiviteiten uitgesloten die te maken hebben met de bewerking van vlees van (levende) dieren. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de zone van 3 km rondom het IDDLO waarbinnen geen evenhoevigen mogen worden gehouden.

Voor externe veiligheid is bepaald dat de plaatsgebonden risicocontour van een bedrijf niet buiten het perceel van het desbetreffende bedrijf mag vallen. Deze risicocontour ligt derhalve niet buiten het bedrijventerrein.

Mogelijk wordt op het haventerrein voor schepen een innamepunt voor brandstoffen gerealiseerd. De vorm van brandstof die wordt mogelijk gemaakt is nog onduidelijk. Voor de opslag van diesel geldt geen relevante PR 10-6-contour die een belemmering zal vormen voor de ontwikkeling van de haven en het toestaan van een dergelijke brandstofopslag. Deze opslag moet wel voldoen aan de daarvoor geldende wettelijke voorwaarden en BBT (Best Beschikbare Technieken). De opslag van diesel zal weinig invloed hebben op het groepsrisico.

De toegestane bedrijfsactiviteiten zijn dus tot stand gekomen aan de hand van de bestaande situatie, de uitgangspunten voor het industrieterrein, de uitkomsten van milieuonderzoek (MER) en de VNG-publicatie.

Hierna wordt nader ingegaan op alle daarvoor in aanmerking komende milieuaspecten.

7. Geluid

Er wordt gevreesd voor geluidsoverlast, zowel in de periode dat de haven en het bedrijventerrein worden aangelegd (bouwverkeer, aanleg- en bouwactiviteiten) als van de bedrijven die zich op Flevokust zullen vestigen.

Reactie:

In het MER wordt aan het aspect geluid in zowel de aanleg- als de gebruiksfase aandacht besteed. Er dient te worden voldaan aan de wet- en regelgeving. Daarbij gaat het zowel om de Wet geluidhinder als om het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, zorgdragen voor een goed woon- en leefklimaat. Hiervoor wordt in het MER gekeken naar de cumulatie van geluid. Het gaat dan om de geluidbelasting vanwege wegverkeer, industrieterrein Oostervaart, de Maximacentrale, de Hanzelijn en Flevokust. Er wordt in het MER ingegaan op de aanvaardbaarheid van de mogelijke gevolgen voor omwonenden en de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur en de Flora- en faunawet). Bij realisatie van het industrieterrein Flevokust wordt de geluidbelasting van alle bedrijven gezamenlijk begrensd door de geluidzone, waarvoor een separaat bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Op grond van de Wet geluidhinder mag de geluidbelasting op de grens van deze geluidzone niet meer bedragen dan 50 dB(A). Uitgangspunt bij de beoordeling van deze grenswaarde is dat alle bedrijven gelijktijdig de maximaal vergunde ruimte benutten.

Ten behoeve van Flevokust wordt een geluidzone vastgesteld, waarbij het principe van inwaartse zonering op basis van de VNG lijst niet van toepassing is. In plaats hiervan wordt bij de uitgifte van de geluidruimte gewerkt met een zonebeheerplan. Dit biedt aan de ene kant duidelijkheid aan de bedrijven die zich daar vestigen en zorgt er aan de andere kant voor dat de omwonenden van het industrieterrein een goed leefklimaat houden. In het zonebeheerplan staat hoeveel geluid alle bedrijven samen mogen maken op een contour rondom het industrieterrein. Dit wordt als toetsingskader gebruikt bij de verlening van milieuvergunningen voor de bedrijven.

8. Emissie

Er wordt gevreesd voor de (cumulatieve) effecten van de uitstoot van de industriële bedrijven. Dioxines kunnen zich gedurende jaren ophopen, terwijl de uitstoot jaarlijks binnen de wettelijke normen blijft.

Reactie:

Het reguleren van de uitstoot van industriële bedrijven vindt niet plaats in een bestemmingsplan. Met vergunningen op grond van de Wet milieubeheer wordt per bedrijf gereguleerd, dat de bedrijfsactiviteiten de van toepassing zijnde wettelijke normen niet overschrijden. Hiervoor kunnen voorschriften in een dergelijke vergunning worden opgenomen.

9. Geur

Er wordt gevreesd voor geurhinder veroorzaakt door de bedrijfsprocessen van de industriële bedrijven.

Reactie:

In de provinciale "Beleidsregels voor de beoordeling van geurhinder 2008" wordt onderscheid gemaakt in een viertal situaties. Voor Flevokust gaat het om de situatie van een 'nieuw bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een geurveroorzakende functie'. Bij ontwikkeling van potentiële geurhinderbronnen gaat de provincie uit van de geadviseerde milieuzonering voor geur in de meest recente versie van de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Mits gemotiveerd kan er in bepaalde gevallen van deze richtafstanden worden afgeweken. Zo nodig en indien mogelijk moet rekening worden gehouden met cumulatie. De indicatieve afstanden gelden voor een gemiddeld bedrijf. Voor bovengemiddeld grote bedrijven, bedrijven met een bovengemiddelde emissie en voor branches waarvoor geen geurhinderonderzoek beschikbaar is, zijn de vermelde afstandsindicaties niet altijd toereikend.

Omdat bij het planologisch mogelijk maken van een industrieterrein de concrete invulling met bedrijven meestal nog niet bekend is, kan in het ruimtelijk spoor in principe niet op dergelijke bijzonderheden worden geanticipeerd. De aanvaardbaarheid van de geur zal dan in het kader van de milieuvergunning moeten worden beoordeeld.

Gelet op het voorgaande wordt in het ontwerpplan voor geur uitgegaan van de richtafstanden in de VNG-publicatie. De afstand tot de dichtstbijgelegen (agrarische bedrijfs)woning is ca. 350 meter. Een aantal bedrijfsactiviteiten binnen de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3, hebben een richtafstand voor geur die meer dan 300 meter bedraagt. Daarom wordt voor geur uitgegaan van inwaartse zonering op het industrieterrein, welke is gebaseerd op de richtafstanden voor geur in de VNG-publicatie. Dat houdt in dat bij vestiging van een bedrijf voor de beoordeling van het geuraspect in principe wordt uitgegaan van een afstand tot de dichtstbijgelegen agrarische bedrijfswoning die overeenkomt met de richtafstand die bij de desbetreffende bedrijfsactiviteiten hoort. De werkelijke geuruitstoot van bedrijven is sterk afhankelijk van de specifieke bedrijven die zich vestigen. Er is op dit moment geen duidelijkheid over de geuruitstoot van de bedrijven.

10. Licht

Naast de gevreesde lichthinder van de bedrijven voor de omwonenden, wordt verzocht de verstoring van de duisternis boven het IJsselmeer mee te nemen in het MER.

Reactie:

In de plannen voor de realisatie van Flevokust zijn geen specifieke uitgangspunten ten aanzien van licht opgenomen. De uitstraling van licht door het nieuwe industrieterrein zal toenemen als gevolg van de realisatie van het terrein. Daarbij is er voor mensen slechts sprake van een beperkte toename van de lichthinder, omdat woongebieden op ruime afstand van het terrein zijn gelegen. Met name lichtuitstraling naar de hemel is een aandachtspunt, omdat dit de (algemene) duisternis in het gebied laat afnemen. Hiervoor kan bij de nadere uitwerking van de plannen een lichtplan worden opgesteld en worden gekozen voor lichtarmaturen die weinig licht verstrooien naar de omgeving.

Ook voor het onderdeel natuur is het aspect licht beoordeeld. Daarbij gaat het voornamelijk om de lichtuitstraling naar het IJsselmeer. Ook hier kan met het bewust omgaan met licht en lichtarmaturen een beperking van de lichtuitstraling worden bereikt.

11. Stof

Er wordt gevreesd voor stofhinder, dat zich voornamelijk voor zal doen bij bulkvervoer en opslag. De producten van de omliggende biologische agrariërs kunnen zo ongeschikt worden voor consumptie.

Reactie:

Voor een biologisch landbouwgebied bestaan geen aparte wettelijke normen. Het eerdergenoemde onderzoek uit 2013 (zie punt 4. Situering nabij biologisch landbouwgebied), naar de mogelijke invloed van luchtkwaliteit van de A10 op een daarnaast gelegen daktuin, wijst erop dat de gewassen geen schade ondervinden en dat als de groenten normaal worden gewassen, er geen problemen zijn met de normeringen. Er bestaat hiernaar vooralsnog geen uitgebreid onderzoek.

Voor stof, net als voor geur, uitgegaan van de richtafstanden in de VNG-publicatie. De afstand tot de dichtstbijgelegen (agrarische bedrijfs)woning is 350 meter. Een aantal bedrijfsactiviteiten binnen de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.3, hebben een richtafstand voor stof die meer dan 300 meter bedraagt. Daarom wordt voor stof uitgegaan van inwaartse zonering op het industrieterrein, welke is gebaseerd op de richtafstanden voor stof in de VNG-publicatie.

