

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Batavia Stad fase 3

projectnr. 234367
definitief
27 juli 2011

Opdrachtgever

Stable Beheer b.v.
Hardwareweg 26
3821 BM Amersfoort

datum vrijgave

27 juli 2011

beschrijving revisie 01

definitief

goedkeuring

drs. H.W. Lindeboom

vrijgave

ing. C.H. Helmes

Inhoud	blz.
1 Inleiding	2
1.1 Kader	2
1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	2
1.3 Aanpak vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	3
1.4 Leeswijzer	3
2 Kenmerken van het project.....	4
2.1 Omvang.....	4
2.2 Cumulatie met andere projecten	5
3 Plaats van het project	7
3.1 Ligging factory outlet center Batavia Stad	7
3.2 Ligging uitbreiding	7
3.3 Nabije ligging van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer	8
4 Kenmerken van het potentiële effect.....	9
4.1 Verkeer en parkeren.....	9
4.2 Luchtkwaliteit.....	13
4.3 Geluid	13
4.4 Externe veiligheid.....	14
4.5 Bodem	14
4.6 Water.....	14
4.7 Natuur.....	15
4.8 Landschap	17
5 Conclusie.....	18

1 Inleiding

1.1 Kader

Aan het Markermeer in de gemeente Lelystad, in een stadsdeel van Lelystad waar diverse leisureontwikkelingen samenkomen, ligt factory outlet center Batavia Stad. Stable Beheer B.V. wenst Batavia Stad uit te breiden met circa 8.000 m² aan detailhandel- en horecafuncties. Voor de uitbreiding, aangeduid als Batavia Stad fase 3, dient een bestemmingsplanwijziging te worden doorgevoerd.

Vanwege de inwerkingtreding van het gewijzigd Besluit m.e.r. per 1 april 2011 dient voor bepaalde projecten in een ruimtelijk besluit, in dit geval het bestemmingsplan, te worden gemotiveerd waarom deze niet m.e.r.plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de analyse of door het project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. De m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan.

Een m.e.r. is een uitgebreide procedure, waarbij een uitgebreid onderzoek (MER) naar de milieueffecten (verkeer, geluid, natuur, water, etc.) wordt uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waardoor een m.e.r. nodig is.

In de Besluit m.e.r., die op 1 april 2011 is gewijzigd (zie kader), zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer besloten moet worden of bij de voorbereiding van het plan of besluit voor die activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De voorgenomen activiteit, de uitbreiding van Batavia Stad, is niet opgenomen in onderdeel C, wel in onderdeel D onder categorie D 11.2.

	Activiteiten	Gevalen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2: een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3: een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening à het bestemmingsplan

De uitbreiding valt echter onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'):

- § De oppervlakte bedraagt minder dan 100 ha (de oppervlakte van FOC Batavia Stad bedraagt in totaal 3,4 ha: 2,6 ha huidige bebouwing + 0,8 ha uitbreiding);
- § Het project is wel een aaneengesloten gebied, maar bevat geen 2.000 of meer woningen;
- § De bedrijfsvloeroppervlakte van de uitbreiding bedraagt minder dan 200.000 m² (de bedrijfsvloeroppervlakte van de uitbreiding bedraagt 8.000 m²).

Conform de gewijzigde Besluit m.e.r. dient voor activiteiten die wel in de D-lijst zijn opgenomen, maar niet aan de drempelwaarden voldoen, een toets aan 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten' te worden uitgevoerd of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Hieruit kan mogelijk naar voren komen dat er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn en een m.e.r.-beoordeling of zelfs een m.e.r. nodig is.

Gewijzigd Besluit m.e.r.

Op 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De aanleidingen hiervoor zijn:

- § De uitspraak van het Europese Hof. Op 15 oktober 2009 heeft het Europese Hof een uitspraak gedaan, waarin staat dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r. - (beoordeling) uit te voeren. Ook een project dat onder de Nederlandse drempelwaarde zit kan belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of bij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Inmiddels is deze reparatiewetgeving gepubliceerd.
- § De modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010. Door deze wijziging worden minder activiteiten direct m.e.r.-plichtig. Wel is er vaker een m.e.r.-beoordeling nodig.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- § Er is een mogelijkheid gekomen om voor projecten die onder de richtwaarden van de D-lijst (voorheen drempelwaarden) zitten een procedureel eenvoudige m.e.r.-beoordeling te doen. Deze gaat volledig op in de moederprocedure;
- § Een aantal C lijst-onderdelen, met name die gaan over 'ruimtelijke' ontwikkelingen zijn geheel of gedeeltelijk naar de D-lijst gegaan;
- § Zowel in de C-lijst als in de D-lijst zijn sommige richtwaarden (die staan in kolom 2) veranderd. Ook zijn er bijvoorbeeld diercategorieën bijgekomen;
- § Er staan meer algemene, rechtstreeks aan de Europese richtlijn, ontleende begrippen in de kolommen;
- § Het overgangsrecht regelt dat als voor 1 april 2011 al bepaalde voorbereidingshandelingen zijn verricht, het oude recht blijft gelden.

(Bron: Commissie m.e.r., 2011)

1.3 Aanpak vormvrije m.e.r.-beoordeling

Onderhavige vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaat uit een toets aan Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten. In hoofdlijnen dient het project te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van het bestemmingsplan Batavia Stad fase 3 de volgende gebiedsonderzoeken uitgevoerd:

- § Bodemonderzoek Batavia Stad fase 3 (Oranjewoud, 2011);
- § Voortoets Batavia Stad fase 3 (Oranjewoud, 2011);
- § Verkeer en parkeren Batavia Stad (Goudappel Coffeng, 2011);
- § Luchtkwaliteitsberekening Batavia Stad fase 3 (Gemeente Lelystad, 2011);
- § Akoestisch onderzoek wegverkeer Bestemmingsplan Bataviastad fase 3 (Gemeente Lelystad, 2011).

De onderzoeksresultaten zijn gebruikt bij het opstellen van onderhavige vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.4 Leeswijzer

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als volgt opgebouwd:

- § Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de kenmerken van het project;
- § Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op de plaats van het project;
- § Hoofdstuk 4 bevat een analyse van de kenmerken van het potentiële effect.
- § In hoofdstuk 5 is de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling weergegeven.

