

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan 2^e Partiële herziening
bestemmingsplan Larserknoop



Afdeling: DVL-WB

Auteurs : E. Munneke (Gemeente Lelystad) /F. Abendroth (Van Riezen Partners)

Datum: 02-02-2022

Versie: 2.0

Inhoudsopgave	Blz.
1. Inleiding	3
2. Behandeling zienswijzen	4
2.1 Formele aspecten zienswijzen	
2.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen	
3. Conclusie	11
Wijzigingen n.a.v. zienswijzen	

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan '2e Partiële herziening bestemmingsplan Larserknoop' heeft gedurende 6 weken, vanaf 11 november 2021 tot en met 22 december 2021, ter inzage gelegen.

Van de ter inzagelegging is op 10 november 2021 kennisgegeven in de Flevopost en in het Gemeenteblad (2021, 399358). Daarin werd vermeld dat gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kon brengen bij de gemeenteraad van Lelystad, naar keuze schriftelijk (waar de voorkeur naar uitgaat) of mondeling.

Er is 1 zienswijze ingediend. In paragraaf 2.2 van deze nota is deze zienswijze samengevat en voorzien van een antwoord.

2. Behandeling zienswijzen

2.1 Formele aspecten

Van de volgende adressant is een zienswijze ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan.

nr.	Adressant	datum ontvangst
1.	(geanonimiseerd)	13 december 2021

De zienswijze is binnen de termijn voor de terinzagelegging van het ontwerpplan, te weten op 13 december 2021, bij de gemeente ingekomen. De zienswijze is daarom tijdig ontvangen en is ontvankelijk.

2.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

1.1 Algemeen

Zienswijze:

Adressant heeft bezwaar tegen het voornemen om aan de Meerkoetenweg de functie 'hoofdontsluitingsweg' toe te kennen. Het ontwerp doet volgens hem ernstig afbreuk aan het woon- en leefklimaat van de bedrijfswoning aan Meerkoetenweg 15. Dit ontwerp is volgens adressant in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat de zeer forse gevolgen voor de directe omgeving niet zijn meegenomen of goed zijn afgewogen. Er is volgens adressant sprake van aantasting als gevolg van geluidshinder, lichthinder, een onveilige verkeersafwikkeling en planschade. Ook heeft adressant bedenkingen vanwege het ontbreken van een actualisatie van de MER.

Reactie gemeente:

In de periode 2017-2018 is door de gebiedsontwikkelaar van het bedrijventerrein (OMALA N.V.) en Gemeente Lelystad zowel plenair als individueel met de diverse bewoners/ondernemers van de Meerkoetenweg gesproken.

Deze overleggen vonden plaats in het kader van een participatietraject, waarin OMALA en de Gemeente samen met de betrokken participanten actief hebben nagedacht over de verkeersafwikkeling, hoofdstructuren en belangen binnen het plangebied. Adressant heeft aan dit proces deelgenomen en is inhoudelijk betrokken geweest.

Door de gemeente Lelystad is een variantenstudie uitgewerkt, waarin naast de 'bestemmingsplan-oplossing(en)' ook andere varianten voor de mogelijke ontsluitingsstructuren zijn verbeeld. Deze variantenstudie is met alle participanten en stakeholders gedeeld en besproken. Aan de direct-omwonenden Meerkoetenweg (waaronder adressant) is gevraagd om inhoudelijk op de variantenstudie te reageren, bevindingen te delen, een voorkeursvariant uit te spreken en mee te denken in de gewenste verdere uitwerking.

