



**OMGEVINGSDIENST**

FLEVOLAND & GOOI EN VECHTSTREEK

## **M.e.r.-beoordelingsbesluit**

Flevokust - deellocatie B IJsselmeerdijk Lelystad





**Aanvraagnummer:** HZ\_MER\_BT-85020

**Locatie:**  
Flevokust - deellocatie B IJsselmeerdijk Lelystad

**Onderwerp:**  
MER beoordelingsbesluit voor de containerterminal en overslaglocatie Flevokust

**Datum aanvraag:** 19 maart 2018 en aangevuld op 3 mei 2018



## M.E.R.-BEOORDELINGSBESLUIT

### Inleiding

Op 19 maart 2018, aangevuld op 3 mei 2018, heeft ECD Milieumanagement B.V., namens CTU Flevokust, een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling ingediend. Deze aanmeldnotitie is ingediend vanwege de oprichting van een containerterminal en overslaglocatie voor afvalstoffen in bulk en om te beoordelen of voor deze oprichting een noodzaak bestaat tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

CTU Flevokust heeft het voornemen om ter plaatse van de buitendijkse overslaghaven (deellocatie B) aan de IJsselmeerdijk te Lelystad containers, respectievelijk afvalstoffen in bulk op en over te slaan. De aan te vragen doorzet bedraagt 100.000 containers, respectievelijk 750 kton afvalstoffen in bulk per jaar, waarbij op enig moment maximaal 8.000 ton aan afvalstoffen binnen de inrichting aanwezig kan zijn.

### Aanleiding m.e.r.-beoordeling

De activiteit op- en overslag van afvalstoffen wordt ingevolgde het Besluit m.e.r. aangemerkt als het verwijderen van afvalstoffen. De capaciteit van de installatie bedraagt meer dan 50 ton per dag. Deze activiteit wordt derhalve begrepen onder categorie 18.1 van lijst D van bijlage 1 bij het Besluit m.e.r.

Dit betekent dat moet worden beoordeeld of bij de voorbereiding op de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, vanwege het ontstaan van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. De inhoudelijke beoordeling staat in hoofdstuk 1 t/m 3.



## Besluit

Uit de inhoudelijk beoordeling blijkt dat er voor de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Daarom is het niet noodzakelijk om bij de voorbereiding van de aanvraag voor een omgevingsvergunning een milieu-effectrapport op te stellen.

**Datum:** 9-5-2018

## Ondertekening

Namens het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland



Mevr. F.M. Plat  
Wvd. Directeur Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek

## Verzending

Een afschrift van dit besluit is verzonden naar:

- CTU Flevokust B.V., Postbus 40342, 3504 AC Utrecht;
- ECD Milieumanagement B.V., Hovenlaan 101, 3329 BC Dordrecht;
- Gedeputeerde Staten van Flevoland.

Een afschrift van dit besluit dient bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning te worden gevoegd.



### **Procedure informatie**

Gelet op het bepaalde in artikel 6.3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbeslissing voor de nog in te dienen aanvraag om omgevingsvergunning. Tegen deze voorbereidingsbeslissing kan geen bezwaar worden gemaakt.

In een later stadium kunnen zienswijzen worden ingediend tegen het ontwerpbesluit op de aanvraag om omgevingsvergunning. Daarbij kunnen eventuele bezwaren tegen de voorbereidingsbeslissing worden aangegeven. Deze zullen bij de beoordeling van de zienswijzen worden betrokken.



## Inhoud

1. M.e.r.-beoordelingsnotitie .....	7
2. Overwegingen .....	8
3. Toetsing.....	8
3.1 Ad 1 Kenmerken van het project.....	8
3.2 Ad 2 Plaats van het project .....	10
3.3 Ad 3 Kenmerken van de potentiële effecten .....	10
4 Slotconclusie .....	16



## 1. M.e.r.-beoordelingsnotitie

### ***Aanleiding m.e.r.-beoordeling***

Het project betreft de oprichting van een inrichting voor de op- en overslag van containers, respectievelijk afvalstoffen in bulk.