2 Kenmerken van het project

2.1 Omvang

Omvang huidige situatie

Batavia Stad is een factory outlet center (FOC), bestaande uit een concentratie van winkels met voornamelijk kledingwinkels, een aantal horecavoorzieningen. In de huidige situatie (ook wel aangeduid als fase 1 en 2) bedraagt de omvang:

Onderdeel	Bedrijfsvloeroppervlak (aantal m ²)
Winkels	23.919
Horeca	2.253
<i>Totaal</i>	<i>26.172</i>

Batavia Stad is opgezet als vestingstad, compleet met stadmuur, stadpoorten, autovrije klinkerstraten en een groot aantal winkelgebouwen. Het FOC Batavia Stad bestaat uit meerdere gebouwen. Het is grotendeels ommuurd met een muur van maximaal 6,00 meter hoog, waardoor de achterkanten van de gebouwen niet te zien zijn van buitenaf. Bovendien is gebruik gemaakt van een gevelbekleding en dakopbouwen (kapvorm) waardoor het, binnen de muren, een meer kleinschalige uitstraling met karakter van een dorp of klein stadje heeft.

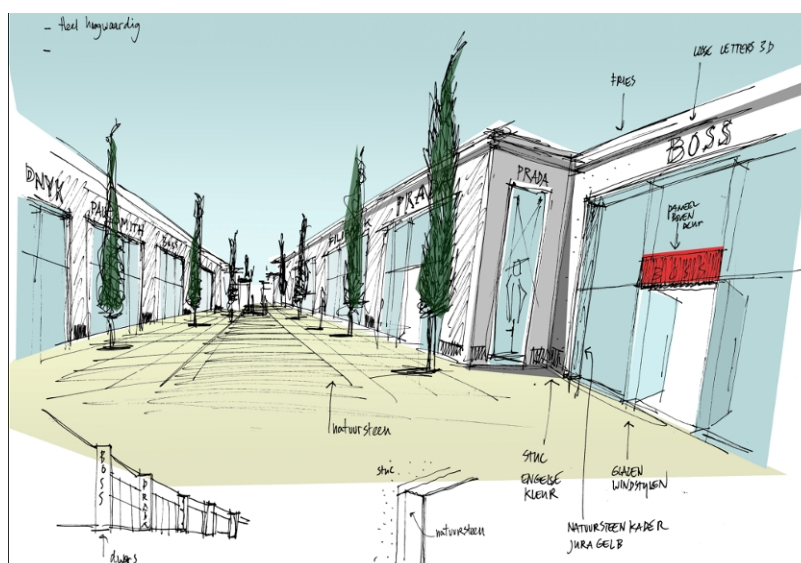
Ten oosten en noorden van het FOC zijn parkeerplaatsen gelegen, zowel voor de bezoekers van Batavia Stad als omliggende leisure functies (o.a. Bataviawerf).

Het huidige aantal bezoekers aan Batavia Stad bedraagt circa 2,1 miljoen bezoekers per jaar.

Omvang uitbreiding

Het project betreft de uitbreiding van Batavia Stad (fase 3) met verkoopruimte en horecavoorzieningen. De omvang van de uitbreiding bedraagt:

Onderdeel	Bedrijfsvloeroppervlak (aantal m ²)
Winkels	7.331
Horeca	872
<i>Totaal</i>	<i>8.203</i>

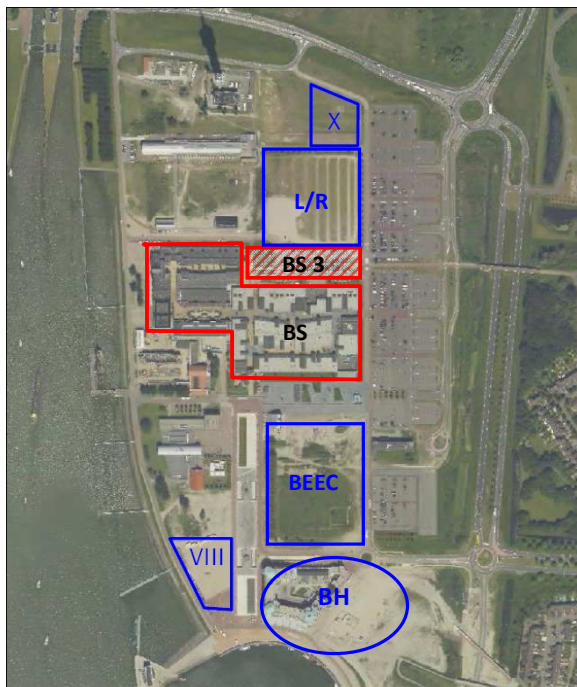


Figuur 2.1 Schetsontwerp uitbreiding Batavia Stad (bron: Stable Beheer b.v., 2010)

Verwacht wordt dat het totaal aantal bezoekers aan Batavia Stad na opening van de uitbreiding zal toenemen tot circa 2,2 miljoen per jaar. De toename van het bezoekersaantal als gevolg van de uitbreiding (fase 3) bedraagt circa 125.000 personen per jaar. Geconcludeerd kan worden dat de uitbreiding tot een relatief beperkte toename van het bezoekersaantal leidt (een toename van 6%).

2.2 Cumulatie met andere projecten

In het kustgebied ten westen van Lelystad is een aantal nieuwe projecten voorzien of reeds in ontwikkeling. Onderstaand is een onderscheid gemaakt tussen projecten die momenteel worden gerealiseerd en projecten die zijn beoogd, maar waarvan de doorgang onzeker is.



FOC Batavia Stad

BS: Batavia Stad
BS3: Uitbreiding Batavia Stad (fase 3)

Projecten in uitvoering

BH: Bataviyahaven
X: Tankstation

Beoogde projecten

BEEC: Batavia Event en Exhibition Center
VIII: Hotel en wellnesscentrum
L/R: Overloopterrein leisure/recreatie

Figuur 2.2 Projecten in de omgeving van Batavia Stad fase 3 (bron ondergrond: Goudappel Coffeng, 2011)

Projecten in ontwikkeling en uitvoering

Bataviyahaven

Ten zuiden van Batavia Stad wordt momenteel Bataviyahaven ontwikkeld. Bataviyahaven bestaat uit de ontwikkeling van 535 woningen en 200 studentenwoningen. Daarnaast omvat het project de ontwikkeling van de Roy Heiner Academy, een opleidingscentrum dat zeilen met MBO- en HBO-studies combineert.

Tankstation

Ter plaatse van het noordelijke overloopterrein voor parkeren wordt een tankstation gerealiseerd.

Evenementen

In Batavia Stad en Batavia Haven worden evenementen georganiseerd, zoals de Hiswa en de Bataviyahavendagen. Deze evenementen zullen ook in de toekomst blijven plaatsvinden.

In onderhavig onderzoek wordt rekeningen gehouden met genoemde projecten.

Beoogde projecten

Daarnaast spelen nog andere ontwikkelingen in het studiegebied. Van deze ontwikkelingen is de doorgang echter onzeker. Het betreft de ontwikkeling van een evenementenhal, ontwikkeling van recreatie/leisure op het overloopterrein en de realisatie van een hotel met wellnesscentrum.