Door de direct-omwonenden Meerkoetenweg is kenbaar gemaakt dat de uitwerking moet worden gezocht binnen het tracé van de bestaande Meerkoetenweg. In dit kader heeft adressant zowel in de overleggen, als per brief (d.d. 2 januari 2018), zijn voorkeursvariant kenbaar gemaakt. Daarbij heeft adressant in het schrijven ook aangegeven dat de capaciteit van de Meerkoetenweg in de huidige staat al ontoereikend is, waarbij de oplossing ligt in het verhogen van de capaciteit. Daarbij werd door adressant aanvullend benadrukt dat het verhogen van de capaciteit van de bestaande Meerkoetenweg, ook

voor de eigen bedrijfsactiviteiten (en vervoersbewegingen) van adressant zeer wenselijk is.

De - door de direct-omwonenden Meerkoetenweg - (unaniem) gekozen voorkeursvariant is als basis gesteld en overeenkomstig aan het nu voorliggende ontwerp/indeling, waaronder; de verbreding van de bestaande Meerkoetenweg, de aansluiting op de rotonde, de verlenging van Ochoaweg en de aansluiting van het bedrijventerrein op de Meerkoetenweg. Met inachtneming van de bevindingen en de uitgesproken voorkeursrichting, is het ontwerpproces door de Gemeente en OMA gestart. Ook in dit proces heeft periodiek afstemming plaatsgevonden met de direct-omwonenden Meerkoetenweg (waaronder adressant). Hierin hebben de direct-omwonenden de gelegenheid gekregen om aanvullende wensen/verzoeken in te brengen of bevindingen te delen, waarmee het ontwerp kon worden geoptimaliseerd. De volgende verzoeken zijn door adressant ingebracht en ingewilligd: herstraten in-/uitrit, verplaatsen openbare verlichting en het aanbrengen groenblijvende hagen ter voorkoming lichthinder (zie verder onder punt 1.3). Op de overige genoemde punten wordt in het vervolg puntsgewijs ingegaan.

1.2 Geluidhinder

Zienswijze:

Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van de oorspronkelijke hoofdonthutingsweg voor het bedrijventerrein Larserknoop van het verlengde van de Pascallaan naar de bestaande Meerkoetenweg, die daarvoor moet worden verbreed. Hierbij wordt bij de Meerkoetenweg de doorgaande route eruit gehaald door afbuiging via de Ochoaweg. In dit kader is adressant het niet eens met de conclusie van de gemeente dat deze tweede herziening van het vastgestelde plan uit 2010 geen gevolgen heeft voor de bestaande bestemming van de Meerkoetenweg. Dit is volgens adressant onjuist om een aantal redenen.

De gemeente wil volgens adressant ten onrechte beweren dat de verkeersafwikkeling over de Meerkoetenweg niet of nauwelijks wijzigt. Er is een groot distributiecentrum van Inditex gevestigd schuin tegenover de bedrijfswoning. Er wordt specifiek in deze herziening gekeken naar de oprit/afrit voor het vrachtverkeer. Het uitstralingseffect van de verplaatsing van de hoofdonthutingsweg zal het woongenot aan de Meerkoetenweg 15 ernstig aantasten en tot schade leiden.

Volgens adressant faciliteert de gemeente de komst van bedrijven van de zwaarste milieucategorie op een steenworp afstand. Gezien het feit hoe veel distributiecentra vergunning hebben gekregen voor de vestiging op dit bedrijventerrein, is de te verwachten geluidsoverlast van het vrachtverkeer enorm en vooral voortdurend. Deze centra zijn 7 dagen per week en 24 uur per dag in bedrijf.

De bedrijfswoning aan de Meerkoetenweg 15 ligt aan het stuk dat verbreedt zal moeten worden voor het vrachtverkeer. Enkele tientallen meters voor de bocht, die onderdeel is van deze planherziening. Adressant verwacht dan ook significant meer rijbewegingen met de komst van het distributiecentrum van Inditex en de in de toekomst geplande bedrijven en daarmee bijkomende geluidsoverlast. Door het optrekkende en afremmende zwaar verkeer vlak voor en vlak na de bocht, recht voor deze bedrijfswoning. Adressant kan in deze herziening niets terugvinden van een geluidsonderzoek waarin bovengenoemde punten zijn meegenomen.