De totale overslag van containers bedraagt 100.000 containers (hoofdzakelijk 40 foot containers) per jaar. Verder vindt binnen de inrichting op- en overslag van afvalstoffen (in bulk) plaats. Voor aan- en afvoer over water wordt het onderhavig terreindeel ingericht met enkele vakken (met mobiele keerwanden), waarbij voor het lossen of beladen van schepen en vrachtwagens gebruik zal worden gemaakt van een mobiele (grijper-)kraan en een shovel. Uitgaande van een beschikbaar oppervlak voor depotvorming bedraagt de maximaal aanwezige hoeveelheid afvalstoffen op enig moment circa 5.000 m<sup>3</sup> i.c. 8.000 ton.

De totale overslag van afvalstoffen bedraagt 750 kton/jaar, in hoofdzaak voor (ingehend) slib van fysisch/chemische (grond-)reiniging en andere minerale afvalstoffen (vóór stort) dan wel voor (uitgaand) teerhoudend asfalt of thermische reinigbare grond.

Gelet op de omvang van de beschikbare ruimte in relatie tot de gewenste doorzet zal de maximale verblijftijd van de afvalstoffen beperkt zijn, tot maximaal 7 \* 24 uur.

Bewerkingsinstallaties zijn niet voorzien.

### ***Vergunningplicht en bevoegd gezag***

De op te richten inrichting van CTU Flevokust is voor het milieudeel vergunningplichtig op basis van artikel 2.1 lid 1 onder e van de Wabo in combinatie met artikel 2.1 lid 2 en de categorieën 2.7, 13.4, 22 en 28.4 van onderdeel C van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor).

Tevens wordt een activiteit genoemd onder categorie 5.5 (tijdelijke opslag van niet onder punt 5.4 vallende gevaarlijke afvalstoffen, in afwachting van een van de onder de punten 5.1, 5.2, 5.4 en 5.6 vermelde behandelingen, met een totale capaciteit van meer dan 50 ton, met uitsluiting van tijdelijke opslag, voorafgaande aan inzameling, op de plaats van productie) als bedoeld in de Richtlijn industriële emissie (RIE). Het betreft dus de oprichting van een IPPC inrichting.

Op grond van het Besluit omgevingsrecht is Gedeputeerde Staten van Flevoland bevoegd gezag voor de besluitvorming omtrent dit initiatief en tevens voor de onderhavige m.e.r.-beoordeling. Het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling is gemandateerd aan de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek.

### ***Grondslag m.e.r.-beoordeling***

De activiteit op- en overslag afvalstoffen wordt ingevolge het Besluit m.e.r. aangemerkt als het verwijderen van afvalstoffen. De capaciteit van de installatie bedraagt meer dan 50 ton per dag. Deze activiteit wordt derhalve begrepen onder categorie 18.1 van lijst D van bijlage 1 bij het Besluit m.e.r.

Dit betekent dat moet worden beoordeeld of bij de voorbereiding op de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, vanwege het ontstaan van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld.



## 2. Overwegingen

### Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.17 van de Wet milieubeheer. Dit houdt in dat het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst van de meldnotitie een beslissing moet nemen over de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit, voor de activiteit vanwege de belangrijke, nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een MER moet worden gemaakt. De te volgen procedure is aangegeven in artikel 7.16 t/m 7.18 van de Wet milieubeheer.

### *Vergunde situatie*

Voor de inrichting zijn eerder geen omgevingsvergunningen voor het onderdeel milieu verleend.

## 3. Toetsing

De toetsing vindt plaats aan de hand van de criteria genoemd in bijlage III van de EU richtlijn milieu-effectbeoordeling. Hierin staan drie hoofdcriteria centraal:

1. Kenmerk van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van de potentiële effecten.

Hieronder volgt de toelichting aan de hand van deze criteria.

### 3.1 Ad 1 Kenmerken van het project

#### *De omvang van het project*

Het project betreft de oprichting van een inrichting voor de op en overslag van containers, respectievelijk afvalstoffen in bulk.