BEEC

In het gebied is de realisatie van een evenementenhal ten zuiden van het bestaande Batavia Stad en ten oosten van de bestaande VOC-garage beoogd. De evenementenhal, aangeduid als het Batavia Event en Exhibition Center (BEEC), is vooralsnog van de baan en wordt derhalve niet verder meegenomen in dit onderzoek.

Overloopterrein I ('Vlek I')

Direct ten noorden van Batavia Stad fase 3 ligt het huidige overloopterrein I. Op dit overloopterrein is recreatie/leisure met een bruto vloeroppervlak van ruim 20.000 m² voorzien. Er zijn echter nog geen concrete plannen voor de invulling van dit terrein met recreatie/leisure ontwikkeld. Derhalve wordt deze ontwikkeling in onderhavig onderzoek niet meegenomen.

Overige functies

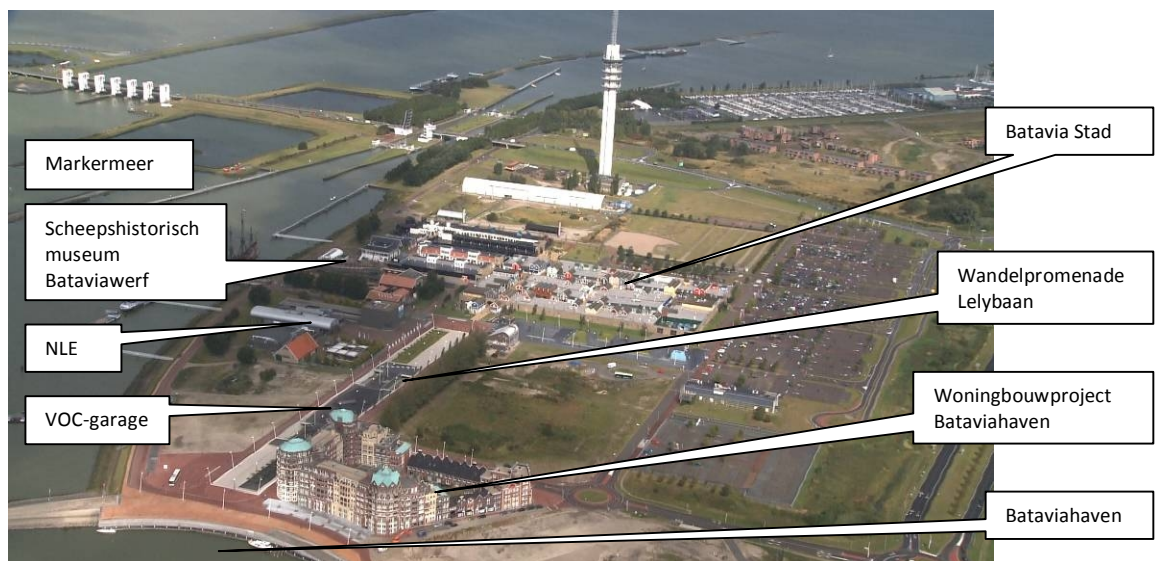
Nabij Batavia Haven is een hotel met 120 kamers en een bijbehorend wellnesscentrum gepland. Ook deze ontwikkeling is nog zeer onzeker. Derhalve wordt in dit onderzoek ook niet uitgegaan van deze ontwikkeling.

De beoogde projecten worden vanwege bovenstaande redenen niet meegenomen in dit onderzoek.

3 Plaats van het project

3.1 Ligging factory outlet center Batavia Stad

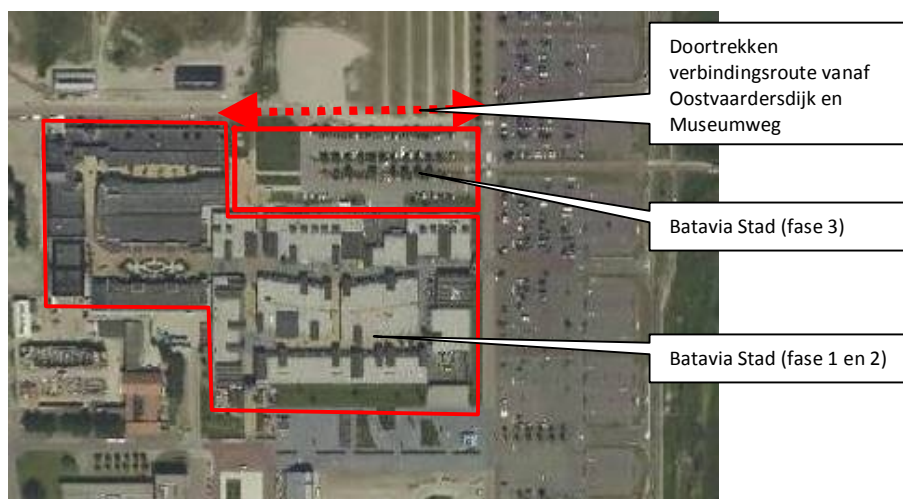
Het factory outlet center Batavia Stad is in het westelijke gedeelte van Lelystad gelegen, nabij het Markermeer (zie figuur 3.1). In de omgeving van Batavia Stad liggen meerdere leisurevoorzieningen, zoals het Nationaal Scheepshistorisch Museum Bataviawerf en het Nieuw Land Erfgoedcentrum (NLE). Momenteel wordt woningbouwproject Batavia Haven gerealiseerd. De leisure activiteiten en Batavia Haven zijn verbonden via de wandelpromenade Lelybaan, waaronder een parkeergarage (VOC-garage) is gevestigd.



Figuur 3.1 Ligging Batavia Stad (bron: Stable International, 2010)

3.2 Ligging uitbreiding

De uitbreiding (fase 3) is gepland op een locatie ten noorden van het factory outlet center, die nu dient als parkeerplaats (124 parkeerplaatsen) en ontsluitingsweg (Zevenprovinciënplein). De bebouwing wordt qua bouwhoogte en architectuur aangesloten bij de bestaande bebouwing. De natuurstenen muur van Batavia Stad fase 2B wordt doorgetrokken richting het oosten, de huidige natuurstenen muur van Batavia Stad fase 1 blijft behouden. De nieuwbouw vormt, samen met de bestaande bebouwing, één cluster.



Figuur 3.2 Locatie geplande uitbreiding Batavia Stad fase 3 (rode omlijning) (bron ondergrond: Cyclomedia, 2009)

Vanwege de projectie van de uitbreiding op de verbindingroute tussen de Oostvaarderswijk en de Museumweg ten noorden van het plangebied dient deze te worden verlegd in noordelijke richting. Ook zullen de 124 parkeerplaatsen ter plaatse van het plangebied worden vervangen.

