Wijziging omgevingsplan

Zuiderhage Lelystad

Reactienota art. 2.2 overleg

17-02-2026

gemeente Lelystad

Reacties artikel 2.2 overleg concept wijziging omgevingsplan Zuiderhage Lelystad

De concept wijziging van het omgevingsplan “Zuiderhage Lelystad” is verzonden voor advies naar de volgende bestuurs- en adviesorganen:

1. Provincie Flevoland
2. Waterschap Zuiderzeeland
3. Omgevingsdienst Flevoland Gooi en Vechtstreek
4. Veiligheidsregio en Brandweer Flevoland en Gooi en Vechtstreek
5. Staatsbosbeheer
6. Inspectie Leefomgeving en Transport (Geen reactie ontvangen)
7. Defensie (Geen reactie ontvangen)
8. GGD Flevoland (Geen reactie ontvangen)
9. Rijkswaterstaat

De originele brieven met het advies zijn in de bijlage opgenomen. Deze zijn hieronder samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

1. Provincie Flevoland

<u>Algemeen</u>

1. *De motivering kent een sterke interne focus en staat onvoldoende in verbinding met bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in Lelystad. Er ontbreekt een verwijzing naar belangrijke nabijgelegen ontwikkelingen, zoals rondweg Lelystad-Zuid, de extra beveiligde zittingslocatie (EBZ) en de woningbouwontwikkeling Campusgebied midden.*

   <u>Reactie gemeente</u>: De verbinding van Zuiderhage met bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in Lelystad wordt in de motivering in hoofdstukken 3.1, 3.2 en 4 aangegeven. Hierin wordt geschetst hoe Zuiderhage voort is gekomen uit de ambities van Lelystad Next Level, waarbij de gebiedsontwikkeling een bijdrage levert aan: “… een aantrekkelijke en duurzame stad in een natuurlijke omgeving, die financieel gezond is en zich zelfstandig ontwikkelt.” Waarbij een bijdrage wordt geleverd aan: “…de woningbouwopgave en wil dat doen met de LNL-doelstelling om 15.000 woningen te bouwen voor sociaal-economisch sterke mensen.” Dit, in combinatie met de Laddertoets (Bijlage 2), laat zien hoe Zuiderhage complementair voor de bestaande stad is. Verder bevat het programma van Zuiderhage fase 1, in tegenstelling tot veel nieuwbouwlocaties, veel voorzieningen zoals sportvelden (voetbal, tennis en padel), scholen en ruimte voor andere maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het woningbouwprogramma heeft een aandeel 2/3 betaalbare woningen waar een grote behoefte aan is (zie Woonvisie 2022-2027 Herijkt 2024). Daarnaast is het aandeel gestapeld 50% en grondgebonden woningen 50%, tegenover de bestaande woningbouwvoorraad, welke 20% gestapeld is en 80% grondgebonden, om o.a. de doorstroom van ouderen naar gelijkvloerse woningen te faciliteren en starters en/of alleenstaanden te helpen aan hun eerste woning. Hiermee

staat Zuiderhage fase 1 in verbinding met de bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in de stad. Ook in de stedenbouwkundige opzet is Zuiderhage fase 1 verbonden met omliggende projecten. Hetgeen wat tot uiting komt in de situering van het programma, bijvoorbeeld de inpassing van sportvelden als buffer ten zuiden van de Extra Beveiligde Zittingslocatie (EBZ). Maar ook de bebouwingshoogte die in buurtschap 6 vanuit Campusgebied Midden wordt doorgezet richting het toekomstig centrum buurtschap (buurtschap 5). Tevens met een divers programma om de 'wortelstok' door te zetten. Deze stedenbouwkundige aansluiting is terug te vinden in het ontwikkelkader van buurtschap 6 en 7. Tot slot is de rondweg Lelystad-Zuid in de diverse onderzoeken als gegeven meegenomen. Tevens is daar rekening mee gehouden in het ontwikkelkader van buurtschap 10a, waar naar wordt verwezen in de regels.

2. *De effecten van fase 1 van Zuiderhage op andere delen van Lelystad, vooral het stadshart en Lelystad Oost, moeten duidelijker in beeld komen. Dit betreft impact op voorzieningen, woningmarkt, mobiliteit en sociaaleconomische spreiding. De planvorming moet sterker verbonden worden met bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.*

   Reactie gemeente: Zie antwoord vraag 1.

Mobiliteit en infrastructuur

3. *Een strategische aanpak wordt gemist vanuit de gemeente waarin de koppeling tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen, bestaande stad en regio wordt aangeduid en opgelost.*

   Reactie gemeente: De ontwikkeling Zuiderhage vloeit voort uit een traject, Lelystad Next Level, dat in 2018 is gestart. Hierbij werken de gemeente, de provincie en het Rijk samen aan een aantrekkelijker, duurzamer en financieel gezond en zelfstandig Lelystad in 2040. Er zit dan ook zeker een strategische aanpak achter, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande stad en regio. Voor het aspect mobiliteit biedt het huidige omgevingsplan geen geschikt kader om een strategische benadering voor mobiliteit uiteen te zetten. Dit krijgt vorm in de nog vast te stellen Omgevingsvisie 2050. Verder liggen aan de wijziging van het omgevingsplan een aantal strategische stukken ten grondslag: Omgevingsvisie 2040, Mobiliteitsvisie Lelystad 2020-2030 en de Nota van uitgangspunten Warande 2.0 (het huidige Zuiderhage). Al deze stukken kennen hun doorvertaling in de Mastervisie Zuiderhage, op basis waarvan de huidige doorontwikkeling voor fase 1 heeft plaatsgevonden. Op die manier is de strategie verbonden met de omgevingsplanwijziging.

4. *Bij de gefaseerde ontwikkeling van het gebied, waarvan momenteel fase 1 ter beoordeling ligt, ontbreekt een voldoende strategisch perspectief waarin ook fase 2 en 3 worden betrokken.*

   Reactie gemeente:
   Fase 1 is gesitueerd binnen het 'bestemmingsplan' Warande, ontsloten via de bestaande infrastructuur en de in uitvoering zijnde doorfietsroute Almere-Lelystad. Uitgangspunt in de ontwikkeling van fase 1 is dat deze ontwikkeling, mochten Rijksvastgoedbedrijf en Gemeente Lelystad besluiten om de gebiedsontwikkeling te stoppen, op zichzelf kan functioneren. Daarmee is de focus meer op fase 1 op zichzelf staand. Verder zijn er, om een goed strategisch perspectief te bieden op het gebied van mobiliteit, nog te veel onduidelijke factoren welke een kwalitatief goede onderbouwing lastig maken. Zodoende is de voortgang van fase 2 en 3 voor de ontsluiting afhankelijk van de ingebruikname van de rondweg Lelystad-Zuid. Ook hebben al dan niet uitstel van de verbreding van de A6, realisatie van Station Lelystad-Zuid en ingebruikname van Lelystad-Airport voor handelsverkeer invloed op het opstellen van een strategisch perspectief. De ontwikkeling van deze fasen kan derhalve pas plaatsvinden nadat de rondweg is geopend, hetgeen volgens de huidige planning in 2030 zal zijn. Ook zal op termijn meer duidelijkheid komen over eerdergenoemde kwestie, waarmee een kwalitatief goed strategisch perspectief kan worden geboden. Het bieden van dit perspectief zijn het Rijksvastgoedbedrijf en Gemeente Lelystad voornemens om op te pakken voor de ruimtelijke procedure van fase 2. Aangezien hier het station Lelystad-Zuid, een centrale factor, binnen deze fase valt. Tot slot vormt de Mastervisie Zuiderhage de strategische doorkijk op het gebied van mobiliteit. Waarbij voor fase 1 reeds rekening wordt gehouden met de mobiliteitshoofdlijnen die in fase 2 en 3 zijn bedacht in de Mastervisie.

5. *Adresseer de bereikbaarheidsproblemen en geef duidelijk richting aan de fasering van Zuiderhage in relatie tot de verbreding van de A6.*

   Reactie gemeente: Zie antwoord 6

6. *Stem de planvorming af met het SBaB-bereikbaarheidsonderzoek en het project Rondweg Lelystad-Zuid. Plaats de gebiedsontwikkeling in samenhang met alle relevante ontwikkelingen in en rond Lelystad om cumulatie van knelpunten te voorkomen.*

   Reactie gemeente: Uit de verkeersrapportage blijkt dat toename van verkeer als gevolg van Zuiderhage fase 1 op de A6 erg klein is, zowel in 2030 als in 2040. Voor fase 2 en 3 van Zuiderhage is het uitgangspunt van de Mastervisie dat een station Lelystad Zuid wordt ontwikkeld. Hoewel dit niet het knelpunt op de A6 oplost draagt het wel bij aan de duurzame bereikbaarheid van Zuiderhage. Tussen de ontwikkeling van Zuiderhage en onderzoeken bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid en rondweg Lelystad Zuid vond en vind regelmatig afstemming plaats. Dit heeft ook een relatie met de omgevingsvisie waarin een visie voor de verdere ontwikkeling in/om Lelystad wordt uitgewerkt.

7. *De strategische onderbouwing van het parkeerbeleid ten opzichte van de verdere ontwikkeling (fase 2 en 3) wordt gemist.*

Reactie gemeente: De omgevingsplanwijziging gaat alleen over fase 1, daarom is de onderbouwing voor het parkeerbeleid van fase 2 en 3 hierin niet opgenomen. De parkeernorm die in fase 1 is toegepast, waarbij geen sprake was van betaald parkeren, impliceert niet dat deze norm eveneens zal worden gehanteerd in fase 2 en 3. Het parkeerbeleid voor fase 2 en 3 wordt nog verder uitgewerkt. Daarbij komt ook dat, doormiddel van de dynamische verwijzing in de regels naar het vigerende parkeerbeleid, later voor fase 1 andere parkeernormen kunnen worden opgenomen. Het voornemen is om op termijn het parkeerbeleid onderhanden te nemen. Zodoende zal ook naar gespecificeerde normen voor fase 1 (en wellicht ook al fase 2 en 3 – onder voorbehoud van station Lelystad-Zuid) gekeken worden. Verder worden in de ontwikkelkaders van fase 1 m.b.t. parkeren ontwikkelaars gevraagd om met slimme parkeeroplossingen te komen (o.a. parkeerhubs).

8. *De haalbaarheid van het realiseren van de HOV-dienstregeling is onvoldoende onderzocht en onderbouwd. Onderbouw de routing, halteringen en exploitatie.*

   Reactie gemeente: In het bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid is een HOV-verbinding onderzocht. Hieruit blijkt dat een treinstation de meeste bereikbaarheidskwaliteit toevoegt. Zuiderhage wordt gefaseerd ontwikkeld over een groot aantal jaren. Daarbij is niet direct voldoende vervoervraag voor een station. Realisatie van een station, dan wel een HOV-verbinding als alternatief, zal hoe dan ook de nodige tijd vragen. Wel wordt in de planvorming voor fase 1 rekening gehouden met een busverbinding door de buurtschappen 6 en 7. Deze wordt ingepast in de dienstregeling van de bestaande buslijn naar de Warande. Verdere uitwerking hiervan gebeurt in overleg met de betrokken partijen (o.a. de provincie Flevoland).

9. *Het voorgestelde HOV-netwerk sluit onvoldoende aan bij de Mastervisie en biedt te weinig kansen voor optimalisatie van het totale netwerk, inclusief de stad. De ambitie voor een vrij liggende busbaan naar Lelystad Airport komt niet terug in het omgevingsplan, evenals het waarborgen van regionale OV-doorstroming. Dat de Airport Express geen eigen infrastructuur krijgt, is geen besluit dat eenzijdig genomen kan worden. Daarnaast is niet duidelijk of fase 1 van het HOV-netwerk zelfstandig functioneert zonder de volgende fases van Zuiderhage, en dient vanwege onzekerheid over de realisatie van station Lelystad Zuid rekening gehouden te worden met verschillende scenario's na fase 1.*

   Reactie gemeente: Het gaat hierbij om de HOV waarbij een vrij liggende busbaan naar Lelystad Airport wordt onderzocht. Deze komt inderdaad niet terug in de huidige wijziging van het omgevingsplan. Conform hetgeen aangegeven in het bestuurlijk overleg van 4 juni 2025 is in verband met de snelheid van planvorming voor fase 1 gekozen om de mogelijkheid voor HOV naar Lelystad Airport door Zuiderhage fase 1 niet mee te nemen. Dit betekent niet dat deze mogelijkheid in de toekomst niet onderzocht kan worden. Hetgeen aangegeven bij antwoord 8 kan integraal bekeken worden met de Airport Express.

10. *Het flankerend beleid rond station Lelystad Zuid schiet tekort. Fase 1 kent een hoge parkeernorm zonder betaald parkeren, wat leidt tot meer verkeer en weinig stimulans voor het STOMP-principe. Zowel het Rijk als de provincie hebben twijfels bij de inzet van Lelystad om met dit beleid toekomstige exploitatie mogelijk te maken.*

Reactie gemeente: Bij de planvorming voor fase 1 is als uitgangspunt gehanteerd dat deze ontwikkeling zelfstandig realiseerbaar moet zijn, ook indien wordt besloten om fase 2 en 3 niet voort te zetten. Dit, en daarmee de keuze om niet uit te gaan van het station Lelystad Zuid, maakt dat het vigerende parkeerbeleid voor fase 1 wordt gehanteerd. Bovendien geldt, zoals ook bij antwoord 7 vermeld, dat het toepassen van de parkeernorm zonder betaald parkeren in fase 1 niet automatisch betekent dat ditzelfde principe wordt gevolgd in fase 2 en 3. Het parkeerbeleid voor fase 2 en 3 wordt nog verder uitgewerkt. Uitgangspunt daarin is duurzame mobiliteit met bijbehorende lagere parkeernormen voor de omliggende buurtschap. Verder krijgen de ambities met betrekking tot parkeren zoals geformuleerd in de Mastervisie nadere invulling in de ontwikkelkaders van fase 1. Daarin wordt verwezen naar zaken als parkeerhubs en aandacht voor het STOMP-principe (zie hiervoor het fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerk, in combinatie met de aansluiting van dit netwerk op de doorfietsroute). Verdere concrete uitwerking vindt met de markt plaats.