Adressant ziet 6 rijstroken staan in de geprojecteerde hoofdontsluiting van het bestaande bestemmingsplan Larserknoop uit 2010. Vervolgens staat in paragraaf 6.3 van de toelichting op het bestaande bestemmingsplan: *"De belangrijkste hoofdinfrastructuur is in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit is de doorgaande route tussen de verschillende centra die in het model Garden City zijn uitgewerkt. Uiteindelijk komen hier 2x2 rijstroken en is de mogelijkheid voor een dubbele busbaan opgenomen. Dit brengt het totaal op 6 rijstroken voor de hoofdinfrastructuur. Tot slot is er ruimte voor afwatering van de wegen opgenomen. De breedte van de hoofdinfrastructuur is ongeveer 46 meter."*

In dit ontwerp tot herziening daarvan wordt gesproken over verplaatsing naar de Meerkoetenweg. Daar wordt gesteld dat daarvoor niets aan de bestemming hoeft te worden gewijzigd. Deze bestemming was al 'verkeer' met de aanduiding 'maatvoering: 2 rijstroken'. Uit de toelichting maakt adressant op dat de Meerkoetenweg een upgrade krijgt in de afwikkeling van het verkeer. De geplande hoofdontsluiting op de A6 ten noorden van het gebied komt te vervallen. Dat betekent dat een geprojecteerde strook van 6 banen wordt omgezet in bestemming agrarisch. Voor de Meerkoetenweg blijft een profiel van 2 banen gehandhaafd. Hoe dit met elkaar te rijmen valt, begrijpt adressant niet.

Er zit bij de toelichting op dit plan geen aanvulling om de gewijzigde effecten in beeld te brengen. Er zitten geen onderzoeksrapporten bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Adressant wil graag volledige inzage in de relevante stukken.

Reactie gemeente:

De herziening van het bestemmingsplan voorziet in het weghalen van de gebiedsontsluitingsweg in het verlengde van de Pascallaan. Het bestemmingsplan voorziet reeds in een verkeersweg met 2 rijstroken op de Meerkoetenweg. Dit deel is dan ook geen onderdeel van de herziening. Wel onderdeel is de bocht en de aansluiting op de Ochoaweg. Eventuele gevolgen hiervan zijn onderzocht.

In opdracht van OMALA en de gemeente is in mei 2021 een akoestisch onderzoek opgesteld. Het onderzoek is in juni 2021 gedeeld met adressant. In de rekenmodellen is rekening gehouden met de nieuwe situatie (= afbuiging naar Ochoaweg), wegindeling en snelheid. De gebruikte verkeersintensiteit komt overeen met die van de provincie. Deze verkeersintensiteiten zijn duidelijk hogere dan de intensiteiten uit de verkeersgegevens van de gemeente. Voor de zorgvuldigheid is besloten om uit te gaan van een worst-case scenario en is gebruik gemaakt van de hogere verkeersintensiteiten op basis van de provincie. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken, dat vanwege de nieuwe verbindingsweg met de Ochoaweg wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB conform de Wgh.

Adressant geeft aan dat de gemeente de komst van bedrijven van de zwaarste milieucategorieën mogelijk maakt. Dat is niet juist. In het aanpalende gebied zijn maximaal bedrijven van categorie 3.2 toegestaan en allen op het 'bestaande deel Larserpoort' (BT-1) aan de noordrand van het gebied langs de A6 kunnen zich ook bedrijven van categorieën 4.1 en 4.2 vestigen. Voor het grootste deel vestigen zich bedrijven van lagere categorieën. Bovendien is dit geen onderdeel van de herziening en is dan in dit kader niet relevant. De Meerkoetenweg is reeds bestemd als weg (= bestemming Verkeer) en het bedrijventerrein als BT-2.

