

Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost

Vastgesteld



Stationsgebied Oost

blz. 2

Inhoudsopgave

Toelichting

3

Toelichting

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel van het plan	7
1.2	Opzet bestemmingsplan	7
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Vigerende plannen	7
1.5	Leeswijzer	7
2	Planbeschrijving	8
2.1	Bestaande situatie	9
2.2	Ontwikkelingen	10
2.3	Juridische aspecten	11
3	Ruimtelijke ordening	14
3.1	Kader	14
3.2	Conclusies	19
4	Volkshuisvesting	20
4.1	Kader	20
4.2	Onderzoek	20
4.3	Conclusie	21
5	Mobiliteit	22
5.1	Kader	22
5.2	Onderzoek	22
5.3	Conclusie	23
6	Natuur	24
6.1	Kader	24
6.2	Onderzoek	26
6.3	Conclusie	27
7	Water	28
7.1	Kader	28
7.2	Onderzoek	30
7.3	Conclusie	32
8	Archeologie en cultuurhistorie	33
8.1	Archeologie	33
8.2	Cultuurhistorie	35
9	Milieu	38
9.1	Algemeen	38
9.2	M.e.r.-beoordeling	38

9.3	Bodemkwaliteit	39
9.4	Akoestische aspecten	41
9.5	Luchtkwaliteit	41
9.6	Milieuzonering	44
9.7	Externe veiligheid	45
9.8	Overige belemmeringen	47
9.9	Duurzaamheid	48
10	Uitvoerbaarheid	49
10.1	Economische uitvoerbaarheid	50
10.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50
10.3	Handhavingaspecten	51
11	Procedure	52
11.1	Vorbereidingsfase	52
11.2	Ontwerpfase	52
11.3	Vaststellingsfase	53

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1:	Quickscan ecologie, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, november 2021
Bijlage 2:	Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, 4 maart 2022
Bijlage 3:	Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, KuiperCompagnons, 9 maart 2023
Bijlage 4:	Stikstofdepositie-onderzoek, KuiperCompagnons, 13 maart 2023
Bijlage 5:	Digitale watertoets, 15 februari 2023
Bijlage 6:	Onderzoek externe veiligheid, Aviv, 28 februari 2023
Bijlage 7:	Advies veiligheidsregio Flevoland, 8 februari 2023
Bijlage 8:	Reactienota vooroverleg en inspraak
Bijlage 9:	Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied Oost
Bijlage 10:	Aanvullend akoestisch onderzoek busstation, KuiperCompagnons, 26 mei 2023
Bijlage 11:	Wateradvies ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad, Waterschap Zuiderzeeland, 17 mei 2023
Bijlage 12:	Advies Reactienota vooroverleg en inspraak, Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, 25 april 2023

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

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.

Omdat het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur niet binnen het huidige bestemmingsplan past is er een nieuw bestemmingsplan nodig, inclusief bijhorende onderzoeken.

1.2 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan “Stationsgebied Oost” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald¹ door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

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. Afbeeldingen 1.1 en 1.2 geven de ligging van het plangebied weer.

1.4 Vigerende plannen

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende plannen:

naam voorgaand plan	vaststelling door raad
Beheersverordening Stadshart	5 juli 2016
Bestemmingsplan Stadshart	27 februari 2006

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Het eerste deel bevat een aantal algemene planaspecten. Vervolgens vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. In de daar op volgende hoofdstukken wordt de achterliggende onderbouwing gegeven voor, onder andere, de aspecten ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. Tenslotte wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond en wordt ook ingegaan op het overleg- en inspraaktraject.

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.



Afbeelding 1.1: Globale ligging plangebied in Lelystad



Afbeelding 1.2: Globale ligging plangebied in het centrum van Lelystad

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

In het noorden van het plangebied ligt de Stationsweg. Verder loopt de Middenweg van noord naar zuid door het plangebied. De bebouwing bestaat in de huidige situatie uit het bestaande busstation, een kiosk, een coffeeshop en stationsgerelateerde voorzieningen zoals fietsenstallingen.



Afbeelding 2.1: Impressie plangebied vanaf de Middenweg (bron: Google Streetview)

2.2 Ontwikkelingen

De gemeente Lelystad wil in 2040 een zelfstandige, sociaal veerkrachtige, duurzame, aantrekkelijke en economisch sterke stad met 100.000 inwoners zijn. De ontwikkeling van het stationsgebied is daarin één van de hoofdpunten.

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. Hierdoor wordt de relatie tussen het station en het centrum versterkt. 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 (o.a. het voormalige Casino Magic Apple Lelystad) al gesloopt ten behoeve van de aanleg van de busbaan. 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.

Door de herinrichting ontstaat er een (potentiële) woningbouwkavel aan de Zilverparkkade. Deze ontwikkeling is nu echter niet opgenomen in dit bestemmingplan.



Afbeelding 2.2: Impressie Eilandbusstation (bron: West8)

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Planmethodiek

Het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van de hierboven beschreven ontwikkelingen.

Bij de opzet van het plan is gekozen voor (globale) eindbestemmingen. Daarnaast is waar mogelijk of waar nodig aangesloten op de vigerende plannen. Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming.

2.3.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Verkeer

De gebiedsontsluitingswegen, te weten de Middenweg en een klein deel van de Stationsweg, hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Met de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – busbaan' en 'specifieke vorm van verkeer – busstation' is aangegeven waar het eilandbusstation en de busbanen worden gesitueerd. Deze aanduidingen zijn ruim ingetekend zodat er voldoende flexibiliteit is voor het definitieve ontwerp.

Verkeer – Verblijfsgebied

Het plangebied dat niet onder de bestemming 'Verkeer' valt, is bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Deze bestemming vormt grotendeels het openbaar gebied. De toegestane functies en bebouwing zijn gericht op het openbaar nut. Binnen de bestemming zijn gebouwen ten behoeve van het verblijf en verkeer, waaronder in ieder geval wordt begrepen een wachtruimte voor chauffeurs, toegestaan, met een maximum inhoud van 50 m². Daarnaast is er de mogelijkheid om binnen de bestemming maximaal één gebouw te realiseren ten behoeve van horecabedrijven tot en met categorie 2, waarvan de oppervlakte maximaal 250 m² b.v.o. mag bedragen. Deze functies kunnen, indien gewenst, ook met elkaar worden gecombineerd.

Ook is één kiosk toegestaan, waarvan de hoogte maximaal 3 meter en de oppervlakte maximaal 50 m² mag bedragen.

Binnen deze bestemming zijn ook het stationsplein en de e-bikeroute gelegen. Deze e-bike route loopt centraal door het plangebied en is een belangrijk structurerend element voor deze gebiedsontwikkeling. Daarom is deze route binnen de bestemming 'Verkeer – verblijfsgebied' op de verbeelding voorzien van een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – verblijfsgebied - e-bikeroute'. Daarbij zijn binnen deze bestemming enkele ondergeschikte functies toegestaan die passend zijn bij de inrichting als een e-bikeroute, zoals bermen, groen en straatmeubilair.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van voldoende waterberging of watercompenserende maatregelen.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.3 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor ondermeer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

3 Ruimtelijke ordening

3.1 Kader

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor het rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

De SVIR doet geen specifieke uitspraken met betrekking tot het plangebied. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de ontwikkeling van een binnenstedelijke locatie. Daarmee is de beoogde ontwikkeling niet in strijd met de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Bij besluit van 28 augustus 2012 (in werking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond Rijkswaagen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Ook is bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

Bij besluit van 18 mei 2016 zijn er een aantal wijzigingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening doorgevoerd. Het betreft wijzigingen aan de regels omtrent grote rivieren, elektriciteitsvoorzieningen, ecologische hoofdstructuur, IJsselmeergebied en enige technische wijzigingen.

Met betrekking tot het plangebied van voorliggend bestemmingsplan gelden geen nationale ruimtelijke belangen. Doorvertaling van het Barro is daarom niet van toepassing. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk van een bestaande binnenstedelijke locatie. Deze ontwikkeling is in lijn met het rijksbeleid.

Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Voor de herinrichting van het busstation moet dus een laddertoets worden gegeven.

Dit houdt in dat een plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het huidige busstation bevindt zich al binnen het plangebied. Daarnaast komt de voorgenomen ontwikkeling voort uit een afspraak tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de bereikbaarheid van de luchthaven. De voorgenomen ontwikkeling verbetert de doorstroom van het (bus)verkeer. Tevens ligt het plangebied binnen het bestaand stedelijk gebied.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in 2023 in werking. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één Rijkswis op de leefomgeving: de

Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld.