11. *In de kruispuntenanalyse (bijlage 3) valt op dat kruispunt 31 op de spoorlijn ligt, wat vragen oproept. Dit punt ligt bij de onderdoorgang van de Laan van Nieuw Land, maar daar is geen aftakking of kruising gepland. Verder ontbreekt op het overzichtskaartje een geplande rotonde bij de Torenvalktocht, terwijl kruispunt 24 als meest westelijke rotonde staat aangegeven. Graag verzoeken wij u het kaartje te controleren en waar nodig aan te passen.*

    Reactie gemeente: De afbeelding is aangepast waarbij kruispunt 31 (nu kruispunt 34) op de juiste locatie is gelegd. De rotonde bij de Torenvalktocht wordt niet genoemd, omdat deze in het verkeersmodel niet als een kritisch kruispunt wordt aangemerkt. De voorziene inrichting voldoet daarmee volgens het verkeersmodel en is niet aanvullend onderzocht.

Wonen en duurzaamheid

12. *Neem Convenant Toekomstbestendig Bouwen (TBB) expliciet op als toetsingskader.*

    Reactie gemeente: De gemeente heeft het convenant Toekomstbestendig Bouwen van het MRA ondertekend, hieruit komt de richtlijn voort om 20% van de woningbouwproductie vanaf 2025 in hout en andere biobased materialen te laten bouwen. Dit is al opgenomen in paragraaf 4.3.4.3 van de motivering. De ontwikkelkaders gaan dieper in op duurzaamheidambities binnen fase 1 van Zuiderhage. Daarmee zijn de kaders van de convenant Toekomstbestendig Bouwen en de Green Deal Houtbouw MRA geborgd.

13. *Voeg biobased bouwen (20%) toe als gunningscriterium.*

    Reactie gemeente: Zie antwoord 12.

14. *Op pagina 57 wordt het thema drinkwaterschaarste benoemd, evenals enkele mogelijke maatregelen. Deze blijven echter nog abstract en vragen om concrete uitwerking. Het Convenant TBB bevat heldere ambities op het gebied van drinkwaterbesparing op woningniveau, zoals het toepassen van waterbesparende*

technieken en circulair watergebruik. Wij adviseren deze ambities over te nemen en uit te werken in het kader voor duurzame gebiedsontwikkeling en in de technische eisen voor nieuwbouw.

Reactie gemeente: Uitgangspunt van het omgevingsplan fase 1 is een flexibel kader. Het uitwerken van deze maatregelen is daarmee niet aan de orde gezien de mate van detail. Concrete uitwerking van deze maatregelen ligt verder bij de markt. Er wordt afgezien van het verder verwerken van ambities en het uitwerken daarvan in technische eisen voor drinkwater. Aangezien reeds verwezen wordt naar het convenant TBB en het ambitieniveau brons in de ontwikkelkaders. Daarmee zijn de ambities op gebied van drinkwater ondervangen. Het is aan de markt om met concrete maatregelen te komen bij de woningbouwontwikkeling op basis van het ambitieniveau brons. Dit is onderdeel van de beoordelingscriteria.

Milieu en m.e.r.

15. *Werk paragraaf MER uit: geef aan of plan-m.e.r.-beoordeling of plan-MER verplicht is. Het advies is om in de m.e.r.-beoordeling aandacht te besteden aan cumulatieve effecten met andere (grootschalige) ontwikkelingen in de directe omgeving.*

    Reactie gemeente: De m.e.r.-beoordeling wordt toegevoegd aan de motivering van het omgevingsplan. Deze m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag besluit of er sprake is van mogelijke aanzienlijke milieueffecten, die het doorlopen van de mer-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

16. *Geef nadere toelichting over gebruik van VNG-publicatie 2009 en 2024. Geadviseerd wordt om één publicatie aan te houden.*

    Reactie gemeente: De nieuwe VNG-handreiking is voornamelijk geschikt voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Daarom is voor de nieuwe bedrijven binnen de buurtschappen wel de nieuwe VNG-handreiking gehanteerd, zie hiervoor pagina 8 van de notitie bedrijven en milieuzonering in de bijlage van de motivering van het omgevingsplan. De oude VNG-handreiking is gebruikt om een beeld te krijgen van alle milieuhinderlijke activiteiten in de omgeving.

17. *Besteed aandacht aan het bevorderen van een gezonde leefomgeving.*

    Reactie gemeente: De ontwikkelvisie van Zuiderhage is beoordeeld op basis van de kernwaarden van de GGD GHOR Nederland. Deze kernwaarden geven richting aan een gezonde inrichting van de leefomgeving. Een samenvatting van de beoordeling is opgenomen in paragraaf 6.11 van de motivering van het omgevingsplan. Concreet bevat fase 1 dan ook ruimte voor 12 ha sport (voetbal, tennis en paddel). In de ontwikkelkaders van buurtschap 6 en 7 wordt nader ingegaan op sport en ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte.

Ecologie

18. *Stel mitigerend voorstel (passende beoordeling) op voor verlies foerageergebied Blauwe Kiekendief.*

    Reactie gemeente: Een passende beoordeling en uitwerking van mitigerende maatregelen ten behoeve van de blauwe Kiekendief wordt opgesteld.

19. *Voer nieuwe stikstofberekening uit met actuele AERIUS-versie. Indien hieruit blijkt dat sprake is van significante stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, dan is een passende beoordeling wettelijk vereist.*

    Reactie gemeente: Er zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd met de actuele AERIUS Calculator versie. Hieruit blijkt dat voor geen van de jaren waarin bouwwerkzaamheden plaatsvinden een toename van de stikstofdepositie is berekend. Ook tijdens de gebruiksfase wordt geen toename in stikstofdepositie berekend (0,00 mol N/ha/jr). Met deze resultaten kunnen significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Een passende beoordeling is dus niet vereist. De resultaten zijn toegevoegd aan de motivering van de omgevingsplanwijziging.

Archeologie en cultuurhistorie

20. *Lever ontbrekend archeologisch rapport aan.*

    Reactie gemeente: Archeologisch rapport is inmiddels ontvangen. Deze zal in de motivering verwerkt worden en als bijlage bij de omgevingsplanwijzing toegevoegd worden.

21. *Integrale cultuurhistorische analyse opnemen in planvorming. Breng in een vroeg stadium alle cultuurhistorische kwaliteiten van het plangebied in beeld, niet alleen de (rijks)monumenten en hun wettelijke bescherming.*

    Reactie gemeente: Een analyse van de cultuurhistorische objecten is toegevoegd aan de motivering van het omgevingsplan. Binnen het plangebied is alleen de aanwezigheid van een scheepswrak (nummer 46, aanduiding AMK 20G-010) vastgesteld. Dit wrak ligt in de rand van het bosgebied aan de Larserdreef en wordt omgeven door een zone van 15 m breed, waarin geen werken mogen worden uitgevoerd.

Ruimtelijke economie

22. *De motivering voor functiemenging moet concreter worden uitgewerkt door duidelijk te beschrijven hoe werkfuncties worden geïntegreerd naast wonen, onderwijs, zorg en winkels.*

    Reactie gemeente: De exacte invulling van de 4 ha binnenstedelijk bedrijventerrein in buurtschap 6 is nog onbekend. Uiteraard wordt hier zowel in de zonering (zie

regelset) als in het ontwikkelkader rekening gehouden hoe wonen en werken samengaan.

23. *Leg vast dat bedrijven in Buurtschap 6 mengbaar zijn met de woonfunctie en een profiel hebben gericht op biobased en circulaire economie, educatie, cleantech, productie en warmtevoorziening. Deze uitgangspunten moeten in de ruimtelijke kaders worden verankerd om ongewenste milieubelasting te voorkomen en een duurzame, toekomstbestendige invulling van het bedrijventerrein te waarborgen.*

    Reactie gemeente: Binnen de functie 'bedrijf Zuiderhage fase 1' is in het artikel toedeling een lid toegevoegd. Hierbij wordt aangesloten op het voorstel van de Provincie. In toevoeging hierop wordt in het ontwikkelkader voor buurtschap 6 een kader gesteld voor de economische ontwikkeling van de 4 ha geprogrammeerde bedrijvigheid. Relevantie ambitie-/beleidsstukken hierbij zijn Economisch Perspectief Lelystad 2030 en Groeiagenda Nieuw Land. Er wordt daarom gekeken naar initiatieven die de stedelijke economie versterken op het gebied van innovatie en educatie, met speciale aandacht voor circulaire en biobased producten/bouw en slimme energieoplossingen. Daarin is een belangrijk rol voor living labs weggelegd, ondersteunt met het inrichtingsprincipe van een campusgebied.

2. Waterschap Zuiderzeeland

Motivering en tekstuele aanpassingen

1. *Vervang verwijzing naar Keur door Waterschapsverordening Zuiderzeeland.*

   Reactie gemeente: Aangepast in paragraaf 6.7 van de motivering van het omgevingsplan. Toegevoegd is dat het waterschap regels over waterstaatswerken opneemt in de waterschapsverordening. Hierin is aangegeven wat wel en niet mag bij waterkeringen en wateren, de zogenaamde waterstaatswerken, en er staan regels over het beheer en onderhoud. Vanaf januari 2024 heeft deze de Keur en de Algemene regels bij de Keur vervangen.

2. *Wijzig verwijzingen naar digitale watertoets in digitale wateradvies (voorheen watertoets).*

   Reactie gemeente: Tekst is aangepast.

3. *Voeg bij §5.1.4 onder 5.1.3 het onderwerp waterkwantiteit toe.*

   Reactie gemeente: Tekst in tabel is aangevuld.

4. *Corrigeer tekst §5.2.1: provinciale instructieregels t.a.v. het watersysteem zijn wél relevant.*

Reactie gemeente: Er wordt niet gesteld dat de instructieregels uit de omgevingsverordening van de provincie voor het watersysteem niet relevant zijn voor het plan. In de tabel in paragraaf 5.2.1 is verwezen naar de instructieregels voor het watersysteem. Daarbij is opgenomen dat het algemeen bestuur van het Waterschap zorgdraagt voor de regionale wateren die zijn ingericht volgens de in artikel 12.8 en artikel 12.9 opgenomen omgevingswaarden en de normen voor wateroverlast.

5. *Vul §6.6.2 aan met toelichting op waterbodemonderzoek bij Buizerdtocht/Havendiep/Hollandse Hout.*

   Reactie gemeente: De resultaten van de waterbodemonderzoeken zijn toegevoegd.

6. *Verwerk opmerkingen op aangepaste waterparagraaf (13 okt versie).*

   Reactie gemeente: De opmerkingen op de waterparagraaf zijn verwerkt.

7. *Pas §8.1 aan: vooroverleg gebaseerd op Omgevingswet art. 2.2 / en weging van het waterbelang op Bkl art. 5.37, niet Awb.*

   Reactie gemeente: Tekst is aangepast.

Regels

8. *Voeg in artikelen 3.59 en 3.115 beoordelingscriterium toe: schriftelijk advies waterbeheerder betrekken bij toetsing doelmatig functioneren watersysteem en medegebruik.*

   Reactie gemeente: Beoordelingscriterium is toegevoegd bij beiden artikelen.

9. *Leg in art. 3.120 lid 2 vast: 10,2 m³/100 m² verharding als waterbergingsnorm.*

   Reactie gemeente: Artikel is gewijzigd conform opmerking.

10. *Wijzig art. 3.120 lid 4: waterhuishoudingsplan in afstemming met waterschap verplicht (conform tekstvoorstel in vooroverlegreactie).*

    Reactie gemeente: Artikel is gewijzigd conform opmerking.

Plankaart

11. *Voeg beperkingengebied toe voor rioolpersleiding PL435-1, met 5 m beschermingszone aan weerszijden.*

    Reactie gemeente: Beperkingengebied voor rioolpersleiding is toegevoegd.

3. Omgevingsdienst Flevoland Gooi en Vechtstreek (OFGV)

Bodem

1. *Neem beschrijving en conclusies van verkennend (water)bodemonderzoek ABO-Milieuconsult op in motivering.*

   Reactie gemeente: De resultaten van de (water)bodemonderzoeken zijn toegevoegd aan de motivering van het omgevingsplan.

Geur

2. *Bereken geurcontouren biomassa-energiecentrales aan de Larserdreef; toets aan aanvaardbaar geurhinderniveau.*

   Reactie gemeente: In de planregels wordt de onderzoeksplicht doorgeschoven naar de vergunningfase. Op dit moment zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar om het geuronderzoek uit te voeren.

Geluid

3. *In paragraaf 1.4 is aangegeven dat grotendeels het bestemmingsplan "Warande fase 1" (d.d. 25-02-2010) van toepassing is. Maar ook bestemmingsplan "Noordersluis 2012" (d.d. 25-02-2010) is van toepassing in buurtschap 10a.*

   Reactie gemeente: Tekst is aangevuld.

4. *Controleer richtafstanden Ennatuurlijk en Primco BMC Lelystad; toets aan vigerende vergunningen.*

   Reactie gemeente: Zie antwoord 2, onderzoeksplicht voor geurhinder is doorgeschoven naar de vergunningfase. Richtafstanden voor geluid zijn onderzocht in het akoestisch onderzoek, zie tevens reactie op vraag 5.

5. *In paragraaf 6.2.2 wordt voor het gebied 10a een richtafstand van 200 meter aangehouden waarbij het gebied maar net wordt overlapt. Er wordt hier geen rekening gehouden met de vigerende geluidszone behorende bij het industrieterrein Noordersluis. De geluidszone betreft een groter gebied dan het 200 meter aandachtsgebied.*

   Reactie gemeente: Er is een akoestisch onderzoek naar industrielawaai uitgevoerd. Daarvoor is een gedetailleerd geluidsmodel uitgewerkt. Dit onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de omgevingsplanwijziging. De ligging van de 55 dB(a) contour is bepaald. Deze ligt net een paar meten buiten het plangebied bij deelgebied 10a. Dit betekent dat hogere waarden in het plangebied nooit meer zullen zijn dan 55 dB(a). Er wordt dus een hogere waarde van 55 dB(A) vastgesteld vanwege industrielawaai van het bedrijventerrein Noordersluis.

