

TOELICHTING BEHORENDE BIJ DE BESTEMMINGS- PLANNEN "LELYSTAD-ZUID I" EN LELYSTAD-ZUID II

INHOUD:

1. Inleiding

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1.1. Algemeen | 1 |
| 1.2. Aard en inhoud van beide plannen | 2 |

2. Het opgestelde ontwikkelingsplan

- | | |
|---|----|
| 2.1. Algemeen | 5 |
| 2.2. Fase 1: Uitgangssituatie, planfilosofie en programma | 5 |
| 2.3. Fase 2a: Structuurmodellen | 9 |
| 2.4. Fase 2b: Uitwerking van het structuurmodel | 12 |

3. Uitvoerbaarheid

- | | |
|----------------------------------|----|
| 3.1. Fasering | 26 |
| 3.2. Economische uitvoerbaarheid | 28 |
| 3.3. Toetsing Wet geluidhinder | 33 |

4. Toelichting bij plankaarten en voorschriften

- | | |
|---|----|
| 4.1. Algemeen | 49 |
| 4.2. Voorschriften | 51 |
| 4.3. Artikelsgewijs commentaar op de bestemmingen | 56 |

5. Overleg

	62
--	----

1. INLEIDING

1.1. ALGEMEEN

De aanvang van de bouwwerkzaamheden in Lelystad-Zuid is afhankelijk van het ontwikkelingstempo en van de ontwikkelingsvolgorde.

De planning is erop gericht dat de eerste woningen in Lelystad-Zuid medio 1986 opgeleverd moeten worden. Bouwterreinen dienen tenminste één jaar eerder beschikbaar te zijn. De stedenbouwkundige, civieltechnische en bouwkundige planvorming voor het eerste gedeelte zouden in dat geval medio 1985 afgerond moeten zijn.

Voor wat betreft de ontwikkelingsvolgorde is daarbij uitgegaan van een zekere temporisering van Lelystad-Haven en van het vooralsnog onbebouwd laten van Waterwijk-Oost. Voorts is er daarbij vanuit gegaan dat in eerste instantie slechts het oostelijk deel van Havendiep-Zuid, in samenhang met de centrumzone, ontwikkeld wordt.

Deze prioriteitsstelling is vooral gebaseerd op de gewenste rentabiliteit van het station en op de ontwikkelingsmogelijkheden van de stationsomgeving. Ook in verband met de kwetsbaarheid (er kan langere tijd over meer bouwfronten beschikt worden) en uit financieel oogpunt is deze keuze noodzakelijk.

Met vorenstaande overwegingen is een voorspoedige ontwikkeling van het eerst op te hogen gedeelte van Lelystad-Zuid zo goed mogelijk gewaarborgd. De spoorlijn en beide stations in Lelystad zullen in 1988 geopend worden. Teneinde aan deze planning te kunnen voldoen is in oktober 1981 gestart met de planvorming voor Lelystad-Zuid. In deze periode is de functionele en ruimtelijke hoofdstructuur van Lelystad-Zuid stap-voor-stap uitgewerkt. Daarmee is de basis bepaald voor de onderhavige bestemmingsplannen voor Lelystad-zuid.

Voor een volledige toelichting op de functionele en ruimtelijke hoofdstructuur van Lelystad-Zuid zij verwezen naar de opgestelde nota's van de onderscheiden fasen van planvorming. In deze toelichting wordt in grote lijnen volstaan met samenvattingen van de betreffende nota's.

Er is weliswaar sprake van twee afzonderlijke bestemmingsplannen voor Lelystad-Zuid, de onderhavige toelichting heeft, overeenkomstig de planvorming tot nu toe, betrekking op geheel Lelystad-Zuid. Globaal kan gesteld worden dat het bestemmingsplan "Lelystad-Zuid I" betrekking heeft op dát gedeelte van Lelystad-Zuid dat reeds

opgehoogd is c.q. benodigd is als gronddepot of slibvang. Het bestemmingsplan "Lelystad-Zuid II" betreft dan het overig gedeelte van Lelystad-Zuid, voor zover de betreffende gronden nog niet in een bestemmingsplan waren opgenomen. Daarmee kan voldaan worden aan artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening waarin bepaald wordt dat de gemeenteraad voor het gebied van de gemeente dat niet tot een bebouwde kom behoort, een bestemmingsplan dient vast te stellen.

Het kaartje op de volgende pagina geeft de begrenzing van beide bestemmingsplannen weer. Daarbij is bovendien de kaartindeling van het uit 4 bladen bestaande bestemmingsplan "Lelystad-Zuid II" aangegeven.

1.2. AARD EN INHOUD VAN BEIDE PLANNEN

De gezamenlijke oppervlakte van beide bestemmingsplannen bedraagt circa 1.160 ha. Het bestemmingsplan Lelystad-Zuid I heeft een oppervlakte van circa 240 ha; de oppervlakte van Zuid II bedraagt derhalve circa 920 ha. Behalve aan ruim 15.000 woningen en de daarbij behorende voorzieningen op buurtniveau biedt deze oppervlakte ruimte aan een groot aantal voorzieningen op het niveau van de gehele stad en van het stadsdeel. In dat verband zijn te noemen:

- circa 35 ha centrumdoeleinden (inclusief circa 25 ha kantoren en bedrijven);
- ruim 25 ha meer verspreid te situeren doeleinden als scholen voor voortgezet onderwijs, zwembad, camping, kinderboerderij enz.;
- circa 50 ha bedrijfsterrein;
- de "groene" voorzieningen; gerekend is met 36 ha sportvelden, 28 ha volkstuinen, 75 ha stadsdeelgroen (exclusief het bestaande en te handhaven bos binnen het plangebied) en met 53 ha buurtgroen.

Voor beide bestemmingsplannen zijn uiteraard afzonderlijke plankaarten en voorschriften opgesteld, zoals gesteld heeft onderhavige toelichting betrekking op beide plannen.

De plankaarten zijn schaal 1 : 2000 getekend, overeenkomstig het gestelde in artikel 11 van het "Besluit op de Ruimtelijke Ordening". Daarnaast is van beide bestemmingsplannen echter ook een fotografische verkleining vervaardigd, schaal 1 : 5000. Met deze verkleining is een beter hanteerbare overzichtskaart beschikbaar. Gelet op de gebiedsgrootte en op het globale karakter van de bestemmingsplannen kan in het "dagelijks werk" volstaan worden met deze overzichtskaart. Slechts voor de formele behandeling is gebruik van de afzonderlijke plankaarten schaal 1 : 2000 noodzakelijk.



BEGRENZING VAN DE
BESTEMMINGSPLANNEN

Ten aanzien van de aard van de bestemmingsplannen zijn met name de opgenomen regelingen betreffende de "normwoningen" en de "zones" opmerkelijk te noemen. Voor een nadere uitleg van deze begrippen zij verwezen naar de toelichting in paragraaf 4.3.

Deze toelichting is als volgt ingedeeld:

Hoofdstuk 2. Het opgestelde ontwikkelingsplan.

In dit hoofdstuk zijn samenvattingen opgenomen van de nota's die in de planvorming tot nu toe zijn opgesteld.

Hoofdstuk 3. Uitvoerbaarheid.

Hierin wordt nader ingegaan op de fasering, worden de grondslagen van de economische uitvoerbaarheid aangegeven en wordt het plan getoetst aan de Wet geluidhinder.

Hoofdstuk 4. Toelichting bij plankaarten en voorschriften.

Hierin wordt de juridische opzet van het plan verduidelijkt.

Hoofdstuk 5. Overleg.

In dit hoofdstuk is het resultaat weergegeven van het in het kader van het artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven overleg.

Achterin bijgevoegd is dan:

- de overzichtskaart, schaal 1 : 5000, van beide bestemmingsplannen;
- de geluidsaspectenkaart, schaal 1 : 5000, geldend voor beide bestemmingsplannen.

2. HET OPGESTELDE ONTWIKKELINGSPLAN

2.1. ALGEMEEN

In de planvorming voor Lelystad-Zuid kan een aantal fasen worden onderscheiden. Hierin werden allereerst hoofdlijnen bepaald, de uitwerking van dergelijke hoofdlijnen vond dan in een latere fase plaats. Parallel aan deze planvorming heeft dan de stapsgewijze besluitvorming plaatsgevonden.

Bedoelde fase in de planvorming met betrekking tot Lelystad-Zuid zijn/waren:

Fase 1: Uitgangssituatie, planfilosofie en programma (oktober 1981 - januari 1982).

Omtrent deze fase werd in een nota dd. januari 1982 gerapporteerd. Aan de hand van deze nota heeft de gemeenteraad in haar vergadering dd. 15 juli 1982 de belangrijkste uitgangspunten voor fase 2 vastgesteld.

Fase 2: Het structuurmodel (april 1982 - maart 1983).

In deze fase van planvorming is onderscheid gemaakt tussen:

- a. het opstellen van verschillende structuurmodellen en de bepaling van een voorkeursmodel. In haar vergadering dd. 7 december 1982 heeft het college van burgemeester en wethouders zich geconformeerd aan het in de betreffende nota opgenomen voorkeursmodel;
- b. het uitwerken van een voorkeursmodel. In haar vergadering dd. 4 juli 1983 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met de opgestelde basisstructuur voor Lelystad-Zuid.

Fase 3: Het bestemmingsplan (juni 1983 - oktober 1983).

In de onderhavige fase wordt voornoemde fase 2b "vertaald" in een tweetal (globale) bestemmingsplannen.

Fase 4: Uitwerkingsplannen (vanaf januari 1984).

In deze fase zullen de bebouwings- en inrichtingsplannen opgesteld worden.

In navolgende paragrafen zijn samenvattingen/kenschetsen opgenomen van de fasen 1, 2a en 2b. Daarbij is uiteraard meer aandacht gegeven aan de uitwerking van het structuurmodel volgens fase 2b dan aan de eerdere fasen.

2.2. FASE 1: UITGANGSSITUATIE, PLANFILOSOFIE EN PROGRAMMA (nota dd. januari 1982)

Een aantal beleidsuitgangspunten is reeds basis geweest voor deze eerste fase van de planvorming. De belangrijkste zijn:

- zuidwaarts gerichte ontwikkeling van de stad tot, in principe, de grenzen van het, op 7 maart 1979 door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde, structuurplan "Lelystad 1975-2000";

- een ontwikkelingstempo dat leidt tot circa 90.000 inwoners in 1990;
- op basis van dit tempo:
 - . continuering van de ontwikkeling van bestaande bouwfronten;
 - . strategisch richten van een ontwikkeling naar het NS-station Lelystad-Zuid;
- ligging spoorlijn conform het bestemmingsplan, ligging NS-station conform het structuurplan, functioneren van de spoorlijn in 1988;
- handhaving van het systeem van scheiding van gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer op hoofdstromen, openbaar vervoer met bussen;
- voortzetting van het beleid voor situering van voorzieningen, waar mogelijk op stadsniveau in de centrumzone, waar nodig op buurniveau in de buurtcentra;
- continuering van de groeikernstatus.

In haar vergadering van 15 juli 1982 heeft de gemeenteraad, gebaseerd op de betreffende nota, de ingekomen reacties en het genoemde overleg, de uitgangspunten vastgesteld voor de volgende fase van planvorming. In het navolgende is dit raadsbesluit in het kort weergegeven.

Algemene typologie

In Lelystad-Zuid is een milieutype-uitgangspunt gedacht dat veel overeenkomsten vertoont met de bestaande stad (tuinstadgedachte). De belangrijkste kwaliteiten van het wonen hebben dan te maken met het ruimtegebruik; een eengezinshuis met een ruime tuin en een omgeving waarin groen een belangrijk bestanddeel is. Het feit dat Lelystad een functie zal krijgen als provinciehoofdstad zal invloed hebben op het totale functioneren van de stad.

Ruimtelijke structuur

Op stads- en stadsdeelniveau zal de situering van groot-schalig groen, de spoorlijn en de centrumzone bepalend zijn voor de woongebieden, voor het beloop van de hoofdwegen en routes en de plaats van de buurtcentra. Binnen de buurten zijn de hoofdwegen en routes weer bepalend voor de inrichting van de buurten. Een dergelijke geleding kan met stedelijke groenvoorzieningen niet gerealiseerd worden.

Ruimtelijk en functioneel zal er een duidelijke eenheid moeten zijn tussen Lelystad-Zuid en de bestaande stad. Onderscheid tussen de verschillende openbare ruimten van een stad is nodig.

Het ontwikkelingstempo

Het ontwikkelingstempo tot 1990 zal zodanig zijn dat sprake is van een snelle groei naar circa 90.000 inwoners. Na 1990 zal de groei van Lelystad zich bewegen tussen een minimaal model (100.000 inwoners in 2000) en een

maximaal model (120.000 inwoners in 2000). Keuze voor een bepaald groeitempo na 1990 is op dit moment mogelijk noch noodzakelijk.

Het wonen

Er zal aansluiting gezocht moeten worden bij de woningbehoefte van diegenen die de Randstad moeten verlaten. Daarbij zijn kenmerken van deze woningzoekenden van belang, zoals de dalende gemiddelde woningbezetting, maar ook de motieven voor hun beslissing om naar Lelystad te verhuizen. Stedelijkheid in de zin van volledigheid van functies hoort daarbij. De wervingskracht die dan ontstaat is ook essentieel voor de toekomstwaarde van Lelystad bij afnemende woningbehoefte.

Bouwen in relatief lage dichtheden is uitermate belangrijk voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor Lelystad, ook in een minder afhankelijke relatie met de Randstad.

Werkgelegenheid en bedrijven

Uitgaande van een taakstellende prognose van terugdringing van de uitgaande pendel tot 15% in 2000 dienen er geen ruimtelijke belemmeringen te zijn voor bedrijfsvestigingen. De behoefte aan grootschalige bedrijventerreinen zal aansluitend aan de bestaande ter reinen moeten worden opgevangen. In Lelystad-Zuid zal ruimte worden gereserveerd voor 8.500 arbeidsplaatsen, exclusief de werkgelegenheid in de verzorgende sector.

Groenvoorzieningen en recreatie

Bij modelvorming zal de zoneringsgedachte (van cultuur naar natuur en van intensieve naar extensieve recreatie) een zeer belangrijk uitgangspunt zijn. Aanleg van groot-schalig groen is daartoe van essentieel belang. De kwantitatieve ingang voor de normering dient aangehouden te worden; voor het bos in eerste instantie 110 ha (waarvan 35 ha reeds bestaand, nog aan te leggen circa 50 m² per woning), voor het buurt- en wijkgroen 35 m² per woning en voor het groen in de directe woonomgeving eveneens 35 m² per woning. Daarbij dient bedacht te worden dat niet het totale oppervlak aan bos in de grondexploitatie behoeft te worden opgenomen.

Flexibiliteit en faseerbaarheid

Flexibiliteit heeft te maken met de aanpasbaarheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van een plan. Zij zal worden vergroot door het aanbrengen van ruimtelijke marges (bijvoorbeeld de breedte van groenstroken), reserveringen (voor onverwachte ontwikkelingen) op daarvoor geschikte plekken, het mogelijk maken van uitwisselbaarheid (bijvoorbeeld woningen in plaats van kantoren) en door functiescheiding.

De flexibiliteit van de onderdelen van een plan zal in relatie moeten staan met het tempo van realisering van deze onderdelen.

Ten aanzien van flexibiliteit en aanpasbaarheid gaat het vooral ook om de instelling dat een stad nooit helemaal af is. Veranderingen en aanpassingen zijn een essentieel kenmerk van een levende stad. Dit betekent niet dat deze veranderingen en aanpassingen kunnen worden voorzien. Een groot deel ervan kan echter door een administratieve flexibiliteit worden veilig gesteld.

De grenzen van flexibiliteit worden onder meer bepaald door financiën, door reeds genomen beslissingen, door de nog noodzakelijke besluitvorming en door de gewenste ruimtelijke nabijheid van functies. Niet onbelangrijk is ook de (beperkte) kennis die tijdens het opstellen van plannen aanwezig is. Die flexibiliteit zal worden ingebouwd, die met de huidige kennis kan worden verantwoord.

Bij faseerbaarheid wordt in dit geval bedoeld op de mogelijkheid om via het plan te kunnen reageren op verschillende mogelijkheden ten aanzien van het ontwikkelingstempo. Op stadsdeelniveau zullen beide in de inleiding genoemde mogelijkheden voor het ontwikkelings-tempo open gehouden worden.

Grondgebruik en exploitatie

Mogelijk besparingen op grondkosten mogen niet leiden tot aantasting van de fundamentele mogelijkheden van Lelystad ten aanzien van het grondgebruik. Dit heeft prioriteit boven een "luxe" inrichting.

Binnen het zuiver woongebied zal worden uitgegaan van een grondgebruik van 273 m² per woning voor een gezinshuizen in woningwet- en premie-A-sector. Slechts om financiële redenen kan deze norm verlaagd worden tot 230 m² per woning.

Ontwikkelingstempo en realiseringsaspecten

In 1988 zal een weg naar het station gereed moeten zijn. Weg en station zullen op zo kort mogelijke termijn in stedelijk gebied worden opgenomen; dit bepaalt derhalve de plaats van de eerste fase in Zuid. Voor een goede ruimtelijke inpassing is een woningbestand van 5.000 à 6.000 woningen in Zuid noodzakelijk. Ten einde op zo kort mogelijke termijn het bos in of bij de stad te halen zal het grootschalige groen zo snel mogelijk moeten worden aangelegd om er voor te zorgen dat zo vroeg mogelijk van de beoogde kwaliteit geprofiteerd kan worden. De plaatsbepaling dient in de volgende fase te geschieden.

Milieu en energie

In het kader van Zuid zijn ten aanzien van het milieu geen specifieke beleidsuitspraken noodzakelijk. In de volgende fase van planvorming zal bovenal aandacht gegeven moeten worden aan de betekenis van de Wet Geluidhinder. Ten aanzien van energie zal voortdurend gezocht moeten worden naar mogelijkheden om de afhankelijkheid van de eindige fossiele energie te verminderen. Dit kan door een groter gebruik van duurzame energiebronnen, zoals het benutten van wind- en zonne-energie en door een efficiënter gebruik van de fossiele energie (dit kan onder meer door de toepassing van stadsverwarming). Vooral de mogelijkheden die door wind en water geboden worden in Lelystad dienen daarbij extra aandacht te krijgen.

2.3. FASE 2a: STRUCTUURMODELLEN

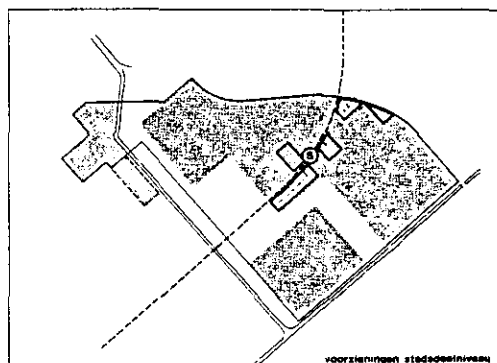
Gebaseerd op het in voorgaande paragraaf weergegeven Raadsbesluit dd. 15-07-1982 is in deze fase een voorkeursmodel "opgebouwd". Bepalend voor de daarbij gehanteerde methodiek waren:

- de grote onzekerheden betreffende de planperiode en het programma. Hiertoe was een structuurmodel gewenst dat deze onzekerheden kan "verwerken";
- het onderscheid tussen sectoren die **oorzaak** zijn van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling en facetten die **gevolg** zijn van een ruimtelijke ontwikkeling;
- het onderscheid tussen structuurbepalende en structuurvolgende sectoren; als structuurbepalende sectoren zijn dan beschouwd:
 - de situering van voorzieningen op stadsdeelniveau en buurtniveau en de daarmee samenhangende geleiding van het woongebied;
 - de groenvoorzieningen op het niveau van buurt- en stadsdeel;
 - de wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer.

In het navolgende is allereerst (in woord en beeld) aangegeven welke structuur de voorkeur heeft voor de structuurbepalende sectoren. Vervolgens is aangegeven tot welke geïntegreerd voorkeursmodel dit heeft geleid.

T.a.v. voorzieningen op stadsdeelniveau

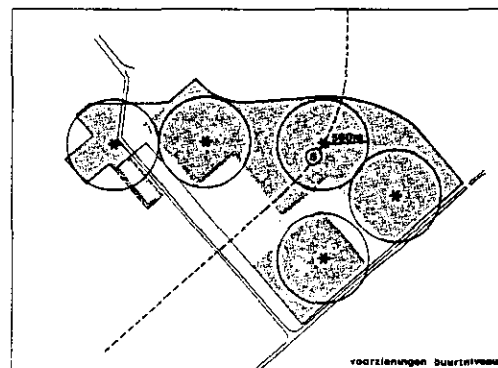
Voorgesteld wordt te kiezen voor een overwegende situering van centraal te situeren voorzieningen op stadsdeelniveau aan de zuidoostzijde van het station. Omdat een gedeelte van deze voorzieningen, ongeacht het ontwikkelingstempo gerealiseerd zal worden, wordt voorgesteld een deel ten noordoosten van het station te situeren. Als onderdeel daarvan kan dan een buurtcentrum worden geprojecteerd. Gelet op de goede vestigingsmogelijkheden nabij de Larserdreef wordt vervolgens voorgesteld een deel van deze voorzieningen te situeren aan de Larserdreef, min of meer aansluitend aan de bestaande centrum-



zone. Tenslotte is in dit voorkeursmodel een deel ten zuidwesten van het station geprojecteerd. Vooral overwegingen ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de faseerbaarheid hebben tot deze, niet aaneengesloten, voorkeur geleid.

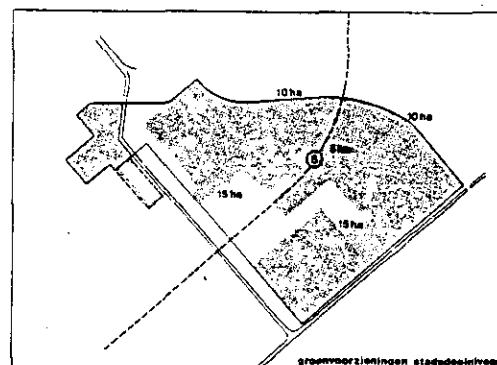
T.a.v. voorzieningen op buurtniveau

De voorkeur van de werkgroep Lelystad-Zuid gaat uit naar een zodanige situering van woongebieden dat sprake is van een groter geheel met 3 buurtcentra en van 2 afzonderlijke buurten met eigen centra. De oppervlakte van de buurt nabij het Bovenwater is kleiner dan de overige buurten. In deze buurt zullen echter ook minder voorzieningen geprojecteerd worden die van belang zijn voor het gehele stadsdeel, dan in de overige buurten. Omdat de afgezonderde ligging van deze buurt de realiseringskansen van een buurtcentrum bovendien vergroot (minder koopkracht-afvloeiing) lijkt de oppervlakte van de buurt toch voldoende voor een eigen centrum.



T.a.v. groenvoorzieningen op stadsdeelniveau

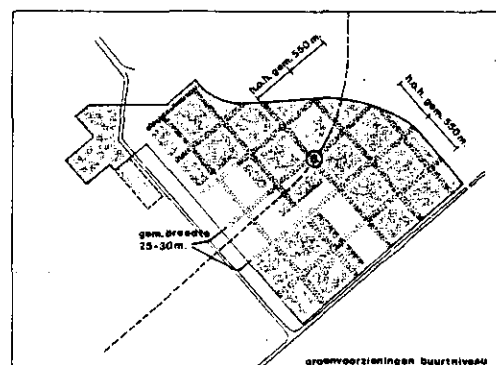
Voorgesteld wordt te kiezen voor een min of meer gespreide situering van het stadsdeelgroen. In deze opzet zijn 2 groenelementen van elk circa 10 ha geprojecteerd ten zuiden van de Larserdreef. Deze elementen hebben dan ook een functie voor Havendiep-Zuid en Waterwijk. Uiteraard stelt dit wel eisen aan de oversteekbaarheid van de Larserdreef. Voorts wordt voorgesteld circa 5 ha te bestemmen voor aanleg van een centropark. Tenslotte wordt voorgesteld 2 groenlobben van circa 15 ha elk te projecteren in de overgangszone naar de Hollandse Hout. De mogelijkheden om in een vroeg stadium van planvorming over stadsdeelgroen op korte afstand van de woning te kunnen beschikken, alsmede de onafhankelijkheid van het ontwikkelingstempo zijn daarbij van doorslaggevende betekenis geweest.

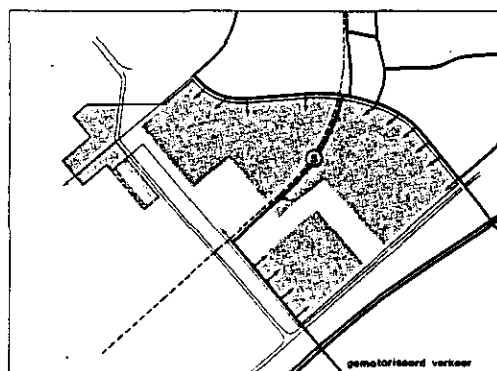


T.a.v. groenvoorzieningen op buurtniveau

De voorkeur gaat uit naar situering van buurtgroen volgens een vierkant raster van 550x550 meter. Deze maat is gebaseerd op de in het gebied voorkomende maat van 1100 meter, zijnde de afstanden tussen Buizerdweg, Torenavalktocht, Torenavalkweg en Lage Vaart. De verkavelbaarheid, de kabels en leidingen en de bus kunnen nog leiden tot aanpassing van deze maat.

De gemiddelde breedte van het groen bedraagt dan 27,5 meter, exclusief water en volkstuinten. Overigens zal sprake zijn van een zeer afwisselende breedtemaat. Deze keuze biedt goede mogelijkheden voor windsingels en voor recreatief gebruik van "technisch" water. Bovendien is in dit situeringsprincipe sprake van korte afstanden van de woningen naar het buurtgroen. Dit biedt bepaalde waarborgen, gelet op de beheersproblemen (in financiële zin) die gelden bij aanleg van het geprojecteerde groen in de directe woonomgeving.





T.a.v. gemotoriseerd verkeer

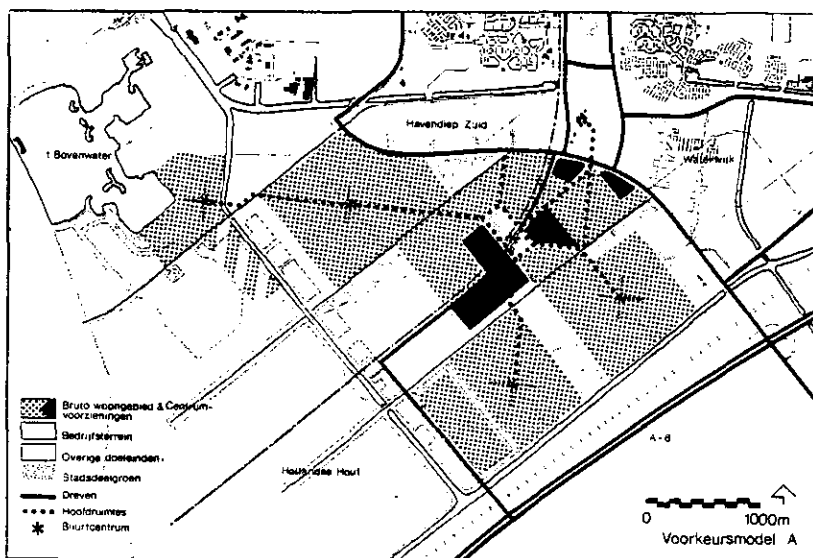
Voorgesteld wordt te kiezen voor een wegenstructuur in Zuid die gekenmerkt wordt door de tracering van een centrale dreef direct aansluitend aan de oostzijde van de spoorlijn.

De gedachte om maximaal gebruik te kunnen maken van de potentiële mogelijkheden van het gebied nabij het geprojecteerde station is daarbij van doorslaggevende betekenis geacht. Een vlotte bereikbaarheid en een goede zichtbaarheid zijn daartoe als primaire belangen beschouwd.

Uiteraard betekent dit voorstel dat de barrièrewerking van de spoorlijn nog wordt vergroot. Aan het exacte beloop en de profielopbouw van de dreef zal dan ook, met name in de nabijheid van het station, in de komende planfase aandacht besteed moeten worden. Hierbij zal de ruimtelijke continuïteit van de routes voor het langzaam verkeer een belangrijk uitgangspunt zijn.

Tot slot zij vermeld dat aanleg van een volledige zuidelijke randdreef (langs de gehele zuidelijke rand) niet onmogelijk gemaakt dient te worden. Gelet op de hoge belasting van Larserdreef en centrumzone is het niet onmogelijk dat uiteindelijk ook een verbindingsweg tussen de Westerdreef en de A6, ten behoeve van niet-centrumgebonden verkeer, aangelegd dient te worden.

Het geïntegreerde voorkeursmodel dat dan ontstaat, is onderstaand weergegeven.



2.4. FASE 2b: UITWERKING VAN HET STRUCTUUR-MODEL

DE BASISSTRUCTUUR

In het verlengde van het gekozen voorkeursmodel is de "basisstructuur" voor Lelystad-Zuid bepaald. Deze basisstructuur is als het belangrijkste resultaat van deze fase van planvorming te beschouwen. Daarbij is niet de situering van de benodigde oppervlakte voor diverse bestemmingen als uitgangspunt gehanteerd maar is een netwerk van routes en groenstroken ontworpen.

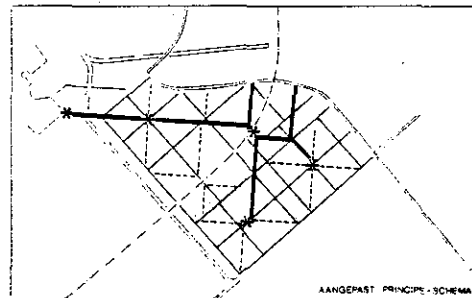
Genoemde basisstructuur is dan gebaseerd op:

1. een principe-schema van routes voor het langzaam verkeer, buurtgroenstroken, knooppunten en grotere groenelementen;
2. het beloop van de centrale stadshoofdweg;
3. de structuur van het centrumgebied.

Ad 1. Het principe-schema

In dit principe-schema zijn te onderscheiden:

- het groene raster (hart-op-hart circa 550 meter) met daarin opgenomen watergangen en routes voor het langzaam verkeer. De richting van dit raster is overeenkomstig de richting van Torenavalktocht en -weg;
- het diagonalen raster van routes voor het langzaam verkeer. Deze diagonalen gaan door de knooppunten van het groene raster (in nevenstaand schema zijn de belangrijkste diagonalen zwaarder getekend). Voorzieningen dienen op die knooppunten gesitueerd te worden;
- grotere groenelementen. Dit betreft groen op stads-deelniveau; aaneengesloten groengebieden met een oppervlakte van 8-20 ha, vooral in aansluiting op Torenavalkweg en -tocht gesitueerd.



Ad 2. Het beloop van de centrale stadshoofdweg

In het voorkeursmodel was reeds gekozen voor een stadshoofdweg (aan de oostzijde) langs de spoordijk, min of meer centraal in Zuid.