Door de verlaging van de snelheid en het nemen van maatregelen, zoals beschreven in de toelichting van de bestemmingsplanherziening, neemt de snelheid ter plaatse van adressant af. De weg en de bocht is zodanig ingericht, dat vrachtwagens niet af moeten remmen. Er is hierdoor dan ook geen sprake van extra overlast.

Het bestemmingsplan uit 2010 voorziet inderdaad in 6 rijstroken (2x2 + busbaan) voor ontsluitingsverkeer. Dit is toen gedaan om flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen te behouden. Nu is duidelijk geworden dat 2 rijstroken volstaan. Zo is de Anthony Fokkerweg ook aangelegd als een weg met 2 rijstroken en fungeert de Anthony Fokkerweg als hoofdontsluitingsweg. Het is onlogisch als er op de Meerkoetenweg meer rijbanen/rijstroken gerealiseerd zouden worden, dan de infrastructuur waar de Meerkoetenweg op aansluit.

Naar aanleiding van deze zienswijze zal het akoestisch onderzoek als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan worden opgenomen.

1.3 Lichthinder

Zienswijze:

Adressant vindt dat er onvoldoende maatregelen zijn genomen om de te verwachten lichthinder te beperken voor de bedrijfswoning aan de Meerkoetenweg 15. Deze lichteffecten zijn volgens adressant niet onderzocht. Deze hinder wordt 7 dagen per week in de ochtend, avond en nacht veroorzaakt door de in schijnende (kop-) lampen van het vrachtverkeer, welke vanaf de Ochoaweg de Meerkoetenweg 'indraaien'. De bocht is op een dusdanige plek gesitueerd dat inschijnende lampen van het verkeer onvermijdelijk is. Er dient volgens adressant zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met het woon- en leefklimaat in deze bedrijfswoning.

Adressant verzoekt de gemeente om zorg te dragen voor de aanleg van een dichte (groene) scheiding tussen de bedrijfswoning en de Meerkoetenweg.

Reactie gemeente:

In mei 2021 is een lichthinderonderzoek uitgevoerd. In juni 2021 is het lichthinderonderzoek gedeeld met adressant. Adressant heeft per mail het goede ontvangst bevestigd. Er is in dit kader sprake van twee aandachtspunten:

1. Aanstralen door lichtmasten (openbare verlichting). Deze zijn zo gepositioneerd, dat deze geen aanstraling kennen naar de bedrijfswoning. In het Voorlopig Ontwerp was door adressant opgemerkt dat een lichtmast nabij het perceel van adressant was ingetekend. Naar aanleiding hiervan is de nut en noodzaak van deze lichtmast nader bekeken en kon deze komen te vervallen.
2. Inschijnende (kop-)lampen van voertuigen. Aan en in samenspraak met adressant is voorgesteld om een dichte haag te plaatsen. Dit betreft de wintergroene, zoals de Ligustrum Vulgare Atrovirens of een vergelijkbare haag. De te plaatsen haag zal ca. 2 meter hoog zijn en uit de lichtstudie blijkt dat daarmee lichthinder op de gevels van de bedrijfswoning wordt geminimaliseerd.

Vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen in de berm en de obstakelvrije afstand kan een grondwal en/of scherm (vaste constructie) niet worden aangebracht.

Naar aanleiding van deze zienswijze zal het lichthinderonderzoek als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan worden opgenomen.

1.4 Onveilige verkeersafwikkeling

Zienswijze:

Volgens adressant zullen er veel meer verkeersbewegingen gaan plaatsvinden van zwaar (vracht)verkeer. Dit levert volgens adressant een extra (verhoogd) risico op voor het normale verkeer in de omgeving. Dit is extra gevaarlijk voor fietsers. Woningen en bedrijfslocaties zullen slecht bereikbaar zijn. Dit is volgens adressant geheel niet meegenomen en inzichtelijk gemaakt.

