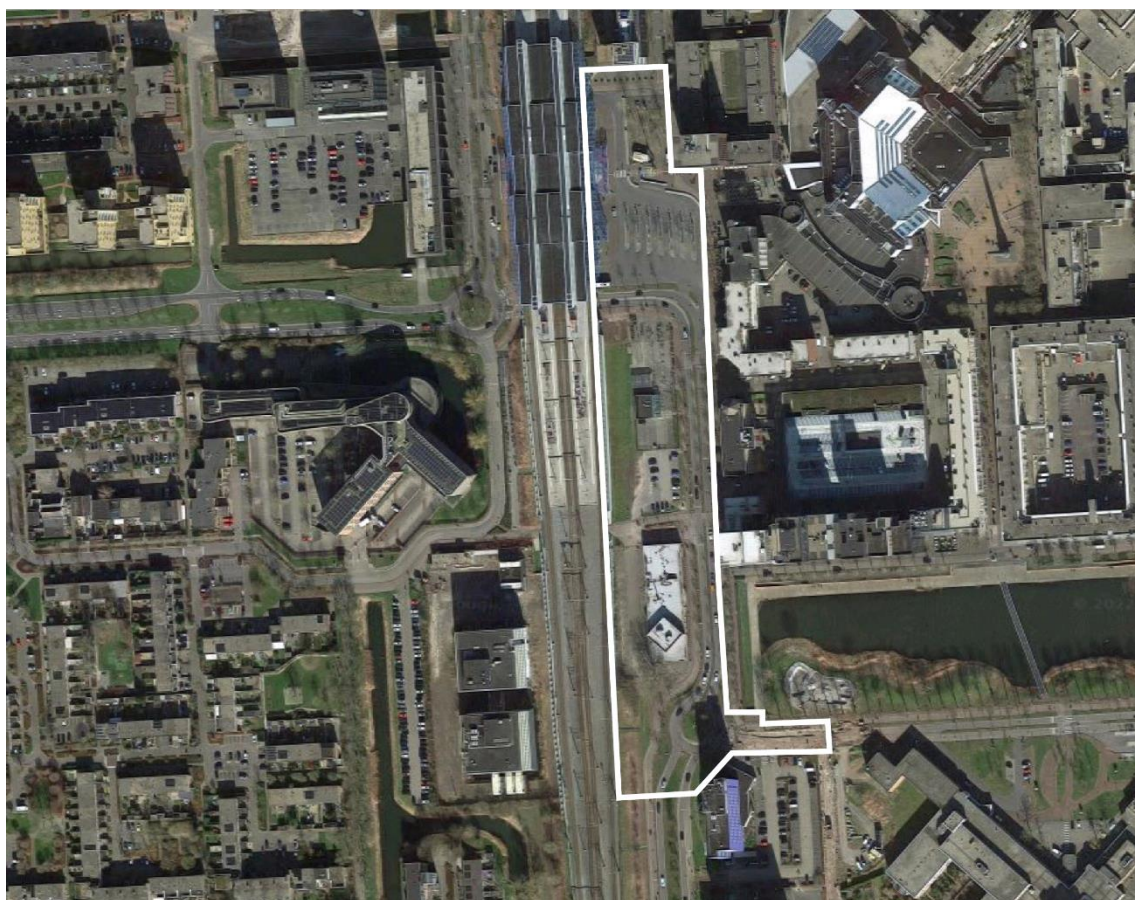


Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan 'Stationsgebied Oost'
Gemeente Lelystad



9 maart 2023

Inhoud

1. Beschrijving van het project	4
2. Waarom een vormvrije m.e.r. beoordeling?	4
3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	5
4. Conclusie	6
 Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling	 10

1. Beschrijving van het project

Het voornemen tot de uitbreiding en ontwikkeling van Lelystad Airport heeft geleid tot afspraken tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Als gevolg hiervan heeft het college van B&W in overleg met de provincie besloten om in te zetten op de aanleg van een nieuw eilandbusstation, inclusief de bijbehorende infrastructuur als maatregel voor een betere doorstroming van het OV.

Het plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor er een planologische procedure dient te worden doorlopen. Voor de ontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. Het nieuwe busstation met middeneiland komt ten opzichte van het huidige busstation wat zuidelijker te liggen, waardoor er ruimte ontstaat voor de inrichting van een groter stationsplein. Het nieuwe stationsplein vormt de entree van "Lelystad, hoofdstad van de Nieuwe Natuur". Bij de uitwerking wordt daar invulling aan gegeven middels een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen.

Er zijn afspraken met het Rijk en de provincie Flevoland over een betere doorstroming van het OV. Met het nieuwe eilandbusstation verandert de routing van de bussen. De verplichte route over het stationsplein -via de noordelijke onderdoorgang- komt te vervallen, waardoor de rijtijden worden verkort. Om ruimte te creëren voor de nieuwe route is de bestaande bebouwing langs de Middenweg al gesloopt (op perceel LLS00-O-7313 en het gebouwtje ten zuiden van perceel LLS00-M-10577). Door het verleggen van de Middenweg ontstaat tevens ruimte voor een busbaan en een breder fietspad (E-bikeroute). Daarnaast moet de coffeeshop verplaatst worden om het eilandbusstation en bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken.



Afbeelding 1: Impressie Eilandbusstation (bron: West8)

2. **Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?**

Voor de voorgenomen ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient het bevoegd gezag (in dit geval burgemeester en wethouders) de afweging te maken of een m.e.r.-procedure dient te worden gevolgd.

Bij de wijziging van gemeentelijke wegen of de aanleg van nieuwe gemeentelijke wegen kan een milieueffectrapportage nodig zijn op basis van het Besluit Mer. Voor de vraag of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht, zal in eerste instantie moeten worden getoetst aan de activiteitsomschrijvingen in kolom 1 en 2 van onderdeel C, onder 1.2 of 1.3, of onderdeel D, onder 1.1 of 1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. De genoemde activiteitenomschrijvingen gaan over autosnelwegen, autowegen of wegen waarin vier rijstroken of meer zijn voorzien.

Bij C1.2 gaat over de aanleg van een autoweg of autosnelweg. In deze gevallen geldt een m.e.r.-plicht bij onder andere het op te stellen bestemmingsplan of de structuurvisie.

D1.1 gaat over de wijziging van een autoweg of autosnelweg. Uit kolom 2 blijkt dat er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht als de ingreep 5 kilometer of langer is.

Uit D1.2 en C1.3 blijkt dat sprake kan zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht of m.e.r.-plicht bij:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken (geen autosnelweg of autoweg), of
- de verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken (geen autosnelweg of autoweg)

Kolom 2 van C1.3 geeft aan dat er sprake is van een m.e.r.-plicht als de tracélengte 10 kilometer of langer is. Uit kolom 2 bij D1.2 blijkt dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt bij een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Het voornemen bestaat uit de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur. De drempelwaarden uit onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. worden niet overschreden.

De drempelwaarden van het Besluit m.e.r. zijn indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2 lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel deze vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Dit document bevat deze beoordeling.

3. **Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling**

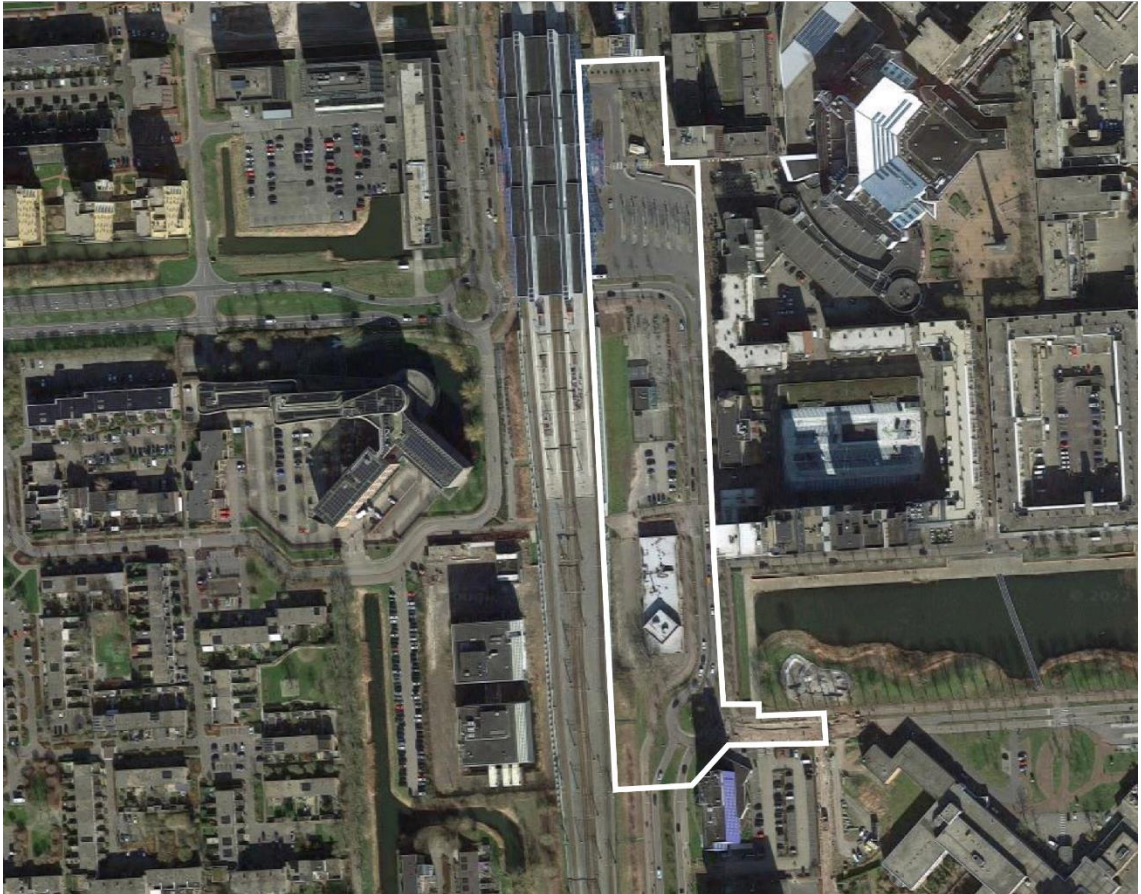
Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten. Deze worden hieronder behandeld.

1. Kenmerken project / activiteit

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur.

2. Plaats van het project / activiteit

Het plangebied ligt centraal in Lelystad. Aan de westzijde van het plangebied ligt het station Lelystad Centrum en aan de oostzijde het centrum van Lelystad, waar zich onder ander het stadhuis bevindt. De globale ligging van het plangebied is in afbeelding 2 weergegeven.



Afbeelding 2: globale begrenzing plangebied

3. Samenhang met andere activiteiten

De ontwikkeling van het eilandbusstation is onderdeel van een bredere herontwikkeling van het stationsgebied. Het stationsgebied is opgedeeld in twee delen. Stationsgebied west en Stationsgebied oost. Het treinspoor is de scheiding tussen deze twee gebieden. De ontwikkelingen binnen Stationsgebied Oost worden beschreven in het bij dit document behorende bestemmingsplan. Binnen het Stationsgebied West zijn woningen en commerciële voorzieningen gepland, hiervoor zijn plannen in voorbereiding. Daarnaast ontstaat er door de herinrichting een (potentiële) woningbouwkavel aan de Zilverparkkade. Hiervoor wordt momenteel nog geen planologische procedure doorlopen.

4. Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen

Voor de beoogde ontwikkeling zijn in het kader van het de in voorbereiding planologische procedure reeds meerdere omgevingsaspecten beoordeeld en / of onderzocht. De tabel opgenomen als bijlage I bij deze notitie geeft een samenvatting van de afweging per aspect. Aspecten waar (mogelijk) nadelige effecten optreden zijn hieronder nader uitgewerkt.

Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan 'Stadshart' kent het plangebied geen archeologische dubbelbestemming. Het plangebied valt daarnaast buiten het in het Provinciaal Omgevingsplan 2006 opgenomen PARk en aandachtsgebied. Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW 2.0) bevindt het plangebied zich in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Er is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Bedrijven en milieuzonering

De omgeving van het plangebied is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast het plangebied liggen winkels en (kleine) bedrijven. In geval van het omgevingstype gemengd

gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstap worden verkleind, behoudens voor het aspect gevaar.

Het busstation valt op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering in categorie 3.2, met een richtafstand van 50 meter in "gemengd gebied". Omdat de omliggende woningen binnen deze richtafstand zijn gelegen, is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat gelet op de reeds aanwezige geluidsbelasting voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bodem

Een busstation wordt niet gezien als een gevoelige functie. Bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan is dan ook niet benodigd. Daarnaast blijkt op basis van historisch onderzoek dat er in het Stadshart, afgezien van een genoemde deellocaties, geen vermoeden bestaat van bodemverontreiniging. Deze verhoogde waarden binnen de deellocaties vormen tevens geen belemmering voor het beoogde gebruik.

Ecologie - soortenbescherming

De ontwikkeling gaat samen met de sloop van de bestaande bebouwing en begroeiing. Deze activiteit kan effect hebben op beschermde planten- en diersoorten. Daarom is door adviesbureau NWC een quickscan uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit de Wet natuurbescherming, op de zorgplicht na, geen verplichtingen zijn. Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen.

Ecologie – gebiedsbescherming (stikstof)

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Omdat, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN verloren gaat, is toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig.

Binnen een afstand van 8 kilometer zijn geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden aanwezig. Omdat het project daarnaast alleen voorziet in een verbetering van de doorstroming van het OV, wordt ingezet op meer elektrisch OV in de nieuwe concessie voor het OV en het verkeer over de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd, is een afname van de stikstofemissie en depositie door de gebruiksfase aan de orde. Voor de aanleg van het busstation en bijbehorende infrastructuur is de stikstofdepositie in de aanlegfase beschouwd. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

Geluid (Wet geluidhinder)

In het plan wordt, naast de verandering van de ligging en de afwikkeling van het busverkeer, voorzien in het verleggen van de naar het busstation toeleidende wegen en het gedeelte van de Middenweg tussen de Ziekenhuisweg en de Visarenddreef. Dergelijke fysieke wijzigingen op of aan een gezoneerde weg moeten op grond van de Wet geluidhinder worden getoetst aan de grenswaarden die in het hoofdstuk reconstructies zijn beschreven. Omdat de Middenweg in westelijke richting wordt verplaatst, de verkeersintensiteit op de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd (en/of de rijsnelheid beperkt) en er tussen de nieuwe ligging van de

Middenweg/Middendreef het spoortalud met geluidsschermen is gelegen wordt ter plaatse van woningen geen toename van de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde verwacht.

De wijzigingen van het busstation vinden echter wel plaats in de directe nabijheid van woningen. Omdat de geluidssituatie op deze locatie mede wordt bepaald door weg en/of het railverkeer wordt een model ontwikkeld en wordt de geluidsbelasting bepaald. Door KuiperCompagnons is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 2. Hieronder is de conclusie beschreven.

Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer door de wijzigingen aan de Middenweg zodat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie-situatie. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.

Luchtkwaliteit

De totale ontwikkeling leidt niet tot extra motorvoertuigbewegingen. Hierdoor is op voorhand al te concluderen dat de NIBM-rekentool het voorliggende plan als 'niet in betekenende mate' (NIBM) aanmerkt. Om deze reden is niet noodzakelijk onderzoek naar het effect op de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is middels de NSL-monitoringstool beoordeeld of ter plaatse van het plangebied mogelijk hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen aanwezig zijn. Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden niet overgeschreden worden. Ook op dit punt zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

Externe veiligheid

Het plangebied ligt binnen de risicocontouren van de spoorlijn. Het gebied valt deels binnen het plasbrandaandachtsgebied van de Hanzelijn. Binnen een groot gedeelte van de ontwikkeling worden echter geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het aantal aanwezigen bij het busstation zal niet of nauwelijks toenemen ten opzichte van de bestaande situatie, bovendien is de aanwezigheid van korte duur. Over het gedeelte van de ontwikkeling waar zich beperkt kwetsbare objecten bevinden (de wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk) is door onderzoeksbureau Aviv onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies:

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied

Voor de spoorlijn Weesp - Zwolle is een plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven. De toekomstige bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied (<30m). Het plasbrandaandachtsgebied vormt daardoor geen belemmering voor de ontwikkeling.

Ten behoeve van de ontwikkeling is advies gevraagd bij de Veiligheidsregio Flevoland. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, benoemen zij een aantal maatregelen die mogelijk zijn. Daarnaast is in de toelichting van het bestemmingsplan ingegaan

op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet. Het aspect externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Water

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels verhard (op enkele bermen na). In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor watercompensatie niet benodigd is. Wanneer uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding groter is dan 750 m², zal in overleg met het waterschap alsnog voldoende compensatie worden gerealiseerd. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

Het afvalwater dat wordt geproduceerd met de ontwikkeling zal worden aangesloten op de vuilwaterriolering. Ook het (vervuild) hemelwater dat valt op verharde oppervlakken zoals de weg en het busstation, zal gescheiden worden afgevoerd en zal niet worden aangesloten op het hemelwaterriool. Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering.

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. Er dienen hiervoor zo min mogelijk (sterk) uitlogbare materialen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen. Daarnaast dient het ontwerp aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.

Voor de overige wateraspecten worden geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4. Conclusie

Uit de tabel in bijlage I blijkt dat er sprake is of kan zijn van nadelige milieueffecten. Deze effecten zijn weloverwogen beoordeeld. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om deze effecten te beperken. Er kan worden geconstateerd dat de nadelige effecten te reguleren zijn en dat een uitgebreide m.e.r.-beoordeling of het opstellen van een MER in deze niet zinvol en/of noodzakelijk is.

Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling

Aspect	Nu	Straks	Uitwerking
Archeologie	0	0	Geen archeologische verwachtingswaarde
Bedrijven en milieuzonering	±	±	Uit onderzoek blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
Bodem	±	±	De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het beoogde gebruik.
Cultuurhistorie	0	0	Het plangebied kent geen cultuurhistorische waarden die deze ontwikkeling in de weg staan.
Duurzaamheid	0	+	In het plan wordt ingezet op meer elektrisch OV. De ontwikkeling zal in ieder geval voldoen aan de wettelijke vereisten.
Ecologie	0	+	Uit t onderzoek blijkt dat er vanuit de Wet natuurbescherming, op de zorgplicht na, geen verplichtingen zijn. Het aspect stikstof leidt niet tot belemmeringen.
Externe veiligheid	0	0	Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.
Geur	0	0	N.v.t.
Geluid (Wet geluidhinder)	0	±	Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.
Gezondheid	0	0	Zie luchtkwaliteit en groen
Groen	0	+	Bij de uitwerking van het stationsplein wordt invulling gegeven aan een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen.
Licht	0	0	N.v.t.
Luchtkwaliteit	0	0	De ontwikkeling is aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
Mobiliteit	0	±	Het verkeer neemt door de voorgenomen ontwikkeling niet toe. Er zijn dan ook geen extra parkeerplaatsen benodigd. De verplaatsing van het busstation, met bijbehorende infrastructuur, leidt tot een betere doorstroom van het verkeer. Tevens wordt de bestaande noord-zuid fietsroute tussen Ziekenhuisweg en Station NS opgewaardeerd tot e-bikeroute.
Sociale veiligheid	0	0	N.v.t.
Straling	0	0	N.v.t.
Trilling	0	0	N.v.t.
Water en klimaat	±	±	Watercompensatie is in het huidige plan niet benodigd. Mocht de toename in verharding groter blijken dan 750 m², zal alsnog voldoende compensatie worden gerealiseerd. Voor de overige wateraspecten worden geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect

			water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.
Windhinder	0	0	N.v.t.