

Bestemmingsplan

Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark

Vastgesteld

27 februari 2024



Raadsbesluit

Nummer: 24.020

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 9 januari 2024

B E S L U I T:

1. De nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied West - deelgebied Hanzepark, met de daarin opgenomen reactie op de ingekomen zienswijze en voorgestelde (ambtshalve) wijzigingen, vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan 'Stationsgebied West - deelgebied Hanzepark', conform beslispoint 1, gewijzigd vast te stellen. Het bestemmingsplan bestaat uit , de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in GML-bestand: NL.IMRO.0995.BP00098-VG01 met de bijbehorende regels, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie d.d. 12-10-2023.
3. Te verklaren dat op dit vast te stellen bestemmingsplan de Crisis- en herstelwet van toepassing is.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Lelystad, 27 februari 2024

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

L.A. Wieringa

Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark	
Opdrachtgever	Gemeente Lelystad
Versiebeheer	
Concept ontwerp	14 februari 2023
Concept ontwerp	11 juli 2023
Ontwerp t.b.v. tervisielegging	26 september 2023
Definitief t.b.v. vaststelling	20 december 2023
Vastgesteld	27 februari 2024
Opdrachtnemer	Axon Adviseurs bv

Inhoudsopgave

TOELICHTING

1.	INLEIDING	1
1.1	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.2	Vigerend bestemmingsplan.....	2
1.3	Procedure	3
1.4	Leeswijzer	3
2.	OMSCHRIJVING PLAN	4
2.1	Huidige ruimtelijke situatie	4
2.2	Uitgangspunten voor het Stationsgebied.....	6
2.3	Stedenbouwkundig ontwerp Hanzepark.....	7
2.4	Duurzaamheid	13
2.5	Welstand en beeldkwaliteit.....	13
3.	BELEIDSKADER.....	14
3.1	Rijk	14
3.2	Provincie	16
3.3	Gemeente	17
4.	OMGEVINGSASPECTEN	19
4.1	Milieueffectrapportage	19
4.2	Verkeer	19
4.3	Geluid	19
4.4	Luchtkwaliteit	22
4.5	Stikstof.....	22
4.6	Bodem	22
4.7	Milieuzonering.....	23
4.8	Externe Veiligheid.....	24
4.9	Trillingshinder	28
4.10	Water.....	29
4.11	Archeologie en cultuurhistorie.....	36
4.12	Ecologie	36
4.13	Kabels en leidingen.....	38
4.14	Bezonning.....	39
4.15	Windhinder.....	40

5.	PLANBESCHRIJVING	42
5.1	Algemeen.....	42
5.2	Toelichting op de bestemmingen	43
6.	UITVOERBAARHEID.....	45
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
6.2	Economische uitvoerbaarheid.....	46
7.	EINDCONCLUSIE	48

BIJLAGENBOEK BIJ TOELICHTING

Bijlage 1	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hanzepark
Bijlage 2	Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek
Bijlage 4	Stikstofberekening
Bijlage 5	Bodemonderzoek
Bijlage 6	Onderzoek PFAS
Bijlage 7	Quickscan externe veiligheid
Bijlage 8	Berekening groepsrisico
Bijlage 9	Verantwoording groepsrisico
Bijlage 10	Trillingshinder
Bijlage 11	Uitgangspunten Waterschap t.b.v. de watertoets en positief wateradvies
Bijlage 12	Quickscan flora en fauna
Bijlage 13	Bezonningsstudie
Bijlage 14	Windhinderonderzoek
Bijlage 15	Reactienota Overleg en participatie
Bijlage 16	Reactienota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

1. INLEIDING

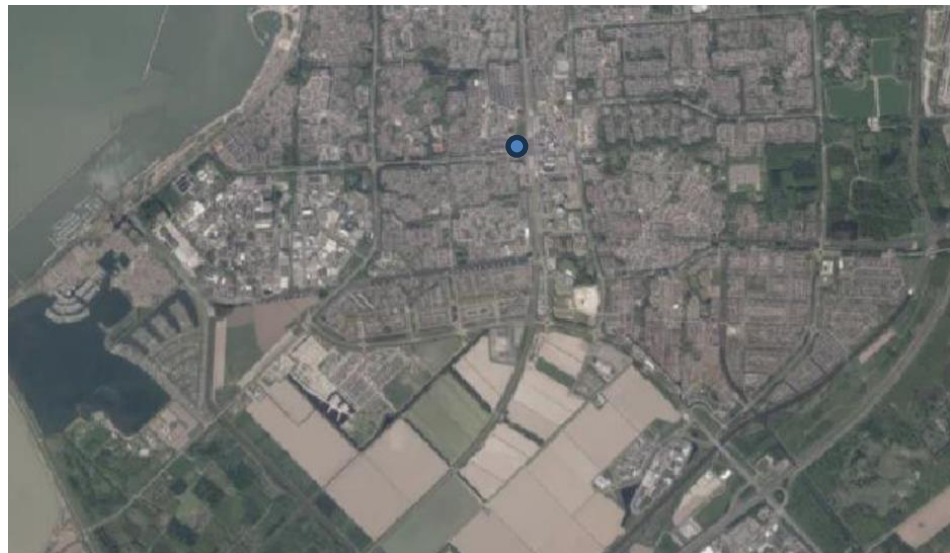
Het stationsgebied biedt volop mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de ambities om Lelystad te laten groeien naar 100.000 inwoners. Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het Stationsgebied Lelystad aangewezen als sleutelproject in de Woningbouwimpuls. Belangrijk is dat deze gebieden een integrale visie ontwikkelen op verstedelijking en de gebiedsontwikkeling daarbinnen, met een daarbij passende woningambitie. De gemeente heeft daarop het Ontwikkelingsplan Stationsgebied opgesteld (september 2021). Met dit plan is een aanvraag ingediend voor subsidie uit de woningbouwimpuls. Deze subsidie is toegekend.

De totale ontwikkeling bestaat uit drie deelgebieden: (1) de Getronicslocatie, (2) de Hanzepark kavel en (3) het Gerechtshof. De ontwikkeling van deelgebied 2 wordt als eerste opgepakt. Dit betreft de locatie 'Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark'. De ontwikkeling bestaat uit zowel hoog- als laagbouw. De beoogde functies zijn wonen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en kantoren.

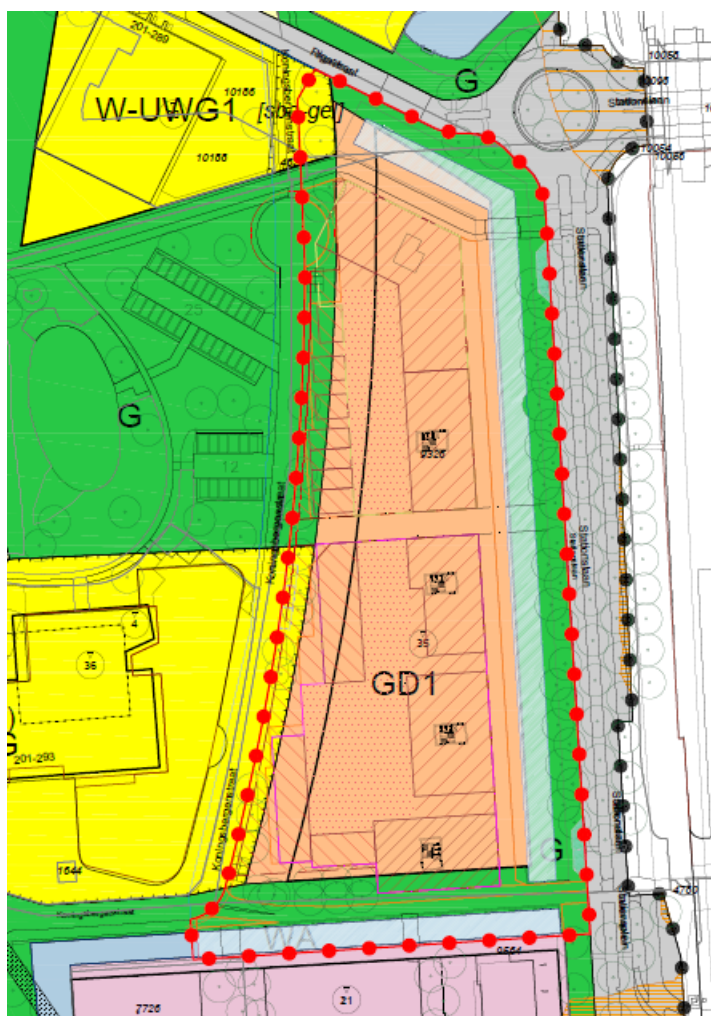
De plannen voor dit deelgebied passen niet binnen de regels die volgens het huidige bestemmingsplan (Schepenwijk Lelystad, vastgesteld 2018) voor deze locatie gelden. Voor dit deelgebied is daarom een nieuw bestemmingsplan nodig. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten westen van het Stadshart. De ligging en de begrenzing van het plangebied zijn op onderstaande figuren weergegeven.



Figuur 1: Ligging van het plangebied Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark' in Lelystad



Figuur 2: Plangrens van het plangebied (ten opzichte van de mogelijk toekomstige stedenbouwkundige verkaveling en het onderliggende vigerend bestemmingsplan).

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Volgens het bestemmingsplan Schepenwijk maakt de bestemming Gemengd-1 de bouw van woongebouwen (al dan niet met ruimte voor ondergrondse parkeervoorzieningen) en kantoren op deze locatie mogelijk. Zie figuur 2. De beoogde plannen zijn op in ieder geval de volgende punten in strijd met het huidige bestemming Gemengd-1:

- de maximale bouwhoogte: gewenst is 70 m, toegestaan is: 35 / 50 m;
- het type woningen: gewenst is grondgebonden woningen en appartementen, toegestaan is: alleen appartementen);
- het aantal woningen: gewenst is circa 250 woningen, toegestaan is: maximaal 87 appartementen;
- de functies: gewenst zijn 1.000 m² kantoren en commerciële/maatschappelijke voorzieningen, toegestaan is alleen kantoren (10.000 m² commerciële ruimte).

Ook gelden voor het plangebied de volgende plannen en besluiten:

- Bestemmingsplan Parapluplan Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad (onherroepelijk 22 september 2020);
- Bestemmingsplan Parapluplan Parkeren Lelystad (vastgesteld 21 november 2023);

- Bestemmingsplan Lelystad luchthavencontouren (ontwerp 18 mei 2017). Dit plan bevat geen aanduiding / contour op het plangebied;
- Voorbereidingsbesluit Hyperscale datacenters (8 november 2022).

Deze regels leggen geen beperkingen op de beoogde plannen.

1.3 Procedure

De beoogde plannen voor dit plangebied worden mogelijk gemaakt door middel van het voorliggende nieuwe bestemmingsplan (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, Wro).

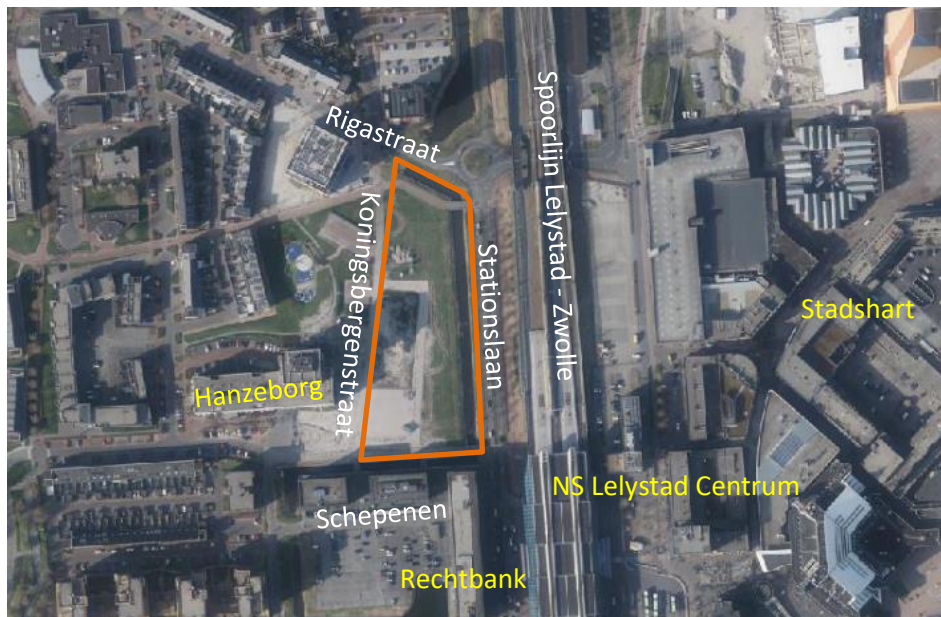
1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de gewenste ontwikkelingen en ruimtelijke inpassing daarvan. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het project relevante, beleid op de verschillende niveaus. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. Vervolgens geeft hoofdstuk 5 een toelichting op het juridische gedeelte van het bestemmingsplan: de regels en de verbeelding (kaart). De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van plan is in hoofdstuk 6 gegeven. Tot slot geeft hoofdstuk 7 een beknopte samenvatting en conclusie.

2. OMSCHRIJVING PLAN

2.1 Huidige ruimtelijke situatie

Het plangebied ligt tussen de Rigastraat, de Stationslaan, de Koningsbergenstraat en Schepenen. Direct ten oosten van de Stationslaan ligt de Hanzelijn (spoorlijn Weesp – Hattem) met daaraan gelegen het treinstation Lelystad Centrum. Ten noorden, westen en zuiden van het plangebied staan diverse solitaire gebouwen, zoals het woonzorgcentrum Hanzeborg, de rechtbank en meerdere woongebouwen. Zie figuur 3.