De totale overslag van containers bedraagt 100.000 containers per jaar. Voor wat betreft de gecontaineriseerde goederen kan sprake zijn van:

- koelcontainers (maximaal 96 op enig moment binnen de inrichting);
- gassen en ontgassen (fumigeren) van containers, waarbij geen opslag van fumigatiemiddelen binnen de inricht plaatsvindt;
- containers met gevaarlijke stoffen, op een speciaal hiervoor aangewezen stuk van het terrein;
- containers met afvalstoffen (plastic, papier, ferro- of nonferrometalen, schroot, ed.) waarbij er maximaal 50 containers binnen de inrichting aanwezig zijn met een doorvoer van naar schatting 5.000 containers per jaar.

Het strippen en stufen van containers vindt niet plaats.





Wel vinden er nevenactiviteiten plaats zoals:

- inrichting van een terreindeel (maximaal 40 koelcontainers) voor het zogenaamde pre-trippen van (lege) reeferen voor keuring, controle van de koelvoorzieningen en kleine onderhoudswerkzaamheden;
- inspectieplaats voor inspectie van containers zelf en het uitvoeren van kleine onderhoudswerkzaamheden;
- een wasplaats voor het inwendig cleanen van lege containers met een HD-reiniger.

Voor de te treffen maatregelen/voorzieningen wordt verwezen naar de diverse paragrafen van hoofdstuk 4 van de aanmeldnotitie.

Verder wordt de noordwesthoek van de inrichting ingericht voor de op- en overslag van afvalstoffen (in bulk). Voor aan- en afvoer over water wordt het onderhavig terreindeel ingericht met enkele vakken (met mobiele keerwanden), waarbij voor het lossen of beladen van schepen en vrachtwagens gebruik zal worden gemaakt van een mobiele (grijper-)kraan en een shovel.

Dit terreindeel wordt voorzien van een overkapping en vloeistofkerende vloer teneinde enig risico op verontreiniging van bodem en grondwater uit te sluiten.

Om eventuele verspreiding van afvalstoffen of verontreinigingen te voorkomen, zal een wielwasser worden geplaatst.

De aangevoerde bouw- en afvalstoffen kunnen tijdelijk in bulk worden gestald op het buitenterrein in open depots. De maximaal aanwezige hoeveelheid op enig moment bedraagt 5.000 m<sup>3</sup> i.c. 8.000 ton.

De totale overslag van afvalstoffen bedraagt 750 kton/jaar, in hoofdzaak voor (ingehend) slib van fysisch/chemische (grond-)reiniging en andere minerale afvalstoffen (vóór stort) dan wel voor (uitgehend) teerhoudend asfalt of thermische reinigbare grond.

Gelet op de omvang van de beschikbare ruimte in relatie tot de gewenste doorzet zal de maximale verblijftijd van de afvalstoffen beperkt zijn, tot maximaal 7 \* 24 uur.

Bewerkingsinstallaties zijn niet voorzien.

#### *Verontreiniging en hinder*

Als gevolg van de activiteiten zijn mogelijke effecten te verwachten op de lucht-, bodem- en oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van emissies. Dit wordt verder onder ad.3 uitgewerkt.

#### *Risico van ongevallen*

Binnen de inrichting worden gevaarlijke stoffen in (tank) containers opgeslagen. Dit wordt verder onder ad.3 externe veiligheid uitgewerkt.



### 3.2 Ad 2 Plaats van het project

De inrichting zal zijn gelegen op het buitendijks haventerrein Flevokust, ten noorden van Lelystad. De dichtstbijzijnde woningen zijn gelegen op een afstand van 1.100 meter, aan de Visvijverweg en Plavuizenweg in Lelystad. Verder vormt de locatie onderdeel van het Inpassingplan *Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad*, dat op 25 november 2014 is vastgesteld. Voor het bestemmingsplan is een zogenaamde plan-MER opgesteld.

Het plan is in werking en onherroepelijk.

De voor 'Bedrijventerrein - Terminal' aangewezen gronden zijn blijkens art. 3.1. bestemd voor:

*havenactiviteiten, laad-, los-, opslag- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart, voor zover genoemd in de categorieën 1 tot en met 5.3 van de richtlijnafstandenlijsten uit de handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009)*

Het project past daarmee binnen het vigerende bestemmingsplan.