Dat houdt in dat bij vestiging van een bedrijf voor de beoordeling van het stofaspect in principe wordt uitgegaan van een afstand tot de dichtstbijgelegen agrarische bedrijfswoning die overeenkomt met de richtafstand voor stof die bij de desbetreffende bedrijfsactiviteit hoort.

De werkelijke stofuitstoot van bedrijven is sterk afhankelijk van de specifieke bedrijven die zich vestigen. Er is op dit moment geen duidelijkheid over de stofuitstoot van de bedrijven. Eventueel kan worden overwogen om uitwaaiing van stof zoveel mogelijk te voorkomen door maatregelen te nemen. Deze moeten dan in het kader van de vergunningverlening voor de desbetreffende bedrijven worden meegenomen.

12. Luchtkwaliteit

Er wordt getwijfeld aan de stelling dat de uitstoot van CO₂, NO_x en fijn stof afneemt, doordat er meer vracht over het water en minder over de weg wordt vervoerd.

Reactie:

Flevokust draagt bij aan het van de weg halen van vrachtvervoer. Dit heeft minder files tot gevolg en draagt daarmee bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van Flevoland en de noordelijke Randstad. Tevens heeft dit een betere luchtkwaliteit (minder fijn stof en NO_x) en minder uitstoot van CO₂ tot gevolg. Binnenvaartschepen worden immers gebruikt voor het vervoeren van grote hoeveelheden grondstoffen en goederen. Binnenvaart heeft in vergelijking met wegtransport minder impact op het milieu, vanwege de grote hoeveelheid vervoerde lading per schip. Hoewel scheepsmotoren wellicht meer vervuilen dan de motoren van vrachtwagens, is de uitstoot omgerekend naar kg of ton product/stof (veel) lager dan bij transport over de weg. Daarnaast worden de scheepsmotoren ook duidelijk schoner en wordt ook steeds meer overgegaan op schonere/alternatieve brandstoffen, zoals LNG (gas). Jaarlijks wordt zo'n 40% van het internationale goederentransport en 20% van het binnenlandse transport met binnenvaartschepen vervoerd. Deze schepen maken over het algemeen gebruik van verbrandingsmotoren op diesel. Uit milieutechnisch oogpunt wordt nu gewerkt aan reductie van het zwavelgehalte in de diesel (tot nul) en aan een afname van de fijn stofemissies tot 17%. Er worden subsidies verstrekt voor technische hulpmiddelen en de ingebruikname van nieuwe technieken, die kunnen bijdragen aan zuiniger varen, wordt gestimuleerd.

Vervoer over water en per spoor, in plaats van over de weg, wordt de komende decennia steeds belangrijker. Het is goedkoper en minder milieubelastend (minder files, minder CO₂ uitstoot). De Europese Commissie voert sinds 2006 (Naïdes I) een beleid dat is gericht op duurzaam en concurrerend goederenvervoer. Daarbij zet men in op een veel groter deel van het goederenvervoer via het water en het spoor dan nu het geval is.

In het MER is onderzocht of – uitgaande van vestiging van bedrijven in de milieucategorie 5.3 – voldaan wordt aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. De ontwikkeling van Flevokust leidt weliswaar lokaal tot een verhoging van de concentraties NO_x en fijn stof, maar deze overschrijden de wettelijke normen niet. Hier staat tegenover dat een belangrijke afname voor de Randstad wordt bereikt.

13. Natuur (flora en fauna)

Er wordt aangegeven dat er te lichtzinnig met het mogelijk verloren gaan van beschermde flora en fauna wordt omgegaan.

Reactie:

Bij de ontwikkeling van Flevokust wordt zeker niet lichtzinnig omgegaan met de aanwezige natuur. In het MER wordt ingegaan op de in en om het plangebied aanwezige natuurwaarden en een eventuele impact van het plan op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet). Het gaat dan zowel om de effecten van de in het gebied te vestigen bedrijven zelf (bijvoorbeeld geluid, geur, luchtkwaliteit) als om de bijbehorende vervoersbewegingen. Ook de effecten van geluid, licht en vertroebeling van water zijn in het MER meegenomen.

Op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet is een ontheffing aangevraagd voor het eventueel verstoren van de dwerg-, ruige dwerg- en watervleermuis.

In het kader van het MER is een Voortoets Natuurbeschermingwet uitgevoerd. Uit deze toets komt als conclusie, dat een passende beoordeling niet nodig is. De aspecten vertroebeling, stikstofdepositie en cumulatie van effecten zijn daarbij betrokken en afdoende aan bod gekomen. Onderkend is derhalve dat alle aspecten voor mogelijke negatieve effecten op Natura 2000-gebied het IJsselmeer en verderaf gelegen beschermingszones met name voor het aspect stikstof dienen te worden beschouwd in het licht van de instandhoudingdoelstellingen voor die gebieden, maar dat uit een voortoets is gebleken dat op basis van objectieve gegevens reeds de zekerheid is verkregen dat significante effecten zich beslist niet kunnen voordoen. Om deze reden is ook een natuur-inclusief ontwerp niet nodig om negatieve effecten te ondervangen.

14. Landschap

Er bestaan zorgen over de impact van Flevokust op het landschap en het groen-blauwe imago van Lelystad. Er ontstaat, zowel vanaf het land als vanaf het water, horizonvervuiling.

Reactie:

De effecten van de ontwikkeling van Flevokust op het landschap komen aan bod in het MER. Hierin worden de huidige waarden in en om het gebied beschreven en wordt het effect van de ontwikkeling van Flevokust hierop inzichtelijk gemaakt. De gemaakte visualisaties gaan uit van een maximale invulling van de bebouwingmogelijkheden die het planologisch kader biedt, omdat voor het MER worst-case wordt gevisualiseerd. Er is dus uitgegaan van een volledige vulling met bebouwing van 40 meter hoog. Op deze wijze wordt het effect op het landschap bij de besluitvorming over het ontwerpplan meegenomen. Uit de visualisaties blijkt dat het effect van de bebouwing, gezien vanaf het land, beperkt is. Vanaf het water gezien is het effect groter. Geconcludeerd kan worden, dat het landschappelijk belang niet onevenredig wordt geschaad door de voorgestane ontwikkeling van Flevokust.

15. Veiligheid bij doorbreking IJsselmeerdijk

Het verleggen en doorbreken van de dijk baart zorgen, waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg zal zijn.

Reactie:

De bestaande dijk is veilig en beschermt Flevoland tegen een overstroming vanuit het IJsselmeer. Flevokust kan en mag alleen worden ontwikkeld als deze veiligheid gegarandeerd blijft. In het ontwerpplan wordt de bestaande dijk gehandhaafd en vormt de havenfaciliteit aan de buitenzijde van de haven in wezen een versterking van de dijk. Dit betreft een (beperkte) verbetering van de waterveiligheid.

Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland zien er op toe, dat wordt voldaan aan de waterveiligheidseisen. De te verlenen vergunning op grond van de Waterwet voorziet hierin.

16. Planschade

De vrees wordt geuit dat de nieuwe planologische situatie leidt tot schade als gevolg van waardevermindering van onroerende zaken en verminderde windvang van een windturbine.

Reactie:

Het planschaderecht is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 e.v.) en in de jurisprudentie. Planschade is schade die ontstaat na wijziging van de planologische situatie. Omwonenden komen mogelijk voor een planschadevergoeding in aanmerking als door een planologische maatregel schade is veroorzaakt in de vorm van waardedaling van onroerende zaken en/of in de vorm van inkomensderving.

Bij de beoordeling van het toekennen van schadevergoeding wordt de nieuwe planologische situatie vergeleken met de oude situatie. Volgens heersende jurisprudentie van de Raad van State is bij de vergelijking in beginsel niet de toevallige feitelijke situatie ter plaatse van belang, maar uitsluitend hetgeen in respectievelijk de oude en nieuwe planologische situatie maximaal kon, onderscheidenlijk kan worden gerealiseerd, ongeacht of verwezenlijking van die maximale mogelijkheden heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden.

Het staat een ieder vrij om een planschadeverzoek in te dienen bij de provincie, indien sprake is van een inpassingsplan, of de gemeente, indien sprake is van een bestemmingsplan. Een dergelijke aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het inpassingsplan of het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

17. Proces

Er wordt aangegeven dat het proces waarin de plannen voor Flevokust tot nu toe tot stand zijn gekomen onduidelijk is.

Reactie:

De ontwikkeling van Flevokust is een grote en complexe ontwikkeling. Er zijn vele partijen betrokken: eigenaren, omwonenden en gebruikers van het gebied, verschillende overheden en marktpartijen. Dergelijke ontwikkelingen hebben doorgaans een lange ‘aanlooptijd’, waarin plannen worden gemaakt en onderzoek wordt gedaan. Er zijn inmiddels vele ingrediënten voor het plan beschikbaar. De uitkomst van het onderzoek is, samen met een gedegen onderbouwing van alle relevante (milieu)aspecten, opgenomen in het MER. Dit MER zal, samen met het planologisch-juridisch kader, de procedure doorlopen waarbij er voor een ieder de gelegenheid is om op het plan te reageren. Met inbegrip van de reacties op het plan is dan alle informatie beschikbaar om op een zorgvuldige manier een belangenafweging te maken en een besluit te nemen.