Figuur 3: Ligging van het plangebied

Het plangebied is onbebouwd. Het gebied heeft de functie als openbaar gebied, bestaande uit een grasveld, een watergang en een bomenrij. Ten noorden- en zuiden lopen twee tracés van fietspaden. Zie figuren 4 tot en met 7.

De bebouwing rondom bestaat uit solitaire bebouwing, variërend van 20 tot 30 m bouwhoogte.



Figuur 4: zicht op het zuidelijk deel van het plangebied en het aangrenzende fietspad



Figuur 5: fysieke kenmerken van het plangebied



Figuur 6: zicht op plangebied in het verlengde van de Stationslaan



Figuur 7: zicht op de omliggende woongebouwen

2.2 Uitgangspunten voor het Stationsgebied

Voor de planontwikkeling voor het Stationsgebied zijn de volgende documenten opgesteld:

- Ontwikkelingsplan Stationsgebied Lelystad, september 2021
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hanzepark, West8, 5 juni 2023.

In de omgeving van het station van Lelystad liggen verschillende kansen om een aantal belangrijke ambities van de gemeente Lelystad waar te maken. Lelystad wil haar openbaar vervoersknoep verbeteren en aantrekkelijker maken. Lelystad wil groeien in inwoners en arbeidsplaatsen en Lelystad wil haar rol als Hoofdstad van de nieuwe Natuur in het stationsgebied tot uiting laten komen. Deze ambities zijn leidend geweest in het stedenbouwkundig ontwerp voor het stationsgebied.

De toegevoegde bebouwing in de stationsomgeving krijgt een divers, maar stedelijk karakter met diverse bouwblokken en bouwhoogtes variërend van 4 tot 11 bouwlagen en incidenteel 23 bouwlagen. Zie figuur 8 en 9.



Figuur 8: impressie van de ontwikkeling van het Stationsgebied, met deelgebied Hanzepark



Figuur 9: Schetsmatige impressie van het stedenbouwkundig plan

Aan de Stationslaan zijn de stedelijke bouwvolumes met appartementen gelegen. Aan de westzijde is een park gesitueerd. De bebouwing aan de Stationslaan schermt het geluid van spoor en centrumring af van de woningen en buitenruimtes aan de westzijde van de ontwikkeling.

In de plinten van de nieuwbouw is ruimte voor de commerciële en maatschappelijke voorzieningen, en voor functies behorend bij de woongebouwen (o.a. lobby's en/of gezamenlijke ruimten). Hiermee ontstaat aan de Stationslaan een levendig beeld.

De bewoners parkeren de auto in de parkeergarage in het binnenterrein van het blok. Boven de garage wordt een daktuin gerealiseerd. Het groen zorgt voor biodiversiteit in het blok. Aan de andere zijde van het groene dak stappen bewoners de voordeur uit aan het park. Hier wordt gewoond in eengezinswoningen, beneden-bovenwoningen, of appartementen. Groen is een doorlopend thema en dient ook als een ruimtelijke drager van de ontwikkeling, te verdelen in drie niveaus: gebouw, kavel en gebied.

2.3 Stedenbouwkundig ontwerp Hanzepark

2.3.1 Toelichting op het ontwerp

Voor de deelgebied Hanzeparkkavel is op basis van het Ontwikkelingsplan Stationsgebied Lelystad een stedenbouwkundig programma van eisen opgesteld, met kaders voor de ontwikkeling van het plangebied.

Het programma van eisen bevat onder andere uitgangspunten voor het te realiseren woonprogramma (aantal en type woningen), het bouwvolume, de parkeeroplossing, de beeldkwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte.

Het noordelijke deel van het plangebied is bestemd voor sociale (huur)woningen. De gemeente sluit met Centrada een intentieovereenkomst voor de ontwikkeling van dit deel. Het zuidelijke deel wordt via een tender op de markt gezet. Voor beide delen geldt dat partijen zich moeten houden aan de kaders die zijn opgesteld.

De nieuwbouw krijgt twee gezichten: een stedelijke naar de Stationslaan en het spoor en een rustig, grondgebonden gezicht naar de wijk en het park.

2.3.2 Volumes

Het plan kenmerkt zich door het onderscheid in bouwvolumes. Aan de Stationslaan zijn grootstedelijke volumes gesitueerd en vormt een relatie met het stationskwartier en dient tegelijkertijd ook als een geluidswal voor de achterliggende bebouwing. Aan de Koningsbergenstraat zijn grondgebonden woningen te vinden die de relatie vormen met de achterliggende wijk en park. Dit maakt van de Koningsbergenstraat een rustige woonstraat. In het binnenterrein van het bouwblok is ruimte voor een parkeeroplossing op maximaal twee niveaus. Het parkeren wordt aan het zicht onttrokken door de realisatie van een groen dak.

De bouwhoogten worden overwegend tussen de 13 en 36 meter (circa 4 tot 11 bouwlagen). Op de zuidelijke punt van het plangebied is een bouwhoogte van maximaal 70 m (circa 23 bouwlagen) voorzien. Zie figuur 10.

2.3.3. Programma

Wonen

Op basis van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen zullen woningcorporatie Centrada en een marktpartij een ontwerp opstellen met bijbehorend woonprogramma. Het plangebied biedt ruimte voor circa 250 woningen. Daarvoor is in het SPvE een voorbeelduitwerking voor gegeven. Maar bij de daadwerkelijke uitwerking van de plannen door Centrada en de marktpartij kunnen dit meer of minder worden.

Voorwaarde is dat de plannen aan de gemeentelijke parkeernormen voldoen.

In het noordelijk deel realiseert Centrada (circa 100) woningen in de sociale sector. In het zuidelijk deel wordt door een marktpartij circa 150 woningen gerealiseerd. Ook is ruimte voor woon-zorgwoningen. De woningtypes zijn gevarieerd, in beide delen worden overwegend appartementen maar ook grondgebonden woningen gerealiseerd.

(Commerciële) voorzieningen

Om aan te sluiten bij het centrumgebied kunnen plintfuncties worden toegevoegd aan het woonprogramma. In het marktdeel zijn verhuurbare ruimte gesitueerd met een beoogde commerciële(balie) functies (roze). De plintruimten in het corporatieve deel dienen een sociaal-maatschappelijk- of gemeenschappelijk doel, bijvoorbeeld een gemeenschappelijke huiskamer of huisvesting maatschappelijke instantie (geel). Deze ruimten kunnen waar mogelijk ook worden ingezet als grondgebonden (zorg) woning. Zie figuur 11.



Figuur 10: overzicht van de verschillende bouwvolumes van deelgebied Hanzepark.



Roze: commerciële kantoorfuncties

Geel: gemeenschappelijke functies voor bewoners

Figuur 11: indicatie van de voorzieningen (in de plint)

2.3.4 Verkeerstructuur

De auto ontsluiting van het deelgebied Hanzepark gebeurt vanuit de parkeergarage via de Koningsbergenstraat naar de Visarenddreef, de hoofdstructuur van het wegennet. Langzaam verkeer is rondom georganiseerd en aangesloten in alle windrichtingen. Zie figuur 12.

In het ontwerp van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en zaken als bezorgers en verhuizers. Bezorgdiensten voor de appartementblokken krijgen laad- en losplaatsen aan de Stationslaan, nabij de bestaande bruggen.

Voor de brandweer en ambulance is van belang dat de appartementen liften krijgen die ruimte bieden voor het vervoer van een brancard. De route van een brandweerwagen vereist minimaal 3,5 meter vrije breedte en een werkruimte van 4,5 meter breed. Bluswater moet binnen 40 meter afstand van de opstelplaats bereikbaar zijn middels brandkranen. Het schema rechts laat een voorstel zien voor opstelplaatsen.



Figuur 12: de langzaam verkeer routes (fietsen en voetpaden)

Met de ontwikkeling van het plangebied zal het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het gemeentelijk model wordt voor dit gebied een extra verkeersgeneratie verwacht.

De extra verkeersbewegingen vanuit het Hanzepark kunnen via de Bremenstraat richting Visarenddreef worden afgewikkeld. De omliggende dreven hebben ruim voldoende capaciteit om deze toename op te vangen. Zie voor meer informatie hoofdstuk 5.

Het plangebied wordt doorkruist door twee fietspaden. Dit maakt dat de nieuwbouw uitstekend bereikbaar is voor langzaam verkeer en aan is gehaakt op het hoofdfietsnet van Lelystad. De afstand tot het NS station Lelystad is hemelsbreed circa 900 meter en is goed bereikbaar met de fiets en te voet. De bebouwing wordt rondom ontsloten door voetpaden, zodat de entrees van de woongebouwen en voorzieningen goed zijn ontsloten voor bewoners en bezoekers van de woningen en voorzieningen.

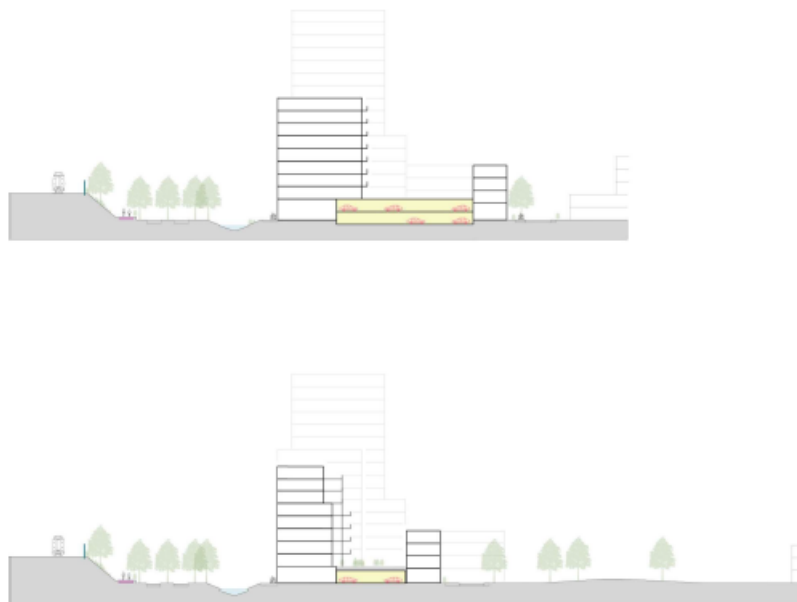
2.3.5 Parkeren en parkeerbalans

Parkeeroplossing in het ontwerp

Het parkeren van de auto is uit het zicht gesitueerd in de as van het bouwblok in overdekte parkeergarages. De vloer van de garage kan tot boven het grondwater verdiept worden (ca. -1 meter). De aanrijroute voor parkeren is vanaf de Visarenddreef, via de Koningsbergenstraat. De entrees van de parkeergarage zijn gesitueerd in de tussenstraat of aan de westzijde. Gezien het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de beschikbare ruimte, is het mogelijk om twee entrees te plaatsen, één voor elk parkeerdek, waardoor een interne hellingbaan voorkomen kan worden.

Het parkeren vindt plaats in het middengebied van de woongebouwen, door middel van bovengrondse en/of halfverdiepte aangelegde parkeervoorzieningen, bestaande uit maximaal 2 bouwlagen (zie figuur 13).

De precieze oplossing is aan de ontwikkelende partijen, indien aan de geldende parkeernorm, bouwenvolpoe en beeldkwaliteit wordt voldaan. Bewoners van de grondgebonden woningen parkeren op eigen terrein.



Figuur 13: Impressies van de parkeervoorzieningen tussen de woongebouwen

Parkeerbalans

De gemeente heeft op 21 november 2023 het Parapluplan Parkeren Lelystad met de Nota Parkeernormen Lelystad 2023 vastgesteld. Het paraplubestemmingsplan is onverkort van toepassing voor het onderhavige plangebied.

In het Parapluplan past het bevoegd gezag de beleidsregels van de 'Nota Parkeernormen Lelystad 2023' toe met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Volgens de Nota Parkeernormen Lelystad 2023 ligt het plangebied Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark in het centrumgebied. Binnen dit gebied wordt voor de gehele stationsomgeving met een lagere parkeernorm gewerkt, zodat kan worden gestuurd op lager autobezit en autogebruik. Deze aanpak is al in een eerder stadium door de gemeenteraad vastgesteld. Voor het Stationsgebied heeft de gemeenteraad een parkeernorm van 0,6 vastgesteld.

Om te bepalen hoe hoog de parkeervraag op de verschillende momenten van de week in het deelgebied Hanzepark is, is voor wat betreft de bewoners en de (commerciële) voorzieningen gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid. Daaruit blijkt dat het maatgevende moment voor de totale parkeervraag de werkdag nacht is.

Voor de bewoners wordt conform eerdere besluitvorming een parkeernorm van 0,6 aangehouden. Voor de kantoren (commerciële voorzieningen) worden de normen uit het op dat moment actuele parkeerbeleid toegepast.