### 3.3 Ad 3 Kenmerken van de potentiële effecten

De voorgenomen inrichting vormt onderdeel van het plan Flevokust, waarvoor tot in 2014 uitgebreide milieustudies zijn uitgevoerd, onder meer in het kader van de m.e.r. ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan Flevokust.

In het algemeen kan worden gesteld dat de milieueffecten ten gevolge van de aangevraagde oprichting, (ruimschoots) passen binnen hetgeen in het recente verleden voor het plangebied is uitgewerkt. Voor zover in het hiernavolgende geen nadere uitwerking is gegeven voor de inrichting, wordt verwezen naar die (deel-)studies.

#### *Verkeer*

Uitgaande van 100.000 containers/jaar en 250 werkdagen, zullen gemiddeld circa 400 containers/werkdag worden afgehandeld. Op een drukke werkdag (12 dagen of meer per jaar) zullen naar verwachting 500 containers de terminal passeren.

Uitgaande van gemiddeld circa 156-208 TEU/containerschip zullen ongeveer 625 schepen/jaar worden gelost en/of geladen. Normaliter worden met de terminal elke dag twee schepen geladen/gelost. Minder dan 12 dagen/jaar zal sprake zijn van het handelen van 3 schepen/werkdag.

Het aantal vrachtwagens dat met de terminal samenhangt, bedraagt gezien het voorgaande tussen de 400 en 500 op een drukke werkdag.

Met de aanvoer van 750 kton/jaar aan (afval)stoffen zullen –uitgaande van 3.000 ton/schip- daarnaast ongeveer 250 bulkschepen aan- en afvaren (gemiddeld 1/werkdag; minder dan 12 dagen per jaar, maximaal 2).

Het aantal vrachtwagens in/uit bedraagt in deze situatie gemiddeld 110/werkdag. Op een drukke dag wordt verwacht dat ongeveer 150 vrachtwagens zullen aan- en afrijden.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat deze drukke dag met bulk-overslag niet tegelijkertijd optreedt met de 'drukke dag' voor de containerterminal.



### *Lucht*

Binnen de inrichting is geen sprake van verbrandingsemissies, anders dan van de motoren van schepen, vrachtwagens en rijdend materieel.

Nadat de (container)schepen zijn aangelegd, wekken ze met behulp van boordgeneratoren hun eigen elektriciteit op. In plaats daarvan kan –mits beschikbaar– het schip ook gebruik maken van elektriciteit die door een walaansluiting wordt geleverd. Er wordt dan van walstroom gesproken.

Binnen de inrichting zijn voldoende van deze walaansluitingen gerealiseerd. Op die manier wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

Daarnaast kan door morsing resp. verstuiving/verwaaiing een zekere emissie optreden. In dit verband zijn ter plaatse van de bulkoverslag de volgende mitigerende maatregelen voorzien:

- milieukleppen op de loskade t.b.v. morsen materialen;
- sproeiers op de overslagvakken t.b.v. bevochtigen materialen.

Gezien de aantallen aan- en afrijdende vrachtwagens en schepen kan op voorhand echter niet worden gesteld dat de inrichting 'niet in betekende mate' zal bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Om die reden is in opdracht van CTU Flevokust een luchtonderzoek verricht, dat in de aanmeldnotitie is opgenomen in bijlage 2.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- er wordt voldaan aan het geurbeleid van de Provincie Flevoland en de kans op geurhinder als gevolg van de activiteiten is verwaarloosbaar;
- uit de berekeningen blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Zonder verdere berekeningen kan tevens worden geconcludeerd dat aan de grenswaarde voor  $PM_{2,5}$  kan worden voldaan, aangezien de concentraties  $PM_{10}$  lager zijn dan  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (de grenswaarde voor  $PM_{2,5}$ ).

### *Stikstofdepositie en natuur*

Uit een uitgevoerde Aerius-berekening (zie bijlage 2) is gebleken dat de activiteiten niet leiden tot een depositie aan stikstof ter plaatse van natuurgebieden die hoger is dan de drempelwaarde van 0,05 mol/ha.jaar

Ter plaatse van de inrichting bevinden zich geen beschermde soorten planten en dieren. Er zijn daarom geen effecten op flora en fauna te verwachten.