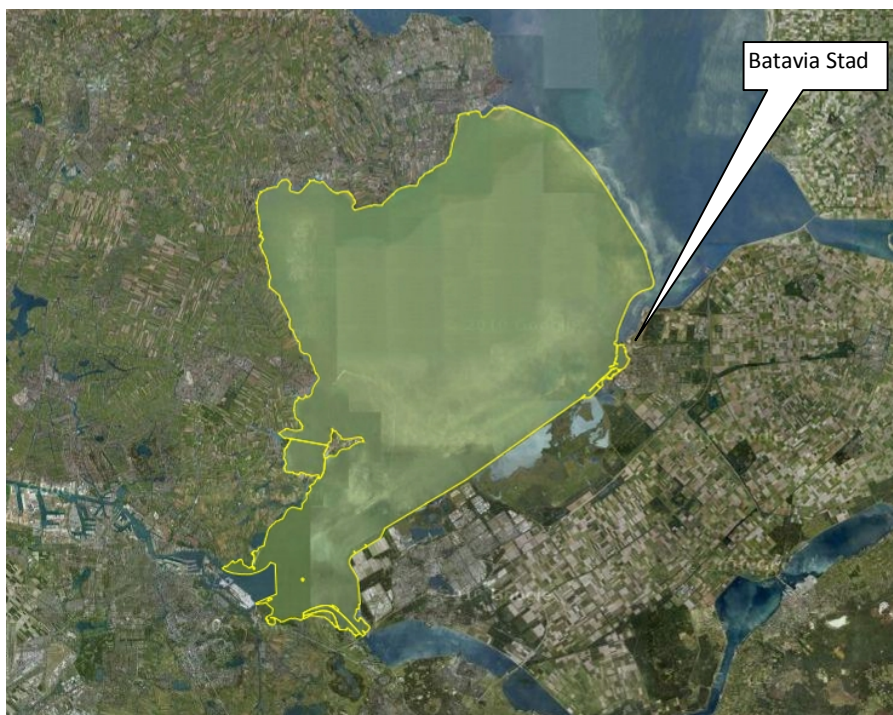
3.3 Nabije ligging van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer

Batavia Stad ligt op ongeveer 150 meter van het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer. Daarmee valt het gebied onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet 1998. Op circa 1,3 km ligt het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Ruimtelijke ontwikkelingen die in of nabij Natura 2000-gebieden liggen dienen getoetst te worden op mogelijke (significant) negatieve effecten op de natuurlijke waarden en de instandhoudingsdoelen van het betreffende Natura 2000-gebied.

In het kader van de bestemmingsplanwijziging is in de vorm van een zogenaamde voortoets, de mogelijke effecten van het project op de instandhoudingsdoelen van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer nader onderzocht en uitgewerkt (Oranjewoud, 2011).

Uit de voortoets is gebleken dat het project geen negatief effect heeft op soorten, habitats van soorten of habitattypen in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Het project heeft vanwege de verdere ligging van Natura 2000-gebied IJsselmeer ook geen effect op de soorten (vogels), habitats van soorten of habitattypen in het Natura 2000-gebied IJsselmeer.

Het project is daarmee niet vergunningsplichtig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Er zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet derhalve geen vervolgstappen nodig. In paragraaf 4.7 zijn de effecten van het project op het Natura 2000-gebied nader toegelicht.



Figuur 3.3 Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (bron: Min LNV, 2010)

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Verkeer en parkeren

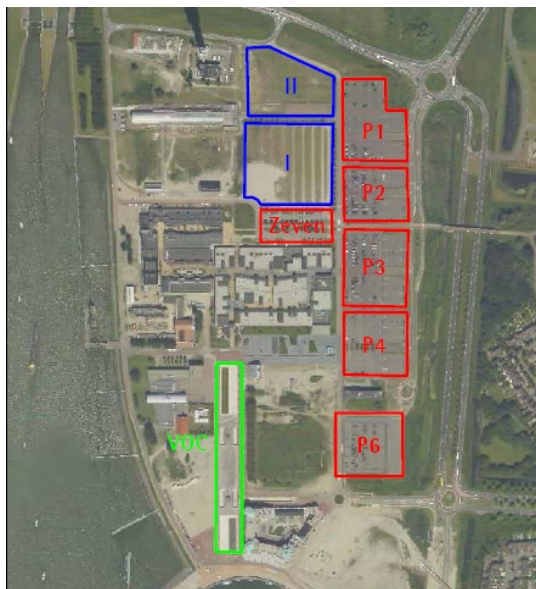
Huidige situatie

In figuur 4.1 is de verkeerstructuur van het studiegebied weergegeven. Belangrijke aanvoerroutes voor Batavia Stad zijn de Markerwaarddijk uit het westen, de A6 en de N302 vanuit het oosten en zuiden een route via het stedelijke hoofdwegennet. De parkeerterreinen van Batavia Stad zijn rechtstreeks aangesloten op de N302, ter hoogte van de rotonde op de kruising van de Houtribweg en de Markerwaarddijk.



Figuur 4.1 Verkeersstructuur studiegebied (Googlemaps, 2011)

Het huidige parkeeraanbod (Batavia Stad en omgeving) in het studiegebied bedraagt 3.143 parkeerplaatsen. In figuur 4.2 is de locatie en aantal parkeerplaatsen in het studiegebied weergegeven.



Figuur 4.2 Parkeerterreinen Batavia Stad (Goudappel, 2011)

Locatie	Aantal parkeerplaatsen
P1 tot en met P4	1.514
P6	225
Zeven provinciën	124*
VOC-garage	180
Overloopterrein I	700
Overloopterrein II	400
Totaal	3.143

*Vooralsnog waren op het Zevenprovinciën 190 parkeerplaatsen gesitueerd. Door de ontwikkeling van Batavia Stad fase II en het voorplein zijn 66 plaatsen van de 190 parkeerplaatsen verwijderd.

In de huidige situatie zijn op drukke dagen knelpunten te constateren in de bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden. De oorzaak hiervan ligt met name in de bestaande toeleidende infrastructuur van de parkeerterreinen. De parkeerterreinen zijn bereikbaar via toegangspoorten. Op drukke dagen kunnen er wachtrijen op de toeleidende wegen naar de parkeerterreinen ontstaan.

Toekomstige situatie

In het kader van de uitbreiding van het FOC, alsmede de ontwikkeling van Bataviyahaven en beoogde projecten in de omgeving, is een verkeer- en parkerenonderzoek uitgevoerd (Goudappel Coffeng, februari 2011). Het doel van het onderzoek is bereikbaarheids- en parkeeroplossingen te bieden aan de toename van het aantal bezoekers door de realisatie van verschillende nieuwe functies in het studiegebied. In het onderzoek is onderscheid gemaakt tussen een minimale variant en een maximale variant.