De relatief lage parkeernorm voor bewoners is mogelijk vanwege nabijheid van het trein- en busstation. Daarnaast wordt voor de bewoners ingezet op een mobiliteits-concept met deelauto's en deelfietsen (waaronder elektrische bakfietsen). Daarnaast is het uitgangspunt dat bij de entrees van de appartementen een centrale fietsenstalling wordt gerealiseerd. Het is niet uitsloten dat ondanks dat een verdringing van parkeren naar de omliggende woonwijken ontstaat. De gemeente zal deze situatie monitoren. Indien het nodig blijkt kan worden overwogen om voor de huurders van Centrada de restcapaciteit bij bestaande besloten parkeervoorzieningen in te zetten. Als back-up kan indien nodig ook worden overwogen om in het aangrenzende deelgebied Rechtbank extra parkeerplaatsen te realiseren. Dit laatste zal een financiële consequentie hebben. Daarnaast kan in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zoals een systeem met parkeervergunningen. Dit wordt echter pas overwogen als de omgeving daar behoefte aan heeft.

Voor de inrichting van het plangebied geldt dat de positionering en het ruimtebeslag van het parkeren zodanig is gekozen, dat het parkeren tussen de woongebouwen plaatsvindt. Dit draagt bij aan een goede ruimtelijke kwaliteit van het Stationsgebied.

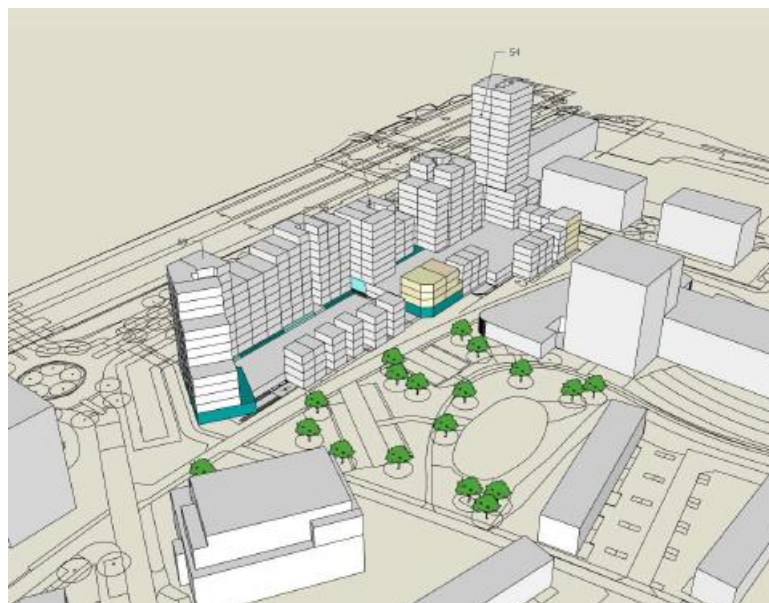
Fietsparkeerbalans

Fietsparkeren wordt opgelost aan de hand van de Amsterdamse Bouwbrief. Deze stelt een aantal eisen aan fietsplaatsen in relatie tot appartement aantallen en oppervlakte. Deze stallingen worden opgelost op de begane grond, in de plint, direct naast de entree.

2.3.6 Groen- en waterstructuur

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit grasveld en een lineaire bomenrij. Aan de westzijde van het plangebied ligt een park. Met de inrichting van het plangebied verdwijnt het grasveld. Met de laagbouw aan de parkzijde wordt een duidelijke afhechting van de parkrand gerealiseerd (wonen aan het park, zie figuur 14).

Als gevolg van de toename van verharding is compensatie van water noodzakelijk. De benodigde watercompensatie (466 m²) wordt – in verband met ruimtetekort - buiten het plangebied en in het peilgebied gecompenseerd. Hierover vindt overleg met het waterschap plaats. De huidige waterstructuur langs de Stationslaan blijft behouden.



Figuur 14: wonen aan het park

2.4 Duurzaamheid

Energie

De doelstelling voor het ontwikkelgebied is om een positieve bijdrage te leveren aan de doelstelling CO₂-neutrale gemeente in 2025.

Wonen / gebouwen

Per 1 januari 2021 is de BENG-eis voor nieuwbouw van toepassing (bouwbesluit). Gebouwen worden hiermee volgens de nieuwe norm 'Bijna Energieneutraal Gebouw' gerealiseerd. Dit is dus ook van toepassing op dit project. Dit uitgangspunt zal resulteren in zeer energiezuinige woningen met een geringe warmtebehoefte.

Afval en grondstoffen

Uitgangspunt is het zoveel mogelijk gescheiden inzamelen van afval, e.e.a. conform het vigerende beleid van de gemeente Lelystad. Hiermee zal bij de inrichting van het omliggende terrein rekening mee worden gehouden. De gemeente draagt zorg voor het plaatsen van ondergrondse containers.

2.5 Welstand en beeldkwaliteit

Het gemeentelijk welstandsbeleid is vastgelegd in de 'Welstandsnota 2015 Lelystad geeft ruimte kwaliteit'. Voor de Hanzeparkkavel geldt het welstandsniveau S3 stedenbouwkundige welstand 3. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hanzepark is het sturend document t.a.v de stedenbouwkundige ontwikkeling met de beeldkwaliteit. Dit programma volgt - parallel aan de procedure voor dit bestemmingsplan - een afzonderlijke vaststellingsprocedure. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 1.

3. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van het voor het plangebied van toepassing zijnde beleid, zowel van het rijk, provincie als de gemeente. Wanneer van toepassing, wordt aangegeven of dit beleid nadere uitgangspunten voor de gewenste ontwikkeling in het plangebied oplevert.

3.1 Rijk

Nationale Omgevingsvisie

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland. Het ontwerp van de NOVI richt zijn op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten:

- ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
- de economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden;
- onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
- het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

De Omgevingsvisie geeft geen specifieke beleidskaders voor individuele woonprojecten. De conclusie is dat voor de onderhavige planontwikkeling geen rijksbelangen zijn gemoeid.

Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

1. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

2. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.

3. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de markt vraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Beoordeling Stationsgebied west deelgebied Hanzepark

Stedelijke ontwikkeling

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat dat de ondergrens van wat als nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gezien ligt bij 12 nieuwe woningen.

Het beoogde plan voorziet in de realisatie van circa 250 woningen, inclusief commerciële/maatschappelijke voorzieningen. Het bestemmingsplan 'Schepenwijk' maakt maximaal 87 appartementen mogelijk. Het voorliggende plan betekent daarmee een planologische toename van minimaal 163 woningen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het beoogde plan aangemerkt dient te worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en derhalve getoetst dient te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Bestaand stedelijk gebied

Het plangebied is gelegen in het centrum van Lelystad, ten westen van het Lelystad Centrum en wordt omringd door stedelijke voorzieningen. Het plangebied is daarmee gelegen in het bestaand stedelijk gebied.

Behoefte

De Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar Lelystad onderdeel van uit maakt, heeft op 15 maart 2023, de Woondeal MRA gesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt om de gezamenlijke woningbouwopgave binnen de MRA te regelen. Tot 2030 moeten er in de provincie Flevoland 40.000 woningen gerealiseerd worden. Voor de gemeente Lelystad is de richtinggevende opgave om 10.200 woningen te realiseren. De beschikbare plancapaciteit tot 2029 binnen de gemeente is 9.845 woningen.

Zoals in de Woonvisie 2022-2027 van de gemeente Lelystad is aangegeven, is Lelystad als een stad voor minimaal 100.000 inwoners ontworpen. De wegenstructuur, het Stadshart en de maatschappelijke en zorgvoorzieningen zijn voor een stad met die omvang opgezet. De gemeenteraad heeft in het najaar van 2020 aangegeven een toevoeging van 40.000 woningen over de gehele stad te ambiëren. Dit zou meer dan een verdubbeling van de huidige woningvoorraad betekenen. In februari 2022 is de groeiambitie nog eens bekrachtigd door de samenwerkingsafspraken die de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland, het ministerie van Binnenlandse Zaken en het Rijksvastgoedbedrijf hebben gemaakt. Doel is om minimaal 1.000 woningen per jaar te bouwen.

Het voorliggende plan draagt bij aan de ambitie om te komen tot dit doel. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er een grote behoefte aan woningen is in de MRA en de gemeente Lelystad. Het voorliggende plan voorziet voor een deel in deze behoefte.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provincie

Omgevingsvisie FlevolandStraks (2017)

De Omgevingsvisie FlevolandStraks (Samen maken we Flevoland) die op 8 november 2017 door Provinciale Staten is vastgesteld, geeft de langetermijnvisie van de provincie Flevoland op de toekomst van dit gebied. Het gaat over de periode tot 2030 en verder. Er zijn drie kernopgaven: Het Verhaal van Flevoland (fysieke omgeving), Krachtige Samenleving (sociaal-economische omgeving) en Ruimte voor Initiatief (bestuurlijke omgeving). Deze opgaven vormen de kern voor alle ontwikkelingen waar de provincie Flevoland bij betrokken is. Zowel voor de strategische opgaven uit de Omgevingsvisie, als andere vraagstukken van de provincie Flevoland.

De Omgevingsvisie geeft geen specifieke beleidskaders voor individuele woonprojecten. De conclusie is dat voor het onderhavige project geen provinciale belangen zijn gemoeid.

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).

3.3 Gemeente

Omgevingsvisie Lelystad 2040 (22 juni 2021)

In de Omgevingsvisie *‘Sterke stad in de regiohoofdstad van de nieuwe natuur’* wil Lelystad haar inwoners een steeds aantrekkelijkere en groene woonomgeving in een bruisende stad bieden. De ambitie is dat Lelystad een sterke stad in de regio en Hoofdstad van de Nieuwe Natuur wordt. Lelystad gaat zich de komende jaren onvermoeid inzetten om voor haar toekomstige 100.000 inwoners een economisch sterke, groene en gezonde leefomgeving te ontwikkelen. Lelystad gaat voor groene verstedelijking. De nieuwbouw en transformatie van de bestaande stad wordt gericht ingezet op selectieve plekken waar de maatschappelijke en economische meerwaarde het grootst is en bijdragen aan het in balans brengen van de stad.

Met het woningbouwprogramma en transformatieopgave sluit Lelystad aan op diverse ambities. Huidige inwoners wordt een beter perspectief op een wooncarrière (zowel starten als doorstromen) geboden. En ook op de ruimtelijke kwaliteiten van de stad (Hoofdstad van de Nieuwe Natuur) en op het economisch profiel van onze stad. Het onderhavige project past in deze ambitie. De gemeente werkt aan een doorontwikkeling van de omgevingsvisie. Deze is naar verwachting in de loop van 2024 gereed.

Woonvisie 2022-2027 Een leven lang wonen in Lelystad

Op 8 maart 2022 heeft de gemeenteraad de nieuwe woonvisie vastgesteld. In de woonvisie staan de belangrijkste afspraken voor het woonbeleid. Er staan opgaven in voor onder meer de groeiambitie, de bestaande stad, betaalbaarheid en beschikbaarheid, duurzaamheid en wonen en zorg.

Met de nieuwe Woonvisie streeft de gemeente Lelystad naar een versnelde kwalitatieve groei van de stad met de juiste woning op de juiste plek en wijken met alle voorzieningen die daarbij horen. De komende jaren wordt ingezet op veel verschillende woningen om nieuwe inwoners en bedrijvigheid aan zich te binden. Voor de bestaande stad wil de gemeente de kwaliteit van woningen en de woonomgeving verbeteren. Ook gaat Lelystad experimenteren en ruimte bieden voor innovatieve architectuur en duurzame bouwstijlen en zorgt het voor een gevarieerd aanbod aan woonvoorzieningen met passende zorg. Het bestemmingsplan Stationsgebied west deelgebied Hanzepark draagt bij aan de in de woonvisie beschreven ambities en woonopgaven, o.a.:

- Divers en betaalbaar aanbod
- Mogelijkheden voor wooncarrière en doorstroming
- Differentiatie in doelgroepen

Welstandsnota (2015)

De gemeente Lelystad heeft haar welstandsbeleid vastgelegd in de Welstandsnota, Lelystad geeft ruimte kwaliteit (2015).

Voor de onderhavige locatie geldt het welstandsniveau S3 stedenbouwkundige welstand 3. Het SPvE Hanzepark is het sturend document ten aanzien van de stedenbouwkundige ontwikkeling met de beeldkwaliteit. Dit SPvE heeft een afzonderlijke vaststellingsprocedure bij de gemeenteraad doorlopen. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan in lijn is met de uitgangspunten van de Welstandsnota.

Kadernota Duurzaamheid

De visie is dat Lelystad een groene, vitale gemeente is 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 en waar nodig 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 inrichten 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.

Het onderhavige plan draagt bij aan meerdere speerpunten van het gemeentelijk beleid. De nieuwe woningen zullen volgens de hedendaagse BENG-eisen gebouwd moeten worden. Het hele gebied zal ook niet op het aardgasnet aangesloten worden. De ontwikkelingen zullen in ieder geval aan de wettelijke vereisten moeten voldoen. Bij de verdere uitwerking van plannen zal gekeken worden naar het inpassen van duurzaamheidsmaatregelen, waarbij ingezet zal worden op energiezuinigheid en water-, grondstoffen en afvalkringlopen.

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de relevante omgevingsaspecten beoordeeld.

4.1 Milieueffectrapportage

Voor besluiten en plannen die ontwikkelingen bevatten, die (mogelijk) belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben, geldt de plicht voor het opstellen van een milieueffectrapportage. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden voor projecten waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het Besluit m.e.r.

Bij dit bestemmingsplan hoeft geen milieueffectrapportage opgesteld te worden. De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, ligt onder de drempelwaarden zoals die genoemd zijn in het Besluit m.e.r. (onderdeel D, kolom 2).