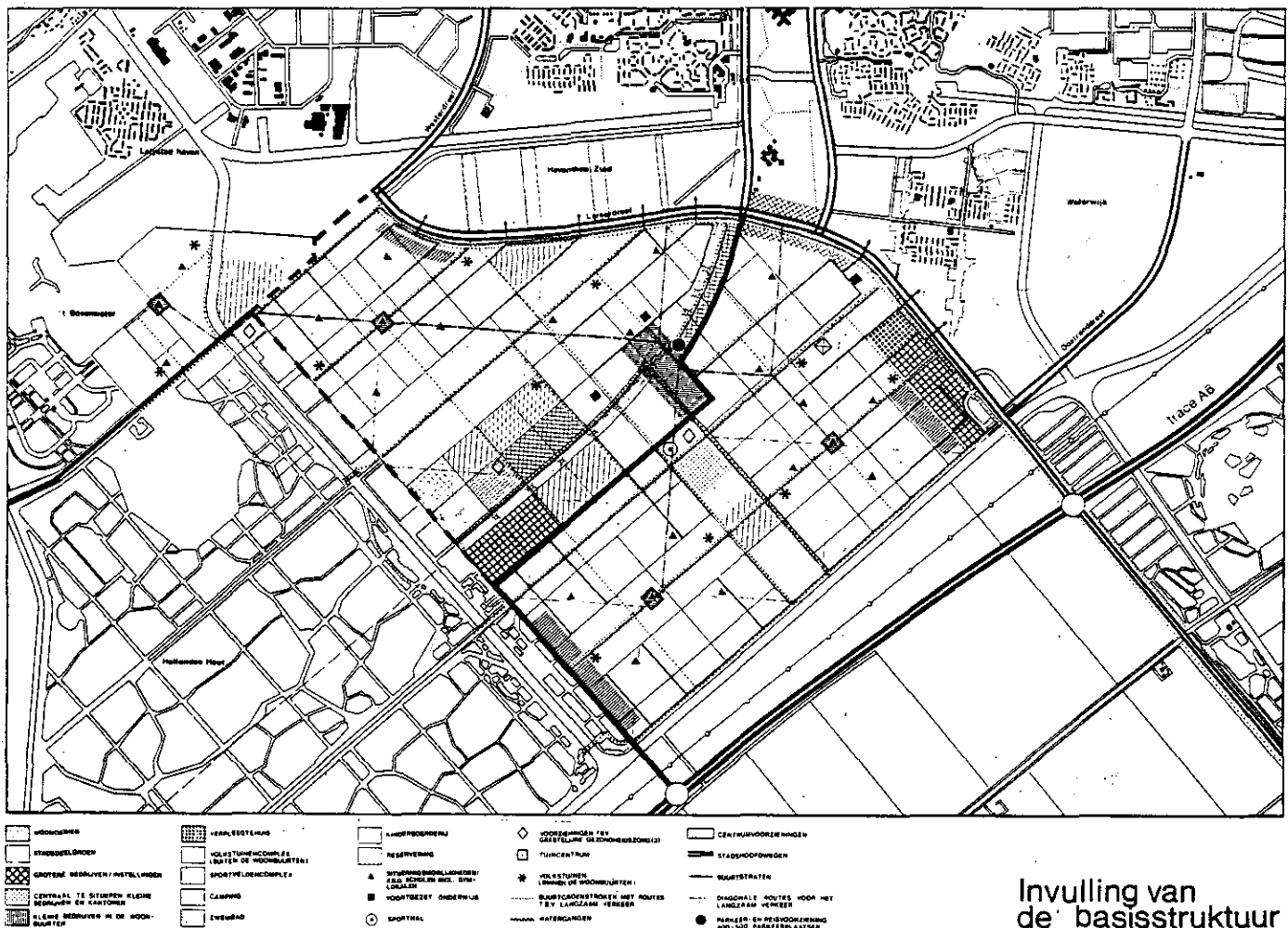
In deze fase van planvorming is dit principe nader geconcretiseerd. Dit heeft geleid tot een tracé dat, vanaf de aansluiting aan de Larserdreef, als volgt gekenschetst kan worden:

- de centrale stadshoofdweg zal tegenover de Midden-dreef worden aangehaakt aan de Larserdreef;
- het eerste gedeelte (vanaf Larserdreef tot station) zal op circa 140 meter afstand van het hart van de spoorlijn getraceerd worden. Tussen spoorlijn en weg ligt dan bedrijfsbebouwing (op korte afstand van de weg). Het gaat hierbij om een dubbelbaans weg met ongelijkvloerse kruisingen;

Aan zones en knooppunten binnen deze basisstructuur kunnen belangrijke potenties worden toegekend. Zo zal op het belangrijkste knooppunt het station gerealiseerd worden. Met inachtneming van structuur en potenties zijn vele "invullingen" denkbaar.

DE INVULLING VAN DE BASISSTRUCTUUR

In feite is het huidige programma te zien als één van de mogelijke invullingen. Dit programma is immers gebaseerd op huidige inzichten. Gegeven het ontwikkelings-tempo zijn vele wijzigingen van dit programma denkbaar. Onderstaand kaartje geeft een beeld van de "invulling van de basisstructuur" met het huidige programma.



Invulling van de basisstructuur

De onderscheiden zaken kunnen als volgt worden samengevat:

Bevolking en wonen. De woningbouwcapaciteit bedraagt circa 15.000 woningen; spoedig opstarten van Zuid be-

tekent dat langer beschikt kan worden over 3 bouwfronten (Zuid, Waterwijk en Havendiep).

Werkgelegenheid en bedrijven. In het plan is ruimte gereserveerd ten behoeve van 4.250 arbeidsplaatsen in kantoren en voor 60 ha bedrijfsterrein; dit betreft onder meer zeer kleine, verspreid te situeren vestigingen.

Voorzieningen. Centraal te situeren voorzieningen op stadsdeelniveau zijn uiteraard aansluitend aan het station gesitueerd. De plaats van overige voorzieningen op dit niveau zijn afhankelijk van de aard van de voorziening bepaald.

Buurtcentra liggen op knooppunten en k.b.o.-scholen liggen aan de routes voor het langzaam verkeer.

Het voorzieningenniveau in Lelystad-Zuid zal niet alleen bepaald worden door het aantal inwoners in Zuid. Het staat niet los van wat elders in Lelystad aan voorzieningen aanwezig is en nog zal worden gerealiseerd in de komende twintig jaren.

Dit geldt met name voor de winkelvoorzieningen. Wat in Lelystad-Zuid mogelijk en wenselijk op dit gebied is, is goeddeels afhankelijk van wat er de komende jaren in het stadscentrum de Gordiaan met haar uitlopers in zuidelijke richting zal worden ontwikkeld.

Bovendien kunnen (onverwachte) ontwikkelingen op andere plekken in de stad hun invloed doen gelden.

In de visie van het structuurplan zou Lelystad in haar uiteindelijke omvang moeten beschikken over een stads-hoofdcentrum (de Gordiaan), twee wijkcentra (Lelycentre en de derde Centrumknoop in Lelystad-Zuid) en een aantal buurtwinkelcentra, waarvan de omvang dient te worden bepaald aan de hand van het aantal huishoudens in het verzorgingsgebied.

Tegen de achtergrond van de nu beschikbare gegevens houdt deze hiërarchie het volgende in:

A. Het buurtwinkelcentrum voorziet in de dagelijkse behoeften van de in de nabijheid wonende consumenten. Het assortiment dat in een dergelijk centrum wordt aangeboden is beperkt tot levensmiddelen en andere dagelijks benodigde artikelen. De trekkracht van een buurtwinkelcentrum wordt gevormd door minimaal één supermarkt.

De grootte van een dergelijk centrum varieert van 1.500 m² tot 2.000 m², afhankelijk van de voorzieningen elders. Het benodigd draagvlak voor een dergelijk centrum is al gauw 7.000 à 8.000 personen (2.500 à 3.000 woningen).

B. Het wijkwinkelcentrum heeft minstens een draagvlak nodig van 15.000 inwoners. Het assortiment in een wijkwinkelcentrum is groter dan dat in een buurtwinkelcentrum. Naast dagelijkse artikelen worden tevens artikelen aangeboden die men, hoewel niet dagelijks, toch frequent aankoopt. Ondanks de aanwezig-

heid van speciaalzaken ligt de nadruk vooral op afstandgevoelig aanbod en op een zo breed mogelijk assortiment, zodat een klant die gericht en relatief snel boodschappen wil doen niet wordt teleurgesteld.

De grootte van een dergelijk centrum bedraagt minimaal circa 4.000 à 5.000 m² b.v.o.

- C. Het stadscentrum vormt de hoogste trap in de voorzieningenhiërarchie. Dit is de plaats waar de consument recreatief gaat winkelen (een middagje stadten). Het uitgebreide en gespecialiseerde aanbod oefent grote aantrekkingskracht uit op de consumenten. De bekende warenhuizen en landelijke filiaalbedrijven treft men hier veelal aan.

Uit het bovenstaande kan men afleiden dat bij een mogelijk maximaal draagvlak van 40.000 inwoners in zuid een wijkwinkelcentrum en buurtcentra mogelijk en wenselijk zijn. Het aantal centra dat zich zal kunnen ontwikkelen, evenals de omvang en samenstelling van deze centra, zal vooral afhankelijk zijn van:

- A: de aantrekkelijkheid van het centrum in verband met zijn ligging ten opzichte van het woongebied, ten opzichte van andere functies en zijn bereikbaarheid;
B: de mate waarin koopkracht van Lelystad-Zuid naar Lelystad-Noord, met name naar de Gordiaan, zal afvloeien.

Deze factor wordt sterk beïnvloed door factor A.

Desalniettemin moet aan deze factor een grote zelfstandige werking worden toegekend gezien het feit dat het hoofdwinkelcentrum de Gordiaan, voorzien als zij is van een groot aantal food-trekkers, meer koopkracht dan elders gebruikelijk is uit de buurt- en winkelcentra zal wegzuigen.

In het hiernavolgende zal de mate van koopkrachtafvloeiing en de daaruit resulterende mogelijkheden voor Lelystad-Zuid mede in relatie tot de fasering van de woningbouw worden uitgewerkt. Tevens zal globaal worden aangegeven hoe de centra zijn samengesteld.

40.000 INWONERS IN ZUID: EEN WIJKWINKELCENTRUM EN 4 BUURTCENTRA

Wanneer Lelystad-Zuid zal zijn voltooid, zullen er circa 40.000 mensen wonen (15.000 woningen, g.w.b. 2.7.). Volgens de nog te verschijnen geactualiseerde nota winkelvoorzieningen in Lelystad, kan het aantal m² b.v.o. voor de winkels maximaal 1,1 m² per inwoner bedragen, waarvan 0,22 m² in de voedings- en genotmiddelensector (v.g.m.) en 0,88 m² in de duurzame en overige goederensector (d.o.g.). In deze norm zijn de te verwachten daling van de bestedingen en de koopkrachtafvloeiing naar elders verdisconteerd. Een combinatie van deze cijfers levert

het beeld op dat er $\pm 44.000 \text{ m}^2$ b.v.o. in Lelystad-Zuid zou kunnen worden gerealiseerd, indien er geen koopkrachtafvloeiing naar het Noorden, met name naar de Gordiaan zou plaatsvinden.

In werkelijkheid zal er echter wel degelijk koopkracht naar het noorden afvloeien. Over de mate waarin lijkt het onlangs in Lelystad uitgevoerde distributie-planologisch onderzoek aanwijzingen te verschaffen*. Uit dit d.p.o. kan men afleiden dat winkelcentrum de Gordiaan in 1982 $\pm 60\%$ van de totale bestedingen in Lelystad in de d.o.g.-sector en 55% in de v.g.m.-sector aan zich bond. Deze cijfers zijn moment-opnames uit een stijgende trend tussen 1978 en 1982, veroorzaakt door de forse uitbreidingen in de Gordiaan in beide sectoren. De verwachting is dat deze percentages in de toekomst nog zullen stijgen, met name in de d.o.g.-sector, doordat de toekomstige uitbreidingen van de Gordiaan zich vooral in deze sfeer zullen voordoen.

Deze percentages gelden echter voor geheel Lelystad, dat wil zeggen per deelgebied kunnen zij hoger of lager zijn. Zo blijkt dat in een groot deel van de eerste woonwijk van Lelystad, namelijk dat deel dat in het d.p.o. het eerste deelgebied wordt genoemd (Oostrandpark, Rozengaard, Kreek, Plantage, Buitenplaats, Bongerd, Wijngaard) en dat voorzien is van een buurtsteunpunt en op een iets gunstiger afstand ligt van het Lelycentrum dan van de Gordiaan, nog maar 32% van de bestedingen in de sector v.g.m. en 39% van de bestedingen in de sector d.o.g. door de Gordiaan werd gebonden. Deze percentages zouden nog lager zijn uitgevallen wanneer als deelgebied een groot deel van wijk 1-noord als onderzoeksgebied was uitgekozen. Deze wijk ligt immers gunstiger ten opzichte van het Lelycentrum.

Op grond van dit beeld van enerzijds een toenemende betekenis van de Gordiaan, maar anderzijds een groot draagvlak in Zuid op grote afstanden van de Gordiaan, wat een redelijk aanbod van winkelvoorzieningen in Zuid mogelijk en wenselijk maakt, is er voorlopig van uitgegaan dat ruim $1/3$ van de bestedingen van de inwoners uit Zuid in de d.o.g.- en v.g.m.-sector te zamen in Lelystad-Zuid wordt gebonden. Dit komt neer op een benodigd aanbod van circa 16.000 m^2 . De koopkrachtbinding voor de sector v.g.m. is hierbij geschat op ± 60 à 65% en van de sector d.o.g. op 25 à 30% .

Bij de bovengenoemde hoeveelheid is het in principe mogelijk om in Lelystad-Zuid een wijkwinkelcentrum van 5.000 m^2 , 4 buurtcentra van 1.500 à 2.000 m^2 en $\pm 3.000 \text{ m}^2$ op bedrijfsterreinen (meubelen, doe-het-zelf

* Het functioneren van de winkelvoorzieningen in Lelystad; CIMK-rapport bladzijde 56 en bijlage C5 (concept).

sector) te realiseren. Dit verzorgingsniveau lijkt echter niet alleen haalbaar wanneer de bevolking en koopkracht zich overeenkomstig de verwachtingen zal ontwikkelen. Het verzorgingsniveau zal ook moeten worden waargemaakt door een ruimtelijke vormgeving, die zoveel mogelijk tegemoet komt aan eisen van bereikbaarheid, herkenbaarheid en functieversterking. In de uitwerking van het structuurmodel is hier op de volgende wijze aandacht aan gegeven:

A. Het wijkwinkelcentrum is in het centrumgebied bij het station geprojecteerd op het punt waar de hoofdroutes voor het langzaam- en het gemotoriseerde verkeer, komende uit de afzonderlijke woonbuurten, elkaar ontmoeten. Er is sprake van een goede centrale ligging zowel ten opzichte van de rond de centrumbuurt gegroepeerde woongebieden als binnen het woongebied dat zal zijn ontstaan wanneer in Zuid ongeveer 6.000 woningen zullen zijn gebouwd. Voor dit gebied heeft het wijkwinkelcentrum tevens een buurtwinkelfunctie. De ligging in het centrum nabij andere functies heeft als voordeel dat er een uitwisseling van personen tussen de winkels en de overige voorzieningen kan plaatsvinden waardoor het centrumgebied aan sfeer en levendigheid zal winnen en een herkenbaar stedelijk milieu zal ontstaan. Tevens zal hierdoor het draagvlak voor de winkels worden vergroot.

Als het primaire verzorgingsgebied van het wijkwinkelcentrum, dat wil zeggen het gebied waar relatief de meeste klanten vandaan zullen komen, kan het gebied worden beschouwd dat ongeveer binnen een straal van 800 meter van het wijkcentrum ligt.

B. De buurtcentra van 1.500 à 2.000 m² zullen centraal in de overige 4 buurten worden gerealiseerd, op herkenbare knooppunten van de groenstroken en de diagonale fietsroutes.

Voor de bereikbaarheid is prioriteit gegeven aan het langzaam verkeer.

Voor de auto en de bus is het centrum in principe toegankelijk, zij het niet over hoofdroutes.

De twee woonbuurten die deel uitmaken van het aaneengesloten woongebied en de buurt die komt in de zuidelijke punt van Lelystad-Zuid hebben een draagvlak van circa 3.000 woningen.

Zij zijn zo gestructureerd dat de afstanden van de woningen tot het centrum beperkt zijn. De maximale afstand bedraagt ca 560 meter hemelsbreed. De ligging van de winkels in de eerstgenoemde woonbuurten is zodanig, dat hun verzorgingsgebieden zo min mogelijk die van het wijkcentrum zullen overlappen.

Uit het oogpunt van wederzijdse ondersteuning en bereikbaarheid ligt het voor de hand om de buurtgebonden welzijnsvoorzieningen in de nabijheid van de winkels te situeren. De eventueel bij de knooppunten aan te leggen

groene speelvoorzieningen zullen dan ook beter worden benut (trapveldjes, veldjes met speelwerktuigen). De buurt bij het Bovenwater zal kleiner zijn dan de overige woonbuurten (2.000 - 2.500 woningen). Een centrum van + 1.500 à 2.000 m² lijkt hier desondanks mogelijk omdat door de grotere afstanden tot het wijkcentrum en hoofdcentrum de Gordiaan minder koopkracht zal afvloeien.

FASERING

De fasering van het aantal m² b.v.o. in de tijd zal gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van de woningbouw. Globaal onstaat het volgende beeld:

2.000 woningen; 1.500 m² b.v.o.

3.000 woningen; 2.000 m² b.v.o.

5.000 woningen; 4.000 à 5.000 m² b.v.o.

7.000 woningen; 6.500 m² à 7.000 m² b.v.o.

10.000 woningen; 9.000 m² b.v.o. à 10.000 m² b.v.o.

13.000 woningen; 11.500 m² b.v.o. à 13.000 m² b.v.o.

15.000 woningen; 14.000 m² b.v.o. à 16.000 m² b.v.o.

In het centrumgebied bij het station zal met de winkelontwikkeling worden gestart. In de eerste fase van de ontwikkeling van Lelystad-Zuid zal er waarschijnlijk alleen nog maar sprake zijn van een noodwinkel of een rijdende voorziening. Bij 1.500 tot 3.000 woningen kan er een buurtcentrum van de grond komen van 1.500 à 2.000 m².

Een dergelijk centrum zal in eerste instantie bestaan uit een supermarkt, 1 à 3 kleine foodwinkels en 2 à 3 winkels in de non-food. In een tweede fase zal met name uitbreiding in de non-food kunnen plaatsvinden.

Bij de ontwikkeling van 3.000 naar 6.000 woningen lijkt een uitgroei tot een wijkwinkelcentrum van 5.000 m² b.v.o. tot de mogelijkheden te behoren, bestaande uit minimaal 2 supermarkten, 2 à 5 kleine food-winkels en 10 à 15 winkels in de non-food.

Wanneer in Lelystad-Zuid meer dan 6.000 woningen zullen worden gebouwd dan kan in elk van de nog te ontwikkelen woongebieden een buurtcentrum van 1.500 à 2.000 m² b.v.o. worden gerealiseerd. Bedrijfsterreinen kunnen dan aantrekkelijk worden voor de vestiging van bedrijven in de meubel- en doe-het-zelf sector. Gerekend is met + 3.000 m² b.v.o.

DE SAMENSTELLING VAN DE WINKELCENTRA + OVERIGE VOORZIENINGEN

Behalve winkels is er in winkelcentra ook plaats voor bankkantoren, een P.T.T.-kantoor/filiaal, ambachten (kapper, stomerij, wasserette), en voor horecavoorzieningen. Voor de laatste voorzieningen kan een norm worden aangehouden van 0,65 bedrijf per 1.000 inwoners en een gemiddelde oppervlakte van 120 m² per bedrijf.

De hiernavolgende tabel geeft een mogelijk beeld van de samenstelling van de winkelcentra in Zuid.

Winkelvoorzieningen in Zuid	super- markt		winkels		banken	horeca	ambacht	p.t.t.	totaal winkels max.	overig	totaal
	food	non-food	food	non-food							
	in m ²	in m ²	in m ²		in m ²	in m ²	in m ²	in m ²	in m ²	in m ²	in m ²
Wijkwinkelcentrum	1.400	300	500	2.800	250	2.250	250	250	5.000	3.000	8.000
Buurtcentrum 1	500	150	250	600 à 1.100	75	200	150	75	2.000	500	2.500
Buurtcentrum 2	500	150	250	600 à 1.100	75	200	150	75	2.000	500	2.500
Buurtcentrum 3	500	150	250	600 à 1.100	75	200	150	75	2.000	500	2.500
Buurtcentrum 4	500	150	250	600 à 1.100	75	200	150	75	2.000	500	2.500
Bedrijfsterreinen									± 3.000		± 3.000
									16.000 max.	5.000 max.	21.000 max.

Groenvoorzieningen en recreatie. Stadsdeelgroen is in grotere gebieden (8-20 ha) en in een centrumparkje gesitueerd. Buurtgroenstroken zijn gedifferentieerd naar breedte; gekoppeld aan water en volkstuinen bedraagt de maximale breedte dan 75 m (buiten ophoging).

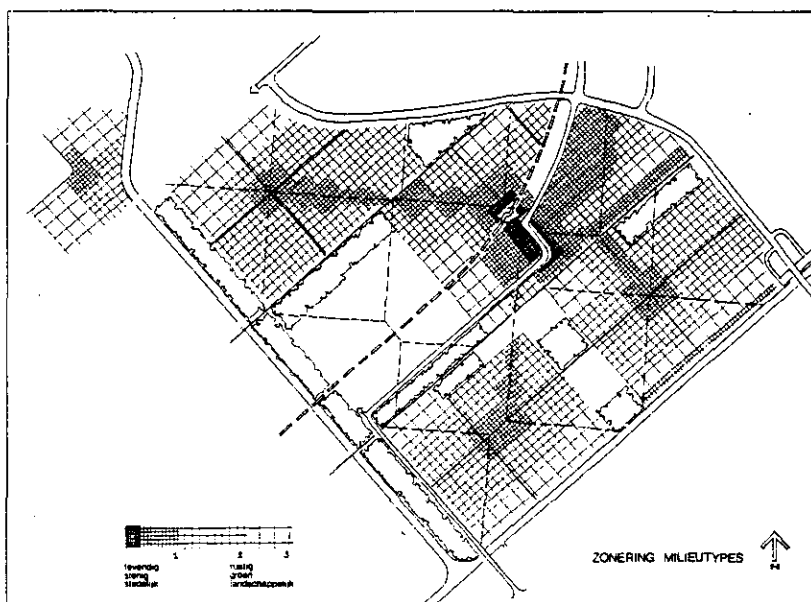
Sportvelden zijn aan de randen van de buurten gesitueerd; daarmee wordt de gewenste geleiding ondersteund. Dit geldt ook voor de grotere volkstuincomplexen; binnen de buurten liggen kleinere volkstuincomplexen.

Verkeer en vervoer. Voor het gemotoriseerde verkeer is in "de basisstructuur" een raster van buurtstraten (h.o.h. circa 275 m) opgenomen. Gelet op geluidsaspecten zal de intensiteit op deze straten in het algemeen niet hoger zijn dan 2.450 motorvoertuigen/spitsuur. De lokale bussen maken gebruik van genoemde buurtstraten. In de basisstructuur is de structuur van routes voor het langzaam verkeer reeds bepaald.

Civilitechnische aspecten. De benodigde oppervlakte open water (5%) zal worden gerealiseerd middels watergangen h.o.h. 550 meter. Deze watergangen maken deel uit van de buurtgroenstroken. Binnen de basisstructuur zijn kabels en leidingen goed inpasbaar.

DE MILIEUTYPOLOGIE

Voor het bebouwd gebied is groot belang gehecht aan de gedachte dat het noodzakelijk is om in zuid verschillende woonmilieus te realiseren. Deze verschillen zullen niet op willekeurige plaatsen mogen ontstaan; ze dienen afhankelijk van de structuur bepaald te worden. Teneinde de richting te geven aan deze overweging is het plangebied in zones "verdeeld". Deze zones geven uiterste milieutypes aan die levendig, stenig en stedelijk respectievelijk rustig, groen en landschappelijk genoemd zijn.



Aan deze uitersten zijn kenmerken gekoppeld die typerend geacht worden voor de uitwerkingen die in de betreffende zones opgesteld zullen worden.

Dit betreft:

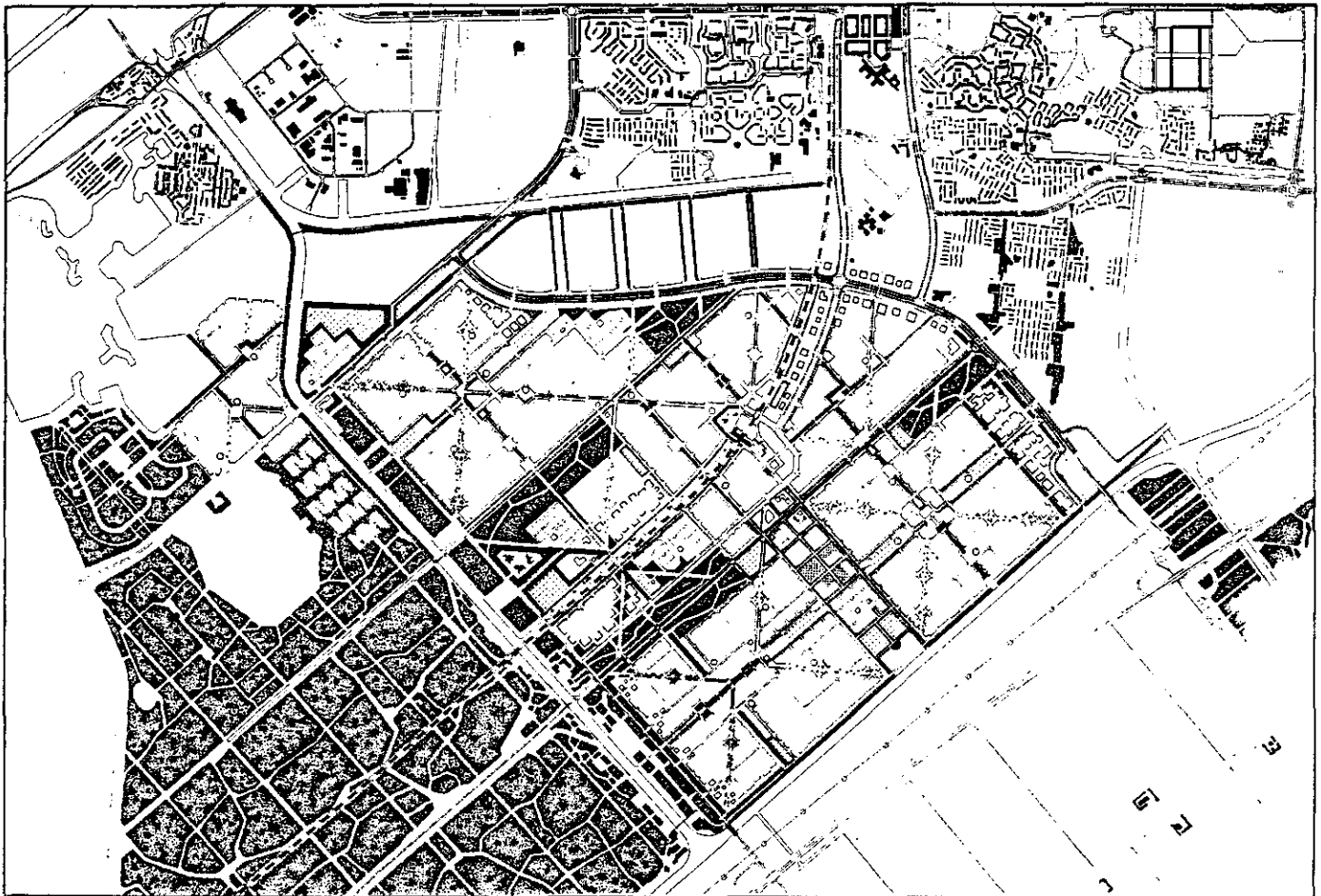
1. De mate van openbaarheid: openbaar gebied benadrukt openbare functie of maakt indruk privé-terrein te zijn.
2. De bebouwingskarakteristiek: complexe tegenover enkelvoudige architectuur.
3. De plaats van de verkeerssoorten: scheiding (auto heeft eigen plek) tegenover menging (auto komt overal, ondergeschikt).
4. Profielopbouw en verkaveling: sterke contrasten tussen voor en achter en gesloten bebouwing of juist het tegenovergestelde.
5. Woonomgevingsgroen: cultureel respectievelijk losse vormgeving.
6. Relatie met buurt- en stadsdeelgroen: scherpe grenzen of meer geïntegreerd.
7. Grondgebruik: grotere percelen, meer verharding en minder groen tegenover kleinere percelen, minder verharding en meer groen.

HET STRUCTUURBEELD

Gebaseerd op de "invulling van de basisstructuur" en op de karakteristieken van de structuurbepalende elementen is een samenhangend beeld geschetst van Lelystad-Zuid. Nadrukkelijk zij gesteld dat deze kaart niet als een vastomlijnd plan gezien kan worden, getracht is slechts een geïntegreerd overzicht te geven van momenteel geldende ruimtelijke en programmatische gegevens.

Dit structuurbeeld voegt dan ook slechts in beperkte mate nieuwe elementen toe. Dit betreft:

- de differentiatie van het stadsdeelgroen;
- de aanvullingen op het basisprofiel;
- de ruimtelijke structuur van het centrumgebied;
- de differentiatie van de groenstroken gelegen binnen de woonbuurten.

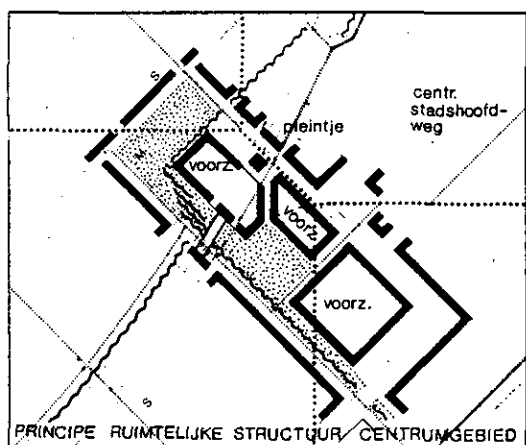


Achterin deze toelichting is het structuurbeeld als uitvouwblad, schaal 1 : 20.000 opgenomen.