In Nederland staan we voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Denk aan de opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen. Door goed in te spelen op deze veranderingen kan Nederland vooroplopen en kansen verzilveren. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De NOVI doet geen specifieke uitspraken met betrekking tot het plangebied.

3.1.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Flevoland 2006

In het Omgevingsplan Flevoland (vastgesteld door Provinciale Staten op 2 november 2006) is het omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015 neergelegd, met een doorkijk naar 2030. Het Omgevingsplan is een bundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Ondanks dat de planperiode is verstreken, geldt het toch nog als provinciaal beleidskader.

Omgevingsvisie FlevolandStraks (2017)

De omgevingsvisie FlevolandStraks (Samen maken we Flevoland) is op 8 november 2017 door Provinciale Staten vastgesteld. De omgevingsvisie FlevolandStraks geeft de visie van de provincie Flevoland op de toekomst van dit gebied. De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities er zijn voor de toekomst. Het bijzondere verleden van de jongste provincie van Nederland vormt de basis van de visie.

In deze omgevingsvisie wordt ingezet op een Flevoland dat zich in 2030 verder bovenregionaal onderscheidt met een aantal voorzieningen die van excellente kwaliteit zijn. Hierbij wordt onder andere ingezet op excellente woonmilieus in Lelystad.

De herontwikkeling van het plangebied draagt bij aan het aantrekkelijker maken van het centrum door het plein voor het station te vergroten en te herinrichten. Tevens wordt het verkeer veiliger gemaakt door het busverkeer (deels) te scheiden van het gewone verkeer en een aparte E-bikeroute te creëren. Hiermee wordt aangesloten bij de ambitie die in de omgevingsvisie is geformuleerd.

Omgevingsprogramma Flevoland (2019)

Dit Omgevingsprogramma anticipeert op de toekomstige Omgevingswet, waarin staat dat een provincie moet beschikken over een programma. Daarin is al het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming of behoud van de fysieke leefomgeving gebundeld. Daarmee zijn beleidskeuzes compact en de samenhang geborgd. Het programma bindt alleen de provincie, maar gemeenten en waterschappen moeten er bij het maken van plannen of beleid wel rekening mee houden.

Het programma bestaat uit het onderdeel A Ruimte: doel is een goede woon-, werk- en leefomgeving. Grootschalige ontwikkelingen mogen, omdat in omliggende regio's daarvoor geen ruimte is. Voorwaarde is een evenwichtige ontwikkeling. Bereikbaarheid, voorzieningenniveau en werkgelegenheid moeten worden verbeterd.

Voor het stedelijk gebied geldt dat wordt ingezet op de ontwikkeling van vitale steden en dorpen. Kern van het beleid is: efficiënt ruimtegebruik, versterking van het draagvlak voor voorzieningen, nieuwe solitaire clusters buiten stedelijk gebied zijn in beginsel niet toegestaan, tenzij het een kwaliteitsimpuls betreft. Op het gebied van wonen is meer differentiatie nodig (starters, ouders, alleenstaanden), met het kwaliteitsbehoud van de bestaande woningvoorraad.

Het onderhavige plan wijkt niet af van het omgevingsprogramma Flevoland (2019).

Omgevingsverordening Flevoland (2019)

De provincie wil anticiperen op de Omgevingswet en daarom is de omgevingsverordening opgesteld. Dit betekent dat alle regels met betrekking tot omgevingsrecht (in dit geval de provinciale) in één regeling worden gebundeld. De verordening bestaat uit drie soorten regels: algemene regels en vergunningstelsels gericht op burgers, regels gericht tot bestuur zoals omgevingswaarden en beoordelingsregels voor aanvragen en als derde instructieregels over uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen. De Omgevingsverordening ziet net als de Omgevingswet op alle regels inzake de fysieke leefomgeving (bouwen, infra, water, bodem, lucht, landschap, natuur en cultureel erfgoed).

Het onderhavige plan wijkt niet af van de Omgevingsverordening Flevoland (2019).

Ontwikkelingsvisie 2030

Het verstedelijkingsbeleid in Flevoland is gericht op de versterking van de bestaande steden en dorpen. Mede gezien de gewenste bundeling van de verstedelijking langs de hoofdinfrastructuur ligt de nadruk van verdere stedelijke ontwikkelingen op Almere en vervolgens op Lelystad. Dronten en Emmeloord, die aan één van de beide ontwikkelingsassen liggen, hebben een kleinere opvangtaak. De overige kernen in Flevoland voorzien primair in de opvang van de eigen woningbehoefte. Realisatie van verstedelijking is primair een gemeentelijke taak. Provinciale aandacht is nodig voor de onderlinge afstemming tussen gemeenten over de omvang en de zoekrichting van de reservering van ruimte voor stedelijke ontwikkeling.

Het plangebied is aangeduid als stedelijk gebied. Voorgenomen ontwikkeling voorziet in versterking van de bestaande stad door de herinrichting van het busstation. De ontwikkeling is hiermee in lijn met de ontwikkelingsvisie 2030.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

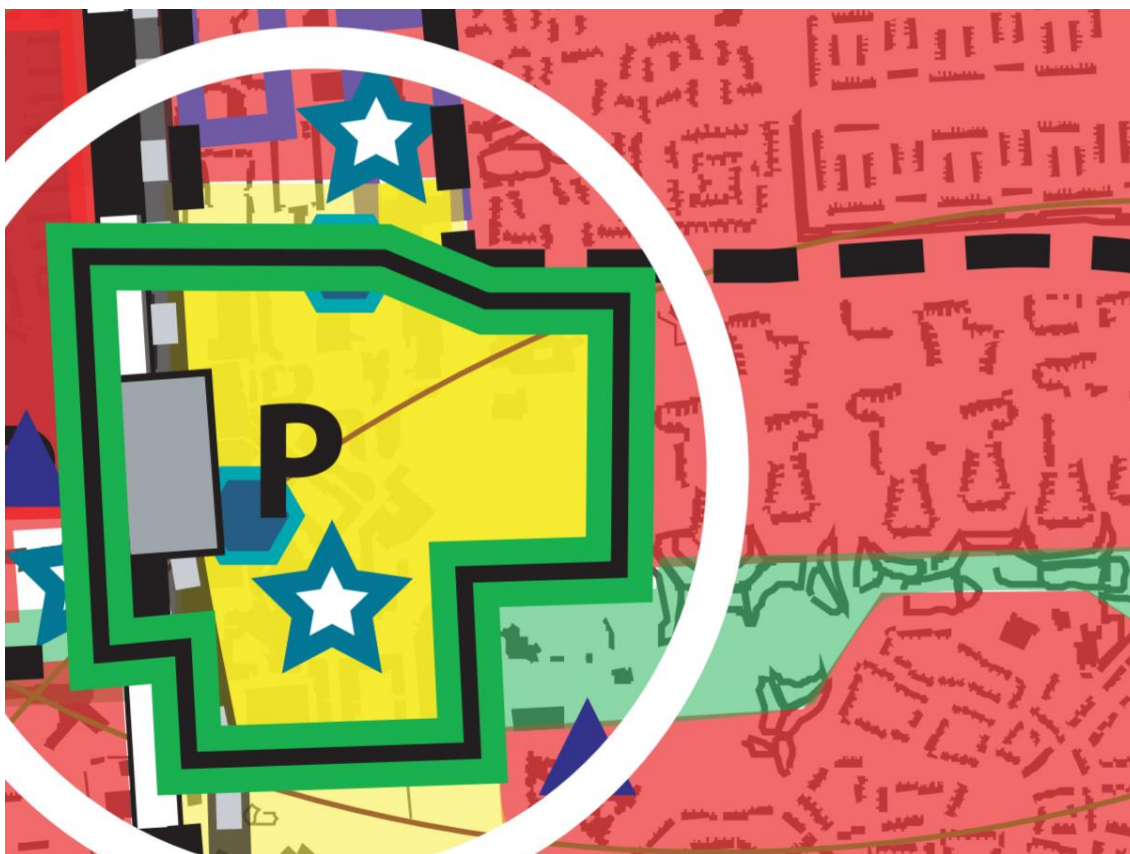
Structuurvisie Lelystad 2023

De gemeenteraad van Lelystad heeft in januari 2014 de 'Structuurvisie Lelystad 2023' vastgesteld. Het is een actualisatie van het uit 2005 daterende 'Structuurplan Lelystad 2015'.

Belangrijk verschil tussen de nieuwe Structuurvisie en het voormalige Structuurplan is de veranderde focus: van accent op groei en ontwikkeling naar onderhoud en beheer van de bestaande stad. Inherent daaraan is dat kwaliteit belangrijker is dan kwantiteit.