In onderdeel D, D.11.2 wordt aangegeven dat voor 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een vormvrije Mer-beoordeling dient plaats te vinden. Vanaf 7 juli 2017 kan dit niet meer in de vorm van een paragraaf in de toelichting, maar moet door de initiatiefnemer een 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' worden opgesteld. Dit is alleen niet aan de orde indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is. Voor het voorliggende plan zijn Centrada en een marktpartij de initiatiefnemers, vandaar dat ervoor is gekozen om een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen.

Bij dit bestemmingsplan is een 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' opgesteld (zie bijlage 2). Hierin is geconcludeerd dat met de realisatie van het project geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. En dat voor de verdere planontwikkeling en de ruimtelijke procedure geen milieueffectrapport noodzakelijk is conform het vigerende Besluit milieueffectrapportage.

4.2 Verkeer

Om te komen tot de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling en een oordeel te kunnen vellen over de gevolgen voor de omliggende wegen, is het recente verkeersmodel geraadpleegd. Dit verkeersmodel - met het prognosejaar 2030 -2040 – is door de gemeente opgesteld. In dit verkeersmodel zijn ook de planontwikkelingen in het Stationsgebied meegenomen.

Op basis van dit model wordt verwacht dat - gelet op de inrichting en de huidige intensiteit van de omliggende dreven - de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van deelgebied Hanzepark niet dermate groot is dat er problemen in de afwikkeling van verkeer op de Visarenddreef ontstaan.

Conclusie: nader onderzoek is niet nodig.

4.3 Geluid

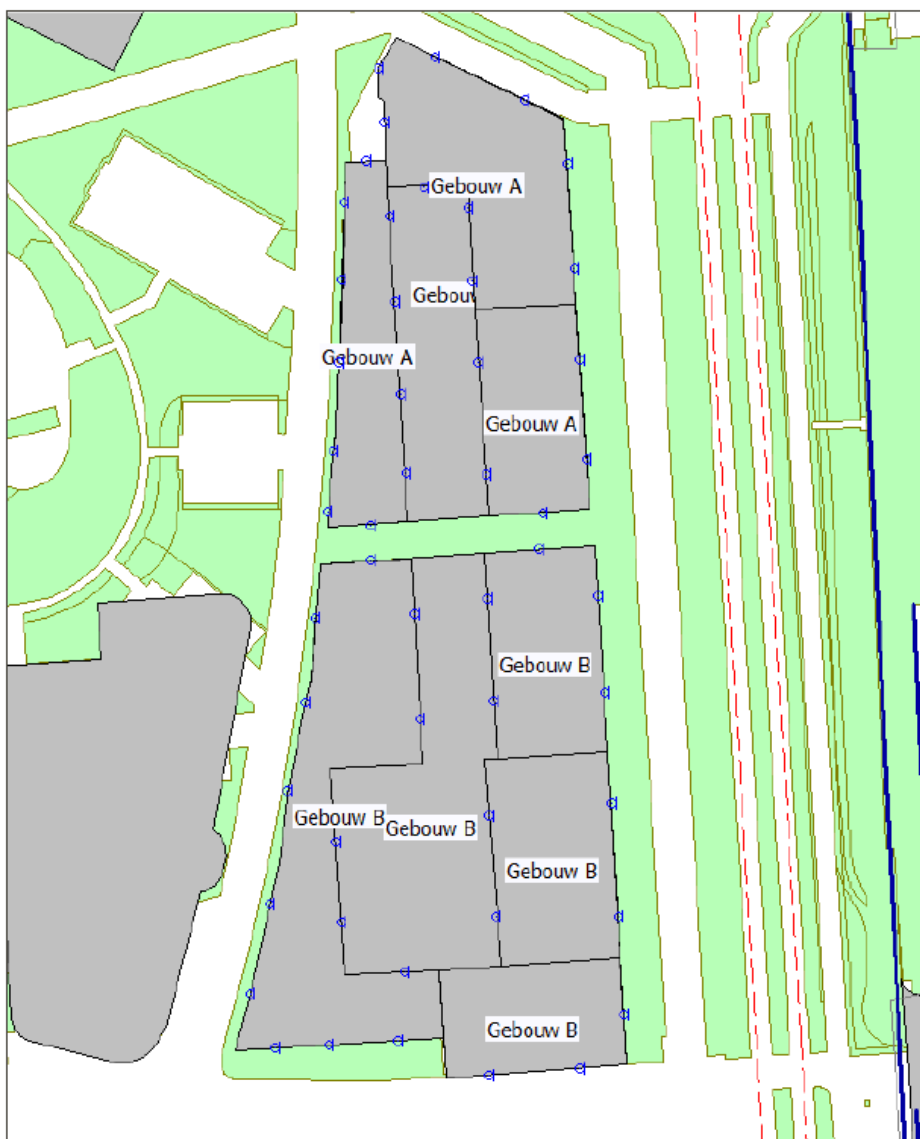
Voor het onderdeel geluidshinder is de Wet geluidshinder (Wgh) van kracht. Het doel van deze wet is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidshinder in de toekomst.

Industrielawaai

Het project heeft geen consequenties in verband met Industrielawaai en voorziet niet in de wijziging van een geluidzone in de zin van de Wet geluidhinder.

Wegverkeer en spoorweglawaai

Ten behoeve van de ontwikkeling van het deelgebied Hanzepark is akoestisch onderzoek uitgevoerd voor zowel spoor- als wegverkeerslawaai. De resultaten hiervan zijn als volgt (zie bijlage 3):



Figuur 15: in het akoestisch rapport wordt gewerkt met Gebouw A en Gebouw B

Wegverkeerslawaai

- Ten gevolge van de Stationslaan bedraagt de geluidbelasting maximaal 59dB ter plaatse van het noordelijk gebouw (gebouw A) en 60dB ter plaatse van het zuidelijk gebouw (gebouw B); zie figuur 15;
- Ter plaatse van de noord- oost- en zuidgevels van gebouw A en B wordt de voorkeursgrenswaarde van 48dB niet gerespecteerd. De maximale onthefingswaarde van 63 dB wordt wel gerespecteerd;

- Ter plaatse van de westgevels van beide gebouwen en de westelijke woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gerespecteerd;
- Ten gevolge van de Visarenddreef wordt de voorkeursgrenswaarde 48dB gerespecteerd.

Spoorwegverkeerslawaaï

- Ten gevolge van het spoorlawaaï bedraagt de geluidsbelasting maximaal 62 dB ter hoogte gebouw B en 59 dB ter hoogte van gebouw A;
- Ter plaatse van de noordgevel van gebouw A en de zuidgevel van gebouw B wordt de voorkeursgrenswaarde 55 dB niet gerespecteerd;
- De maximale ontheffingswaarde 68 dB wordt wel gerespecteerd.
- Ter plaatse van de westgevels van beide gebouwen en de westelijke woningen wordt de voorkeursgrenswaarde 55 dB gerespecteerd.

Maatregelen

Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting ten gevolge van de spoorlijn en de Stationslaan zijn onderzocht en stuiten op overwegende bezwaren of zijn niet doelmatig.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de omliggende 30 km/uur weg (Rigastraat) en de cumulatieve geluidbelasting inclusief de 30 km-uur wegen berekend. De geluidbelasting vanwege verkeer op de Rigastraat voldoet aan de voorkeursgrenswaarde en is daarom ruimtelijk aanvaardbaar.

De nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Visarenddreef naar het plangebied is een 30 km/uur weg. Het is een doodlopende weg waar alleen bestemmingsverkeer van en naar de nieuwbouw langs gaat. Met het aantal voorziene motorvoertuigen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en is daarom ruimtelijk aanvaardbaar.

Cumulatieve berekening

Door meerdere wettelijke geluidsbronnen wordt de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet gerespecteerd. De maximale cumulatieve geluidsbelasting bedraagt 65 dB (inclusief de 30 km/uur wegen). In het kader van een goed woon- en leefklimaat wordt voor de berekening van de geluidswering van de gevel uitgegaan van deze ongecorrigeerde cumulatieve geluidsbelasting.

Conclusie:

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op de gevel niet overal kan worden voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde vanwege de Stationslaan en de spoorlijn. Aan het college van burgemeester en wethouders is daarom verzocht een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen, middels een besluit tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De publicatie van het ontwerp besluit Hogere Waarden heeft ter inzage gelegen. Gedurende 6 weken vanaf de terinzagelegging van dit ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen binnengekomen. Op 19 december 2023 heeft het college van B&W het Hogere Waarden besluit vastgesteld.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor het aspect luchtkwaliteit is de Wet milieubeheer van kracht. De wet is bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging.

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (2020) geldt in de directe omgeving van het projectgebied een gemiddelde fijnstof concentratie (PM^{10}) van $18 \mu g/m^3$ en een gemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO_2) van $13 \mu g/m^3$. De norm voor beide stoffen ligt op $40 \mu g/m^3$ (jaargemiddelde concentratie vanaf 2015). Er is dus geen sprake van een dreigende overschrijding van de grenswaarden.

Met de ontwikkeling van dit plangebied worden circa 250 appartementen en in totaal $1.000 m^2$ bvo (commerciële) voorzieningen toegevoegd. Dit project valt onder de regeling 'Niet in betekenende mate' (luchtkwaliteitseisen) en draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie:

Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

4.5 Stikstof

Projecten of handelingen (zoals bijvoorbeeld vestiging/uitbreiding van een bedrijf of een woningbouwplan) kunnen vergunningplichtig zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet. Deze activiteiten kunnen stikstofdepositie veroorzaken ter plaatse van gevoelige habitattypes in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Voor het onderhavige plangebied moet aangetoond worden of er negatieve effecten in het kader van de Wnb beschermde gebieden zullen optreden. Op basis daarvan kan worden bepaald of vervolgstappen nodig zijn, zoals het aanvragen van een vergunning van de Wnb.

Berekening

Voor het onderhavige plangebied is een berekening uitgevoerd. De berekening is gebaseerd op de nieuwste versie van Aerius (6 november 2023) en opgenomen in bijlage 4. Deze resultaten zijn als volgt:

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek, en de daarbij behorende berekeningen, kan worden geconcludeerd dat voor de aanlegfase en de nieuwe gebruiksfase de grenswaarde van de stikstofdepositie op natuurgebieden van $0,00 \text{ mol/ha/j}$ niet wordt overschreden. Dit houdt in dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect stikstof voor de aanlegfase en de nieuwe gebruiksfase.

Conclusie: Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningplichtig.

4.6 Bodem

Het beleid ten aanzien van de bodemkwaliteit is op nationaal niveau vastgelegd in de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam bodembeheer. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt.

Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Om deze vragen te beantwoorden is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de beoogde functie(s).

In december 2022 heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 5. De resultaten zijn als volgt.

- De hypothese verdacht (NEN5740) wordt voor de locatie bevestigd omdat het grondwater enkele lichte verontreinigingen bevat. De grond is niet verontreinigd. Nader onderzoek naar de lichte verontreinigingen in het grondwater is niet noodzakelijk;
- De hypothese verdacht (NEN5707) wordt voor de locatie verworpen; de grond is niet verontreinigd met asbest;
- De kwaliteit van de grond en het grondwater vormen milieuhygiënisch geen belemmering voor een (her)ontwikkeling.

In het onderzoeksrapport wordt gesproken over het aanwezige puin waarin een gehalte asbest van 27 mg/kg ds is aangetoond. Dit betreft een indicatief onderzoek. Er wordt aanbevolen om het puin aanvullend te onderzoeken op asbest. Het betreft hier het puin van de bouwer van Hanzeborg. Met de bouwer is afgesproken dat als de bouw klaar is, de bouwer het puin opruimt. Inmiddels is het puin en de bouwweg opgeruimd en is het terrein 'weer' grasveld. Het is niet meer nodig om aanvullend onderzoek uit te voeren.

In maart 2023 is op de locatie onderzoek naar PFAS uitgevoerd. Het rapport is opgenomen in bijlage 6. De onderzochte grond (MP01 t/m MP03) wat betreft hergebruik als *Toepasbaar landbouw/natuur, wonen, industrie* aangemerkt. Omdat deze grond op basis van het verkennend onderzoek (standaardpakket grond, december 2022) ingedeeld wordt in de klasse 'altijd toepasbaar' zijn de onderzoeksresultaten van PFAS voor deze grond niet bepalend voor de uiteindelijke klasse-indeling van de grond. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor gebruik en vervoer van de grond.

Conclusie: De conclusie is dat de onderzoeksresultaten geen belemmering vormen voor de afgifte van een omgevingsvergunning. Nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

4.7 Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Voor deze afstemming wordt de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gehanteerd. Een richtafstand kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Bedrijfsactiviteiten

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich aan de noord en zuidwestzijde diverse functies, zoals kantoren (categorie 1), maatschappelijke voorzieningen (school, kerk) en woningen.

Deze functies passen bij de nieuwe woonfunctie en leggen daarmee geen milieubelastende beperkingen op het plangebied Hanzepark. De functies die in het plangebied worden gerealiseerd (kantoren met en zonder balie, maatschappelijke dienstverlening en gemeenschappelijke functies ten behoeve van het wonen) leggen geen milieubelastende beperkingen op de zowel de nieuwe als omliggende bestaande woningen.

Conclusie:

Gezien de aard van de omliggende bedrijfsfuncties en de geplande functies én de afstanden tot de milieugevoelige functies (woningen), wordt voldaan aan de richtafstanden.

4.8 Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen.