De effecten van de realisatie van een buitendijkse haven waartoe de voorgenomen inrichting zal gaan behoren zijn reeds uitvoerig beschouwd in het Plan- en Project MER dat ten behoeve van het bestemmingsplan in 2014 is gemaakt. Daarin is o.m. het volgende benoemd:

*Omdat de planontwikkeling de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantast zijn ondanks de omvang van de ontwikkeling significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied uit te sluiten. Dat sluit ook aan bij de conclusie in bijlage 5 omtrent de verwachte depositie aan stikstof in de omgeving. De inrichting leidt niet tot overschrijding van de drempelwaarden voor  $NO_x$ , significant negatieve effecten zijn daarmee uitgesloten.*



*Het industriehaventerrein zal beperkt verlicht worden, er wordt rekening gehouden met de omgeving en het uitstralend effect richting het IJsselmeer. De lichtniveaus zijn dermate beperkt dat verstoring van rustende watervogels op het IJsselmeer wordt uitgesloten.*

Gezien het voorgaande leidt de inrichting niet tot een wezenlijke aantasting van omliggende natuurwaarden.

#### *Geluid*

Door DPA Cauberg-Huygen B.V. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met de realisatie. Uitgaande van het basis rekenmodel zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek is de geluidbelasting in de directe omgeving van de inrichting berekend. De berekeningen zijn daarbij uitgevoerd conform de rekenvoorschriften uit de 'Handleiding meten en rekenen industriewelawaai', versie 1999. Uit de berekeningen blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege de voorgenomen activiteiten in de dag- en nachtperiode lager is dan het immissiebudget zoals opgegeven door de zonebeheerder. In de avondperiode wordt het budget op enkele rekenpunten gering overschreden. De formele toets dient nog door de zonebeheerder van het industrieterrein uitgevoerd te worden.

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van woningen piekgeluiden kunnen ontstaan van maximaal 50 dB(A) tijdens de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de volgens de Handreiking maximaal te vergunnen grenswaarden.

De geluidemissie van de inrichting wordt bepaald door verkeersbewegingen en door materieel op het eigen terrein. Bij aanschaf van nieuw of vervanging van bestaand materieel wordt rekening gehouden met milieuvriendelijke alternatieven. De inrichting heeft geen invloed op de geluidproductie van extern materieel.

Binnen de inrichting wordt zodanig gewerkt dat geluidoverlast en met name geluidpieken tot een minimum beperkt blijven.

#### *Bodem*

De nieuwe buitendijkse haven Flevokust wordt gerealiseerd door het plaatsen van damwanden en het toepassen van zand. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van primaire bouwstoffen. De bodemkwaliteit ten tijde van de oprichting van de inrichting is afdoende in kaart gebracht.

Binnen de inrichting vinden onder meer de volgende potentieel bodembedreigende activiteiten plaats:

- opslag van (gevaarlijke) bouw-, grond en afvalstoffen (in bulk) op het buitenterrein;
- de opslag van diesel in een bovengrondse tank;
- het aftanken van machines;
- stalling van (lekkende) containers met ADR-goederen;
- opslag van gevaarlijke stoffen in emballage.



Door ondeskundig handelen en/of het ontbreken van de juiste bodembeschermende voorzieningen en maatregelen kan verontreiniging van de bodem optreden. Teneinde dat te voorkomen worden, voor de bodembedreigende activiteiten diverse voorzieningen en maatregelen getroffen. Gelet op het voorzieningenniveau is sprake van een verwaarloosbaar bodemrisico.

#### *Water*

Binnen de inrichting worden de volgende waterstromen onderscheiden:

1. sanitair afvalwater vanuit het kantoor. Deze stroom wordt direct geloosd op het vuilwaterriool.