	Minimale variant	Maximale variant
FOC Batavia Stad plus horeca (incl. uitbreiding)	34.375 m ² b.v.o.	34.375 m ² b.v.o.
BEEC		20.000 m ² b.v.o.
Hotel, incl. wellnesscentrum		120 kamers, wellnesscentrum
Bataviyahaven en overige functies Batavia Stad	535 woningen, 200 studentenwoningen, Roy Heiner Academy, etc.	535 woningen, 200 studentenwoningen, Roy Heiner Academy, etc.
Evenementen	Bataviyahavendagen en Hiswa	Bataviyahavendagen en Hiswa
Vlek I (recreatie/leisure)		20.679 m ² b.v.o. recreatie/leisure

Inmiddels is bekend dat de beoogde projecten conform de maximale variant (BEEC, hotel, incl. wellnesscentrum en Vlek I) van de baan zijn of te onzeker. In onderhavig onderzoek wordt derhalve alleen uitgegaan van de minimale variant.

Parkeren

Uit de analyse van de parkeerbehoefte is gebleken dat voor de uitbreiding van Batavia Stad, incl. de realisatie van Bataviyahaven en overige functies (535 woningen, 200 studentenwoningen, Roy Heiner Academy) 720 extra parkeerplaatsen in de omgeving van FOC Batavia Stad nodig zijn en 370 extra parkeerplaatsen in de omgeving van Bataviyahaven. De ruim 300 extra parkeerplaatsen en de bijna 400 te vervangen parkeerplaatsen (als gevolg van de uitbreiding van Batavia Stad op parkeerterrein en de realisatie van een benzineverkooppunt op parkeerterrein) kunnen tezamen mogelijk gerealiseerd worden met een dek op het overloopterrein I en/of op P1 tot en met P4.



Figuur 4.3 Parkeeroplossing nabij Batavia Stad en Bataviyahaven (blauwe lijnen) en parkeeroplossing op piekmomenten op afstand (rode lijnen) (Goudappel Coffeng, 2011)

Bereikbaarheid - Uitbreiding Batavia Stad

Als gevolg van de uitbreiding van Batavia Stad is een toename van 125.000 bezoekers per jaar aan Batavia Stad te verwachten. Eén van de belangrijkste optredende effecten van de uitbreiding van Batavia Stad is de verkeersaantrekkende werking. Het huidige aantal bezoekers (circa 2,1 miljoen bezoekers per jaar) neemt door de uitbreiding van Batavia Stad toe met circa 125.000 bezoekers per jaar tot circa 2,2 miljoen bezoekers per jaar. Dit is een toename van circa 6%. Uitgaande van de autobezetting van 2,3 personen per auto (conform tellingen door Goudappel Coffeng 13 juni 2010) bedraagt de totale verkeerstoename door Batavia Stad fase 3 circa 3% per jaar.

Op basis van de verkeersmodelberekeningen is de verkeersgeneratie (aantal motorvoertuigen) per wegvak berekend voor de drukste periode van de week: zondagmiddag 13.00 - 15.00 uur, alsook de gemiddelde weekdag. In tabel 4.1 zijn de maximale verkeerstoename op de omliggende wegen door de Uitbreiding van Batavia Stad weergegeven.

Tabel 4.1 Maximale verkeersaantrekkende werking uitbreiding Batavia Stad (Goudappel Coffeng, 2011)

	Auton. situatie 2020 (aantal mvt/zo- middag 13-15u)	Plansituatie 2020 (aantal mvt/zo- middag 13-15u)	Absolute toename (aantal mvt/zo- middag 13-15u)	Auton. situatie 2020 (aantal mvt/ weekdag)	Plansituatie 2020 (aantal mvt/ weekdag)	Absolute toename (aantal mvt/ weekdag)
Markerwaarddijk, ten noorden van parkeerterrein Houtribweg,	1.092	1.179	87	12.712	12.846	134
ten noorden van Markerwaarddijk Houtribweg,	2.155	2.457	302	8.775	9.095	320
ten zuiden van Markerwaarddijk Ontsluitingsweg	1.989	2.480	491	11.831	12.532	701
parkeerterrein op Markerwaarddijk	2.970	3.621	651	3.084	3.944	860

N.B.: Met behulp van deze verkeersmodelberekeningen is louter het planeffect van de Uitbreiding van Batavia Stad fase 3 inzichtelijk gemaakt. De verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van 535 woningen, 200 studentenwoningen en de Roy Heiner Academy in Bataviavhaven is niet meegenomen in deze berekeningen. Verderop wordt in de analyse 'bereikbaarheid-minimale variant' wel rekening gehouden met de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen in Bataviavhaven.

Uit het verkeersmodelberekeningen blijkt dat de uitbreiding van Batavia Stad leidt tot verkeerstoename op de omliggende wegen. De verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding van Batavia Stad leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen Markerwaarddijk en Houtribweg. De wegen hebben voldoende capaciteit om deze verkeerstoename te verwerken.

Bereikbaarheid - minimale variant

In het verkeer- en parkerenonderzoek is specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling van en naar het parkeerterrein. Hierbij is uitgegaan van de minimale variant (uitbreiding van Batavia Stad, realisatie van Bataviavhaven en de Roy Heiner Academy). Verder is als uitgangspunt gehanteerd dat evenals nu tot 15.00 uur per poortje twee ingangen en één uitgang beschikbaar zijn. Vanaf 15.00 uur wordt dat omgezet naar één ingang en twee uitgangen.

Met deze uitgangspunten is de verkeersaantrekkende werking berekend voor de zondagmiddag 13.00 - 15.00 uur. De maximaal berekende toename op de omliggende verkeerswegen bedragen:

- § Markerwaarddijk: 109 mvt / zondagmiddag 13 - 15u;
- § Houtribweg ten noorden van de Markerwaarddijk: 328 mvt / zondagmiddag 13 - 15u;
- § Houtribweg ten zuiden van de Markerwaarddijk: 537 mvt / zondagmiddag 13 - 15u;
- § Ontsluitingsweg parkeerterrein op Markerwaarddijk: 651 mvt / zondagmiddag 13 - 15u.

Op basis van de verkeersmodelberekeningen blijkt de verkeersafwikkeling, zowel uitgaande van alleen de uitbreiding van Batavia Stad fase 3 als de minimale variant, acceptabel te verlopen. Er treden geen lange wachtrijen op en de rotonde Markerwaarddijk - Houtribweg blijkt acceptabel te functioneren.