4.8.1 Quickscan externe veiligheid

Ten behoeve van het bestemmingsplan voor de woningbouw aan de Stationslaan is door middel van een quickscan een inventarisatie uitgevoerd van de externe veiligheidsrisico's. Zie bijlage 7. Externe veiligheidsrisico's kunnen ontstaan door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over transportroutes (weg, spoor en water) en het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen. In deze quickscan zijn de risicobronnen geïnventariseerd en is beoordeeld of de genoemde risicobronnen mogelijk een belemmering vormen voor de invulling van het plangebied. Indien risicobronnen een mogelijke belemmering vormen, is een vervolgonderzoek noodzakelijk.

De conclusies zijn als volgt:

Transport over het water en weg

Het plangebied ligt niet binnen een invloedsgebied van een waterweg of weg waarover structureel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het water en weg vormen geen belemmering voor de planvorming. Een verantwoordingsplicht is niet aan de orde.

Transport over het spoor

Gebleken is dat het plan op circa 45 meter van de spoorlijn Weesp aansl. - Lelystad (route 40) is gelegen. De spoorlijn is opgenomen in het Basisnet spoor. Op grond van Bijlage II Tabel Basisnet spoor van de Regeling basisnet, heeft deze spoorlijn een PR 10-6 risicocontour van 6 meter een PAG. Echter op grond van de ruimtelijke scheiding vormen deze aspecten geen belemmering voor de planvorming. Aangezien het plan op minder dan 200 meter van de spoorlijn is gelegen, is de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt. Gezien de omvang van het plan, dient een RBM II-berekening uitgevoerd te worden.

Ter hoogte van het plangebied worden A, B2, C3, D3 en D4-stoffen vervoerd. Op grond van deze stoffen ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (A), toxische gassen (B2), toxische vloeistoffen (D3) en toxische gassen (D4).

De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (toxisch en BLEVE scenario) dienen meegenomen te worden een verantwoordingsrapportage.

Buisleidingen

In de nabijheid van het plangebied is geen buisleiding aanwezig voor het transport van gevaarlijke stoffen, waardoor de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geen belemmering vormt voor de planvorming. Een verantwoordingsplicht is niet aan de orde.

Inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. De risico's als gevolg van inrichtingen vormen geen belemmering voor de planvorming. Een verantwoordingsplicht is niet aan de orde.

4.8.2 Externe veiligheid spoor

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's is het spoor uitsluitend van belang indien hierover gevaarlijke stoffen in bulktransport worden getransporteerd. Uit bijlage II Tabel Basisnet Spoor, zoals opgenomen in de Regeling basisnet, blijkt dat dergelijke transporten structureel plaatsvinden over het nabijgelegen traject Weesp – Hattem (route 40).

Plaatsgebonden risicocontour / veiligheidsafstand

In het kader van het plaatsgebonden risico is de contour waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen worden opgericht de 10-6-contour. Binnen deze contour is het ontwikkelen van beperkt kwetsbare objecten alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk.

Voor omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs doorgaande routes van spoorwegen die deel uitmaken van het Basisnet spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Voor deze spoorlijnen gelden namelijk de veiligheidsafstanden die in de Regeling basisnet zijn opgenomen.

Uit Bijlage II Tabel Basisnet spoor van de Regeling basisnet blijkt dat voor het spoortraject Weesp – Hattem, ter hoogte van het plangebied, een PR 10-6-contour aanwezig is van 6 meter. Gezien de ruimtelijke scheiding vormt de plaatsgebonden risicocontour geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

Naast het plaatsgebonden risico geldt langs spoorlijnen waarover veel zeer brandbare vloeistoffen vervoerd (kunnen) worden (meer dan 3.500 ketelwagenequivalenten brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3)) een vast plasbrandaandachtsgebied (PAG) tot 30 meter ter weersijden van de spoorbaan. In het voorliggende geval is sprake van een PAG. Aangezien de bebouwing binnen het plangebied op een afstand van ruim 50 meter ligt, ligt het PAG niet over het plangebied. Op grond van dit gegeven vormt het PAG geen belemmering voor het plan.

Groepsrisico-inventarisatieafstand

Voor de berekening van de hoogte van het groepsrisico is inzicht benodigd in de personendichtheid binnen het invloedsgebied van de transportas voor gevaarlijke stoffen. De groepsrisico-inventarisatieafstand is de afstand tussen de spoorlijn en de grens van het invloedsgebied.

Onder het invloedsgebied wordt verstaan: het gebied waar dodelijke slachtoffers kunnen vallen als gevolg van een ongeluk met een gevaarlijke stof. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteitsgrens). Binnen dit gebied worden de personen meegeteld voor de hoogte van het groepsrisico. De berekening wordt uitgevoerd met het rekenprogramma RBM II. RBM II (versie 2.3) betreft een gestandaardiseerde rekenmethodiek voor het berekenen van risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving.

In de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART) zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied. Binnen de primaire zone groepsrisico dient een gedetailleerde beschouwing van de bevolking plaats te vinden op basis van populatiegegevens. Voor de modaliteit spoor wordt de primaire zone groepsrisico bepaald door de groepsrisicobepalende stof GF3 (brandbaar gas, cat. A). Uit tabel 4-2 in de HART blijkt dat hiervoor een afstand van 460 meter is bepaald. Buiten deze contour, maar binnen het invloedsgebied, kan een meer globale beschouwing plaatsvinden op basis van populatie kengetallen voor homogene gebieden.

Ten behoeve van de nieuwbouwontwikkeling aan de Stationslaan te Lelystad is zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie het groepsrisico berekend. Deze berekeningen zijn opgenomen in bijlage 8.

Uit de resultaten blijkt dat zowel vóór als na planrealisatie sprake is van een groepsrisico dat hoger dan de oriëntatiewaarde ligt. Er is geen sprake van een rekenkundige toename van de hoogte van het groepsrisico. Gelet op het feit dat de normwaarde hoger is dan de oriëntatiewaarde dient ingevolge artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) invulling gegeven te worden aan een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico.

4.8.3 Verantwoording groepsrisico

In bijlage 9 is de verantwoording van het groepsrisico gegeven. De opgenomen adviezen ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zijn voor advies voorgelegd aan de regionale Brandweer dan wel de Veiligheidsregio. De aanvullende adviezen van de brandweer of veiligheidsregio weegt de gemeente Lelystad in haar besluitvorming en/of worden aan de ontwikkelende partijen meegegeven.

Ontvangen adviezen Veiligheidsregio/Brandweer (zie ook bijlage 15 - Reactienota):

Dit advies heeft betrekking op het onderdeel verantwoording hulpverlening, voor het deel beperking van de omvang (aantal potentiële doden, gewonden en de materiële schade) van de kleine kans op een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor.

- *Scenario explosie (koude Blevé)*

Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf. De diameter van de vuurbal is 200 m en de hoogte 300 m. De vuurbal duurt 13 seconden. Op deze afstand is in een vrij veld, de overdruk naar verwachting kleiner dan 0,35 baro en de (kortdurende) warmtebelasting die hier direct op volgt meer dan ca. 250 kW/m².

De hele kavel ligt binnen deze afstand van 125 m. De overdruk op (m.n. de 1e lijns) gevels is naar verwachting groter dan 0,1 baro.

In elk geval wordt het gebouw bij dit scenario niet verwoest en behoudt het zijn beschermende werking (t.a.v. letselwering en warmtebelasting) voor de zich daarachter bevindende personen, gelet op het handelingsperspectief schuilen. Ten gevolge van de overdruk treedt wel ruitbreuk op. Door de overdruk zijn op deze afstand, dan ook dodelijke slachtoffers (en gewonden) in de woningen te verwachten. Dit ten gevolge van rondvliegende glasscherven en door de direct daarop volgende zeer hoge warmtebelasting.

Naar verwachting zijn in de woningen (commerciële ruimtes en kantoren) ook doden, gewonden en secundaire branden te verwachten. Doordat de ruiten na de explosie niet meer aanwezig zijn, worden de mensen in het gebouw bovendien blootgesteld aan binnendringende giftige stoffen.

Voorgestelde maatregel:

Het is naar verwachting een effectieve maatregel, om mensen bescherming te bieden tegen scherfwerking en binnendringende giftige stoffen of warmtestraling. Dit betreft echter een advies.

Als de Omgevingswet in werking getreden is, en een explosievoorschriftengebied in het omgevingsplan is aangewezen, dient volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) bij nieuwbouw, alle beglazing te zijn voorzien van scherfvrij glas. Toepassing van een scherfvrij glas vereist kozijnen die bij een drukgolf de vervormingsreactie en krachten van het glas kunnen opvangen en voorkomen dat het glas of het kozijn in zijn geheel uit de gevel klappt. De eis in het Bbl ten aanzien van de voorkoming van scherfwerking werkt daarom direct door op de kozijnkeuze, de verankering hiervan, maar ook de sponningdiepte en de eventueel toegepaste verlijming. De verwachting is dat deze eis, tot aanzienlijke meerkosten leidt.

Als alternatief kan een lagere kwaliteitseis aan het glas worden gesteld door bv toepassing van gelaagd glas met PVB folie. Ook dit glas vermindert bij een explosie het risico op rondvliegende glasscherven en voorkomt daardoor letsel door scherfwerking. (Dit geldt m.n. voor het glas aan de zijde van het spoor (1e lijns bebouwing) en voor de bouwlagen die boven andere gebouwen uitsteken spoorzijde).

Voor de nog te ontwikkelen kavels is het raadzaam gebruik te maken van de “ontwerpregels slim ontwerp van kavel- en gebouwen” om nog enige veiligheidswinst te behalen. Voorbeeld: hierbij is om het bouwwerk zo te positioneren (en vorm bouwwerk), dat de invloed van een eventuele Blevé zo minimaal mogelijk is.

- *Scenario Gifwolk:*

Hitte, rook of schadelijke gassen die bij een calamiteit kunnen vrijkomen kunnen ook de veiligheid van het binnenmilieu van een gebouw bedreigen. Dit geldt niet alleen bij een incident met giftige stoffen op het spoor, maar ook bij een naburige brand.

Voorgestelde maatregel

Een afschakelbare mechanische ventilatie is een effectieve maatregel. Als de stekker van de mechanische ventilatievoorziening voor de gebruiker bereikbaar is, dan is de mogelijkheid om de stekker uit het stopcontact te halen, voldoende om aan de eis te kunnen voldoen. Hetzelfde kan worden bereikt met een afzonderlijke (groeps)-schakelaar voor de ventilatievoorziening in een meterkast of op een centraal bedieningspaneel in bijvoorbeeld de hal van een kantoorgebouw.

Zelfredzaamheid/bestrijdbaarheid:

Voorgestelde maatregelen:

1. Het plangebied dient voldoende mogelijkheden te hebben om van de risicobron (Flevolijn) af te vluchten;
2. Er dienen voldoende vluchtwegen van voldoende capaciteit aanwezig te zijn;
3. Om de zelfredzaamheid te bevorderen, dient een instructie voor de bewoners in de woningen beschikbaar te zijn, met daarop het handelingsperspectief voor het scenario explosie en gifwolk op het spoor en een brand in de omgeving;
4. Voor de commerciële ruimten en kantoren dient het scenario van een calamiteit vanaf het spoor in het ontruimingsplan te worden opgenomen.

Bereikbaarheid:

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident kunnen komen en eventueel weer snel weggkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar moet zijn voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Bij de uitwerking van het plangebied dient een goede bereikbaarheid te zijn volgens de richtlijn: Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten brandweer Flevoland. Deze handreiking dient als voorwaarde te worden genomen.

Bestrijdbaarheid

Voor het bestrijden van een calamiteit, is het belangrijk dat er voldoende bluswater aanwezig is. Het plangebied dient bij de uitwerking voorzien te worden van voldoende bluswater. De handreiking Bluswater Brandweer Flevoland dient hiervoor als voorwaarde te worden opgenomen.

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

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. Behalve voor het onderdeel groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De ontvangen adviezen van de Veiligheidsregio/Brandweer worden in de besluitvorming voor dit bestemmingsplan meegewogen en/of worden bij de verdere uitwerking van de plannen betrokken.

4.9 Trillingshinder

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Wel dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. ProRail adviseert doorgaans indicatief onderzoek te doen naar de te verwachten trillingsniveaus, waarbij specifiek wordt gekeken naar de locatie en de bouwkaracteristiek van de te realiseren woningen. Als de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouw-research (SBR), dan zouden eisen / maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen aan de woningen.

Trillingsbronnen

In het plangebied worden geen nieuwe trillingsbronnen toegevoegd. Een indicatief onderzoek naar de gevolgen van het bestemmingsplan voor omliggende trillingsgevoelige functies is derhalve niet noodzakelijk.

Trillingsgevoelige functies

Bij trillingsgevoelige gebouwen gaat het bijvoorbeeld om woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verzorgings- en verpleeghuizen, en kinderdagverblijven. In dit bestemmingsplan worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Spoorwegverkeer kan trillingen in de bodem veroorzaken. Doordat de trillingen zich verder in de bodem verspreiden, kunnen gebouwen en personen in de omgeving daar hinder van ondervinden.

Resultaten onderzoek

In januari 2023 is een quickscan trillingen uitgevoerd (zie bijlage 10). Dit onderzoek geeft aan dat er op de bouwlocatie Hanzepark in Lelystad een verwaarloosbaar risico is met betrekking tot spoortrillingen. De minimumafstand van enig bouwwerk tot het spoor bedraagt 45 meter. De bodemsamenstelling met slappe kleilagen en veenlagen in de toplaag zorgt ervoor dat op deze afstand alleen nog zeer laagfrequente trillingen (< 5 Hz) zullen voorkomen. Deze lage frequenties worden vooral opgewekt door goederentreinen die op deze lijn maar zeer beperkt voorkomen. De vele reizigerstreinen op deze lijn zijn qua trillingsbelasting op het plan verwaarloosbaar. Geen enkele reizigerstrein zal leiden tot voelbare trillingen in het bouwplan.