In de nieuwe visie is rekening gehouden met alle gemeenteraadsbesluiten tot en met 2013, maar ook van provinciaal en van rijksbeleid dat een doorwerking heeft op de (mogelijke) inrichting van de openbare ruimte. Alle nieuwe ontwikkelingen en beleidswijzigingen hebben een nieuwe, aangepaste plankaart opgeleverd. De geactualiseerde visie geeft een doorkijk tot 2023; het verwoordt beleidsuitgangspunten en vormt de leidraad om Lelystad klaar te maken voor de toekomst.

Ten opzichte van het voormalige structuurplan, heeft de raad een aantal beleidsrichtingen vastgesteld, voortvloeiend uit al eerder besproken of in de lijn der verwachting liggende beleidsuitspraken of -voornemens.



Afbeelding 3.1: Uitsnede Structuurvisie Lelystad 2023.

In de structuurvisie wordt het plangebied benoemd als een plaats gericht op commerciële dienstverlening met plaats voor stedelijke leisure. Ook is het plangebied aangeduid als belangrijke knooppunt voor de bereikbaarheid en overstappunt. Onderhavige ontwikkeling

voorziet in de herinrichting van het busstation die de doorstroom van het OV bevordert. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

(Ontwerp) Omgevingsvisie (september 2020)

De gemeenteraad heeft op 22 juni 2021 de Omgevingsvisie Lelystad 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie is het resultaat van een intensief participatieproces van de afgelopen vier jaar met inwoners en maatschappelijke partners.

De Omgevingsvisie is een van de instrumenten van de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingsvisie is een strategische visie op lange termijn voor de leefomgeving (denk bijvoorbeeld aan je eigen woonomgeving, het park, de wegen, de voorzieningen, de milieukwaliteit, de bedrijventerreinen, de natuurgebieden, etc.). De Omgevingsvisie vormt een goede basis voor de implementatie van de nieuwe Omgevingswet.

De Omgevingsvisie geeft koers als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur en als een sterke stad in de regio. En biedt de ruimtelijke principes voor de verdere ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de stad tot 2040. Ook de ambities van Lelystad Next Level zijn hierin opgenomen. Lelystad zet hierbij in op kwalitatief groeien van de stad. In de Omgevingsvisie wordt prioriteit gegeven aan het Stadshart, de Kustontwikkeling, Warande en de Bestaande stad. Lelystad kan groeien als naast de woningen ook de stad als geheel en de voorzieningen in de stad meegroeien. Dat maakt Lelystad sterker en interessanter voor zowel inwoners als bedrijven.

3.2 Conclusies

Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. De doelstelling hierbij is het realiseren van een aantrekkelijker verblijfs- en leefgebied, dat past bij de groeiambities van Lelystad. Tevens is het OV-knooppunt een belangrijke entree van Lelystad Hoofdstad van de Nieuwe Natuur. Bij de uitwerking wordt hier invulling aan gegeven middels een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen. Voorgenomen ontwikkelingen zijn in lijn in met de kaders van zowel het Rijk, de provincie als de gemeente.

4 Volkshuisvesting

4.1 Kader

4.1.1 Provinciaal beleid

Naast kwantitatieve doelstellingen op het gebied van bevolkingstoename en woningbouw, heeft de provincie ook tot doel om een kwaliteitsslag voor de woonomgeving na te streven. Het beleid is er op gericht om bij de bouw van nieuwe woningen te zoeken naar een balans tussen uitbreiding en herstructurering. De provincie ziet op die manier mogelijkheden om goed in te kunnen spelen op de behoefte aan gedifferentieerde woonmilieus, de verweving van functies en het zoeken naar de combinaties van wonen, werken en zorg op wijk- en/of buurniveau. De verdere invulling van deze opgave laat de provincie aan de gemeenten zelf over. Wel wordt speciaal aandacht besteed aan de behoefte aan specifieke woonmilieus binnen Lelystad.

4.1.2 Gemeentelijk beleid

Woonvisie

Het college van Lelystad heeft de definitieve Woonvisie 2021-2030 en Woonagenda 2021-2025 vastgesteld. Hierin staat dat iedereen die dat wil in Lelystad een leven lang moet kunnen wonen. In de Woonvisie 2021 – 2030 wordt begonnen met de zin dat Lelystad als een stad is ontworpen voor minimaal 100.000 inwoners. De voorzieningen, zoals de wegenstructuur, het stadshart, de maatschappelijke- en zorgvoorzieningen zijn opgezet voor een stad met die omvang.

Lelystad biedt haar inwoners een steeds aantrekkelijker en groene woonomgeving in een bruisende stad. Lelystad wordt een sterke stad in de regio en hoofdstad van de nieuwe natuur. Lelystad gaat zich de komende jaren onvermoeid inzetten om voor haar toekomstige 100.000 inwoners een economisch sterke, groene en gezonde leefomgeving te ontwikkelen. Daarnaast kennen we in Nederland een nijpende woningnood en is sinds 2015 het woningtekort jaarlijks verder toegenomen. De behoefte aan goede woningen in Nederland en zeker in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is groot. Tot 2035 zijn er één miljoen woningen nodig in Nederland. De gemeente Lelystad kan en zal hier met haar ruimte een betekenisvolle rol in spelen.

Groeiambitie Lelystad

Het college van Lelystad ziet in de waarschuwing van de Rekenkamer om terughoudend te zijn met plannen voor grootschalige nieuwbouw geen reden tot bijstelling van haar groeiambitie. Lelystad wil naar minimaal 100.000 inwoners en heeft de ruimte voor 40.000 nieuwe woningen.

4.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling maakt geen woningen mogelijk. Wel draagt de voorgenomen ontwikkeling bij aan een betere bereikbaarheid en wordt het stationsplein en het busstation heringericht. Hierdoor wordt het centrum van Lelystad aantrekkelijker, ook om te wonen.

4.3 Conclusie

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven valt de woningbouwkavel aan de Zilverparkkade buiten dit bestemmingplan. Verder zal de coffeeshop verplaatst worden om het eilandbusstation en bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken. Er worden middels dit bestemmingplan geen woningen mogelijk gemaakt. De voorgenomen ontwikkeling zit het beleid over volkshuisvesting dus niet in de weg.

5 Mobiliteit

5.1 Kader

5.1.1 Provinciaal beleid

Mobiliteitsvisie Flevoland 2030

Het mobiliteitsbeleid van de provincie Flevoland is in 2006 vastgelegd in het Omgevingsplan Flevoland 2006 (OPF) en de Nota Mobiliteit Flevoland, beide met het jaar 2015 als horizon. In 2014 is daarom een bestuursopdracht vastgesteld om het mobiliteitsbeleid te herzien. Sinds 2006 hebben zich de nodige (maatschappelijke en innovatieve) ontwikkelingen voorgedaan die vragen om een andere, meer flexibele sturingsfilosofie op mobiliteitsvraagstukken.

Deze mobiliteitsvisie vervangt het onderdeel mobiliteit in het OPF. Door de mobiliteitsvisie aan te vullen met een programma Mobiliteit en Ruimte wordt enerzijds voldaan aan de wettelijke eisen anderzijds wordt rekening gehouden met het toekomstige stelsel van de Omgevingswet door uit te gaan van een visie aangevuld met een programma. Deze mobiliteitsvisie is de visie op mobiliteit van de provincie Flevoland. In de snel veranderende samenleving wordt steeds vaker gekeken “wie waar over gaat”. Als afbakening naar andere overheden geldt dat de provincie zich richt op bovengemeentelijke, regionale aspecten van het beleid binnen het nationale mobiliteitsbeleid en niet treedt in het lokale en het nationale mobiliteitsbeleid.

De visie gaat niet concreet in op de verkeerssituatie in en rondom het plangebied. Er is om deze reden dan ook geen strijd met de provinciale visie.

5.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling zorgt niet dat er meer verkeersbewegingen zijn. Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw busstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. De routing van de bussen verandert met het nieuwe busstation en de route over het stationsplein, via de noordelijke onderdoorgang komt te vervallen. Er ontstaat ruimte voor het voorplein met inrichting openbare ruimte. Door het verleggen van de Middenweg ontstaat er ruimte voor een busbaan en een E-bikeroute. Tevens wordt het stationsplein vergroot en heringericht.

Aangezien de verkeersgeneratie door de voorgenomen ontwikkeling niet toeneemt en doordat de doorstroom van het verkeer verbeterd wordt, is een mobiliteitsonderzoek niet benodigd.