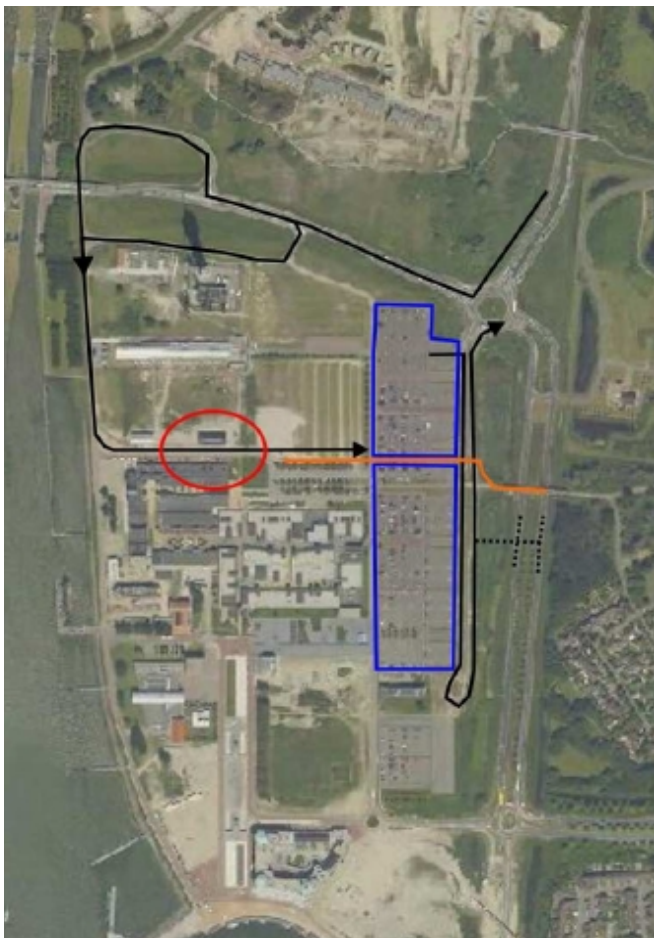
Feitelijk komt het echter in de huidige situatie al voor dat er knelpunten ontstaan. Een verklaring dat het model in de toekomstige situatie, dus met extra ontwikkelingen, een acceptabele verkeersafwikkeling voorspelt, ligt in het feit dat het model uitgaat van een optimale situatie. Deze optimale situatie bestaat uit:

- Gelijke verdeling over de poortjes;
- Afhandeling per auto per poortje is in alle gevallen gelijk;
- Geen overige verstoringen op het netwerk.

In de realiteit is de verdeling over de poortjes niet gelijk, verschilt de afhandeling per auto en kunnen verstoringen op het netwerk optreden. Om de theoretische afwikkeling die voorspeld wordt in het model te benaderen, kan een acceptabele bereikbaarheid met relatief eenvoudige middelen worden bereikt. Mogelijke optimalisaties zijn het aanpassen van het betaalsysteem (poortjes openstellen bij het inrijden) en het aanpassen van de bewegwijzering. De bewegwijzering voor bijvoorbeeld de bezoekers vanuit Noord-Holland leidt de bezoekers via de rotonde Houtribweg - Markerwaarddijk (N302). Er is echter ook een toegang via de Oostvaardersdijk. Door het aanpassen van de bebording voor deze groep bezoekers en ze via de Oostvaardersdijk te leiden wordt de druk bij de hoofdingang van het parkeerterrein vermindert.

Bereikbaarheid - maximale variant, excl. overloopterrein

Zodra er een groot deel van de beoogde projecten wordt gerealiseerd (maximale variant, excl. de realisatie van leisure/recreatie op het overloopterrein) volstaat deze situatie niet meer. Er is een aantal varianten onderzocht waarbij er een uitgesproken voorkeursvariant naar voren is gekomen. Deze voorkeursvariant (zie figuur 4.4) is zeer gunstig voor de verkeersafwikkeling op de rotonde. Bovendien wordt de kans dat een wachtrij voor de toegangen naar de parkeerterreinen sterk verkleind door de grote bufferruimte.



Figuur 4.4 Voorkeursvariant verkeersafwikkeling (Goudappel Coffeng, 2011)

4.2 Luchtkwaliteit

De toename van verkeer resulteert in extra uitstoot van stikstofdioxiden (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) en daarmee van stikstofdepositie en fijn stof in de omgeving. In het kader van het bestemmingsplan zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd (Gemeente Lelystad, 2011). Hierbij is uitgegaan van de maximale bijdrage van het verkeer (ontsluitingsweg parkeerterrein op Markerwaarddijk), veroorzaakt door de uitbreiding van Batavia Stad per weekdag (zie tabel 4.2). Verder is als uitgangspunt gehanteerd het aandeel vrachtverkeer 4% bedraagt van het totale aantal extra motorvoertuigen.

Tabel 4.2 Worst case berekening luchtkwaliteit (Gemeente Lelystad, 2011)

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		860
Aandeel vrachtverkeer		4,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,00
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,28
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

De maximale bijdrage als gevolg van het extra verkeer veroorzaakt door de uitbreiding van Batavia Stad (fase 3) bedraagt $1,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 en $0,28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} . Dit is onder de grenswaarde van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het bouwplan draagt daarmee niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.3 Geluid

De verkeerstoename op het lokale wegennet in het studiegebied leidt naar verwachting tot een toename van de geluidbelasting van het wegverkeer in het studiegebied. In het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling en bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek verricht (Gemeente Lelystad, 2011). Doel van het akoestisch onderzoek is het onderzoeken of als gevolg van de verkeersaantrekkende werking de geluidproductie op geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving toeneemt en of de situatie na de uitbreiding voldoet aan het geluidsbeleid van de gemeente Lelystad.

Uit het onderzoek blijkt dat de uitbreiding van Batavia Stad de volgende maximale geluidsbelastingen en geluidstoenames met zich meebrengen:

Maatgevend wegdeel	Woningen	Maximale geluidsbelasting (in dB L _{den})	Maximale geluidstoename (in dB L _{den})
Houtribweg	Boeier	52,0	0,3
Houtribweg	Duinvoet	43,5	0,2
Houtribweg	Lommerrijk	50,3	0,3
Markerwaarddijk	Duinvoet	41,8	0,1

N.B.: Ten aanzien van de woningen gelegen aan de Duinvoet, is zowel de geluidsbelasting vanaf de Houtribweg als de Markerwaarddijk bepalend. Daarom zijn voor beide situaties de resultaten weergegeven.

De ingeschatte verkeersaantrekkende werking van de ontsluitingsweg is het hoogst, echter dit heeft de minste invloed omdat het totaal aan mvt/etmaal op de ontsluitingsweg vele malen lager ligt ten opzichte van de Markerwaarddijk en de Houtribweg. Dit blijkt ook uit de uiteindelijke geluidsbelasting aangezien deze 10 tot 20 dB L_{den} lager ligt dan de niveaus die afkomstig zijn van de Markerwaarddijk en de Houtribweg.