Metingen aan woningen/appartementen 200 meter noordelijk van het plan, hebben uitgewezen dat deze goederentreinen geen voelbare trillingen opwekken op woningfundaties en verwacht mag worden dat deze ook op woningvloeren (ruim) voldoen aan de streefwaarden uit de SBR-B.

Voor het nu voorliggende bouwplan met minimaal drie woonverdiepingen boven een commerciële plint, mogen hooguit vergelijkbare maar voor de meeste bouwvolumes lagere trillingssterkten verwacht worden.

Conclusie: De uitgevoerde quickscan trillingen leidt tot de conclusie dat er geen aanleiding is tot het doen van vervolgonderzoek met betrekking tot trillingen.

4.10 Water

Sinds 1 november 2003 is de toepassing van de Watertoets wettelijk verplicht door de verankering in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle van belang zijn de waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook bijvoorbeeld waterkwaliteit en verdroging). De watertoets is een belangrijk procesinstrument om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in de ruimtelijke ordening. Uit de waterparagraaf blijkt de betrokkenheid van de waterbeheerder in het planproces en de wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerder is meegenomen in de uitwerking van het plan.

KRW

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is in 2000 ingevoerd en heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (verbinding infiltratie- en kwelgebieden). Door de inrichting van watergangen af te stemmen op de ecologie kan de ecologische toestand verbeterd worden. De KRW heeft het streven om emissies naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. De gemiddelde jaarlijkse grondwateronttrekking mag de beschikbare grondwatervoorraad op lange termijn niet overschrijden.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. Een andere aanpak in het licht van verwachte ontwikkelingen inzake zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling is noodzakelijk. De adviezen van de commissie staan in het rapport Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

1. vasthouden, bergen en afvoeren;
2. schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Waterwet

De Waterwet (2009) bestaat uit een achttal wetten die zijn samengevoegd tot één wet. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Eén van de voornaamste veranderingen, naast invoering van de watervergunning, is de verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein. De verantwoordelijkheden in het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd.

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Water Programma 2022-2027. Dit document geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. Het belangrijkste uitgangspunt is het werken aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaat adaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in het Bestuursakkoord Water (2011) en de Waterwet (2009). In relatie tot de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt de doorwerking geregeld in de Omgevingswet. Het programma geeft invulling aan de Europese richtlijnen waaronder de KRW, Richtlijn overstromingsrisico's, de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en de EU-richtlijn Marine Spatial Planning. Het programma geldt als structuurvisie voor de ruimtelijke aspecten.

Watervisie en Waterbeheerprogramma Waterschap Zuiderzeeland

De Watervisie verbindt waterthema's en maatschappelijke opgaven.

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 in een gezamenlijke aanpak. Niet met maakbaarheid als vertrekpunt, maar toekomstbestendigheid.

Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 bevat de strategische en tactische doelen voor de komende planperiode en beschrijft op hoofdlijnen welke maatregelen het waterschap neemt om deze doelen te behalen. Het beheergebied wordt water robuust en klimaatbestendig ingericht. Investerings in het watersysteem zorgt dat er ook in de toekomst voldoende water is bij langdurige droogte én voldoende bescherming bij hoogwater.

Watertoets

De gemeente heeft op 28 juni 2023 gebruik gemaakt van de digitale watertoets. De ontvangen uitgangspunten zijn in bijlage 11 opgenomen. Daaruit is gebleken dat voor het plan de normale procedure van toepassing is. Over de afstemming van de uitgangspunten voor riolering en de benodigde watercompensatie heeft tussen de gemeente en het waterschap diverse afstemmingen plaatsgevonden. Het waterschap heeft op 24 november 2023 een positief wateradvies gegeven (zie bijlage 11). De gevraagde tekstuele correcties zijn in deze waterparagraaf verwerkt.

De relevante randvoorwaarden voor het plan zijn gerangschikt onder zeven streefbeelden ingedeeld op basis van de drie water-thema's 'Veiligheid, Voldoende Water en Schoon Water'.

Thema 1: Veiligheid

Het plangebied ligt niet buitendijks. Het plangebied ligt niet in een keurzone van de waterkering. Op basis van de ingevoerde gegevens over het plangebied zijn er geen uitgangspunten voor het thema veiligheid van toepassing.

Thema 2: Voldoende water

Wateroverlast

- *Streefbeeld*

Het watersysteem, zowel in landelijk als in stedelijk gebied, is op orde. Het hele beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen.

- *Uitgangspunt wateroverlast*

Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Het verharderen van grond met bebouwing of bestrating leidt tot een versnelling van de afvoer van neerslag naar het watersysteem. Waar het verharde oppervlak als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling toeneemt, dienen compenserende maatregelen te worden genomen om piekafvoeren te verwerken. Afwenteling op omliggende gebieden wordt voorkomen en de bergingsruimte in het watersysteem blijft behouden.

De beleidsregel 'Compensatie toename verhard oppervlak en versnelde afvoer' is begin 2013 door het waterschap vastgesteld. Vanaf het moment van vaststelling van de beleidsregel is de situatie van het beheergebied op dat moment het referentiekader geworden, oftewel de nulsituatie. De compensatieplicht geldt zodanig voor de netto toename van het verhard oppervlak voor een bouwvlak sinds begin 2013.

- *Randvoorwaarde(n) wateroverlast*

Het plangebied ligt in stedelijk gebied. Het verhard oppervlak neemt als gevolg van de ontwikkeling netto met m² toe. Deze toename is groter of gelijk aan 750 m². Hiervoor is compensatie noodzakelijk.

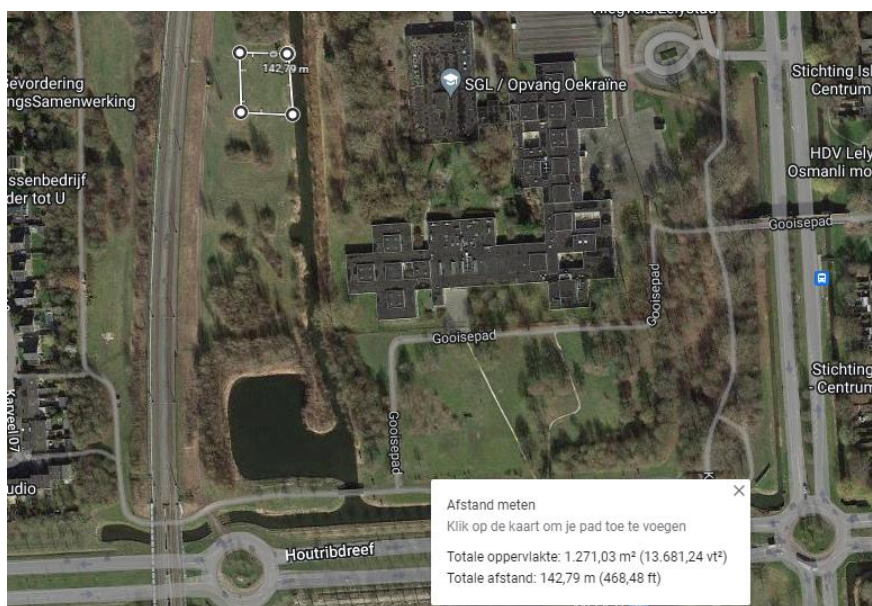
Als met een ontwikkeling binnen het stedelijk gebied sprake is van een netto toename van meer dan 750 m² verhard oppervlak, dan dienen – om wateroverlast in de toekomst te voorkomen - compenserende maatregelen te worden getroffen. In dit plangebied geldt een bergingsnorm van 5% van het totaal aan netto toename verhard oppervlak. Bij de aanleg van oppervlakkige berging in de vorm van bijvoorbeeld infiltratiebermen of wadi's is de bergingsnorm niet toepasbaar.

Met behulp van een maatwerkberekening moet worden aangetoond dat de alternatieve berging bij maatgevende gebeurtenissen voldoende compensatie biedt. De huidige afvoersituatie mag niet verslechteren.

- In de huidige situatie bestaat het plangebied overwegend uit grasveld, met daaraan ondergeschikt water en voetpad- en wegverharding. Het projectgebied beslaat 14.740 m². Het bestaande water heeft een oppervlakte van 2.005 m². Met de realisatie van de nieuwbouw is per saldo sprake van een toename van de verharding. De netto toename bestaat uit de realisatie van bebouwing, de aanleg van bestrating en parkeerplaatsen. In totaal neemt de totale verharding toe met circa 9.310 m².

Conform de uitgangspunten van de watertoets is een totale watercompensatie nodig van circa 466 m² ten behoeve van de extra waterbuffering en waterbergend oppervlak. Deze compensatie kan niet binnen het plangebied worden gerealiseerd. Daarom is een locatie buiten het plangebied gekozen: langs de spoorzone ter hoogte van de Houtribdreef. Dit is afgestemd met het Waterschap.

In het kader van klimaatadaptief beheer van de openbare ruimte krijgt met name de voor te stellen materialisering de nodige aandacht. Bijvoorbeeld de toepassing van waterdoorlatende bestratingen/verhardingen ten behoeve van de parkeerplaatsen.



De locatie waar de watercompensatie wordt gerealiseerd

Goed functionerend watersysteem

- *streefbeeld*

Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk.

Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.

- *Randvoorwaarden goed functionerend watersysteem*

Het waterschap streeft naar een robuust en klimaatbestendig watersysteem met grote peilvakken. Versnippering van het watersysteem is een ongewenste situatie. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op bestaande peilvakken en de inrichting wordt afgestemd op de functie van het water. In nieuwe watersystemen wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een minimum aantal duikers en/of andere kunstwerken en zonder doodlopende einden. Het watersysteem wordt dusdanig ingericht dat het goed controleerbaar en beheersbaar is

- Buiten het plangebied wordt nieuw water aangelegd (als compensatie voor de toename van de verharding), inclusief verbindingsslotten. Dit wordt nieuw stedelijk water.

Anticiperen op watertekort

Het waterschap wil een robuust watersysteem dat voorbereid is op de effecten van toekomstige klimaatveranderingen. Tot nu toe ligt de nadruk bij klimaatveranderingen met name op meer extreme neerslag en stijging van de zeespiegel. Ook extreem droge periodes zullen echter vaker voor komen. Het robuuste watersysteem dat het waterschap nastreeft moet hier ook op anticiperen.

- Ten behoeve van de planontwikkeling is geen bronnering van grondwater nodig. Er wordt in het plan geen gebruik gemaakt van bodemenergie, ofwel warmte koude opslag. Bij deze planontwikkeling zal geen grondwater worden onttrokken ten behoeve van beregening, veedrenking of bedrijfsmatige toepassingen.

Overname stedelijk water

Met het oog op de uiteindelijke overname van het beheer en onderhoud van nieuw (stedelijk) water is het nodig dat het waterschap betrokken wordt bij de uitwerking van een plangebied naar een definitieve ontwerp van het watersysteem. Dit definitieve ontwerp heeft de ambtelijke goedkeuring van het waterschap om overname uiteindelijk mogelijk te maken.

Thema 3: Schoon Water

- *Uitgangspunt*

Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar het realiseren van een ecologisch gezond watersysteem. Bij de dimensionering van het watersysteem wordt rekening gehouden met de te verwachten waterkwaliteit.

Slechte kwaliteit kwelwater:

Bij het ontwerp van een nieuw watersysteem moet rekening gehouden worden met de hoeveelheid kwel en de kwelwaterkwaliteit.

- Het plangebied is (gedeeltelijk) gelegen in een gebied met kwel van matige tot slechte kwaliteit. Het waterschap is vroegtijdig betrokken voor advies over het ontwerp van het nieuwe watersysteem.

Goede structuurdiversiteit en oppervlaktewaterkwaliteit

Het waterschap streeft naar goede leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor.

- *Uitgangspunt:*

Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar het realiseren van een ecologisch gezond watersysteem. Bij de dimensionering van het watersysteem wordt rekening gehouden met de te verwachten waterkwaliteit. In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'. Verontreinigingen worden voorkomen of aangepakt bij de bron.

- *Randvoorwaarden:*

Conform de Waterwet (Ww) is het verboden om zonder vergunning afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen in welke vorm dan ook te brengen in oppervlaktewateren. Schoon hemelwater mag zonder waterstaatswerk direct geloosd worden op oppervlaktewater. Als hiervoor een voorziening zoals een drain of buis wordt aangebracht is hiervoor een vergunning nodig. De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het "Besluit bodemkwaliteit (BBK)" en/of de Waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Aan lozingen in oppervlaktewater - als gevolg van uitlogende materialen verwerkt in bouwwerken (bijvoorbeeld zinken of koperen daken) - kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld. Lozingen op kwetsbaar water van alle typen oppervlakken gemaakt van uitlogende materialen kunnen worden verboden door het waterschap. Bij de inrichting van het watersysteem zijn alleen milieuvriendelijke, niet-uitlogende en gecertificeerde materialen toegestaan. Voor beschoeiing geldt aanvullend dat de materialen niet-oxideerbaar zijn. Oppervlaktewater met een doelstelling voor goede chemische en/of biologische waterkwaliteit (vaak helder) wordt niet nadelig beïnvloed door water met een lagere waterkwaliteitsdoelstelling (vaak troebel). Negatieve chemische beïnvloeding van de ecologische (water)kwaliteit of het ecologische functioneren van wateren, door ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorkomen, omdat compensatie zeer beperkt mogelijk is.