Wel heeft de gemeente veel aandacht voor het aspect mobiliteit binnen het plangebied. In de Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 – 2030 is opgenomen dat de gemeente een betere doorstroming voor het OV op de Middenweg-Middendreef, Visarenddreef en Stationslaan wil realiseren. Middels dit bestemmingplan wordt hier deels invulling aan gegeven (Middenweg). De overige doelstellingen dienen te worden bereikt met maatregelen buiten de plangrens van dit bestemmingsplan.

In 2016 is er een onderzoek uitgevoerd naar doorstromingsvarianten van de Middenweg. Daarnaast zijn voor het stationsgebied een groot aantal varianten doorgerekend om na te gaan of halvering van de hoeveelheid verkeer mogelijk is en zo ja, met welke maatregelen. In het Ontwikkelingsplan Stationsgebied Lelystad is onder andere mobiliteit verder uitgewerkt en zijn verschillende omgevingsaspecten in de huidige situatie vergeleken met de situatie na de maatregelen.

Deze studies hebben tot de voorliggende ontwikkelingen geleid.

Parkeren

De voorgenomen ontwikkelingen leiden niet tot meer behoefte aan parkeerplaatsen. Zoals hierboven beschreven betreft de ontwikkeling de verplaatsing van het busstation, de verlegging van wegen en de herinrichting van het stationsplein.

5.3 Conclusie

Het verkeer neemt door de voorgenomen ontwikkeling niet toe. 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.

6 Natuur

6.1 Kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, met wetgeving ten aanzien van soorten en Natura 2000-gebieden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet. Daarnaast hebben provincies eigen beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; de voormalige Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en overige natuurwaarden buiten het NNN.

6.1.1 Wnb: soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de wet wel verplicht rekening te houden met de aanwezigheid van (bewoonde) nesten. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - ✓ geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en

- ✓ sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:

- ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
- ✓ indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Lelystad is de provincie Flevoland het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet nodig indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb).

6.1.2 Wnb: Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

6.1.3 Natuurnetwerk Nederland

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden en verbindingszones. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid).

6.2 Onderzoek

6.2.1 Soorten

In het kader van de soortenbescherming is door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum een quickscan uitgevoerd naar de (mogelijk) aanwezige natuurwaarden. De quickscan is opgenomen als bijlage 1. Hieronder zijn de resultaten van de quickscan beschreven.

Vleermuizen

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van zowel boombewonende als gebouwbezonende vleermuizen kan met zekerheid uitgesloten worden. De aaneengesloten lijnvormige bomenrijen kan een vliegroute van vleermuizen zijn. Overigens kan in dit geval worden uitgesloten dat het een essentiële vliegroute betreft. Nabij de bomenlaan zijn voldoende alternatieve oriëntatiepunten en -lijnen voor vleermuizen. Alleen voor vleermuizen met een zwakke sonar (zoals de grootoorvleermuis) is het van belang dat een gat in een boomrij of andere structuur niet groter dan 50 meter is. Overigens komt deze soort in Lelystad (nog) niet voor. Wel biedt de bomenrij extra luwte en foerageermogelijkheden voor vleermuizen. Met name op dagen dat het hard waait is deze luwte benodigd voor navigerende vleermuizen. Vandaar is het wel wenselijk dat de bomenlaan zoveel mogelijk behouden blijft of dat een dergelijke bomenrij in de nieuwe situatie wordt ingepast.

Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen. Het is hierbij met name van belang dat tijdens de schemering en gedurende de avond en nacht geen verlichting gebruikt wordt.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Er zijn geen nesten van kraaiachtigen of verblijfplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen in het plangebied. De oude nesten van Turkse tortels zullen niet gebruikt gaan worden door vogels met een vaste verblijfplaats. Het plangebied is ook ongeschikt om te dienen als verblijfplaats van de Huismus. Wel zijn er twee vrouwelijke en een mannelijke Huismus aangetroffen op het Stationsplein. Ook zijn er ten oosten van het Stationsplein, net buiten het plangebied, tien individuen (4 vrouwelijke en 6 mannelijke) foeragerend aangetroffen. Deze huismussen werden gevoerd door mensen op straat. Doordat er geen (potentiële) verblijfplaatsen van de Huismus zijn gevonden binnen het plangebied is de verwachting dat de huismussen vanuit omliggende wijken komen om te foerageren. De locatie van de foeragerende huismussen wordt niet gezien als een essentieel onderdeel van het leefgebied van de Huismus, doordat de dieren naar waarschijnlijkheid gevoerd worden in verschillende wijken in de omgeving.

Het kan op basis van deze resultaten met voldoende zekerheid worden uitgesloten dat de voorgenomen plannen significant nadelige effecten hebben op de verblijfplaatsen en/of functionele leefomgeving van de Huismus en andere vogels met een vaste verblijfplaats. Er is ten aanzien van vogels met een vaste verblijfplaats geen aanvullend onderzoek nodig en vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er, op de zorgplicht na, geen verdere verplichtingen.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek is de aanwezigheid van (strikt) beschermde grondgebonden zoogdieren niet aangetoond. Kijkend naar de verspreidingsgegevens is er geen verwachting dat er beschermde soorten voorkomen. Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er geen verdere verplichtingen, behalve de zorgplicht, ten aanzien van de grondgebonden zoogdieren.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

6.2.2 Gebieden

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. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. De notitie inclusief complete berekeningen is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. 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.

6.3 Conclusie

Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er, op de zorgplicht na, geen verplichtingen. Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen.

7 Water

7.1 Kader

Nationaal Waterplan

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het Rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. De Rijksoverheid stelt iedere zes jaar een Nationaal Water Plan en Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren op. Voor de periode 2022-2027 worden deze twee plannen - vooruitlopend op de Omgevingswet - samengebracht in één programma: het Nationaal Water Programma.

In het Nationaal Water Programma 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Dit staat in één programma waarmee de Rijksoverheid anticipeert op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Nederland heeft te maken met grote wateropgaven die bovendien in de toekomst steeds groter en complexer worden. Dit komt door een aantal samenhangende uitdagingen: klimaatverandering, bodemdaling, milieuverontreiniging en ruimtedruk. In de uitvoering ligt bovendien een grote opgave om verouderde infrastructuur zoals bruggen en sluizen in stand te houden en waar nodig te vervangen of te renoveren.

De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

- Een veilige en klimaatbestendige delta.
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta.
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving zoals de energietransitie, woningbouw en de landbouw is noodzakelijk. Daarbij is het van groot belang dat 'aansluiten op de karakteristieken van het watersysteem' en 'meebewegen met water' leidende principes blijven voor de integrale aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen in ons land.

In Nederland komen veel opgaven voor de leefomgeving bij elkaar op een klein oppervlak. Niet alles kan, soms moeten keuzes worden gemaakt. Daarvoor zijn in het NWP een aantal afwegingsprincipes voor het waterbeleid en -beheer opgenomen.

De 3 hoofdambities voor het waterbeleid worden in het NWP uitgewerkt voor verschillende thema's – klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwaterverdeling en droogte, waterkwaliteit, grondwater, scheepvaart – en voor de bijbehorende beheer- en uitvoeringstaken van Rijkswaterstaat. Ook de samenhang van het waterbeleid met andere onderwerpen komt aan bod: natuur, landbouw, bodem en ondergrond, landschap, verstedelijking, energietransitie en industrie. Hierna worden per hoofdambitie de belangrijkste beleidsdoelen en -keuzes en de beheer- en uitvoeringstaken van Rijkswaterstaat voor de planperiode van dit NWP samengevat.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Watervisie

De Watervisie past goed in de geest van de Omgevingswet. Die stelt dat overheden meer de opgaven waar ze met elkaar voor staan centraal moeten stellen, in plaats van hun eigen taken. Bij de totstandkoming van de Watervisie is gesproken met gemeenten, provincie, terreinbeheerders, Rijkswaterstaat en LTO.

Bij Waterschap Zuiderzeeland kijken ze in de Watervisie door een waterbril naar hun beheergebied. Zoals wat grote opgaven en infrastructurele ontwikkelingen betekenen voor het bodem- en watersysteem. Denk hierbij aan klimaatverandering, de woningbouwopgave, achteruitgang van de biodiversiteit en de energietransitie. De visie laat zien hoe deze opgaven en het waterschapswerk aan waterveiligheid, het beheer van sloten, tochten en vaarten en het zuiveren van afvalwater elkaar kunnen beïnvloeden.