6. *In paragraaf 6.4.1 wordt in de conclusie verwezen naar artikel 3.76, 3.88 en 3.89. Niet duidelijk is aangegeven van welke regelgeving deze artikelen onderdeel uitmaken.*

   Reactie gemeente: Dit betreffen de artikelen uit het omgevingsplan van gemeente Lelystad, die met de omgevingsplanwijziging worden toegevoegd.

7. *In paragraaf 3.1 zijn de bebouwingsgrenzen weergegeven. Duidelijk is dat woningbouw is gepland binnen de geluidszone van het Industrieterrein Noordersluis. Dit is niet zonder meer mogelijk*

   Reactie gemeente: zie antwoord 5. Er wordt een hogere-waardenbesluit genomen.

8. *Borg toepassing SMA 0/8 op Larserdreef en Westerdreef.*

   Reactie gemeente: Het omgevingsplan hoeft dit niet te borgen. Dit type verharding is al aangebracht.

9. *Ook voor de Westerdreef moet in het omgevingsplan geborgd zijn dat SMA 0/8 wordt toegepast. Dit geldt voor de Westerdreef vanaf kruising met de Larserdreef. Niet duidelijk is aangegeven tot hoever dat dan moet worden toegepast.*

   Reactie gemeente: De Westerdreef maakt geen onderdeel uit van huidige omgevingsplanwijziging. Verder wordt de onderzoeksverplichting voor geluid doorgeschoven naar de verdere planuitwerking en vergunningenfase. Op dat moment wordt bepaald welke geluidbeperkende maatregelen het beste kunnen worden getroffen. Misschien komen de woningen wel zo ver van de weg te staan dat het geluid lager is dan de standaardwaarde.

10. *Er is aangegeven dat gebruik is gemaakt van een waarneemhoogte van 2, 11, 20 en 35 meter. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in deelgebied Buitenwaard woningen gepland zijn met een maximale hoogte van 11 meter. Het is dan niet juist om de waarden te berekenen op een waarneemhoogte van 11 meter. De waarneemhoogte zou dan 9.5 tot 9.7 meter moeten zijn (2/3 hoogte van de beoordeelde verdieping).*

    Reactie gemeente: Dit is een detailslag die later moet worden gemaakt (vanwege de doorgeschoven onderzoeksplicht). Er zijn vier hoogtes gekozen die representatief zijn en waarmee een goed beeld wordt verkregen van de geluidsituatie. Het is in dit geval niet van belang of er wordt gekozen voor 11 meter of 9,5 meter.

11. *Dit laatste heeft ook zijn effect bij het beoordelen van het scherm bij het spoor aangezien het spoor op een talud is gelegen. Niet duidelijk blijkt of er nu wel of geen afschermende maatregelen worden genomen. Geadviseerd wordt om voor stedenbouwkundige oplossingen te kiezen. Een scherm naast het spoor verdient aanbeveling, omdat daarvan het hele gebied kan profiteren. Aangetoond moet worden dat de kosten van een scherm opwegen tegen het resultaat. Hiervoor kan een doelmatigheidscriterium worden gehanteerd. Het doel is om zoveel mogelijk te voldoen aan de standaardwaarden. De berekeningen houden rekening met een open*

ruimte in het scherm bij station Lelystad-Zuid. Het station kan ook zo worden ontworpen dat het scherm daar doorloopt.

Reactie gemeente:
Er is voor gekozen om in de ontwikkelkaders binnen 150 meter aan weerskanten van het spoor functies toe te delen aan sport en bedrijvigheid, oftewel: functies die niet geluidgevoelig zijn. Woningen worden dus op minstens 150 meter vanaf het spoor gebouwd. Daarmee is stedenbouwkundig geborgd dat woningen geen directe hinder ondervinden van het spoor. En het omgevingsplan borgt dat nieuwe woningen moeten voldoen aan het geluidbeleid van de gemeente. Of hier maatregelen voor nodig zijn zal pas blijken bij verdere planuitwerking.

Omgevingsveiligheid

12. *De hoogte van het groepsrisico te berekenen voor die plandelen die binnen de aandachtsgebieden van de spoorlijn Weesp – Zwolle liggen (RBMII).*

    Reactie gemeente: Het Bkl vraagt niet expliciet om het berekenen van het groepsrisico. In artikel 5.15 wordt wel aangegeven dat er rekening gehouden mee moet worden gehouden. De gemeente Lelystad en ook de provincie hebben geen aanvullend beleid hoe artikel 5.15 verder moet worden uitgewerkt. Conform artikel 5.15 Bkl is het groepsrisico binnen het brand- en explosieaandachtsgebied van de spoorlijn beschouwd. Bebouwing komt op voldoende afstand van de spoorlijn. Daarnaast wordt in het stedenbouwkundigplan rekening gehouden met de positionering van gebouwen ten opzichte van de spoorlijn. Gebouwen met de hoogste dichtheid worden relatief het verst van de spoorlijn af gepositioneerd. Bedrijven en sportvoorzieningen worden dichter bij de spoorlijn gerealiseerd. In afstemming met de veiligheidsregio is hiermee het groepsrisico voldoende verantwoord.

13. *Onderzoek of er maatregelen nodig zijn om de bewoners in de gebouwen in het plangebied te beschermen.*

    Reactie gemeente: De gemeente Lelystad heeft samen met de veiligheidsregio het groepsrisico beschouwd en dit heeft geresulteerd in een aantal maatregelen, die op specifieke locaties worden geconcretiseerd bij vergunningverlening. Dit is opgenomen in hoofdstuk 6 van het rapport omgevingsveiligheid.

14. *Wijs voor de kwetsbare gebouwen geen voorschriftengebied aan binnen het explosie aandachtsgebied.*

    Reactie gemeente: In het onderzoek externe veiligheid zijn de mogelijkheden benoemd hoe omgegaan kan worden met de aandachtsgebieden en het aanwijzen van voorschriftengebieden. In afstemming met de veiligheidsregio is besloten om geen voorschriftengebieden aan te wijzen. In het onderzoek externe veiligheid is de onderbouwing toegevoegd waarom er geen voorschriftengebieden komen.

15. *Inventariseer welke zeer kwetsbare gebouwen worden toegestaan bij de functie maatschappelijke doeleinden.*

    Reactie gemeente: Op basis van het stedenbouwkundige ontwerp valt te concluderen dat er geen zeer kwetsbare gebouwen of locaties binnen het explosieaandachtsgebied liggen van het spoor. In de buurtschappen 6 en 7 zijn bijvoorbeeld wel basisscholen voorzien, maar bij het stedenbouwkundig ontwerp is er rekening mee gehouden dat deze locaties zo ver mogelijk van het spoor af komen te liggen. Binnen het explosieaandachtsgebied liggen voornamelijk de functies bedrijvigheid, sport en zeer beperk wonen. Daarnaast worden in planregels zeer kwetsbare gebouwen ook uitgesloten binnen het explosieaandachtsgebied.

16. *Voor zeer kwetsbare gebouwen een keuze maken tussen niet toestaan binnen een brand- of explosie aandachtsgebied of het toewijzen van een voorschriften gebied.*

    Reactie gemeente: Er is besloten om zeer kwetsbare gebouwen en locaties niet toe te staan binnen een explosieaandachtsgebied.

17. *Vraag de Veiligheidsregio Flevoland om advies.*

    Reactie gemeente: De veiligheidsregio is als ketenpartner betrokken bij het vooroverleg. Daarnaast is m.b.t. externe veiligheid advies gevraagd aan de Veiligheidsregio over het uitsluiten van zeer kwetsbare gebouwen in het explosieaandachtsgebied. Dit advies is verwerkt in de motivering.

18. *Het vliegveld Lelystad ligt ten zuiden van het plangebied. Het valt op dat dit niet in de motivering is opgenomen. Het vliegveld heeft geluidscontouren en hoogtebeperkingen. Mogelijk moet dit toch meegewogen worden.*

    Reactie gemeente: Hoogtebeperkingen vanwege het vliegveld worden niet in de regels/plankaart opgenomen, aangezien de maximum bouwhoogte voor bebouwingsaccenten in Valkensteden 50 m bedraagt en volgens het bestemmingsplan 'Lelystad – Luchthavencontouren' binnen het zuidoostelijk deel van Valkenstede in elk geval tot 60 m gebouwd mag worden. Voor de overige buurtschappen en andere delen van Valkenstede gelden ruimere maximale bouwhoogten (70 m, 80 m enz.) volgens het bestemmingsplan 'Lelystad – Luchthavencontouren', deze worden niet overschreden met het planvoornemen. Dit zal nader toegelicht worden in de motivering van het omgevingsplan. De geluidzones vanwege het vliegverkeer, zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Lelystad – Luchthavencontouren', vallen niet over het plangebied heen.

4. Veiligheidsregio Flevoland / Brandweer

1. *Voor de inrichting van de infrastructuur (in een later stadium), is het advies om het definitieve plan ook voor te leggen aan de veiligheidsregio, ihkv goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten.*

Reactie gemeente: Dit advies zal worden opgevolgd.

2. *In de "Mastervisie Zuiderhage" zie ook energietransitie, - klimaat, - natuurbrand en duurzaam bouwen beschreven staan. Dit valt straks ook onder het omgevingsplan. Wordt er over deze onderwerpen al nagedacht?*

   Reactie gemeente: Ja, zie hiervoor paragraaf 4.3.4 'Actieplan Duurzaamheid 2021-2024' van de motivering van het omgevingsplan. Daarnaast worden in de ontwikkelkaders voor de buurtschappen nadere kaders voor duurzaamheid gesteld.

3. *Wordt er ook al rekenschap gehouden met de nieuwe Tracé 380 KV?*

   Reactie gemeente: Is niet van toepassing op fase 1. Dit tracé loopt niet door of langs fase 1 van Zuiderhage.

4. *Is het mogelijk dat nieuwe bedrijven op het bedrijventerrein "Noordersluis" worden gerealiseerd, die een aandachtsgebied hebben over de nieuwe woonwijk Zuiderhage? Hier dient (voor de toekomst) rekenschap mee te worden gehouden.*

   Reactie gemeente: In het onderzoek omgevingsveiligheid zijn onder andere de bestaande aandachtsgebieden meegenomen die in Noordersluis liggen. In het onderzoek wordt verder geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige aandachtsgebieden van nieuwe risicovolle activiteiten.

5. *In de woonwijken zijn zeer kwetsbare gebouwen bestemd. Hiervoor is een voorschriftengebied verplicht gesteld. Deze kunnen het beste buiten de aandachtsgebieden worden gerealiseerd, of dienen er extra bouwkundige maatregelen te worden genomen. Belangrijk is hoe de gemeente hier mee wordt omgegaan. (bv verder van het spoor positioneren).*

   Reactie gemeente: Binnen het brandaandachtsgebied van het spoor (tot 30 meter buiten het spoor) geldt van rechtswege een brandvoorschriftengebied. Dit betekent dat wanneer er gebouwd wordt binnen dit gebied maatregelen vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) van toepassing zijn. Daarnaast geldt er een explosieaandachtsgebied van 200 meter. In overleg met de veiligheidsregio is besloten om geen voorschriftengebieden aan te wijzen. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Zeer kwetsbare gebouwen en locaties worden in de planregels uitgesloten in het explosieaandachtsgebied.

6. *Achter de PI wordt een nieuwe Extra Beveiligde Zittingslocatie gerealiseerd met plaats voor een helikopter platvorm. Zorgt de contouren hiervan nog voor beperkingen in de bebouwde omgeving (bv geluid)?*

   Reactie gemeente: Ja, maar deze contour valt niet samen met gronden waar woningen of geluidgevoelige gebouwen mogen komen (deze valt alleen samen met openbare ruimte en sportterrein).

7. *Het plangebied uit bijlage 8 heeft betrekking op een gedeelte van het totale beoogde gebied.*

Reactie gemeente: Het onderzoek richt zich op fase 1 van Zuiderhage.

8. *Advies is om de 30 m afstand voor het brandaandachtsgebied over te nemen voor Zuiderhage. (in Par. 3.1. wordt dit weer niet aangegeven).*

   Reactie gemeente: In hoofdstuk 3 van het onderzoek 'omgevingsveiligheid' worden de risicovolle activiteiten geïnventariseerd en wordt geconstateerd dat de spoorlijn een aandachtsgebied voor brand (30 meter) en explosie (200 meter) heeft. In overleg met de veiligheidsregio is besloten om geen voorschriftengebieden aan te wijzen. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Zeer kwetsbare gebouwen en locaties worden in de planregels uitgesloten in het explosieaandachtsgebied.

9. *Par. 3.1 "Risicovolle activiteiten": Betekent dit ook dat er geen energieopslag systemen in de wijk worden gerealiseerd? (Rapport RIVM)*

   Reactie gemeente: Energieopslagsystemen (EOS) vallen (nog) niet onder het Besluit activiteiten leefomgeving en Besluit kwaliteit leefomgeving bijlage VII. Daarmee zijn EOS nog niet wettelijk gezien een risicovolle activiteit. Voor EOS zijn wel PGS-richtlijnen opgesteld omdat er risico's zijn maar deze zijn nog niet wettelijk verankerd. De ontwikkeling van EOS worden in de toekomst niet uitgesloten. In het onderzoek 'omgevingsveiligheid' is daarom een aanvulling gemaakt voor EOS, waarbij de risico's zijn beschreven en de planregels sluiten daarop aan.

10. *Par. 3.2: Aanvulling op punt 4 vervoer over basisnet (spoor) gaat in de toekomst vervoer gevaarlijke stoffen verder toenemen door realisatie Lelylijn. Dit heeft geen invloed op de afstanden, maar wel op de intensiviteit.*

    Reactie gemeente: Dit betreft een toekomstige ontwikkeling. In het externe veiligheidsonderzoek wordt hier geen rekening mee gehouden, de risicovolle activiteit blijft immers gelijk.