- Buiten het plangebied wordt nieuw water aangelegd (als compensatie voor de toename van de verharding), inclusief verbindingssloten. Er wordt geen water gedempt.

Goed omgaan met afvalwater

- *Streefbeeld:*

Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de regulering of behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan. Verontreiniging van het oppervlaktewater door afvalwater (huishoudelijk afvalwater, vervuild hemelwater en bedrijfsafvalwater) wordt voorkomen.

- *Uitgangspunten:*

Voor nieuw te ontwikkelen terreinen geldt dat het hemelwater niet naar een centrale rioolwaterzuivering wordt afgevoerd, maar in of in de nabijheid van het plangebied wordt geloosd. Zonodig voorafgegaan door een lokale zuivering. Bij nieuwbouwingebieden (bijvoorbeeld woonwijk, industrieterrein) is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel een voorwaarde. Afstromend hemelwater van vervuilde oppervlakken wordt gezuiverd.

- Maatregelen in het Stationsgebied zullen moeten voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken. Deze maatregelen zullen zowel materiaalvoorschriften in de bouw betreffen als het voorkomen dat verontreinigingen via de verharding in het water belanden.

Het toepassen van niet-uitloogbare 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) uitloogbare 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).

Het Stationsgebied is voorzien van een gescheiden rioolstelsel. De droogweerafvoer wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Het regenwater (van o.a. daken) wordt afgevoerd naar open water, waarbij het minder schone regenwater (o.a. van de parkeerplaatsen) separaat wordt behandeld (lokale zuivering/infiltratie) en afgevoerd naar het oppervlaktewater.

In de vervolgfase toont de gemeente aan dat de toename aan vuilwaterproductie kan worden afgevoerd met de riolering. Als dit niet zo is, dan zal een alternatieve afvoer nodig zijn, bijvoorbeeld door een aan te leggen persleiding naar de zuivering.

4.11 Archeologie en cultuurhistorie

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen en projecten rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. De gemeente Lelystad heeft in 2008 haar beleid vastgelegd in het document "Archeologische monumentenzorg in Lelystad".

In het bestemmingsplan Schepenwijk is geconcludeerd dat in het plangebied geen sprake is van Provinciale Archeologische en Aardkundige Kerngebieden (PAK'en), archeologische aandachtsgebieden en top 10-locaties.

Daarnaast heeft het plangebied een lage verwachtingswaarde voor archeologische vondsten. In het bestemmingsplan is geen dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' opgenomen.

Voldaan wordt aan het gemeentelijke beleid "Archeologische monumentenzorg in Lelystad". Nader onderzoek is niet nodig.

Cultuurhistorie

Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen.

De inrichting van dit terrein en het ontwerp van de gebouwen dienen te voldoen aan de gestelde stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden, passend bij de karakteristieke kenmerken van de stedenbouwkundige structuur van het Stationsgebied en de omgeving daarvan. Voor het overige zijn er geen cultuurhistorische waarden waarmee in het plangebied rekening gehouden moet worden. Nader onderzoek is niet nodig.

4.12 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Wet Natuurbescherming. Doel van de Wet natuurbescherming (Wnb) is driedig: 1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland, 2. decentralisatie van verantwoordelijkheden en 3. Vereenvoudiging van regels.

Ten behoeve van de voorgenomen plannen is het rapport 'Quicksan flora en fauna - Stationsgebied west deelgebied 1 te Lelystad' opgesteld (zie bijlage 12). Er is een bureaustudie en veldbezoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden hierna samengevat.

Gebiedsbescherming

Natura-2000 gebieden

Het projectgebied ligt op 2.300 m afstand van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Door de kenmerken van het projectgebied, de afstand tot het Natura 2000-gebied en de aard van het tussenliggende stedelijke gebied zijn geen negatieve effecten aan de orde als gevolg van de toekomstige inrichting van het projectgebied op het Natura 2000-gebied en de instandhoudingsdoelen. Een eventuele toename van stikstofemissie en stikstofdepositie op Natura 2000-gebied als gevolg van het projectvoornemen is hierbij buiten beschouwing gelaten. Hiervoor is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Voor deze berekening wordt verwezen naar bijlage 4.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het projectgebied ligt op 2.200 m van het dichtstbijzijnde NNN gebied. Gezien de afstand tot het NNN en het tussenliggende stedelijke gebied worden geen negatieve effecten verwacht.

Soortenbescherming

Het eerste artikel in de Wet natuurbescherming betreft de zorgplicht en heeft betrekking op het voorkomen of beperken van schade aan soorten en gebieden, voor zover deze niet middels overige verbodsbepalingen zijn gereguleerd. Het gaat daarbij in de praktijk vooral om minder streng beschermde soorten, waarbij het onnodig doden, verwonden of beschadigen dient te worden vermeden.

Overtreding van de zorgplicht is niet strafbaar gesteld; "de zorgplicht kan wel door toepassing van bestuursdwang worden gehandhaafd". Deze formulering van de zorgplicht brengt met zich mee dat wanneer men een bepaalde handeling wil verrichten die gevolgen voor natuurwaarden zou kunnen hebben, men zich daaraan voorafgaand op de hoogte stelt van de aanwezige natuurwaarden, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van het voorgenomen handelen. De zorgplicht is te allen tijde van toepassing, ook al vindt er geen overtreding van een verbodsbepaling plaats.

Resultaten quickscan

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een bureaustudie en veldonderzoek uitgevoerd. Samenvattend zijn de resultaten als volgt:

Houtopstanden

Het projectgebied ligt binnen de bebouwde kom waardoor de Wet natuurbescherming niet van toepassing is op aanwezige houtopstanden. Binnen de invloedssfeer van het project zijn geen houtopstanden aanwezig.

Overige bescherming

Naast de Wet natuurbescherming kan een provincie of gemeente ook een eigen beleid voeren om aanvullende soorten en/of gebieden te beschermen. Hierbij valt te denken aan weidevogelleefgebied of een ecologische hoofdstructuur of hoofdgroenstructuur binnen een stad. Het beleid voor deze gebieden staat vermeld in de structuurvisie of omgevingsvisie van de gemeente of provincie. Voor dit project geldt geen aanvullend beschermingsbeleid. Op basis van de uitgevoerde bureaustudie blijkt dat er geen rekening gehouden moet worden met overige relevante (provinciale) bescherming. De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een beschermd gebied, zowel provinciaal als landelijk, waardoor aanvullend beschermingsbeleid niet van toepassing is.

Soortenbescherming

Uit de quickscan Wet natuurbescherming ten aanzien van soortenbescherming wordt het volgende geconcludeerd:

- binnen het plangebied zijn geen waarnemingen die duiden op vaste rust- of verblijfplaatsen waaronder nest- en roestplaatsen van vogels met jaarrond beschermde nesten of rustplaatsen;
- binnen en in de directe omgeving van het plangebied kunnen algemene vogelsoorten zonder jaarrond beschermde nest- of vaste rustplaats tot broeden komen. Ieder in aanbouw of in gebruik zijnde nest is beschermd;
- verblijfplaatsen van vleermuizen zijn vanwege het ontbreken van bebouwing en bomen met holtes of scheuren uitgesloten;
- mogelijk vormt het plangebied onderdeel van een vliegroute en foerageergebied. Gelet op de vele geschikte alternatieven gaat het hier niet om essentieel leefgebied van vleermuizen;
- verblijfplaatsen en leefgebied van hermelijn en wezel zijn niet uit te sluiten binnen het plangebied;
- verblijfplaatsen en voortplantingshabitat van de rugstreeppad zijn niet uit te sluiten binnen het plangebied.
- groei- en verblijfplaatsen van beschermde flora, vissen, reptielen en ongewervelden zijn gezien de terreinkenmerken, habitateisen en bekende verspreidingsgegevens uitgesloten;
- in het plangebied zijn enkele algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren te verwachten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de verbodsartikelen.

Conclusie:

Een aantal adviezen uit het onderzoek is gegeven vanwege de aanwezigheid van puin, bouw materiaal en containers in het plangebied en de mogelijkheid dat dit als schuilplaats / leefgebied voor beschermde soorten wordt gebruikt. Aangezien het puin, het bouw materiaal en de containers op het gehele terrein inmiddels zijn opgeruimd en het plangebied weer een grasveld is dat regulier beheerd wordt, is er geen reden meer om nader onderzoek uit te voeren.

4.13 Kabels en leidingen

Volgens het bestemmingsplan zijn in het plangebied geen kabels en leidingen aanwezig die een planologische belemmering met zich meebrengen. Wel moet voor de positionering van de nieuwbouw en grondwerkzaamheden rekening worden gehouden met de bestaande kabels en leidingen.

De in het plangebied aanwezige kabels zijn geïnventariseerd. Indien nodig zullen kabels en leidingen worden verlegd. In het plangebied worden brandkranen en glasvezelkabels aangelegd.

4.14 Bezonning

Bij bezonning bij ruimtelijke ontwikkelingen gaat het om voldoende zon op de gevel en om schaduwwerking. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte of tuinen van omwonenden. Voorkomen moet worden dat de schaduw te veel toeneemt. Sommige functies hebben juist een goede bezonning nodig, zoals tuinen, terrassen of speelplekken. Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. Voor zowel de toepassing als de inhoud van een bezonningsstudie bestaat derhalve geen directe wettelijke basis. Wel bestaande er de zogenaamde TNO-normen, met een 'lichte' en een 'strengere' norm:

- De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
- De 'strengere' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht. De 'TNO-normen' geven een richtlijn of er sprake is van voldoende bezonning en of er sprake is van goede bezonning. De normen zijn in principe gericht op de bezonning door een raam in de woonkamer. De norm is echter ook te gebruiken om te bepalen of er voldoende bezonning is op balkons, tuinen en/of andere buitenruimtes. Landelijk wordt veelal enkel de lichte norm gehanteerd.

Om de effecten van de beoogde ontwikkeling ten aanzien van bezonning op de omliggende gebouwen in beeld te brengen, is een bezonningsstudie opgesteld. Het rapport is opgenomen in bijlage 13.

Conclusies rapport

Op basis van de vergelijking tussen de huidige planologische bezonningssituatie en nieuwe planologische bezonningssituatie, kan het volgende worden geconcludeerd.

In de huidige planologische situatie treedt er voornamelijk een verslechtering op in de ochtend van met name de wintermaanden bij de direct nabij gelegen woningen. Na circa 11:00 uur ondervinden de woningen ten westen van het plangebied geen schaduwhinder meer.

Bij de toekomstige planologische bezonningssituatie is er sprake van een afname aan schaduwhinder bij een aantal nabijgelegen woningen en een beperkte toename aan schaduwhinder op verderaf gelegen woningen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de geplande hoogbouw in de zuidwesthoek van het plangebied. Bij de bestaande appartementencomplexen en de grondgebonden woningen aan de Hanzepark is er sprake van een verbetering van de bezonningssituatie ten opzichte van de huidige planologische situatie. Dit komt met name door de afname in volume en bouwhoogte.

Voor de bestaande woningen die verder van het plangebied westelijk liggen, is er sprake van een beperkte schaduwhinder toename. Deze toename is echter beperkt. Deze schaduw ontstaat vroeg in de ochtend in de maanden september tot en met maart van zonsopgang tot circa 10:00 uur. Deze toename wordt veroorzaakt doordat het zuidelijke deel van de nieuwe planologische situatie ten opzichte van de huidige planologische situatie hoger is. Ondanks de af- en toename van schaduwhinder in de nieuwe planologische situatie voldoen alle omliggende woningen in de omgeving aan de lichte TNO-norm in de maatgevende periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

Voor plannen binnen een hoogstedelijke omgeving is een beperkte verslechtering acceptabel.

Nu ook in de nieuwe situatie aan de lichte TNO-norm wordt voldaan kan worden geconcludeerd dat het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening voor het aspect bezonning. De uitkomsten van de bezonningsstudie vormen geen aanleiding voor een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.15 Windhinder

Als een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Als lager dan 30 meter gebouwd mag worden, moet er een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder.

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

In het Stationsgebied zijn gebouwen voorzien met een hogere bouwhoogte dan 30 m (plaatselijk tot maximaal 70 m). Om de effecten van de beoogde ontwikkeling ten aanzien van windhinder in beeld te brengen, is een beschouwing op windhinder uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 14 van de toelichting.

Conclusies onderzoek

- Op veel plaatsen rond het plan mag een voor slenteren goed windklimaat verwacht worden. Dit gunstige windklimaat wordt verklaard door de oriëntatie en opbouw van het plan.
- In de straat midden door het plan is het te verwachten windklimaat op de meeste plekken goed voor doorlopen, matig voor slenteren (kwaliteitsklasse C). In de doorgangen op dekniveau in het zuidelijke blok is het windklimaat op veel plekken matig voor doorlopen en daarmee slecht voor slenteren. Er wordt geadviseerd in deze gebieden geen windgevoelige functies te realiseren. - Bij de zuidoosthoek van het plan is een matig windklimaat voor doorlopen te verwachten. De set back van de toren draagt bij aan het beperken van de hinder in dit gebied. Het is dan ook van belang om bij de verdere uitwerking van de plannen er voor te zorgen dat deze set back behouden blijft.
- Door de goede opbouw van het plan is er nergens in het gebied een voor doorlopen slecht windklimaat te verwachten.

Uit de berekeningen blijkt dat er in de doorgerekende bebouwingssituatie geen overschrijding voor het criterium voor windgevaar of beperkt risico op windgevaar te verwachten is. De doorgerekende bebouwingssituatie is een voorbeelduitwerking van het stedenbouwkundig plan. Indien de uiteindelijk te realiseren bebouwing significant afwijkt van de hier doorgerekende bebouwingssituatie, wordt geadviseerd bij de nadere uitwerking een aanvullend windklimaatonderzoek te doen.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemeen

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten een juridische vertaling in de regels en de verbeelding hebben gekregen.

Het bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012), met inachtneming van de aanpassingen die voortvloeien uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het plan is digitaal raadpleegbaar uitgevoerd. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

Handboek bestemmingsplannen Lelystad

Naast dat het bestemmingsplan voldoet aan de Wro en de Wabo, voldoet het (waar mogelijk) ook aan het handboek van de gemeente Lelystad. Het handboek maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare manier zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld.

Vanwege het specifieke ontwerp van dit project, kunnen op deze locatie niet alle bouwen en gebruiksmogelijkheden die in het algemeen standaard binnen deze bestemmingen worden geboden, mogelijk worden gemaakt. De beide bestemmingen zijn specifiek toegespitst op de ontwerpprincipes van het project en de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden die daarbinnen kunnen worden geboden.

Parapluplan Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad

De regels uit dit parapluplan (vastgesteld 22 september 2020) zijn in dit bestemmingsplan overgenomen. Met deze regels wordt woningsplitsing en verkamering van woningen in alle woonwijken binnen in het stedelijk gebied van Lelystad ruimtelijk gereguleerd.

Parapluplan Parkeren Lelystad

De gemeente heeft op 21 november 2023 het Parapluplan Parkeren Lelystad met de Nota Parkeernormen Lelystad 2023 vastgesteld. Het paraplubestemmingsplan is onverkort van toepassing voor het onderhavige plangebied. In de regels van het bestemmingsplan Stationsgebied West - deelgebied Hanzepark wordt naar het Parapluplan Parkeren Lelystad verwezen. In het Parapluplan past het bevoegd gezag de beleidsregels van de 'Nota Parkeernormen Lelystad 2023' toe met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Volgens de Nota Parkeernormen Lelystad 2023 ligt het plangebied Stationsgebied West – deelgebied Hanzepark in het centrumgebied. Binnen dit gebied wordt voor de gehele stationsomgeving met een lagere parkeernorm gewerkt, zodat kan worden gestuurd op lager autobezit en autogebruik. Deze aanpak is al in een eerder stadium door de gemeenteraad vastgesteld. Voor het Stationsgebied heeft de gemeenteraad een parkeernorm van 0,6 vastgesteld.

5.2 Toelichting op de bestemmingen

Algemeen

De voorgenomen ontwikkeling past niet in het huidige bestemmingsplan dat voor dit plangebied geldt (Schepenwijk). De beoogde plannen zijn op in ieder geval de volgende punten in strijd met het huidige bestemming Gemengd-1:

- de maximale bouwhoogte: gewenst is maximaal 70 m, toegestaan is: 35 / 50 m;
- het type woningen: gewenst is grondgebonden woningen en appartementen, toegestaan is: alleen appartementen;
- het aantal woningen: gewenst is circa 250 woningen, toegestaan is: maximaal 87 appartementen;
- de functies: gewenst zijn kantoren en commerciële voorzieningen, toegestaan is alleen kantoren.

Het nieuwe bestemmingsplan heft deze strijdigheden op en maakt de beoogde ontwikkeling mogelijk. De bestemming 'Gemengd' wordt vervangen door een volledige woonbestemming.

Groen

De groene rand rondom het plangebied heeft als hoofdfunctie groenvoorzieningen. Met name heeft deze rand een belangrijke functie voor de afwatering en bermen. Ook passen de bestaande voet- en fietspaden binnen deze bestemming. Binnen de bestemming Groen worden daarnaast ook bij deze bestemming behorende functies en voorzieningen mogelijk gemaakt, zoals verhardingen ten behoeve van lokaal verkeer, speelvoorzieningen, water, kunstobjecten, kunstwerken en nutsvoorzieningen.

Om het groene karakter van deze zone te waarborgen, zijn geen gebouwen toegestaan. Met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen, palen en masten en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Water

De gronden met de bestemming Water zijn bestemd voor waterlopen, waterpartijen, oevers, bermen en beplanting, wegen, straten, paden en extensief dagrecreatief gebruik. En daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen. Om ervoor te zorgen dat binnen deze bestemming geen gebouwen mogen worden geplaatst, is een bouwmogelijkheid binnen de bestemmingsregeling uitgesloten. Bouwwerken geen gebouwen zijnde – zoals bijvoorbeeld kunstwerken - zijn onder bepaalde restricties wel toegestaan.

Wonen

Voor het gebied waar de woningen worden gerealiseerd, is één bestemming opgenomen: Wonen. Voor deze bestemming is gekozen omwille van een aantal redenen:

- de bestemming sluit aan bij de gemeentelijke systematiek;
- deze bestemming geeft de nodige flexibiliteit bij de verdere uitwerking van de plannen voor de gebouwen en omliggend openbaar gebied;
- de ontwikkeling vindt in nauwe afstemming plaats tussen de gemeente Lelystad en de ontwikkelende partijen.

Binnen deze bestemming zijn zowel grondgebonden woningen (vrijstaand, rijen en twee-onder-één-kap) als woongebouwen (appartementen), inclusief gebouwen ten behoeve van onderhoud en beheer, bergingen en stallingen, trappenhuisen en liftschachten, toegestaan.

De bestemming biedt ook ruimte voor de bijbehorende functies zoals wegen, straten en paden. Maar ook parkeervoorzieningen, water, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en tuinen.

Hoofdgebouwen

De bouwmogelijkheden zijn globaal en flexibel opgezet. De bouwplannen dienen binnen deze kaders te passen.

De woningen worden binnen de aangegeven bouwvlakken gebouwd. Er zijn twee afzonderlijke bouwvlakken aangegeven, één voor het noordelijk deel en één voor het zuidelijk deel van het plangebied.

Omdat de maximale bouwhoogtes van de woningen variëren, zijn overeenkomstig het SPvE, per bouwvlak de maximale bouwhoogten met een aanduiding 'maximum bouwhoogte' op de verbeelding weergegeven.

Parkeren

Door middel van de aanduiding 'parkeerterrein' is bepaald waar de parkeerterreinen worden gerealiseerd. De minimale begrenzing van deze terreinen is overgenomen uit het SPvE. Binnen deze aanduiding dienen het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Bij de omgevingsvergunning dient te worden aangetoond dat het plan voldoet aan de regels uit het Paraplubestemmingsplan Parkeren Lelystad. Dit is in artikel 6.1 van de regels van het bestemmingsplan vastgelegd.

De maximale bouwhoogte van gebouwde parkeervoorzieningen is 6 meter. De parkeervoorzieningen mogen bovengronds, ondergronds en/of halfverdiept worden gebouwd.

Commerciële en maatschappelijke voorzieningen

Het bestemmingsplan laat ruimte voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Hieronder worden kantoorfuncties met baliefunctie verstaan. Ook zijn kantoren zonder baliefunctie en gemeenschappelijke voorzieningen t.b.v. het wonen toegestaan (wasserette, gemeenschappelijke ruimten etc). De voorzieningen zijn niet alleen in de plint van het gebouw toegestaan.

Strijdig gebruik

In de regels is een lijst met gebruiksactiviteiten opgenomen die niet (of onder bepaalde restricties) zijn toegestaan, zoals horeca, bed-and-breakfast, detailhandel.

6. UITVOERBAARHEID

Een wettelijk onderdeel van het bestemmingsplan is om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het project. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Via de procedure van het bestemmingsplan wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aangetoond. Tijdens deze procedure zijn verschillende wettelijke momenten waar op de plannen kan worden gereageerd.

Door de gemeente wordt via een omgevingsmanager een zorgvuldige communicatie met de omgeving geborgd. De gemeente Lelystad draagt zorg voor de communicatie rondom de totale gebiedsontwikkeling.

Resultaten participatie

De omgeving is op meerdere momenten betrokken geweest bij het opstellen van de stedenbouwkundige kaders:

- Individuele gesprekken met stakeholders
- Informatiebijeenkomst 8 februari 2023
- Besloten bijeenkomst 24 mei 2023

En op 7 september 2023 is een inloopbijeenkomst georganiseerd over het concept ontwerp bestemmingsplan. In bijlage 15 (Reactienota Overleg en participatie) is de verslaglegging van dit participatiemoment opgenomen.

Daarnaast bestaan in het kader van de procedure de wettelijke momenten waarop omwonenden en andere belanghebbenden een zienswijze of beroep kunnen indienen. De beschrijving van de formele procedure is als volgt:

Resultaten Overleg 3.1.1. Bro

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied west – deelgebied Hanzepark op 19 juli voor advies naar de verschillende vooroverlegpartners verzonden:

1. Provincie Flevoland
2. Waterschap Zuiderzeeland
3. Omgevingsdienst Flevoland Gooi en Vechtstreek
4. Veiligheidsregio/Brandweer
5. ProRail

Van alle partners is een advies ontvangen. Deze zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Het ontwerp bestemmingsplan is hierop aangepast. De Reactienota is opgenomen in bijlage 15.

Resultaten tervisielegging ontwerp bestemmingsplan

Conform artikel 3.8 Wro heeft het ontwerp bestemmingsplan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure doorlopen, welke is vastgelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp bestemmingsplan is na behandeling in het college van burgemeester en wethouders in de Flevopost gepubliceerd.

Het plan heeft zes weken ter inzage gelegen. Het ontwerp bestemmingsplan was ook digitaal raadpleegbaar op de site van de gemeente. Belanghebbenden hebben in die zes weken hun zienswijze kenbaar kunnen maken bij de gemeente.

Tijdens deze periode is één zienswijze binnengekomen. Deze zienswijze is in een Reactienota samengevat en van een gemeentelijk antwoord voorzien. Deze zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van het vast te stellen bestemmingsplan. De Reactienota is opgenomen in bijlage 16.

Ambtshalve wijzigingen

In de Reactienota (bijlage 16) is ook een overzicht opgenomen van de doorgevoerde ambtshalve wijzigingen. Dit zijn wijzigingen die voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de toelichting en de regels zijn aangebracht.

Vervolg procedure

Op 27 februari 2024 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan vastgesteld. Tegen de vaststelling van een bestemmingsplan staat rechtstreeks beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Parallel aan de bestemmingsplanprocedure zijn ook de volgende procedures doorlopen:

Procedure Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)

Het SPvE is op 18 juli 2023 door de gemeenteraad vastgesteld (RB 160).

Procedure verzoek hogere waarde

De publicatie van het ontwerp besluit Hogere Waarden heeft ter inzage gelegen. Gedurende 6 weken vanaf de terinzagelegging van dit ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen binnengekomen. Op 19 december 2023 heeft het college van B&W het Hogere Waarden besluit vastgesteld.

Na het onherroepelijk worden van het besluit, wordt de vastgestelde hogere waarde bij het Kadaster geregistreerd. Belanghebbenden kunnen beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het Hogere Waarden besluit. Zo spoedig mogelijk nadat het Hogere Waarden besluit onherroepelijk is geworden, moet dit worden ingeschreven in de openbare registers.

Crisis- en herstelwet

De ontwikkeling van het Stationsgebied valt onder de categorieën van projecten die zijn aangewezen in bijlage I (artikel 3.1) bij de Crisis en herstelwet (Chw). Afdeling 2 Chw is op de bestemmingsplanprocedure van toepassing. Dat betekent dat belanghebbenden die tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in beroep gaan, in het beroepschrift de beroepsgronden moeten aanvoeren. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Verder moet de Raad van State een eventueel beroep bij voorrang, binnen een half jaar, behandelen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Aangetoond moet worden dat het project economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en het kostenverhaal.

Financiële haalbaarheid

De gronden zijn in eigendom van de gemeente Lelystad. Via een koop- ontwikkelings-overeenkomst worden de gronden aan Centrada en een nader te bepalen marktpartij overgedragen. De planontwikkelingskosten voor het project zijn voor rekening van Centrada en de marktpartij. De gemeente legt het gehele openbaar gebied aan.

Kostenverhaal

Het project voorziet in de bouw van meerdere woningen. In de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen dat voor dergelijke bouwplannen in verband met het kostenverhaal van de gemeente, een exploitatieplan moet worden vastgesteld.

Omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is (via koop-ontwikkelingsovereenkomsten met Centrada en een marktpartij), is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

7. EINDCONCLUSIE

Ruimtelijke aanvaardbaarheid

De planontwikkeling past niet binnen de huidige juridische-planologische kaders. In ruimtelijk opzicht is de beoogde planontwikkeling wél aanvaardbaar. De onderbouwing daarvan is als volgt.

Het doel is om in dit gebied circa 250 woningen te realiseren, inclusief commercieel / maatschappelijke voorzieningen.

Ruimtelijke aanvaardbaarheid

Uit de onderbouwing blijkt de ruimtelijke aanvaardbaarheid voldoende te zijn aangetoond.

Milieu hygiënische aanvaardbaarheid

Geconcludeerd is dat met de realisatie van het project geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Economische aanvaardbaarheid

Het plan is economisch uitvoerbaar. De gemeente zal de gronden pas overdragen na ondertekening van een koop-ontwikkelingsovereenkomst.