In de Watervisie verbindt het waterschap waterthema's en maatschappelijke opgaven. Want steeds vaker overstijgen deze opgaven de grenzen van vakgebieden en organisaties. Ze vragen om een gezamenlijke aanpak. Voor een gezonde en duurzame ontwikkeling van het gebied is het nodig om het natuurlijke systeem (bodem en water) en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen met elkaar te verbinden. Niet met maakbaarheid als vertrekpunt,

maar toekomstbestendigheid. Zodat inwoners en hun nageslacht prettig kunnen wonen, werken en recreëren in steden en dorpen, landbouwgebieden en natuurterreinen.

Waterbeheerprogramma 2022-2027

Als waterbeheerder zorgt Waterschap Zuiderzeeland ervoor dat het watersysteem, het zuiveringssysteem en de dijken voldoen aan de eisen die daaraan gesteld worden. In het Waterbeheerprogramma 2022-2027 beschrijft het waterschap welk waterwerk we in de komende jaren te doen hebben. Het Waterbeheerprogramma volgt uit de eerder gepubliceerde Watervisie.

Het Waterbeheerprogramma bestaat uit vier hoofdthema's: Omgeving, Waterveiligheid, Voldoende en gezond water en Schoon, gezuiverd water. Per thema beschrijft het waterschap de maatregelen die nodig zijn. Deze beschrijving is op hoofdlijnen, zodat er ruimte wordt gehouden om de manier waarop aan de doelen wordt gewerkt aan te kunnen passen. Het is een dwarsdoorsnede van het werk dat het waterschap in de komende jaren, deels samen met onze gebiedspartners, (blijft) uitvoeren.

Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017

Daarnaast geldt tevens de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017, die bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt vervangen door de waterschapverordening. De Keur is de verordening (wettelijke regeling) van het waterschap en gaat vooral over het waterkwantiteitsaspect. De Keur is van toepassing op het aanbrengen van veranderingen aan het watersysteem (o.a. aanleggen van duikers, dammen en werkzaamheden op of aan de dijken). Ook het onttrekken van water aan de bodem of aan oppervlaktewater is geregeld in de Keur. Voor handelingen in het watersysteem is een watervergunning nodig of kan volstaan worden met een melding.

7.2 Onderzoek

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing aan de verschillende waterthema's. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op. Op 15 februari 2023 is de digitale watertoets ingevuld, deze is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. Hieruit volgt de korte procedure.

Oppervlaktewatersystemen

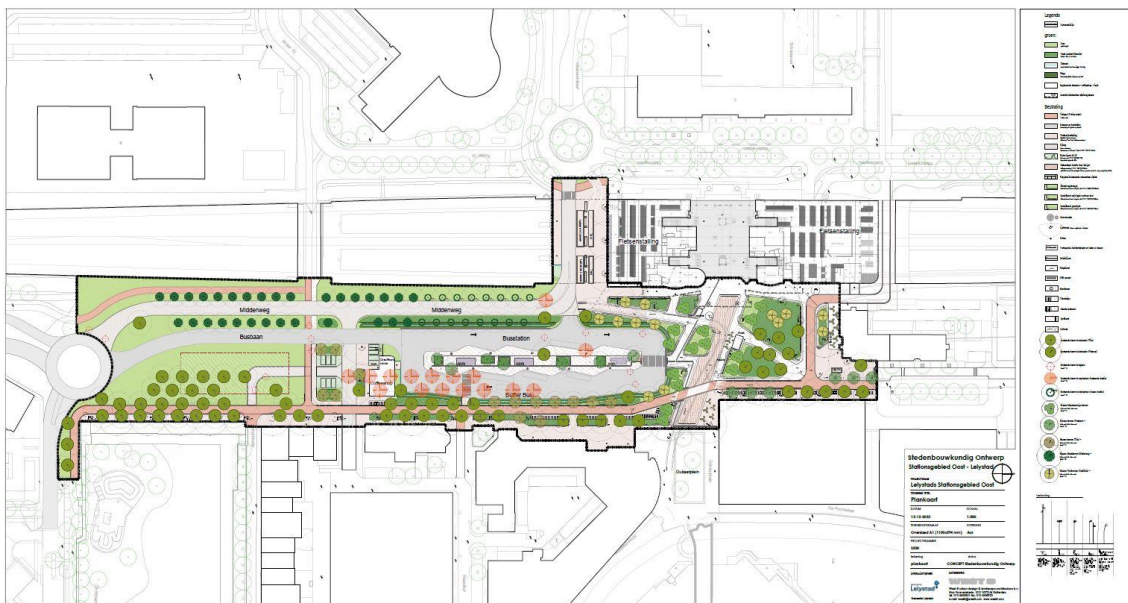
Het plangebied is gelegen binnen het peilbesluit 'Lelystad' en valt binnen het peilgebied 'Lelystad centrum (oost)': dit peilgebied kent een zomer- en winterpeil van NAP -5,40. In de huidige situatie is geen oppervlaktewater in het plangebied aanwezig.

Veiligheid

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Waterkwantiteit

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels verhard (op enkele bermen na). In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen. Afbeelding 7.1 toont een impressie van de toekomstige situatie in het plangebied.



Afbeelding 7.1 Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost

Omdat het de ambitie is om voor het plangebied een afname van de verharding te realiseren, is watercompensatie niet benodigd. Wanneer toch 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.

Waterkwaliteit

Binnen het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. 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. Op deze manier wordt dit (vervulde) hemelwater niet gemengd met schoon hemelwater afkomstig van daken en overkappingen. Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervulde 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. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er dienen zo min mogelijk (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Klimaatadaptatie

Op 27 november 2018 is in het kader van klimaatadaptatie een stresstest gehouden. Als gevolg daarvan is afgesproken dat bij herontwerp en ontwerp van de openbare ruimte rekening gehouden gaat worden met de gevolgen van de klimaatverandering (wateroverlast, droogte, hittestress). Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

Het Waterschap Zuiderzeeland was actief betrokken in dit project. Samen met het waterschap is bepaald of het peilvak waarin het bestemmingsplangebied ligt klimaatbestendig is. 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.

Doordat het plangebied goed is aangesloten op het watersysteem worden droogte en wateroverlast door het in- en uitlaten van water voorkomen. Tevens voorziet het project in een verbetering van de doorstroming van het OV en wordt het verkeer over de Middenweg waar mogelijk gereduceerd. Hierdoor zullen mensen minder lang in het OV/verkeer aanwezig zijn, waardoor hittestress verminderd wordt. Ook wordt ingezet op meer elektrisch OV wat bijdraagt aan een duurzamer wereld waarbij klimaatveranderingen tegengegaan worden.

Het nieuwe station met middeneiland komt ten opzichte van het huidige busstation wat zuidelijker te liggen waardoor er ruimte ontstaat voor de herinrichting van een groter stationsplein. Bij de herinrichting van het stationsplein kunnen klimaatadaptieve maatregelen toegepast worden. In ieder geval is er voldoende ruimte voor groen.

Bodem en grondwater

Voor ondergrondse constructies, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Waterschap Zuiderzeeland is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

7.3 Conclusie

Het plan voorziet niet in een toename van het verhard oppervlak. In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen. Watercompensatie is niet benodigd. Voor de overige wateraspecten worden ook geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

8 Archeologie en cultuurhistorie

8.1 Archeologie

8.1.1 Kader

Verdrag van Malta

In 1992 werd het Europese *Verdrag van Malta* ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, met als doel om het (Europese) archeologische erfgoed veilig te stellen. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Monumentenwet gewijzigd. De bescherming van archeologische waarden was geregeld in de *Wet op de Archeologische Monumentenzorg* (WAMZ); een wijziging in de Monumentenwet. De kern van de WAMZ was dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten bewaard moeten blijven, bij voorkeur in situ. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, moet het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig, een bescherming bieden voor archeologisch waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden.

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet.

Provinciaal archeologiebeleid

Voordat de Zuiderzee ontstond is het grondgebied van de provincie Flevoland ook al bewoond geweest. Duizenden jaren geleden hebben deze eerste bewoners sporen achtergelaten, die bewaard zijn gebleven in de bodem van Flevoland. Deze archeologische waarden zijn uniek.

Het Europees verdrag op het gebied van de bescherming van het archeologisch erfgoed verplicht de deelstaten om archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem te behouden. Dit is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Indien behoud in de bodem niet mogelijk is moeten belangrijke archeologische waarden door middel van opgravingen en onderzoek veilig worden gesteld. Het provinciaal beleid sluit aan bij het Europese verdrag en legt de nadruk op het vergroten van het maatschappelijk rendement van de archeologische monumentenzorg. Deze verplichting geldt voor heel Flevoland.

In het provinciaal archeologiebeleid is onderscheid gemaakt in Provinciaal Archeologische en Aardkundige Kerngebieden (PAK'en), archeologische aandachtsgebieden en top 10-locaties.

Deze gebieden en locaties acht de provincie van provinciaal belang. De PARk'en en top-10-locaties zijn door de provincie uitgewerkt, de uitwerking van de archeologische aandachtsgebieden is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Archeologische aandachtsgebieden zijn gebieden met een relatief hoge dichtheid aan goed geconserveerde archeologische waarden. Zij omvatten delen van de prehistorische stroomgebieden van de Vecht, IJssel en Eem, waarin onder andere nederzettingen van de Swifterbantcultuur liggen. Deze aandachtsgebieden bevinden zich onder andere in het noordelijke en zuidelijke deel van gemeente Lelystad.

De vermoedelijke archeologische waarden in het noordelijke gebied zijn dusdanig groot dat dit gebied, dat grenst aan het PARk Rivierduingebied Swifterbant, in gemeentelijk beleid als te onderzoeken gebied is aangewezen. Naast PARk'en, aandachtsgebieden en top-10-locaties zijn door de provincie ook aardkundig waardevolle gebieden aangewezen. In de aardkundig waardevolle gebieden bevinden zich naast oude menselijke sporen ook sporen van vroegere landschappen. Elementen als oude geulsystemen en rivierduinen, zeldzame veenresten en zeer oude bodems vormen onderdelen van deze zeer oude, fossiele landschappen. Uit deze aardkundige elementen is de ontstaansgeschiedenis van Flevoland af te lezen. De provincie heeft een eerste inventarisatie en waardering van de aanwezige aardkundige waarden uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in de globale begrenzing van aardkundig waardevolle gebieden. Binnen de gemeentegrenzen van Lelystad bevinden zich onder andere de aardkundig waardevolle gebieden "Rivierduinen en stroomgeulen Swifterbant 1 en 2".

Gemeentelijk archeologiebeleid

In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden met (hoge) archeologische waarde en hoge en middelhoge archeologische verwachting en gebieden met een lage archeologische verwachting.

In gebieden met (hoge) archeologische waarde (PARk Rivierduingebied) moet altijd archeologisch onderzoek worden gedaan. In gebieden met hoge en middelhoge archeologische verwachting is ook onderzoek nodig.

In de gebieden met een lage archeologische verwachting is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het gemeentelijk beleid is op 28 augustus 2008 vastgesteld en sinds 11 september 2008 in werking.

De hierboven gemaakte onderverdeling in gebieden met een hoge, middelhoge en lage archeologische verwachting, en de reeds onderzochte gebieden kunnen van toepassing zijn op het gebied buiten de provinciale aandachtsgebieden. Het staat de gemeente vrij buiten de provinciale aandachtsgebieden het beleid van toepassing te verklaren. In het gebied ten zuidwesten van de bebouwde kom tot aan het Knarbos ligt een aaneengesloten strook met een hoge en gematigde archeologische waarde. Bij bodemverstoringen dient hier eerst archeologisch (voor)onderzoek plaats te vinden. Archeologisch onderzoek is nodig om uit te sluiten dat archeologisch waardevolle vindplaatsen worden verstoord. Dit geldt niet voor de overige locaties met een hoge en gematigde archeologische verwachting.

8.1.2 Conclusie

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.

8.2 Cultuurhistorie

8.2.1 Kader

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. In de jaren 2012-2016 heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in vijf programmaliijnen uitvoering gegeven aan de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter. Dit programma heeft vanaf 2017 een doorstart gekregen. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebraut.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Beleidsvisie Cultuur 2017-2020

Cultureel Erfgoed

Nu Lelystad ouder wordt, beschikt de stad over objecten met cultuurhistorische waarde die de ontwikkeling van Lelystad weergeven en het behouden waard zijn. Bij de behandeling van het Structuurplan Lelystad 2015 heeft de gemeenteraad aangegeven behoefte te hebben aan meer inzicht in het cultuurhistorisch erfgoed in Lelystad. Dit heeft ertoe geleid dat in 2007 door externe deskundigen een inventariserende quickscan is uitgevoerd. Deze quickscan heeft geleid tot een waardering van een aantal cultuurhistorische elementen in Lelystad. Op basis van deze waardering heeft de raad in 2008 besloten om het principe van 'behoud door ontwikkeling' als uitgangspunt te hanteren voor de gemeentelijke monumentenverordening.

'Behoud door ontwikkeling' staat voor een beleidsmatige aanpak dat zijn oorsprong vindt in de nota Belverdere (1999) van het rijk. Binnen het concept van 'Behoud door ontwikkeling' wordt het cultuurhistorisch erfgoed niet louter beschermd, maar worden de cultuurhistorische en archeologische kwaliteiten benut bij ruimtelijke vraagstukken op bijvoorbeeld het gebied van woningbouw, infrastructuur en natuurontwikkeling. Daarmee worden de waarden van het cultuurhistorisch erfgoed direct betrokken bij de (her)inrichting van de openbare ruimte en er niet buiten geplaatst. Dit komt niet alleen het erfgoed ten goede (behoud), maar ook de kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp (ontwikkeling).

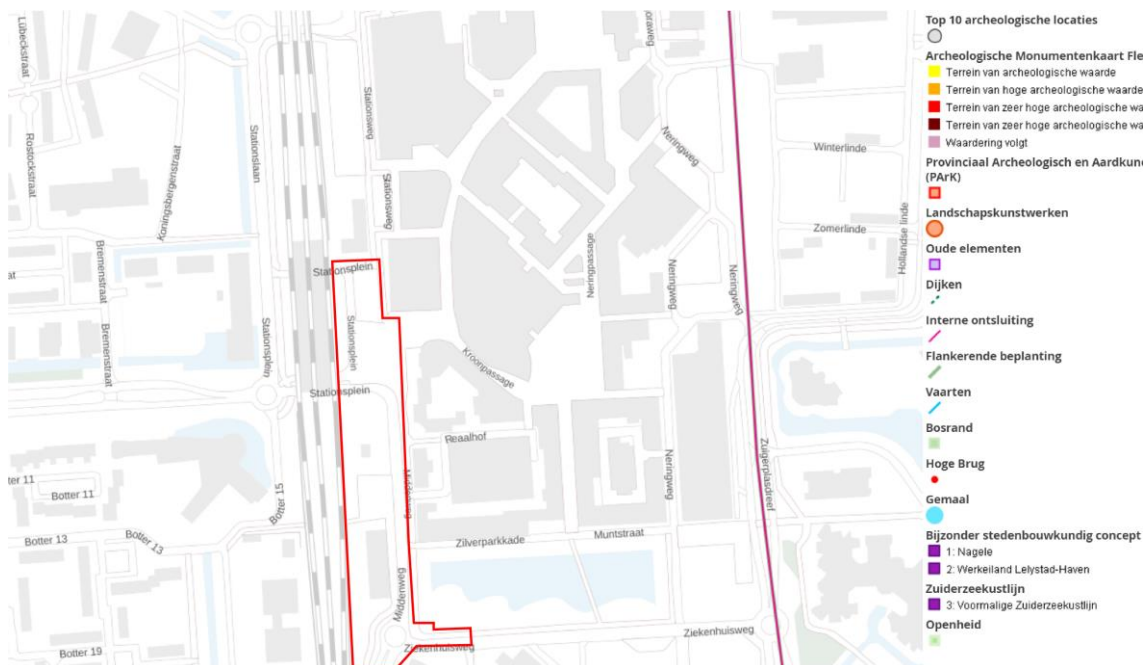
Cultuurhistorische Waardenkaart Lelystad

De cultuurhistorische waardenkaart geeft een overzicht op hoofdlijnen van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in provincie Flevoland. De cultuurhistorische waardenkaart is opgebouwd uit verschillende kaarten. Dit zijn landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, landschappelijke en cultuurhistorische basiskwaliteiten, een archeologische beleidskaart en aardkundig waardevolle gebieden.

Momenteel wordt er gewerkt aan gemeentelijk cultuurbeleid voor de periode 2022-2025.

8.2.2 Onderzoek

Uit de cultuurhistorische waardenkaart, zie afbeelding 8.1, blijkt dat het plangebied zelf geen cultuurhistorische waarden kent. Ten oosten van het plangebied is een belangrijke interne ontsluiting aangeduid. Deze ontsluiting wordt door de voorgenomen ontwikkelingen niet aangetast. Het NS station heeft – ondanks dat het geen gemeentelijk monument is - wel cultuurhistorische waarde. Aan het station worden geen wijzigingen aangebracht.



Afbeelding 8.1: Cultuurhistorische waardenkaart Flevoland (plangebied in rood aangegeven).

8.2.3 Conclusie

Met voorgenomen ontwikkeling worden de archeologische waarden niet onevenredig geschaad. Het plangebied kent bovendien geen cultuurhistorische waarden die deze ontwikkeling in de weg staan. Vanuit het aspect archeologie en cultuurhistorie bestaan geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

9 Milieu

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

9.2 M.e.r.-beoordeling

9.2.1 Kader

Het inwerkingtredingsbesluit wijziging Besluit m.e.r. is op 7 juli 2017 in werking getreden. In dit gewijzigde Besluit m.e.r. is de nieuwe procedure omtrent de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". Het besluit is aangepast en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn. Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van woningbouw kan sprake zijn van een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals aangegeven in D 11.2, kolom 1, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat; of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud.

9.2.2 Beoordeling en conclusie

De beoogde ontwikkeling kan aangemerkt worden als een stedelijk ontwikkelingsproject en komt voor in de eerste kolom van de D-lijst horende bij het Besluit mer (categorie 11.2). Hoewel de drempelwaarde (kolom 2) (bij lange na) niet wordt overschreden, dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld waarin de verschillende milieuaspecten afgewogen zijn. Deze is opgenomen als bijlage 3. In deze aanmeldnotitie wordt aan de hand van de drie criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn(2011/92/EU), inzicht gegeven in de mogelijke milieueffecten van dit plan. Uit de aanmeldnotitie blijkt dat er geen belangrijk negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er hoeft geen milieueffectrapport te worden gemaakt.

9.3 Bodemkwaliteit

9.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Ww)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

9.3.2 Onderzoek

Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie. Een busstation (met bijbehorende kiosk en verkeersstromen) wordt niet gezien als een gevoelige functie. Bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan is dan ook niet benodigd.

Historische gegevens Stadshart

Na de drooglegging is het terrein gebruikt als landbouwgrond. Daarna is het terrein opgespoten met zand. Het gebied heeft een centrumfunctie sinds het midden van de jaren zeventig. In het Stadshart zijn alle voor een stadscentrum gebruikelijke functies aanwezig. Vrijwel het hele gebied is verhard. Het gebied is opgehoogd met zand. Onder de wegen, parkeerterrein en het busstation zijn verschillende materialen gebruikt als funderingslaag.

Het Stadshart is voorzien van gescheiden riolering. Er zijn voorzover bekend geen bodemlozingen in het gebied. In het Stadshart is een aantal bedrijven gevestigd (geweest) waar als gevolg van de werkzaamheden bodemverontreiniging zou kunnen ontstaan. Dit zijn een autoherstelbedrijf, een benzineservicestation, een autowasstraat, een aantal fotospeciaalzaken, een chemische wasserij en een aantal doe-het-zelfzaken. Bij alle bedrijven waar met bodembedreigende stoffen gewerkt wordt, zijn afdoende maatregelen getroffen om bodemverontreiniging te voorkomen.

In het Stadshart heeft een aantal keren brand gewoed. Na deze branden is niet onderzocht of de bodem daarbij verontreinigd is geraakt. De verwachting is echter dat bij deze branden de bodem hooguit marginaal verontreinigd is geraakt.

Bij het benzineservicestation is in 1991 een bodemsanering uitgevoerd. De aanwezige grondverontreiniging is in zijn geheel weggenomen. In het grondwater resteerde een restverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten. Voor deze restverontreiniging is een aparte grondwatersanering uitgevoerd. Na deze sanering is een vloestofdichte vloer aangelegd.

Bij de chemische wasserij is in 1998 een bodemsanering uitgevoerd. Na afloop van deze sanering resteerde in het grondwater een restverontreiniging met gechloreerde koolwaterstoffen. Het gedrag van de restverontreiniging wordt door jaarlijkse herbemonstering (monitoring) gevolgd. In 2001 is in het hele Stadshart op diverse plaatsen een bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek voor de locatie rond de chemische wasserij dat er nog aanzienlijke hoeveelheden gechloreerde koolwaterstoffen en hun afbraakproducten in het grondwater aanwezig waren. In 2002 heeft er op de locatie De Waag een nader bodemonderzoek plaatsgevonden en is ten behoeve van de sloop van het sportcentrum een deel van de verontreiniging gesaneerd. Voordat op de locatie De Waag een bestemmingswijziging of nieuwbouw kan plaatsvinden zal een aanvullende sanering uitgevoerd moeten worden.

In het Stadshart is op ruim tien locaties bodemonderzoek uitgevoerd. Bij het voormalige busstation en op de Reaalhof is geconstateerd dat de grond als gevolg van uitloging en/of menging met de funderingslaag licht verontreinigd is geraakt met olie, PAK's, koper en nikkel. Bij de overige onderzoeken is geen verontreiniging in de bovengrond aangetroffen. In het grondwater zijn de gebruikelijk verhoogde achtergrondwaarden voor arseen, chroom en

vluchtige aromaten aangetroffen. Deze verhoogde waarden vormen geen belemmering voor het beoogde gebruik.

In het Stadshart bestaat, afgezien van de hierboven genoemde deellocaties, geen vermoeden van bodemverontreiniging.

9.3.3 Conclusie

Het aspect bodem levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkelingen.

9.4 Akoestische aspecten

9.4.1 Kader

De Wet geluidhinder verlangt inzicht in de akoestische effecten bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals de realisatie van woningen.

9.4.2 Onderzoek

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 gezonde 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 spoortraject 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.

9.4.3 Conclusie

De akoestische aspecten leveren geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkelingen.

9.5 Luchtkwaliteit

9.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling van maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

NIBM-projecten (kleine projecten)

In de bijlagen van de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" (ook wel: regeling NIBM) zijn functiecategorieën of combinaties van functiecategorieën aangegeven waarbij sprake is van een NIBM-project.

In de Regeling NIBM is voor een woningbouwlocatie een cijfermatige kwantificatie opgenomen wanneer een woningbouwproject als NIBM kan worden beschouwd. Momenteel bedraagt de cijfermatige kwalificatie 1.500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen, waarbij het wegverkeer zich evenredig over de beide ontsluitingswegen verdeelt.

9.5.2 Onderzoek

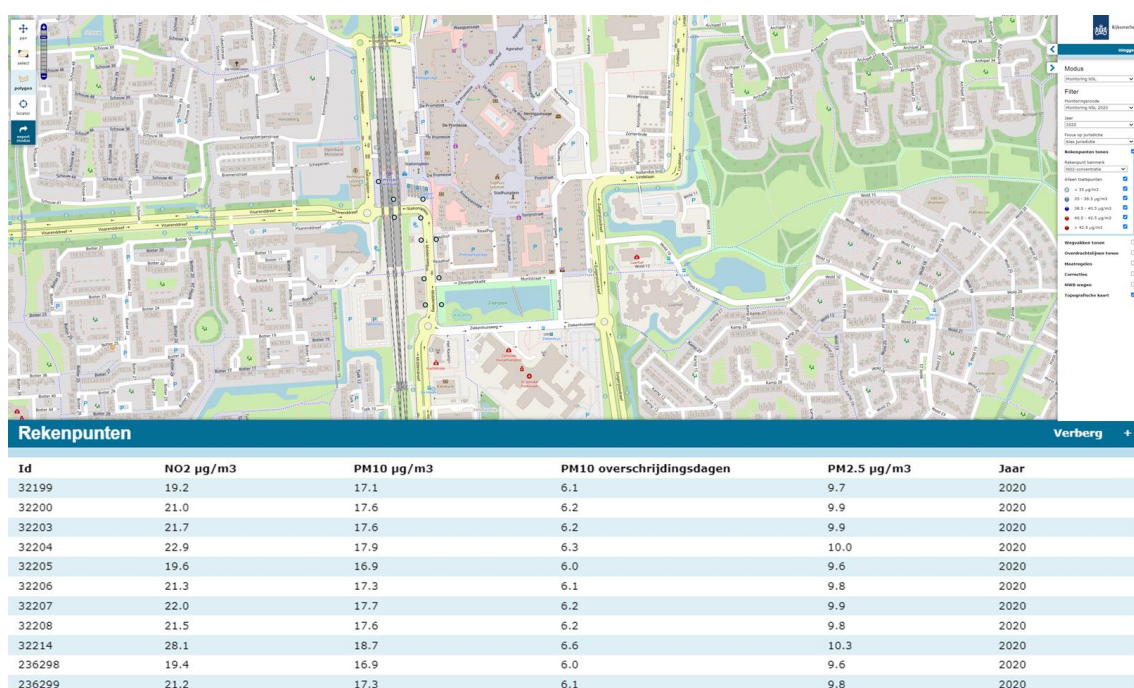
De voorgenomen ontwikkeling is niet zondermeer aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Om deze reden is onderzoek noodzakelijk naar het effect op de concentraties van de

luchtverontreinigende stoffen. Voor dit onderzoek is de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen ontwikkeling relevant.