Op deze locatie en bij de omliggende bedrijfswoningen aan de Meerkoetenweg bevinden zich een aantal actieve akkerbouwbedrijven. Dit betekent dat er rondom deze bedrijfswoningen ook veel vrachtverkeer en voertuigbeweging van landbouwverkeer plaats vinden. Adressant voorziet in ernstige hinder en onveilige situaties als de weg wordt verbreed en het zware vrachtverkeer, dat niet bekend zal zijn met deze landbouwvoertuigen, flink zal toenemen.

Als voorbeeld wijst adressant op de 'suikerbieten- verladingen' in het najaar, die onveilige situaties in de bocht kunnen veroorzaken (gladheid). Gelet op het voorgaande verzoekt adressant de gemeente om in elk geval de weggebruikers door middel van borden en/ of campagnes op het actieve landbouwverkeer te attenderen.

Daarnaast veroorzaakt de geprojecteerde bocht volgens adressant enorme hinder (in tijd, brandstof en extra slijtage) als er met de trekker van locatie A naar B gereden moet worden en er specifiek in de bocht moet worden afgeremd.

Reactie gemeente:

De huidige weg is smal (ca. 3,5 á 3,7m) en kent een maximum snelheid van 80km/uur. De Meerkoetenweg wordt verbreed (naar ca. 6,5m) en ingericht conform de richtlijnen van een weg met een maximum snelheid van 60 km/uur. Vrachtverkeer en overig gemotoriseerd verkeer heeft hiermee voldoende ruimte om elkaar veilig te passeren. Daarnaast is de komgrens in noord-oostelijke richting opgeschoven, waardoor bovendien een deel van de weg, inclusief de bocht, inclusief het deel voor de bedrijfswoning van adressant, een maximum snelheid krijgt van 50 km/uur. De verschuiving van de bebouwde komgrens is op 1 december 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Lelystad.

Gemeente Lelystad heeft het Voorlopige Ontwerp uitgewerkt. Dit ontwerp is voorgelegd aan en tijdens het Ambtelijk overleg Verkeerscommissie (d.d. 10 december 2020) inhoudelijk besproken. De commissie wordt vertegenwoordigd door de diverse hulpdiensten (waaronder GGD, Politie en Brandweer) en Verkeerskundigen van de gemeente. Vanuit de commissieleden zijn geen gevaarlijke situaties of conflicten opgemerkt en/of aanpassingen aan het ontwerp verzocht. Het ontwerp is na dit overleg door de gemeente vastgesteld en als Voorlopig Ontwerp opgeleverd aan OMALA.

Het fietsverkeer wordt in zowel de huidige als toekomstige situatie afgewikkeld op het huidige parallel en vrijliggende fietspad en kent derhalve geen conflict met het gemotoriseerde verkeer.

Aansluiting op bestaande inritten is meegenomen in het ontwerp. Aan de inritten verandert niets. Agrarische bedrijven en bedrijfswoningen blijven bereikbaar. Daarbij heeft adressant in zijn schrijven (2 januari 2018) aangegeven dat de capaciteit van de Meerkoetenweg in de huidige staat al ontoereikend is, waarbij de oplossing ligt in het verhogen van de capaciteit waarbij adressant aanvullend benadrukt dat het verhogen van

de capaciteit van de bestaande Meerkoetenweg, ook voor de eigen bedrijfsactiviteiten (en vervoersbewegingen) van adressant zeer wenselijk is.

Vrachtverkeer neemt toe door komst bedrijven. Dit is planologisch al geregeld. De nu voorliggende partiele wijziging gaat hier niet over. De Meerkoetenweg kent in het ontwerp een directe aansluiting op de Ochoaweg met een doorgaande beweging. De inrichting van de weg en de vloeiende doorgaande beweging leidt tot een natuurlijk verloop van de verkeersbewegingen. Het gedeelte van de Meerkoetenweg tussen deze aansluiting en de aansluiting met de Albert Plesmanlaan wordt niet verbreed. Hiermee wordt de doorgaande beweging van de Meerkoetenweg onderbroken wat naar verwachting niet zal leiden tot toename van sluipverkeer.