Vooroverlegreacties

Gasunie Transport Services B.V., Postbus 181, 9700 AD, Groningen	
1. Er wordt verzocht om in de alternatievenafweging de ligging van de gasleiding mee te nemen in de overwegingen, en hierin ook het aspect externe veiligheid te betrekken. Over een nieuw tracé dient eerst overeenstemming te zijn met de leidingbeheerder, voordat deze in het plan opgenomen kan worden.	De huidige ligging van de gasleiding en een eventuele verlegging hiervan speelt een rol in het nader onderzoek naar de vormgeving en locatie van de haven. We treden hierover graag (verder) in overleg. Het aspect externe veiligheid, waaronder de aanwezigheid van de hoofdgasleiding, wordt belicht in het MER.
2. Er wordt aandacht gevraagd voor een goede planologische borging van zowel het bestaande als een eventueel nieuw tracé van de gasleiding.	In een op te stellen planologisch juridisch kader zal zowel het bestaande als een eventueel nieuw tracé van de gasleiding met een beschermingsregime worden opgenomen.
Gemeente Dronten, Postbus 100, 8250 AC, Dronten	
1. Gevraagd wordt welke en wat voor soort bedrijfsmatige activiteiten voorzien zijn binnen Flevokust.	Flevokust omvat een op- en overslaghaven, containerterminal en een industrieterrein. Gelet op de ligging van het terrein en de specifieke behoefte aan industrieterrein in de regio zal vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën van 3 tot en met 5.3 aan de orde zijn.

<p>2. De vraag wordt gesteld wat de effecten zijn van het plan voor het woonklimaat in de gemeente Dronten en er wordt aandacht gevraagd voor de uitvoering van eventueel benodigde mitigerende maatregelen.</p>	<p>Zie algemeen, onder nrs. 5, 6 en 7 t/m 12.</p>
<p>3. Er wordt gevraagd naar mogelijke kansen en bedreigingen van Flevokust voor de gemeente Dronten.</p>	<p>Zie algemeen, onder nr. 1.</p>
<p>4. Gevraagd wordt op welke wijze de gemeente Dronten betrokken wordt bij het plan en de bijbehorende procedures.</p>	<p>De gemeente Dronten heeft eerder in het kader van de doorlopen procedure op de plannen voor Flevokust van de gemeente Lelystad gereageerd. De voorliggende planvorming start met de kennisgeving van de "Uitgangspuntennotitie planologisch-juridisch kader voor Flevokust" en de notitie Reikwijdte en detailniveau. Deze zijn aan de wettelijke overlegpartners, waaronder de gemeente Dronten, verstuurd met de mogelijkheid hierop te reageren. De reactie van de gemeente Dronten hierop wordt in voorliggende Nota behandeld.</p> <p>Vervolgens wordt een MER en een planologisch-juridische regeling opgesteld. Het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling zullen ter inzage worden gelegd. Dit wordt op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt. Degene die een inspraakreactie hebben ingediend krijgen hierover op het moment dat het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd een brief. Een ieder kan vervolgens gedurende een termijn van 6 weken op het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling reageren. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.</p>
<p>LTO Noord, Postbus 240, 8000 AE, Zwolle</p>	
<p>1. De indiener van de zienswijze is voorstander van het ontwikkelen van Flevokust en verwacht dat de aanleg van faciliteiten voor multimodale overslag goed is voor de economische ontwikkeling van Flevoland, waarvan ook de agrarische sector zal profiteren.</p>	<p>Waarvan akte.</p>
<p>2. Er wordt gesteld dat een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Flevokust is dat de land- en tuinbouw in de omgeving er niet negatief door beïnvloed mag worden,</p>	<p>Zie algemeen, onder nrs. 4 en 5.</p>

met name de effecten van het gebruik van secundaire bouwstoffen dienen te worden opgenomen in het MER.	
Gemeente Urk, Postbus 77, 8320 AB, Urk	
1. De gemeente Urk staat positief tegenover de ontwikkeling van haven en industrieterrein Flevokust. Flevokust kan een goede aanvulling zijn op (de activiteiten van) de voorgenomen buitendijkse maritieme servicehaven bij Urk.	Waarvan akte.
2. Er wordt verzocht om bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met het feit dat Noordelijk Flevoland met een eigen havenontwikkeling bezig is die naar verwachting qua invulling en profiel geen overlapping zal hebben met de voorgenomen activiteiten binnen Flevokust.	De ontwikkeling van een maritieme servicehaven bij Urk is niet afhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven en kunnen zich ook los van elkaar ontwikkelen.
Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Postbus 600, 8200 AP, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat de ontwikkeling in nauw overleg met Rijkswaterstaat Midden-Nederland wordt uitgewerkt en er geen aanleiding is voor de indiening van een zienswijze.	Waarvan akte.
Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE, Lelystad	
1. Er wordt gezien het complexe geheel van verschillende procedures gepleit voor een tijdige, transparante planning en een realistische route van de benodigde procedures. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de positie van de betrokken bestuurders, opdrachtgevers en de projectstructuur, alsmede een overzichtelijk en goed gedocumenteerd proces met overlegstructuren die op de betrokken organisaties zijn afgestemd.	Flevokust is een veelomvattende en complexe ontwikkeling. Het is van belang om de voorbereiding van besluitvorming hierover zorgvuldig te doen. Er ligt al het nodige voorwerk vanuit zowel de gemeente Lelystad als het waterschap Zuiderzeeland. Er is sprake van een duidelijk 'momentum' vanuit de overheden en markt om tot een ontwikkeling te komen. Dit noopt tot snelheid in de planvorming, uiteraard met inachtneming van de bijbehorende procedures. Het waterschap is bij de voorbereiding van de besluitvorming betrokken door middel van structureel overleg over het plan en de (coördinatie van de) benodigde vergunningen.
2. Er wordt verzocht indien een dijkverlegging aan de orde is de projectplanprocedure te volgen.	De gekozen, en in het ontwerpplan neergelegde, variant voorziet niet in een verlegging van de dijk (primaire waterkering). Zie verder algemeen, onder nr. 15.
3. Aangegeven wordt dat het wenselijk is dat er een gedegen en verantwoorde	Het belang van een gedegen en verantwoorde analyse om tot een voorkeursvariant te komen

<p>analyse wordt uitgevoerd om tot een voorkeursvariant te komen. Hierbij wordt gesteld dat een variant waarbij de huidige IJsselmeerdijk geheel of zoveel mogelijk onaangetast blijft het beste aan het belang van een veilige, robuuste, beheerbare en dus risicoarme waterkering tegemoet komt.</p>	<p>wordt onderschreven. Deze analyse heeft geleid tot een keuze voor de variant, waarin de bestaande IJsselmeerdijk wordt gehandhaafd.</p>
--	--

Inspraakreacties

<p>Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gift op de Flevokust, Donastraat 170, 8226 LC, Lelystad; 68 mensen hebben de reactie onderschreven</p>	
<p>1. Er wordt verbazing uitgesproken over het feit dat de provincie Flevokust wil doorzetten nadat de gemeenteraad van Lelystad nee heeft gezegd.</p>	<p>De gemeente Lelystad was al ver gevorderd met de voorbereiding van de ontwikkeling van Flevokust en heeft daarvoor ook een milieueffectrapport opgesteld. De behandeling in de raad van december 2013 waarin zorgen over de ontwikkeling zijn geuit, geeft aanleiding om te onderzoeken of de plannen kunnen worden geoptimaliseerd. Deze optimalisatie wordt gezocht in drie richtingen: planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast, het al dan niet gebruiken van secundaire bouwstoffen en de vormgeving en locatie van de haven. Gelet op het belang van de ontwikkeling van een haven- en industrieterrein trekken de betrokken overheden zoveel mogelijk gezamenlijk op. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie van 18 december 2013 waarin Provinciale Staten (PS) het College van Gedeputeerde Staten (GS) hebben opgeroepen om al het mogelijke te doen om de ontwikkeling van Flevokust verder te brengen.</p> <p>Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger.</p> <p>De mogelijkheid om op het plan te reageren is voor een bestemmingsplan en inpassingsplan</p>