11. *Par 3.3: Serveso inrichtingen vallen onder de omgevingsdienst Noordzeekanaal en niet bij de omgevingsdienst Flevoland en Gooi & Vechtstreek.*

    Reactie gemeente: Dit is tekstueel aangepast.

12. *In tabel 4.1 staan een aantal maatregelen benoemd. Welke afwegingen heeft de gemeente genomen om het groepsrisico te verantwoorden in het kader van ETFAL?*

    Reactie gemeente: De gemeente Lelystad heeft samen met de veiligheidsregio het groepsrisico beschouwd en dit heeft geresulteerd in een aantal maatregelen. Dit is opgenomen in hoofdstuk 6 van het onderzoek omgevingsveiligheid.

13. *Hfst. 5: wat wil de gemeente met het aanwijzen van voorschriftengebieden voor kwetsbare gebouwen? (wel/ niet aanwijzen). Deze keuze dient te worden gemotiveerd.*

Reactie gemeente: Er worden geen voorschriftengebieden aangewezen, omdat zeer kwetsbare gebouwen en locaties middels de planregels niet worden toegestaan in het explosieaandachtsgebied van het spoor. De motivering van deze keuze is afgestemd met de veiligheidsregio.

5. Staatsbosbeheer

Kaartmateriaal en natuurinformatie

1. *Gebruik actuele kaarten met juiste weergave van NNN-strook en 300 m natuurzone Lage Vaart.*

   Reactie gemeente: Het meest recente kaartmateriaal wordt toegevoegd. Wel wetende dat de NNN-inrichting voor Zuiderhage momenteel nog een doorlopend proces is. De huidige focus ligt op fase 1 en beslaat geen nieuw NNN-gebied. De breedte van de natuurzones is onderwerp van gesprek tussen de Projectorganisatie Zuiderhage, gemeente, RVB en SBB.

2. *Corrigeer figuren 3-1, 3-2, 3.5 en 6-124.*

   Reactie gemeente: Het meest recente kaartmateriaal wordt toegevoegd. Wel wetende dat de NNN-inrichting voor Zuiderhage momenteel nog een doorlopend proces is. De huidige focus ligt op fase 1 en beslaat geen nieuw NNN-gebied. De breedte van de natuurzones is onderwerp van gesprek tussen de Projectorganisatie Zuiderhage, gemeente, RVB en SBB.

3. *Voeg ontbrekende bijlagen 11 en 12 (ecologie-rapporten) toe of deel link.*

   Reactie gemeente: De ontbrekende bijlagen worden gedeeld.

Ecologische inhoud

4. *Corrigeer foutieve vermelding van wild zwijn (komt niet voor in Flevoland).*

   Reactie gemeente: De vermelding van wild zwijn is weggehaald.

5. *Onderzoek vroegtijdig het effect van het flexibel peil in Zuiderhage op de freatische grondwaterstand in de bosvakken langs de Lage Vaart, om te voorkomen dat bomen verdrinken.*

   Reactie gemeente: Er zal in een later stadium een waterhuishoudingsplan opgesteld worden waarin keuzes gemaakt worden voor waterpeilen. Dit zal in overleg met gemeente, RVB en het waterschap worden uitgewerkt.

6. *Geef in het omgevingsplan duidelijkheid over hoe wordt omgegaan met het knelpunt rond het foerageergebied van de Blauwe Kiekendief binnen het plangebied Zuiderhage, zodat de landelijke opgave hierin wordt meegenomen.*

   Reactie gemeente: Er is een passende beoordeling uitgewerkt met mitigerende maatregelen ten behoeve van de blauwe Kiekendief. De resultaten worden toegevoegd aan de motivering van het omgevingsplan.

7. *Corrigeer de motivering in paragraaf 6.8.2.3: Markermeer & IJmeer en Oostvaardersplassen worden beïnvloed door stikstofneerslag, maar zijn formeel niet stikstofgevoelig (behalve het habitatrichtlijngebied in het Markermeer).*

   Reactie gemeente: Te tekst is gecorrigeerd in de ecologische quickscan en ook in paragraaf 6.8.2.3 van de motivering van de omgevingsplanwijziging. Daarbij is aangegeven dat deze twee Natura 2000-geibeden niet zijn geclassificeerd als stikstofgevoelig.

8. *Pas par. 6.8.2.4 aan: externe werking is wél toetsingskader voor NNN (provincie bevoegd gezag).*

   Reactie gemeente: Deze opmerking is niet verwerkt, gezien er geen toetsings/beoordelingskader (juridisch) bekend is over de externe werking ten opzichte van NNN.

6. Rijkswaterstaat

Mobiliteit

1. *In de toelichting wijziging omgevingsplan Zuiderhage fase 1 wordt aangegeven dat er wordt ingezet op een duurzame gebiedsontwikkeling. In de uitwerking voor mobiliteit is dat vooral terug te vinden in een fijnmazig fietsnetwerk wat uiteraard prima is. Voor OV en auto is het plan minder ambitieus. Zo is de frequentie van het OV laag, en wordt een relatief hoge parkeernorm (1,7) gehanteerd. Wellicht ten overvloede wil ik erop wijzen dat hier dus een tegenstrijdigheid zit als het gaat om een duurzame gebiedsontwikkeling, in het bijzonder duurzame mobiliteit.*

   Reactie gemeente: Er wordt ingezet op het verminderen van autogebruik door autoluwe buurten, veel groen, geclusterd parkeren en goede OV- en fietsverbindingen. Deze ambities m.b.t. duurzame mobiliteit worden binnen de ontwikkelkaders doorgelegd aan marktpartijen bij het uitwerken van de buurtschappen. Tussen de buurtschappen wordt ingezet op snelle vrij-liggende fietspaden (doorfietsroutes) die de verschillende buurtschappen van het staddeel met elkaar verbinden. Daarnaast wordt functiemenging toegepast waardoor voorzieningen op loop- en fietsafstand van woningen liggen. Dit vermindert autogebruik.

Verder wordt voor fase 1 wordt de OV verbinding in huidige dienstregelingen ingepast, daarmee zal in eerste instantie aan bestaande frequente vastgehouden worden. De frequentie en omvang van het OV in Zuiderhage zal meegroeien met de gebiedsontwikkeling. Dit is ook verbonden aan het station Lelystad-Zuid.

Met betrekking tot de parkeernorm is in de planregels een dynamische verwijzing opgenomen naar het geldende parkeerbeleid van de Gemeente Lelystad. Op termijn zal het parkeerbeleid voor de opgepakt worden, daarmee zal voor fase 1 (maar ook fase 2 en 3) opnieuw gekeken naar de parkeernormering. Doordat er in de planregels een dynamische verwijzing is opgenomen hoeft het omgevingsplan voor Zuiderhage fase 1 niet opnieuw te worden gewijzigd wanneer het nieuwe parkeerbeleid in werking gaat. Tegelijkertijd wordt in de ontwikkelkaders gestuurd op het STOMP-principe waardoor ontwikkelende partijen gebonden worden aan goede parkeeroplossingen.

2. *In bijlage 2 (Verkeersrapportage Zuiderhage Lelystad) wordt als uitgangspunt voor 2040 gehanteerd dat de A6 tussen Lelystad en Almere verbreed is van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Dit uitgangspunt is echter niet meer actueel. Vandaar ook dat In NRM 2025 voor de referentieprognose 2040 deze verbreding eruit is gehaald. Voor een volledig beeld is een modelberekening zonder verbreding van de A6 nodig, geadviseerd wordt dan ook een aangepaste modelberekening uit te voeren.*

   Reactie gemeente: Voor het uitvoeren van een nieuwe modelberekening wordt geen aanleidingen gezien aangezien de ontwikkeling van fase 1 (en later fase 2 en 3) een dermate lange doorlooptijden heeft dat tegen de tijd dat Zuiderhage gestalte krijgt de verbreding van de A6 aan de orde is. Daarnaast is de uitgangspuntennotitie voor het verkeersmodel opgesteld voor aankondiging van uitstel van de verbreding van de A6. Een nieuwe modelberekening is procesmatig moeilijk inpasbaar.

3. *Uit de bijlage 2 (Verkeersrapportage Zuiderhage Lelystad) en bijlage 3 (Kruispuntenanalyse Zuiderhage Lelystad) blijkt dat in het verkeersmodel van de gemeente Lelystad de twee kruispunten van de aansluiting Lelystad op de A6 (aansluiting 10) niet als knelpunt worden gedefinieerd. Dat komt niet overeen met het beeld dat RWS van deze kruispunten heeft op basis van eerder uitgevoerd onderzoek ("Analyses verkeersafwikkeling aansluiting A6 Lelystad"; Goudappel, november 2020). Het rapport van dit onderzoek heb ik bijgevoegd. Het feit dat in het model van de gemeente Lelystad de zuidelijke rondweg en de verbreding van de A6 zijn opgenomen, kan hiervoor een verklaring zijn. Zoals ook al hierboven is opgemerkt is een berekening zonder verbreding van de A6 is gewenst om een realistischer beeld te krijgen.*

   Reactie gemeente: Zie antwoord bij 2,

4. *Uit bijlagen 2 en 3 blijkt dat e zijn veel individuele kruispunt- en rotondeberekeningen uitgevoerd, die welswaar inzicht geven in de belasting van een individueel kruispunt/rotonde, maar geen inzicht geven in de verkeerskundige samenhang van en wisselwerking tussen deze kruispunten en rotondes in het netwerk. Daarnaast zijn de berekeningen enkel op de auto gericht. Om inzicht te krijgen in de multimodale effecten op de verkeersafwikkeling op kruispunt- en op netwerkniveau, is een simulatie met een microscopisch/mesoscopisch dynamisch verkeersmodel gewenst.*

Vanuit RWS is vooral behoefte aan inzichten in de effecten op de aansluitingen van de A6 (9 en 10) en de A6 zelf zonder en met verbreding van de A6. Op basis van de huidige stukken is dit beeld niet volledig. Geadviseerd wordt hier in het vervolg aandacht aan te besteden.

Reactie gemeente: Een dynamisch verkeersmodel is nu geen onderdeel van de verkeersstudie. Hiertoe wordt momenteel ook geen aanleiding gezien, zie hiervoor antwoord bij 2.

5. *In de stukken wordt ten aanzien van verkeer uitgegaan van de zichtjaren 2030 en 2040. Zichtjaar 2030 is wel erg korte termijn en daarom naar verwachting niet erg realistisch, dit werp de vraag op wat de toegevoegde waarde is om 2030 als zichtjaar te gebruiken.*

   Reactie gemeente: Zie antwoord bij 2.

Geluid

6. *In bijlage 7 (akoestisch onderzoek) wordt in paragraaf 3.2.1 aangegeven dat er geen data beschikbaar zijn voor de Rondweg Lelystad Zuid. Ik wil erop wijzen dat hiervoor wellicht het ontwerp projectbesluit voor de Rondweg Zuid met bijbehorende data voor geluidregister en GPP's (bron provincie) gebruikt kan worden.*

   Reactie gemeente: Voor provinciale wegen geldt nog het wettelijk kader van de Wet geluidhinder, welke nog werkt met geluidzones. Het plangebied bevindt zich (ver) buiten de geluidzone van de Rondweg Lelystad Zuid, zodat het niet nodig is om nader onderzoek te doen naar het geluid van die weg. Dit is tekstueel toegevoegd aan het onderzoek.

7. *Ten aanzien van het aspect geluid zou het voorts goed zijn om in zowel de toelichting wijzigimng omgevingsplan Zuiderhage fase 1 als in bijlage 7 (akoetstisch onderzoek) te vermelden dat in fase 1 er geen raakvlak is met het geluidsaandachtsgebied van de A6.*

   Reactie gemeente: We zijn het ermee eens dat het wel goed is om nog te benoemen dat het plan zich buiten het geluidaandachtsgebied van rijkswegen en provinciale wegen bevindt. Dat is nu niet expliciet benoemd. Dit is daarom tekstueel toegevoegd aan het onderzoek.

Luchtkwaliteit

8. *Het plangebied ligt niet binnen de aangewezen aandachtsgebieden luchtkwaliteit en gezien de afstand is er ook geen direct raakvlak met de A6 ten aanzien dit aspect. Wat dat aangaat zien we geen belemmeringen voor dit aspect. Wel vielen er nog een aantal zaken op basis van de toelichting wijziging omgevingsplan Zuiderhage en de bijlage 6 (luchtkwaliteitsonderzoek Zuiderhage) Lelystad, voor de volledigheid benoem ik deze punten hieronder:*
   a. *De resultaten op het luchtonderzoek zijn anders dan de resultaten die op omgevingsplan worden weergegeven (tabel 1 pagina 4 van luchtonderzoek is anders dan tabel 3 pagina 38 van omgevingsplan).*
   b. *De conclusie op het omgevingsplan komt niet overeen met het luchtonderzoek. Checken we na, mogelijk dat dit in het laatste luchtkwaliteitsonderzoek is aangepast, maar in de toelichting van het omgevingsplan is blijven staan. Passen we aan.*

c. *Voor de PM10 grenswaarde wordt ook de 24-uursgemiddelde concentratie norm genoemd. Deze is voor PM10 maatgevend en deze grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie van ongeveer 32 µg/m³ (deze waarde kan jaarlijks iets wijzigen). Geadviseerd wordt dit ook te vermelden.* Dit kunnen we vermelden als jullie dat willen. We zitten er nu ook onder, dus de conclusie verandert toch niet.
d. *Er wordt geen NIBM-tool gebruikt om de bijdrage van dit project te monitoren.* We hebben inderdaad geen NIBM-tool gebruikt. Hiervoor zouden we moeten weten wat de verkeersaantrekkende werking van alleen Zuiderhage is. Nu hebben een verkeersmodel van de totale verkeersbijdrage.

Reactie gemeente: De tabel is aangepast in de motivering van de omgevingsplanwijziging. Deze tabel en de conclusie is weer in overeenstemming gebracht met de resultaten uit het luchtkwaliteitsonderzoek.
Toetsing aan de 24-uurgemiddelde concentratie is toegevoegd aan het luchtkwaliteitsonderzoek. In paragraaf 4.2 wordt nu ook aangegeven dat er voldaan wordt aan het 24-uur gemiddelde.
Er is inderdaad geen NIBM-tool gebruikt. Er is een verkeersmodel van de totale verkeersbijdrage gehanteerd.