ENKELE VERKENNINGEN VOOR DE VERDERE UITWERKING

Het centrumgebied

Het ontwerp voor het in 1988 te openen station zal medio 1983 in grote lijnen gereed moeten zijn. Daartoe is een gedetailleerde verkenning van station en omgeving opgesteld. Bij de aanleg van het dijklichaam voor de spoorlijn wordt rekening gehouden met de onderdoorgangen voor gemotoriseerd verkeer. Omdat bovendien, onder meer ten

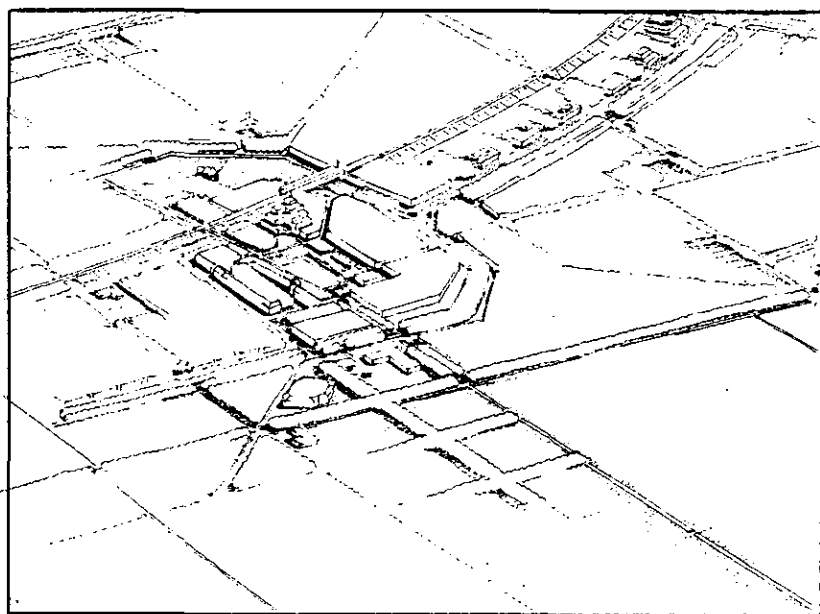


behoefte van het op te stellen bestemmingsplan, een meer gedetailleerd inzicht in grondgebruik en functionele structuur van het gebied van de eerste ophoging gewenst is, is een nadere verkenning van dit gebied opgesteld.

Voor het centrumgebied is een ruimtelijke structuur ontworpen waarin vooral getracht is de barrièrewerking van de spoorlijn, ook in ruimtelijke zin, te doorbreken. Uiteraard "past" binnen deze ruimtelijke structuur een functionele structuur die deze barrière in functionele zin doorbreekt. Hierbij is te denken aan doorgaande wegen en paden. Met name in het centrumgebied is hierbij echter ook te denken aan centrumvoorzieningen.

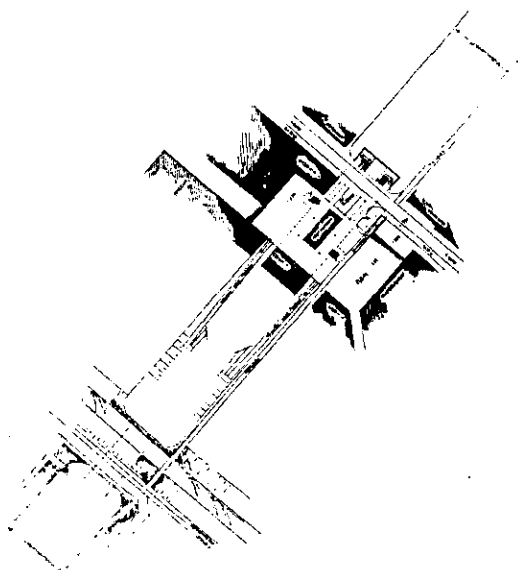
Het belangrijkste kenmerk van deze ruimtelijke structuur is dan dat er haaks op de spoorlijn, een ruimtelijk herkenbaar, duidelijk begrensd, gebied ontstaat waarin de onderscheiden functies geïntegreerd gesitueerd worden.

Onderstaande perspectieftekening geeft dan een beeld van het gebied van de eerste ophoging.



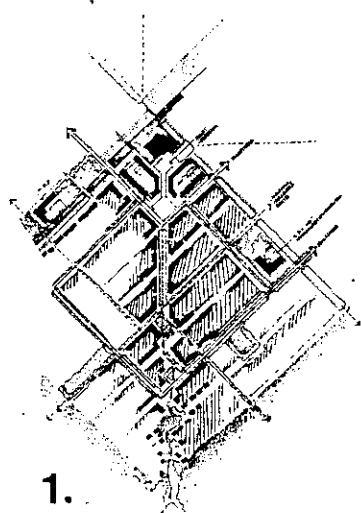
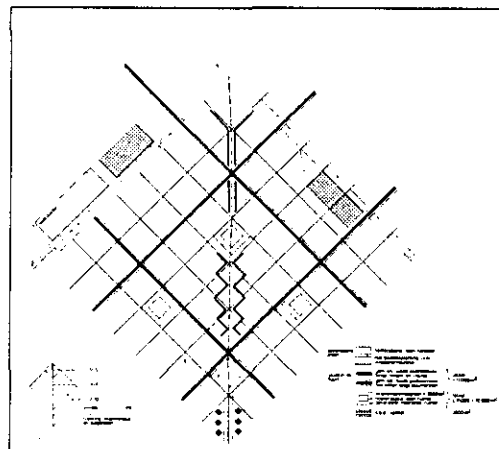
Teneinde de Nederlandse Spoorwegen in staat te stellen het ontwerp te maken van het station is de directe omgeving van het station nader bestudeerd. Nevenstaand kaartje geeft daarvan een beeld.

Teneinde het hoogteverschil tussen maaiveld en perronhoogte te beperken is het pleintje circa 1,10 m "opgetild" ten opzichte van de kruisende weg.

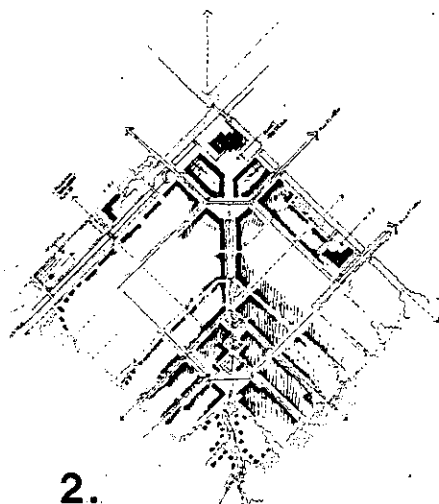


Een woonbuurt

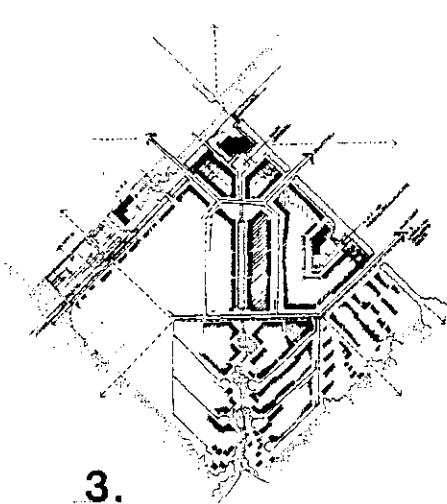
Het is niet noodzakelijk nu reeds verkavelingsplannen op te stellen. De aanvang van de bouwwerkzaamheden is immers gepland op begin 1986 respectievelijk begin 1987. Het is echter toch gewenst de huidige gedachten ten aanzien van de toekomstige uitwerkingen aan te geven. Daartoe zijn allereerst de uitgangspunten voor een fictieve buurtquadrant opgezet (zie nebenstaand kaartje). Vervolgens zijn, vooral ter illustratie, enkele verschillende mogelijkheden van uitwerkingen aangegeven, passend binnen dit schema.



1.



2.



3.

3. UITVOERBAARHEID

In voorgaande paragrafen is de functionele en de ruimtelijke structuur van Lelystad-Zuid toegelicht.

In dit hoofdstuk komt een drietal uitvoerbaarheidsaspecten aan de orde:

- fasering;
- economische uitvoerbaarheid;
- toetsing Wet geluidhinder.

3.1. FASERING

In de eerste fase van planvorming (begin 1982) zijn twee uitersten becijferd voor het ontwikkelingstempo van Lelystad. Dit resulteerde in een inwonertal in het jaar 2000 van minimaal 102.000 en maximaal 120.000 inwoners. Gebaseerd op een bepaalde ontwikkelingsvolgorde (= gebiedsbezetting van de verschillende plannen) zou de woningvoorraad in Lelystad-Zuid dan minimaal circa 6000 en maximaal circa 12.500 woningen bedragen. Zowel voor het hogere als voor het lagere ontwikkelingstempo is gerekend met een woningproductie van 2000 woningen tot en met 1987 en van 1500 woningen van 1988 tot en met 1990.

Inmiddels is echter duidelijk geworden dat de woningproductie in de periode tot 1990 lager zal zijn; een daling tot circa 800 woningen per jaar is niet uitgesloten. Het verschil met vorengeschetst bouwtempo leidt dan tot een vertraging van de diverse plannen. Daarmee staat uiteraard ook de volgorde voor wat betreft de gebiedsbezetting ter discussie. Dienaangaande is een tweetal overwegingen van belang:

- a. in Lelystad-Zuid en in Havendiep-Zuid kan vóór 1985 niet worden gebouwd; er is tot dan toe nauwelijks sprake van keuzemogelijkheden waarover moet worden beslist;
- b. na 1990 kan een andere situatie zijn ontstaan onder andere doordat dan nieuwe bouwterreinen zijn aangelegd; nu is niet aan te geven waar dat zal zijn zodat de gegevens voor de situatie na 1990 onvoldoende bekend zijn om een goed onderbouwde keuze te maken.

Indien de woningproductie zal teruglopen is het gewenst dat het accent wordt gelegd bij de ontwikkeling van Lelystad-Zuid. Dat geldt uiteraard slechts voor het gedeelte dat reeds met zand is opgehoogd; het bestemmingsplan Lelystad-Zuid I derhalve. Als belangrijkste redenen zijn daartoe te noemen:

- zo spoedig mogelijk opstarten van Lelystad-Zuid optimaliseert de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied rond het station. Dit station heeft tevens een functie in het lokaal openbaar vervoer en voor "parc and ride";
- teneinde in Lelystad-Zuid, mede ook in verband met de ligging ervan ten opzichte van de andere stadsdelen, spoedig enige winkelvoorzieningen te kunnen realiseren.

ren is een snelle oplevering in de eerste jaren wenselijk;

- het snel in ontwikkeling brengen van Lelystad-Zuid vergroot de verscheidenheid in aanbod van bouwterreinen voor woningen en bedrijven;
- het accent op Lelystad-Zuid betekent dat langer beschikt kan worden over drie bouwfronten. Snel afbouwen van Waterwijk en Havendiep-Zuid betekent dat daarna nog uitsluitend in Lelystad-Zuid kan worden gebouwd. Uit het oogpunt van kwetsbaarheid lijkt dit onverstandig;
- de bouwterreinen in Lelystad-Zuid zijn qua verwerving en ophoging en daarmee in rentelast even duur als de bouwterreinen in Havendiep-Zuid maar duurder dan Waterwijk.

Dit houdt in dat langzaam uitbouwen van Waterwijk financieel beter is dan langzaam bouwen van Lelystad-Zuid of Havendiep-Zuid.

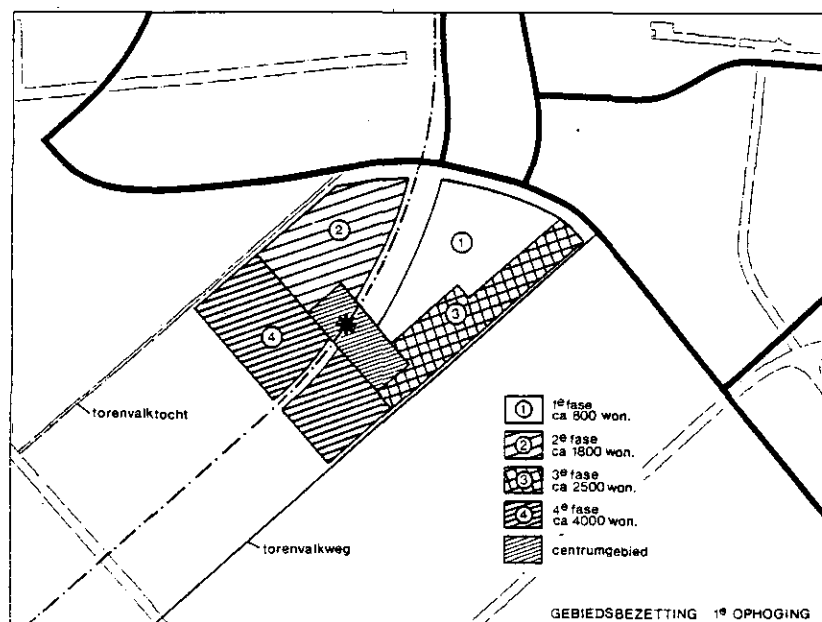
In dat verband zij nog vermeld dat naar de mening van de "commissie van advies en bijstand voor ruimtelijke ordening en economische zaken", dd. 22 juni 1983, de volgorde van de gebiedsbezetting als volgt zou dienen te zijn:

- Waterwijk-West volbouwen;
- Boswijk volbouwen;
- in de centrumzone jaarlijks 150-250 woningen bouwen;
- Havendiep-Noord volbouwen;
- Lelystad-Haven enigszins getemporiseerd aanpakken;
- Lelystad-Zuid zo snel mogelijk volbouwen;
- Waterwijk-Oost in reserve houden;
- indien de contingentering dit toelaat, het oostelijk deel van Havendiep-Zuid in ontwikkeling nemen in nauwe samenhang met de ontwikkelingen in de centrumzone.

Faseerbaarheid

De basisstructuur van Lelystad-Zuid biedt zeer goede faseringsmogelijkheden. Op onderstaand kaartje is de volgorde aangegeven van de gebiedsbezetting op het eerste op te hogen gebied. Deze volgorde is vooral bepaald door de overweging dat het gewenst is dat het station-Zuid zo spoedig mogelijk in het stedelijk gebied wordt opgenomen. Voorts door de aanwezigheid van de brug voor langzaam verkeer over de Larserdreef.

Op dit moment is het mogelijk noch noodzakelijk te kiezen voor een bepaalde gebiedsbezetting nadat het gebied van de eerste ophoging is bebouwd. Het bestemmingsplan dient de verschillende mogelijkheden ten aanzien van deze keuze nog open te houden. Dat heeft dan met name betrekking op de oppervlakte van de "woonbestemming" in het bestemmingsplan Lelystad-Zuid II. Als basis kan daartoe het in februari 1978 vastgestelde structuurplan worden gehanteerd.



3.2. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

1. Algemeen

Een zeer belangrijk aspect in de planvorming betreft de exploitatie-mogelijkheden. Hiertoe zijn berekeningen gemaakt van mogelijke kosten en opbrengsten behorende bij de gefaseerde ontwikkeling voor Zuid.

Ten behoeve van de bruikbaarheid en van de gewenste inzichtelijkheid is in de berekeningen uitgegaan van:

- prijsniveau 1982;
- de civieltechnische uitvoeringskwaliteit van Waterwijk;
- de opbrengsten voorzieningen beneden het niveau van de Gordiaan;
- opbrengsten woningen gebaseerd op niveau normbedrag 1982.

Er wordt op gewezen dat in de berekeningen geen rekening is gehouden met een post voor renteverliezen. Gezien de ervaringen met andere plannen is namelijk gebleken dat bij toepassing van de dynamische eindwaardemethode de renteverliezen worden gecompenseerd met de rentewinsten, rekening houdend met kosten- en opbrengstenstijgingen. Niet uitgesloten is dat bij een laag inflatiepercentage de opbrengstenstijgingen niet volgens de uitgangspunten kunnen worden toegepast en er toch rentelasten moeten worden toegerekend.

De betekenis van deze rentelast voor de tekorten ten opzichte van het normbedrag zijn in de ad 3 weergegeven kosten en baten weergegeven.

2. Grondgebruik en fasering

De exploitatiemogelijkheden van Zuid zijn becijferd voor de eerste fase in de ontwikkeling van Zuid. Dit betreft het gebied van de eerste ophoging. Daarbij is ook betrokken de financiële betekenis van het programma behorende bij een hoger c.q. een lager ontwikkelingstempo.

Bezien zijn:

Model 1. het gebied voor de eerste ophoging bij een hoger ontwikkelingstempo.

De hierbij behorende oppervlakte bedraagt 183,75 ha en de woningbouwcapaciteit bedraagt 3.850 woningen;

Model 2. het gebied voor de eerste ophoging, bij het lagere ontwikkelingstempo.

De hierbij behorende oppervlakte bedraagt 186 ha en de woningbouwcapaciteit bedraagt 4.215 woningen;

Gelet op oppervlakte en capaciteit van deze eerste ophoging in verhouding tot het gehele bestemmingsplan Lelystad-Zuid I, zijn de betreffende berekeningen in grote lijnen ook "van toepassing" voor dit plangebied. Vooruitlopend op een definitieve exploitatie-opzet is met beide modellen een goed inzicht in de financiële haalbaarheid aanwezig.

In relatie tot de grote onzekerheden die samenhangen met de lange looptijd van het bestemmingsplan "Lelystad-Zuid II" enerzijds en de grootte van de eerste ophoging anderzijds geven deze berekeningen zelfs een voldoende indicatie omtrent de financiële haalbaarheid van Zuid II.

De belangrijkste cijfers ten aanzien van het grondgebruik zijn:

- stadsdeelgroen 50 m²/won.
- buurtgroen 35 m²/won.
- kbo-scholen 6,5 m²/won.
- differentiatie, grondgebruik en gewogen gemiddelde binnen de woonbuurten zijn in navolgende tabel aangegeven. Het grondgebruik is dan overeenkomstig het gestelde in de nota "planfilosofie"; slechts indien financiële consequenties daartoe noodzaken, zal dit grondgebruik aangepast kunnen worden.

gesubs. woningbouw	%	perceels- grootte	verhar- ding	groen	tot.	gewogen gemiddelde
Meergez.h.	10	80	40	15	135	13,5
Kleine w.w. (incl.bejaard)	15	130	65	25	220	33
Grotere w.w.	15	163	75	35	273	40,95
Premie-A	30	163	75	35	273	81,9
Premie-B	5	gem 163	75	35	273	13,65
Premiehuur	20	163	75	35	273	54,6
<u>Ongesubisieerde woningbouw</u>						
Vrije sector	5	360	75	35	470	23,5
Totaal	100	159,6	70	31,5		261,1 m ² /won.

- openbaar gebied behorende bij voorzieningen:
 - . winkels, horeca en overig 40% uitgeefbaar
60% openbaar
 - . kantoren 75% uitgeefbaar
25% openbaar
 - . bedrijven 70% uitgeefbaar
30% openbaar
 - . scholen voortgezet onderwijs (incl. gym-lokalen 60% uitgeefbaar
40% openbaar
 - . kbo-scholen 60% uitgeefbaar
40% openbaar
 - . sporthal 30% uitgeefbaar
70% openbaar
 - . voorzieningen ten be-hoeve van geestelijke gezondheidzorg 40% uitgeefbaar
60% openbaar
 - . verpleegtehuis 40% uitgeefbaar
60% openbaar
 - . welzijnsvoorzieningen 40% uitgeefbaar
60% openbaar
 - . verzorgingstehuizen 40% uitgeefbaar
60% openbaar

3. Kosten en baten

Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten in twee modellen uitgewerkt.

Model 1:

a. Ruimtegebruik

Uitgeefbaar:

niet-woningbouw	217.850 m ²		
woningbouw	579.100 m ²	796.950m ²	43.4 %
Verharding:		358.350m ²	19.5 %
Groenvoorzieningen:		259.200m ²	14.1 %
Bovenwijkse voorzieningen:		244.500m ²	13.3 %
Voorzieningen niet ten laste van de grondexploitatie		178.500m ²	9.7 %
Totaal		1.837.500m ²	100 %

b. Kosten

Verwerving	f	7.185.000	
Ophoging		15.288.400	
Hoofdriolering		465.000	
Groenvoorzieningen		8.164.800	
Inrichting netto-vlakken		37.626.750	
Onderhoud op lange termijn		10.750.500	
Kunstwerken		8.643.000	
Aansluiting op dreven		610.200	
Tijdelijke maatregelen		500.000	
Micro-milieu		1.793.180	
Omslag bovenwijkse voorzieningen		9.961.875	
Planvoorbereiding (22%)		15.081.755	
	f	116.070.460	
Afgerond			f116.070.500

c. Opbrengsten

Woningbouw	f	90.828.830	
Winkels, horeca etc.		4.468.750	
Kantoren		17.357.000	
Bijzondere doeleinden		13.425.000	
Bedrijventerreinen		1.062.500	
Totaal incl. B.T.W.	f	127.142.080	
Totaal excl. B.T.W. (afgerond)			f107.747.500

Tekort excl. B.T.W.	f 8.323.000
Tekort incl. B.T.W. (afgerond)	f 9.821.100

Overschrijding van het normbedrag per fictieve woning
f 2.140.

Doorberekening van de post renteverliezen over de kosten van verwerving en ophogen vanaf 1 juli 1983 tot datum start bouwrijpmaken heeft tot gevolg dat het normbedrag bij start bouwrijpmaken op 1-7-1986 en 1-7-1988 met respectievelijk f 4.054 en f 5.776 wordt overschreden.

Model 2:

a. Ruimtegebruik

Uitgeefbaar:

niet-woningbouw	137.300 m ²		
woningbouw	637.800 m ²	775.100m ²	41.67 %
Verharding:		358.200m ²	19.26 %
Groenvoorzieningen:		283.700m ²	15.25 %
Bovenwijkse voorzieningen:		260.750m ²	14.02 %
Voorzieningen niet ten laste van de grondexploitatie		182.250m ²	9.8 %
Totaal		1.860.000m ²	100 %

b. Kosten

Verwerving	f 7.200.000
Ophoging	15.318.600
Hoofddriolering	468.600
Groenvoorzieningen	8.936.550
Inrichting netto-vlakken	37.611.000
Onderhoud op lange termijn	10.746.000
Kunstwerken	8.643.000
Aansluiting op dreven	610.200
Tijdelijke maatregelen	500.000
Micro-milieu	1.933.100
Omslag bovenwijkse voorzieningen	9.688.750
Planvoorbereiding (22%)	15.278.659
	f 116.934.459
Afgerond	f116.934.500

c. <u>Opbrengsten</u>	
Woningbouw	f 99.699.370
Winkels, horeca etc.	2.600.000
Kantoren	9.911.000
Bijzondere doeleinden	<u>10.650.000</u>
Totaal incl. B.T.W.	f 122.860.370
Totaal excl. B.T.W. (afgerond)	f104.119.000
Tekort excl. B.T.W.	f12.815.500
Tekort incl. B.T.W. (afgerond)	f15.122.300

Overschrijding van het normbedrag per fictieve woning
f 3.000.

Doorberekening van de post renteverliezen over de kosten van verwerving en ophogen vanaf 1 juli 1983 tot datum start bouwrijpmaken heeft tot gevolg dat het normbedrag bij start bouwrijpmaken op 1-7-1986 en 1-7-1988 met respectievelijk f 4.746 en f 6.315 wordt overschreden.

3.3. TOETSING WET GELUIDHINDER

1. Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 76 en verder Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer en van railverkeer in en rond het plangebied.

Met betrekking tot de spoorlijn kan worden vermeld dat het ingestelde akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat de voorkeursgrenswaarden niet worden overschreden. Zie hiertoe navolgende paragraaf 2.

De Wet geluidhinder hanteert een systeem van geluidszones langs wegen. In principe betekent dit dat alle wegen met een intensiteit van ten minste 2.450 motorvoertuigen per etmaal aan weerszijden een geluidszone hebben. Binnen deze zones dient onderzoek verricht te worden naar de geluidsbelasting van woningen en van andere geluidsgevoelige objecten.

Dit onderzoek dient gebaseerd te zijn op een prognose van de verkeersintensiteiten voor een periode van 10 jaar. Voor Lelystad-Zuid is dat het jaar 1994-1995.

Voor wegen met een geprognostiseerde intensiteit van minder dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal, kan de gemeenteraad, bij de vaststelling van het bestemmingsplan, een verklaring vaststellen inzake de te verwachten intensiteit. Nadat deze verklaring is vastgesteld blijft het zoneringsregiem van de Wet geluidhinder buiten toepassing. Dit betekent dat géén onderzoek verricht behoeft te worden naar de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten. In het navolgende is dan ook uitsluitend ingegaan op die wegen c.q. wegvakken die een etmaalintensiteit zullen krijgen van ten minste 2.450 motorvoertuigen. Onderzocht is op welke afstand van de betreffende wegen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voldaan wordt.

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen de bestemmingsplannen "Zuid I" en "Zuid II" en, nagenoeg parallel daaraan tussen intensiteiten op twee verschillende tijdstippen. Volgens de Wet geluidhinder zal het onderzoek weliswaar moeten worden gebaseerd op verkeersintensiteiten over een periode van 10 jaar, met het bestemmingsplan "Zuid II" zijn ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig tot circa 120.000 inwoners. Dan zullen uiteraard andere intensiteiten gelden dan over een periode van circa 10 jaar.

2. Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï bestemmingsplan Lelystad-Zuid I

2.1. Wettelijk kader railverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder bevat een drietal artikelen betreffende railverkeerslawaaï.

Hierin wordt onder meer gesteld dat bij algemene maatregelen van bestuur eisen kunnen worden gesteld aan de samenstelling of wijze van aanleg van spoor-, tram- of metrobanen. Ook met betrekking tot de geluidsbelasting kunnen regels worden gesteld op gelijke wijze als bij wegverkeerslawaaï.

Het ministerie van volksgezondheid en milieuhygiëne heeft in 1979 een circulaire "spoorweglawaaï" uitgebracht waarin grenswaarden voor het equivalente geluidsniveau ten gevolge van railverkeerslawaaï worden aangegeven, zulks met het oog op woonbestemmingen.

Tevens is in deze circulaire een globale berekeningsmethode vermeld om de zonebreedte langs spoorlijnen vast te stellen, waarbinnen de geluidsbelasting hoger is dan het maximaal toelaatbare.

Voor andere vormen van railverkeer (tram en metro) en geluidsgevoelige objecten, die geen woningen zijn (scholen e.d.), zullen zonodig aanvullende circulaires verschijnen.

Hier volgt een overzicht van de voorlopig te hanteren geluidsnormen voor spoorweglawaai in verband met woonbestemmingen in nieuwe situaties.

Geluidsniveau L_{eq} in dB(A)

Algemeen			Nabij stations		
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
60	55	50	65	60	55
Etmaal: 60			Etmaal: 65		

Ter toelichting op de tabel diene het volgende:

1. de grenswaarden zijn niet van toepassing op de geluidsbelasting als gevolg van trams, sneltrams en metro's. Aanbevelingen hiervoor zijn nog in studie;
2. de grenswaarden "nabij stations" gelden voor een gebied met een straal van 1.500 m tot het station (gerekend vanaf de ingang);
3. de grenswaarden voor stationssituaties kunnen tevens worden toegepast als vaststaat dat een station zal worden geopend;
4. als ondergrens voor de afstand tussen woonbebouwing en spoorlijn is 25 m aan te houden. Een lijn met een één-uursdienst, waarop bovendien 's nachts niet wordt gereden, wordt hiervan uitgezonderd;
5. onder nieuwe situaties worden in dit kader die situaties verstaan, waarbij het ontwerp, de constructie of de planning van de geluidsbron, de geluidsgevoelige bestemming of beide redelijkerwijs nog zodanig veranderd kunnen worden, dat zonder buitensporige maatregelen aan de aanbevolen grenswaarden kan worden voldaan;
6. dag: 07.00 - 19.00 uur; avond: 19.00 - 23.00 uur; nacht: 23.00 - 07.00 uur;
7. etmaalwaarde is de hoogste van de volgende waarden: L_{eq} dag, L_{eq} avond + 5 L_{eq} nacht + 10;
8. de grenswaarden hebben betrekking op het op de gevel invallende geluid.

2.2. Railverkeersgeluid

Inleiding

In het rapport "Het geluid in Lelystad. Berekening, grenswaarden, maatregelen" (1) is een uitgebreide studie gemaakt van het railverkeersgeluid in Lelystad.

Gezien de geringe ontwikkeling op het gebied van berekeningsmethoden voor het spoorweglawaai is dit rapport nog relevant.

Berekeningsmethode

In de circulaire "spoorweglawaai" wordt een berekeningsmethode gepresenteerd, die niet geheel op de Lelystadse situatie van toepassing is.

De reden hiervan is de hoogteligging van de spoorrails. Bij de berekeningsmethode is de ligging op 1 m boven het maaiveld gesteld, terwijl de rails in Lelystad op 5 m boven het maaiveld ligt.

Omdat de berekeningsmethode geen mogelijkheid biedt om dit verschil in hoogteligging in de berekening mee te nemen, zullen de uitkomsten van de berekening in de Lelystadse situatie afwijken.

Aan de hand van het rapport "Berekeningsmethode wegverkeerslawaai voor zoneringsdoeleinden" (2) mag worden afgeleid dat de hogere ligging van de spoorrails waarschijnlijk weinig effect heeft op het optredende geluidsniveau.

In het rapport "Het geluid in Lelystad, Berekening, grenswaarden, maatregelen" (1) is een andere methode van berekenen gebruikt dan die van de circulaire "spoorweglawaai". Hierbij is wel rekening gehouden met de hogere ligging van de spoorrails. Uit een vergelijking van de uitkomsten van de beide methoden blijkt dat deze vrijwel geheel overeenkomen.

Omdat in dit rapport (1) zeer uitgebreid op onder andere schermhoogten ingaat, zullen gegevens uit het rapport in het volgende terugkeren.

(1) Flevobericht, nr. 157, uitgave Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders 1979.

(2) I.C.G.-rapport, VL-HR-22-01, 1977.

Uitgangspunten voor de berekeningen

Het spoorweggeluid wordt veroorzaakt door het rolgeluid van wielen op spoorstaven. De samenstelling van de trein, soort trein, lengte van de trein en snelheid van de trein zijn van wezenlijk belang voor het geproduceerde geluid. Daarnaast spelen nog andere factoren een rol: hoogte-
ligging van de spoorrails, uitvoering van de spoorlijn, inrichting van de omgeving van de spoorlijn, hoogte van de waarnemer en de afstand van de waarnemer tot de spoorlijn.

De snelheid van de treinen in de stad zal 60-75 km/uur bedragen.

Het optrekken en afremmen van de treinen in de buurt van het station zal geen hoger geluidsniveau geven dan een langrijdende trein met circa 60 km per uur (3).

De verwachte intensiteiten van het treinverkeer zijn hieronder vermeld.

Aantal treinpassages per rijrichting in Lelystad.

	dag	avond	nacht
aantal rijtuigen per periode	164	24	8
gemiddeld aantal rijtuigen per passage	5,7	3	2
gemiddeld aantal draaistellen per uur	27	12	2

Verder is ervan uitgegaan dat:

- de in deel a (beleidsvoornemen) van de Structuurschema Verkeer en Vervoer dd. maart 1977 genoemde mogelijkheid van goederenvervoer in de toekomst zal resulteren in hooguit 2 goederentreinen per dag, waaronder VAM-treinen, waarschijnlijk in het begin van de avond.
's Nachts zullen geen goederentreinen rijden. Ook bij een eventuele doortrek naar het noorden (Groningen) zullen goederentreinen met deze bestemming niet via deze spoorlijn gaan;
- alleen indien de spoorlijn in de richting Groningen wordt doorgetrokken, de frequentie wellicht met een halfuursdienst zal worden uitgebreid;
- de zojuist genoemde eventuele goederentreinen en de eventuele frequentieverhoging samen overdag en 's avonds hooguit tot een 2 dB(A) hoger geluidsniveau zullen leiden.

Voor wat het te gebruiken materieel betreft is ervan uitgegaan dat het huidige stoptreinmaterieel (plan T en V 1964) op de Flevospoorlijn zal rijden.

Hierna zijn de optredende geluidsniveaus weergegeven.

Equivalenten geluidsniveaus (1 Leq) per periode in dB(A) langs een spoorlijn in Lelystad, in dB(A)

afstand tot as van beide rijrichtingen	waarneem- in m boven maaiveld	schermhoogte in m boven bovenkant spoorstaaf bovenkant spoorstaaf ligt + 5 m boven maaiveld											
		dagsituatie 07.00-19.00 uur				avondsituatie 19.00-23.00 uur				nachtsituatie 23.00-07.00 uur			
		0	1	1,5	2	0	1	1,5	2	0	1	1,5	2
25 m	1,5	55	47	46	44	51	43	42	40	44	36	35	33
	4,5	60	52	50	48	56	48	46	44	49	41	39	37
	7,5	61	59	55	52	57	55	51	48	50	48	44	41
	15,0	61	61	61	61	57	57	57	57	50	50	50	50
50 m	1,5	55	47	45	43	51	43	41	39	44	36	34	32
	4,5	57	50	48	46	53	46	44	42	46	39	37	35
	7,5	58	53	50	48	54	49	46	44	47	42	39	37
	15,0	58	58	57	55	54	54	53	51	47	47	46	44
100 m	1,5	52	45	43	41	48	41	39	37	41	34	32	30
	4,5	53	47	45	43	49	43	41	39	42	36	34	32
	7,5	54	49	46	44	50	45	42	40	43	38	35	33
	15,0	54	52	49	47	50	48	45	43	43	41	38	36
150 m	1,5	50	43	41	39	46	39	37	35	39	32	30	28
	4,5	51	45	43	41	47	41	39	37	40	34	32	30
	7,5	51	46	43	41	47	42	39	37	40	35	32	30
	15,0	52	48	45	43	48	44	41	39	41	37	34	32
200 m	1,5	48	41	39	37	44	37	35	33	37	30	28	26
	4,5	49	43	41	39	45	39	37	35	38	32	30	28
	7,5	50	44	41	39	46	40	37	35	39	33	30	28
	15,0	50	46	43	41	46	42	39	37	39	35	32	30

Hiervoor is al vermeld dat de etmaalwaarde de hoogste waarde is van de verschillende perioden waarbij de nachtwaarde 10 dB(A) verhoogd wordt en de avondwaarde 5 dB(A). De avondwaarde + 5 dB(A) blijkt bepalend te zijn van de Lelystadse situatie.

2.3. Conclusie

De strook gereserveerd voor de spoorlijn is 30 m breed aan weerszijden van de as van de spoorlijn.

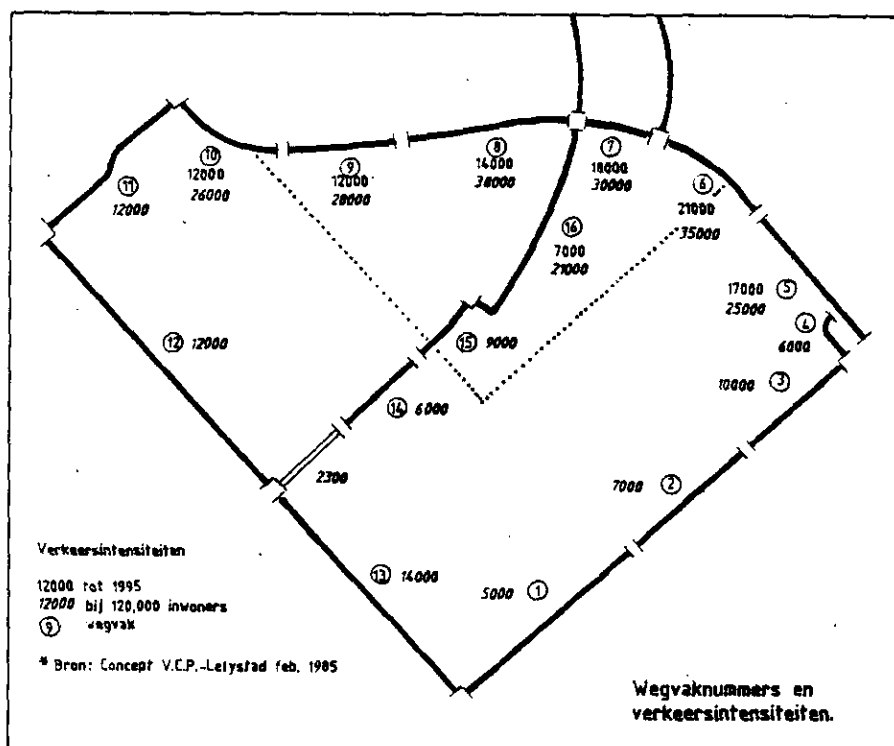
De afstand tussen de dichtsbijzijnde bebouwing en de as van de spoorlijn bedraagt minimaal 30 m. Het geluidsniveau bedraagt op deze afstand circa 62 dB(A) (etmaalwaarde).

Omdat de bebouwing geheel onder de noemer "nabij stations" valt, is een etmaalwaarde van 65 dB(A) toegestaan.

De etmaalwaarde zal in geen geval overschreden worden, ook niet indien de spoorlijn wordt doorgetrokken in de richting Groningen en diensgevolge een frequentieverhoging is te verwachten.

3. Wegverkeersintensiteiten

Navolgend kaartje geeft de intensiteiten weer die behoren bij de wegen (c.q. wegvakken) in Zuid die een hogere intensiteit zullen hebben van ten minste 2.450 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteiten zijn berekend in het kader van het verkeerscirculatieplan. Teneinde te bewerkstelligen dat geen der overige wegen een intensiteit gelijk aan of hoger dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal zal hebben dienen uiteraard wel voldoende aansluitingen aan de hoofdwegen gemaakt te worden. Met de huidige plannen is dat zonder meer mogelijk voor Lelystad-Zuid I.



Akoestisch onderzoek

Aan de berekening van de geluidsniveaus liggen de volgende veronderstellingen ten grondslag:

- dagperiode is maatgevend, gemiddeld daguur bedraagt 70% van het avondspitsuur en het avondspitsuur bedraagt 10% van de etmaalintensiteit;

- verdeling naar motorvoertuigen: lichte voertuigen 91,9%, middelzware voertuigen 4,3%, zware voertuigen 2,3% en motoren 1,5%;
- waarneemhoogte: 1,5 - 4,5 - 7,5 - 10,5 - 13,5 en 16,5 m;
- dubbelbaanswegen;
- snelheid 50 km/uur.

Voor de invloed van de A 6 op het zuidoostelijk deel van het plangebied is uitgegaan van:

- huidige intensiteit 14.000 m.v.t./etmaal;
- intensiteit na 1995 34.000 m.v.t./etmaal;
- % nachtverkeer 12%;
- snelheid 100 km/uur voor lichte voertuigen en 80 km/uur voor vrachtverkeer.

(bron: ZZW).

De berekeningen zijn bovendien gebaseerd op gedifferentieerde aannamen omtrent reflectie en absorptie. In eerste instantie is dan, met behulp van berekeningsmethode I, de "vrije-veldsituatie" berekend. Dit betreft:

- de 50 dB(A) en de 60 dB(A)-contour behorende bij de intensiteiten omstreeks 1995;
- de 50 dB(A) en de 60 dB(A)-contour behorende bij de intensiteiten die bereikt zullen worden indien Lelystad ongeveer 120.000 inwoners zal hebben.

Achterin deze toelichting is een voorbeeld van de uitvoer van de berekening van de geluidsproductie van een wegvak opgenomen.

Bij de aangegeven geluidsniveaus is reeds rekening gehouden met een geluidsreductie van 5 dB(A) overeenkomstig het bepaalde in artikel 103 van de Wet Geluidhinder. Deze reductie mag worden toegepast omdat verwacht wordt dat de motorvoertuigen in de komende tijd stiller worden.

De hiernavolgende tabel geeft de resultaten van deze berekeningen weer. Dit heeft dan betrekking op een doorslaggevende waarneemhoogte van 16,5 m. De benodigde afstanden zijn bij lagere waarneemhoogte uiteraard kleiner.

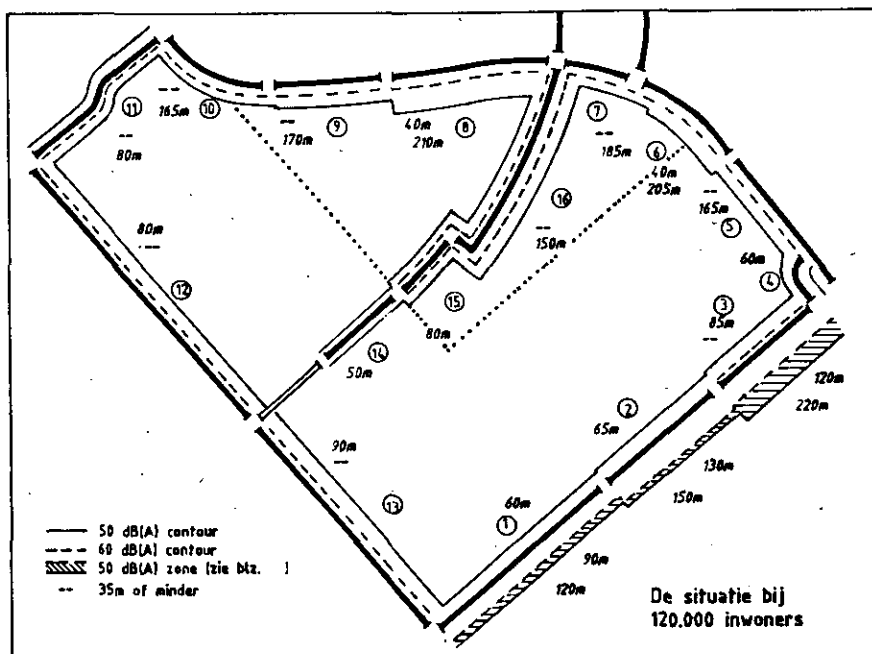
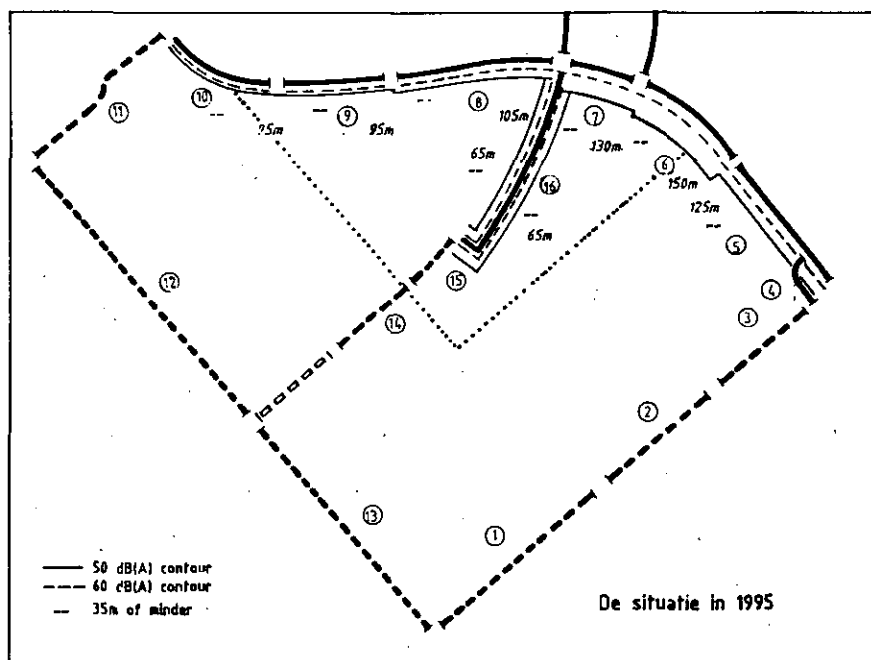
omstreeks 1995					Bij 120.000 inwoners			
weg- vak	etmaal- inten- siteit	afstanden			etmaal- inten- siteit	afstanden		
		50 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)		50 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)
1	-				5.000	60	-	-
2	-				7.000	65	-	-
3	-				10.000	85	-	-
4	-				6.000	60	15	-
5	17.000	125	55	-	25.000	165	70	-
6	21.000	150	65	-	35.000	205	95	40
7	18.000	130	55	-	30.000	185	85	-
8	14.000	105	45	-	38.000	210	95	40
9	12.000	95	-	-	28.000	170	75	-
10	12.000	95	-	-	26.000	165	70	-
11					12.000	80	-	-
12					12.000	80	-	-
13					14.000	90	45	-
14					6.000	50	-	-
15					9.000	80	-	-
16	7.000	65	-	-	21.000	150	65	-

* Vanaf A6: 130 m voor 55 dB(A)
Vanaf A6: 300 m voor 50 dB(A)

- 35 meter of minder

Vorenbedoelde contouren gelden dus zonder dat gebruik gemaakt is van geluidreducerende maatregelen als geluidswallen of -schermen. Overigens is in het westelijk gedeelte van de Larserdreef reeds een geluidswal aanwezig (op een afstand van 20 m vanaf het hart van de middenberm).

De betreffende contouren zijn op de kaartjes hierna volgend aangegeven.



Periode tot 1995

In de periode tot 1995 is de intensiteit op de wegvakken 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 16 dermate hoog dat forse afstanden tot de weg nodig zijn om aan het geluidsniveau van 50 dB(A) te kunnen voldoen c.q. dat schermen of wallen aangelegd moeten worden.

Dan blijkt onder meer dat de 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16.5 m in de wegvakken 6 en 7 op respectievelijk 150 en 130 meter vanaf het hart van de weg gelegen is. Wordt uitgegaan van een bebouwingshoogte-beperking, dan kan met kleinere afstanden worden volstaan, zonder direct wallen en/of schermen aan te leggen.

Dit principe zal voor de wegvakken 6 t/m 10 en 16 worden gehanteerd. Voor wegvak 5 (grenzend aan Zuid II) is de benodigde afstand bij hantering van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op 16.5 m hoogte geen probleem. In deze zone is een bedrijfsdoeleindenbestemming opgenomen.

Voor de wegvakken 6, 7 en 16 geeft de navolgende tabel weer op welke afstanden de 60dB(A) en de 50 dB(A)-contour ligt.

Wegvak	Tijdstip	Intensiteit	60 dB(A) en diverse waarneemhoogten						50 dB(A) en diverse waarneemhoogten					
			1.5m	4.5m	7.5m	10.5m	13.5m	16.5m	1.5m	4.5m	7.5m	10.5m	13.5m	16.5m
6	in 1995	2100 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	95	120	130	140	145	150
	120.000 inwoners	3500 m.v.t.	-	-	40	40	40	-	130	165	180	195	200	205
7	in 1995	1800 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	85	110	120	125	130	130
	120.000 inwoners	3000 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	120	150	165	175	180	185
16	in 1995	700 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	45	50	60	65	65	65
	120.000 inwoners	2100 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	95	120	130	140	145	150

- = 35 meter of minder.

Zoals reeds gesteld is langs de wegvakken 8, 9 en 10 een geluidswal aanwezig. Indien in de berekeningen rekening wordt gehouden met deze geluidswal blijkt de benodigde afstand vanaf de gevel van de geluidsgevoelige bebouwing tot de weg zonder meer acceptabel te zijn. Dat geldt dan echter niet voor alle bebouwingshoogten. Aan de daarbij behorende 50 dB(A)-contour is dan ook op de kaart "Geluidsaspecten" ruimschoots voldaan. Er zijn dan wel beperkingen nodig ten aanzien van de toegestane hoogte.

Navolgende tabel geeft een overzicht van de benodigde afstanden, bij verschillende waarnemingshoogten, indien langs de wegvakken 8, 9 en 10 een geluidswal van 2.50 m hoogte wordt aangelegd c.q. in de berekeningen opgenomen. Hiertoe is dan gebruik gemaakt van berekeningsmethode II.

			60 dB(A) en diverse waarnemhoogten										50 dB(A) en diverse waarnemhoogten									
Wegvak	Tijdstip	Intensiteit	1.5m	4.5m	7.5m	10.5m	13.5m	16.5m	1.5m	4.5m	7.5m	10.5m	13.5m	16.5m	1.5m	4.5m	7.5m	10.5m	13.5m	16.5m		
8	in 1995	1400 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	-	65	85	90	95	105								
		120.000 inwoners	-	40	50	50	50	50	55	100	130	135	145	160								
9	in 1995	1200 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	-	60	80	85	90	105								
		120.000 inwoners	-	-	40	45	45	45	45	95	110	115	135	145								
10	in 1995	1200 m.v.t.	-	-	-	-	-	-	-	60	80	85	90	95								
		120.000 inwoners	-	-	40	45	45	45	45	85	110	115	130	140								

- = 35 meter of minder.

Periode tot 120.000 inwoners

Voor de periode tot 120.000 inwoners hebben de wegvakken 1 t/m 16 alle een intensiteit van ten minste 2.450 motorvoertuigen per etmaal.

De wegvakken 5 t/m 10 en 16 zijn in het voorgaande al aan de orde geweest. Voor de periode tot 120.000 inwoners zullen de nodige voorzieningen moeten worden getroffen in de vorm van geluidswallen en/of schermen om te voldoen aan de 50 dB(A)-contour voor die periode. Hiermee wordt rekening gehouden in het stedenbouwkundig plan.

Voor de wegvakken 1 t/m 4 en 11 t/m 15 zal worden uitgegaan van de ligging van de 55 dB(A) en 50 dB(A)-contour zoals aangegeven in de tabel op blz 41.

Voor de wegvakken 1, 2 en 3 geldt voor de zuidoostzijde een 50 dB(A)-zone in plaats van een 50 dB(A)-contour. Ten gevolge van het cumulatieve effect van het door de A6 geproduceerde geluidsniveau naast het geluidsniveau ten gevolge van de wegvakken 1, 2 en 3 is er een strook ontstaan waarbinnen het geluidsniveau 50 dB(A) bedraagt. Buiten deze zone bedraagt het geluidsniveau meer dan 50 dB(A).

In het gebied tussen de A6 en de wegvakken 1, 2 en 3 bedraagt het geluidsniveau derhalve nooit minder dan 50 dB(A).

Voor wegvak 1 ligt deze 50 dB(A) tussen 90 en 120 m vanaf de weg. Voor wegvak 2 is dit tussen 130 en 150 m en voor wegvak 3 tussen 120 m en 220 m van de weg.

Samenvattende conclusies

Onderstaand zijn samenvattende conclusies weergegeven voor de afzonderlijke wegvakken. Tenzij anders vermeld hebben de weergegeven afstanden (tot het midden van de weg) betrekking op de "vrije veldsituatie" indien Lelystad 120.000 inwoners zal hebben.

Wegvak 1

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m aan de noordwestzijde ligt op 60 m. Aan de zuidoostzijde ligt een 50 dB(A) zone op een afstand van 90 tot 120 m. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 20 m.

Dit geldt voor beide zijden van de weg en is inclusief de invloed van A6.

Wegvak 2

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m aan de noordwestzijde ligt op 65 m. Aan de zuidoostzijde ligt een 50 dB(A)-zone op een afstand van 130 m tot 150 m. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 20 m. Dit geldt voor beide zijden van de weg en is inclusief de invloed van de A6.

Wegvak 3

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m aan de noordwestzijde ligt op 85 m. Aan de zuidoostzijde ligt een 50 dB(A) zone op een afstand van 120 tot 220 m van de weg. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 30 m. Dit geldt voor beide zijden van de weg en is inclusief de invloed van de A6.

A 6

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 130 m afstand. Dit geldt ook voor 1995. (Voor 50 dB(A)-contour zie wegvakken 1 t/m 3).

Wegvak 4

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 60 m. Beperking van de bebouwingshoogte is niet nodig als gevolg van een bedrijvenbestemming. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 15 m.

Wegvak 5

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 165 m. Beperking van de bebouwingshoogte is niet nodig als gevolg van een bedrijvenbestemming. Voor 1995 ligt de 50 dB(A) overigens op 125 m. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 70, voor 1995 ligt deze op 55 m.

Wegvak 6

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 205 m. Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 150 m. Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour voor 1995 op 120 m. Middels bebouwingshoogtebeperkingen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 120 m en 150 m geluidgevoelige bebouwing te bouwen.

Voor de periode rond 120.000 inwoners is het nodig om voorzieningen in de vorm van wallen en/of schermen te treffen.

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 95 m. Voor 1995 ligt deze contour op 65 m.

Wegvak 7

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 185 m. Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 130 m. Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour voor 1995 op 110 m. Middels bebouwingshoogtebeperkingen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 110 m en 130 m geluidgevoelige bebouwing te bebouwen.

Voor de periode rond 120.000 inwoners is het nodig om voorzieningen in de vorm van wallen en/of schermen te treffen. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 85 m. Voor 1995 ligt deze contour op 55 m.

Wegvak 8

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 160 m (uitgaande van de aanwezige geluidwal). Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 105 m. Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour rond 1995 op 65 m.

Middels bebouwingshoogtebeperkingen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 65 m en 105 m geluidgevoelige bebouwing te bouwen.

Voor de periode rond 120.000 inwoners is een geringe aanpassing van de wal noodzakelijk. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 95 m. Voor 1995 ligt deze contour op 45 m.

Wegvak 9

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 145 m (uitgaande van de aanwezige geluidswal). Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 105 m. Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour voor 1995 op 60 m. Middels bebouwingshoogtebeperkingen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 60 m en 105 m geluidgevoelige bebouwing te bouwen.

Voor de periode rond 120.000 inwoners is een geringe aanpassing van de wal noodzakelijk. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 75 m. Voor 1995 ligt deze contour op 35 m.

Wegvak 10

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 140 m (uitgaande van de aanwezige geluidwal). Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 95 m. Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour rond 1995 op 60 m. Middels bebouwingshoogtebeperkingen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 60 en 95 m geluidgevoelige bebouwing te bouwen.

Voor de periode rond 120.000 inwoners is een geringe aanpassing van de wal noodzakelijk. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 70 m. Voor 1995 ligt deze contour op 35 m.

Wegvak 11

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 80 m. In het plan wordt rekening gehouden met de aanleg van een wal en/of scherm. De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 35 m.

Wegvak 12

Dit wegvak is identiek aan wegvak 11.

Wegvak 13

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 90 m. In het plan wordt rekening gehouden met de aanleg van een wal en/of scherm.

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 45 m.

Wegvak 14

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 50 m. In het plan wordt rekening gehouden met de aanleg van een wal en/of scherm.

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 20 m.

Wegvak 15

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 80 m. In het plan wordt rekening gehouden met de aanleg van een wal en/of scherm.

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 30 m.

Wegvak 16

De 50 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 150 m. Voor 1995 ligt de 50 dB(A)-contour voor 16,5 m waarneemhoogte op 65 m.

Voor 4,5 m waarneemhoogte ligt de 50 dB(A)-contour rond 1995 op 50 m. Middels bebouwingshoogtebeperkende maatregelen is het voor de periode omstreeks 1995 mogelijk om tussen 50 en 65 m geluidgevoelige bebouwing te bouwen.

Aan de westzijde kan zonder meer voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) voor kantoren op een afstand van 25 m van de weg (voor een waarneemhoogte van 16,5 m).

Voor de periode rond 120.000 inwoners is het nodig om voorzieningen in de vorm van wallen en/of schermen te treffen.

De 55 dB(A)-contour voor een waarneemhoogte van 16,5 m ligt op 65 m.

4. TOELICHTING BIJ PLANKAARTEN EN VOORSCHRIFTEN

4.1. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk is een toelichting opgenomen omtrent de wijze waarop de functionele en ruimtelijke structuur van Lelystad-Zuid I juridisch is vertaald.

Voor de juridische opzet is Lelystad-Zuid in tweeën gedeeld; het gebied van de eerste ophoging alsmede het bijbehorende gronddepot en de slibvang zijn in Lelystad-Zuid I opgenomen en het overig gedeelte is in Lelystad-Zuid II opgenomen. In laatstgenoemd plan is voor wat betreft de begrenzing als uitgangspunt gehanteerd dat het gehele grondgebied van Lelystad in een bestemmingsplan opgenomen dient te zijn. Dit heeft er onder andere in geresulteerd dat de strook tussen de Lage Vaart en Rijksweg 6 eveneens in Lelystad-Zuid II is opgenomen.

Uiteraard zal het grootste gedeelte van het (reeds opgehoogde gebied behorende tot het) bestemmingsplan Lelystad-Zuid I in een eerder stadium ontwikkeld zijn dan Zuid II. Een belangrijk verschil tussen beide bestemmingsplannen is dan ook dat in Zuid I meer gedetailleerde uitwerkingsregels zijn opgenomen dan in Zuid II. Een tweede, opmerkelijk verschil is dat in Lelystad-Zuid II het grootste gedeelte, tot 1-1-1989 respectievelijk 1-1-1994, voorlopig bestemd is voor agrarische doeleinden.

Opmerkelijk in beide bestemmingsplannen is de opgenomen regeling met betrekking tot "normwoningen" en "zones" in de bestemming "uit te werken woondoeleinden". Voor een nadere uitleg van deze begrippen zij verwezen naar paragraaf 4.3. op pagina 44 en verder. In die paragraaf is de betreffende bestemming voor "Zuid I" nader toegelicht.

Het bestemmingsplan Lelystad-Zuid I is vervat in één plankaart en in de voorschriften. De oppervlakte van Zuid II is zodanig groot dat het plan is vervat in 4 kaartbladen. Bovendien is voor beide plannen gezamenlijk op schaal 1 : 5000 een kaart vervaardigd waarop de begrenzingen zijn aangegeven die bij het bouwen van geluidgevoelige bestemmingen langs die wegen in acht genomen moeten worden. Omwille van de hanteerbaarheid zijn de plankaarten van Zuid I en II tot een overzichtskaart, eveneens schaal 1 : 5000, gemonteerd.

De W.R.O. geeft twee mogelijkheden tot bestemmen, welke in het onderhavige bestemmingsplan beide zijn toegepast, en wel:

- een globaal gedeelte, uit te werken door burgemeester en wethouders (artikel 11, lid 1 W.R.O.);
- een gedetailleerd gedeelte (artikel 10, lid 2 W.R.O.).

Globale plangedeelte

Voor een gedeelte van het plangebied (de uit te werken bestemmingen) is niet direct aangegeven op welke wijze woningen, straten, pleinen en andere voorzieningen worden gebouwd of aangelegd. De fase van detaillering wordt aldus, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de W.R.O., door de raad aan het college van burgemeester en wethouders gedelegeerd (uitwerkingsplicht).

Deze uitwerking vormt dan ook geen nieuw bestemmingsplan, omdat het kader in kaart en voorschriften reeds is vastgelegd.

De aspecten, die juridisch zijn vastgelegd, betreffen onder andere:

- a. de begrenzingen van de bestemmingen;
- b. het aantal te bouwen woningen;
- c. de voornaamste verkeersontsluitingen (in Zuid I);
- d. de maximaal toelaatbare bebouwingshoogten;
- e. de eisen, te stellen aan de inrichting van de (woon)omgeving.

In de leden B en C van de artikelen waarin sprake is van uit te werken bestemmingen, is het takenpakket neergelegd, dat bindend is voor burgemeester en wethouders. De opgenomen normen geven de marges aan, waarbinnen de uitwerking toelaatbaar is. Met name is het van belang dat essentiële elementen uit het programma worden geregeld. De op het eerste gezicht vrij vage bepalingen krijgen meer inhoud door de uitwerkingsregels (lid C).

Na de uitwerking worden de artikelen met de globale bestemmingen uit de voorschriften vervangen door gedetailleerde bestemmingen. De overige algemene bepalingen, zoals gebruiksbepalingen, aanlegvergunningen, overgangsbepalingen, vrijstellingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen, blijven hun geldigheid ook na de uitwerking behouden. Hieruit blijkt, dat de uitwerkingsplannen van het college van burgemeester en wethouders het bestemmingsplan voltooien en dus geen ander plan vormen.

Het uitwerkingsplan, waarbij ook weer kaarten, bebouwingsvoorschriften en toelichting behoren, wordt door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Bij de vaststelling van het uitwerkingsplan dient een procedure te worden gevolgd zoals aangegeven in paragraaf III van de voorschriften. Dit uitwerkingsplan behoeft de goedkeuring van gedeputeerde staten, waarbij dit college erop toeziet, dat burgemeester en wethouders de hun gedelegeerde bevoegdheid niet hebben overschreden. De toetsing geschiedt dan ook aan de hand van kaart en voorschriften van het bestemmingsplan. De W.R.O. geeft belanghebbenden geen mogelijkheid om tegen het uitwerkingsplan of de beslissing van gedeputeerde staten in beroep te gaan bij de Kroon.

Gedetailleerd gedeelte

Voor een gedeelte van het plangebied zijn gedetailleerde bestemmingen opgenomen. Op basis van de bepalingen kunnen direct bouwvergunningen worden afgegeven. Een nadere uitwerking door het college van burgemeester en wethouders is hier niet nodig.

4.2. VOORSCHRIFTEN

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De voorschriften zijn onderverdeeld in een drietal paragrafen. De inhoud van deze paragrafen is in het navolgende kort toegelicht. Voor een korte toelichting op de materiële inhoud van de bestemmingen als opgenomen in Paragraaf II wordt verwezen naar paragraaf 4.3. van dit hoofdstuk.

Paragraaf I

Deze paragraaf bevat drie artikelen:

Artikel 1 geeft de functies aan van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd.

Onder een volledig of nagenoeg volledig assortiment aan bouw- en doe-het-zelf producten, genoemd in het begrip "bouwmarkt" onder sub 4h, wordt het volgende assortiment verstaan:

Bouwproducten (c.q. bouwmaterialen):

1. ijzerwaren
2. sanitair
3. elektra
4. bouwgrondstoffen
5. hout en houtwaren
6. keukens en kasten
7. wand- en vloertegels
8. tuinartikelen.

Traditioneel doe-het-zelf assortiment:

9. verf en verfwaren, beitsen en houtveredelingsmiddelen, lijmen, kitten en vulmiddelen
10. hand- en elektrisch gereedschap
11. behang en behangbenodigdheden.

Artikel 2 geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Artikel 3. In dit artikel is een groot aantal veelvuldig voorkomende bedrijven opgenomen ("Staat van Inrichtingen"). Het artikel is onderverdeeld in twee leden. Lid A bevat een categorie-indeling van bedrijven. Deze indeling is mede gebaseerd op de indeling in artikel 1 van het Hinderbesluit. Aan de onderscheiden categorieën kan de volgende globale betekenis worden toegekend:

In categorie 1 zijn genoemd de inrichtingen, die door hun aard nodig en/of toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woongebouwen verspreid door de wijk of buurt.

In categorie 2 zijn genoemd de inrichtingen, die door hun aard nodig en/of toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woongebouwen, echter geconcentreerd in een wijk- of buurtcentrum.

In categorie 3 zijn genoemd de inrichtingen, die door hun aard slechts toelaatbaar zijn aan de rand van woonwijken.

Categorie 4 omvat inrichtingen, die door hun aard behoorlijk gescheiden dienen te zijn van de woonwijken, bijvoorbeeld door middel van brede groenstroken, plantsoenen, wegen of water.

In categorie 5 zijn aangeduid de inrichtingen, die door hun aard een voldoende afstand moeten hebben van de woonwijken.

Bij de betreffende bestemmingen wordt aangegeven welke categorieën van bedrijven binnen het plangebied toegelaten kunnen worden. Opgemerkt zij nog dat de Hinderwet op deze bedrijven van toepassing blijft, hetgeen betekent dat deze bedrijven wel een Hinderwetvergunning behoeven.

Lid B. Dit lid bevat een aantal bedrijven welke uit milieu-planologische redenen binnen het plangebied niet gewenst zijn. Allereerst betreft het bedrijven als bedoeld in artikel 16 van de Wet Geluidhinder (de zogenaamde A-inrichtingen). Doordat vestiging van deze bedrijven is uitgesloten hoeft verder geen zoneringsbesluit als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet Geluidhinder te worden genomen. Verder zijn alle categorieën van inrichtingen uit het Inrichtingenbesluit van 23 mei 1972, welke is gebaseerd op artikel 19 lid 1 van de Wet inzake Luchtverontreiniging, van vestiging binnen het plangebied uitgesloten.

Bovengenoemde methodiek vormt een aanvulling op de Hinderwet, die in het recente verleden, praktisch als enig middel kon worden gehanteerd om bedrijven te weren. Omdat de Hinderwet ontoereikend bleek, is een regeling opgenomen om bedrijven, welke in de nabijheid van een nieuwe woonwijk, ontoelaatbare hinder veroorzaken te weren.

Paragraaf II

Deze paragraaf bevat de bepalingen welke verband houden met de op de plankaart aangegeven bestemmingen.

Bestemmingsbepalingen

In dit onderdeel wordt de doeleindenomschrijving gegeven.

Bebouwingsbepalingen (en overige bepalingen anders dan ten aanzien van het bouwen)

Hierin is aangegeven welke bouwwerken "als recht" mogen worden opgericht. Voorop staat dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de gegeven doeleindenomschrijving.

Bij de globale bestemmingen zijn in dit lid tevens bepalingen opgenomen met betrekking tot terreinreserveringen voor de onderscheiden functies.

Zo zijn voor de situering van groen, (recreatieve) voorzieningen, bedrijven en kantoren zones opgenomen.

Ook zijn, bij enkele artikelen, vrijstellingsbepalingen omtrent het bouwen opgenomen. Dit lid geeft aan voor welke bouwwerken burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen.

Uitwerkingsregels

In de uitwerkingsregels zijn normen opgenomen welke door burgemeester en wethouders bij de uitwerking van de betreffende bestemmingen in acht dienen te worden genomen. De uitwerkingsregels bevatten behalve "programmatische" regels ook bepalingen met betrekking tot de te volgen procedure. Vanzelfsprekend ontbreekt dit lid bij gedetailleerde bestemmingen.

Paragraaf III

De laatste paragraaf van de voorschriften bevat een aantal bepalingen welke op de bestemmingen van Paragraaf II van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

a. Algemene vrijstellingen

Deze vrijstellingen, gebaseerd op artikel 15 lid 1a W.R.O., hebben onder meer tot doel enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Via een door Burgemeester en Wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer nutsgebouwtjes van geringe omvang en windturbines worden gebouwd. Ook kunnen geringe wijzigingen in de maatvoeringen genoemd in Paragraaf II en in de bestemmings- of bebouwingsgrenzen worden aangebracht.

b. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen ingevolge dit artikel nadere eisen stellen bij het oprichten van andere bouwwerken. De mogelijkheid hiertoe wordt geregeld in artikel 15 WRO. Evenals bij de algemene vrijstellingen kan de aanvrager tegen een door Burgemeester en Wethouders gestelde eis beroep aantekenen bij de gemeenteraad.

c. Bescherming van het plan

Het onderhavige artikel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan.

d. Gebruiksbepalingen

- Lid I, Gebruik van gronden en bouwwerken.
De gebruiksbepalingen bevatten, naast het algemene verbod om gronden en bouwwerken anders te gebruiken dan overeenkomstig de gegeven bestemming, nog een aantal met name genoemde verboden. Voor de gronden zijn dat bijvoorbeeld het plaatsen van onderkomens, het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen of het opslaan van gebruiksklare of onklare voer- of vaartuigen of onderdelen hiervan (bijvoorbeeld autosloperijen).
- Lid II, Vrijstellingen met betrekking tot het gebruik.
Dit houdt in dat burgemeester en wethouders vrijstelling moeten verlenen, indien strikte toepassing van de verbodsbepaling leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Het opnemen van deze vrijstelling (ook wel toverformule genoemd) is een eis van de Kroon en gebaseerd op een interpretatie van artikel 10 W.R.O. Mede gezien de jurisprudentie (AROB) zal het andere gebruik moeten aansluiten bij de bestemming. Toepassing van de vrijstelling mag niet leiden tot een formele bestemmingswijziging.

In de gebruiksbepalingen en in de hierboven onder a genoemde algemene vrijstellingsbevoegdheid is het op 5 december 1984 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden regeringsstandpunt betreffende perifere detailhandelsvestigingen juridisch vertaald. Krachtens het in dit standpunt neergelegde beleid dient detailhandel plaats te vinden in bestaande en daartoe bestemde winkelgebieden.

Uitoefening van detailhandel in de periferie, dat wil zeggen op industrieterreinen, aan de rand van de bebouwde kom of in buitengebieden dient in het algemeen te worden tegengegaan.

Van oudsher bestaan er evenwel detailhandelsactiviteiten, die - om een aantal redenen - zelden of nooit in bestaande winkelgebieden plaatsvinden en waarvan het effect op de distributieve structuur te verwaarlozen is. Het gaat hier om brand- en explosiegevaarlijke goederen, detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit van industrie en ambacht (in eigen bedrijf vervaardigde goederen) en de zogenaamde volumineuze goederen zoals auto's, boten, caravans en landbouwwerktuigen, alsmede grove bouwmaterialen. Tegen de uitoefening van dergelijke activiteiten op industrieterreinen en aan de rand van de bebouwde kom bestaat geen bezwaar. Vestiging in de buitengebieden dient echter te allen tijde te worden voorkomen.

Van deze lijn kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken doch alleen voor grootschalige meubeldetailhandel en bouwmarkten wanneer die niet ruimtelijk in bestaande winkelgebieden kunnen worden ingepast. Vestiging in buitengebieden blijft echter, ook voor deze branches, ongewenst.

Er zijn situaties denkbaar waarin de grootschalige meubeldetailhandel en de bouwmarkten in bestaande winkelgebieden niet ruimtelijk zijn in te passen. Die situaties zullen zich in het bijzonder voordoen in stedelijke dichtbebouwde gebieden en kernen met een historisch of kleinschalig en derhalve kwetsbaar karakter. Een grootschalige vestiging past hier niet in de stedenbouwkundige structuur. Concreet gezet houdt het standpunt dus in, dat voor een grootschalige meubeldetailhandel of een bouwmarkt eerst wordt nagegaan of een lokatie in de bebouwde kom kan worden gevonden. Primair behoort naar aansluiting bij het bestaande centrale winkelgebied te worden gezocht en secundair in de schil rond de binnenstad. Indien dit niet mogelijk blijkt, dan kan een perifere lokatie aan de rand van de bebouwde kom of op een industrieterrein worden overwogen. Dit afwegingsproces zou kunnen worden gekarakteriseerd als een drie stappen-model.

Voor het behoud van adequate verzorgingsstructuren en in het verlengde daarvan aantrekkelijke binnensteden is een zeer terughoudend beleid inzake perifere detailhandelsvestigingen op zijn plaats, mede gezien de stagnatie en zelfs terugloop van de consumptieve bestedingen en de daaruit voortvloeiende overcapaciteit in de detailhandel. Voorkomen moet worden, dat op perifere lokaties een detailhandelsaanbod tot stand komt, dat feitelijk thuishoort in bestaande winkelgebieden. Door de terugloop in de bestedingen kan in bestaande perifere detailhandelsvestigingen branche-vervaging optreden c.q. leegstand ontstaan, die vervolgens wordt opgevuld door branches die in bestaande winkelcentra thuishoren.

e. Overgangsbepalingen

De overgangsbepalingen, lid I, hebben ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan. Lid II betreft het gebruik van gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

f. Strafbepaling

De voorschriften betreffende het gebruik van gronden en bouwwerken, hebben alleen dan praktisch resultaat, wanneer tevens een bepaling is opgenomen, die overtreding van deze voorschriften strafbaar stelt (overeenkomstig het bepaalde in artikel 59 W.R.O.). Opgemerkt kan worden dat de strafmaat zelve in artikel 59 W.R.O. is geregeld.

g. (Algemene) wijzigingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders

In dit artikel zijn enige algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Ingevolge dit artikel heeft het college van Burgemeester en Wethouders de bevoegdheid het plan te wijzigen, indien in de planperiode daaraan behoefte bestaat.

Overeenkomstig de constante jurisprudentie, is deze bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders aan (objectieve) grenzen gebonden. Een korte procedure begeleidt de gang van zaken en biedt belanghebbenden de mogelijkheid bij het college van Burgemeester en Wethouders bezwaren in te dienen, voor zover deze bezwaren bij een eventuele inspraakmogelijkheid niet worden weggenomen. De toekenning van de wijzigingsbevoegdheid is gebaseerd op artikel 11, lid 2, W.R.O.

h. Slotbepaling

Dit artikel geeft slechts aan onder welke naam de plannen dienen te worden aangehaald (citeer-artikel).

4.3. ARTIKELSGEWIJS COMMENTAAR OP DE BESTEMMINGEN

T.A.V. LELYSTAD-ZUID I

Artikel 4. Uit te werken woondoeleinden -UW-

In de doeleindenomschrijving (lid A) is aangegeven voor welke functies de gronden zijn bestemd.

De hoofdfunctie is woondoeleinden. Daarnaast zijn de andere functies beschreven zoals voor scholen, bedrijven, detailhandel, groen, verkeer, de waterhuishouding en geluidwerende voorzieningen.

In lid B zijn de bebouwingsbepalingen, alsmede andere regels dan ten aanzien van de bebouwing gegeven (terrein-reserveringen), voor bovengenoemde voorzieningen aangegeven.

Normwoningen

De bebouwingsdichtheid is uitgedrukt in een minimaal en maximaal aantal "normwoningen" per hectare. In de begripsbepaling is een definitie van het begrip "normwoning" opgenomen.

Gebruikelijk is het om het aantal woningen op een bepaald grondgebied uit te drukken in aantallen woningen per ha.

Het vaststellen in absolute aantallen woningen kan dan echter, gezien de lange realiseringsperiode en de mogelijk daarin optredende wijzigingen, problemen opleveren. Om dit te ondervangen, wordt uitgegaan van normwoningen.

Hiertoe is het gemiddelde grondgebruik in het netto-woongebied als uitgangspunt gehanteerd:

- kavels	163 m ²
- groenvoorzieningen in de directe woonomgeving	35 m ²
- buurtverharding	75 m ²
- totaal	273 m ²

Aanhoudende dat dit gemiddelde grondgebruik bij één normwoning behoort, kan de dichtheid worden vastgesteld op minimaal:

$$\frac{10.000 \text{ m}^2}{273 \text{ m}^2} = 36,6 \text{ normwoningen/ha}$$

In de voorschriften wordt een marge aangehouden van 35 - 45 normwoningen per hectare "netto-woongebied". Tot het netto-woongebied behoren dan de uit te geven gronden voor de woningen, de bijbehorende verhardingen en het groen in de directe woonomgeving. Bedrijfsterreinen, terreinen voor bijzondere doeleinden, buurtgroen enz. behoren derhalve niet tot het netto-woongebied.

Mits voldaan wordt aan de minimale eis van de 15 m² groen per woning in de directe woonomgeving is sprake van een grote uitwisselbaarheid tussen uit te geven gronden, verhardingen en groen. Met genoemde marge kan het gemiddelde grondgebruik per woning teruglopen met circa 50 m² per woning tot 222 m². Alle typen woningen dienen te worden uitgedrukt in normwoningen, gebaseerd op het grondgebruik. Het is dan niet nodig dat nog een minimum en maximum aantal woningen wordt genoemd voor het gehele plan.

In lid C zijn voor de diverse functies en bestemmingen de uitwerkingsregels voor burgemeester en wethouders aangegeven.

Zo is voor de woningbouw een omrekeningstabel naar de normwoning aangegeven, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen eengezinswoningen en meergezinshuizen.

Zones

Op de plankaart is, middels aanduidingen, verder een aantal zones voor centrumvoorzieningen, groenvoorzieningen en bedrijfsactiviteiten aangegeven. Binnen deze zones zal het grootste gedeelte van de betreffende functies gerealiseerd worden. Deze wijze van regelen geeft enerzijds een grote mate van duidelijkheid voor wat betreft de plaats van de functies, anderzijds bestaat er een zekere flexibiliteit. De gewenste flexibiliteit zou niet meer bestaan indien gekozen was voor verschillende bestemmingen van de betreffende functies.

Indien gebruik gemaakt zou zijn van bestemmingen zou er immers een "harde" grenslijn ontstaan. Met de gehanteerde methodiek is het enerzijds mogelijk dat binnen de gehele bestemming "uit te werken woondoeleinden" woningen, kantoren, bedrijven, scholen, groenvoorzieningen, enz. worden gerealiseerd. Met behulp van de aanduiding worden anderzijds waarborgen geboden voor de structurele opzet van Zuid. Het is niet noodzakelijk dat de

gronden gelegen binnen de betreffende aanduidingen gereserveerd blijven indien duidelijk zou blijken dat er geen ruimtebehoefte bestaat voor de beoogde doeleinden (centrumvoorzieningen, bedrijven, kantoren, enz.).

In "Zuid I" zijn de volgende zones opgenomen:

- Zone A: in deze zone zullen die bedrijven een plaats moeten krijgen die naar hun aard slechts toelaatbaar zijn aan de rand van woonwijken. Bovendien dient binnen deze zone en in zone D ten minste 75% van de totale terreinbehoefte voor bedrijfsdoeleinden gerealiseerd te worden;
- Zone B: binnen deze zone dient ten minste 6 ha te worden bestemd voor sportieve recreatie en 6 ha voor groenvoorzieningen, omdat de oppervlakte van deze zone circa 24 ha bedraagt is enerzijds sprake van een grote flexibiliteit, anderzijds worden hierdoor structurele waarborgen geboden;
- Zone C: binnen deze zone dienen de gebouwen voor detailhandel, dienstverlening en horeca te worden gesitueerd. Bovendien zal binnen deze zone en in zone D ten minste 75% van de kantoren moeten worden gerealiseerd;
- Zone D: in deze zone zullen bedrijven en kantoren worden gerealiseerd. Te zamen met zone A betreft dat 75% van de bedrijven en te zamen met zone C betreft dat 75% van de kantoren. Dit betekent 25% van de kantoren en bedrijven buiten de betreffende zones mag worden gerealiseerd.

Voor de bedrijven, is een regeling gekoppeld aan de "Staat van Inrichtingen" opgenomen.

Voor wijkontsluitingswegen en waterlopen zijn aanduidingen opgenomen. Voor de situering en normen voor de geluidgevoelige bebouwing (onder andere de woningen) zijn aparte uitwerkingsregels geformuleerd. Op de kaart "Geluidsaspecten" zijn tevens de hiermede corresponderende grenzen aangegeven.

Artikel 5. Uit te werken bedrijfsdoeleinden -UB-

Deze globale bestemming betreft de gronden gelegen tussen spoorlijn en de centrale hoofdontsluitingsweg. Uiteraard is ook deze regeling gekoppeld aan de opgenomen staat van inrichtingen. Een bebouwingspercentage van 70% en een maximale hoogte van 18 meter zijn dan de belangrijkste bepalingen.

Artikel 258 van de bouwverordening regelt onder andere het parkeren bij bedrijven en kantoren. Tevens kan zo nodig een voorwaarde ter zake gesteld worden bij de gronduitgifte.

Artikel 6. Uit te werken woondoeleinden, bedrijfsdoeleinden en parkeerdoeleinden -UW+UB+UV(p)-

Deze, nader uit te werken, bestemming is gegeven aan de gronden direct ten noord-oosten van het station. binnen deze bestemming zal het grootse gedeelte (maximaal 1,25 ha) van de beschikbare oppervlakte ingericht gaan worden ten behoeve van de gewenste parkeergelegenheid voor het station.

Door het opnemen van woondoeleinden is het wellicht mogelijk op korte termijn een min of meer afgeronde stationsomgeving te realiseren.

Artikel 258 van de bouwverordening regelt onder andere het parkeren bij bedrijven en kantoren. Tevens kan zonodig een voorwaarde ter zake gesteld worden bij de gronduitgifte.

Artikel 7. Verkeersdoeleinden -V-

Deze bestemming betreft de centrale hoofdontsluitingsweg. Omdat het hier een eindbestemming betreft is het mogelijk de op korte termijn aan te leggen weg naar het station te realiseren zonder dat nog een uitwerkingsplan behoeft te worden opgesteld.

Artikel 8. Railverkeer -Vr(s)-

Deze bestemming is overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan "Spoorbaan-Zuid" met dien verstande dat ter plaatse van het station een bebouwingsvlak is opgenomen. De mogelijkheid is opgenomen om, binnen dit bebouwingsvlak, maximaal 600 m² bedrijfsvloeroppervlakte te realiseren voor detailhandel en dienstverlening. Bovendien is het totaal aantal onderdoorgangen (4 voor wegen en 7 voor voet- en/of fietspaden) "opgedeeld" tussen Zuid I en Zuid II.

T.A.V. LELYSTAD-ZUID II

Artikel 4. Uit te werken woondoeleinden, voorlopig bestemd tot agrarische doeleinden, onbebouwd -UW/Ao- en tot bos -UW/N(b)-

De opzet van deze bestemming is in beginsel uiteraard gelijk aan de opzet van de UW-bestemming in Zuid I. Er zijn echter twee opmerkelijke verschillen:

1. omdat deze gronden voorlopig niet nodig zullen zijn voor het realiseren van woningen is aan de betreffende gronden voorlopig de bestemming "Agrarische doeleinden, onbebouwd" respectievelijk "Bos" toegekend. Deze gronden zijn eigendom van de Staat der Nederlanden.

De gronden waaraan de voorlopige bestemming "Agrarische doeleinden, onbebouwd" is gegeven zijn als zodanig in gebruik bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Het gedeelte van de Hollandse Hout waaraan de voorlopige bestemming "Bos" is gegeven is in beheer en onderhoud bij Staatsbosbeheer.

Gebaseerd op de gedachte ontwikkelingsvolgorde geldt deze voorlopige bestemming tot 1-1-1989 respectievelijk 1-1-1994. Op de plankaart zijn daartoe "deelgebieden I, II en III" aangeduid.

Binnen deze termijnen zullen beslissingen genomen moeten worden omtrent de volgende fasen, de ophoging enz.;

2. in Zuid II zijn geen aanduidingen opgenomen voor wijkontsluitingswegen en waterlopen. Gelet op de langdurige ontwikkelingsperiode is dat niet zinvol geacht.

Overeenkomstig de regeling in Zuid I is ook in het onderhavige bestemmingsplan gewerkt met zones voor de situering van bedrijven en recreatieve voorzieningen. Hierdoor is een grotere flexibiliteit gewaarborgd dan indien gewerkt zou worden met bestemmingen voor deze doeleinden. De volgende zones zijn opgenomen:

- Zones 1, 3, 7 en 8: binnen deze zones zal 80% van de resterenden terreinoppervlakte voor groenvoorzieningen en recreatieve terreinen worden gesitueerd. Dit is dan exclusief de groenvoorzieningen in de directe woonomgeving en het buurtgroen en inclusief zwembad, camping, volkstuinten enz. De overige 20% kunnen derhalve buiten deze zones gerealiseerd worden. Voorts is binnen deze zones woningbouw niet uitgesloten;
- Zones 2, 4, 5 en 6: binnen deze zones zal 80% van de bedrijfsdoeleinden moeten worden gesitueerd.

Artikel 5. Uit te werken bedrijfsdoeleinden -UB-

Deze bestemming betreft de gronden gelegen ten zuiden van de Larserdreef, tussen de Torenavalkweg en de Lage Vaart. Ook in dit artikel is een koppeling met de staat van inrichting opgenomen. Binnen deze bestemming kunnen, met een maximale oppervlakte van 5 ha, ook maatschappelijke doeleinden worden gerealiseerd.

Artikel 258 van de bouwverordening regelt onder andere het parkeren bij bedrijven en kantoren. Tevens kan zonodig een voorwaarde ter zake gesteld worden bij de gronduitgifte.

Artikel 6. Bedrijfsdoeleinden, servicestation -B(s)-

Deze bestemming heeft betrekking op het zelftankstation dat langs de zuidzijde van de Larserdreef, ter hoogte van de afslag naar de Oostranddreef, zal worden gerealiseerd.

Artikel 7. Sportieve recreatie, golfbaan -Rs(g)-

Deze bestemming heeft betrekking op de aan te leggen golfcourse in de open plek in de Hollandse Hout, langs de Buizerdweg. Op deze gronden mogen ten hoogste twee dienstwoningen worden gebouwd; de totale grondoppervlakte van de gebouwen mag maximaal 1.000 m² bedragen.

Artikel 8. Bos -N(b)-

Deze bestemming heeft zowel betrekking op het bestaande bos als op een tweetal geprojecteerde "uitlopers" van het bos langs de Torenvalkweg en de Torenvalktocht. Ook aan een gedeelte van de open plek langs de Buizerdweg is, conform de overeenkomst met Staatsbosbeheer, de bestemming "Bos" gegeven.

Bebouwing is slechts zeer beperkt toegestaan binnen het bebouwingsvlak; dit vlak betreft de bestaande bebouwing aan de Buizerdweg.

Artikel 9. Uit te werken verkeersdoeleinden -UV-

Binnen deze bestemming kan de zuidelijke aansluiting aan de A 6 worden gerealiseerd.

Artikel 10. Verkeersdoeleinden -V-

Overeenkomstig de regeling in Zuid I is deze bestemming toegekend aan de centrale hoofdontsluitingsweg. Bovendien is deze bestemming toegekend aan een strook ter plaatse van de Buizerdweg.

Artikel 11. Railverkeer

Deze bestemming is overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan "Spoorbaan-Zuid". In tegenstelling tot Zuid I is hier geen bebouwingsvlak opgenomen. Het minimaal aantal kruisingen in dit gedeelte van de spoorlijn bedraagt 2 voor wegen en 2 voor voet- en/of fietspaden.

Artikel 12. Gemengde doeleinden -GD-

Deze bestemming betreft de gronden gelegen tussen de Lage Vaart en Rijksweg 6. Behalve voor gemengde doeleinden (van zeer uiteenlopende aard) zijn deze gronden ook bestemd voor de zandwinning.

Artikel 13. Hoogspanningsverbinding -Mu(hv)-

Deze bestemming heeft betrekking op een strook met een breedte van 75 m ter plaatse van de bestaande 380 kV-lijn. Secundair zijn de betreffende gronden ook bestemd voor vorengenoemde "Gemengde doeleinden" en voor "Uit te werken verkeersdoeleinden".

Artikel 14. Water

Deze bestemming heeft betrekking op de Lage Vaart, op een gedeelte van de Lage Dwarsvaart en op een beperkt deel van het Bovenwater. Ter plaatse van de kruising van de Lage Dwarsvaart met de hoofdontsluitingsweg naar de 2e aansluiting met de A 6 zijn de betreffende gronden secundair bestemd voor verkeersdoeleinden.

5. OVERLEG

In het kader van het vooroverleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn de ontwerp-bestemmingsplannen toegezonden aan de volgende instanties:

1. Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie
2. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in Overijssel
3. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders, de gemeenten Dronten en Lelystad
4. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland
5. Minister van Binnenlandse Zaken
6. Inspecteur van de Volkshuisvesting voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders
7. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
8. Rijkswaterstaat in de directie Zuiderzeewerken
9. Staatsbosbeheer en Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in Noord-Holland en de Zuidelijke IJsselmeerpolders
10. Rentambt Oostelijk Flevoland
11. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel
12. PGEM
13. GAMOG
14. N.V. Nederlandse Spoorwegen
15. Directoraat-Generaal van Energie van het Ministerie van Economische Zaken
16. Directoraat-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
17. N.V. Verenigde Autobus Diensten
18. Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Het overlegorgaan, genoemd onder 1, heeft schriftelijk medegedeeld geen aanleiding te zien tot het maken van op- of aanmerkingen.

Het overlegorgaan, genoemd onder 15, heeft de ontwerp-bestemmingsplannen nog doorgezonden naar de N.V. Nederlandse Gasunie. De Gasunie heeft bericht dat bij de ontwerpen geen belangen van haar maatschappij zijn betrokken.

Van de overlegorganen, genoemd onder 7, 10 en 13, is geen reactie ontvangen.

De reacties van de andere overleginstanties worden hierna weergegeven, vergezeld van de antwoorden van burgemeester en wethouders.

2. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in Overijssel

De Rijksconsulent heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In beide bestemmingsplannen wordt de mogelijkheid geschapen voor de bouw van 8000 m² detailhandelsruimte. Uit de plantoelichting wordt evenwel niet duidelijk welke motivering aan deze uitbreidingen ten grondslag ligt. Gelet op de artikelen 2 en 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening adviseert de Rijksconsulent de geplande c.q. gewenste uitbreidingen van de detailhandelsfunctie bij de verdere planontwikkeling te onderbouwen. Bovendien rechtvaardigen zijns inziens de belangen van gevestigde ondernemers en toekomstige investeerders meer duidelijkheid omtrent de uitgangspunten en plannen m.b.t. de toekomstige detailhandelsstructuur.
2. Los van het vorenstaande roept de verdeling van de gewenste detailhandelsruimte over de beide plangebieden vragen op. Uitgaande van bepaalde veronderstellingen komt een ruimtereservering van 16000 m² voor detailhandelsdoeleinden naar huidige inzichten niet onrealistisch voor. Een reservering van 8000 m² voor het plangebied Lelystad-Zuid I gaat echter ver uit boven het draagvlak van de toekomstige eigen bevolking. Gezien de nabijheid van het hoofdwinkelcentrum de Gordiaan rijst de vraag of het wenselijk c.q. verantwoord is in Lelystad Zuid-1 een winkelcentrum te plannen met een dergelijk bovenwijks karakter. Uitgaande van 16000 m² detailhandel in Lelystad-Zuid verdient het aanbeveling de omvang van de detailhandel in Lelystad Zuid I te beperken tot circa 5000 m² en de ruimtelijke mogelijkheden in Lelystad-Zuid II te verruimen tot 10 à 11000 m².
3. Beide bestemmingsplannen bieden de mogelijkheid tot kleinschalig doe-het-zelf en meubelvestigingen op bedrijfsterrein.
Geadviseerd wordt de toelaatbaarheid van detailhandel op bedrijfsterrein terzake te beperken tot volumineuze bouw- en doe-het-zelfmaterialen en grootschalige meubelvestigingen en te verbinden aan objectiveerbare criteria.
Overeenkomstig het regeringsstandpunt terzake adviseert de Rijksconsulent de detailhandel in meubelen, keukens, sanitair en tegels onder het vrijstellingsregiem te houden respectievelijk te brengen en daaraan de volgende voorwaarden te verbinden:
 - de onmogelijkheid tot ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige inpassing in een winkelcentrum dient te zijn aangetoond;

- de vestiging van het betreffende bedrijf op de gekozen plaats geen structurele verstoring van de voorzieningenstructuur met zich meebrengt.

Gezien de mate van verstoring van de distributieve structuur die de vestiging van grootschalige doe-het-zelfzaken -i.c. bouwmarkten-op bedrijfsterreinen in voorkomende gevallen met zich meebrengt, wordt het vrijstellingsregiem terzake door de Rijksconsulent te licht bevonden.

Geadviseerd wordt de wijzigingsbevoegdheid (ex. artikel 11 WRO), onder verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten, te hanteren, nadat aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de onmogelijkheid tot ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige inpassing in een winkelcentrum dient te zijn aangetoond;
- de vestiging van het betreffende bedrijf op de gekozen plaats geen structurele verstoring van de voorzieningenstructuur met zich meebrengt;
- het bedrijf in kwestie voldoet aan de in de begripsbepaling op te nemen definitie van een bouwmarkt, te weten "een al dan niet geheel overdekt detailhandelsbedrijf met een overdekt verkoopoppervlak van minimaal 1000 m², waarop een volledig of nagenoeg volledig assortiment aan bouw- en doe-het-zelf produkten uit voorraad wordt aangeboden".

Onder het volledige assortiment bouw- en doe-het-zelf produkten wordt het volgende assortiment verstaan:

Bouwprodukten (c.q. bouwmaterialen):

1. IJzerwaren
2. Sanitair
3. Elektra
4. Bouwgrondstoffen
5. Hout-en houtwaren
6. Keukens en kasten
7. Wand-en vloertegels
8. Tuinartikelen

Traditioneel doe-het-zelf assortiment:

9. Verf en verfwaren, beitsen, en houtveredelingsmiddelen, lijmen, kitten en vulmiddelen
10. Hand- en electrisch gereedschap
11. Behang en behangbenodigdheden

4. In de bestemmingsplanbepalingen van beide plannen wordt een onderscheid gemaakt tussen:
 - a. bedrijven welke ingevolge artikel 1 van het Hinderbesluit niet hinderwetplichtig zijn;
 - b. ambachtelijke bedrijven;
 - c. bedrijven genoemd in lid A onder categorie 1, 2, of 3 van de staat van Inrichtingen.

Daar ambachtelijke bedrijven zowel onder a als c begrepen worden is het niet duidelijk waarom er een

aparte categorie b: ambachtelijke bedrijven gehanteerd wordt.

Geadviseerd wordt in beide plannen onder de betreffende bepalingen het genoemde lid b, ambachtelijke bedrijven te schrappen.

5. In het bestemmingsplan Lelystad-Zuid II wordt in artikel 4, lid C, onder II 3c, bepaald dat tenminste 80% van de terreinoppervlakte voor bedrijfsdoeleinden gesitueerd dient te worden binnen zones 2, 4, 6 en 8. Gelet op de mogelijke plano-hinder van bedrijven in relatie tot de woonbebouwing alsmede de toekomstige verkeersstructuur rijst de vraag of het wellicht aanbeveling verdient de terreinoppervlakte voor bedrijfsdoeleinden te situeren binnen de zones 2, 4, 5 en 6.

Aan de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in Overijssel is het volgende geantwoord:

ad 1

In hoofdstuk 2.4. van de toelichting is in het onderdeel "de invulling van de basisstructuur", onder "voorzieningen" alsnog de geplande c.q. gewenste uitbreiding van de detailhandelsfunctie nader ondebouwd.

ad 2

Aan deze aanbeveling is tegemoet gekomen in die zin dat de in artikel 4, lid B, onder 5c van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I opgenomen 8.000 m² is terug gebracht tot 5.000 m². De in artikel 4, lid B, onder 5c van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II opgenomen 8.000 m² is gehandhaafd. Genoemde oppervlakten zijn voldoende voor de primaire detailhandelsfuncties.

Daarnaast is in de ontwerp-bestemmingsplannen een vrijstellingsregeling opgenomen ten behoeve van detailhandelsfuncties die naar aard en omvang niet in een winkelcentrum thuis horen. Zie in dit verband ad 3. hieronder.

ad 3

De in de ontwerp-bestemmingsplannen opgenomen vrijstellingsregeling inzake de toelaatbaarheid van detailhandel op bedrijfsterreinen is zo veel mogelijk aangepast aan het op 5 december 1984 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden regeringsstandpunt betreffende perifere detailhandelsvestigingen.

Daartoe is in artikel 12, lid I, sub 3 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I en in artikel 18, lid I, sub 3 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II de bepaling opgenomen dat het in ieder geval verboden is de voor bedrijfsdoeleinden aangewezen gronden en bouwwerken te gebruiken voor de uitoefening van detailhandel, zulks met

uitzondering van detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen, goederen die in eigen bedrijf zijn vervaardigd, bewerkt of hersteld en volumineuze goederen, zoals auto's, boten, caravans en landbouwwerktuigen, alsmede grove bouwmaterialen.

Voorts zijn de vrijstellingsbepalingen in de artikelen 9 en 12 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I en in de artikelen 15 en 18 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II aangepast in die zin dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen voor respectievelijk het oprichten van bouwwerken en het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de uitoefening van groot-schalige meubeldetailhandel en de vestiging van bouwmarkten, met dien verstande dat:

1. de onmogelijkheid tot ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige inpassing in een winkelcentrum dient te zijn aangetoond;
2. de vestiging van een bedrijf op de gekozen plaats geen structurele verstoring van de voorzieningenstructuur met zich meebrengt;
3. een bouwmarkt voldoet aan de in artikel 1, sub 4h opgenomen begripsbepaling terzake;
4. de beslissing op een verzoek om vrijstelling slechts kan worden genomen nadat advies is ingewonnen bij de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten en bij de Kamer van Koophandel.

In artikel 1, sub 4h van de voorschriften van beide ontwerp-bestemmingsplannen is thans een definitie van een bouwmarkt opgenomen, te weten "een al dan niet geheel overdekt detailhandelsbedrijf met een overdekt verkoopoppervlak van minimaal 1.000 m², waarop een volledig of nagenoeg volledig assortiment aan bouw-en doe-het-zelf produkten uit voorraad wordt aangeboden".

In hoofdstuk 4.2. van de toelichting is in paragraaf I onder "artikel 1" opgesomd wat onder een volledig of nagenoeg volledig assortiment aan bouw- en doe-het-zelf produkten wordt verstaan.

In paragraaf III, onder d van genoemd hoofdstuk van de toelichting is het betreffende regeringsstandpunt beknopt weergegeven.

ad 4

In artikel 4, lid A, sub 3 en in artikel 5, lid A van de voorschriften van beide ontwerp-bestemmingsplannen is "ambachtelijke bedrijven" geschrapt.

In artikel 1, sub 4a van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I is het begrip "ambachtelijk bedrijf" eveneens niet meer opgenomen.

ad 5

Aan deze aanbeveling is tegemoet gekomen, temeer nu burgemeester en wethouders op 3 december 1984 hebben

besloten het tracé van de centrale hoofdontsluitingsweg ten zuiden van het station Lelystad-Zuid direct langs de spoorlijn te projecteren.

3. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders, de gemeenten Dronten en Lelystad

In het kader van het informele vooroverleg heeft de Inspecteur reeds bij brief van 2 maart 1984 op de betreffende plannen (uitgave december 1983) gereageerd. Hij constateert dat in het huidige concept (uitgave mei 1984) de door hem gemaakte opmerkingen voor een deel zijn verwerkt, waarbij hij in het bijzonder doelt op het aspect spoorweglawaaï dat in hoofdstuk 3.3.2 van de plantoelichting is toegevoegd.

Voorzover zijn opmerkingen onder 1, 2 en 3 in zijn eerder aangehaalde brief nog niet zijn verwerkt, verzoekt de Inspecteur alsnog deze in de uiteindelijke versie over te nemen.

Deze opmerkingen hebben betrekking op het volgende:

1. In de plannen Zuid I en Zuid II zijn in de uit te werken gebieden voor woondoeleinden ook gronden bestemd voor bedrijfsdoeleinden (artikel 4, lid A, sub 3). Onder 3c zijn bedrijven toegestaan in de categorieën 1, 2 en 3 van de opgenomen staat van inrichtingen. De uit te werken gebieden voor bedrijfsdoeleinden hebben onder andere de bestemming gekregen ten behoeve van bedrijven, genoemd in de categorieën 1 en 2 van de opgenomen staat van inrichtingen (artikel 5, lid A, sub 3).

Het tegenstrijdige van deze bestemmingsregelingen is dat op daartoe bestemde bedrijfsterreinen slechts bedrijven in de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan en in de woongebieden bedrijven in de categorieën 1, 2 en 3. Deze bepaling berust waarschijnlijk op een redactionele vergissing. Het ligt voor de hand dat de regeling andersom gehanteerd dient te worden. Op bedrijfsterreinen kunnen bedrijven van een hogere categorie worden toegelaten, terwijl in woongebieden alleen bedrijven in de categorie 1 en 2 toelaatbaar zijn. De Inspecteur verzoekt in die zin de bedoelde uitwer kingsvoorschriften aan te passen.

2. In plan Zuid II heeft de bestemming "Gemengde Doeleinden" (artikel 12) voor een zone met een breedte van 75 meter de dubbelbestemming "Hoogspanningsverbinding" (artikel 13). Gelet op de bestemmingsomschrijving van artikel 12, lid A, sub 1 is in deze zogenaamde belemmerstrook van 75 meter de oprichting van gebouwen toe te staan zijnde woningen en overige gebou-

wen, waarin zich doorgaans veel mensen bevinden, zoals: scholen, ziekenhuizen, verpleeginrichtingen, bejaardentehuizen, kantoren, hotels, motels, tentoonstellingsgebouwen enz. Wellicht ware deze beperkende bepaling in artikel 13 op te nemen.

3. In hoofdstuk 3.3.4. zijn de conclusies opgenomen met betrekking tot de toetsing van het plan aan de Wet geluidhinder. Hieruit blijkt dat het de bedoeling is voor vele wegvakken in het plangebied ontheffing aan te vragen voor woningbouwplannen binnen de geluidszones van wegen waar dan geluidswerende voorzieningen in de overdrachtsfeer geheel of gedeeltelijk afwezig blijven. Gezien het zeer globale karakter van deze plannen is het voor de Inspecteur niet mogelijk inhoudelijk in te gaan op de diverse wegvakken en de daarbij behorende al dan niet aan te houden bebouwingsvrije afstanden. In hoeverre voor bepaalde planonderdelen verzoeken om een hogere waarde onvermijdelijk zijn, valt niet uit de huidige verstrekte informatie op te maken. Toch maakt hij in dit stadium al bezwaar tegen de beoogde ontheffingen langs de wegvakken 6 en 7 ten zuiden van de Larserdreef. De redenen waarom hetzij woonbebouwing op grotere afstand, hetzij geluidwallen of -schermen niet mogelijk zijn, zijn niet aangegeven. Het aspect spoorweglawaaï is in dit plan onderbelicht, slechts de conclusies worden vermeld. Alle relevante gegevens ten behoeve van de berekeningen ontbreken. Hij geeft in overweging om alsnog de invoergegevens en de berekeningsresultaten in dit plan op te nemen.

Zoals de Inspecteur reeds heeft vermeld onder punt 3 van zijn bovenaangehaalde brief van 2 maart 1984 herhaalt hij in zijn thans voorliggende reactie zijn bezwaren tegen verzoeken om een hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder voor een aantal woningbouwplannen.

Het heeft hem dan ook verbaasd reeds nu een afschrift van een concreet verzoek ontvangen te hebben voor plan Zuid I ten behoeve van woningbebouwing langs een gedeelte van de Larserdreef en woon-en kantoorbebouwing langs de centrale stadshoofdweg. De aangevoerde motieven tot het indienen van een verzoek om een hogere grenswaarde zijn gebaseerd op stedenbouwkundige en financiële bezwaren, zonder dat deze nader geadstrueerd worden.

Conform het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (20 november 1981) zijn bovendien alleen stedenbouwkundige en financiële redenen welke ten grondslag liggen aan het verzoek om een hogere grenswaarde niet voldoende. De voornoemde redenen vormen één van de twee vereiste criteria.

Het verzoek dient n.l. tevens te voldoen aan minstens één van de criteria genoemd onder artikel 2, lid 1, sub b 1 t/m 5 uit het bedoelde Besluit.

Het gevolg van deze toetsing is dat in de praktijk veelvuldig in stadsvernieuwingssituaties en/of vervangende nieuwbouw ontheffing wordt verkregen doch dat in geheel nieuwe situaties maatregelen in de overdrachtssfeer zoals zonering en geluidswerende voorzieningen langs wegen de voorkeur verdienen.

Resumerend komt de Inspecteur tot de conclusie dat in dit geval de noodzaak voor een hogere grenswaarde niet is aangetoond.

Tenslotte heeft hij alsnog de volgende detailopmerkingen. Voor de gewenste duidelijkheid lijkt het hem beter om de verkeersintensiteiten te presenteren in etmaalintensiteiten en niet in spitsuur-intensiteiten.

Verder is het aan te bevelen om alle invoergegevens voor de berekeningen te vermelden, eventueel met de computeruitdraaien.

Aan de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJssel-meerpolders, de gemeenten Dronten en Lelystad is het volgende geantwoord:

ad 1

Deze opmerking is al verwerkt in die zin dat in beide bestemmingen is bepaald dat bedrijven in de categorie 1, 2 of 3 zijn toegestaan. In de gemeente Lelystad is ook op andere in of naast woonwijken gelegen bedrijfsterreinen categorie 3 toegestaan.

ad 2

In de belemmeringenstrook van 75 m ter plaatse van de hoogspanningsverbinding mogen op grond van artikel 13, lid B, sub b van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II slechts bouwwerken ten behoeve van de secundaire bestemming worden opgericht indien de belangen van de leidingen zulks gedogen. Alvo-rens bouwvergunning te verlenen, winnen burgemeester en wethouders advies in bij de leidingbeheerder.

Deze regeling in de voorschriften alsmede een ten behoe-ve van de N.V. Samenwerkende Elektriciteits-Productie-bedrijven ter plaatse gevestigd zakelijk recht dat een aantal bepalingen met betrekking tot activiteiten in de belaste strook formuleert, geven voldoende waarborgen ten aanzien van de veiligheid van gebruikers van bouw-werken en het voorkomen van storingen in de goede werking van de hoogspanningslijnen.

ad 3

Op 3 december 1984 hebben burgemeester en wethouders besloten het bij de minister van binnenlandse zaken inge-diende verzoek om ontheffing van de voorkeursgrenswaar-de ten behoeve van de wegvakken 6, 7 en 16 in te trekken.

Tevens is besloten het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I voor wat betreft deze wegvakken aan te passen in die zin dat wordt voldaan aan de op de grond van de Wet geluidhinder geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Daartoe is hoofdstuk 3.3 van de toelichting alsmede de geluidsaspectenkaart bijgesteld.

De verkeersintensiteiten zijn thans gepresenteerd in etmaalintensiteiten en voorts zal over de invoergegevens nog nader afzonderlijk informatie worden verstrekt.

4. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland

De Inspecteur heeft met veel belangstelling en waardering dit eerste (en voorlopig laatste) grote "nieuwe" ontwerp-bestemmingsplan bestudeerd dat tot stand gekomen is overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Met de gedachten die aan het plan ten grondslag liggen stemt hij, ze marginaal toetsend aan het rijksbeleid, gaarne in; voor de presentatie van het ontwerp heeft hij grote waardering -met de uitvoering ervan wenst hij succes.

De voorschriften geven de Inspecteur aanleiding tot enkele hierna weergegeven opmerkingen. Het betreft schoonheidsfoutjes die, indien gehandhaafd, weliswaar geen rampzalige gevolgen zouden hebben, maar die toch in beginsel strijdigheid met de letter en de geest van de wet inhouden.

Plan Zuid I:

1. De parkeernorm opgenomen in artikel 5 lid C II a en artikel 6 lid CII b is in strijd met de bedoeling van de wetgever zoals meermalen door de Kroon is bevestigd. Het gaat hier bovendien niet om een aan Burgemeester en Wethouders gerichte uitwerkingsopdracht maar eerder om een aan bouwlustigen gestelde voorwaarde die in de bouwverordening thuishoort.
2. Artikel 4 lid A 3 c en artikel 5 lid A 3 zijn voorschriften die zich niet voor rechtstreekse toepassing lenen. Het gaat hier in feite om het opnemen in één artikel van een voorschrift en de mogelijkheid daarvan af te wijken. Meer elegant lijkt het de Inspecteur dat de bedoeling van die voorschriften wordt weergegeven in het daartoe geëigende artikel dat de vrijstellingen regelt.
3. In artikel 4 lid C onderdeel II wordt onder 3 sub c, d en f het woord "gerealiseerd" gebruikt. Dit suggereert een voorgeschreven realiseringsplicht gedurende de werking van het bestemmingsplan. Daar voorziet de wet echter niet in. Beter is hier op zijn plaats het woord "gesitueerd" hetgeen aangeeft waar de bedoelde

bestemming wordt gelegd los van de vraag wanneer die gerealiseerd zal worden.

4. Hetzelfde als hierboven werd opgemerkt is van toepassing op artikel 4 lid C II 5 e. Met de bedoeling van het voorschrift is de Inspecteur het volkomen eens: geen geluidsgevoelige bebouwing vóórdat in afdoende bescherming is voorzien.
Helaas staat de letter van de wet dit soort fasering niet toe.
5. Artikel 4 lid C II 5 a en ook artikel 6 lid C II c en d zijn als een bebouwingsregel geredigeerd en niet als een bestemmingsvoorschrift. Beter is een redactie als: "Aan het gebied mag geen geluidsgevoelige bestemming gegeven worden".
6. Bij artikel 4 lid C II 5 c merkt de Inspecteur op dat een bestemmingsplan geen regels kan inhouden ten aanzien van de indeling van woningen. Hoewel het ingevoerde voorschrift zeker de ruimtelijke ordening ten goede zou komen verzet de geest der wet, die verbiedt hetgeen niet uitdrukkelijk is toegestaan, er zich tegen.
7. Artikel 4 lid C II 5 d lijkt overbodig omdat een en ander reeds door de Wet Geluidhinder wordt verlangd.

Plan Zuid II

8. Bij voorschriften bij dit plan, overeenkomende met die behandeld bij plan I, worden dezelfde opmerkingen geplaatst.
9. Niet duidelijk is wat in dit plan in artikel 4 lid A onder II moet worden verstaan onder "Agrarische doeleinden onbebouwd met daarbij behorende andere bouwwerken".

Tenslotte deelt de Inspecteur nog mede dat de betrekkelijke onbelangrijkheid van de door hem gemaakte opmerkingen de waardering benadrukt die hij voor deze uitstekend opgezette ontwerpen heeft.

Aan de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland is het volgende geantwoord:

ad 1

De in genoemde artikelen voorgeschreven parkeernorm is niet meer opgenomen. In hoofdstuk 4.3. van de toelichting, onder "artikel 5" en "artikel 6", is thans vermeld dat artikel 258 van de bouwverordening onder andere het parkeren bij bedrijven en kantoren regelt en dat zonodig tevens een voorwaarde ter zake bij de gronduitgifte kan worden gesteld.

ad 2

De in de betreffende artikelen opgenomen bepaling die bedrijven, welke niet genoemd zijn in categorie 1, 2 of 3 van de in artikel 3 opgenomen staat van inrichtingen, maar welke, gehoord de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu naar de aard gelijk te stellen zijn met genoemde bedrijven, rechtens toestaat, is niet meer opgenomen.

De bedoeling van deze bepaling is nu weergegeven in de artikelen 9 en 12 middels een vrijstellingsbepaling voor respectievelijk het oprichten van bouwwerken en het gebruik van gronden en bouwwerken.

ad 3

In deze artikelen is het woord "gerealiseerd" gewijzigd in "gesitueerd".

ad 4

Ook in dit artikel is thans het woord "gesitueerd" opgenomen.

ad 5

Genoemde artikelen zijn aangepast aan de voorgestelde redactie.

ad 6

Het voorschrift dat de recreatieve buitenruimten en leefruimten van de geluidsgvoelige bebouwing die is gelegen in het gebied tussen de op de kaart "Geluidsaspecten" gegeven aanduidingen "grensgebied geluidsgevoelige bebouwing A" en "grensgebied geluidsreductie" voorzover noodzakelijk en/of mogelijk van de desbetreffende weg zal zijn afgekeerd, is niet meer opgenomen. De in artikel 1 opgenomen begrippen "recreatieve buitenruimten" en "leefruimten" zijn daardoor ook vervallen.

ad 7

De bepaling dat de geluidsgevoelige bebouwing langs wegen waar de onder a, b en c genoemde aanduidingen niet zijn aangegeven, zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, zoals deze luidde ten tijde van de tervisielegging in het ontwerp van het plan, is niet meer opgenomen.

ad 8

De hierboven onder 1 t/m 7 vermelde aanpassingen zijn ook verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II.

ad 9

In het betreffende artikel is thans opgenomen dat deze gronden voorlopig bestemd zijn voor "agrarische doeleinden onbebouwd". De zinsnede "met de daarbij behorende andere bouwwerken" is vervallen.

Het bepaalde in artikel 4, lid B, sub II, is gewijzigd in "Op de in lid A II bedoelde gronden die voorlopig bestemd zijn voor bos mogen ... enz".

5. De Minister van binnenlandse Zaken

De Minister merkt op dat hij op het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II niet zal ingaan. In dit ontwerp-bestemmingsplan wordt gesproken over een langdurige ontwikkelingsperiode van Zuid II (pag. 52). Inhoudelijk commentaar op het betreffende plan zou daarmee een hoogst speculatief karakter krijgen. De Minister volstaat derhalve met een meer algemeen commentaar op het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I.

De kanttekeningen bij dit plan worden geplaatst in het licht van de economische teruggang en de daarmee samenhangende wijzigingen in de woningbehoefte van de laatste jaren, de toegenomen bouwproductie in de donor-gebieden, met name Amsterdam en de financiële situatie van de gemeente Lelystad anno 1985.

1. Bij het mogelijkerwijs niet op korte termijn ontwikkelen van woningbouwplannen is het van belang onderscheid te maken tussen gronden die reeds (enigermate) bouwrijp zijn gemaakt voor de gewenste bestemming en vooralsnog braak liggen (Zuid I) en gronden met een niet-agrarische bestemming volgens het bestemmingsplan maar die nog wel agrarisch in gebruik zijn (Zuid II).

Dit onderscheid is relevant in verband met de exploitatiebegroting van reeds in ontwikkeling genomen bouwlokaties. Zowel op de lokatie Zuid I als op lokaties boven de Larserdreef zullen, gelet op de taakstelling tot 1995, naar verwachting renteverliezen ontstaan. Deze zullen zodanig moeten worden beperkt dat woningbouw in latere jaren nog tot de mogelijkheden behoort.

De verwachtingen in de sfeer van de gesubsidieerde woningbouwcontingenten gevoegd bij de afnemende woningbehoefte, zowel landelijk als gemeentelijk, de financiële situatie van de gemeente Lelystad, alsmede de noodzaak om voor bestaande lokaties een voldoende draagvlak te creëren voor bestaande en nog te realiseren voorzieningen, wijzen in de richting van een flexibele planning voor de lokatie Zuid I. Met flexibele planning wordt met name bedoeld op de faseerbaarheid. Faseerbaarheid zowel ten aanzien van woningbouwplannen voor lokaties boven de Larserdreef als ten aanzien van de interne fasering binnen Zuid I.

Het is in dit verband denkbaar dat door middel van beperkte bouwstromen per lokatie na afronding van elk afzonderlijk project wordt gezien hoe de markt hierop reageert opdat tijdig beleidsbijstellingen in een op dat moment gewenste richting mogelijk zijn.

Zowel voor de prijs van de woning, de lokatie als de financieringscategorie kan dit van belang zijn.

Met name nu sprake is van een vertraagde ontwikkeling, zowel qua bouwproductie als qua inwonertal, van Lelystad ten opzichte van voorgaande jaren is fasering/temporiseren van groot belang. De Minister verwijst daarvoor onder meer naar het gestelde in het structuurplan Lelystad 1975-2000 op pagina 70.

Hier wordt gesteld dat: "Waar in elk stadium van de ontwikkeling van de stad wordt gestreefd naar een zekere afgerondheid, is dit des te belangrijker bij een vertraagde groei". En vervolgens: "Dit wil niet zeggen dat de stad te zijner tijd toch niet naar de eerder geplande eindfase toe zal groeien maar, dat de groei-periode zo lang wordt, dat de wens naar een zekere afgerondheid van de stad in een eerder stadium naar voren komt".

Deze beide passages zijn thans meer dan actueel. De groei-periode is verlengd tot 1 januari 1995. Ofschoon het tijdspad tot dat jaar tal van onzekerheden kent en het dus moeilijk is uitspraken te doen over de periode van nu tot 1995, indiceren de huidige sociaal-economische ontwikkelingen en de verhoogde bouwproductie in de donorgebieden een mogelijke verschuiving van de realisering van een deel van de restanttaakstelling tot na 1995. Tegen die achtergrond wordt door de Minister -in het verlengde van het gestelde in het structuurplan Lelystad- belang gehecht aan een zekere mate van afgerondheid van bestaande bouwlokaties.

In de brief van Burgemeester en Wethouders aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 20 december 1984 inzake groeitaak en woningbouwlokaties periode 1984-1995 wordt deze gedachte onderstreept (vervolgblad 1, 3e alinea). Voort verwijst de Minister in dit verband naar het door de regering voorgestane intensiveringsbeleid. Dit beleid betekent dat bij het benutten van de ruimtelijke mogelijkheden in de steden wordt gestreefd naar onder meer het opvullen van zgn. "open gaten" in het stedelijk gebied.

Het gegeven, dat het nodig kan zijn het beoogde uitvoeringstempo te vertragen, pleit naar de mening van de Minister voor een accentverschuiving in het voorgestane ontwikkelingsproces van Zuid I.

Concreet betekent dit zijns inziens dat, afhankelijk van de woningbouwproductie in 1985 t/m 1987 en de ontwikkeling van de leegstand in de gemeente Lelystad, omstreeks 1988 opnieuw zou moeten worden bezien of een aanvang van de woningbouwproductie in Lelystad-Zuid in dat jaar gewenst en financieel haalbaar is.

In meergenoemde brief van 20 december 1984 wordt immers gesteld dat deze lokatie noodzaakt tot een ononderbroken voor meer jaren vastgestelde en vol te houden bouwstroom.

Verscheidene lokaties boven de Larserdreef zullen tegen die tijd een meer afgerond geheel vormen zodat, indien omstreeks 1988-1989 een start wordt gemaakt met de ontwikkeling van Zuid I, gedurende een reeks van jaren een vrij omvangrijke bouwproductie zou kunnen worden gerealiseerd.

Tegen de achtergrond van het hierboven gestelde over fasering gaat de Minister er daarbij met burgemeester en wethouders vanuit dat Waterwijk-Oost vooralsnog onbebouwd blijft. Ook de eventuele woningbouw op de lokatie Havendiep-Zuid moet worden gezien tegen het licht van de ontwikkelingen in de komende twee à drie jaar.

Het is in dit verband denkbaar dat de lokaties Havendiep-Zuid en Zuid I min of meer gelijktijdig worden opgestart. Het is eveneens denkbaar dat Havendiep-Zuid later in ontwikkeling wordt gebracht.

2. Met betrekking tot de relatie van het ontwerp-bestemmingsplan met de NS-halteplaats merkt de Minister op dat in de inleiding van het ontwerp-bestemmingsplan duidelijk wordt dat de eventuele realisering van een NS-halteplaats aan de Flevolijn zuidelijk van het centrale station in de centrum-zone, een belangrijke plaats inneemt bij de ontwikkeling van Zuid I.
De bereikbaarheid met de trein via de Flevolijn zal - naar hij heeft begrepen uit de brieven van de NV Nederlandse Spoorwegen aan burgemeester en wethouders d.d. 17 september en 13 december 1984 - in 1988 een feit zijn. Voor een ontwikkeling van Lelystad als zelfstandige eenheid (SSG pag. 29) is niet alleen een aantal van 30.000 woningen relevant maar tevens de lokatie van die woningen. De minister acht het in dat verband verheugend dat de NS een relatief laag woningaantal in de eerste jaren binnen de directe invloedssfeer van de halteplaats aanvaardbaar acht.
Een aanvang van de bouw in Zuid I in latere jaren betekent zijns inziens derhalve niet dat de realisering van de halteplaats op lossé schroeven komt te staan. De ingebruikneming van de halteplaats zal, zo lijkt het, slechts in de tijd opschuiven.
Een beslissing over bouwen van woningen etc. in Lelystad-Zuid zal naar zijn mening zoveel mogelijk moeten worden gebaseerd op de lokale en regionale woningbehoefte en de daarmee samenhangende koopkrachtige vraag in het jaar 1988, de ontwikkeling van de relatieve leegstand en de financiële haalbaarheid. Met name de financiële haalbaarheid is een punt dat de komende jaren van de diverse overheden de nodige aandacht zal vragen.

3. Commentaar per pagina

pag. 6

De raming van een bevolkingsomvang van 90.000 lijkt aan de hoge kant. Een aantal van circa 70.000 mensen komt wat realistischer voor. Naar de Minister heeft begrepen uit een persbericht van de gemeente van 17 oktober 1984 wordt door burgemeester en wethouders inmiddels uitgegaan van een vergelijkbare raming.

pag. 7

Ruimtereservering ten behoeve van bedrijfsvestigingen in Lelystad-Zuid roept, afgezien van ruimte voor detailhandel, uit financieel en ruimtelijk oogpunt op dit moment vraagtekens op.

De restcapaciteit in Noordersluis en Oostervaart lijkt immers voor de eerstkomende jaren voldoende mogelijkheden te bieden voor nieuwe bedrijven.

pag. 8

Ten behoeve van de bouw van woningen in de sociale huur- en koopsector wordt uitgegaan van relatief grote kavels per woning. De vraag is hoe zich dit streven verhoudt tot uw beleid gericht op lage woonlasten.

pag. 20

De geraamde woningproductie lijkt -zoals eerder aangegeven- enigszins achterhaald. Een woningproductie van circa 700 woningen per jaar in de periode 1985 tot 1988 ligt meer voor de hand.

pag. 21

Met betrekking tot de fasering/temporisering van de woningbouwproductie en de lokaties zijn hierboven in het algemene commentaar enkele uitspraken gedaan.

Het hanteren van het structuurplan Lelystad uit 1978 als achtergrond voor de woningbouwplanning levert problemen op. Uit de persmededeling van de gemeente nr. 48-84 dd. 17 oktober 1984, maakt de Minister op dat ook burgemeester en wethouders inmiddels uitgaan van bijgestelde ramingen.

pag. 22

Met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid wordt opgemerkt dat de daarbij gehanteerde uitgangspunten enigszins gedateerd zijn (prijspeil 1982 en het gehanteerde percentage vrije-sectorwoningen (5%)).

Voor een meer gefundeerd oordeel over de economische uitvoerbaarheid ontbreken de noodzakelijke gegevens. De Minister volstaat met op de te merken dat door hem grote waarde wordt gehecht aan een gezonde economische exploitatie van het gebied.

pag. 27

Geluidhinder

Bij brief van 3 december 1984 hebben burgemeester en wethouders de Minister medegedeeld het verzoek hogere grenswaarden van 14 augustus 1984, dat betrekking had op het bestemmingsplan Lelystad-Zuid I in te trekken. In het bestemmingsplan Zuid-I wordt geanticipeerd op een positieve beslissing ten aanzien van dit verzoek. Hierdoor is het niet mogelijk inhoudelijk op aspecten als het in acht nemen van de grenswaarden als bedoeld in artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder in te gaan.

Voorts bestaat de indruk dat de voor het akoestisch onderzoek gebruikte verkeerscijfers te laag zijn ingeschat.

4. Met betrekking tot de voorschriften behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I merkt de Minister op dat in de nadere administratieve bepalingen bij de artikelen 4, 5, 6 en artikel 15, lid 2, belangstellenden de gelegenheid wordt geboden hun bezwaren schriftelijk aan Burgemeester en Wethouders kenbaar te maken. Kroonjurisprudentie wijst uit dat met betrekking tot een wijzigingsplan ex artikel 11 WRO een dergelijke passage ambtshalve is vernietigd, omdat een termijn ontbrak waarbinnen de bezwaren bij Burgemeester en wethouders worden ingediend.

De Minister acht het tegen die achtergrond en de praktijk in andere uitwerkingsplannen aanbevelingswaardig om ook in de voorschriften behorende bij het bestemmingsplan Lelystad-Zuid I te omschrijven, gedurende welke termijn het ontwerp-besluit, waarbij toepassing is gegeven aan het bepaalde in artikel 11 WRO, ter gemeentesecretarie ter inzage ligt. Op welke wijze de terinzageligging bekend wordt gemaakt. Voorts ware in de bekendmaking aan te geven gedurende welke termijn belanghebbenden bezwaren kunnen indienen bij burgemeester en wethouders en dat bij het ter goedkeuring aanbieden van het besluit aan het college van Gedeputeerde Staten de eventueel ingediende bezwaarschriften worden overlegd.

Aan de Minister van Binnenlandse Zaken is het volgende geantwoord:

ad 1 en 2

Korthedshalve wordt verwezen naar het antwoord op reactie 14.1, 2 en 3.

Overigens is nog ten aanzien van de onder 1 gemaakte opmerkingen dat zowel op de lokatie Zuid I als op lokaties boven de Larserdreef, gelet op de taakstelling tot 1995, naar verwachting renteverliezen zullen ontstaan en dat afhankelijk van de woningbouwproductie in 1985 t/m 1987 en de ontwikkeling van de leegstand in de gemeente Lelystad, omstreeks 1988 opnieuw zou moeten worden

bezien of een aanvang van de woningproductie in Lelystad-Zuid in dat jaar gewenst en financieel haalbaar is, geantwoord dat thans uitsluitend globale bestemmingsplannen aan de orde zijn die hun nadere uitwerking krijgen in een gedetailleerde exploitatiebegroting en in uitwerkingsplannen. Het antwoord op de betreffende opmerkingen van de minister zal aan de orde komen in het kader van de op te stellen gedetailleerde exploitatiebegroting, waarover de onderhandelingen met het ministerie van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer tijdig zullen starten.

ad 3

Pag. 6

De aangehaalde raming van de bevolkingsomvang in hoofdstuk 2.2. van de toelichting onder "het ontwikkelingstempo" maakt onderdeel uit van het letterlijk weergegeven besluit van de gemeenteraad dd. 15 juli 1982, waarbij de beleidsuitgangspunten voor de volgende fase van de planvorming, te weten het opstellen van een structuurmodel, zijn vastgesteld. Om die reden is de betreffende tekst niet aangepast.

Inmiddels wordt inderdaad uitgegaan van een bevolkingsomvang van circa 70.000 in 1990.

Pag. 7

In Lelystad-Zuid is ruimte gereserveerd voor niet-grootchalige bedrijventerreinen in of naast woonwijken. Op deze terreinen kunnen kleinschalige bedrijven worden gevestigd.

De industrieterreinen Noordersluis en Oostervaart zijn meer bestemd voor grootschalige bedrijven.

Pag. 8

Om kwalitatieve redenen is voorshands uitgegaan van relatief grote kavels per woning. Het ontwerp-bestemmingsplan staat echter zowel grote als kleine kavels toe. De definitieve exploitatiebegroting zal moeten uitwijzen welke kavelgrootte haalbaar is.