	gelijk: beide plannen volgen de wettelijke procedure en worden als ontwerp gedurende 6 weken ter inzage gelegd, met de gelegenheid een zienswijze naar voren te brengen. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.
2. Er wordt getwijfeld aan de stelling dat de uitstoot van CO ₂ en NO _x afneemt, doordat er meer vracht over het water en minder over de weg wordt vervoerd.	Zie algemeen, onder nr. 12.
3. De toe te laten milieucategorieën 3 tot en met 5.3 worden te zwaar geacht.	Zie algemeen, onder nr. 6.
4. Er wordt aangegeven dat er te weinig naar (alternatieve plannen van) de burgers wordt geluisterd. Er wordt een alternatieve ontwikkeling voorgesteld die zich richt op toeristen.	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd dat eventuele alternatieven worden afgezet tegen de beleidsdoelen die de verschillende overheden hebben gesteld. Hierbij is duidelijk de keuze gemaakt om, juist voor de locatie van Flevokust, in te zetten op multimodale overslag en hieraan gerelateerde bedrijvigheid.
5. Er worden zorgen uitgesproken over het gebruik van secundaire bouwstoffen voor de ophoging van het gebied. Daarbij wordt gesteld dat er ook in stoffen als asfalt, beton en puin bodemas verwerkt kan zijn.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Aangegeven wordt dat de indiener van de zienswijze niet tegen de plannen van Flevokust op zich is, maar bezorgd is dat zware industrie zal worden toegelaten, waaronder bedrijven die secundaire bouwmaterialen willen gaan "upgraden" waarbij mogelijk giftige stoffen vrijkomen.	Zie algemeen, onder nr. 6. Hieraan kan worden toegevoegd dat bij de vestiging van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën niet alleen aan het planologisch-juridisch kader (bestemmingsplan of inpassingsplan), maar ook vanuit het (milieu)vergunningenspoor aan de bijbehorende kaders dient te worden voldaan. Deze landelijk geldende kaders zijn er juist voor om zorg te dragen voor een verantwoorde (milieu)situatie bij bedrijven. Waar nodig worden specifieke voorschriften aan bedrijfsvestigingen of bedrijfsactiviteiten verbonden.
7. Er wordt aangegeven dat er te lichtzinnig met het mogelijk verloren gaan van beschermde flora en fauna wordt omgegaan.	Zie algemeen, onder nr. 13.
8. Het verleggen van de dijk baart zorgen waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg is.	Zie algemeen, onder nr. 15.
B.F. Ammerlaan, Birdielaan 15, 8241 BB, Lelystad	

1. Er wordt teleurstelling uitgesproken over het feit dat de provincie Flevokust wil doorzetten nadat de gemeenteraad van Lelystad nee heeft gezegd.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gesteld dat het document m.b.t. Zorg- en Aandachtspunten eerder een advies is om stoppen met het plan, dan om hiervoor begrip te kweken van belanghebbenden en inwoners.	Deze mening wordt niet gedeeld. In de verdere planontwikkeling (MER, planologisch-juridisch kader) wordt aan alle relevante aspecten aandacht besteed. Deze plannen doorlopen de procedure met de bijbehorende mogelijkheden om hierop te reageren. Op deze wijze kan op een zorgvuldige manier een belangenafweging worden gemaakt bij de besluitvorming over Flevokust.
3. Er wordt aangegeven dat het juridisch, financieel en bestuurlijk niet onderbouwd is op grond waarvan de provincie Flevoland meent nu een dergelijke ontwikkeling ter hand te moeten nemen; een onderbouwing van het nut en de noodzaak van het plan evenals een haalbaarheidsstudie ontbreekt.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 3.
4. Er wordt een alternatief voorgehouden met wonen en recreatie.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
Daniel Doornbos, Wiardi Beckmanstraat 53, 1063 TG, Amsterdam	
1. Er wordt aangegeven dat het plan goede uitgangspunten kent, maar het gezien de vraagtekens en onzekerheden – veroorzaakt door de locatiekeuze - de vraag is of het verstandig is het plan door te zetten.	Zie algemeen, onder nr. 1.
2. De vraag wordt gesteld of Flevokust niet ingaat tegen het beleid op de gebiedsontwikkeling rond Lelystad.	Zie algemeen, onder nr. 1.
Raedthuys Windenergie B.V., Postbus 3141, 7500 DC, Enschede	
1. De indiener van de zienswijze vraagt aandacht voor mogelijke gevolgen (windvang, financieel, vermeden CO ₂ uitstoot) van een ontwikkeling van Flevokust voor de windturbine(s) in de omgeving.	Zie algemeen, onder nr. 16. Hieraan kan worden toegevoegd, dat er in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor komen. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in het MER in beeld worden gebracht, zodat onderbouwd de conclusie kan worden getrokken dat het plan uitvoerbaar is.
Koos Spil en Franka Helleman, Vliehors 15, 8223 CX, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat een industrieterrein met zware industrie niet wenselijk is, er is aanbod van	Zie algemeen, onder nr. 1.

industrieterrein dat nog niet volledig wordt benut.	
2. De locatiekeuze naast het biologische landbouwgebied Lelystad Noord wordt niet passend geacht.	Zie algemeen, onder nr. 4.
3. Er wordt een vrees voor financiële risico's uitgesproken.	Zie algemeen, onder nr. 3.
4. Het wordt onverantwoord geacht om het terrein op te hogen met (secundaire) bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
5. Er wordt aangegeven dat het verleggen van de dijk zeker gezien de voorgestane werkwijze risico's met zich mee brengt en een aanzienlijke investering vergt.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Er wordt gesteld dat een goede onderbouwing/garantie voor een toename in werkgelegenheid ontbreekt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie algemeen, onder nr. 5. Hieraan kan worden toegevoegd dat bij de gekozen variant het effect op het kwelwater veel geringer dan bij de andere varianten. Voorts is het effect van een ophoging (t.b.v. het bouwrijp maken) op het kwelwater in het MER meegenomen. Een nulmeting van kwelwater maakt daar geen onderdeel van uit.
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie algemeen, onder nr. 7. Hieraan kan worden toegevoegd dat een nulmeting van geluid geen onderdeel uitmaakt van het MER. In het kader van de vergunningverlening aan de in het gebied te vestigen bedrijven kan een nulmeting/het bepalen van het referentieniveau aan de orde zijn.
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie algemeen, onder nrs. 4 en 11. Hieraan kan worden toegevoegd dat er wordt aangesloten bij de bestaande wettelijke kaders. Deze omvatten geen specifieke richtafstanden tussen bedrijven en landbouwgrond.
4. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
5. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.

J. Pater, St. Nicolailaan 17, 6821 HL, Arnhem	
1. Er wordt aangegeven dat bij een noodzaak om buitendijks op te hogen baggerslib benut kan worden.	Zie algemeen, onder nr. 5.
2. Er wordt aandacht gevraagd voor het combineren van nieuwe activiteiten met zonne- en windenergie in Flevokust en voor energiebesparing.	Er komen in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in beeld worden gebracht. De meer concrete mogelijkheden op het gebied van energie hangen sterk samen met de bedrijven die zich in het gebied zullen vestigen. Hierop kan in de fase van het opstellen van het MER nog niet in detail worden ingegaan.
H.C.J. van Wijk, Visvijverweg 57, 8219 PB, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
W. van Wijk, Visvijverweg 42, 8219 PC, Lelystad	

1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Charlotte Bakker, Purmer 88, 8244 AT, Lelystad	
1. Er wordt op gewezen dat een toename van vervoersbewegingen door de beroepsvaart Lelystad als zeilcentrum onaantrekkelijker en gevaarlijker zal maken.	Door de ontwikkeling van Flevokust zal het scheepvaartverkeer toenemen. Ook de recreatievaart is echter in de afgelopen jaren toegenomen. Beroepsvaart en recreatievaart kunnen, mits er over en weer rekening met elkaar wordt gehouden, goed samengaan. De campagne "varen doen we samen" van Rijkswaterstaat is hierop gericht.
2. Er wordt aangegeven dat er een enorme horizon vervuiling zal ontstaan door een industrie terp van 8 meter hoog van verre al zichtbaar zowel vanaf het water als het land bij Urk en de dijk naar Enkhuizen.	Zie algemeen, onder nrs. 5 en 14.
3. Het verleggen van de dijk baart zorgen	Zie algemeen, onder nr. 15.

waarbij de vraag wordt gesteld of deze nog wel veilig genoeg is.	
4. De vraag wordt gesteld of de vraag naar Flevokust voldoende is onderzocht en of het niet de concurrentie positie en economische positie van de andere havens verzwakt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
5. Er wordt gesteld dat de ontwikkeling van Flevokust tot "eenheidsworst" leidt en het verschil, dat het gebied zo aantrekkelijk maakt, meer en meer zal verdwijnen.	Zie algemeen, onder 1.
Berend Bosma, Visvijverweg 52, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad	
1. Er wordt getwijfeld aan de economische	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 3.

haalbaarheid van dit project en het gebruik van de haven en aangegeven dat het afhankelijk is van subsidies.	
2. Er wordt aangegeven dat de locatie niet rechtstreeks is ontsloten op de A6.	In de huidige situatie is de locatie van Flevokust via de N302 (Houtribweg) met de A6 verbonden. In het MER wordt nader ingegaan op de ontsluiting. Eventuele opgaven zijn hierin opgenomen.
3. Er wordt gesteld dat een aansluiting op het spoor niet realistisch is en dat goederenvervoer over de Hanzelijn overlast geeft.	Flevokust is multimodaal ontsloten via het water en de weg. Door de nabijheid van het spoor is de fysieke mogelijkheid aanwezig om hier in de toekomst ook op aan te takken. Hiermee onderscheid de locatie zich van andere mogelijke locaties waar een overslaghaven met containerterminal en (nat) bedrijventerrein kunnen worden gerealiseerd. Bij een toekomstige aantakking op het spoor zal het goederenvervoer over het spoor binnen de hiervoor geldende normen dienen te blijven.
4. Er wordt aangegeven dat bestaande industrieterreinen beter benut kunnen worden.	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd dat andere industrieterreinen in de regio niet de vestigingscondities van Flevokust kennen: aan het IJsselmeer gelegen, multimodaal ontsloten met voldoende ruimte voor een containerterminal, overslaghaven en hieraan verbonden bedrijvigheid.
5. Gesteld wordt dat de ontwikkeling van Flevokust tot meer automobiliteit leidt, omdat de locatie ver van woonkernen ligt en niet per openbaar vervoer bereikbaar is.	Een multimodaal ontsloten locatie voor een containerterminal, overslaghaven en zwaardere bedrijvigheid ligt in de regel op enige afstand van woonkernen. Dat de locatie op dit moment niet per openbaar vervoer bereikbaar is, wil niet zeggen dat hier in de toekomst – bij voldoende vraag vanuit werknemers – niet in wordt voorzien.
6. Er wordt gevreesd voor een aantasting van het landschap.	Zie algemeen, onder nr. 14.
Stichting het blauwe hart van Nederland, Postbus 222, 1850 AE, Heiloo	
1. Opgemerkt wordt dat het goed zou zijn om in beeld te brengen welke rol Flevokust kan spelen voor de bedrijvigheid in Almere.	Verwacht wordt dat de ontwikkeling van Flevokust positieve effecten heeft voor de bedrijvigheid in Almere. De containerterminal en overslaghaven zullen fungeren als katalysator voor het aantrekken van bedrijven. Hierbij gaat het zowel om bedrijven die zich in het gebied zelf vestigen, als om nieuwvestiging en uitbreiding van bedrijven in de regio (spin off). In het gebied zelf zullen zich naar verwachting vooral logistieke en havengerelateerde bedrijven vestigen. Het gebied is geschikt als industrieterrein voor de zwaardere milieucategorieën (3.1 tot en met 5.3). In de

	<p>Structuurvisie Locatiebeleid 2013-2025 van de gemeente Lelystad wordt geconstateerd dat er regionaal een tekort is aan vestigingsruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Op het niveau van zowel de randstadsamenwerking als de MRA zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van nat industrieterrein op regionaal niveau.</p>
<p>2. Gevraagd wordt in beeld te brengen of er een combinatie gemaakt kan worden met de geplande maritieme servicehavens in Urk wat de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van Flevokust en de geplande maritieme servicehavens in Urk zijn op ecologie en landschap.</p>	<p>Er bestaat al gedurende lange tijd het plan om een maritieme servicehaven aan te leggen in Urk. Deze ontwikkeling is niet afhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven. Er bestaat dan ook geen aanleiding om tot een fysieke bundeling te komen. Omdat er geen (onlosmakelijk) verband bestaat tussen de havenontwikkeling in Urk en Flevokust, is er geen formele aanleiding om de cumulatieve effecten van beide ontwikkelingen te beschouwen. Bij elk van de ontwikkelingen zal in het kader van het doorlopen van de planologische procedure het effect op (onder meer) ecologie en landschap in beeld worden gebracht.</p>
<p>3. Er wordt aangegeven dat Stichting het blauwe hart van Nederland graag een rol speelt bij eventuele mitigatie- of compensatieopgaven.</p>	<p>Op het moment dat mitigatie- of compensatieopgaven aan de orde zijn, zal worden bezien hoe en met de betrokkenheid van welke partijen hieraan invulling wordt gegeven.</p>
<p>4. Er wordt gevraagd te onderzoeken wat de cumulatieve effecten zijn op de huidige en te verwachten toekomstige windmolenopstellingen in en in de omgeving van het plangebied.</p>	<p>Er komen in (de nabijheid van) het plangebied verschillende windturbines voor. De mogelijke effecten van het plan op de windturbines zullen in beeld worden gebracht, zodat onderbouwd de conclusie kan worden getrokken dat het plan uitvoerbaar is.</p>
<p>5. Er wordt verzocht om in de landschappelijke verkenning ook het beeld vanaf de aanvaarroutes van de recreatievaart vanaf het IJsselmeer te betrekken en het beeld niet te beperken tot de locatie zelf.</p>	<p>Zie algemeen, onder nr. 14. Hieraan kan worden toegevoegd dat de locatie uiteraard ook vanaf het IJsselmeer zichtbaar is. Uit de visualisaties blijkt Flevokust vanaf het IJsselmeer het beeld te geven van een werklocatie. Dit komt voort uit de duidelijke beleidsmatige keuze om hier een terminal, overslaghaven en (nat) industrieterrein te ontwikkelen. Het is hierbij nadrukkelijk de bedoeling om de mogelijkheden van transport over water te benutten.</p>
<p>6. Er wordt gevraagd om de mate van verstoring van de duisternis in het MER te betrekken.</p>	<p>De mogelijke effecten van licht, in zowel de aanleg- als de gebruiksfase, zijn opgenomen in het MER.</p>
<p>7. Er wordt gevraagd in het MER aandacht te besteden aan het aspect</p>	<p>Het aspect vertroebeling van water in de aanleg- en gebruiksfase wordt, daar waar relevant voor</p>

vertroebeling van het water in de aanleg- en gebruiksfase, die kan ontstaan bij het verleggen van de dijk en uitgraven van de benodigde vaargeul.	aanwezige natuurwaarden, in het MER opgenomen.
8. Verzocht wordt om in beeld te brengen of en op welke wijze het visvijvergebied – een gebied met cultuurhistorische waarde - behouden kan worden dan wel herkenbaar in de ontwikkeling kan worden meegenomen.	In het MER wordt aandacht besteed aan de cultuurhistorische waarde van het visvijvergebied en de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust hierop. Het kunstwerk van Jan Wolkers blijft in ieder geval behouden. Mocht de aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein en de weg op de IJsselmeerdijk daartoe nopen, dan wordt het kunstwerk verplaatst.
9. Er wordt verzocht het gebruik en de verwerking van bodemassen expliciet uit te sluiten.	Zie algemeen, onder nr. 5.
10. Er wordt opgemerkt dat er een Passende Beoordeling opgesteld dient te worden die de effecten van Flevokust zelf en het bijbehorende transport (weg, spoor, water) in beeld brengt.	Zie algemeen, onder nr. 13.
11. Gevraagd wordt de noodzaak voor de zwaarste milieucategorieën te heroverwegen.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
12. Er wordt aangegeven dat een buitendijkse variant voor de aanleg van de haven op het eerste gezicht niet gewenst lijkt, maar dat in ieder geval negatieve effecten op de natuur voor de buitendijkse varianten nauwkeurig moeten worden onderzocht.	Eventuele effecten van de ontwikkeling van Flevokust op de natuur (Natura 2000, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en Faunawet) zijn onderzocht en in het MER beschreven.
Frans Anemaet, Kennemerland 30, 8245 ER, Lelystad; Wijtze Boomsma, Beukenhof 194, 8212 EE, Lelystad; Bart Schultz, Karveel 1505, 8231 AV Lelystad	
1. Er wordt een voorstel gedaan voor een gefaseerde ontwikkeling met als eerste fase een buitendijkse en modulair vergrootbare haven van circa 10 ha, zonder dijkdoorbreking en de daarbij benodigde grote ophoging van het industrie terrein. Als tweede fase een binnendijks industrieterrein met een gebruikelijke ophoging van 1 – 1,5 m.	Dit alternatieve plan is in grote lijnen vergelijkbaar met de in het ontwerpplan gekozen variant.
2. Gesteld wordt dat de benoemde afspraken van zowel de randstad samenwerking, als de Metropool Regio Amsterdam (MRA) niet zijn onderbouwd.	Zie algemeen, onder nr. 1.
3. Er wordt aangegeven dat niet vast staat welke bedrijfsactiviteiten t/m	Zie algemeen, onder nr. 6.

milieucategorie 5 al dan niet toegelaten zouden moeten kunnen worden op Flevokust.	
4. Aangegeven wordt dat alle haven gerelateerde bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt zouden moeten worden en dat een focus op categorie 3 tot en met 5 voor een onnodige toevoeging van bedrijfsterrein zorgt.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6. Hieraan kan worden toegevoegd dat Flevokust bij uitstek geschikt is voor watergebonden en water verbonden bedrijfsactiviteiten. Juist voor de lichtere bedrijfsactiviteiten is elders, op andere bedrijventerreinen, ruimte aanwezig.
5. Er wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van Flevokust op het nabijgelegen biologisch landbouwgebied.	Zie algemeen, onder nr. 4.
6. Er wordt aangegeven dat er ondanks een beïnvloeding van de modal split een toename van CO ₂ uitstoot en fijn stof kan zijn.	Zie algemeen, onder nr. 12.
7. Er wordt aangegeven dat volgens het Besluit bodemkwaliteit en omdat de 7e tranche Crisis- en Herstelwet niet langer van toepassing is er geen secundaire bouwstoffen voor de ophoging kunnen worden gebruikt.	Zie algemeen, onder nr. 5.
8. Er wordt gevraagd om een duidelijk overzicht van besluiten die in de coördinatie worden betrokken.	Om de coördinatie van besluiten mogelijk te maken is een coördinatie besluit nodig. In het kader van dit besluit zal worden aangegeven welke vergunningen/besluiten onder de coördinatie worden gebracht.
9. Gesteld wordt dat bij een gefaseerde uitvoering de toepassing van een inpassingsplan de periode waarbinnen de bevoegdheid van de gemeente wordt uitgesloten om een bestemmingsplan vast te stellen op nul jaar kan worden gezet.	Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger. Bij de keuze voor een inpassingsplan is het, gelet op het feit dat de betrokken overheden gezamenlijk optrekken, de bedoeling dat de periode waarbinnen de bevoegdheid van de gemeente wordt uitgesloten om een bestemmingsplan vast te stellen zo kort mogelijk wordt gehouden. De periode wordt in overleg met de gemeente bepaald.
10. Er wordt gevraagd welk	Voor het plangebied gelden op dit moment de

bestemmingsplan er voor het gebied geldt.	bestemmingsplannen “Landelijk Gebied”, 1 ^{ste} partiële herziening bestemmingsplan Landelijk Gebied” en “Flevokust Zandlichaam” en de beheersverordening “IJsselmeer-Markermeer-Oostvaardersplassen”. Deze ruimtelijke plannen maken de ontwikkeling van een terminal, overslaghaven en bedrijventerrein planologisch niet mogelijk. Voor de ontwikkeling hiervan is een nieuw planologisch-juridisch kader in de vorm van een inpassingsplan en/of een bestemmingsplan noodzakelijk.
11. Er wordt aangegeven dat er zandwinputten in het IJsselmeer voorkomen en de locatie van de haven daarom nauwkeurig dient te worden bepaald.	De vormgeving en locatie van de haven is een van de zaken waarnaar in het kader van het MER onderzoek wordt gedaan. Hierbij zal ook informatie over de diepte en bodemopbouw worden betrokken.
B.R. Barkema, A. Barkema-van der Scheer, Klokbekeweg 7, 8219 PD, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat adressant schade leidt indien de dijk wordt doorbroken, omdat daar grond wordt gepacht.	Zie algemeen, onder nr. 16.
2. Er wordt zorg uitgesproken dat de uitstoot van het industrieterrein er voor kan zorgen dat de voedselveiligheid in gevaar komt.	Zie algemeen, onder nrs. 4, 8 en 11. Hieraan kan worden toegevoegd dat er wordt aangesloten bij de bestaande wettelijke kaders. Deze omvatten geen specifieke richtafstanden tussen bedrijven en landbouwgrond.
3. Er wordt verwacht dat de leefomgeving en luchtkwaliteit verslechterd door de toename van verkeer.	Zie algemeen, onder nrs. 7 en 12.
4. Er zijn zorgen over de toename van licht, geluid en stank met gevolgen voor mens en dier en het woongenot.	Zie algemeen, onder nrs. 7, 9 en 10.
5. Er wordt een waardedaling van de omliggende gronden verwacht en in dat verband om een lagere pacht prijs gevraagd.	Zie algemeen, onder nr. 16. Hieraan kan worden toegevoegd, dat daarbij geldt dat planschade zich richt op de schade die de eigenaar van gronden en/of opstallen door een waardedaling ondervindt. Een eventuele doorwerking in de pacht prijs is een zaak tussen de grondeigenaar en de pachter.
Bewonersvereniging Golfpark, p/a Golfpark 145, 8241 AC, Lelystad Bewonersvereniging FlevoGolfResort, p/a Birdielaan 110, 8241 AT, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat adressanten willen bijdragen aan de komst van een containerhaven en een industrieterrein aan de Flevokust, maar dan wel het beste plan tegen een zo laag mogelijke inzet van belastinggeld.	Waarvan akte.
2. Er wordt aangegeven dat de betrokkenheid van de omwonenden in	Zie algemeen, onder nr. 17.

de klankbordgroep gekenmerkt wordt door een gebrek aan overleg.	
3. De wens wordt uitgesproken dat de regie bij de gemeente en niet de provincie komt te liggen.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraaf 170, 8226 LC, Lelystad (punt 1).
4. Er wordt gesteld dat kan worden afgezien van een dijkverlegging, omdat er al een haven aanwezig is die na sloop van de elektriciteitscentrale voldoende ruimte biedt.	Zie algemeen, onder nrs. 1,2 en 15. Hieraan kan worden toegevoegd dat in deel 1 van het MER ook deze variant is onderzocht. Hieraan kan worden toegevoegd, dat de bestaande haven(kade) van de Maximacentrale, alleen al qua oppervlakte, niet kan worden gebruikt om de voorgestane ontwikkeling te dragen. Voorts blijft de elektriciteitscentrale ter plaatse gehandhaafd, zoals is geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.
5. Voor de ophoging wordt gevraagd af te zien van het gebruik van bodemassen en anderhalve meter zand toe te passen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Er wordt gevraagd een bedrijvenlijst op te stellen, met in principe maximaal milieucategorie 3 en bij de vestiging van een bedrijf in een hogere categorie deze met bouwkundige en technische maatregelen "in te pakken".	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
7. Er wordt gevraagd om een betere dan de huidige MER waarin ook de gevolgen voor het verkeer worden betrokken. Daarbij wordt verzocht om een rechtstreekse aansluiting van de containerterminal op de A6.	De gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust voor het verkeer zijn in het MER in beeld gebracht. Eventuele opgaven voor de verkeersstructuur worden hierin benoemd.
8. Er wordt voorgesteld om een toezichtorgaan voor de ontwikkeling en het gebruik van de haven en industrieterrein in het leven te roepen, bestaande uit de leden van de klankbordgroep en aangevuld met vertegenwoordigers van bedrijven die zich vestigen op het terrein.	Zie beantwoording Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 5). Hieraan kan worden toegevoegd, dat het niet wenselijk wordt geacht om hiernaast nog een toezichtorgaan in het leven te roepen. Wel is uiteraard een goede relatie tussen (de bedrijven die zich vestigen op) Flevokust en de 'buren' (omwonenden) van belang. Dit is een punt dat bij de uiteindelijke invulling van het gebied aan de orde komt.
Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt twijfel uitgesproken over het nut en de noodzaak van de ontwikkeling van Flevokust en de werkgelegenheid die het met zich meebrengt.	Zie algemeen, onder nr. 1.
2. Er wordt gesteld dat er voldoende aanbod aan industrieterreinen is (Oostervaart, Noordersluis).	Zie algemeen, onder nr. 1. Hieraan kan worden toegevoegd, dat industrieterrein Oostervaart, Noordersluis en/of andere industrieterreinen in de regio niet beschikken over de vestigingscondities van Flevokust: aan het IJsselmeer gelegen, multimodaal ontsloten met

	voldoende ruimte voor een containerterminal, overslaghaven en hieraan verbonden bedrijvigheid.
3. Tegen de achtergrond van de komst van zware bedrijfsactiviteiten, zoals vuilverwerkers wordt de vraag gesteld of Flevokust daadwerkelijk milieuwinst oplevert.	Zie algemeen, onder nrs. 1, 6 en 12. Hieraan kan worden toegevoegd, dat de vestiging van bedrijven positieve gevolgen kan hebben voor het milieu. Het kan bijvoorbeeld gaan om verplaatsing van logistieke bedrijvigheid van een locatie die alleen over de weg is ontsloten naar Flevokust, een locatie die ook over het water en op termijn mogelijk over het spoor is ontsloten. Hierdoor kan de logistiek (deels) over het water plaatsvinden, hetgeen per saldo winst oplevert.
4. Er worden zorgen uitgesproken over het ophogen met bodemassen of secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
5. Er worden twijfels geuit over de handhaving van de activiteiten van te vestigen bedrijven.	Het toezicht op bedrijven is wettelijk geregeld. Afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf is de gemeente of provincie bevoegd gezag. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek verzorgt namens de provincies Flevoland en Noord-Holland en namens de gemeenten in zowel Flevoland als Gooi en Vechtstreek de milieutaken op het gebied van omgevingsvergunningen en toezicht en handhaving.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor de effecten van Flevokust op het gebied ten zuidwesten ervan.	In het MER en het planologisch-juridisch kader wordt ingegaan op eventuele gevolgen van de voorgestane ontwikkeling op de omgeving. Daarbij is onderbouwd de conclusie getrokken, dat de belangen van de omgeving, inclusief het gebied ten zuidwesten daarvan, niet onevenredig worden geschaad.
7. Er worden suggesties gedaan om de invloed van Flevokust op de omgeving te verminderen: een directe ontsluiting vanaf de rotonde bij de A6 en de aanleg van een geluidswal bij de Houtribweg.	In het MER wordt ingegaan op de aspecten verkeer, geluid en landschappelijke inpassing. Eventuele opgaven met betrekking tot deze aspecten zijn hierin opgenomen.
8. Er wordt gepleit voor een nieuwe economische visie waarbij gekeken wordt naar duurzaamheid en efficiënt omgaan met omgeving en energie.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donastraat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4)
Harry Hogendoorn, Bijlweg 13, 8219 PE, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).

bedrijven.	
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf en erf mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Partij voor Lelystad, p/a De Binckhorst 23, 8226 RN, Lelystad	
1. Aangegeven wordt dat de indiener van de zienswijze tegen de ontwikkeling van Flevokust is en dat er andere mogelijkheden voor de ontwikkeling van het gebied zijn die wel recht doen aan het groen-blauwe karakter van dit gebied.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraet 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4)
Liesbeth Veldkamp, Kopenhagenlaan 165, 8232 RD, Lelystad	
1. De indiener van de zienswijze geeft aan geen tegenstander te zijn van Flevokust en het economisch belang te zien, maar zich zorgen te maken over de gevolgen voor het milieu.	Waarvan akte.
2. Er wordt gevreesd voor risico's door het toepassen van secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
3. Er wordt getwijfeld aan de verbetering van de luchtkwaliteit.	Zie algemeen, onder nr. 12.
4. Er worden zorgen uitgesproken over de vestiging van zwaardere bedrijfsactiviteiten.	Zie algemeen, onder nrs. 1 en 6.
J. Verwolf, Visvijverweg 64, 8219 PC, Lelystad	

1. Aangegeven wordt dat een biologisch bedrijf naast industrie niet samen gaat.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er wordt gevreesd voor een toename van geluid met gevolgen voor de kippen op het bedrijf. Mede daarom wordt om een nulmeting gevraagd.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en mogelijke depositie hiervan op de landbouwgrond.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
8. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
J.P. Zonderland, Plavuizenweg 1, 8219 PA, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).
4. Er wordt aangegeven dat een toename	Zie algemeen, onder nr. 10.

van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid van de mens en het vee.	
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
Renée Hoekendijk, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt aangegeven dat op 4 juli 2013 de door 550 mensen ondertekende petitie "Tuin van Lelystad" en op 17 december 2013 de namens 704 digitale en 15 papieren ondertekenaars petitie "Houd Flevokust Groen en Blauw" aan de gemeente Lelystad is aangeboden.	Waarvan akte.
2. Er wordt gesteld dat zware industrie niet naast biologische landbouw past.	Zie algemeen, onder nr. 4.
3. Aangegeven wordt dat een ophoging met "geschoonde" resten van afvalverbrandingsinstallaties ongewenst is.	Zie algemeen, onder nr. 5.
4. Er wordt gesteld dat een dijkverlegging veel geld kost en de veiligheid bedreigt.	Zie algemeen, onder nr. 15.
5. Er wordt verzocht om een alternatief plan dat in samenwerking met de bevolking van Lelystad tot stand komt en meer ruimte biedt aan (biologische) landbouw en natuur.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustraats 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
6. Er wordt gevraagd om metingen van de huidige water-, grond- en luchtkwaliteit en duidelijke procedures voor continue metingen en het openbaar maken van de meetgegevens door een onafhankelijke organisatie. Tevens wordt gevraagd om duidelijke procedures voor alle betrokkenen zodat er direct en adequaat gehandeld kan worden bij afwijkingen. Gesteld wordt	Nulmetingen van de water-, grond- en luchtkwaliteit maken geen onderdeel uit van het MER. In het kader van de vergunningverlening aan de in het gebied te vestigen bedrijven kan een nulmeting aan de orde zijn. De mening dat de omgevingsdienst en/of de provincie niet onafhankelijk zouden zijn wordt niet gedeeld. Het toezicht op bedrijven is wettelijk geregeld. Afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf is de gemeente of

dat de provincie en de omgevingsdienst niet onafhankelijk zouden zijn.	provincie bevoegd gezag. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek verzorgt namens de provincies Flevoland en Noord-Holland en namens de gemeenten in zowel Flevoland als Gooi en Vechtstreek de milieutaken op het gebied van omgevingsvergunningen en toezicht en handhaving.
7. Er wordt gevraagd om het verlengen van de bestaande geluidswal en het beplanten hiervan met bomen aan de noordzijde van het gebied tot Oostervaart.	In het MER wordt ingegaan op de aspecten verkeer, geluid en landschappelijke inpassing. Eventuele opgaven met betrekking tot deze aspecten zijn hierin opgenomen.
8. Gevraagd wordt om het overkappen van de opslag van het restafval, zodat met onderdruk de verwaaiing van stof tegengegaan kan worden	Eerst op het moment dat er een planologisch-juridisch kader bestaat kunnen bedrijven zich vestigen in het gebied. Voor veel zwaardere bedrijfsactiviteiten bestaat een vergunningplicht. In het kader van een te verlenen vergunning kan de toepassing van "Best beschikbare technieken" (BBT) en/of maatwerkvoorschriften aan de orde zijn. Deze kunnen zich richten op aspecten als geluid, geur, stof etc.
9. Er wordt gevraagd de zuidelijke rand van Flevokust te bestemmen voor de minst zware milieucategorie.	Zie algemeen, onder nr. 6.
C.M.S. Oostveen, Bronsweg 40, 8222 RB, Lelystad	
1. Er wordt zorg uitgesproken voor een mogelijke invloed van Flevokust op het biologisch landbouw gebied ten zuidwesten van het plangebied. Daarbij wordt aangegeven dat het biologisch landbouw gebied, met schone lucht, water en bodem, een grote bijdrage levert aan een goed imago voor Lelystad en de regio.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er wordt verzocht een zonering in te stellen bij het vestigingsbeleid.	Zie algemeen, onder nr. 6.
3. Er wordt gevraagd de mogelijke effecten van de ontwikkeling van Flevokust op (de teelt in) het biologisch landbouw gebied serieus te onderzoeken. Hierbij wordt een uitgebreid voorstel gedaan welke aspecten betrokken zouden moeten worden en gevraagd het studiegebied uit te breiden met het biologisch landbouw gebied als kwetsbaar te onderzoeken gebied.	Zie algemeen, onder nr. 4.
4. Gevraagd wordt om m.b.t. de ophoging ook naar de effecten hiervan op het	Zie algemeen, onder nr. 5.

biologisch landbouw gebied te kijken en tijdens de ophoging en na realisatie metingen uit te voeren.	
5. Er wordt verzocht om bij ophoging niet alleen naar effecten op het landschap maar ook naar effecten op luchtkwaliteit en geluid te kijken.	Zie algemeen, onder nr. 5.
6. Verzocht wordt een klankbordgroep in te stellen.	Zie algemeen, onder nr. 17.
Piet van Sabben en Renée Hoekendijk, Biologische tuinderij de Stek, Jupiterweg 12, 8211 AW, Lelystad	
1. Er wordt gesteld dat er te weinig oog is het biologische landbouwgebied Lelystad-noord en dat een combinatie van industrie naast biologische landbouw ongewenst is. Er wordt gevraagd de eventuele invloed van Flevokust op het biologische landbouwgebied Lelystad-Noord in het MER mee te nemen, waaronder in ieder geval de Houtribweg en de Bronsweg.	Zie algemeen, onder nr. 4.
2. Er worden suggesties gedaan om de invloed van Flevokust op de omgeving te verminderen: een directe ontsluiting vanaf de rotonde aan de westzijde van de A6, de aanleg van een geluidswal met bomen ten zuiden van de Houtribweg en ten zuiden van het spoor grenzend aan het biologisch landbouwgebied. Hier ligt al gedeeltelijk een lage wal achter het natuurgebied A72.	Zie beantwoording zienswijze Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 7).
3. Gesteld wordt dat de raad van Lelystad het plan voor Flevokust heeft afgewezen, en dat de motie van Provinciale Staten alleen oproept tot de uitwerking van een containerhaven. Hierdoor komen alternatieve mogelijkheden van het gebied niet tot hun recht. Er wordt gevraagd het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt aangepast te beperken.	De motie spreekt uit dat de ontwikkeling van Flevokust een provinciale prioriteit blijft en roept op tot het in overleg met betrokken partijen onderzoeken van alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden waaronder alleen een containerterminal. Mede naar aanleiding van deze motie wordt de planning en omvang van het gebied waarvoor het geldende bestemmingsplan wordt aangepast tegen het licht gehouden.
4. Er wordt een alternatieve ontwikkeling voorgesteld door de gronden uit te geven aan (bio) boeren en/of tot een goede, duurzame, recreatieve invulling te komen.	Zie beantwoording zienswijze Miep Bos, namens De Bezorgde Burgers Tegen Gif op de Flevokust, Donaustaat 170, 8226 LC, Lelystad (punt 4).
5. Er wordt gepleit voor het eerst verder invullen van bestaande terreinen, het dichtstbijzijnde industrieterrein Oostervaart biedt nog natte en droge	Zie beantwoording zienswijze Marlies Engels, Jupiterweg 6, 8211 AW, Lelystad (punt 2).

mogelijkheden.	
6. Er wordt gesteld dat het omzomen van Lelystad door industrieterreinen in strijd is met de promotiecampagne Lelystad geeft lucht.	Zie algemeen, onder nr. 1.
7. Gepleit wordt voor een zonering van het gebied en een positief vestigingsbeleid voor bedrijven.	Zie algemeen, onder nr. 6.
8. Er wordt gepleit voor het niet ophogen van het gebied omdat dit ongewisse gevolgen heeft voor bodem, kwel en waterkwaliteit op de lange termijn, alsmede een negatieve impact op het landschap.	Zie algemeen, onder nr. 5.
9. Er wordt aangegeven dat het verleggen van de dijk risico's met zich meebrengt en een grote investering vergt.	Zie algemeen, onder nr. 15.
10. Er wordt gevreesd dat de ontwikkeling van Flevokust niet realistisch is begroot, waardoor er onverwachte grote financiële gevolgen kunnen komen voor Lelystad en/of de provincie, en daarmee voor de burger.	Zie algemeen, onder nr. 3.
11. Gesteld wordt dat de verwachte toename van werkgelegenheid en spin-off onvoldoende is onderbouwd.	Zie algemeen, onder nr. 1.
12. Er wordt aangegeven dat er geen reden is om een containerhaven bij Lelystad aan te leggen. Hierbij wordt verwezen naar berichtgeving over een overcapaciteit van de Rotterdamse haven, het ontbreken van voldoende achterland, het afhaken van het Havenbedrijf Amsterdam.	Zie algemeen, onder nr. 1.
13. Gesteld wordt dat er geen spoorverbinding is met het plangebied en er in geen enkele begroting ruimte voor is gecreëerd.	Zie beantwoording zienswijze N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV, Lelystad (punt 3).
Wim en Jeroen van Wageningen, Visvijverweg 56 en 58, 8219 PC, Lelystad	
1. Er wordt gevraagd om een nulmeting voor kwelwater in verband met de ophoging van het bestaande maaiveld tot circa + 6 meter.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 1).
2. Er wordt gevraagd om een nulmeting van geluid in verband met de overslag van containers en de vestiging van bedrijven.	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 2).
3. Er wordt een zorg uitgesproken voor een mogelijke toename van stof door activiteiten van bedrijven en de gevolgen hiervan voor mogelijke	Zie beantwoording zienswijze Arend Heida, Visvijverweg 49, 8219 PB, Lelystad (punt 3).

depositie op landbouwgrond en daarmee de ongeschiktheid van producten voor de voedselketen.	
4. Er wordt aangegeven dat een toename van licht van invloed kan zijn op het woongenot en de gezondheid de mens en het vee.	Zie algemeen, onder nr. 10.
5. Er wordt gevreesd voor een achteruitgang van het woongenot door de bouw van fabriekshallen en een haven. In dat verband wordt er gevraagd om een gedegen onderbouwing van de landschappelijke inpassing (grondwallen, bomenrijen, etc.).	Zie algemeen, onder nr. 14.
6. Er wordt aandacht gevraagd voor een mogelijke toename van geuremissie bij vestiging van industrie.	Zie algemeen, onder nr. 9.
7. Er wordt gevraagd om een waardevermindering van het bedrijf, erf en een vermindering van windvang door de aanwezige windmolen mee te nemen in de procedure planschade.	Zie algemeen, onder nr. 16.
8. Er wordt gewezen op het risico van vervuiling van kwel- en grondwater en gevraagd om een nulmeting en monitoring.	De mogelijke effecten van de ontwikkeling op het grond- en kwelwater is in het MER opgenomen. Een nulmeting en monitoring van grond- en kwelwater maakt geen onderdeel uit van het MER. Het is afhankelijk van de uiteindelijk in het gebied onder te brengen bedrijfsactiviteiten of een nulmeting en monitoring in het kader van de vergunningverlening aan de orde is.
9. Gevraagd wordt exportnormen van schadelijke stoffen in door het gebied geproduceerd voedsel mee te nemen in de procedure.	Bij het in beeld brengen van mogelijke gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op de omgeving wordt aangesloten bij de wettelijke kaders die voor de verschillende aspecten gelden (bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit).
10. Er wordt verzocht de cumulatieve effecten te onderzoeken van de uitstoot van de industrie, waarbij wordt gewezen op dioxines die zich ophopen en ondanks een uitstoot binnen de norm over de jaren grote gevolgen hebben.	Zie algemeen, onder 8.
Dennis van de Weerd, Bronsweg 41, 8222 RB, Lelystad	
1. Er wordt zorg uitgesproken over de milieurisico's die kleven aan het ophogen met bodemassen of secundaire bouwstoffen.	Zie algemeen, onder nr. 5.
2. Er wordt gevraagd af te zien van een ophoging, omdat dit imagoschade en risico's geeft.	Zie algemeen, onder nr. 5.

3. Er wordt getwijfeld aan het nut en de noodzaak van het plan.	Zie algemeen, onder nr. 1.
4. Gevraagd wordt het biologische landbouwgebied aan onder andere de Bronsweg mee te nemen in het MER.	Zie algemeen, onder nr. 4. Hieraan kan worden toegevoegd dat het gebied aan de Bronsweg voor de relevante aspecten in het MER is meegenomen. Tevens blijkt uit de visualisaties dat de op te richten bebouwing vanaf de Bronsweg niet is te zien.
5. Er wordt geopperd de ontwikkeling te combineren met een buitendijkse haven in de gemeente Urk.	Er bestaat al gedurende lange tijd het plan om een maritieme servicehaven aan te leggen in Urk. Deze ontwikkeling is onafhankelijk van de aanleg van een containerterminal en overslaghaven in Flevokust. De ontwikkelingen kennen elk een andere markt en betrokken bedrijven. Er bestaat dan ook geen aanleiding om tot een fysieke bundeling te komen.

Vervolg

Er wordt onderzoek gedaan naar een optimalisatie van de plannen voor Flevokust. Hiervoor wordt een onderzoeksrapport naar de milieueffecten (MER) opgesteld. Het voorkeursalternatief dat hieruit als meest geschikt naar voren komt zal worden uitgewerkt in een planologisch-juridische regeling. De in deze Nota opgenomen inspraakreacties worden bij de besluitvorming over het MER en (het ontwerp van) de planologisch-juridische regeling betrokken.

Het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling zullen ter inzage worden gelegd. Dit wordt op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt. Degene die een inspraakreactie hebben ingediend krijgen hierover op het moment dat het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd een brief. Een ieder kan vervolgens gedurende een termijn van 6 weken op het MER en het ontwerp van de planologisch-juridische regeling reageren.

Gelet op het belang van de ontwikkeling van een haven- en industrieterrein trekken de betrokken overheden zoveel mogelijk gezamenlijk op. Met een planologisch-juridisch kader wordt het geldende bestemmingsplan voor het gebied herzien. Voor het planologisch-juridisch kader is het nu nog niet duidelijk wie dat gaat vaststellen: gemeente en/of de provincie. Als het planologisch-juridisch kader door de gemeenteraad wordt vastgesteld heet het bestemmingsplan, als het door Provinciale Staten wordt vastgesteld heet het inpassingsplan. Welk overheidsorgaan de herziening uiteindelijk vaststelt wordt op een later tijdstip als volgt bepaald: wat kan juridisch, wat is handig in de praktijk en welke overheid staat het dichtst bij de burger. De mogelijkheid om op het plan te reageren is voor een bestemmingsplan en inpassingsplan gelijk: beide plannen volgen de wettelijke procedure en worden als ontwerp gedurende 6 weken ter inzage gelegd, met de gelegenheid een zienswijze naar voren te brengen. Eventuele zienswijzen worden bij de besluitvorming over het plan betrokken. Na vaststelling wordt het plan wederom gedurende 6 weken ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het plan.