Bijlagen

Bijlage 1 – Vooroverleg reactie Provincie Flevoland

PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

Digitaal toegezonden aan:
Gemeente Lelystad
[redacted]
Postbus 91
8200 AB LELYSTAD

Verzenddatum	*Bijlagen*	*Uw kenmerk*	*Ons kenmerk*
23 OKT. 2025			3450442

Onderwerp
Provinciaal advies – vooroverleg wijziging Omgevingsplan Zuiderhage fase 1

Geachte [redacted],

U heeft ons in het kader van vooroverleg gevraagd om advies op de wijziging van het Omgevingsplan Zuiderhage fase 1 te Lelystad. Zuiderhage is een 3-fasen gebiedsontwikkeling waarvoor elke fase een wijziging van het omgevingsplan benodigd is voor een actueel vigerende planologisch-juridisch kader om de bouw van deze nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan wordt de ontwikkeling van het Zuiderhage Lelystad fase 1 juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Met fase 1 worden de buurtschappen Valkenstede (Buurtschap 6), Overbeke (Buurtschap 7) en Buitenwaard (Buurtschap 10A) gerealiseerd. In deze drie buurtschappen zullen minimaal 1950 en maximaal 2400 woningen, 40.000 m2 aan bedrijven in de campuszone en 3718,3 m2 maatschappelijke commerciële functies worden gerealiseerd.

Wij stellen het op prijs dat wij in de gelegenheid worden gesteld om aan de voorkant mee te denken. Op deze manier krijgen wij de kans om in een zo vroeg mogelijk stadium onze provinciale belangen kenbaar te maken en met u in gesprek te gaan over onze zorgen alvorens de wijziging als ontwerp ter inzage wordt gelegd.

Onze voornaamste opmerkingen op voorliggende wijziging zijn de volgende:

- **Algemeen**

De provincie wil graag benadrukken dat wij zeer waarderen welke inzet de gemeente Lelystad toont om te zorgen voor voldoende plancapaciteit en de zorg die zij draagt voor de realisatie van nieuwe woningen. Wij hebben immers een gezamenlijke opgave om het huidige woningtekort aan te pakken en te voorzien in de groeiende woningbehoefte. De provincie is zich er terdege van bewust dat het versnellen van de woningbouwproductie alleen mogelijk is door samenwerking met alle partijen in de keten, waarbij het besef van ieders rol en verantwoordelijkheid essentieel is.

In dit kader willen we ook het belang van de MRA Woondeal benadrukken. De MRA Woondeal is een belangrijke stap in de gezamenlijke inspanning om de woningbouw in de regio te versnellen en te voorzien in de groeiende vraag naar woningen. De provincie en de gemeenten werken samen om de woningproductie te verhogen, maar ook om de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Zuiderhage speelt hierin een cruciale rol door duizenden woningen te realiseren. Deze gebiedsontwikkeling biedt kansen, maar brengt ook uitdagingen met zich mee. Het is daarom van belang dat randvoorwaarden tijdig worden gesignaleerd. Indien deze randvoorwaarden niet, of niet tijdig, worden ingevuld en er geen alternatieve oplossingen voor knelpunten worden gevonden, zal

dit ertoe leiden dat we de woningbouwdoelstellingen tot en met 2030 niet (tijdig) kunnen realiseren. In de MRA Woondeal worden er zeven zogeheten kritische succesfactoren nader uitgelicht die belemmerend zouden kunnen werken op de woningbouwopgave. Deze kritische succesfactoren maken zowel deel uit van de MRA Woondeal als van de provinciale afspraken tussen het Rijk en de provincie. Ten aanzien van enkele van deze kritische succesfactoren willen wij graag onze zorg uiten die ook verband houden met provinciaal belang (oa mobiliteit en stikstof). Deze punten worden verderop in deze brief nader toegelicht.

Wanneer wij kijken naar de huidige motivering die voorligt constateren wij dat het document een sterk interne focus kent en onvoldoende in verbinding staat met bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in Lelystad. Zo ontbreekt een verwijzing naar belangrijke nabijgelegen ontwikkelingen zoals rondweg Lelystad-Zuid, de extra beveiligde zittingslocatie, en de woningbouwontwikkeling Campusgebied midden. Vanuit het perspectief van Lelystad Next Level achten wij het essentieel dat de effecten van fase 1 van Zuiderhage op andere delen van Lelystad nadrukkelijker in beeld worden gebracht, met name ten aanzien van het stadshart en Lelystad Oost. Denk hierbij aan mogelijke effecten op voorzieningen, woningmarkt, mobiliteit en sociaaleconomische spreiding. Wij adviseren om de planvorming nadrukkelijker te verbinden met deze bredere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.

- **Mobiliteit**

Allereerst willen wij onze zorgen uiten over het mobiliteitsvraagstuk in Lelystad in het algemeen. Met de groeiambities van Lelystad speelt er veel op het gebied van mobiliteit in Lelystad – zowel op de lokale en regionale (fiets, weg en OV-)netwerken als in relatie tot het Hoofdwegennet en het Hoofdrailnet. Deze mobiliteitsvraagstukken bestaan al geruime tijd en parallel hieraan vindt de ontwikkeling van Zuiderhage plaats. Wij missen een strategische aanpak vanuit de gemeente waarin de koppeling tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen, bestaande stad en regio wordt aangeduid en opgelost.

Wanneer wij specifiek kijken naar voorliggende wijziging hebben wij de zorg dat bij het gefaseerd ontwikkelen van het gebied (waarbij fase 1 momenteel voorligt), er onvoldoende strategische doorkijk plaatsvindt waarin fase 2 en 3 ook worden meegenomen.

Bovenlokaal:

- Wij missen het adresseren van de bereikbaarheidsproblematiek bij het voorlopig uitblijven van de verbreding van de A6 tussen Lelystad en Almere Oostvaarders. Zelfs met tijdige realisatie van de verbreding blijft de wegbereikbaarheid een uitdaging, zodoende verwachten wij van de gemeente een perspectief op hoe om te gaan met (fasering van) de gebiedsontwikkeling in relatie tot verschillende mogelijke scenario's.
- Er is onvoldoende duidelijkheid over de afstemming met lopende onderzoeken, waaronder het bereikbaarheidsonderzoek van SBaB en het project Rondweg Lelystad-Zuid. Wij bevelen aan om de uitkomsten van deze trajecten af te stemmen op deze gebiedsontwikkeling. En deze te bezien tot alle ontwikkelingen in en rond Lelystad. Wij maken ons namelijk erg zorgen dat de cumulatie tot grote knelpunten zal leiden, hetgeen vooralsnog ook uit de modelmatige onderbouwing komt. En daarmee tot een nader uitgewerkte oplossing te komen die recht doen aan de urgente problematiek. Bovendien kunnen dubbel werk, inconsistenties en suboptimale keuzes daarmee worden voorkomen.

Lokaal:

- De strategische onderbouwing van het parkeerbeleid ten opzichte van de verdere ontwikkeling (fase 2 en 3) van Zuiderhage missen wij. De gehanteerde parkeernorm in combinatie met het uitblijven van betaald parkeren sluit in onze ogen onvoldoende aan bij hetgeen de Mastervisie beoogt.
- De geplande aanpassingen aan de rotondes Zuigerplasdreef en Larserdreef én de aanpassing aan de aansluiting (10) op de A6 vinden wij ook zeer wenselijk. Wij zijn blij dat

hiervoor een subsidieaanvraag in het kader van de WoMo is gedaan. Met u zullen wij ons blijven inzetten om stappen te zetten voor de problematiek rond aansluiting 10. Wij vinden het wel noodzakelijk op te merken dat hier schaarse capaciteit bij Rijkswaterstaat voor benodigd is, waarvoor op dit moment weinig perspectief lijkt te zijn.

OV-ontsluiting:

- De haalbaarheid van het realiseren van de HOV-dienstregeling is onvoldoende onderzocht en onderbouwd. Hiervoor dient onderbouwd beschreven te worden welke routering en halteringen worden voorzien. En welke vervoerwaardes daarmee corresponderen om de haalbaarheid van de exploitatie te kunnen verkennen. Hierover treden we graag met de gemeente in overleg.
- De wijze van inrichting van het beoogde HOV-netwerk matcht onvoldoende bij de Mastervisie. Bovendien sluit dit slecht aan bij de kansen die er zijn voor optimalisatie van het gehele netwerk (incl. bestaande stad). Zo bestaat er tevens de ambitie om een vrijliggende busbaan over de Larserdreef naar Lelystad Airport te onderzoeken en zien wij dit onvoldoende in het omgevingsplan terug. Dit geldt ook voor het borgen van de (regionale) OV-doorstroming van/naar Lelystad Centrum. Dat er in het omgevingsplan beschreven staat dat de Airport Express niet over zelfstandige infrastructuur gaat rijden, kan niet eenzijdig worden besloten. Tot slot is onvoldoende duidelijk gemaakt dat de 1e fase van het HOV-netwerk op zichzelf kan functioneren zonder realisatie van fase 2 en 3 van Zuiderhage. Vanwege de onzekerheid van de realisatie van station Lelystad Zuid dient er rekening gehouden te worden met verschillende toekomstige scenario's voor de gebiedsontwikkeling na fase 1.
- Flankerend beleid om enerzijds een goede ontsluiting, en anderzijds een succesvolle exploitatie van station Lelystad Zuid mogelijk te maken schiet te kort. Er wordt voor fase 1 een zeer hoge parkeernorm toegepast en geen betaald parkeren. Met als gevolg een hogere verkeersgeneratie en beperkte stimulans bij het hanteren van het STOMP-principe. Ook het Rijk heeft aangegeven haar twijfels te hebben over de intentie van de gemeente Lelystad om een eventuele toekomstige exploitatie van een station met flankerend beleid mogelijk te maken. De provincie vindt het zwaarwegend dat hier rekening mee gehouden dient te worden.

- **Infrastructuur**

In de notitie kruispuntenanalyse (bijlage 3), op het overzichtskaartje van de kritische kruispunten op pagina 2, willen wij het volgende opmerken:

- Kruispunt 31 is gepositioneerd op de spoorlijn. Dit roept vragen op. Bovendien bevindt dit kruispunt zich nabij de onderdoorgang waar de Laan van Nieuw Land komt, maar op deze locatie is geen aftakking of kruising in de Laan van Nieuw Land aanwezig.
- Kruispunt 24 wordt weergegeven als de meest westelijke geplande rotonde. Er is echter ook een rotonde gepland nabij de Torenvalktocht, welke niet op het kaartje is opgenomen.

Wij verzoeken u om het overzichtskaartje in bijlage 3 nogmaals zorgvuldig te controleren en waar nodig aan te passen.

- **Wonen**

Op pagina 9 wordt verwezen naar het te ontwikkelen kader duurzame gebiedsontwikkeling van de gemeente. Er wordt daarbij een lijst genoemd van beoordelingsmethodes, maar opvallend is dat het Convenant Toekomstbestendig Bouwen (TBB) daarin ontbreekt. Hoewel dit strikt genomen geen beoordelingsmethode is, betreft het wel een door de gemeente vastgesteld ambitiekader dat zeer relevant is voor dit plan. Wij adviseren om het convenant expliciet op te nemen in het duurzaamheidskader van het omgevingsplan en dit te hanteren als toetsings- en ontwikkelingskader voor het gebied Zuiderhage.

Op pagina 11 worden de gunningscriteria voor de aanbesteding genoemd. Wij bevelen aan om hier expliciet als criterium op te nemen het beoogde percentage biobased bouwen, zoals ook benoemd

op pagina 11 (20%). Dit vergroot de kans dat deze ambitie ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd in de uitvoering.

Wat daarnaast ontbreekt in voorliggende motivering is duidelijkheid over de mate waarin het mobiliteitsplan (denk aan ingetekende fietspaden en OV-structuur) is afgestemd op of voortkomt uit de ambities van het Convenant TBB. Wij adviseren expliciet aan te geven of de inrichting van mobiliteit, parkeren en logistiek voldoet aan de volgende ambities uit het convenant:

- STOMP-inrichtingsprincipe (Stappen – Trappen – OV – Maatschappelijk vervoer – Privéauto)
- Maatwerk-parkeernormen (voor Zuiderhage gesteld op 1,7 parkeerplaatsen per woning)
- SEB: Schoon en Emissieloos Bouwen (Rijk, 2023)
- ZES: Zero Emissie Stadslogistiek (Rijk, 2023)

Deze verduidelijking is van belang om inzicht te krijgen in de mate van duurzaam en toekomstgericht bouwen binnen het project.

Op pagina 57 wordt het thema drinkwaterschaarste benoemd, evenals enkele mogelijke maatregelen. Deze blijven echter nog abstract en vragen om concrete uitwerking. Het Convenant TBB bevat heldere ambities op het gebied van drinkwaterbesparing op woningniveau, zoals het toepassen van waterbesparende technieken en circulair watergebruik. Wij adviseren deze ambities over te nemen en uit te werken in het kader voor duurzame gebiedsontwikkeling en in de technische eisen voor nieuwbouw.

- **Milieu**

In de huidige toelichting is de paragraaf over milieueffectrapportage (MER) nog niet volledig uitgewerkt; op dit moment is uitsluitend het toetsingskader (paragraaf 6.1.1.) ingevuld. Hieruit blijkt dat wordt ingezet op een m.e.r.-beoordeling, maar verdere onderbouwing of uitwerking ontbreekt. Zo ontbreekt ook een toelichting op de eventuele plan-m.e.r.-plicht of beoordelingsplicht. Dit verdient nadere aandacht, zeker omdat in de toelichting (p. 63) onduidelijk blijft of er reeds een voortoets natuur is uitgevoerd. Indien een passende beoordeling vereist is, ontstaat op grond van artikel 16.36, lid 2 van de Omgevingswet automatisch een plan-m.e.r.-plicht. In gevallen waarbij het gaat om kleine gebieden op lokaal niveau of kleine wijzigingen, bepaalt lid 3 van ditzelfde artikel dat een plan-m.e.r.-beoordeling volstaat, mits geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Wij adviseren om dit juridisch kader expliciet te verwerken in de toelichting, en daarbij helder aan te geven of sprake is van een passende beoordeling en of reeds een voortoets is uitgevoerd.