Pag. 20

Gezien de beschikbaar gestelde contingenten is er op dit moment geen aanleiding om van een lager aantal dan 800 woningen uit te gaan.

Pag. 22

De in de toelichting onder 3.2. opgenomen kosten/batenanalyse is inderdaad gebaseerd op het prijsniveau 1982 en moet daarom thans in meer indicatieve zin worden beschouwd.

Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een gedetailleerde exploitatiebegroting op basis van het ruimtegebruik waarvan wordt uitgegaan in het inmiddels opgestelde Operationeel Plan Lelystad-Zuid.

Pag. 27

Korthedshalve wordt verwezen naar het antwoord op reactie 3.3. Voor wat betreft de indruk van de minister dat de voor het akoestisch onderzoek gebruikte verkeers-

cijfers te laag zijn ingeschat, is opgemerkt dat deze cijfers afkomstig zijn uit het concept-verkeerscirculatieplan dat momenteel om commentaar naar diverse overleginstanties, waaronder de minister van binnenlandse zaken, is verzonden.

ad 4

Aan deze opmerking is tegemoetgekomen door in de artikelen 4, 5 en 6, leden C IIIb van de voorschriften van het ontwerp-betemmingsplan Lelystad-Zuid I en in de artikelen 4, 5 en 9, leden CIIIb van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II de volgende bepaling op te nemen:

"Burgemeester en wethouders werken het plan uit met inachtneming van de hierna gestelde regels:

1. het ontwerp-besluit, waarbij toepassing is gegeven aan het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken ter gemeentesecretarie ter inzage;
2. burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging te voren in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze bekend;
3. de bekendmaking vermeldt de bevoegdheid voor belanghebbenden tot het schriftelijk indienen van bezwaren bij burgemeester en wethouders gedurende de onder 1 genoemde termijn;
4. bij het ter goedkeuring aanbieden van het besluit aan gedeputeerde staten worden de ingediende bezwaarschriften overlegd".

In artikel 15, lid 2 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I en in artikel 21, lid 2 van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II is thans bepaald dat burgemeester en wethouders het plan uitsluitend wijzigen met inachtneming van de hierna gestelde regels:

zie hierboven onder 1 t/m 4.

6. Inspecteur van de Volkshuisvesting voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders

De inspecteur heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. Bovenvermelde plannen hebben, zoals uit de toelichting ook blijkt, gevolgen voor de fasering van de plannen Lelystad-Haven en Waterwijk en daarmee effecten op de grondexploitatie alsmede de eventuele lokatiesubsidie. Gelet op de in de Structuurschets Stedelijke Gebieden neergelegde taakstelling voor de gemeente in relatie tot de hiervoor vermelde en de onderhavige plannen acht de Inspecteur overleg met de gemeente noodzakelijk, alvorens een oordeel te formuleren over de economische uitvoerbaarheid. Hij ver-

zoekt dan ook over beide plannen op dit punt in overleg te treden met het Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting.

Ten aanzien van de voorschriften brengt de Inspecteur het volgende onder de aandacht:

Lelystad-Zuid I

2. In de voorschriften wordt het begrip geluid(s)gevoelige bebouwing en niet het in de begripsbepalingen voorkomende begrip (artikel 1.7a) geluid(s)gevoelig object gebruikt. Hij geeft in overweging een eensluidend begrippenkader in het plan te gebruiken.
3. Het in artikel 4, lid A 3 voorkomende begrip detail-handelsbedrijf komt niet voor bij de begripsbepalingen, aanvulling acht hij gewenst.
4. De tekst van artikel 4, lid A 3 ware zodanig te redigeren dat duidelijk is of de groepen a, b en c behoren tot bedrijfsdoeleinden of detailhandelbedrijven.
5. Teneinde misverstanden te voorkomen adviseert hij de maximaal toegestane bouwhoogte te regelen van gebouwen voor detailhandel etc. (artikel 4, lid C 3 a) die mogen worden gecombineerd met bovengelegen woningen.
6. Het komt hem voor dat in de voorschriften een lage maximaal toegestane bouwhoogte voor geluidwerende voorzieningen (artikel 4, lid B 10) is opgenomen, namelijk 3 m.
Gelet op de in artikel 4, lid CII 5e voorgeschreven minimaal aan te houden hoogte van 2,50 m is er ook weinig speling voor de hoogte overgehouden.
7. Indien het de bedoeling is te bepalen dat de inhoud van de bedrijfswoningen (artikel 5 lid B c) gezamenlijk maximaal 750 m³ is, moet dit duidelijker geredigeerd worden.
8. Het bepaalde in artikel 4 en verder lid C III a kan zo worden geïnterpreteerd dat anticipatie op een uitwerkingsplan dat nog geen rechtskracht heeft gekregen, niet mogelijk is. Hij vraagt zich af of dit gevolg is beoogd.
9. Voorts zijn het gestelde onder a en b van artikel 4 en verder lid C III twee op zich staande zaken. De in de tekst aangebrachte koppeling (hiertoe) leidt tot onduidelijkheid.

10. Het verdient aanbeveling het in artikel 9, onder d voorkomende begrip woonwarenhuis in de begripsbepalingen te omschrijven. De vrijstellingsbepaling is overigens niet objectief begrensd, dit zou kunnen gebeuren door het aangeven van het maximale terreinoppervlak en de maximaal toegestane bebouwing en hoogte, van de na vrijstelling toegestane bebouwing.
11. Daar in artikel 13 - overgangsbepalingen - niet is aangegeven in welke mate de bouwwerken mogen worden vernieuwd of veranderd is deze bepaling onvoldoende objectief begrensd.
12. De bestemming groenvoorzieningen (artikel 15, lid 1 g) komt in voorliggend plan niet voor.
Hij geeft in overweging de flexibiliteit die door het bepaalde in artikel 15, lid 1 g beoogd wordt te bereiken, te zoeken in aanpassing van de bebouwings- en uitwerkingsbepalingen van het voorliggende plan.

Lelystad-Zuid II

13. Voor zover nodig wordt verwezen naar de opmerkingen gemaakt over het plan Zuid I.
14. Het opschrift van artikel 4 stemt niet overeen met het renvooi van de plankaart, in de voorschriften kan "bos" vervallen.
15. De tekst van artikel 4, lid A II suggereert dat onder de voorlopige bestemming (agrarische bedrijfsvoering) ook "Agrarische doeleinden bebouwd" valt. Volgens artikel 4, lid B II mogen alleen andere bouwwerken met een maximale hoogte van 1,5 m worden opgericht. Hij adviseert een duidelijke regeling voor deze voorlopige bestemming op te nemen. Tevens geeft hij in overweging in de Toelichting kort in te gaan op de bestaande situatie die door de voorlopige bestemming wordt vastgelegd en gecontinueerd.

Aan de Inspecteur van de Volkshuisvesting voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders is het volgende geantwoord:

ad 1

Over de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling, neergelegd in de brief van burgemeester en wethouders, dd. 11 april 1985 aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake keuze woningbouwlocaties Lelystad, is overleg gepleegd tussen het ministerie en de gemeente. Binnenkort zullen onderhandelingen worden gevoerd over de grondexploitatie en de HIS-aanvraag.

ad 2

In dit artikel is "geluidgevoelig object" gewijzigd in "geluidgevoelige bestemming". Zie ook het antwoord op reactie 4.5.

ad 3

Onder artikel 1, sub 4a is thans het begrip "detailhandels-bedrijf" opgenomen.

ad 4

De tekst van dit artikel alsmede van artikel 5, lid A en artikel 6, lid A is aangepast. Zie ook het antwoord op reactie 2.3 en 4.

ad 5

Gebouwen voor detailhandel mogen in niet meer dan 2 bouwlagen worden gerealiseerd, waarbij de hoogte van een bouwlaag ten hoogste 4 m mag bedragen. De hoogte van meergezinshuizen mag ten hoogste 18 m bedragen. Wordt een gebouw voor detailhandel gecombineerd met bovengelige woningen, dan mag dit gebouw niet hoger zijn dan 18 m omdat ingevolge artikel 2, lid 1b van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I de hoogte van een gebouw wordt gemeten vanaf het hoogste punt tot het peil.

ad 6

Een maximale hoogte van 3 m voor geluidwerende voorzieningen is voldoende. De ondergrens van 2,5 m is niet meer opgenomen.

ad 7

In artikel 5, lid B, sub c en in artikel 6, lid B, sub g is thans bepaald dat de gezamenlijke inhoud van dienstwoningen ten hoogste 750 m³ mag bedragen.

ad 8

Het niet kunnen anticiperen op een uitwerkingsplan dat nog geen rechtskracht heeft, is een beoogd gevolg. Ingevolge een in een globaal bestemmingsplan opgenomen anticipatieprocedure kan de bouwvergunning slechts worden verleend wanneer het bouwplan 2 weken ter inzage heeft gelegen, belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld schriftelijk bezwaren in te dienen tegen het bouwplan en van gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar is ontvangen. Gedeputeerde staten zullen echter verlangen dat een ontwerp-uitwerkingsplan door burgemeester en wethouders is vastgesteld teneinde te kunnen toetsen of het bouwplan daarmee in overeenstemming is. Voorts zijn tegen de verlening van een verklaring van geen bezwaar AROB-procedures mogelijk. De tijdsduur die met een dergelijke anticipatieprocedure is gemoeid, is nagenoeg gelijk aan en in geval van AROB-procedures zelfs langer dan de totstandkoming van een

rechtsgeldig uitwerkingsplan. Tegen de goedkeuring van een uitwerkingsplan door gedeputeerde staten staat geen beroep op de Kroon open. Bovendien zal na afgifte van een verklaring van geen bezwaar voor een bouwplan de neiging om het ontwerp-uitwerkingsplan nog verder in procedure te brengen eerder af- dan toenemen, hetgeen de rechtszekerheid voor de burgers niet bevordert.

ad 9

Het bepaalde in de artikelen 4, 5 en 6 lid C III, sub b en artikel 15, lid 2 is aangepast. Zie ook het antwoord op reactie 5.4.

ad 10

De in de voorschriften opgenomen (vrijstellings)regeling inzake de toelaatbaarheid van detailhandel op bedrijfstreinen is zo veel mogelijk aangepast aan het op 5 december 1984 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden regeringsstandpunt betreffende perifere detailhandelsvestigingen. In deze aangepaste (vrijstellings)regeling komt het begrip "woonwarenhuis" niet meer voor. Zie ook het antwoord op reactie 2.3.

ad 11

De in artikel 13 opgenomen overgangsbepalingen zijn geaccepteerd door de Kroon.

ad 12

Op grond van de globale bestemmingen in de artikelen 4 t/m 6 zijn de betreffende gronden onder andere bestemd voor groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van deze globale bestemmingen zal in de uitwerkingsplannen een bestemming groenvoorzieningen worden opgenomen. Ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden deze plannen geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan. Ook in de vigerende bestemmingsplannen is deze wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen met als doel in groenvoorzieningen de oprichting van een beperkt aantal gebouwen voor sociaal culturele doeleinden etc. mogelijk te maken, bijvoorbeeld een buurthuis, een peuterspeelzaal, een jeugdhonk en dergelijke.

ad 13

Het onder 1 t/m 12 gestelde is, voor zover van toepassing en nodig, ook verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II.

ad 14

Het opschrift van artikel 4 stemt wel overeen met het renvooi op de plankaart (Wellicht verwarring ontstaan met het renvooi van artikel 8).

ad 15

De tekst van artikel 4, lid A II is aangepast. Zie ook het antwoord op reactie 4.9.

In hoofdstuk 4.3. van de toelichting, onder "artikel 4" van het onderdeel Lelystad-Zuid II is kort ingegaan op de bestaande situatie die door de voorlopige bestemming wordt vastgelegd en gecontinueerd.

8. Rijkswaterstaat in de directie Zuiderzeewerken

De hoofdingenieur-directeur heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. De taluds van de vaarten hebben dezelfde bestemming gekregen als de aangrenzende gronden. Aangezien deze taluds een onderdeel vormen van de vaart, dienen zij dezelfde bestemming te krijgen als de overige vaartgedeelten.
2. Langs de vaarten is ten behoeve van beheer en onderhoud een obstakelvrije strook ter breedte van 5 m, gemeten uit de insteek van de vaart op maaiveldhoogte, nodig.
Hij stelt daarom voor om langs de vaarten een bebouwingsgrens aan te geven, of om op dezelfde wijze als in het plan "Landelijke Gebied", in de voorschriften van de in aanmerking komende bestemmingen een daartoe strekkende bepaling op te nemen.
3. Ter plaatse van de aansluiting van de ontsluitingsweg van Lelystad-Zuid op de A6 is te weinig ruimte voor verkeersdoeleinden gereserveerd. Voor het realiseren van een verantwoorde aansluiting met inbegrip van de gewenste beplantingen, is op de bijlage II in rood aangegeven ruimte vereist.
4. De langs de A6 gelegen tocht moet bij het maken van onder 3. genoemde aansluiting worden omgelegd naar de op bijlage II in blauw aangegeven plaats. Om het voortbestaan van deze tocht veilig te stellen, acht hij het noodzakelijk om aan de benodigde strook grond de bestemming "water" toe te kennen.
5. De aansluiting van de Larserweg op de A6 dient de bestemming "verkeersdoeleinden" te krijgen. De hiervoor benodigde ruimte in rood is aangegeven op bijlage I.

6. Het lijkt hem niet juist om de geluidsbelasting van de A6 buiten beschouwing te laten bij het vaststellen van de grenzen van de geluidsgevoelige bebouwing. Met name ter plaatse van wegvak I kan de opeenstapeling van de geluidsbelastingen van de A6, wegvak I en de eventuele tweede ontsluiting van het "Camminga-project" leiden tot een andere bebouwingsgrens voor geluidsgevoelige objecten dan thans op de kaart is aangegeven.

7. Het gebied tussen de A6 en de Lage Vaart heeft de bestemming "Gemengde Doeleinden -GD-". De voorschriften behorende bij deze bestemming sluiten geluidsgevoelige bebouwing niet uit.

Aangezien genoemde bestemming grotendeels binnen de zone van 400 m uit de A6 is gelegen, zijn naar zijn mening de artikelen 76 en 77 van de Wet geluidhinder hierop van toepassing, waardoor ook voor dit gebied een akoestisch onderzoek dient te worden ingesteld.

Aan Rijkswaterstaat in de directie Zuiderzeewerken is het volgende geantwoord:

ad 1 Aan de taluds van de vaarten is alsnog dezelfde bestemming gegeven als de overige vaartgedeelten.

ad 2 In de artikelen 4, 8, 9 en 12, leden B, van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II, is thans bepaald dat daar waar gronden met de bestemming, bedoeld in lid A, grenzen aan gronden met de bestemming "water" in de vorm van een vaart, een zone van 5 m breed, gerekend vanaf de insteek van het talud van de vaart, dient te worden vrijgehouden van bebouwing en houtgewassen, een en ander conform de in het bestemmingsplan "Landelijk gebied Lelystad" opgenomen regeling.

ad 3 Ten behoeve van de aansluiting van de ontsluitingsweg van Lelystad-Zuid op de A6 is de bestemming "Uit te werken verkeersdoeleinden" verruimd conform door Rijkswaterstaat op bijlage II in rood is aangegeven.

ad 4 Aan de benodigde strook grond ten behoeve van de omlegging van de tocht is de bestemming "water" gegeven conform door Rijks-

waterstaat op bijlage II in blauw is aangegeven.

ad 5 Aan de aansluiting van de Larserweg op de A6 is de bestemming "verkeersdoeleinden" gegeven conform door Rijkswaterstaat op bijlage I in rood is aangegeven.

ad 6 en 7 In het onder hoofdstuk 3.3. van de toelichting opgenomen akoestisch onderzoek is alsnog aandacht geschonken aan de mogelijkheid van opeenstapeling van de geluidsbelastingen van de A6, weg 1, en de eventuele tweede ontsluiting van het "Camingaproject", alsmede aan het voor "Gemengde Doeleinden - GD -" bestemde gebied tussen de A6 en de Lage Vaart.

9. Staatsbosbeheer en Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in Noord-Holland en de Zuidelijke IJsselmeerpolders

Het Staatsbosbeheer kan in grote lijnen accoord gaan met het voorliggende plan.

Het hoofd van de afdeling Bijzondere Taken heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. Er is een verschil tussen het structuurplan Lelystad en het plan Lelystad-Zuid II ten aanzien van de situering van bebouwing in de Hollandse Hout aan de Buizerdweg, het gebied dat te zijner tijd voor woningbouw in aanmerking komt onder de sterclausule.
De grens ligt in het onderhavige plan verder in het bos dan is aangegeven op de kaart welke behoort bij de nota van de Commissie Mulder (zie tekening).
2. In geval de Torenavalkweg als aansluiting gebruikt gaat worden met het middengebied van Zuidelijk Flevoland, is de berekening van de verkeersintensiteiten in het plan zijns inziens niet juist.
3. De ontwikkeling van het plangebied zou hij vervolgens in verband willen zien met de toekomstige inrichting van de naaste omgeving ervan.
Zoals de toelichting reeds aangeeft, is bij de groenopzet van het plan gedacht aan een duidelijke zonering binnen het plangebied (van cultuur naar natuur). Deze zelfde gedachte zou hij ook willen toepassen voor de directe omgeving

richting Oostvaardersplassen en richting agrarisch gebied in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. De logische opbouw van stedelijk groen binnen het plangebied zou over kunnen gaan, via een recreatief meer ontwikkelde zone langs de Lage Dwarsvaart, in een meer cultureel bosgebied als de Hollandse Hout. Met daarin ook een overgang naar het gebied omsloten door Knardijk, Lage Vaart en spoorwegtracé (het "Praambos"), dat met zijn natuurlijke wilgebossen een wat meer natuurlijk karakter heeft.

Het potentieel aanwezige zonering komt hem zeer duidelijk voor en mede door detailoplossingen in het bestemmingsplan lijkt het hem heel goed mogelijk om dit verder uit te werken. Daarbij zou hij de volgende voorwaarden willen noemen als uitgangspunt voor de verdere planvorming:

- een verbinding van Lelystad-Zuid met Zuidelijk Flevoland voor het autoverkeer, maar geen bestemmingsvreemd autoverkeer door de Hollandse Hout,
- landschappelijke aanpassing van de Torenavalkweg met aandacht voor de vormgeving van het tracé en functionele aspecten van onder andere parkeervoorzieningen en optimale verkeersveiligheid,
- bijzondere landbouwkundige vestiging in de nabijheid van de stad.

Als wijziging van de indertijd bij de opzet van het zogenaamde Convenant betreffende de oppervlakteverdeling in Zuidelijk Flevoland interdepartementaal afgesproken bestemmingsverdeling, wil genoemde functionaris thans een ruil voorstellen van de bestemming "landbouw" (ca. 100 ha institutenterrein) in het "Praambos" met de bestemming "Bos" op kavel C 62. Deze kavel kan worden ontsloten door een weg langs de Lage Vaart, de Verlengde Trekweg, die aangesloten kan worden op de wegverbinding Lelystad-Zuid en Rijksweg 6. Deze mogelijkheid wordt ook al gesuggereerd in het structuurbeeld in het onderhavige bestemmingsplan. Als voordelen kunnen worden genoemd:

- De Verlengde Trekweg kan tevens dienst doen in de verbinding Lelystad met het agrarisch middengebied van Zuidelijk Flevoland.
- De Torenavalkweg heeft aldus geen doorgaande functie meer en dient alleen voor recreatieve ontsluiting van Hollandse Hout en "Praambos" (vooral de recreatief interessante strook langs de Lage Vaart).

- De kavel C 62 blijft als institutenterrein landschappelijk meer open dan bij de bestemming bos, wat een zeer aantrekkelijk beeld oplevert.
- De brug over de Lage Vaart in de Praamweg is in dit model niet direct noodzakelijk, daar reeds een fiets/voetverbinding over de vaart bij de keersluis gerealiseerd is.

Hierbij gaat hij er vanuit, dat de Knardijk langs de Oostvaardersplassen zeker niet geschikt is als verbinding van het agrarisch gebied van Zuidelijk Flevoland met Lelystad. De weg over deze dijk heeft de allerhoogste "verblijfsrecreatieve" kwaliteiten in verband met de nabijheid van het Bovenwater, de Oostvaardersplassen en het bos. Gaarne zou hij bijgevoegde ontwerp-tekening en de door hem aangesneden problematiek op korte termijn willen bespreken.

Als gevolg van een reorganisatie van de regionale structuur betreffende de behartiging van belangen inzake natuur- en landschapsbehoud, bos- en landschapsbouw, faunabeheer en openluchtrecreatie, heeft de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in Noord-Holland en de Zuidelijke IJsselmeerpolders ook gereageerd op de betreffende ontwerp-bestemmingsplannen.

De Directeur deelt mede dat de boven weergegeven opmerkingen van Staatsbosbeheer beschouwd dienen te worden als zijnde zijn reactie.

Ter toelichting van de door het Staatsbosbeheer voorgestelde ruil van gronden, met de daarbij behorende bestemmingen, voert hij nog het volgende aan.

Bij de discussie over de verwerking van het zogenaamde Convenant betreffende de oppervlakteverdeling in Zuidelijk Flevoland in het plan "Actualisering van het Verkavelingsplan voor het Oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland" is van de zijde van het Ministerie van Landbouw en Visserij kenbaar

gemaakt, dat een agrarische bestemming ten behoeve van de realisering van Landbouwinstituten in het zogenaamde Praambos niet gewenst is. De belangrijkste overweging hierbij is, dat zowel uit oogpunt van natuurbehoud als uit oogpunt van een doelmatige agrarische bedrijfsvoering een dergelijke bestemmingsgeving niet verantwoord is. Een bestemming "Bos" acht hij voor dit gebied het meest geschikt. Op grond van deze bestemming kan het gebied namelijk een belangrijke functie vervullen als overgangszone naar het Oostvaardersplassengebied.

Verder heeft het als voordeel dat in ruimtelijk opzicht dit gebied te zamen met de Hollandse Hout als één geheel aangemerkt kan worden. De door het Staatsbosbeheer voorgestane verandering van de bestemming "Bos" in "Landbouw" op kavel C 62 wordt door hem dus ondersteund.

Aan het Staatsbosbeheer en de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in Noord-Holland en de Zuidelijke IJsselmeerpolders is het volgende geantwoord:

ad 1 De grens van de bestemming "Uit te werken woondoeleinden, voorlopig bestemd tot agrarische doeleinden onbebouwd en bos" in de Hollandse Hout is aangepast aan de kaart behorende bij de nota van de Commissie Mulder.

ad 2 De Torenavalkweg zal als aansluiting gebruikt gaan worden met het middengebied van Zuidelijk Flevoland.
Bij de nadere planuitwerking zal er uitdrukkelijk naar worden gestreefd het huidige karakter van deze weg zoveel mogelijk te handhaven. Van daaruit bestaat de verwachting dat deze aansluiting niet of nauwelijks van invloed zal zijn op de verkeersintensiteiten in het plan.

ad 3 De voorgestelde ruil van de bestemming "Landbouw" (ca. 100 ha institutenterrein) in het "Praambos" met de bestemming "Bos" op kavel C 62 valt buiten de grenzen van de onderhavige ontwerp-bestemmingsplannen. Dit voorstel zal worden betrokken bij het opstellen van een ontwerp-bestemmingsplan voor de Oostvaardersplassen.

11. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel

De Kamer heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In artikel 3 is een Staat van Inrichting opgenomen teneinde bepaalde categorieën bedrijven te weren uit een deel van het plangebied. Technologische ontwikkelingen maken het noodzakelijk, dat een Staat van Inrichting enige flexibiliteit heeft. Gepleit wordt daarom voor een uitbreiding van de vrijstellingsbevoegdheid van het College van Burgemeester en Wethouders in die zin, dat vrijstelling mogelijk is betreffende de "naast hogere" dan de toegelaten categorie en de "hogere categorie dan de naast hogere".

2. In artikel 9, de algemene vrijstellingsbevoegdheid, punt d, wordt aangegeven voor welke bedrijven het College van Burgemeester en Wethouders vrijstelling kan verlenen. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen bedrijven die zonder, na een beperkt of na een uitgebreid distributie-planologisch onderzoek vrijstelling kunnen verkrijgen.

Zonder een nader onderzoek behoort vrijstelling mogelijk te zijn voor de volgende bedrijven:

- landbouwwerktuigen en -machines;
- machinerieën ten behoeve van bedrijven of industrieën;
- garagebedrijven;
- autobandenhandel en montagebedrijven;
- detailhandel in brandbare en/of gevaarlijke stoffen;
- postorderbedrijf zonder afhaalmogelijkheden voor de consument;
- recreatie-artikelen.

Na een beperkt distributie-planologisch onderzoek kan vrijstelling mogelijk zijn voor de volgende bedrijven:

- tuincentra;
- keuken, sanitair- en tegelbedrijven;
- detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit van industrie (ambachtelijke bedrijven).

Na een uitgebreid distributie-planologisch onderzoek kan vrijstelling mogelijk zijn voor de volgende bedrijven:

- bouwmarkten;
- woonwarenhuizen;
- detailhandel in meubels.

3. Tot slot wordt opgemerkt dat met betrekking tot artikel 1, lid 3 b, de voorkeur uitgaat naar de onderstaande omschrijving van het begrip "bedrijfs- of dienstwoning": "Woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein kennelijk bestemd voor (het gezin van) een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming of het feitelijk gebruik van het gebouw of terrein gewenst is".

Aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel is het volgende geantwoord:

- ad 1 Beide ontwerp-bestemmingsplannen bieden de mogelijkheid bedrijfsterreinen te situeren in dan wel aan de rand van woonwijken. Op deze bedrijfsterreinen zijn inrichtingen, genoemd in de categorie 1, 2 of 3 van de staat van inrichtingen, toegestaan. Daarnaast zijn, met vrijstelling van burgemeester en wethouders, bedrijven toegestaan, die niet genoemd zijn in categorie 1, 2 of 3, maar welke, gehoord de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu naar de aard gelijk te stellen zijn met genoemde bedrijven. Zie in dit verband ook het antwoord op reactie 4.2. Inrichtingen, genoemd in categorie 4 of 5, behoren - gelet op hun aard - niet thuis in dan wel aan de rand van woonwijken. Dergelijke bedrijven zijn slechts toelaatbaar op industrieterreinen. Aan het verzoek om de vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders uit te breiden in die zin dat vrijstelling mogelijk is betreffende de "naast hogere" dan de toegelaten categorie en de hogere categorie dan de "naast hogere" is dan ook niet tegemoet gekomen.
- ad 2 De in de voorschriften opgenomen (vrijstellings)regeling inzake de toelaatbaarheid van detailhandel op bedrijfsterreinen is zoveel mogelijk aangepast aan het op 5 december 1984 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden regeringsstandpunt betreffende perifere detailhandelsvestigingen. Zie ook het antwoord op reactie 2.3.
- ad 3 De voorgestelde toevoeging "of het feitelijk gebruik" wordt blijkens de Kroonjurisprudentie te ruim geacht.

12. PGEM

De PGEM heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In artikel 13, lid B, sub a, van de voorschriften van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II wordt een maximale hoogte van 25 m aangegeven voor andere bouwwerken.
Aangezien de hoogte van de masten van de 380 KV-lijn Diemen-Ens in genoemd plangebied 46 m bedraagt, wordt verzocht deze maat in genoemd artikel aan te passen.
2. In artikel 9 en in artikel 15 van de voorschriften van respectievelijk het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I en het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II, wordt onder meer een mogelijkheid tot vrijstelling vermeld voor bouwwerken met een maximum hoogte van 3 m en een maximum oppervlakte van 10 m². Een omschrijving waarbij de vloeroppervlakte op maximaal 25 m² wordt gesteld en de goothoogte of boeiboordhoogte op maximaal 3 m, zou meer aan de behoeften van de PGEM tegemoet komen.

Aan de PGEM is het volgende geantwoord:

- ad 1 In het betreffende artikel is de maximaal aangegeven hoogte van 25 m gewijzigd in 46 m.
- ad 2 De in beide ontwerp-bestemmingsplannen opgenomen algemene vrijstellingsbevoegdheid met betrekking tot het oprichten van bouwwerken ten dienste van het openbaar nut, is aangepast in die zin dat de oppervlakte op maximaal 25 m² en de goot- en/of boeiboordhoogte op maximaal 3 m is gesteld.

14. N.V. Nederlandse Spoorwegen

De NS heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In de eerste plaats wil NS haar waardering uitspreken over de opzet van de plannen, waarin de halte Lelystad-Zuid een duidelijk structuur-bepalend element vormt. Ook voor de inpassing van de halte in het omringende gebied zijn in overleg met de NS aanzetten voor een goede oplossing gegeven. Uit de planfasering blijkt, dat de woonbuurten rond de halte het eerst tot ontwikkeling zullen worden gebracht.

In de toelichting komt herhaaldelijk naar voren, dat de aanwezigheid van een NS-halte als een belangrijke voorwaarde wordt beschouwd bij de realisering van het woongebied Lelystad-Zuid. Anderzijds is een voldoende gebied uiteraard voorwaarde voor het openen van de NS-halte. Daaromtrent is bij de NS enige zorg gerezen.

2. Het terugdringen van de woningcontingenten voor Lelystad van ca. 2000 woningen tot 800 woningen per jaar in de periode 1985 - 1995 zal onvermijdelijk vertraging veroorzaken bij de realisering van het woongebied Lelystad-Zuid. Ook wanneer aan het plan Zuid een hogere prioriteit wordt toegekend, zullen in dit gebied vanaf 1986 géén 800 woningen per jaar kunnen worden gebouwd. Blijkens de toelichting moeten immers in de centrum-zone jaarlijks gemiddeld 200 woningen worden gebouwd, terwijl enkele reeds bestaande woongebieden nog moeten worden afgerond. Bij een geschatte bouwproductie van 500 woningen per jaar in Lelystad-Zuid zullen medio 1988 bij de doortrek van de treinen naar Lelystad slechts ca. 1250 woningen in dit gebied zijn gerealiseerd.

3. NS achtte een (te) laag woningaantal in het openingsjaar van de halte tot dusverre acceptabel, ervan uitgaande dat in de daarop volgende jaren in fors tempo aan Lelystad-Zuid kon worden doorgebouwd. Het wel zeer lage woningaantal dat medio 1988 gerealiseerd zou kunnen zijn, is thans voor NS aanleiding om met klem aan de Gemeente garanties te vragen voor de absolute prioriteit van Lelystad-Zuid in de periode 1986-1995.

Dat houdt in, dat in deze periode van de aan Lelystad beschikbaar gestelde woningcontingenten per jaar minimaal 500 woningen in Lelystad-Zuid worden gerealiseerd, in de beginperiode 1986 - 1990 zoveel mogelijk woningen méér. De definitieve beslissing over de opening van Lelystad-Zuid in 1988 moet uiterlijk eind 1986 worden genomen.

4. Op pagina 27 van de toelichting wordt onder het hoofdstuk 3.3. "Toetsing Wet Geluidhinder" vermeld, dat akoestisch onderzoek heeft uitgewezen, dat de voorkeursgrenswaarden niet worden overschreden. Daarna wordt opgemerkt, dat "er bij de Nederlandse Spoorwegen op wordt aangedrongen om desalniettemin een geluidswerend scherm te plaatsen van 1 m hoogte".

Deze passage heeft de NS bevreemd; daar de etmaalwaarde in geen geval overschreden zal worden, is NS geenszins van plan om geluidwerende maatregelen te treffen.

5. De strook met bestemming "Spoorwegdoeleinden" heeft een breedte van 60 m en is in het algemeen voldoende. Bij km 37.2 steekt een onderstation 1,50 m buiten deze grens. Daarbuiten komt nog een toegangsweg van 4 m breedte, waardoor plaatselijk de grens met ca. 6 m wordt overschreden.

Aan de NS is het volgende geantwoord:

Ad 1 Bij brief van 11 april 1985 aan de minister
t/m 3 van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer, hebben burgemeester en wethouders zich, met instemming van de gemeenteraad, bereid verklaard in het kader van de groeitaak, tot 1995 de woningbouw in Lelystad te ontwikkelen op grond van de volgende fasering:

gebied:	<u>cen-</u> <u>trum</u>	<u>Bos-</u> <u>wijk</u>	<u>Haven-</u> <u>diep-</u> <u>noord</u>	<u>Water-</u> <u>wijk -</u> <u>west</u>	<u>Lely-</u> <u>stad-</u> <u>Haven</u>	<u>Water-</u> <u>wijk-</u> <u>oost</u>	<u>Lely -</u> <u>stad -</u> <u>zuid</u>	<u>Haven</u> <u>diep-</u> <u>zuid</u>	<u>totaal</u>
<u>jaar:</u>									
1985	200	130	60	310	100				800
1986	130	100	110	350	110				800
1987	90	100	120	280	210				800
1988	90			190	100		420		800
1989	90			120	140		450		800
<u>totaal</u> <u>'85-'90</u>	600	330	290	1.250	660		870		4.000
<u>totaal</u> <u>'90-'95</u>	600						3.400		4.000
<u>totaal</u> <u>generaal</u>	1.200	330	290	1.250	660		4.270		8.000

Deze fasering houdt in de afronding van de gebieden Centrum, Boswijk, Havendiep-noord, Waterwijk-west en Lelystad-Haven en de ontwikkeling van het bestemmingsplan Lelystad-zuid I.

Voorts betekent deze fasering, dat wordt afgezien van de in het kader van de groeitaak voorgenomen woningbouw in de lokaties Havendiep-zuid en Waterwijk-oost en dat wordt afgezien van de lokatiesubsidie en de subsidie van de hoofdinfrastructuurle ontsluiting van deze twee lokaties. Met betrekking tot deze fasering hebben burgemeester en wethouders opgemerkt, dat voor de feitelijke start van de woningbouw in Lelystad-zuid noodzakelijk is het bestaan van zekerheid over het kunnen realiseren van een continue bouwstroom aldaar.

Om gedurende de eerste jaren (1988 -1990) een beroep te kunnen doen op de voorzieningen in Waterwijk-west, zal de ontwikkeling van Lelystad-zuid worden gestart vanaf de Larserdreef en worden gericht op het leggen van een verbinding met het station. Wel zal gelijktijdig de ontwikkeling van andere dan woningbouwprojecten nabij het station zoveel mogelijk worden bevorderd.

Wat de aard van de bebouwing nabij het station betreft is het beleid erop gericht, dat deze zich zal kenmerken door een meer intensief ruimtegebruik.

Korthedshalve is de NS verzocht bovengenoemde brief van burgemeester en wethouders te beschouwen als reactie op de door haar in het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening onder 1 t/m 3 gemaakte opmerkingen.

De minister van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer gaat akkoord met een nieuwe bouwlokatie Lelystad-Zuid. Over de financiële instrumenten zullen nog onderhandelingen met de gemeente plaatsvinden.

In het kader van de aanleg van de kunstwerken en het station in de spoorlijn in Lelystad-Zuid heeft genoemde minister zijn standpunt aan de minister van verkeer en waterstaat kenbaar gemaakt. Dit standpunt was voor de minister van verkeer en waterstaat aanleiding de gunning van 13 kunstwerken in de spoorlijn (5 tussen Almere en Lelystad-Zuid en 8 in Lelystad-Zuid) te doen plaatsvinden.

ad 4 De betreffende in hoofdstuk 3.3., onder "1. Algemeen" van de toelichting vermelde passage is niet meer opgenomen.

ad 5 Op de kaart is de bestemming "spoorweg-doeleinden" ter plaatse met 6 meter verbreed.

15. Directoraat-Generaal van Energie van het Ministerie van Economische Zaken

De Directeur-Generaal heeft opgemerkt, dat op pagina 9 van de toelichting, onder het kopje "Milieu en Energie", de overeenkomst tussen de PGEM en de gemeente, dat vrijwel alle woningen op een stadsverwarmingsnet zullen worden aangesloten, onvoldoende duidelijk tot uitdrukking komt. Gezien voornoemde overeenkomst lijkt de speelruimte voor experimenten op het gebied van energiebesparing beperkter te zijn dan de passage in de toelichting doet vermoeden.

Aan het Directoraat-Generaal van Energie van het Ministerie van Economische Zaken is geantwoord, dat het gestelde onder het kopje "Milieu en Energie" in hoofdstuk 2.2. van de toelichting onderdeel uitmaakt van het letterlijk weergegeven besluit van de gemeenteraad d.d. 15 juli 1982, waarbij de beleidsuitgangspunten voor de volgende fase van de planvorming, te weten het opstellen van een structuurmodel, zijn vastgesteld. Om die reden is de betreffende tekst niet aangepast.

Overigens wordt onderkend dat, gezien de overeenkomst tussen de PGEM en de gemeente dat vrijwel alle woningen op een stadsverwarmingsnet zullen worden aangesloten, de speelruimte voor experimenten op het gebied van energiebesparing beperkt is.

16. Directoraat-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De Rijksverkeersinspectie, district oost, heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

1. Fasering woningbouw

In de ontwerp-bestemmingsplannen Lelystad-Zuid I en II wordt er voorshands van uitgegaan, dat de Flevolijn en de beide stations in Lelystad in 1988 in gebruik zullen worden genomen. Om de halte Lelystad-Zuid zoveel mogelijk te benutten zijn daartoe deze plannen ontwikkeld.

De totale capaciteit van de plannen bedraagt ca. 15.000 woningen (opp. 11.680 ha), waarvan

in Zuid I in het gebied waar de eerste ophoging heeft plaatsgevonden - afhankelijk van het gekozen ontwikkelingstempo - 3.850 resp. 4.215 woningen gerealiseerd kunnen worden.

Om de voortgaande bouw in dit deel van Lelystad mogelijk te maken, zal een temporisering dan wel het voorlopig achterwege laten van woningbouw elders noodzakelijk zijn.

De Rijksverkeersinspectie merkt hierover op, dat in zijn algemeenheid de opening van een halte - en dus ook van Lelystad-Zuid - afhankelijk is van het aantal gerealiseerde woningen in de directe omgeving van de halte.

2. Woningdichtheden

Met betrekking tot de toekomstige woningdichtheden staat op pagina 6 en 7 van de Toelichting slechts vermeld, dat aansluiting zal worden gezocht bij de bestaande stad (tuinstadgedachte), waarbij in relatief lage dichtheden zal worden gebouwd. Ten behoeve van de financiële haalbaarheid van het plan wordt weliswaar het begrip "normwoning" ingevoerd; voor de in werkelijkheid te realiseren aantallen woningen per ha geeft dit te weinig inzicht.

Om de NS-halte optimaal te benutten is het noodzakelijk, dat de grootste woningdichtheden worden gerealiseerd in de nabijheid van deze halte.

3. Voorzieningen/werkgelegenheid

Blijkens de Toelichting zijn ten behoeve van voorzieningen van stedelijk niveau en bedrijvigheid ca. 35 ha centrumdoeleinden, inclusief 25 ha ten behoeve van kantoren en bedrijven nabij de toekomstige NS-halte gereserveerd. Met de voorgestelde reservering kan de Rijksverkeersinspectie instemmen.

De voorzieningen van lager niveau - de buurtvoorzieningen - zijn geprojecteerd bij knooppunten van langzaam verkeerroutes.

4. Infrastructuur

a. In het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I en II zijn in Lelystad-Zuid I twee wegkruisingen en vijf voet/fietspadkruisingen met de Flevolijn opgenomen; in het bestemmingsplan Lelystad Zuid II zijn twee wegkruisingen en twee voet/fietspadkruisingen voorzien. Te samen vier wegkruisingen en zeven voet/fietspadkruisingen. Deze voorziene kruisingen zijn niet in overeenstemming met het ontwerp van de Flevolijn,

daarbij is rekening gehouden met vier wegkruisingen en vier voet/fietspadkruisingen. Ten aanzien van de financiering van de kruisingen in Lelystad-Zuid gaat de Rijksverkeersinspectie er vanuit, dat de kosten van deze kruisingen zijn opgenomen in de exploitatie van het bestemmingsplan.

Voor de bouw van het stationsviaduct Lelystad-Zuid is 3.8 miljoen gulden opgenomen in het Flevolijnbudget.

- b. De lokale bussen zullen blijkens de Toelichting gebruik maken van de buurtstraten. Om een redelijke reissnelheid te garanderen, dienen bepaalde eisen aan de vormgeving en inrichting van deze straten te worden gesteld. Onder andere een zo gestrekt mogelijk wegbeloop, geen verkeersdrempels en dergelijke. De halten dienen bij voorkeur samen te vallen met knooppunten van langzaam verkeerroutes. Aandacht dient te worden geschonken aan de onderlinge afstand tussen de halten, alsmede de loopafstanden tussen de halten en de woningen, voor stedelijk gebied wordt daarbij uitgegaan van een loopafstand van 300 à 400 meter.
- In verband met het voorgaande wordt de Rijksverkeersinspectie gaarne bij de verdere planuitwerking betrokken.

5. Tenslotte wordt verzocht de Rijksverkeersinspectie in het vooroverleg, als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, te betrekken.

Aan de Rijksverkeersinspectie, district oost, is het volgende geantwoord:

ad 1 Kortheidshalve wordt verwezen naar het antwoord op reactie 14.1, 2 en 3.

ad 2 Teneinde de nodige flexibiliteit in het plan in te bouwen is gekozen voor het, overigens niet ongebruikelijke, systeem van "normwoningen". Dit systeem gaat uit van een rekeneenheid welke gebruikt wordt voor de berekening van de bebouwingsdichtheid voor woningen, gebaseerd op het gemiddelde grondgebruik.

Voor wat betreft de redenen, die aan de keuze voor het systeem van normwoningen ten grondslag liggen, alsmede een nadere uiteenzetting over dit systeem, wordt kort-

heidshalve verwezen naar hoofdstuk 4.3., onder "artikel 4" van de toelichting.

Uiteraard ligt het voor de hand dat bij de uitwerking van het plan de grootste woningdichtheden in de nabijheid van de NS-halte worden gerealiseerd.

ad 3 Deze opmerkingen zijn voor kennisgeving aangenomen.

ad 4a Het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I gaat uit van minimaal 2 kruisingen van wegen en minimaal 5 kruisingen van voet-en/of fietspaden.

In het ontwerp van het betreffende gedeelte van de Flevolijn zijn 3 kunstwerken voor wijkwegen en 3 kunstwerken voor voet-en/of fietspaden opgenomen.

Omdat op de wijkwegen zowel snel-als langzaam verkeer voorkomt, tellen de kunstwerken voor deze wegen mee voor de berekening van het aantal kruisingen van voet-en/of fietspaden.

In het totaal is er in het gebied van Zuid I dus sprake van 3 kruisingen van wegen en 6 kruisingen van voet-en/of fietspaden. Het betreffende gedeelte van de Flevolijn voldoet derhalve aan het in het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad Zuid I aangegeven minimum aantal kruisingen van wegen en van voet-en/of fietspaden.

Het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II gaat uit van minimaal 2 kruisingen van wegen en minimaal 2 kruisingen van voet-en/of fietspaden.

In het huidige ontwerp van het betreffende gedeelte van de Flevolijn is 1 kunstwerk (nr. 520) voor een stadshoofdweg opgenomen. Aanvankelijk waren er nog 3 kunstwerken geprojecteerd, te weten 1 kunstwerk (nr. 522) voor een wijkweg en 2 kunstwerken (nrs. 521 en 523) voor voet-en/of fietspaden. Bij brief van 6 februari 1984 hebben burgemeesters en wethouders aan de NS medege-deeld, dat de kunstwerken nrs. 523, 522, 521 en 520 zijn gesitueerd in het deel van Lelystad-Zuid, dat ná 1 januari 1984 voor woningbouw in aanmerking komt en als zodanig de bestemming "woondoeleinden" heeft gekregen. Voor de ontsluiting van het meest zuidelijke gedeelte van dit gebiedsdeel dient in ieder geval kunstwerk nr. 520 te worden

gerealiseerd. De kunstwerken nrs. 521, 522 en 523 kunnen reeds in een vroegtijdig stadium, vooruitlopend op de latere ontwikkeling van het zuidelijke deel van Lelystad-Zuid, een wenselijke bijdrage leveren aan (de keuze van) de verkeersbewegingen in dat gebied. Om deze reden zijn burgemeester en wethouders van oordeel, dat ook deze kunstwerken gelijktijdig met de overige genoemde dienen te worden verwezenlijkt.

Burgemeester en wethouders hebben de NS hierbij ook nadrukkelijk gewezen op het feit, dat in het door de toenmalige minister van verkeer en waterstaat goedgekeurde bestemmingsplan "Spoorbaan-Zuid" een begrenzing naar beneden van het aantal te realiseren kunstwerken in Lelystad-Zuid, onderverdeeld naar hun aard als onderdoorgang voor langzaam en snelverkeer staat voorgeschreven. Voorts is erop geattendeerd dat dit voorschrift ook is opgenomen in het inmiddels in ontwerp gereed zijnde bestemmingsplan Lelystad-Zuid (zodra dit nieuwe bestemmingsplan rechtskracht heeft, vervalt het plan "Spoorbaan-Zuid" van rechtswege).

Gelet op de aangegeven gefaseerde planontwikkeling van Lelystad-Zuid en op de beperkte budgetruimte voor de verdere realisering van het project Flevolijn, hebben burgemeester en wethouders - zij het niet van harte - ingestemd met het voorstel van de NS om de kunstwerken nrs. 521, 522 en 523 te laten vervallen.

Wel is het gewenst om de mogelijke bouw van deze kunstwerken in latere tijd door en op kosten van de gemeente Lelystad open te houden.

Het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid II is om die reden niet aangepast aan het ontwerp van het betreffende gedeelte van de Flevolijn.

Ten aanzien van de financiering van de te realiseren kruisingen in Lelystad-Zuid wordt opgemerkt, dat deze kosten zijn opgenomen in het budget voor de aanleg van de Flevolijn. De kunstwerken zullen door en op kosten van de NS worden gerealiseerd. Om die reden zijn de kosten van de kruisingen niet opgenomen in de exploitatie van het ontwerp-bestemmingsplan Lelystad-Zuid I.

- b. Zie het antwoord op reactie 17.

ad 5 In het vervolg zal bij het overleg, als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, de Rijksverkeersinspectie, district Oost, te Zwolle betrokken worden in plaats van het Directoraat-Generaal van het verkeer van het ministerie van verkeer en waterstaat.

17. N.V. Verenigde Autobus Diensten

Tot haar spijt moet de VAD constateren, dat in beide plannen onvoldoende aandacht is besteed aan de ontsluiting van het plangebied door lokaal openbaar vervoer. Hoewel beide plannen nog uitgewerkt moeten worden, bieden voorliggende plannen geen garanties voor een voldoende ontsluiting met lokaal openbaar vervoer. De voorgestelde hoofdontsluitingsstructuur van met name het plan Lelystad-Zuid I, zoals is aangegeven op de overzichtskaart, wordt om de volgende redenen ongeschikt geacht voor een goede stadsdienst:

1. De hoofdontsluitingsstructuur van Lelystad-Zuid wordt gekenmerkt door de centrale dreef aan de oostzijde van de spoorlijn, aangevuld met een stelsel van aan die dreef parallel lopende buurtstraten.
Gelet op het gestelde op blz. 15 van de toelichting (lokale bussen maken gebruik van de buurtstraten) biedt de voorgestelde structuur geen basis voor een goede ontsluiting.
2. De maaswijdte in het patroon van buurtstraten bedraagt ongeveer 250 meter. Deze maat leidt óf tot een slechte oppervlakte-ontsluiting van het gebied door de bus (grote loopafstanden) óf tot een zware overbediening. Dit zal hoge kosten en een relatief geringe opbrengst met zich meebrengen.

De VAD verzoekt dan ook de plannen zodanig aan te passen, dat een goede ontsluiting van het gebied door de bus mogelijk wordt. Ook in de fasering van de plannen dient met de ontsluitingsmogelijkheden voor lokaal openbaar vervoer rekening te worden gehouden.

In de toelichting op de bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de keuze voor bebouwing van het gebied Lelystad-Zuid. Grondgedachte voor deze keuze is het bereiken van een voldoende rentabiliteit van het NS-station Lelystad-Zuid. Daarmee samenhangend wordt de bebouwing van Havendiep-Zuid, Waterwijk-Oost en Lelystad-Haven beperkt of uitgesteld.

Genoemde keuze zal leiden tot het ontstaan van half-voltooid stadsdelen met onvoldoende draagvlak voor een lokale buslijn. De VAD voorziet in deze ontwikkeling dan ook problemen met de rentabiliteit van een aantal stadslijnen. Het is van het grootste belang de rentabiliteit van het lokaal openbaar vervoer in genoemde keuze te betrekken.

Aan de VAD is geantwoord, dat burgemeester en wethouders op 3 december 1984 hebben ingestemd met een "eerste uitwerking van het ontwikkelingsplan Lelystad-Zuid".

In dit zogenaamde Operationeel Plan Lelystad-Zuid wordt ingegaan op de problematiek van het lokaal openbaar vervoer.

ad 1 Zowel uit het oogpunt van faseerbaarheid als ter vergroting van de ontsluitingsmogelijkheden voor lokaal openbaar vervoer zijn in het Operationeel plan zogenoemde wijk-ontsluitingswegen geïntroduceerd. Deze wegen hebben in principe een ruimer profiel en een iets hogere ontwerpsnelheid als de in de toelichting genoemde buurtstraten.

De nu ten dele aangepaste structuur biedt een betere basis voor een goede ontsluiting van het plangebied door het lokaal openbaar vervoer.

ad 2 Door de ten dele aangepaste structuur zijn de mogelijkheden van het lokaal openbaar vervoer zodanig vergroot, dat met een lusvormige ontsluiting dan wel twee stadslijnen met eindhaltes bij het station Lelystad-Zuid, nagenoeg het gehele plangebied van Lelystad-Zuid I binnen 350 m van een buslijn ligt, terwijl er tegelijkertijd geen sprake is van zware overbediening.

In het kader van de aanleg van de kunstwerken en het station in de spoorlijn in Lelystad-Zuid is in overleg met de ministeries van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer en verkeer en waterstaat thans de keuze gevallen op een nieuwe bouwlocatie Lelystad-Zuid. Zie ook het antwoord op reactie 14. 1, 2 en 3.

Uit de daar aangehaalde brief van burgemeester en wethouders d.d. 11 april 1985 blijkt dat de weergegeven fasering de afronding van de gebieden Centrum, Boswijk, Havendiep-noord, Waterwijk-west en Lelystad-Haven inhoudt.

Hieruit mag blijken, dat het gemeentebestuur ook prioriteit geeft aan voltooiing van bestaande bouw-

lokaties. Een van de argumenten, die hierbij een rol hebben gespeeld, is de zorg voor de rentabiliteit van de bestaande voorzieningen, waaronder het lokaal openbaar vervoer.

18. Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De Adjunct-Inspecteur van de Volkshuisvesting voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders wijst erop, dat bij brief van 28 september 1984, de Inspecteur van de Volkshuisvesting voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders erop heeft gewezen, dat de onderhavige plannen gevolgen hebben voor de fasering van reeds in uitvoering genomen bestemmingsplannen (zie hierboven onder reactie 6). Deze fasering werkt vooral door op de verschillende reeds in ontwikkeling genomen lokaties met hun grondexploitatie, alsmede op de eventuele lokatiesubsidie.

Aangezien de (financiële) gevolgen van deze fasering niet in beeld zijn gebracht, acht de Adjunct-Inspecteur overleg met vertegenwoordigers van de gemeente noodzakelijk. In een notitie wordt van de kant van het Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting gereageerd op de motivering om de lokatie Zuid I naar voren te schuiven. Daarnaast ontbreekt op een aantal belangrijke punten nog het inzicht. In de notitie wordt aangegeven, welke elementen nodig zijn om het inzicht in het effect van Zuid I en II op de capaciteit en de gevolgen daarvan voor de fasering te vergroten.

Het verdient aanbeveling, dat het onderhavig overleg plaatsvindt op basis van de opgave van lokaties en de fasering daarbinnen overeenkomstig het verzoek van de Directeur-Generaal van de Volkshuisvesting bij brief van 16 juli 1984 (kenmerk 2716169).

Aan het Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is geantwoord, dat over de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling, neergelegd in de brief van burgemeester en wethouders d.d. 11 april 1985 aan de minister van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer inzake keuze woningbouwlokaties Lelystad, overleg is gepleegd tussen het ministerie en de gemeente. Binnenkort zullen onderhandelingen worden gevoerd over de grondexploitatie en de HIS-aanvraag (zie ook het antwoord op reactie 6.1.).

Voorbeeld van de uitvoer van de berekening van de geluidsproduktie van wegvak 7

Voor wegvak 7 is een tweetal berekeningen uitgevoerd namelijk voor de situatie rond 1995 en voor de situatie waarin Lelystad 120.000 inwoners heeft.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode I van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï.

De invoergegevens voor de berekening zijn vermeld in hoofdstuk 3.3.3.

In de hiernavolgende matrixuitdraaien is voor een waarnemhoogte van 16,5 m voor beide varianten berekend welke geluidsniveaus optreden op de verschillende afstanden.

Er is hierbij uitgegaan van glad asfalt en een bebouwingspercentage van 60% aan weerszijden van de weg (in de formule voor de reflectie levert dit een reflectiefactor van 0,9 op).

Kuiper Compagnons #

Blad : 13

Verkeerslawaalberekening * Rekenmethode 1

Datum :

Versie 1 Sept. 1985 (B & IJ Technische Software)

Tijd : 02:44:39.50

Wagdektype : 1

Reflectiefactor : .9

Hoogte waarnemer : 16.5

Hoogte wagdek : 0

Bodemfactor

0 .1 .2 .3 .4 .5 .6 .7 .8 .9 1

Afstand

10	63	63	62	62	62	61	61	61	60	60	60
15	62	62	62	61	61	61	60	60	60	59	59
20	62	61	61	60	60	60	59	59	58	58	58
25	61	60	60	60	59	59	58	58	57	57	57
30	60	60	59	59	59	58	58	57	57	57	56
35	59	59	58	58	58	58	57	57	56	56	56
40	59	58	58	58	57	57	56	56	56	55	55
45	58	58	58	57	57	56	56	56	55	55	54
50	58	57	57	57	56	56	55	55	54	54	54
55	57	57	57	56	56	55	54	54	54	53	53
60	57	56	56	56	55	54	54	54	53	53	52
65	56	56	55	55	54	54	53	53	52	52	51
70	56	55	55	55	54	54	53	53	52	51	51
75	56	55	55	55	54	54	53	53	52	51	50
80	55	55	54	54	54	53	53	52	51	51	50
85	55	54	54	54	53	53	52	51	51	50	50
90	54	54	53	53	53	52	52	51	50	50	50
95	54	53	53	53	52	52	51	51	50	50	50
100	54	53	53	52	52	51	51	50	50	49	49
105	54	53	53	52	52	51	51	50	50	49	49
110	53	53	52	52	51	51	50	50	49	49	48
115	53	52	52	51	51	50	50	49	49	48	48
120	53	52	52	51	51	50	50	49	49	48	48
125	52	52	51	51	50	50	49	49	48	48	47
130	52	51	51	50	50	49	49	48	48	47	47
135	52	51	50	50	49	49	48	48	47	47	46
140	51	51	50	50	49	49	48	48	47	47	46
145	51	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46
150	51	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46
155	50	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46
160	50	50	49	49	49	48	48	47	47	46	46
165	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
170	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
175	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
180	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
185	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
190	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
195	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
200	50	50	49	49	48	48	47	47	46	46	46
205	50	49	49	48	48	48	47	47	46	46	46
210	50	49	49	48	48	47	47	47	46	46	46

De resultaten zijn met 3 dB(A) gereduceerd (art. 103 Wgh).

Kuiper Compagnons W

Blad : 15

Verkeerslawaaiberekening * Rekenmethode I

Datum :

Versie 1 Sept.1983 (B & IJ Technische Software)

Tijd : 09:45:45.00

Wegdektype : 1

Reflectiefactor : .9

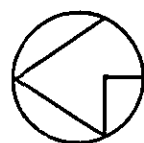
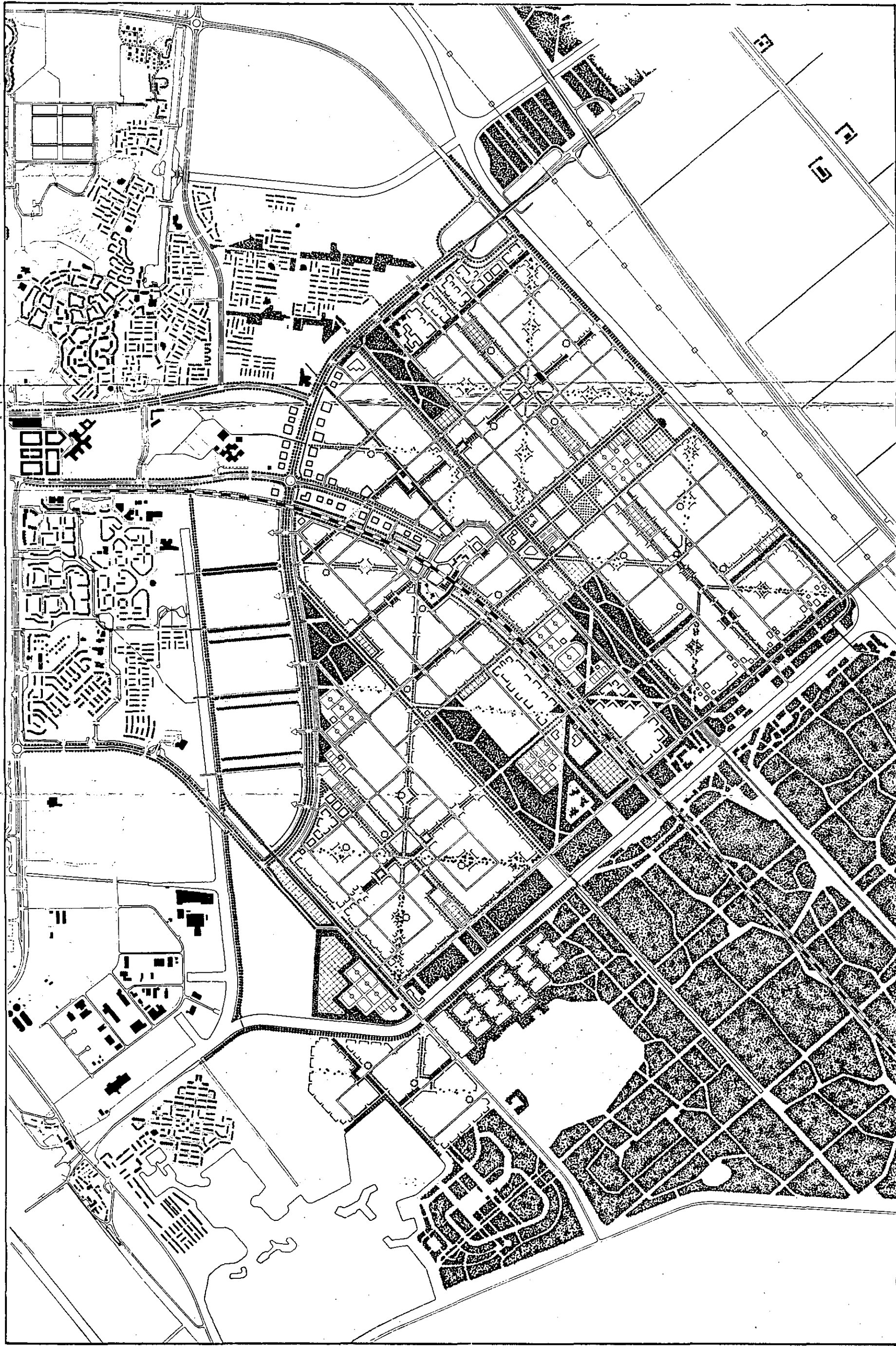
Hoogte waarnemer : 16.5

Hoogte wegdek : 0

Bodemfactor

Afstand	0	.1	.2	.3	.4	.5	.6	.7	.8	.9	1
10	65	65	65	64	64	64	63	63	63	62	62
15	64	64	64	63	63	63	62	62	62	61	61
20	64	63	63	63	62	62	62	61	61	61	60
25	63	63	62	62	62	61	61	60	60	60	59
30	62	62	62	61	61	60	60	60	59	59	58
35	62	61	61	61	60	59	59	59	58	58	58
40	61	61	60	60	60	59	59	58	58	58	57
45	61	60	60	59	59	59	58	58	57	57	56
50	60	60	59	59	58	58	58	57	57	56	56
55	60	59	59	58	58	58	57	57	56	56	55
60	59	59	58	58	58	57	57	56	56	55	55
65	59	58	58	58	57	57	56	56	55	55	54
70	58	58	58	57	57	56	56	55	55	54	54
75	58	58	57	57	56	56	55	55	54	54	53
80	58	57	57	56	56	56	55	54	54	53	53
85	57	57	57	56	56	55	54	54	53	53	52
90	57	57	56	56	55	55	54	54	53	52	52
95	57	56	56	55	55	55	54	54	53	52	52
100	56	56	56	55	55	54	54	53	53	52	52
105	56	56	55	55	54	54	54	53	53	52	52
110	56	55	55	55	54	54	53	53	52	52	51
115	56	55	55	54	54	53	53	52	52	51	51
120	55	55	55	54	54	53	53	52	52	51	51
125	55	55	54	54	53	53	52	52	51	51	50
130	55	54	54	54	53	53	52	52	51	51	50
135	55	54	54	53	53	52	52	52	51	51	50
140	54	54	54	53	53	52	52	51	51	50	50
145	54	54	53	53	52	52	52	51	51	50	50
150	54	54	53	53	52	52	51	51	50	50	49
155	54	53	53	53	52	52	51	51	50	50	49
160	54	53	53	52	52	51	51	51	50	50	49
165	53	53	53	52	52	51	51	50	50	49	49
170	53	53	52	52	51	51	50	50	50	49	49
175	53	53	52	52	51	51	50	50	50	49	48
180	53	52	52	52	51	51	50	50	49	49	48
185	53	52	52	51	51	50	50	50	49	49	48
190	53	52	52	51	51	50	50	49	49	49	48
195	52	52	51	51	51	50	50	49	49	48	48
200	52	52	51	51	50	50	50	49	49	48	48
205	52	52	51	51	50	50	49	49	48	48	48
210	52	51	51	51	50	50	49	49	48	48	47

De resultaten zijn met 3 dB(A) gereduceerd (art.105 Wgh).



1:20000

Het structuurbeeld