

Reactienota vooroverleg en inspraak

Voorontwerpbestemmingsplan
Stationsgebied Oost



Afdeling: DVL-WB
Auteur : Edwin Munneke
Datum: 16-03-2023
Versie: 2.0

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Overzicht reacties	4
3. Beantwoording vooroverlegreacties	5
3.1. Indiener 1 – Waterschap Zuiderzeeland	5
3.2. Indiener 2 – ProRail	7
3.3. Indiener 3 – Provincie Flevoland	13
3.4. Indiener 4 Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek	14
3.5. Indiener 5 – Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland	15
4. Beantwoording inspraakreacties	17
4.1. Inspreker 1	17

Bijlage 1: Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied-Oost

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost met de bijbehorende stukken heeft van 12 januari 2023 tot en met 22 februari 2023 (6 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen op het voorontwerpbestemmingsplan. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op 23 december 2022 toegezonden aan de desbetreffende instanties voor vooroverleg.

Op donderdag 9 februari 2023 heeft de gemeente een inloopavond georganiseerd voor geïnteresseerde inwoners en andere belanghebbenden. Deze inloopbijeenkomst is door 6 personen bezocht. Er zijn geen mondelinge inspraakreacties ingediend.

Tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn in totaal 6 reacties ingediend, te weten 5 vooroverlegreacties en 1 inspraakreactie. In deze reactienota is de inhoud van de reacties samengevat en van een antwoord voorzien, waarbij tevens is aangegeven of en zo ja hoe het bestemmingsplan hierop wordt aangepast.

Bij de besluitvorming in het college van burgemeester en wethouders over het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan zal tevens over de ingediende reacties worden besloten. De indieners van een inspraak- of vooroverlegreactie ontvangen bericht over het vervolg van de procedure en wat er met hun reactie is gedaan.

2. Overzicht reacties

Tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn de volgende reacties ingediend:

Nr.	Naam	Adres	Ontvangstdatum
	VOOROVERLEG:		
1.	Waterschap Zuiderzeeland	Postbus 229, 8200 AE Lelystad	30-01-2023 (per email)
2.	Pro Rail	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	31-01-2023 (per email)
3.	Provincie Flevoland	Postbus 55, 8200 AB Lelystad	25-01-2023 (per email)
4.	Omgevingsdienst Flevoland, Gooi en Vechtstreek	Postbus 2341, 8203 AH Lelystad	19-01-2023 (per email)
5.	Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland	Postbus 10334, 1301 AH Almere	08-02-2023 (per email)
	INSPRAAK		
1.	Inspreker 1 ¹		11-02-2023 (per post)

¹ Inspreker heeft zijn zienswijze gericht aan de raad. Aangezien het in dit geval gaat om de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie op een voorontwerpbestemmingsplan kan deze worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. De zienswijzebrief is dan ook aangemerkt als inspraakreactie en conform het bepaalde in artikel 6:15 van de Algemene wet bestuursrecht doorgestuurd naar het college van burgemeester en wethouders.

3. Beantwoording vooroverlegreacties

3.1. Indiener 1 – Waterschap Zuiderzeeland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 1 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Algemeen

a. *Procedure watertoets nog niet te bepalen.*

Indiener 1 geeft aan dat in het kader van de watertoets nog niet te beoordelen is welke procedure van toepassing is. De gewenste ontwikkeling heeft gevolgen voor de waterhuishouding. De beleidsthema's Voldoende water en Schoon water zijn van toepassing. De waterparagraaf dient relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden te beschrijven, aangevuld met een concrete uitwerking voor de waterhuishouding.

b. *Wateradvies*

Indiener 1 vraagt de initiatiefnemer om een aangepaste waterparagraaf en aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling aan te leveren om vóór het ter inzage gaan van het ontwerpbestemmingsplan tot een positief wateradvies te komen.

Indiener geeft met volgende opmerkingen een nadere toelichting op de toe te voegen informatie.

Waterparagraaf

Algemeen

- In §7.1 opnemen dat de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017 bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt vervangen door de waterschapverordening.
- Door het ontbreken van een (voorlopig) ontwerp, inrichtingstekening, etc. in de stukken kan momenteel niet met zekerheid worden bepaald welke procedure geldt in het kader van de watertoets.
- Toevoegen van de uitgangspuntennotitie (uitgevoerde digitale watertoets).
- Als de normale procedure geldt dan dienen de relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen te worden.
- Aanpassen eerste alinea van §7.2:
 - Schrappen van de zin 'Hiermee is het waterschap op de hoogte gebracht van het ruimtelijk plan.' Voor het plan is een check uitgevoerd, hiervan wordt het waterschap niet automatisch op de hoogte gebracht.
 - Zo nodig aanpassen van de procedure die van toepassing is in het kader van de watertoets. Als een compensatieopgave bestaat voor een toename in verharding is sprake van de normale procedure in het kader van de watertoets.

Voldoende water

De alinea Waterkwantiteit stelt dat het plangebied in de huidige situatie grotendeels verhard is en dat het verharde oppervlak in de nieuwe situatie afneemt.

- Indiener 1 verzoekt om aan te geven dat de ambitie is om voor het plangebied een afname van de verharding te realiseren. En dat compensatie wordt gerealiseerd als uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding toch groter is dan 750 m².
- Het plangebied bevat op dit moment namelijk ruim 2.000 m² aan onverhard oppervlak waar in de toekomst de verplaatste Middenweg en een deel van het busstation en busbaan is voorzien. Bij een toename in verharding vanaf 750 m² geldt een compensatieopgave. In het bestemmingsplan is momenteel niet onderbouwd dat meer dan 2.000 m² in het plangebied onverhard zal zijn.

- 2e alinea van Klimaatadaptatie, laatste zin als volgt veranderen en een zin toevoegen: 'Er is op basis van het toen geldende klimaatscenario geconcludeerd dat in het peilvak in ieder geval tot 2050 geen problemen veroorzaakt worden door neerslag. De ontwikkeling van de klimaatverandering en het tempo hiervan is onvoorspelbaar. Het ontwerp dient daarom aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.'

Schoon water

- Opnemen dat een gescheiden rioolstelsel aanwezig is ter plaatse.
- Opnemen: lozingsroute (aansluiting op vuilwaterriolering) van huishoudelijk en overig afvalwater dat ontstaat. Denk hierbij aan afvalwater van sanitaire voorzieningen en horeca (bereiden van voedsel).
- Aanvullen met de lozingsroute en eventuele behandeling van (vervuild) hemelwater dat op verharde oppervlakken valt. Hemelwater van de verplaatste Middenweg en het busstation is verontreinigd op basis van het beleid van het waterschap en mag niet zonder voorzuivering op het hemelwaterriool worden aangesloten. Dit hemelwater mag niet worden gemengd met schoon hemelwater afkomstig van daken en overkappingen.
- Toelichting over (als bekend) het type verhardingen, bv. of waterdoorlatende verharding wordt toegepast.

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

- Toevoegen van een beschrijving van de gevolgen voor water: Aangeven dat watercompensatie verplicht is bij een toename in verharding vanaf 750 m². Maar ook het omgaan met het (schone en verontreinigde) hemelwater en afvalwater (uitlogende bouwmaterialen, voertuigbewegingen). Zie hiervoor de opmerkingen in deze brief voor de waterparagraaf.
- In de tabel in bijlage I bij water aanvullen met de ontbrekende items in de eerste bullit.

Aanvulling vooroverlegreactie

Indiener 1 heeft daarna nog een kleine correctie van het tekstvoorstel ten aanzien van Klimaatadaptatie en de stresstest nagezonden:

"Er is op basis van het toen geldende klimaatscenario geconcludeerd dat in het peilvak tot 2050 geen grote problemen worden verwacht door neerslag. De ontwikkeling van de klimaatverandering en het tempo hiervan is onvoorspelbaar. Het ontwerp dient daarom aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap."

En geeft aan dat als er wordt verwezen naar het waterschap dat één van de volgende schrijfwijzen dient te worden gehanteerd:

- Waterschap Zuiderzeeland
- het waterschap

Reactie gemeente

Algemeen

Aan het ontwerpbestemmingsplan wordt de digitale watertoets toegevoegd (bijlage 5 van de toelichting), blijkt welke procedure dient te worden doorlopen. Een aangepaste waterparagraaf en aanmeldnotitie zal voor de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan worden gedeeld met indiener.

Waterparagraaf

De waterparagraaf is in het ontwerpbestemmingsplan aangevuld met de door indiener aangedragen punten. Daarnaast is de digitale watertoets opgenomen als bijlage bij de toelichting.

In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van watercompensatie indien uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding toch groter is dan 750 m². Het uitgangspunt is echter het compenseren van de footprint, er zal geen waterdoorlatende verharding worden gerealiseerd. Hiervoor is reeds een voorstel ingediend bij het waterschap.

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

De aanmeldnotitie is aangevuld met het onderdeel water.

Aanvulling vooroverlegreactie

De door indiener aangedragen correctie is doorgevoerd en de verwijzingen naar het waterschap zijn gecontroleerd in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting, regels en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

3.2. Indiener 2 – ProRail

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 2 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Verwijzing eerder ingediende reactie

Op 15 november 2022 heeft indiener reeds per e-mail gereageerd op het VO Stationsgebied Oost Lelystad. Korthedshalve verwijst indiener naar de bijgevoegde reactie.

Spoorwegwetgeving

Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar indiener korthedshalve verwijst. Indiener merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat indiener haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal indiener namens de minister vergunning verlenen.

Eigendom percelen

Het plangebied omvat ook percelen welke in eigendom zijn bij Railinfratrust B.V. waarvoor indiener gemandateerd is te handelen. Deze percelen zijn benodigd ten behoeve van de uitvoering van de wettelijke taken van indiener en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen. De percelen van indiener, alsmede de spoorbaan, dienen door indiener, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. Indiener verzoekt tevens alle percelen van indiener te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer. Voordat het plan in uitvoering gaat dient met indiener afspraken te worden gemaakt over dit grondgebruik.

Reactie VO (15-11-22)

1. Algemeen

- Over het algemeen is het een welkom groen plan. Prettige ruimtelijke beleving, aardse kleuren, zachte vormen. Ruim baan voor voetganger en fietser. Goede ingreep voor klimaatadaptatie (beperken overlast van hitte, regen, wind). Ook aan de bevoorradingslogistiek lijkt gedacht.
- Het is vanuit indieners belang ook goed om het gehele station en haar omgeving in ogenschouw te nemen. Dan is duidelijk welke functie voor het station zich waar bevinden, alleen aan 1 zijde of beide zijde. En hoe routes op elkaar aansluiten etc. Dit VO spits zich volledig toe op de Oostzijde en geeft voor het station onvoldoende compleet beeld van de situatie.

2. Taxi

- De taxi-standplaats loopt op dit ogenblik nog door tot op het voorplein vlak bij de entree. In het ontwerp verdwijnt deze onder de zuidelijke onderdoorgang.
- Voor de uitstraling voor het station is de verplaatsing van de taxi's een goede zet. Hoe zorgt het ontwerp echter voor de goede zichtbaar- en vindbaarheid van de taxi's nu ze onder het viaduct bedacht zijn en ze daardoor behoorlijk buiten het zicht bevinden.
- Dat vraagt om heldere bewegwijzering. Bijvoorbeeld een vanaf de stationsentree direct zichtbare aanduiding (taxi-zuil). In dit VO is die bewegwijzering nog niet opgenomen. Komt dit wel in het DO?

3. Voetgangers:

- van het stadshart lopend naar het station en vice versa is de routing goed maar dat is niet de enige route die voetgangers nemen. Van welke kant komen de meeste voetgangers van en naar het station? En is hier in het ontwerp voldoende rekening mee gehouden?
- In hoeverre is de route naar het station, niet komend vanaf het stadshart, goed en logisch vorm gegeven?
- Voetgangers stromen worden voor het station opgesplitst door het plaatsen van groen perken, is dat wenselijk, logisch en overzichtelijk?
- De route vanaf de zuidelijke op- en afgangen van het station naar de bussen is onvoldoende uitwerkt. Mogelijk gaan deze opgangen dicht, maar dat is alle behalve zeker. Het ontwerp moet hier wel een oplossing voor vinden. Zeker als blijkt dat de opgangen maar een beperkte periode afgesloten kunnen worden. Ook voor mensen die de fiets stallen aan de Botter en voetgangers die uit die buurt komen en vervolgens naar de bus moeten lopen gaat dit op. Dit geldt ook voor fietsers of voetgangers die onder het viaduct door gaan en richting Middenweg willen. Zoals het nu is ingericht loop je het risico dat voetgangers/fietsers op de weg komen en er gevaarlijke situaties ontstaan.

4. P+R:

- Op dit station is er geen P+R voorzieningen. In de buurt zijn er wel parkeerterrein die nu gebruikt worden door reizigers, hoe komen die naar het station, route nu niet logisch en zichtbaar in plan.

5. Fietsers (E-bike route):

- Waarom heet dit niet gewoon een fietsroute?
- Alle hoeken waar de fietsroutes voetgangers kruisen en of een bocht in de weg ligt geen bomen plaatsen, er moet vrij zicht zijn.
- Bochten halen de snelheid voor het station eruit dat is goed. De vraag is of deze bochten niet te haaks zijn en meer afgerond zouden moeten worden.

- Er is te weinig ruimte voor degelijke opstelplaats/uitwaaier voorziening bij de ingang naar de fietsenstalling.
6. MIVA:
- Licht te ver van het station af, is er nog een plek dichtbij mogelijk. Kan de gemeente garanderen dat realisatie hiervan aan de westzijde mogelijk gemaakt gaat worden?
 - Zo niet dan is mogelijk bij het viaduct makkelijker, deze is dichterbij omdat het een rechte lijn is naar het station en dan hoeft je niet ook nog het fietspad over te steken richting station.
 - Aantal mindervalideparkeerplekken wordt teruggebracht naar 2 stuks. Is dat berekend en akkoord?
 - Deze parkeerplekken ogen door de pleininrichting nu meer als parkeerplekken voor het Iclick-gebouw dan voor de ov-knoop.
 - Is er voldoende ruimte om te kunnen keren vanaf deze plek, terug de Stationsweg op?
7. Entree station:
- Deze ruimte moet ruimer opgezet worden, beide groenperken pas later laten beginnen, creëer eerst een plein waar mensen zich kunnen oriënteren en dan de rest. Als je nu net iets te ver doorloopt sta je voor een boom als je richting de fietsenstalling wilt.
8. Busstation:
- Het ontwerp gaat uit van een voorrang voor de voetganger over de busbaan naar het nieuwe buseiland. Dat is mooi voor onze reizigers. Hopelijk blijft dit in het ontwerp overeind.
 - Op het buseiland komt één centrale abri, heb ik de indruk. Is de capaciteit daarvan voldoende?
9. Aankleding plein:
- Is er in het ontwerp bewust voor gekozen om op het plein geen bankjes te plaatsen en de zitgelegenheid te beperken in de zitranden?
 - Hoe worden de zitranden uitgevoerd? De manier waarop hier uitvoering aan wordt gegeven kan mogelijk uitnodigen tot hangen en slapen.
 - De groenbak tegen het muurtje niet zo uitvoeren omdat het 'muurtje' onderdeel is van het ontwerp van het station
10. Verlichting:
- Het ontwerp geeft op dit moment onvoldoende antwoord op de vraag hoe de verlichting in het gehele gebied geregeld is en wat het effect hiervan is.
 - We zien bijvoorbeeld geen verlichting op het plein bij de entree van het station.
 - Sociale veiligheid met veel groen. Dus goed opletten dat er in de avond goede verlichting is en ook goede zichtlijnen
 - Daarnaast is er zorg voor de beide onderdoorgangen onder de viaducten. Zowel aan de noord als aan de zuidzijde. In de huidige situatie geeft het slecht functioneren en onderhoud van deze verlichting een zeer negatief effect op de sociale veiligheid in het gebied.
 - Er staat één L02 lichtmast (4,5m hoog?) direct naast de stationsluifel getekend. Is de effectiviteit daarvan gecheckt?
11. Zuidstalling
- Deze tekening geeft geen/onvoldoende beeld van de verkeerssituatie voor de inrit van de zuidstalling. Hier zal nog naar gekeken moeten worden.

12. Parkeren storingspersoneel

- Zowel vanuit ProRail als NS Stations is er een sterke wens om parkeerplekken dicht bij het station te creëren voor storingsaannemers die reparaties komen doen aan de kritische assets voor toegankelijkheid van het station. Het ontwerp voor de Oostzijde geeft hier geen oplossing voor.
- Het is voor deze monteurs in de huidige situatie mogelijk om direct bij de deur van de stationshal te komen aan de oostzijde. In het nieuwe ontwerp is dit niet meer mogelijk. Kan de gemeente garanderen dat dit aan de westzijde wel mogelijk blijft?

13. Geleidelijnen

- Er wordt aangegeven dat de geleidelijnen nog door een expert zullen worden gezien en afgestemd met de geleidelijnen in het station. Goede zaak.

14. Hulpdiensten

- Ook goed dat het overleg met de hulpdiensten gepland staat. Het is nu niet duidelijk waar bijvoorbeeld de opstalplek en het vulpunt is voor de brandweer bij brand in het station of op de perrons.

15. Beheer en onderhoud:

- Het plan loopt door onder de stationsluifel. Volgens de kadastrale kaart van Railmaps is de grond onder die luifel van NS Vastgoed met opstalrecht RIT. Is het de bedoeling dat er een aanleg- en beheerovereenkomst komt waarin eigendom en beheer worden afgesproken? Dan daarin ook graag afspraken over fietshandhaving vastleggen (als dat al niet anderszins adequaat geregeld is), want niet alle lichtmasten kunnen in de groene borders. En vanwege de toename aan bomen en lichtmasten. Aandachtspunt is ook ontwerp van de afvalbakken, voorkomen nestelplekken voor overlastgevende vogels, maatregelen om de populatie te beheersen, etc.
- aandachtspunt is de onderhoudbaarheid van onze stationsluifel boven de getekende groene borders. Sommige bomen groeien deels onder de luifel uit.
- Bij de luifel en kap is ruimte nodig om met een hoogwerker te kunnen rijden, de groene perken en bomen belemmeren dit.

Reactie gemeente

Verwijzing eerder ingediende reactie

Hierna gaan we puntsgewijs in op de eerder ingediende reactie van 15 november 2022.

Spoorwegwetgeving

Bij de uiteindelijke vergunning en het uitvoeren van werkzaamheden wordt rekening gehouden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet. Indien er zal daarbij om instemming worden gevraagd.

Eigendom percelen

Met indienen zullen afspraken worden gemaakt over het grondgebruik van de percelen. De percelen kennen in het vigerende bestemmingsplan reeds de bestemming 'Verkeer'. Ter plaatse van de percelen van indienen is deze bestemming ongewijzigd overgenomen.

Reactie VO (15-11-22)

1. Algemeen

- Dank voor het compliment.
- De gemeente zal NS/Prorail/Stationsmanager een tekening leveren met een volledig beeld van de toekomstige situatie rondom het station (volgens de ontwerpen). Deze tekening zullen wij eerst met Project Fietsenstalling/Prorail afstemmen.

2. Taxi

- Er komt een goede bewegwijzering vanaf de uitgang van het station. Met bebording zal duidelijk zijn waar de taxistandplaats zich bevindt. In de DO-fase zal dit worden uitgewerkt.
- zie antwoord hierboven

3. Voetgangers:

- Het gebied rondom het station is gericht op voetgangers. In het VO zijn meerdere voetgangersstromen gefaciliteerd. Voetgangers worden met een "rode loper" van natuursteen naar het Dukaatplein geleid, maar er is ook een duidelijke route van/naar het eilandbusstation, een route richting ijssalon Billy's/iClicks, onder de zuidelijke onderdoorgang en onder de nieuwe voet-fietstunnel door. Ook blijft de looproute aan de voorkant van het station behouden (parallel aan de spoorweg).
- De structuur van de ontworpen routes sluit goed aan bij de directe looplijnen vanuit meerdere richtingen. De breedte van de paden is afgestemd op de verwachte intensiteit van het gebruik van de diverse routes.
- Met het plaatsen van een groenvak wordt inderdaad de weg gesplitst. Daarmee ontstaat een duidelijke route richting het busstation, zodat de verkeersstromen naar het stadshart en van/naar het busstation beter gescheiden kunnen worden.
- Hier hebben wij ook over nagedacht. Er komt vanaf de zuidelijke opgang uit verkeersveiligheidsoogpunt geen directe route naar het busstation (sluiproute). Het busstation wordt bij de zuidelijke opgang zoveel mogelijk visueel aan het zicht onttrokken. Hoe we dat gaan doen wordt in het DO nader uitgewerkt. Er wordt een zebrapad aangelegd ter hoogte van de rotonde Visarenddreef, zodat voetgangers vanaf de kant van de zuidelijke opgang/provinciehuis veilig kunnen oversteken. Via het voetgangersgebied onder de zuidelijke onderdoorgang kan men de route vervolgen naar de veilige oversteek naar het busstation.

4. P+R:

- Een parkeerterrein dat door reizigers wordt gebruikt ligt aan de westkant van het station. De looproute van dit terrein naar het station is rechtstreeks op de zuidelijke opgang van het station of via het zebrapad bij de rotonde Visarenddreef naar de westkant van de stationshal.

5. Fietsers (E-bike route):

- De E-bikeroute is gewoon een fietspad. De gemeente heeft de ambitie om een hoogwaardige fietsroute tussen het NS-station en de Larserdreef aan te leggen en toen is er de naam "E-bikeroute" aan gekoppeld, maar het houdt een comfortabel hoofdfietspad
- van 4 meter breed in. De E-bikeroute begint bij ijssalon Billy's en loopt via de Middenweg naar het zuiden, waar het bij de Ziekenhuisweg aansluit bij het hoofdfietspad, dat eerder dit jaar is aangelegd (E-bikeroute Campuszone).
- Bij de inrichting van voet-en fietspaden wordt rekening gehouden met bestaande en nieuwe bomen. Er zal voor gezorgd worden dat er voldoende zicht is in hoeken waar fietsroutes voetgangers kruisen of een bocht is.

- De bochten zijn niet te haaks. De bochtstraal is voldoende. Dit wordt verder uitgewerkt in het DO.
- Fietzers die hun fiets gaan stallen zullen moeten afstappen om in de stalling te komen. In het VO van project Fietsenstalling is hiervoor voldoende ruimte gereserveerd (dit ontwerpt ProRail zelf en de opmerking zal in de review stalling worden meegenomen). De precieze inrichting zal verder worden uitgewerkt in het project Fietsenstalling. Er vindt periodiek afstemming plaats voor de projecten Fietsenstalling en Stationsgebied Oost.

6. MIVA:

- De 3 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hebben een centrumfunctie en geen stationsfunctie. Aan de westzijde van het station zijn reeds gehandicaptenparkeerplaatsen gesitueerd, die zijn bedoeld voor parkeren bij het station. De 3 parkeerplaatsen zullen op een andere locatie in het Stadshart worden gecompenseerd. Dit wordt momenteel uitgezocht.
- zie antwoord hierboven
- De op het ontwerp ingetekende miva-parkeerplaats (het gaat om 1 plaats) betreft een parkeerplaats op kenteken. Er zijn mivaparkeerplaatsen aan de westzijde voor parkeren voor het station.
- zie antwoord hierboven
- ja

7. Entree station:

- We denken een goede samenhang te hebben gevonden tussen het groen van het stationsplein en de oriëntatie van de reizigers komende vanuit het station. Indien nodig zijn we bereid hierover nog van gedachten te wisselen. Voor de oriëntatie zullen we aanvullende bewegwijzering toepassen en met jullie afstemmen. Dit zal verder worden uitgewerkt in de DO-fase.

8. Busstation:

- In de DO-fase volgt de uitwerking van deabri's . We gaan nu uit van 3 groteabri's.

9. Aankleding plein:

- Ja, de zitranden bieden hiervoor voldoende ruimte. In combinatie met de zitgelegenheid in deabri's.
- We zullen hier in het DO aandacht voor hebben.
- In de definitieve versie van het VO is het groenvak los getekend van het muurtje.

10. Verlichting:

- Het verlichtingsplan wordt meegenomen in het DO. We hebben daarin veel aandacht voor sociale veiligheid. Het verlichtingsplan zal verder met Prorail/NS worden afgestemd.
- zie antwoord hierboven
- zie antwoord hierboven
- zie antwoord hierboven
- zie antwoord hierboven

11. Zuidstalling

De entree van de zuidelijke fietsenstalling sluit aan op de bestaande situatie aan de westzijde van het station. De uiteindelijke invulling hiervan wordt meegenomen bij het project Fietsenstalling.

12. Parkeren storingspersoneel

- Er wordt aan de westkant een laad/losplek langs de Stationslaan gerealiseerd, ongeveer op de locatie van de huidige noordelijke onderdoorgang. Dit zal uit de tekening blijken die nog wordt gedeeld (zie nr 1). Met Team Handhaving zullen we bespreken of de storingsaannemers van deze laad/losplek gebruik kunnen maken (misschien door middel van een ontheffing).
- zie antwoord hierboven

13. Geleidelijnen

De geleidelijnen worden in het DO verwerkt.

14. Hulpdiensten

Het ontwerp is afgestemd met de hulpdiensten. De hulpdiensten kunnen via verschillende routes bij de stationsentree komen.

15. Beheer en onderhoud:

- We zullen dit in het DO nader bekijken. Het heeft onze voorkeur om de groenvakken op gemeentelijk grond te realiseren. Indien niet mogelijk, dan treden we graag met jullie in overleg over een beheerovereenkomst.
- Aandachtspunt is de onderhoudbaarheid van onze stationsluifel boven de getekende groene borders. Sommige bomen groeien deels onder de luifel uit. In het definitieve VO staan de bomen buiten de luifel.
- Bij de luifel en kap is ruimte nodig om met een hoogwerker te kunnen rijden, de groene perken en bomen belemmeren dit.
- Er is in het definitieve VO in de ruimte geschoven, waardoor de hoogwerker er kan staan. Dit wordt nog nader afgestemd met de stationsmanager.

Conclusie

De vooroverlegreactie van indiener 2 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3. Indiener 3 – Provincie Flevoland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 3 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Indiener 3 geeft aan dat het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost vanuit het provinciaal ruimtelijk belang bezien, geen aanleiding geeft voor het maken van op-of aanmerkingen.

Ook ten aanzien van het aspect OV en Mobiliteit kan gesteld worden dat het bestemmingsplan akkoord is. Indiener is op een goede en uitgebreide wijze betrokken geweest in het voortraject. De toelichting van het bestemmingsplan sluit aan bij de afspraken die omtrent deze ontwikkeling zijn gemaakt.

Reactie gemeente

Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Conclusie

De vooroverlegreactie van indiener 3 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.4. Indiener 4 Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 4 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Externe veiligheid

In paragraaf 9.7 van de Toelichting is het onderwerp externe veiligheid uitgewerkt. In de deelparagraaf 9.7.2 is het onderzoek naar externe veiligheid niet juist uitgevoerd. Er wordt gesteld dat de ontwikkeling geen beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt. Op de verbeelding en in paragraaf 2.3.2 Regels is aangegeven dat er een wachtruimte voor de chauffeurs, een horecagelegenheid maximaal categorie 2 en een kiosk gebouwd mogen worden. Dit wordt beschouwd als beperkt kwetsbaar object (artikel 1 lid b van het Bevi). Het geprojecteerde gebouw ligt binnen de 200 meter afstand van de spoorlijn Weesp – Hattem. Het groepsrisico zal verantwoord moeten worden (art 8 Besluit externe veiligheid transport). Ook is een advies over de zelfredzaamheid en de rampenbestrijding van de veiligheidsregio Flevoland noodzakelijk.

Indiener 4 adviseert:

- De toelichting van het plan aan te vullen met de voorgenomen bestemmingen wachtruimte chauffeurs, kiosk en horecagelegenheid (beperkt kwetsbaar object), een verantwoording van het groepsrisico en een advies van de Veiligheidsregio Flevoland.

Bodem

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het wijzigen van het bestemmingsplan. De conclusies met betrekking tot de bodem in het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Lelystad zijn juist.

Geluid

Het bijgevoegde rapport 'Akoestisch onderzoek Eilandbusstation Lelystad' werknummer 21.146.70 d.d. 4 maart 2022 is akkoord bevonden. Uit het onderzoek blijkt dat er met het nieuwe busstation sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden. 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.

Voor wat betreft de laadinfrastructuur kan er geen betrouwbare uitspraak gedaan worden over de geluidemissie ter plaatse van de omliggende woningen. Indiener 3 adviseert voor dit aspect aanvullende regels in het bestemmingsplan op te nemen om in de toekomst (geluids)-overlast van deze activiteit te voorkomen.

Lucht/stikstof

De stikstofberekening is akkoord bevonden. Stikstof vormt geen belemmering voor het wijzigen van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Externe veiligheid

Paragraaf 9.7 van de toelichting zal worden aangevuld met een verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheidsregio Flevoland. Dit onderdeel zal ook worden aangepast in de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling.

Bodem

Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Geluid

Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor wat betreft het realiseren van laadinfrastructuur. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de informatie zoals nu beschikbaar. Mocht dit wijzigen, zal het onderzoek worden aangepast en worden er, indien benodigd, aanvullende regels opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan om de (geluids)-overlast te voorkomen.

Lucht/stikstof

Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

3.5. Indiener 5 – Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 5 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Indiener heeft het plan beoordeeld op het aspect veiligheid. Zowel in algemene zin (Wet veiligheidsregio's) als ten aanzien van externe veiligheid (besluiten externe veiligheid). Het advies richt zich op de risico's, de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor beperking en bestrijding van een incident.

Risicobeeld

Het plangebied grenst aan de spoorlijn (Hanzelijn), waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt (basisnet). Hierdoor ligt het plangebied in een plasbrandaandachtsgebied van het spoor (<30m) en binnen het invloedsgebied voor het scenario van het vrijkomen van (zeer) giftige / brandbare vloeistoffen op deze transportroute.

Een incident met gevaarlijke stoffen kan overdruk, hittebelasting of toxiciteit in de omgeving veroorzaken. Voor een nadere beeldvorming van incidentscenario's met gevaarlijke stoffen die kunnen optreden verwijst ik u naar de website <https://www.scenarioboek.nl>.

In het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost, wordt in par. 9.7.2.aangegeven dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied gevestigd worden, dit is echter onjuist. Het gebied omvat een wachtruimte, horeca en een kiosk. Conform het besluit externe veiligheid transportroute (Bevt) vallen deze objecten onder "beperkt kwetsbare objecten".

Er kunnen bij incidenten risico's ontstaan t.a.v. de hulpverlening. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, is een aantal maatregelen mogelijk, welke door indiener worden beschreven in het advies.

Beperken van de bron

In een ruimtelijk plan worden activiteiten bestemd of strijdig gemaakt. Er worden geen nieuwe risicovolle activiteiten mogelijk gemaakt.

Transport over diverse modaliteiten is gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Tevens is de Hanzelijn in het kader van het Tracébesluit SAAL eerder al beoordeeld en zijn bronmaatregelen getroffen.

Beperking van het effect

De risicobron in en om het plangebied heeft in het geval van een incident effecten in het plangebied. Om dit effect te beperken kan gekeken worden naar de gebouwde omgeving of naar de zelfredzaamheid van de gebruikers ervan.

Gebouwde omgeving

Bij het ordenen van de gebouwde omgeving kan rekenschap gegeven worden van de invloed van potentiële incidenten op het plangebied. De (beperkt kwetsbare) objecten dienen te voldoen aan de brandwerendheid, conform bouwbesluit 2012 par. 2.3, artikel 2.5.

Bestrijdbaarheid

De overheid biedt hulpverlening door effecten van incidenten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op de basisbrandweezorg. Het incident zal dan bestreden worden en moeten (potentiële) slachtoffers zo snel mogelijk van de incidentlocatie worden afgevoerd. De hulpdiensten zijn afhankelijk van twee ruimtelijke randvoorwaarden voor bestrijding van incidenten: bereikbaarheid en bluswater.

Bereikbaarheid

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel weggkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Details kunt u vinden in de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten.

Het plangebied kent een goede bereikbaarheid en is de doorstroming van verkeer in de nieuwe situatie zelfs beter dan in de bestaande situatie.

Bluswater

In het kader van het Tracébesluit SAAL heeft de Flevolijn voorzieningen voor het bestrijden van trein incidenten.

Om de effecten van incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten over voldoende bluswater beschikken. Details kunt u vinden in de Handreiking Bluswater Brandweer Flevoland. Dit is nader gereguleerd op gebouwniveau in de omgevingsvergunning.

Het plangebied is voorzien van voldoende bluswater.

Zelfredzaamheid

1. Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten bij een incident vanaf het spoor. Voor de (beperkt kwetsbare) objecten in het gebied dienen mogelijkheden te zijn om van de risicobron af te vluchten.

2. Het plangebied kent verder vooralsnog voldoende mogelijkheden om te vluchten.
3. Het mechanisch ventilatiesysteem moet een voorziening hebben waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit, die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnen lucht.
4. Het nieuwe plangebied zal niet leiden tot een (grote) toename van personen, waardoor ook het groepsrisico niet c.q. nauwelijks zal toenemen. Verantwoording groepsrisico zal hierdoor niet nodig zijn.

Reactie gemeente

Paragraaf 9.7 van de toelichting zal worden aangevuld met een verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheidsregio Flevoland. De aangedragen informatie wat betreft het beperken van het effect, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zal worden verwerkt in deze paragraaf. Dit onderdeel zal ook worden aangepast in de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

4. Beantwoording inspraakreacties

4.1. Inspreker 1

Onderstaand wordt de inspraakreactie van inspreker 1 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

1. Integraal stedenbouwkundig ontwerp

Inspreker is van mening dat het Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost en het ontwerp voorontwerp bestemmingsplan onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het college heeft tijdens de vergadering van 20 december 2022 het ontwerp vastgesteld en hierna ingestemd met het voorontwerp bestemmingsplan. Het vastgesteld integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost kan indiener niet inzien omdat bij het collegebesluit deze niet is toegevoegd. Graag ontvangt inspreker hiervan een kopie. Op de website van de gemeente Lelystad is wel een ontwerp beschikbaar, deze heeft inspreker gebruikt om de zienswijze toe te lichten.

2. Doorstroom van het verkeer

Het bestemmingsplan concentreert zich voornamelijk op de herinrichting van het stationsgebied terwijl er geen aandacht is besteed aan de verkeersdoorstroming. In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het verkeer niet toeneemt en de verplaatsing van het busstation, met bijbehorende infrastructuur, leidt tot een betere doorstroom van het verkeer. Deze stelling wordt op geen enkele wijze onderbouwd.

Het ontwerp voorziet in een wijziging van de wijze waarop de bussen het eilandbusstation benaderen en vertrekken. Er ontstaat een nieuw kruispunt Middenweg – Eilandbusstation welke de doorstroming belemmert. Het kruispunt is ook niet volgens de normen van de ASVV 2021 vormgegeven.

Ook de wijze waarop de parkeergarage Zilverpark kan worden benaderd wordt wijzigd. Er wordt een volledig kruispunt mogelijk gemaakt waardoor de Zilverparkgarage vanuit het noorden en zuiden

bereikt kan worden. Dit is een wijziging op de huidige situatie, waar alleen rechts afslaan mogelijk is. Ook vormt de nieuwe busbaan en de voorgenomen parkeerplaatsen bij de coffeeshop een extra belemmering om de Zilverparkgarage te benaderen wat tot filevorming leidt op de Middenweg.

Op 24 november is het stedenbouwkundig ontwerp tijdens een inloopbijeenkomst gedeeld. In de mondelinge toelichting werd gesteld dat toekomstige verkeerslichten op deze kruising worden gekoppeld met verkeerslichten op de kruising Middenweg Eilandbusstation. Ook dit is een wijziging van de huidige situatie.

Door toedoen van het bestemmingsplan en het ontwerp de doorstroming beperkt en zal het aantal files en opstoppen verder toenemen en de bereikbaarheid van het Hanzepark in gevaar komen. Het bestemmingsplan bevat geen concrete oplossingen voor het verbeteren van de doorstroming, waardoor deze problemen zullen verergeren.

3. Toename verkeer

Er is geen rekening gehouden met de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in Hanzepark, de ontwikkelingen rondom het Zilverparkgebied en de ontwikkelingen rondom het ziekenhuis waardoor de doorstroming van het verkeer kan worden belemmerd.

4. Verruiming plangebied

Inspreker is van mening dat het kruispunt Visarenddreef, Stationslaan, Botter 15 en Middenweg zeer sterk samenhangt met het stationsgebied op het gebied van doorstroming van het verkeer. Derhalve moet het kruispunt onderdeel zijn van het voorontwerp bestemmingsplan.

5. Stikstof onderzoek en akoestisch onderzoek

Het stikstof- en akoestisch onderzoek is op onjuiste aannames ingestoken. Het uitgangspunt is dat er in de nieuwe concessie elektrische bussen worden ingezet die geen stikstof uitstoten en geluidsarm zijn. De inzet van deze elektrische bussen is echter niet zeker, zie de berichtgeving van Omroep Flevoland d.d. 4 februari 2023: Vervoerder EBS gaat mogelijk eerst met diesalbussen rijden. Derhalve dient bij in het stikstof- en akoestisch onderzoek hier rekening mee te worden gehouden.

Reactie gemeente

1. Integraal stedenbouwkundig ontwerp

Het Integraal Stedenbouwkundig Ontwerp zal worden bijgevoegd als bijlage bij deze reactienota.

2. Doorstroom van het verkeer

Parallel aan het opstellen van dit bestemmingsplan loopt een studie naar de verkeerscirculatie. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost doorgang vinden en kunnen de mogelijke verkeersknelpunten daarna op korte termijn worden opgelost.

Ter plaatse van het nieuwe kruispunt Middenweg – Eilandbusstation kan het busverkeer met prioriteit van en naar het busstation worden afgewikkeld. Dit zal met verkeerslichten worden

geregeld. Conform de aanbevelingen van het ASVV zal het kruispunt verder worden uitgewerkt. Hierbij valt onder andere te denken aan maatvoering, markering en bebording.

Het klopt dat de wijze waarop de parkeergarage Zilverpark kan worden benaderd, wijzigt. De Middenweg komt dicht bij het spoor te liggen. Door de autoweg te verplaatsen hebben auto's die naar de Zilverparkgarage rijden beter zicht op de fietsers bij het oversteken van het fietspad. In het ontwerp wordt een zogenaamde uitritconstructie voor het gemotoriseerde verkeer doorgevoerd. Dit bevordert het zicht op het fietspad en daarmee de verkeersveiligheid. Voor de parkeerplaatsen bij de coffeeshop geldt een beperking van maximaal vijftien minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Er zal hier geen sprake zijn van filevorming.

3. Toename verkeer

Parrallel aan het opstellen van dit bestemmingsplan loopt een studie naar de verkeerscirculatie. In deze studie wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad voor de planjaren 2030 en 2040.

Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten.

Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost doorgang vinden en kunnen de mogelijke verkeersknelpunten daarna op korte termijn worden opgelost.

Samengevat ligt het knelpunt voor de doorstroming niet binnen het plangebied, maar daarbuiten. De herinrichting binnen het plangebied verslechtert niet de doorstroming van het verkeer.

4. Verruiming plangebied

De komende periode wordt de verkeersstructuur binnen Lelystad nader onderzocht, de uitkomst hiervan leidt mogelijk tot aanpassingen. Het klopt dat de door inspreker aangedragen aanpassingen buiten het plangebied voor het busstation vallen. De meeste aanpassingen zijn dan ook mogelijk binnen de vigerende verkeersbestemmingen, hiervoor is vaak geen planologische procedure voor benodigd. Mocht dit na uitkomst van de studie toch het geval blijken, zal hier een losse procedure voor worden doorlopen, zodat het ontwerp van Stationsgebied Oost door kan.

5. Stikstof onderzoek en akoestisch onderzoek

De provincie heeft een besluit genomen voor elektrische bussen. Dat is ook opgenomen in de concessie aan EBS. Daarom is dit het harde uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp en het bestemmingsplan. In de praktijk moeten de provincie en EBS nog zorgen voor de benodigde laadvoorzieningen en aansluitingen, waarbij het laden van de bussen niet binnen, maar buiten het plangebied plaatsvindt. Indien Liander niet tijdig een aansluiting met voldoende capaciteit beschikbaar kan stellen, dan zijn er ook tijdelijke alternatieven denkbaar om de bussen elektrisch te laden. Er ligt geen gewijzigd besluit van de gemeente om geen elektrische bussen, maar dieselbussen in te zetten. Er ligt enkel een uitdaging voor de provincie en EBS om dit te regelen. In maart '23 gaan de provincie en EBS op bestuurlijk niveau hierover van gedachten wisselen.

Het stikstofonderzoek en het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op de informatie zoals nu beschikbaar. Mocht dit wijzigen, zal hier indien benodigd het stikstof- en akoestisch onderzoek op worden aangepast.

Conclusie

De reactie van inspreker 1 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