Daarnaast adviseren wij om in de uiteindelijke m.e.r.-beoordeling expliciet aandacht te besteden aan cumulatieve effecten met andere (grootschalige) ontwikkelingen in de directe omgeving. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van de rondweg Lelystad-Zuid, plannen voor huisvesting van arbeidsmigranten (LevelOne aan de Torenvalkweg), extra beveiligde zittingslocatie (EBZ) en andere ruimtelijke initiatieven in het gebied. Gezien de dynamiek in dit gebied is het van belang dat deze cumulatie integraal wordt betrokken bij de beoordeling van milieueffecten.

Positief is dat in de regels expliciet is opgenomen dat activiteiten zoals opgenomen in bijlage V niet zijn toegestaan binnen het plangebied. Dit sluit een plan-m.e.r.-plicht in beginsel uit, wat wij onderschrijven.

In de motivering wordt deels verwezen naar de milieuzonering volgens de VNG-publicatie uit 2009, terwijl in andere delen ook (gedeeltelijk) de nieuwe VNG-systematiek van 2024 wordt aangehaald. Deze inconsistentie verdient aandacht. De methode uit 2009 is inmiddels verouderd, en de actualisatie uit 2024 biedt nieuwe inzichten en een verbeterde onderbouwing. Wij adviseren om een duidelijke lijn te hanteren en de nieuwste systematiek toe te passen. Dit zorgt voor een eenduidige toetsing van de milieukwaliteit en vermindert de kans op juridische discussies.

Tot slot constateren wij dat in de toelichting onvoldoende aandacht wordt besteed aan het beschermen en bevorderen van een gezonde leefomgeving, zoals bedoeld in het kader van de

Omgevingswet. Dit is naar onze mening een gemiste kans, zeker in een gebied waar intensieve functiemenging en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden nagestreefd. Wij adviseren om in de verdere uitwerking aandacht hier aandacht aan te besteden, zodat het plan aantoonbaar bijdraagt aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

- **Ecologie**

Er ontbreekt op dit moment een overtuigend en onderbouwd plan (passende beoordeling) voor de mitigatie van het verlies aan foerageergebied voor de kiekendief. Ten aanzien van dit aspect wijzen wij op een vergelijkbare situatie als destijds bij De Warande. Het betreft de externe werking van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen. In de natuurtoets wordt dit knelpunt terecht benoemd, maar een concrete uitwerking van mitigerende maatregelen ontbreekt vooralsnog. Wij adviseren om op korte termijn een duidelijk en gedragen mitigerend voorstel op te stellen, waarmee aantoonbaar wordt gemaakt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied worden voorkomen. Zonder dit kan dit aspect een potentieel breekpunt vormen in de verdere besluitvorming en vergunningverlening.

De huidige stikstofberekening geeft aan dat sprake is van een negatieve impact die niet binnen de toegestane grenzen valt. Dit betekent dat stikstof op dit moment een showstopper vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Daarnaast is de berekening niet uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS. Wij adviseren om een nieuwe berekening uit te voeren met de actuele AERIUS Calculator-versie. Indien ook hieruit blijkt dat sprake is van significante stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, dan is een passende beoordeling wettelijk vereist. Pas op basis daarvan kan worden beoordeeld of vergunningverlening mogelijk is en onder welke voorwaarden.

- **Archeologie/cultuurhistorie**

Wij constateren dat het rapport ten behoeve van archeologie niet is meegeleverd bij de ingediende stukken. Daarom maken wij op dit moment een voorbehoud om op dit onderdeel totdat het betreffende rapport beschikbaar is en kan worden gedeeld met de provincie.

Ten aanzien van de cultuurhistorische aspecten merken wij op dat in de motivering nu alleen wordt verwezen naar de aanwezigheid van (rijks)monumenten en de wijze waarop hiermee binnen het kader van de wettelijke vergunningverlening wordt omgegaan. Hoewel dit formeel voldoet aan de minimale eisen, achten wij het wenselijk dat in een vroeg stadium breder wordt gekeken naar de cultuurhistorische kwaliteiten van het plangebied. Wij adviseren daarom om deze kwaliteiten integraal in beeld te brengen, los van alleen de beschermde status. Dit biedt de kans om de identiteit en geschiedenis van het gebied een plek te geven binnen de planvorming, hetgeen bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid van de omgeving. In dat kader zijn wij bijvoorbeeld benieuwd naar de visie van de gemeente op het niet-gerealiseerde station Lelystad Zuid. Dergelijke elementen kunnen, ook als ze niet zijn gerealiseerd in het verleden, een belangrijke rol spelen in de cultuurhistorische duiding en toekomstvisie van het gebied.

- **Ruimtelijke economie**

In het omgevingsplan wordt gesproken over functiemenging waar wordt verwezen naar een combinatie van wonen, werken, onderwijs, zorg en winkels. In de uitwerking zien wij deze brede functiemenging nog onvoldoende concreet uitgewerkt. De toelichting richt zich met name op groenvoorzieningen en overige voorzieningen, terwijl de component werken in deze context nauwelijks wordt belicht. Wij adviseren om de motivering aan te vullen met een nadere toelichting waarin wordt beschreven hoe werkfuncties worden geïntegreerd, zodat de ambitie van functiemenging ook daadwerkelijk in de planvorming tot uiting komt.

Positief is dat er aansluiting wordt gezocht bij de provinciale behoefteraming voor bedrijventerreinen en dat binnen Buurtschap 6 circa vier hectare aan bedrijvigheid wordt opgenomen. Wij onderschrijven het uitgangspunt dat deze bedrijven mengbaar dienen te zijn met

de woonfunctie, en dat zij een helder profiel hebben gericht op onder andere biobased en circulaire economie, educatie en opleiding, productie, cleantech en warmtevoorziening.
Wij adviseren deze uitgangspunten vast te leggen in de verdere planuitwerking en ruimtelijke kaders, zodat duidelijk is welke vormen van bedrijvigheid worden nagestreefd en hoe deze passen binnen het karakter van het gebied. Dit voorkomt ongewenste milieubelasting en draagt bij aan een duurzame en toekomstbestendige invulling van het bedrijventerrein.

Tot slot
Graag benadrukken wij nogmaals onze uitdrukkelijke zorgen over het mobiliteitsvraagstuk in Lelystad. Wij missen een strategische aanpak waarin de koppeling tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen, bestaande stad en regio wordt aangeduid en opgelost. Zeker met de ontwikkeling van Zuiderhage zien wij dat het op het gebied van mobiliteit alleen nog maar meer gaat knellen. Wij verzoeken u dan ook om een goede onderbouwing te komen. Het is wenselijk dit te doen voordat een ontwerp wijziging Omgevingsplan verder in procedure wordt gebracht.

Wij horen graag hoe u bent omgegaan met al het bovenstaande advies. Mocht er behoefte zijn aan een apart gesprek om een en ander nader te duiden dan gaan wij graag met uw in gesprek hierover. Hiervoor en voor inhoudelijke vragen over deze brief kunt u terecht bij [redacted].

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
[redacted]

Bijlage 2- Vooroverleg reactie Waterschap Zuiderzeeland

DATUM
20 oktober 2025

BEHANDELD DOOR
[redacted]

DIRECT NUMMER
06-46 91 99 07

Gemeente Lelystad
[redacted]
Postbus 91
8200 AB LELYSTAD

ONDERWERP
wateradvies vooroverleg concept omgevingsplan-wijziging Zuiderhage fase 1 Lelystad

ONS ZAAKNUMMER
WPAD-01260

REGISTRATIENUMMER
WPAD-1697606884-109

BIJLAGEN
1

UW BRIEF VAN
7 oktober 2025

UW KENMERK
-

VERZONDEN

Geachte [redacted],

Op 7 oktober 2025 ontvingen wij per e-mail uw verzoek om advies. U wilt advies over de concept omgevingsplanwijziging Zuiderhage fase 1 Lelystad. In deze brief geven wij ons advies in het kader van de weging van het waterbelang.

Zuiderhage fase 1
Deze wijziging van het omgevingsplan maakt de ontwikkeling van de eerste fase van Zuiderhage, een nieuw woongebied van circa 2.400 woningen, juridisch-planologisch mogelijk met een divers programma. Dit nieuwe woongebied ligt aan de zuidkant van Lelystad en wordt begrensd door respectievelijk het bedrijventerrein Noordersluis, woongebied Warande en de Larserdreef aan de noordzijde. Deze ontwikkeling sluit aan op door de gemeenteraad van Lelystad op 16 juli 2024 vastgestelde Mastervisie Zuiderhage.

Voor het plan geldt de normale procedure
In het kader van de weging van het waterbelang is de normale procedure van toepassing. De gewenste ontwikkeling heeft gevolgen voor de waterhuishouding en waterstaatswerken. De beleidsthema’s Voldoende water en Schoon water zijn van toepassing. De waterparagraaf dient de relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden te beschrijven, aangevuld met een concrete uitwerking van de gevolgen voor de waterhuishouding.

Vooroverleg en korte reactietermijn
Op 16 oktober jl. is een overleg gehouden tussen de gemeente en het waterschap naar aanleiding van de verkorte vooroverlegtermijn. Enerzijds hebben wij opgemerkt dat we ondanks de hoge tijdsdruk verwachten dat de resultaten van de samenwerking in het informele vooroverleg verwerkt zijn in de stukken van de formele procedure. Dit was nu helaas niet het geval, en bovendien ontvingen wij op 9, 12 en 13 oktober nog aanvullende en aangepaste stukken.

Wij hebben anderzijds onze zorg geuit over het feit dat dit niet de eerste keer is dat bij een grote ontwikkeling in Lelystad een korte reactietermijn wordt gegund voor ons advies. Wij onderkennen de urgentie inzake woningbouw en het gegeven dat bij de doorlooptijd van planologische procedures rekening gehouden moet worden met de gemeenteraadsverkiezingen van 2026. Echter mag dit niet ten koste gaan van zowel een zorgvuldige voorbereiding door de gemeente als van een zorgvuldige beoordeling en advies door overheden en overlegpartners. Bij grote ontwikkelingen is vaak sprake van een grotere

impact op de waterbelangen. Dit onderstreept de noodzaak voor een redelijke vooroverlegtermijn, waarbij ook interne afstemming bij het waterschap over een juiste weergave van de input en afspraken uit het voortraject nodig is.

Naar aanleiding van het overleg hebben wij het vertrouwen dat een korte reactietermijn niet de normale gang van zaken zal zijn bij toekomstige procedures en dat ons advies voor Zuiderhage zorgvuldig wordt verwerkt.

Noodzaak tijdige keuzes watersysteem
Wij adviseren om spoedig in het verdere ontwerpproces keuzes te maken ten aanzien van het watersysteem. Alleen zo wordt voldoende rekening gehouden met water en bodem sturend en wordt voorkomen dat in een later stadium onvoldoende ruimte overblijft voor bijvoorbeeld compensatie en een goede ruimtelijke inrichting met oog op de afgesproken uitgangspunten.

Wateradvies met verzoek tot aanpassing
De gemeente heeft vooroverleg gehouden met het waterschap. Onze opmerkingen in dat kader zijn onvoldoende verwerkt. Wij vragen om een aangepaste motivering, regels en plankaart aan te leveren via waterbelang@zuiderzeeland.nl om vóór het ter inzage leggen van het ontwerp omgevingsplanwijziging tot een positief wateradvies te komen. Wij geven met volgende opmerkingen een nadere toelichting op de toe te voegen informatie.

Motivering
- In §4.4 wordt de Keur vermeld. Wij vragen deze te vervangen door de Waterschapsverordening Zuiderzeeland. Ook vragen wij hier de volgorde van de genoemde wet- en regelgeving, beleid en documenten aan te passen zodat het Waterkader achteraan staat.
- Ook wordt op diverse plekken nog gesproken over de digitale watertoets welke niet meer bestaat. Wij vragen dit te wijzigen in '*Het digitale wateradvies (voorheen digitale watertoets)*'. Bijvoorbeeld in §4.4 en in de titel van bijlagen 10.
- Wij vragen in de tabel van §5.1.4 bij 5.1.3 het onderwerp aan te vullen met: *waterkwantiteit*.
- In §5.2.1 wordt gesteld dat de instructieregels uit de omgevingsverordening van de provincie voor het watersysteem niet relevant zijn voor het plan. Dit is onjuist, binnen ons gehele beheergebied gelden bijvoorbeeld normen voor wateroverlast die ook op Zuiderhage van toepassing zijn. Wij vragen de tekst aan te passen.
- De eerste alinea in §6.6.2 onder Waterbodem behoeft aanvulling: met het waterbodemonderzoek dat buiten het onderzoeksgebied is gedaan (waaruit de genoemde klasse 0 tot 2 volgt, welke nu wat uit de lucht komt vallen) t.p.v. Buizerdtocht/Havendiep/Hollandse Hout (zie bijlage 9 in §2.3.5, 2e alinea).
- *Waterparagraaf*: ter vervanging van §6.7 hebben wij op 13 oktober jl. een aangepaste waterparagraaf ontvangen. Op deze waterparagraaf hebben wij nog enkele opmerkingen waarvan wij verwerking vragen in het ontwerp. Wij hebben deze opmerkingen in het ontvangen word bestand aangegeven, welke is bijgesloten bij deze brief. Deze opmerkingen zijn ook per e-mail op 17 oktober gedeeld.
- In §8.1 staat dat het vooroverleg conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is voorgelegd. Het vooroverleg in het kader van een wijziging van het omgevingsplan is echter niet in de Awb geregeld maar volgt uit art. 2.2. van de Omgevingswet, en specifiek voor de weging van het waterbelang uit art.5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

- Ten aanzien van de Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling is op 16 oktober jl. met u afgesproken dat de (adviseurs van de) gemeente ervoor zorgt dat informatie over water overeenkomt met die in de waterparagraaf.