In paragraaf 5.2 is reeds de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling bepaald. 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. Dit betekent dat het voorliggend plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

Voor de volledigheid zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het plangebied. Met de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (de Middenweg en het Stationsplein) de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In afbeelding 9.2 zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2020 ter hoogte van de planlocatie.



Afbeelding 9.2: Overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, peiljaar 2020 (NSL-monitoringstool 2018).

Uit deze afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied voor de voorgenomen stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 28,1 µg/m³, 18,7 µg/m³ en 10,3 µg/m³. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden.

Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

9.5.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast zijn de ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

9.6 Milieuzonering

9.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

9.6.2 Onderzoek

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. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 2. Hieronder zijn de conclusies beschreven.

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.

Aanvullend onderzoek

In bovengenoemd onderzoek is ervan uitgegaan dat de exploitatie (vrijwel) geheel met elektrische bussen plaats zal vinden. Inmiddels is gebleken dat - als gevolg van netcongestie bij Liander - de kans reëel is dat de concessiehouder niet met een volledige zero-emissie-operatie kan starten en dat tijdelijk een aantal dieselbussen ingezet zal worden tot het moment dat de laadinfrastructuur volledig operationeel is. Gelet op het voorgaande is aanvullend onderzocht wat de akoestische gevolgen zijn van deze tijdelijke situatie waarbij een aantal ritten met dieselbussen wordt gereden in plaats van met elektrische bussen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 10 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat ook in de situatie waarbij gedeeltelijk dieselbussen ingezet worden voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De conclusies met betrekking tot de optredende maximale geluidsniveaus en met betrekking tot wegverkeerslawaaï blijven ongewijzigd.

9.6.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

9.7 Externe veiligheid

9.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10-6 per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10-6 contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

9.7.2 Onderzoek

Externe veiligheid gaat over de invloed van het transport of opslag van gevaarlijke stoffen op de omgeving. 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.

Het planvoornemen bevat echter ook een wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk. Dit wordt beschouwd als beperkt kwetsbaar object (artikel 1 lid b van het Bevi). Door onderzoeksbureau Aviv is daarom een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd, welke opgenomen is als bijlage 6 bij deze

toelichting. In het onderzoek zijn de externe veiligheidsrisico's van de nabij gelegen spoorlijn Weesp - Zwolle in beeld gebracht. 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 daarnaast advies gevraagd bij de Veiligheidsregio Flevoland. Dit advies is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, benoemen zij een aantal maatregelen die mogelijk zijn. Deze worden hieronder behandeld.

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. Een ruimtelijke maatregel t.a.v van een plasbrand, is om de uitstroom van (lekkende) brandstof vanaf het spoor te voorkomen/beperken.

Advies is om in overleg met Prorail, te onderzoeken of hier mogelijkheden zijn om de uitstroom (tijdig) op te kunnen vangen, of dat destijds al in een dergelijk voorziening is voorzien, bv middels een geul, tunnelbak of grindbed.

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.

De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen bepaald volgens NEN 6069, uitgaande van de buitenruimte als een brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2.

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.

9.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

9.8 Overige belemmeringen*Inleidend*

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Onderzoek

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen. Er zijn wel diverse andere leidingen aanwezig. Er zijn geen overige belemmeringen gelegen binnen het plangebied

Conclusie

Er bestaan geen overige belemmeringen in het plangebied.

9.9 Duurzaamheid

9.9.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

In het Klimaatakkoord van Parijs (2015 United Nations Climate Change Conference, Parijs) is vastgelegd de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de twee graden Celsius, met het streven een maximale temperatuurstijging van anderhalve graad Celsius te realiseren. Nederland wil om hierin invulling te geven gaan naar een CO₂-arme energievoorziening in 2050. Een eerste uitwerking van de route naar een CO₂-arme economie is vastgelegd in de energieagenda 2016 van het kabinet "Naar een CO₂-arme energievoorziening". De energieagenda geeft aan dat "deze transitie vraagt om een drastische reductie van het gebruik van fossiele energie, tot dichtbij nul in het jaar 2050.

Kadernota Duurzaamheid Lelystad

Visie: Lelystad is een groene, vitale gemeente waar het aantrekkelijk wonen, werken en verblijven is. Er is een sterk sociaal netwerk waarin de mensen elkaar inspireren en verantwoordelijkheid nemen voor elkaar en hun omgeving. Waarbij de overheid bestaande netwerken en nieuwe initiatieven ondersteunt waar nodig en zelf het goede voorbeeld geeft. Lelystad is een sociaal en financieel gezonde gemeente in een prettige, groene leefomgeving met vitale woonwijken, goed onderwijs en perspectief op voldoende banen. Lelystad profileert zich als een ondernemende stad met een duurzaam en innovatief profiel. Veel innovatieve oplossingen worden bedacht in Lelystad. De omgeving wordt ingezet om lokaal voedsel te verbouwen en grondstoffen te ontwikkelen. Steeds meer afval kan als grondstof dienen. Lelystad is een gemeente die haar eigen energiebehoefte volledig duurzaam opwekt.

De ambitie is om de stad zodanig in te richten dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond, aantrekkelijk en toekomstbestendig is. In een gezonde stad is ruimte voor duurzame energie-, water-, voedsel-, grondstoffen- en afvalkringlopen. Daarbij wordt gestreefd naar een samenhangende duurzame ontwikkeling met een betere balans tussen economie, ecologie en de mens. Hierbij houden we de onderstaande uitgangspunten in het vizier:

- Energie
- Kies recyclebare materialen
- Gebruik geen schadelijke producten
- Behoud onze natuur
- We gaan zuinig om met energie en kiezen voor groene energie:

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

9.9.2 Onderzoek

Lelystad werkt hard aan de transitie naar een aardgasloze gebouwde omgeving. Voor dit plan wordt er ingezet op meer elektrisch OV.

9.9.3 Conclusie

De ontwikkelingen zullen voldoen aan de wettelijke vereisten.

10 Uitvoerbaarheid

10.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De te ontwikkelen gronden voor het eilandbusstation ontwikkelt de gemeente Lelystad zelf. Deze te ontwikkelen gronden zijn al in eigendom van de gemeente. De gemeenteraad dient het Stedenbouwkundig Ontwerp Stationsgebied en de financiële dekking voor de uitvoering van het ontwerp nog vast te stellen. Volgens de actuele planning wordt dit besluit in het voorjaar 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd.

10.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak

Met dit bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van een deel van het Stadshart van Lelystad mogelijk gemaakt. Deze herontwikkeling leidt tot een beter leefbaar centrumgebied van de stad. Tevens wordt de ontwikkeling passend geacht binnen de actuele beleidskaders van het Rijk, de provincie en gemeente.

Over het concept Stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost, dat als basis heeft gediend voor het bestemmingsplan, heeft op 24 november 2022 al participatie met de omgeving (omwonenden en ondernemers uit de omgeving) plaatsgevonden. Ook zal in het voorjaar 2023 het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak/participatie gedurende 6 weken ter visie worden gelegd waarbij een inspraakreactie kan worden ingediend. Verder zal tijdens deze termijn van terinzagelegging een inloopavond over het bestemmingsplan worden georganiseerd voor omwonenden, ondernemers en andere belangstellenden. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. Bovendien wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook paragraaf 11.2).

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

10.3 Handhavingaspecten

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

11 Procedure

11.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, een voor aankondiging worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

Inspraak

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. De binnengekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de 'Reactienota vooroverleg en inspraak', die als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Overleg

Conform artikel 3.1.1 van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeentes en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de betrokken overlegpartners. De binnengekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de 'Reactienota vooroverleg en inspraak', die als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd.

11.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de inspraakreacties en de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb). De adviezen van het Waterschap en de Omgevingsdienst zijn als respectievelijk bijlage 11 en 12 bij deze toelichting opgenomen.

Zienswijzen

Tijdens de periode van terinzagelegging is 1 zienswijze ingediend. In de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Stationsgebied Oost', opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting, is deze zienswijze samengevat en is aangegeven wat er met deze zienswijze is gedaan. De zienswijze is niet overgenomen en heeft niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan geleid.

Ambtshalve wijzigingen

In het plan zijn enkele ambtshalve wijzigingen opgenomen. Het betreft hier enkele aanvullingen in de toelichting, een verwijfsfout die wordt hersteld in de regels en een wijziging van de toegestane oppervlakte in de regels.

11.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.