De maximale geluidsbelastingen op de gevels van de betreffende woningen voldoen aan het gemeentelijk geluidsbeleid van 58 dB L_{den} en geven daarom geen aanleiding tot het treffen van akoestische maatregelen.

Tijdens de bouwphase treden mogelijk tijdelijke effecten op in de vorm van tijdelijke geluidshinder en hinder van trillingen gedurende enkele maanden.

4.4 Externe veiligheid

FOC Batavia Stad is een beperkt kwetsbare bestemming in relatie tot externe veiligheid. In het studiegebied bevindt zich een aantal risicobronnen.

Tankstation

Ten noorden van Batavia Stad aan de Markerwaarddijk is een tankstation (benzineverkooppunt) beoogd. Hier wordt de verkoop van LPG uitgesloten. Een tankstation zonder verkoop van LPG is geen BEVI-inrichting, maar valt onder het Activiteitenbesluit. De afstand van de ontwikkeling in het plangebied tot het tankstation is voldoende groot, waardoor het tankstation naar verwachting geen risico's oplevert voor bezoekers en werknemers van Batavia Stad.

Route gevaarlijke stoffen

Over het Markermeer loopt de Vaarweg Amsterdam-Lemmer (VAL). De vaarroute wordt regelmatig gebruik voor het vervoer van brandbare en toxische vloeistoffen en gassen per schip. De afstand van de ontwikkeling in het plangebied tot de vaarweg is voldoende groot, waardoor de vaarweg geen risico's oplevert voor bezoekers en werknemers van Batavia Stad.

4.5 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanwijziging is een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het projectgebied uitgevoerd. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat lokaal in de bovengrond (tot 0,25 à 0,5 m beneden maaiveld) een zwakke bijmenging met puin en/of stenen is aangetroffen. Deze grond bevat een licht verhoogde gehalte aan PAK-totaal. De onderzoeksresultaten vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het gebruik van de locatie als winkelgebied.

4.6 Water

In het kader van de bestemmingsplanwijziging heeft de gemeente Lelystad een waterparagraaf opgesteld (Gemeente Lelystad, 2010). Onderstaand is de waterparagraaf weergegeven. Uit de waterparagraaf blijkt dat het project geen belangrijke nadelige effecten heeft op het waterhuishoudkundige systeem.

Waterkwantiteit

In het bestemmingsplangebied is geen water aanwezig. Het voorliggende plan heeft geen toename van verhard oppervlak tot gevolg (plangebied is in huidige situatie reeds parkeerterrein) en er zal geen ruimte voor waterberging verdwijnen. Voor het bestemmingsplan geldt het principe van 'waterneutraal bouwen'. Dit wil zeggen dat als het verhard oppervlak toeneemt, compenserende maatregelen worden genomen om piekafvoeren op te vangen.

Waterkwaliteit

Er worden geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zinken dakgoten) gebruikt. Voor de waterhuishoudkundige kunstwerken worden alleen milieuvriendelijke en niet-uitlogende materialen gebruikt.

Binnen Lelystad wordt gebruik gemaakt van de DOB-methode om onkruid te bestrijden. Hierbij wordt minder bestrijdingsmiddel gebruikt, waardoor minder verontreinigingen naar het oppervlaktewater kunnen afstromen.

Afvoersystemen voor vuilwater, hemelwater en grondwater

Water afkomstig van de drukke wegen en het afvalwater worden afgevoerd naar de AWZI. De drainage stort over op het oppervlaktewater. De schone oppervlakken (voornamelijk daken) wordt opgevangen en geïnfiltreerd in het zandpakket. Geleidelijk komt dit geïnfiltreerde hemelwater terecht in het oppervlaktewater.

Waterkeringen

Het plangebied ligt niet binnen de kern-, vrijwarings-, of buitenbeschermingszones van een waterkering.

Waterveiligheid

In het stedelijk waterplan is berekend dat met de Westlandbui nergens in het stedelijk gebied water op het maaiveld komt en dat de peilstijging nauwelijks hoger dan 30 cm wordt. Dit terwijl de Westlandbui een zwaardere bui was dan de bui die tegenwoordig gehanteerd dient te worden. Bij nieuwe berekeningen wordt namelijk uitgegaan van een bui met een herhalingsstijd van 1 keer per 100 jaar, volgens het zogenaamde middenscenario (+10%). Geconcludeerd mag worden dat voor dit gebied het veiligheidsniveau van 1:100 gehaald wordt.

4.7 Natuur

Voortoets

In het kader van de bestemmingsplanwijziging voor de realisatie van Batavia Stad fase 3 is een voortoets uitgevoerd waarin het project is getoetst aan de beschermingskaders van de Natuurbeschermingswet 1998. In het bijzonder zijn de effecten van het project op de natuurlijke kenmerken en kwalificerende waarden van het aangrenzende Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' getoetst. Binnen deze beoordeling is het project op twee aspecten getoetst:

- § Zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken en instandhoudingsdoelstellingen van het Natura-2000 gebied niet (significant) worden aangetast;
- § Zekerheid bieden dat een verstoring van de vogelsoorten niet optreedt.

Voorkomende beschermde natuurwaarden

Het plangebied ligt nabij het Vogelrichtlijngebied Markermeer, onderdeel van het Natura-2000 gebied Markermeer en IJmeer. Dit gebied is van groot belang voor een groot aantal vogelsoorten dat vooral tijdens de winterperiode in grote aantallen in het gebied foerageert of rust. Het oostelijke deel van het Markermeer en de omgeving van Batavia Stad vormen leefgebied voor de relevante vogelsoorten: Aalscholver, Visdief, Fuut, Brilduiker, Meerkoet, Nonnetje, Kuifeend, Krakeend, Tafeleend en Grote zaagbek. Het Markermeer is nabij het plangebied niet van belang voor herbivore watervogels. Er zijn ter plaatse geen beschermde habitattypen (kranswiervelden) in het Markermeer aanwezig. Het Markermeer vormt naar verwachting nabij Batavia Stad wel een geschikt leefgebied voor de beschermde Habitatrichtlijnsoorten Meervleermuis en Rivierdonderpad.

Effecten project op beschermde natuurwaarden

De uitbreiding vindt plaats buiten het Natura-2000 gebied Markermeer & IJmeer, verlies van oppervlakte is daarom niet aan de orde. De bebouwing van Batavia Stad met bijbehorende toegangswegen en parkeerplaatsen zijn reeds jaren aanwezig. Negatieve effecten op vogels door barrièrewerking van uitbreiding zijn uitgesloten. De bebouwing sluit geen migratieroutes af en past binnen het bestaande geheel met het huidige Batavia Stad.

Door de toename van het bezoekersaantal direct rondom Batavia Stad kan een hogere mate van verstoring optreden. Permanente negatieve effecten op vogelsoorten kunnen worden veroorzaakt door een toename van:

- § Menselijke aanwezigheid (optische verstoring);
- § Licht;
- § Geluid;
- § Verkeer (stikstofdepositie).

Optische verstoring

Optische verstoring betreft verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem. Optische verstoring leidt vooral tot vluchtgedrag van vogels. De daadwerkelijke effecten zijn soortspecifiek en hangen af van de schuwheid van de soort en de mate waarin gewenning optreedt. Zeven dagen per week is Batavia Stad geopend en zijn derhalve zeven dagen per week mensen en verkeer aanwezig. In en rondom Batavia Stad aanwezige natuurwaarden zijn hieraan aangepast. In het Markermeergebied nabij Batavia Stad, Bataviyahaven en de Houtribsluizen zijn soorten aanwezig die gewend zijn aan verstoring en zich weinig aantrekken van aanwezigheid van mensen en veel (water)verkeersbewegingen, dan wel vogelsoorten die 's nachts actief zijn.

Daarnaast grenst de ontwikkeling niet direct aan het Markermeer, waardoor verstoring van watervogels kan worden uitgesloten. Bovendien komt door de realisatie van Batavia Stad fase 3 de entree voor de consument verder weg van het water- en leefgebied te liggen.

Licht en geluid

Door een toename van menselijke aanwezigheid wordt in Batavia Stad zelf meer licht en geluid geproduceerd. Batavia Stad is geopend tussen 10.00 uur en 18.00 uur, waardoor 's nachts geen geluid en licht wordt geproduceerd. Alleen overdag is sprake van toename van licht en geluid. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van het Markermeer & IJmeer, de huidige verstoring en de ommuring van Batavia Stad wordt een kwantitatieve geluidsanalyse als niet noodzakelijk ingeschat. Aanwezige soorten zijn reeds aangepast aan de in de huidige situatie aanwezige hoge geluids- en lichtbelasting. Negatieve effecten op vogels en/of nachtdieren (zoals vleermuizen) als gevolg van licht- of geluidbelasting rondom Batavia Stad zijn daarom uitgesloten.

Verkeer (stikstofdepositie)

De verkeersaantrekkende werking zal extra uitstoot van NO_x en daarmee van stikstofdepositie in de omgeving met zich meebrengen. Het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer is met name van belang voor watervogels en is niet aangewezen voor habitattypen welke gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Negatieve effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten. Daarom is een kwantitatieve depositie-analyse niet noodzakelijk.

Conclusie voortoets

De uitbreiding vindt plaats buiten het Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer'. Verlies van oppervlakte kan daarom worden uitgesloten. De verstoring als gevolg van de bouw van de uitbreiding en de toename van het aantal bezoekers valt weg tegen de huidige hoge verstoringswaarden van Batavia Stad en Bataviyahaven. Omdat Batavia Stad volledig ommuurd wordt en er in de huidige situatie al lichtvervuiling aanwezig is, kan een permanente toename van lichtvervuiling worden uitgesloten. Wel is er een toename van het aantal bezoekers te verwachten. Dit brengt een hogere verkeersintensiteit en extra uitstoot van NO_x (stikstofdepositie) in de omgeving met zich mee. Het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer is met name van belang voor watervogels en is niet aangewezen voor habitattypen welke gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Negatieve effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten.

Ook habitattypen en habitatsoorten ondervinden geen hinder van de voorgenomen uitbreiding. De uitbreiding vindt plaats buiten het feitelijke Natura 2000-gebied 'Markermeer en IJmeer'. Het karakter van het gebied verandert niet, er worden geen bestaande vliegroutes doorbroken en er vinden geen werkzaamheden aan de oevers plaats.

Het project, de uitbreiding van Batavia Stad (fase 3), heeft zeker geen negatief effect op soorten, habitats van soorten of habitattypen. Het project is daarmee niet vergunningsplichtig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Er zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet derhalve geen vervolgstappen nodig.

Beschermde soorten

De uitbreiding is gesitueerd ter plaatse van de parkeerplaats in stedelijk gebied. De verwachting is dat vanwege de vrijwel volledige bestrating van het plangebied er geen beschermde flora en fauna aanwezig zijn en de uitbreiding derhalve geen effecten heeft op beschermde flora en fauna.

4.8 Landschap

De uitbreiding is gesitueerd ter plaatse van de parkeerplaats in stedelijk gebied. Hiermee worden geen landschappelijke waarden aangetast.

5 Conclusie

Op basis van beschikbare gegevens blijkt dat de voorgenomen uitbreiding van Batavia Stad (fase 3) niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die noodzaken tot het opstellen van een MER of een m.e.r.-beoordeling.

De belangrijkste overwegingen hierbij zijn dat:

- § Uit de voortoets is gebleken dat het project niet leidt tot significante effecten op het nabijgelegen Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer;
- § Het Zevenprovinciënplein (waarover de uitbreiding is geprojecteerd) wordt verlegd in noordelijke richting tussen de Markerwaarddijk en de parkeerterreinen P1 t/m P4. De verplaatsing van het Zevenprovinciënplein leidt niet tot relevante effecten op de verkeersafwikkeling op het parkeerterrein;
- § Uit het verkeer- en parkerenonderzoek is gebleken dat het project wel leidt tot bereikbaarheidsproblemen van het parkeerterrein. Met relatief eenvoudige middelen kan een acceptabele bereikbaarheid van de parkeerterreinen bij Batavia Stad worden bereikt (bijv. aanpassen van het betaalsysteem voor parkeren en het aanpassen van de bewegwijzering naar de parkeerterreinen). Geadviseerd wordt om gedurende de realisatie van het uitbreidingsplan deze relatief eenvoudige maatregelen uit te voeren;
- § Uit het verkeer- en parkerenonderzoek is gebleken dat in de omgeving van Batavia Stad 720 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd om het parkeertekort te ondervangen dat ontstaat als gevolg van de uitbreiding van Batavia Stad, incl. de realisatie van Bataviyahaven en overige functies (535 woningen, 200 studentenwoningen, Roy Heiner Academy). De parkeerplaatsen kunnen tezamen mogelijk gerealiseerd worden met een dek op het overloopterrein I en/of op P1 tot en met P4. Bij de keuze voor realisatie van de extra parkeerplaatsen met een dek op het overloopterrein I en/of op P1 tot en met P4 wordt zorgvuldig omgegaan met ruimte (geen extra uitbreidingsruimte);
- § Uit de luchtkwaliteitsberekening is gebleken dat het bouwplan niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- § Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de verkeersaantrekkende werking van het project tot een verhoging van de geluidsbelasting van maximaal 0,3 dB L_{den} op nabijgelegen woningen met zich meebrengt en geen akoestische maatregelen noodzakelijk zijn.