Regeling

- Wij vragen in art. 3.59 en art. 3.115 - voor zover het de activiteiten betreft genoemd in art. 3.114, lid 1 onder c, e en f - als beoordelingscriterium toe te voegen:
  - dat het schriftelijke advies van de waterbeheerder wordt betrokken:
    i. omtrent de toetsing of geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig functioneren van het watersysteem en aan de waterberging, én
    ii. omtrent de vraag of het kleinschalig medegebruik uit een oogpunt van het doelmatig beheer en onderhoud van het watersysteem bezwaren oplevert.
- In art. 3.120: wij vragen in lid 2 als waterbergingsnorm op te nemen: 10,2 m³/100 m² toename in verharding.
- In art. 3.120 lid 4 vragen wij, ter vervanging van huidige tekst, op te nemen dat een waterhuishoudingsplan wordt opgesteld in afstemming met het waterschap voor o.m. de inrichtingseisen. Een tekstvoorstel: "*Het waterbergend vermogen, welke met name in de parkzone is gesitueerd, voldoet aan de inrichtingseisen en uitgangspunten van het waterhuishoudingsplan voor Zuiderhage*."

Plankaart

- Een gebiedsaanwijzing/beperkingengebied voor de rioolpersleiding PL435-1 van het waterschap in het noorden van buurtschap 6 ontbreekt. Wij vragen om deze toe te voegen inclusief een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden. De regels in het omgevingsplan voor andere buisleidingen van het waterschap voldoen voor deze leiding. Via deze link komt u bij onze actuele open data voor Waterketen en klikt daar op 'zzl Rioolleidingen', gevolgd door 'downloaden'.

Vragen

Voor vragen kunt u contact opnemen met [redacted]. Vermeld hierbij ons zaaknummer: WPAD-01260. Het telefoonnummer is [redacted] en het e-mailadres is waterbelang@zuiderzeeland.nl.

Hoogachtend,

het college van Dijkgraaf en Heemraden,
namens dit college,

[redacted]

Bijlage 3- Vooroverleg reactie Omgevingsdienst Flevoland Gooi en Vechtstreek

OMGEVINGSDIENST
FLEVOLAND & GOOI EN VECHTSTREEK

Gemeente Lelystad
De [redacted]
Stadhuisplein 2
8232 ZX LELYSTAD

Verzenddatum	**Bijlagen**	**Kenmerk**
03-11-2025	-	Z2025-014190/D2025-243052

Onderwerp
Advies vooroverleg omgevingsplan Zuiderhage Lelystad

Geachte [redacted],

Op 7 oktober 2025 vroeg u de OFGV per e-mail om advies over de wijziging van het Omgevingsplan Lelystad voor de fase 1 van de te ontwikkelen stadswijk Zuiderhage. Daarbij deed u het verzoek om vanwege bestuurlijke druk uiterlijk 24 oktober 2025 te reageren. Dat betekent dat ons 2,5 week wordt gegeven voor een reactie.

De bestuurlijke druk is, zo begrijp ik, behalve door het woningentekort, mede ingegeven door de gemeenteraadsverkiezingen die in maart 2026 plaatsvinden. Het is de wens van de gemeente Lelystad om de planwijziging voor die verkiezingen vast te stellen in de gemeenteraad.

Omdat de termijn zo kort is heeft u op 12 september 2025 een vooraankondiging gedaan met het verzoek om de periode tussen 8 en 27 oktober 2025 te reserveren voor de behandeling van dit plan.

Behandeltermijn en zorgvuldigheid
Wij hebben niet aan uw verzoek om het plan versneld te behandelen kunnen voldoen. Ook met de vooraankondiging erbij is het vrij kort dag om een en ander goed te kunnen organiseren. Het legt een extra claim op de (toch al krappe) capaciteit van de OFGV. Mocht zich weer iets dergelijks voordoen, dan verzoek ik de gemeente Lelystad om hiervoor vooraf contact op te nemen met één van de accounthouders om gepaste afspraken te maken.

De OFGV heeft tot taak om zorgvuldig te adviseren over de milieuaspecten van omgevingsplannen en wijzigingen daarvan. Het gaat in dit geval om een grote woningbouwontwikkeling. De OFGV begrijpt heel goed het grote belang dat Lelystad heeft bij een voortvarende aanpak van dit woningbouwplan. Snelheid mag echter niet ten koste gaan van zorgvuldigheid.

Op 6 november 2025 wordt het omgevingsplan voor Zuiderhage (fase 1) behandeld aan de gemeentelijke omgevingstafel. De OFGV zal hier vertegenwoordigd worden door één van de omgevingsadviseurs en zo mogelijk door één of meerdere specialisten.

Advies
Ik adviseer u voor de onderstaande opmerkingen voor de aspecten geluid, omgevingsveiligheid, bodem en geur te verwerken in (de motivering van) het omgevingsplan.

Algemeen
In hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn de instructieregels voor omgevingsplannen opgenomen. Er dient een balans te bestaan tussen verschillende functies die een locaties binnen een gebied kunnen vervullen. In het Bkl wordt dit de evenwichtige toedeling van functies aan locaties genoemd (ETFAL).
In paragraaf 5.1.4 van het Bkl worden specifieke instructieregels gegeven voor het beschermen van de gezondheid en het milieu.

Er is voor Zuiderhage (fase 1) een conceptmotivering opgesteld door bureau Haskoning (kenmerk BJ7064-RHD-XX-XX-RP-X-0001 Status: Concept/1 d.d. 02 september 2025). Deze is, met achterliggende documenten, beoordeeld op de milieuaspecten geluid, omgevingsveiligheid, bodem, luchtkwaliteit en geur.

Geluid
Vanuit het aspect geluid treft u hier de volgende bevindingen aan.

Opmerkingen over de conceptmotivering.
- In paragraaf 1.4 is aangegeven dat grotendeels het bestemmingsplan "Warande fase 1" (d.d. 25-02-2010) van toepassing is. Maar ook bestemmingsplan "Noordersluis 2012" (d.d. 25-02-2010) is van toepassing in buurtschap 10a.
- In paragraaf 6.1 wordt ingegaan op de milieueffectenrapportage. In paragraaf 6.2.2 – Bedrijven en milieuzonering wordt bij de bedrijven 'Ennatuurlijk' en 'Primco Bmc Lelystad' uitgegaan van een richtafstand van 50 m tot gemengd woongebied. Niet gecontroleerd is of dit in overeenstemming is met vigerende omgevingsvergunningen. Niet uitgesloten is dat de betreffende bedrijven in ontwikkelmogelijkheden worden geremd door het realiseren van de woningen tot 50 meter.
- In paragraaf 6.2.2 wordt voor het gebied 10a een richtafstand van 200 meter aangehouden waarbij het gebied maar net wordt overlapt. Er wordt hier **geen** rekening gehouden met de vigerende geluidszone behorende bij het industrieterrein Noordersluis. De geluidszone betreft een groter gebied dan het 200 meter aandachtsgebied.
- In paragraaf 6.4.1 wordt in de conclusie verwezen naar artikel 3.76, 3.88 en 3.89. Niet duidelijk is aangegeven van welke regelgeving deze artikelen onderdeel uitmaken.

Voorgaande opmerkingen gelden grotendeels ook voor Notitie Bedrijven en milieuzonering Zuiderhage fase 1 (kenmerk: BJ7064-HAS-NT-007-F1.0 d.d. 8 juli 2025)

Het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai opgesteld door Haskoning (kenmerk BJ7064-HAS-RP-001-F1.0 Status: Definitief/1 d.d. 1 augustus 2025) geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

- In paragraaf 3.1 zijn de bebouwingsgrenzen weergegeven. Duidelijk is dat woningbouw is gepland binnen de geluidszone van het Industrieterrein Noordersluis. Dit is niet zonder meer mogelijk.
- In het omgevingsplan moet geborgd zijn dat SMA 0/8 zal worden toegepast bij de Larserdreef tussen de Westerdreef en de Middendreef (zie paragraaf 3.2.1.).
- Ook voor de Westerdreef moet in het omgevingsplan geborgd zijn dat SMA 0/8 wordt toegepast. Dit geldt voor de Westerdreef vanaf kruising met de Larserdreef. **Niet** duidelijk is aangegeven tot hoever dat dan moet worden toegepast.

- In paragraaf 4.1 is aangegeven (overal in het rapport) dat gebruik is gemaakt van een waarneemhoogte van 2, 11, 20 en 35 meter. Op pagina 15 van het akoestisch onderzoek is onder de figuur aangegeven dat in deelgebied Buitenwaard woningen worden voorzien met een hoogte van ten hoogste 11 meter. Het is dan niet juist om dan de waarden te berekenen op een waarneemhoogte van 11 meter. De waarneemhoogte zou dan 9.5 tot 9.7 meter moeten zijn (2/3 hoogte van de beoordeelde verdieping).
- Dit laatste heeft ook zijn effect bij het beoordelen van het scherm bij het spoor aangezien het spoor op een talud is gelegen.
- Niet duidelijk blijkt of er nu wel of geen afschermende maatregelen worden genomen. In paragraaf 5.3 worden geen keuzes gemaakt en het akoestisch onderzoek is daarom op dit moment niet zinvol. Als er geen keuzes gemaakt worden, kunnen geluidwaarden niet worden geborgd in het Omgevingsplan. Geadviseerd wordt om voor stedenbouwkundige oplossingen te kiezen. Een scherm naast het spoor verdient aanbeveling, omdat daarvan het hele gebied kan profiteren. Daarbij kunnen ook de kosten worden verdeeld over heel veel woningen.
- Aangetoond moet worden dat de kosten van een scherm opwegen tegen het resultaat. Hiervoor kan een doelmatigheidscriterium worden gehanteerd. Het doel is om zoveel mogelijk te voldoen aan de standaardwaarden.
- In de berekeningen is rekening gehouden met een gat in het scherm ter hoogte van het station Lelystad-Zuid. Een maatregel kan natuurlijk ook zijn dat het station zodanig moet worden uitgevoerd dat de schermwerking doorloopt ter hoogte van het station.

Meer in het algemeen over geluid valt het volgende op. Er wordt nergens aangegeven hoe om te gaan met de geluidszonering behorende bij het industrieterrein Noordersluis die gedeeltelijk loopt over het deelgebied 10a. Geadviseerd wordt hier aandacht aan te besteden.

Omgevingsveiligheid
Voor omgevingsveiligheid is naast de motivering beoordeeld het rapport "Omgevingsplan Zuiderhage Lelystad, Onderzoek omgevingsveiligheid, referentie BJ7064-HAS-RP-003-F1.0, d.d. 14 augustus 2025".
Geraadpleegd zijn het Omgevingsplan gemeente Lelystad en de Atlas Leefomgeving.

In paragraaf 6.5 van de motivering is het aspect externe veiligheid uitgewerkt. In paragraaf 6.5.1 is het wettelijk kader correct weergegeven.
In paragraaf 6.5.2 Onderzoeksresultaten zijn de inventarisatie van de risicobronnen en de toetsing daarvan aan de criteria weergegeven. Uit de toetsing blijkt o.a. dat het groepsrisico verantwoord moet worden door het bevoegd gezag voor de delen van het plangebied die in een brand-, explosie of gifwolkaandachtsgebied liggen. Dit is niet verder uitgewerkt. Er is geen motivering over het groepsrisico en de maatregelen die nodig zijn om de bewoners in de gebouwen te beschermen binnen het explosie aandachtsgebied. Dit moet worden aangevuld.

Het advies is voor externe veiligheid om de motivering als volgt aan te passen/aan te vullen.
- De hoogte van het groepsrisico te berekenen voor die plandelen die binnen de aandachtsgebieden van de spoorlijn Weesp – Zwolle liggen(RBMII).
- Te onderzoeken of er maatregelen nodig zijn de bewoners in de gebouwen in het plangebied te beschermen.
- Voor de kwetsbare gebouwen geen voorschriftengebied aan te wijzen binnen het explosie aandachtsgebied.
- Te inventariseren welke zeer kwetsbare gebouwen worden toegestaan bij de functie maatschappelijke doeleinden.

- Voor zeer kwetsbare gebouwen een keuze te maken tussen niet toe staan binnen een brand- of explosie aandachtsgebied of het toewijzen van een voorschriften gebied.
- De Veiligheidsregio Flevoland om advies te vragen.

Overige opmerking externe veiligheid
Het vliegveld Lelystad ligt ten zuiden van het plangebied. Het valt op dat dit niet in de motivering is opgenomen. Het vliegveld heeft geluidscontouren en hoogtebeperkingen. Mogelijk moet dit toch meegewogen worden.

Bodem
Op 25 augustus 2025 heeft de OFGV advies gegeven (kenmerk Z2025-012390) over het verkennend (water)bodemonderzoek dat door ABO-Milieuconsult B.V. is opgesteld met kenmerk ANL24-8871-BS10 en is uitgegeven op 28 juli 2025.
Het historisch onderzoek (Milieuhygiënisch vooronderzoek (water)bodem) van Greenhouse Advies met kenmerk P05548-1 en uitgegeven op 2 februari 2024 maakt hiervan onderdeel uit.

De conclusie van het vooronderzoek zijn opgenomen in de concept motivering wijziging omgevingsplan Zuiderhage van Haskoning. De beschrijving van het genoemde verkennend waterbodemonderzoek en de conclusies moeten nog in de motivering van de wijziging omgevingsplan worden opgenomen.

Luchtkwaliteit
De OFGV heeft geen opmerkingen over dit aspect. Er kan ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normen.

Geur
Aan de Larserdreef liggen twee biomassaenergiecentrales. Beide centrales zijn geurrelevant. Het advies is om voor beide centrales de geurcontouren te berekenen en na te gaan of in het plangebied sprake zal zijn van een aanvaardbaar geurhinderniveau (artikel 5.92. Bkl (geur door activiteiten – rekening houden met aanvaardbaarheid).

Vragen
Heeft u vragen dan kunt u contact opnemen met [redacted] via telefoonnummer: [redacted] of e-mail: [redacted].