2. Waswater containers. Zoals aangegeven zullen containers naar behoefte inwendig worden gereinigd. De verwachting is dat 750 m<sup>3</sup> mogelijk verontreinigd waswater wordt geloosd. Benadrukt wordt dat alleen containers waarin levensmiddelen zijn vervoerd, inwendig worden gereinigd. Er is geen sprake van reiniging van tanks of containers met chemicaliën e.d. Daarmee zal alleen sprake zijn van verhoogde gehalten aan organische stof (BZV/CZV, N-Kj en mogelijk fosfaat). De precieze belasting van deze deelstroom is nog niet bekend. Gelet op ervaringen elders zal mogelijk een voorzuivering worden gerealiseerd (bestaande uit e-coagulatie, met een voorgeschakelde OBAS), teneinde de vuilvracht te beperken. Deze voorzuivering is overigens in een container opgesteld en reeds ingetekend in de inrichtingstekening (zie bijlage 1). In de omgevingsvergunning zullen hiervoor voorschriften worden opgenomen.

3. hemelwater. In relatie tot het hemelwater wordt het volgende opgemerkt.

Het terrein is voorzien van een aaneengesloten verharding, waarin een gescheiden en gesloten rioolstelsel is aangebracht. Onderscheid wordt gemaakt in de volgende waterstromen:

- schoon hemelwater. Het hemelwater afkomstig van het dak van het kantoor, van de overkapping bij de bulkvakken en de rest van het verhard terrein wordt als schoon aangemerkt en rechtstreeks geloosd op het omliggende oppervlaktewater, teneinde het gemeentelijke rioleringsstelsel niet te veel te belasten. Hiertoe zijn 2 (bestaande) lozingspunten (LP1/LP2) aan weerszijden van de inrichting aanwezig, voorzien van inspectieputten met afsluiters.
- verontreinigd hemelwater. Het betreft hier het terrein voor:
  - pretrippen en inspectie van containers. Hier kan mogelijk sprake zijn van resten aan smeermiddelen (vet/olie e.d.)
  - tankplaats (eventuele verontreiniging met minerale olie);
  - inwendig reinigen van containers (morsing van verontreinigd waswater);
  - in geval van incidenten- opstelpositie 'lekkende' ADR-containers (met afsluiter).

Het terrein is voorzien van een bodembeschermende voorziening. De hoeveelheid bedraagt 1.950 m<sup>3</sup>/jaar. Het betreffende terreingedeelte is als 'opvangbak' ontworpen, om ook bij hevige neerslag voldoende berging beschikbaar te hebben. Precieze samenstelling is niet bekend. De beschreven stromen verontreinigd hemelwater worden tezamen met het (eventueel voorbehandeld) waswater vóór lozing op het gemeentelijk riool, nog via een OBAS voorbehandeld.



De totale hoeveelheid (verontreinigd) afvalwater bedraagt daarmee ca. 3.000 m<sup>3</sup>/jaar cq gemiddeld 0,5 m<sup>3</sup>/uur. Tijdens hevige regenval kan sprake zijn van een pieklozing van enkele m<sup>3</sup> s per uur. Een overstort naar het omringende oppervlaktewater is dan ook nadrukkelijk niet aan de orde.

#### *Externe veiligheid*

Aan de hand van berekeningen omtrent risico's ten aanzien van externe veiligheid bij de containerterminal van CTU in Tiel, is door AVIV een inschatting gemaakt van de potentiële risico's die samenhangen met de overslag van (tank)containers met gevaarlijke stoffen op Flevokust.

Het extern veiligheidsrisico veroorzaakt door CTU Flevokust is berekend voor de voorgenomen op- en overslag van gevaarlijke stoffen. Buiten de terreingrens is het plaatsgebonden risico kleiner dan de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$  /jr. De inrichting veroorzaakt geen groepsrisico.

#### *Cumulatie van milieu-effecten*

##### *Samenhang met andere projecten*

Het project heeft geen relatie met andere projecten. Artikel 1, lid 2 van de EU-richtlijn MER geeft als definitie voor een *project*:

- de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken;
- andere ingrepen in het natuurlijke milieu of landschap, inclusief de ingrepen voor de ontginning van bodemschatten.

Hiervan is geen sprake. De scope van het project is reeds in hoofdstuk 1 en 3 nader aan de orde gesteld. Uit die opsomming blijkt dat ten aanzien van de inrichting geen sprake is van (cumulatie met) andere projecten (zoals bedoeld in de EU-richtlijn) c.q. niet leidt tot andere, grotere bedrijvigheid in de omgeving. In die zin is er geen sprake van cumulatie.

##### *Ontwikkelingen directe omgeving*

De inrichting zal worden opgericht op het buitendijks deel van het gecombineerd haven- en industrieterrein Flevokust. Naast het haventerrein voor de overslag van containers en bulkgoederen zal (binnendijks) een industrieterrein worden ontwikkeld voor de zwaardere (havengerelateerde) bedrijfspcategorieën (cat. 3.1 tot en met 5.3).



Ten behoeve van deze gehele ontwikkeling is een Plan- & project-MER opgesteld, waarin de milieu-effecten in kaart zijn gebracht. Hier is onder meer het volgende vastgesteld (zie Toelichting bij inpassingsplan Flevokust - Havenontwikkeling te Lelystad):

- verkeer: de bestaande (vaar)wegenstructuur kan de door Flevokust gegenereerde (water)verkeersstromen voldoende verwerken. Bij wegverkeer geldt dit voor de doorgaande routes, de rotondes en de kruisingen daarin. Uit onderzoek van Ecorys naar de mobiliteit is gebleken dat de ontwikkeling van Flevokust weliswaar lokaal leidt tot een toename van verkeer, maar dat er bovenregionaal gezien een verschuiving optreedt van wegverkeer naar vervoer over water, wat naar een betere spreiding en benutting van verkeer leidt. De ontwikkeling van Flevokust past daarmee binnen het Rijksbeleid;
- lucht: Concentraties aan luchtverontreiniging nemen door de planontwikkeling toe, vooral omdat sprake is van de toename van wegverkeer van en naar het plangebied. De concentraties NO<sub>2</sub> en fijnstof blijven echter ruim onder de wettelijke normen.
- Wnb/stikstof: Uit een passende beoordeling blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van Flevokust op zichzelf én in cumulatie met de gevolgen van andere plannen en projecten geen significante negatieve effecten kunnen hebben op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en ook geen significante verstoring zal opleveren, in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van die Natura 2000-gebieden;
- geluid: Het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een cumulatieve geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) neemt door de ontwikkeling van Flevokust (haven en nat industrieterrein) toe. De gemeente Lelystad heeft voor deze woningen een hogere grenswaarde vastgesteld. Hierbij wordt opgemerkt dat de dijk een afschermende werking heeft. Bovendien ligt de haven op ruime afstand van het gebied ten oosten van de A6. Het wegverkeerslawaai (A6) heeft daardoor waarschijnlijk een grotere invloed op het gebied ten oosten van de A6, dan het industrielawaai;
- bodem: realisatie van Flevokust heeft geen effecten op de bodem;
- water (vooral irt waterveiligheid): (zelfs) met een kruinverlaging waarbij het terrein van de terminal als voorland wordt aangemerkt, wordt voldaan aan de toekomstige norm (1/30.000);
- Bij de nautische veiligheid is (ook) rekening gehouden met de mogelijkheden voor schepen om veilig in de haven aan te meren bij hoge windkracht en de impact van de ontwikkeling op de scheepvaart en de hoofdscheepvaartroute. De veiligheid voor de scheepvaart wordt gewaarborgd door de nodige faciliteiten te realiseren, waaronder een nieuwe golfbreker;
- externe veiligheid: Voor de haven geldt dat de risicocontour niet verder mag reiken dan de bestaande binnendijs liggende watergang. Die norm wordt gerespecteerd.



Gezien het voorgaande heeft eventuele cumulatie geen nadere aandacht.

## **4 Slotconclusie**

Uit bovenstaande toetsing blijkt dat door de voorgenomen activiteit (op- en overslag van afvalstoffen in bulk) geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Daarom is het niet noodzakelijk om bij de voorbereiding van de aanvraag om een omgevingsvergunning, een milieueffectrapportage op te stellen.

Opgemerkt wordt dat de beoordeling van de milieugevolgen die de inrichting kan veroorzaken, de bestaande toestand van het milieu (voor zover de inrichting daarvoor gevolgen kan veroorzaken) en de mogelijkheden tot bescherming van het milieu in relatie tot de inrichting, in het kader van de procedure tot het verlenen van een omgevingsvergunning, zal plaatsvinden.