Landbouwverkeer dient in huidige situatie ook ervoor te zorgen dat er geen gevaarlijke situaties ontstaan door vervuiling van de weg (gladheid). Dit is de verantwoordelijkheid en verplichting voor gebruikers op openbare wegen.

De combinatie van gladheid, een smalle weg en hoge snelheid, levert gevaarlijke situaties op. De voorgenomen herinrichting van de Meerkoetenweg, inrichtingsmaatregelen die de snelheid beperken en een verlaging van de toegestane snelheid, zijn ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Landbouwverkeer en bestemmingsverkeer kan en mag rechtdoor blijven rijden. Om te voorkomen dat hier een sluiproute ontstaat, wordt ter plaatse van de bocht en de aansluiting van de Albert Plesmanlaan door middel van bebording het overige verkeer hierop geattendeerd (verkeersbesluit).

1.5 Planschade

Zienswijze:

Adressant vindt het evident dat de waarde van de bedrijfswoning zal devalueren. Naast de negatieve impact op het woongenot is cliënt ook zeer bezorgd over de waardedaling. Immers wie wil er nou naast een hoofdontsluitingsweg met zoveel zwaar vrachtverkeer wonen. In het ontwerp wordt hier niet over gesproken. Deze gevolgen dienen in de overweging wel degelijk meegenomen te worden. Als de gemeente besluit om deze herziening van het bestemmingsplan vast te stellen, dan is de gemeente verantwoordelijk voor vergoeding van de schade van de waardedaling van onroerend goed.

Reactie gemeente:

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft een regeling voor de schade die ruimtelijke plannen en besluiten kunnen veroorzaken. Adressant heeft het recht om een planschadeclaim in te dienen. Een verzoek om planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan of vrijstellings- cq. projectbesluit waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat het planologische besluit niet meer kan worden gewijzigd door middel van een uitspraak door de rechtbank of de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een claim kan tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, worden ingediend. Voor de Meerkoetenweg is dat dus niet meer mogelijk.

Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van de herziening van het bestemmingsplan.

1.6 Actualisatie MER

Zienswijze:

Adressant vindt dat de bij het bestemmingsplan horende MER vanwege de herziene plandelen geactualiseerd moet worden. Met de verplaatsing van de hoofdontsluiting naar de Meerkoetenweg is bij de vaststelling van het huidige bestemmingsplan in 2010 geen rekening gehouden. Het doel van deze weg is fors gewijzigd ten opzichte van de in 2010 beschreven en beoordeelde opzet voor de locatieontwikkeling. Ook heeft er geen beoordeling van cumulatie met andere projecten plaatsgevonden. Er is totaal niet onderzocht of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde vastgesteld moet worden.

Adressant meent dat er voor deze herziening een actualisatie van de MER moet worden uitgevoerd.

Reactie gemeente:

In het oorspronkelijke bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop is zeker al rekening gehouden met de Meerkoetenweg. De Meerkoetenweg is in dat bestemmingsplan namelijk bestemd als een weg met 2 rijstroken. Dat wordt nu gerealiseerd en past binnen het oorspronkelijke bestemmingsplan Lelystad - Larserknoop. Enige wijziging is de bocht en directe aansluiting op de Ochoaweg. Dit geeft echter geen aanleiding voor het opnieuw uitvoeren van een MER. Verder maakt het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, die aanleiding kunnen geven voor het actualiseren van de MER.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de bestemmingsplanherziening.

3. Conclusie zienswijzen en wijzigingen

De hiervoor behandelde zienswijzen geven aanleiding tot volgende wijzigingen:

1. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen en in Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten samengevat.
2. Het uitgevoerde lichthinderonderzoek wordt als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen en in Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten samengevat.

Verder geeft de zienswijze geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan voor vaststelling.