Hoogachtend,

[redacted]

Teamleider Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek

Bijlage 4 - vooroverleg reactie Veiligheidsregio en brandweer Flevoland en Gooi en Vechtstreek

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 20 oktober 2025 16:41
Aan: [redacted]
Onderwerp: Re: Overleg ex art. 2.2. Omgevingswet inzake concept wijziging Omgevingsplan Zuiderhage fase 1

Beste [redacted],

Hierbij de opmerkingen inzake concept wijziging Omgevingsplan Zuiderhage fase 1:

Algemeen

1. Voor de inrichting van de infrastructuur (in een later stadium), is het advies om het definitieve plan ook voor te leggen aan de veiligheidsregio, ihkv goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

2. In de "Mastervisie ZuiderhageC" zie ook energietransitie, - klimaat, - natuurbrand en duurzaam bouwen beschreven staan. Dit valt straks ook onder het omgevingsplan. Wordt er over deze onderwerpen al nagedacht?

3. Wordt er ook al rekenschap gehouden met de nieuwe Tracé 380 KV?

4. Is het mogelijk dat nieuwe bedrijven op het bedrijventerrein "Noordersluis" worden gerealiseerd, die een aandachtsgebied hebben over de nieuwe woonwijk Zuiderhage? Hier dient (voor de toekomst) rekenschap mee te worden gehouden.

5. In de woonwijken zijn zeer kwetsbare gebouwen bestemd. Hiervoor is een voorschriftengebied verplicht gesteld. Deze kunnen het beste buiten de aandachtsgebieden worden gerealiseerd, of dienen er extra bouwkundige maatregelen te worden genomen. Belangrijk is hoe de gemeente hier mee wordt omgegaan. (bv verder van het spoor positioneren).

6. Achter de PI wordt een nieuwe extra beveiligde zitting gerealiseerd met plaats voor een helikopter platvorm. Zorgt de contouren hiervan nog voor beperkingen in de bebouwde omgeving (bv geluid)?

Opmerkingen t.a.v. bijlage 8:

1. Het plangebied uit bijlage 8 heeft betrekking op een gedeelte van het totale beoogde gebied.

2. Advies is om de 30 m afstand voor het brandaandachtsgebied over te nemen voor Zuiderhage. (in Par. 3.1. wordt dit weer niet aangegeven.
3. Par. 3.1 "Risicovolle activiteiten": Betekent dit ook dat er geen energieopslag systemen in de wijk worden gerealiseerd? (Rapport RIVM)
4. Par. 3.2: Aanvulling op punt 4 vervoer over basisnet (spoor) gaat in de toekomst vervoer gevaarlijke stoffen verder toenemen door realisatie Lelylijn. Dit heeft geen invloed op de afstanden, maar wel op de intensiviteit.
5. Par 3.3: Serveso inrichtingen vallen onder de omgevingsdienst Noordzeekanaal en niet bij de omgevingsdienst Flevoland en Gooi & Vechtstreek.
6. In tabel 4.1 staan een aantal maatregelen benoemd. Welke afwegingen heeft de gemeente genomen om het groepsrisico te verantwoorden in het kader van EFTAL?
7. Hfst. 5: wat wil de gemeente met het aanwijzen van voorschriftengebieden voor kwetsbare gebouwen? (wel/ niet aanwijzen). Deze keuze dient te worden gemotiveerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Specialist Risico- en Crisisbeheersing en Omgevingsveiligheid
[redacted]
[redacted]

VEILIGHEIDSREGIO EN BRANDWEER

FLEVOLAND EN GOOI EN VECHTSTREEK

Bijlage 5 – Vooroverleg reactie Staatsbosbeheer

Reactie n.a.v. mail

Overleg ex art. 2.2. Omgevingswet inzake concept wijziging Omgevingsplan Zuiderhage fase 1

We verzoeken om voor het gehele plangebied gebruik te maken van kaarten waar de laatste afspraken/ontwikkelingen voor de natuur/stedelijk groen gebieden juist weergegeven. In figuur 1-2 op blz 2 staat het weergegeven zoals besproken. Te weten de huidige en toekomstige bebouwingsvrije NNN-strook langs de Lage Dwarsvaart. En daarnaast een ten minste 300 meter brede natuurzone langs de Lage Vaart.

Figuren 3-1 en 3-2 (blz. 7), figuur 3.5 (blz. 14) en figuur 6-124 (blz. 53) geven hierdoor een onjuiste weergave met bebouwing en ontsluitingen in de bij Staatsbosbeheer in eigendom zijnde strook langs de Lage Dwarsvaart en bebouwing binnen de ten minste 300 meter brede zone langs de Lage Vaart.

Deze zones vallen weliswaar buiten de in procedure zijnde deelgebieden, maar zijn wel relevant voor de ontwikkeling van Zuiderhage en zeker voor de betrokkenheid van Staatsbosbeheer.

Onder het thema ‘Ecologie’ worden rapportages genoemd die opgenomen zijn in bijlagen 11 en 12 van het Omgevingsplan. Deze bijlagen hebben wij online niet kunnen vinden. We ontvangen deze graag nog.

Bij de grondgebonden zoogdieren wordt de aanwezigheid van wild zwijn benoemd. Het wild zwijn komt niet voor in Flevoland. Het lijkt ons goed om het ecologisch bureau hier scherp op te laten zijn en dit aan te passen in de rapportages.

In paragraaf 6.7.2. wordt aangegeven dat in Zuiderhage een flexibel peil gehanteerd wordt. Bij de uitwerking van het nieuwe watersysteem en het aanpassen van waterpeilen vraag ik uw aandacht voor de bestaande bosvakken langs de Lage Vaart. Indien het flexibel peil gevolgen heeft voor het fretisch grondwaterstand in de bosvakken is de kans groot dat de bomen verdrinken. Wij missen in de rapportage dit effect en willen daar over vroegtijdig met u in gesprek gaan.

In paragraaf 6.8.2.2 wordt beschreven dat er een knelpunt ligt met de opgave voor de Blauwe Kiekendief, met name het keikendieffoerageergebied. Er wordt geen duidelijkheid gegeven hoe met dit knelpunt wordt omgegaan. Het gaat om een opgave waar we als heel Nederland voor aan de lat staan. Het zou de ontwikkeling van Zuiderhage helpen als het omgevingsplan duidelijkheid biedt over hoe met de opgave binnen het plangebied omgegaan wordt.

In paragraaf 6.8.2.3 wordt aangegeven dat het Markermeer & IJmeer en de Oostvaardersplassen stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden zijn. Alhoewel ook deze natuur beïnvloed worden door stikstofneerslag, zijn ze formeel niet stikstofgevoelig (muv het habitatrichtlijngebied in het Markermeer)..

Paragraaf 6.8.2.4 wordt aangegeven dat externe werking geen toetsingskader voor de NNN is. Volgens Staatsbosbeheer is dit niet correct. Het bevoegd gezag in deze is de provincie.

Bijlage 6- vooroverleg reactie Rijkswaterstaat

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 29 oktober 2025 15:09
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: omgevingstafel Lelystad 6 november - advies Initiatief Zuiderhage

Beste [redacted],

Hierbij geef ik je de reactie vanuit Rijkswaterstaat Midden-Nederland ten aanzien van het initiatief Zuiderhage fase 1. Ik heb het Excel bestand ingevuld zie bijlage. Ik heb in dit Excel bestand ook onze inhoudelijke opmerkingen weergegeven (zie rij 66, kolom F). Het betreft hier opmerkingen ten aanzien van de aspecten mobiliteit, geluid en luchtkwaliteit. De opmerkingen zijn gemaakt vanuit de rol van Rijkswaterstaat als beheerder van de A6 (dit betreft met name de opmerkingen ten aanzien van mobiliteit). Ik realiseer me dat met name voor de opmerkingen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit geldt dat deze aspecten in dit geval weinig raakvlak met de A6 hebben (gezien de afstand), maar het lijkt ons goed deze punten toch mee te geven met om uiteindelijk te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Zoals aangegeven heb ik de opmerkingen ingevoegd in het Excel bestand. Voor de volledigheid geef ik zie hieronder ook nog even weer.

Mobiliteit

In de toelichting wijziging omgevingsplan Zuiderhage fase 1 wordt aangegeven dat er wordt ingezet op een duurzame gebiedsontwikkeling. In de uitwerking voor mobiliteit is dat vooral terug te vinden in een fijnmazig fietsnetwerk wat uiteraard prima is. Voor OV en auto is het plan minder ambitieus. Zo is de frequentie van het OV laag, en wordt een relatief hoge parkeernorm (1,7) gehanteerd. Wellicht ten overvloede wil ik erop wijzen dat hier dus een tegenstrijdigheid zit als het gaat om een duurzame gebiedsontwikkeling, in het bijzonder duurzame mobiliteit.

In bijlage 2 (Verkeersrapportage Zuiderhage Lelystad) wordt als uitgangspunt voor 2040 gehanteerd dat de A6 tussen Lelystad en Almere verbreed is van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Dit uitgangspunt is echter niet meer actueel. Vandaar ook dat In NRM

2025 voor de referentieprognose 2040 deze verbreding eruit is gehaald. Voor een volledig beeld is een modelberekening zonder verbreding van de A6 nodig, geadviseerd wordt dan ook een aangepaste modelberekening uit te voeren.

Uit de bijlage 2 (Verkeersrapportage Zuiderhage Lelystad) en bijlage 3 (Kruispuntenanalyse Zuiderhage Lelystad) blijkt dat in het verkeersmodel van de gemeente Lelystad de twee kruispunten van de aansluiting Lelystad op de A6 (aansluiting 10) niet als knelpunt worden gedefinieerd. Dat komt niet overeen met het beeld dat RWS van deze kruispunten heeft op basis van eerder uitgevoerd onderzoek ("Analyses verkeersafwikkeling aansluiting A6 Lelystad"; Goudappel, november 2020). **Het rapport van dit onderzoek heb ik bijgevoegd.** Het feit dat in het model van de gemeente Lelystad de zuidelijke rondweg en de verbreding van de A6 zijn opgenomen, kan hiervoor een verklaring zijn. Zoals ook al hierboven is opgemerkt is een berekening zonder verbreding van de A6 is gewenst om een realistischer beeld te krijgen.

Uit bijlagen 2 en 3 blijkt dat e zijn veel individuele kruispunt- en rotondeberekeningen uitgevoerd, die welswaar inzicht geven in de belasting van een individueel kruispunt/rotonde, maar geen inzicht geven in de verkeerskundige samenhang van en wisselwerking tussen deze kruispunten en rotondes in het netwerk. Daarnaast zijn de berekeningen enkel op de auto gericht. Om inzicht te krijgen in de multimodale effecten op de verkeersafwikkeling op kruispunt- en op netwerkniveau, is een simulatie met een microscopisch/mesoscopisch dynamisch verkeersmodel gewenst. Vanuit RWS is vooral behoefte aan inzichten in de effecten op de aansluitingen van de A6 (9 en 10) en de A6 zelf zonder en met verbreding van de A6. Op basis van de huidige stukken is dit beeld niet volledig. Geadviseerd wordt hier in het vervolg aandacht aan te besteden.

In de stukken wordt ten aanzien van verkeer uitgegaan van de zichtjaren 2030 en 2040. Zichtjaar 2030 is wel erg korte termijn en daarom naar verwachting niet erg realistisch, dit werp de vraag op wat de toegevoegde waarde is om 2030 als zichtjaar te gebruiken.

Geluid

In bijlage 7 (akoestisch onderzoek) wordt in paragraaf 3.2.1 aangegeven dat er geen data beschikbaar zijn voor de Rondweg Lelystad Zuid. Ik wil erop wijzen dat hiervoor wellicht het ontwerp projectbesluit voor de Rondweg Zuid met bijbehorende data voor geluidregister en GPP's (bron provincie) gebruikt kan worden.

Voorts zou het ten aanzien van het aspect geluid goed zijn om in zowel de toelichting wijziging omgevingsplan Zuiderhage fase 1 als in bijlage 7 (akoestisch onderzoek) te vermelden dat in fase 1 er geen raakvlak is met het geluidsaandachtsgebied van de A6.

Luchtkwaliteit

Het plangebied ligt niet binnen de aangewezen aandachtsgebieden luchtkwaliteit en gezien de afstand is er ook geen direct raakvlak met de A6 ten aanzien dit aspect. Wat dat aangaat zien we geen belemmeringen voor dit aspect. Wel vielen er nog een aantal zaken op basis van de toelichting wijziging omgevingsplan Zuiderhage fase 1 en bijlage 6 (luchtkwaliteitsonderzoek Zuiderhage) Lelystad, voor de volledigheid benoem ik deze punten hieronder:

1. De resultaten op het luchtonderzoek zijn anders dan de resultaten die op omgevingsplan worden weergegeven (tabel 1 pagina 4 van luchtonderzoek is anders dan tabel 3 pagina 38 van omgevingsplan).

2. De conclusie op het omgevingsplan komt niet overeen met het luchtonderzoek.

3. Voor de PM10 grenswaarde wordt ook de 24-uursgemiddelde concentratie norm genoemd. Deze is voor PM10 maatgevend en deze grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie van ongeveer 32 µg/m³ (deze waarde kan jaarlijks iets wijzigen). Geadviseerd wordt dit ook te vermelden.

4. Er wordt geen NIBM-tool gebruikt om de bijdrage van dit project te monitoren.

Wat ons betreft is het niet nodig om bovenstaande punten via spreektijd mondeling nog verder toe te lichten tijdens de omgevingstafel van 6 november a.s. Verzoek is echter wel de benoemde punten mee te nemen bij de behandeling van het initiatief en het verdere planproces. Graag blijven we op de hoogte van het verdere planproces en horen we ook graag hoe er met onze opmerkingen wordt omgegaan (dit kan via [redacted]). Mochten jullie nog vragen hebben naar aanleiding van bovenstaande, laat het mij dan even weten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling

Rijkswaterstaat Midden-Nederland / Afd. Netwerkontwikkeling en Visie

Bezoekadres: [redacted]

Postadres: [redacted]

[redacted]

[redacted]

Werkdagen: ma, di, wo, do

Kijk voor meer informatie op www.rijkswaterstaat.nl

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat