STATIONSGEBIED LELYSTAD

Ontwikkelingsplan Stationsgebied Lelystad- Mei 2021

Huidige Stationsgebied Lelystad met veel ruimte aan de westzijde

Lelystad Stationsgebied
Ontwikkelingsplan

Mei 2021

Opdrachtgever : Gemeente Lelystad

Samenstellers : Gemeente Lelystad
WEST8
Bono Traffic
Metafoor
Triode
Projectgroep bestaande uit ambtenaren
van de Gemeente Lelystad

Datum : Mei 2021

Vogelvlucht van de Middendreef en het nieuwe busstation

INHOUDSOPGAVE

1 - Omschrijving plan Pg no . 7 - 10

1.1 Inleiding

1.2 Verschillende type opgaven komen samen in het stationsgebied

1.3 Het stationsgebied staat niet op zichzelf

1.4 Woningbouwimpuls

1.5 Bereikbare Steden

2 - Plangebied Pg no . 12 -14

2.1 Het plan gebied

3 - Stedenbouw identiteit : Rots van de nieuwe natuur Pg no . 15 - 22

3.1 Karakter van het stationsgebied

3.2 Openbare ruimte

3.3 Twee Stationspleinen

3.4 Primaat voor langzaam verkeer

3.5 Natuurinclusieve watergangen

4 - Programma: wonen en werken: ons verhaal / doelgroepen / kansen in het gebied / aantallen / werken Pg no . 23 - 25

4.1 Wonen

4.2 Werken

5 - Mobiliteit Pg no . 26 - 31

5.1 Groei van Lelystad

5.2 Het Stedenbouwkundig Plan (Variant 1, Variant 2)

5.3 Fietsstructuur

5.4 Kiss en Ride

5.5 Park en ride

6 - Omgevingskwaliteit Pg no . 32 - 34

6.1 Geluid en luchtkwaliteit

6.2 Verkeersintensiteit verminderen

6.3 Snelheid verminderen

6.5 Gebouwvorm en indeling woningen

6.6 Effecten van het spoor (geluid en externe veiligheid)

7 - Omgevingsvisie/Omgevingsplan Pg no . 35 - 36

7.1 Omgevingsvisie Lelystad 2040

7.2 Omgevingsplan

8. Kabels en leidingen Pg no . 37 - 38

9. Planning: Pg no . 39 - 40

Het Station in haar nieuwe omgeving

Impressie van de Gerechtshof

1 - Omschrijving Plan

1.1 Inleiding

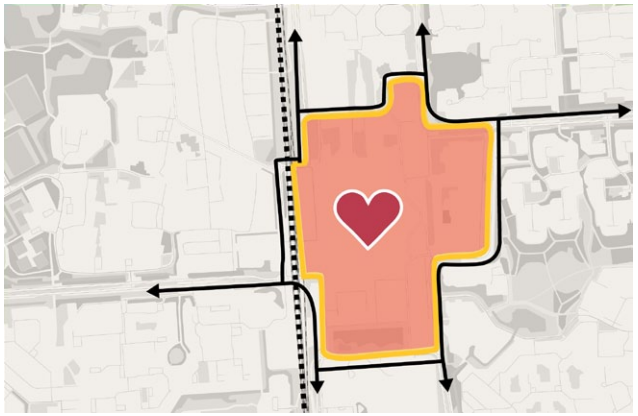
Lelystad staat voor een stevige opgave. Groei en ontwikkeling zijn noodzakelijk om de stad levendig en aantrekkelijk te houden voor de bestaande samenleving, nieuwe inwoners en bedrijvigheid. Daarmee wordt gewerkt aan de gezonde basis voor een brede sociaal-maatschappelijk, culturele en economische versterking van de stad en haar inwoners. Het versterken van het centrum door het benutten van de potenties van het stationsgebied is daarin een cruciale factor. De hoge druk op de woningmarkt in de regio biedt Lelystad de kans om in een deel van de vraag naar woningen op OV knooppunten in de regio te voorzien. Andere steden in de regio maken vergelijkbare plannen. Lelystad zal doortastend te werk moeten gaan om haar aandeel van de vraag op korte termijn te kunnen accommoderen.

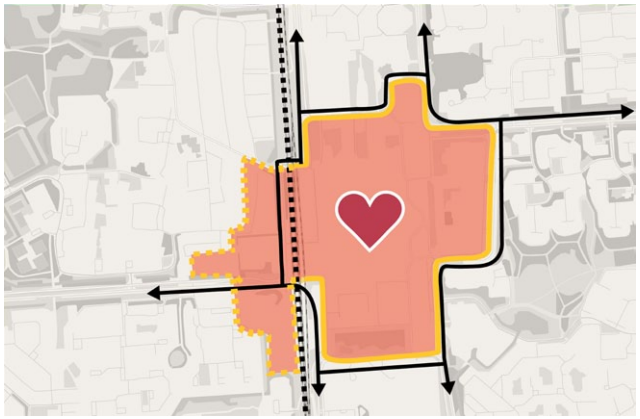
Naast de kansen die vanuit de regio zich aandienen zijn er actuele en concrete opgaven in het stationsgebied die om een antwoord vragen zoals een nieuwe snelle busverbinding naar de luchthaven, de noodzakelijke aanpassingen in de verkeersinfrastructuur, de inpassing van meer en betere fietsstallingen in en nabij het station en de realisatie van een nieuw busstation.

Het stationsgebied van Lelystad is binnen de MRA aangewezen als één van de negen sleutelgebieden die de motor moeten zijn voor de versnelling van de woningbouwopgave binnen de MRA. De opgave is om woningen in het stationsgebied te realiseren waarbij naast Lelystedelingen ook doelgroepen worden aangesproken die nu nog niet of bijna niet in Lelystad wonen.

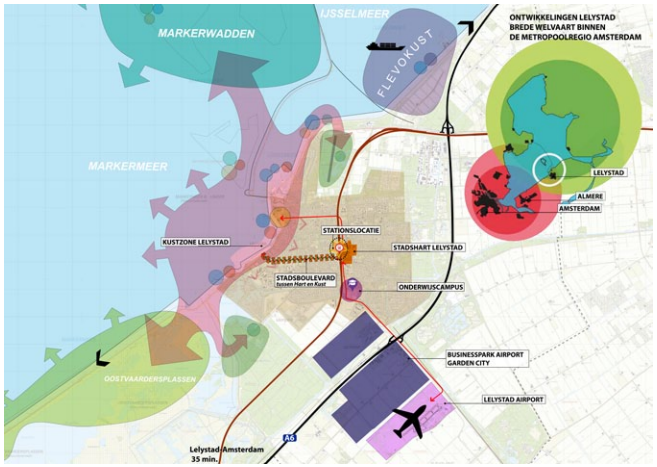
De gemeenteraad van Lelystad spreekt uit de stad verder te willen ontwikkelen tot een aantrekkelijke en duurzame stad, die financieel gezond en zelfstandig is. Daarbij wordt ingezet op een forse groei van inwoners en werkgelegenheid. Om dat verantwoord en duurzaam te kunnen doen is een goed functionerend en versterkt centrum noodzakelijk. Het stationsgebied maakt daar een essentieel onderdeel van uit. Deze ambitie heeft zich vertaald in het Koersdocument 2040 waarin wordt uitgesproken om als stad te groeien als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur.

Het stationsgebied speelt binnen de realisatie van bovengenoemde ambities een zeer belangrijke rol. De ontwikkeling geeft de mogelijkheid om daadwerkelijk een stap te maken in enerzijds het verbeteren van het gebied met al haar functies, het versterken van de entree van de hoofdstad van de Nieuwe Natuur en daarmee een daadwerkelijk kwaliteitsimpuls te geven. Anderzijds biedt het de mogelijkheid om bij te dragen aan de doelstellingen van Lelystad Next Level (LNL) het centrum van de stad verder te versterken.





Het nieuwe stationsgebied wordt onderdeel van het Stadshart



Groeiambitie van Lelystad op het snijvlak van stad en natuur

Het centrum van Lelystad biedt straks werkgelegenheid aan 10.000 mensen en samen met de overige ontwikkelingen in het centrum 1400 extra woningen. Hiermee levert het een wezenlijke bijdrage en voorwaarde voor de groei van de stad.

1.2 Verschillende type opgaven komen samen in het stationsgebied

In een eerder stadium is gesproken met de diverse stakeholders in het gebied. Kenmerkend is de gedeelde opgave die wordt gezien. Hierbij is de mogelijkheid om meer orde en identiteit aan te brengen in het gebied in combinatie met het creëren van extra woningen en werkgelegenheid in de directe nabijheid van het station. Daarmee wordt het centrum als zeer kansrijk beschouwd. Kansrijk om de stad als geheel te versterken maar ook kansrijk in de zin dat er bereidheid is tot investeren.

Gelijktijdig staan de binnensteden in Nederland onder druk. De signalen over de afname van het winkelareaal baart zorgen en noodzaakt ons om na te denken over verdere versterking. Het stationsgebied kan het centrum juist verder versterken door zich complementair te ontwikkelen. Bewoners en werkenden in het gebied zijn van belang voor het in stand houden van het voorzieningenniveau. Culturele voorzieningen maar ook horeca en winkels zijn gebaat bij een toename van het aantal (zakelijke) bezoekers.

Om het stationsgebied tot ontwikkeling te brengen is het essentieel om te werken aan een samenhangend plan voor het gebied. Dit plan biedt een duidelijk beeld waar de gebiedsontwikkeling heen gaat. Waar wordt de komende 10 jaar aan gewerkt? Dit is nodig om duidelijk randvoorwaarden te creëren op basis marktpartijen bereid zijn om te investeren. Zonder samenhang ontbreekt het aan perspectief om investeringen te doen

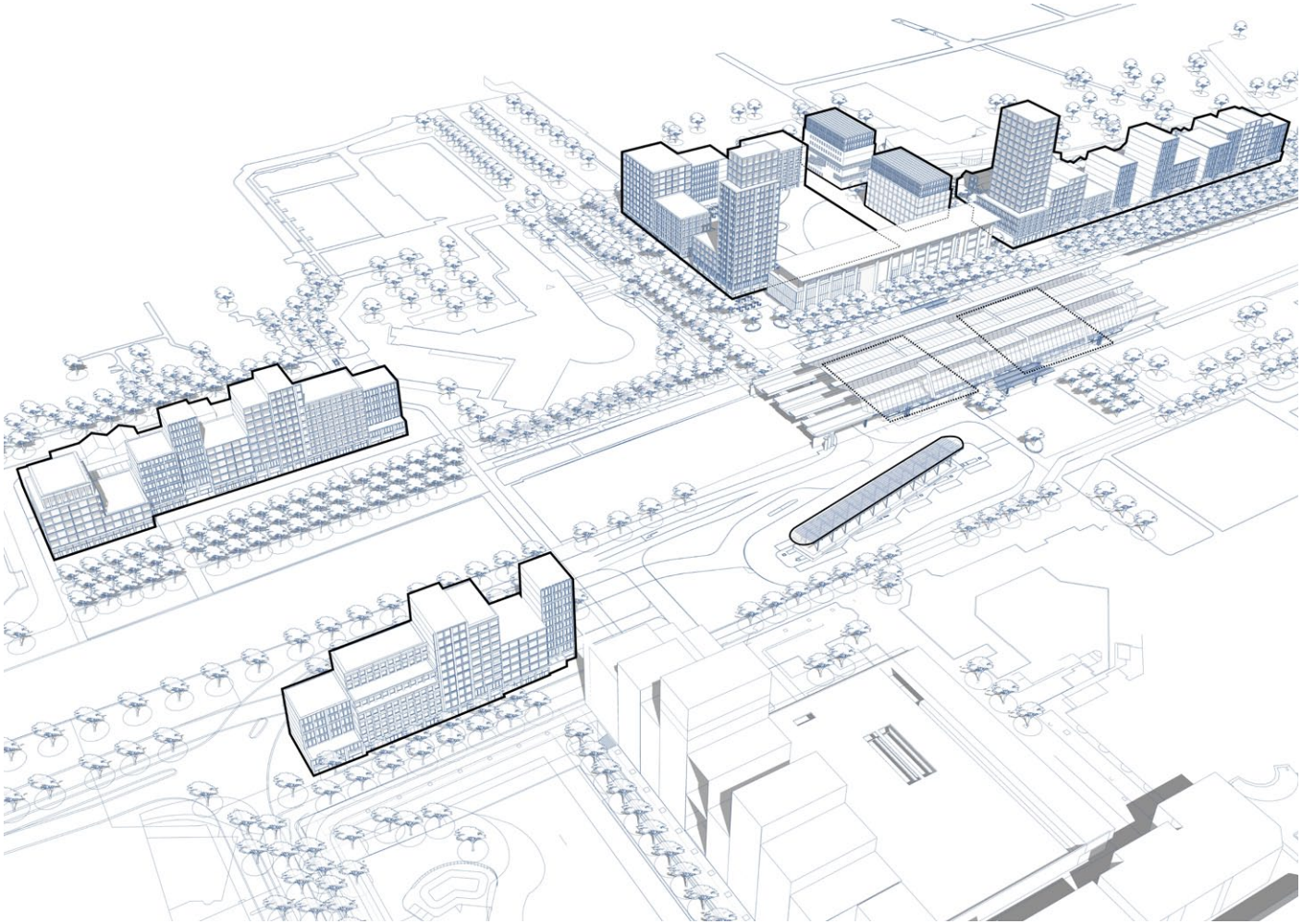
Impressie grondgebonden woningen Hanzepark

Vogelvlucht van de ‘Getronics’ locatie

1.3 Het Stationsgebied staat niet op zichtzelf

Naast de vele kansen die de ontwikkeling van het stationsgebied biedt zijn er een aantal belangrijk aandachtspunten of randvoorwaarden bij de ontwikkeling van het gebied. Zo kun je het gebied maar een keer ontwikkelen. Hierbij is een kwalitatieve invulling van de gebouwde en ongebouwde omgeving belangrijk. Architectuur en openbare ruimte vragen om investeringen waarmee de entree van de Hoofdstad van de Nieuwe Natuur een gezicht wordt geven. Hiermee krijgt het visitekaartje van Lelystad vorm.

Maar ook de infrastructuur vraagt aandacht. Zo zullen – ook buiten de stationsomgeving - de nodige ingrepen gedaan moeten worden om het verkeer beter af te wikkelen en het gebied bereikbaar te houden. Een slimmer busstation, goede bereikbaarheid van de luchthaven en fietsenstallingen die goed bereikbaar zijn, is een belangrijke eerste stap. Dit zijn knelpunten die binnen het gebied opgepakt moeten worden en waarvoor oplossingen te realiseren zijn. Voor het wegverkeer ligt het anders. De druk op de huidige wegenstructuur is groot. Het aantal verkeersbewegingen leidt er momenteel toe dat op plekken als de rotonde bij het provinciehuis binnen afzienbare tijd serieuze knelpunten ontstaan. Met een groei naar 19.000 motorvoertuigen per etmaal komt het systeem onder druk te staan. Dit geldt niet alleen verkeerskundig. Ook de leefbaarheid wordt met dergelijke aantallen verkeersbewegingen aangetast. De oplossing laat zich alleen niet vertalen in een ingreep in het gebied. Hiervoor dient vanuit een breder perspectief gekeken te worden naar de verkeersstructuur van de gehele stad. Dit is al eerder erkend. Bereikbaarheid is een van de pijlers van Lelystad Next Level. Hiermee is een belangrijke voorwaarde gedefinieerd om de kwalitatieve ontwikkeling van het stationsgebied ook leefbaar en bereikbaar te houden.



Overzicht nieuwbouwvolume

1.4 Woningbouwimpuls

Het Rijk erkent de urgentie om de woningbouw in Nederland te versnellen. Hiervoor heeft zij de regeling Woningbouwimpuls in het leven geroepen. Via deze regeling kan een bijdrage worden aangevraagd van 50% in het publieke tekort op een project wat leidt tot versnelling van de woningbouw. Inmiddels zijn er 2 tranches geweest en is een groot deel van het beschikbare geld uitgekeerd. De inschrijving voor de derde en naar verwachting laatste tranche is aanstaande. Dit plan is in combinatie met de financiële onderbouwing (grondexploitatie) de basis voor de aanvraag die vanuit Lelystad wordt opgesteld.

1.5 Bereikbare steden

Met het programma bereikbare steden geeft het rijk prioriteit aan 9 centra in en rond de MRA, waaronder Lelystad, voor het ontwikkelen van deze centra als (hoog)stedelijke gemengde woon-werkmilieus met veel stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor groei van economisch programma. Het toevoegen van woningen en werkplekken vraagt ook om investeringen in de lokale en regionale infrastructuur, de klimaatadaptatie en openbare ruimte. Deze ontwikkellocaties dragen bij aan een duurzame leefkwaliteit.
Voor deze negen centra worden daarom integrale plannen gemaakt , met een samenhangende aanpak en uitvoeringsstrategie voor zowel de toe te voegen bebouwing als de bestaande voorraad en de openbare ruimte. Deze omvat:

- het behouden en verbeteren van de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en aantrekkingskracht,
- een forse en versnelde woningbouwproductie,
- een noodzakelijke impuls aan de economische profilering, structuurversterking en extra banen,
- het klimaatbestendig maken,
- het benutten en optimaliseren van de ov-bereikbaarheid en het langzame verkeer.

Impressie van het Stationsplein

2 - Plangebied

Plangebied

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

2.1 Het plangebied

Rondom het station van Lelystad liggen vijf locaties die herontwikkeld kunnen worden en waar de gemeentelijke ambities een plek kunnen krijgen. Het hierbij gaat om:

1. Het nieuwe busstation langs de Middenweg. Dit nieuwe station met middeneiland komt ten opzichte van het huidige busstation wat zuidelijker te liggen waardoor er ruimte ontstaat voor de herinrichting van een groter stationsplein. De routing van de bussen verandert met het nieuwe busstation en de route over het stationsplein, via de onderdoorgang bij Iclicks komt te vervallen.

2. Het Gerechtshof. Achter de rechtbank, langs de Visarenddreef, ligt een parkeerterrein dat zich bij uitstek leent om in de directe omgeving van het station een aanzienlijke verdichting met woningen en arbeidsplaatsen te realiseren. Met de nieuwbouw ontstaat een nieuw bouwblok waar de rechtbank en de twee kantoorgebouwen van het Rijks Vastgoedbedrijf onderdeel van uitmaken. .

3. Het Hanzepark. Langs de Stationslaan ligt de laatste bouwrijpe kavel van het project Hanzepark. Deze kavel ligt op steenworpafstand van het station en is meegenomen in het integrale plan. De nieuwbouw krijgt twee gezichten; een stedelijke naar de Stationslaan en het spoor en een rustig, grondgebonden gezicht naar de wijk en het park.

4. Het CUC/Getronics. Zuidelijk van het Provinciehuis ligt de locatie van het voormalige CUC. De twee gebouwen staan al geruime tijd leeg en lenen zicht voor herontwikkeling in de directe nabijheid van het station. Om de nieuwbouw goed te integreren in de stationslocatie is het nodig om de verbinding langs de spoorbaan (Botter 15) aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers.

5. De vijfde locatie betreft Zilverpark-west. Met de nieuwe inpassing van de vrije busbaan naar het zuiden en het verleggen van de Middendreef langs de spoorbaan, ontstaat aan het Zilverpark een bouwlocatie. Deze bebouwing maakt de visie uit het Masterplan Centrum voor het Zilverpark als binnenstadspark waaraan gewoond wordt compleet.

Deze locaties samen vormen het plangebied voor het Stationsgebied Lelystad. De plangrens waar oa. de grondexploitatie op is berekend houdt ook rekening met de nieuw in te richten buitenruimte die aan moet sluiten op het bestaande. Het plangebied is 105.000 m2 (10,5 Ha) groot. Binnen het plangebied is 22.400 m2 uitgeefbaar en is 82.900 m2 buitenruimte die deels voor verkeer en deels voor nieuwe natuur en verblijfsruimte wordt ingericht. Binnen het plangebied worden ca. 600 nieuwe woningen, 11.500 m2 BVO nieuwe kantoren en werkruimtes en 650 gebouwde parkeerplaatsen gerealiseerd.

Plangebied : 105,200 m2

Uitgeefbar : 22,400 M2
Openbaar : 82,900 M2

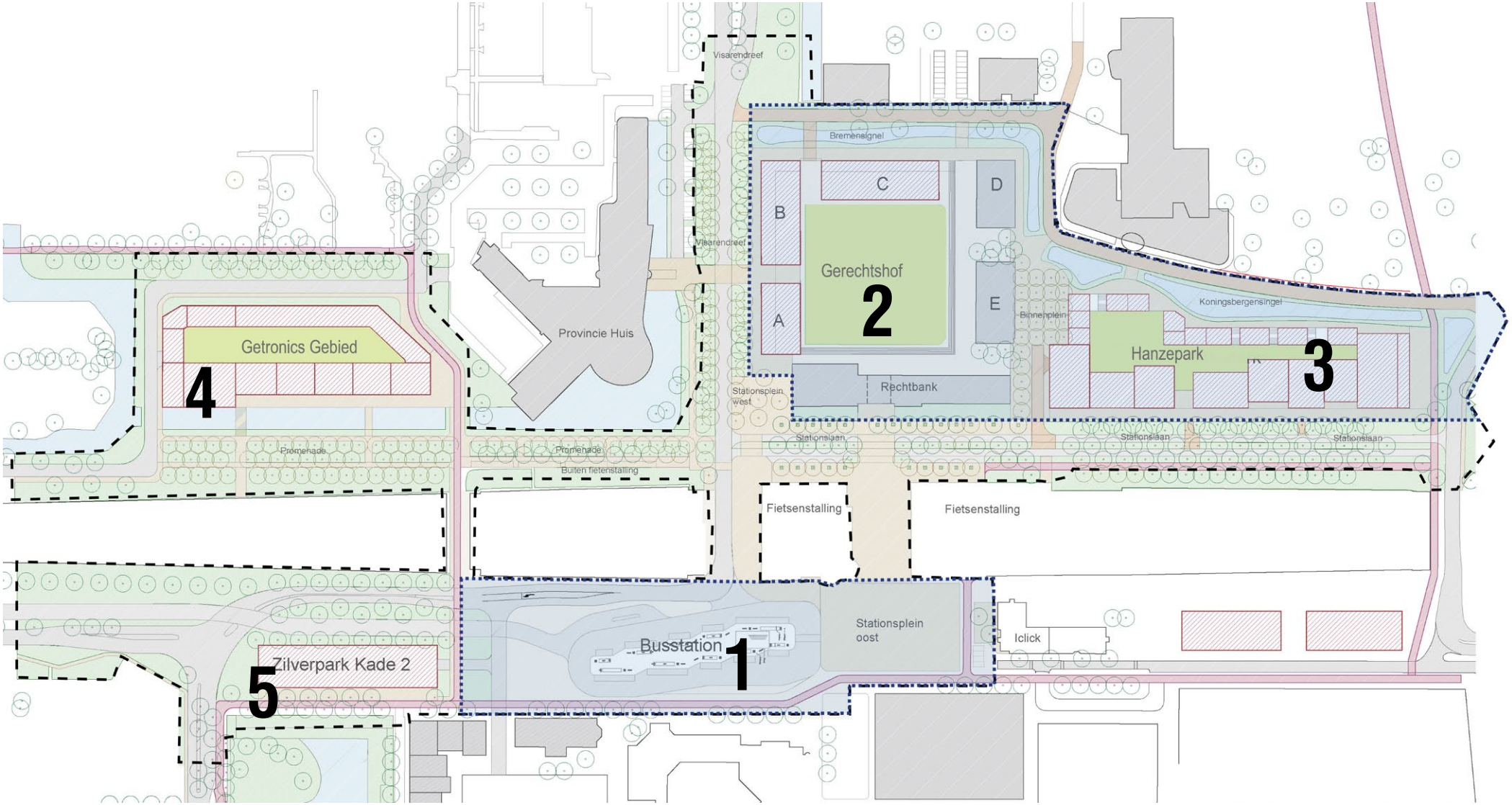
Woningen : 600

Bestaande kantoren : 12,950 M2
Nieuwe Kantoren : 11,500 m2

Parkeren : 524PL

P&R : 100PL

Parkeren beschikbaar : 650pl



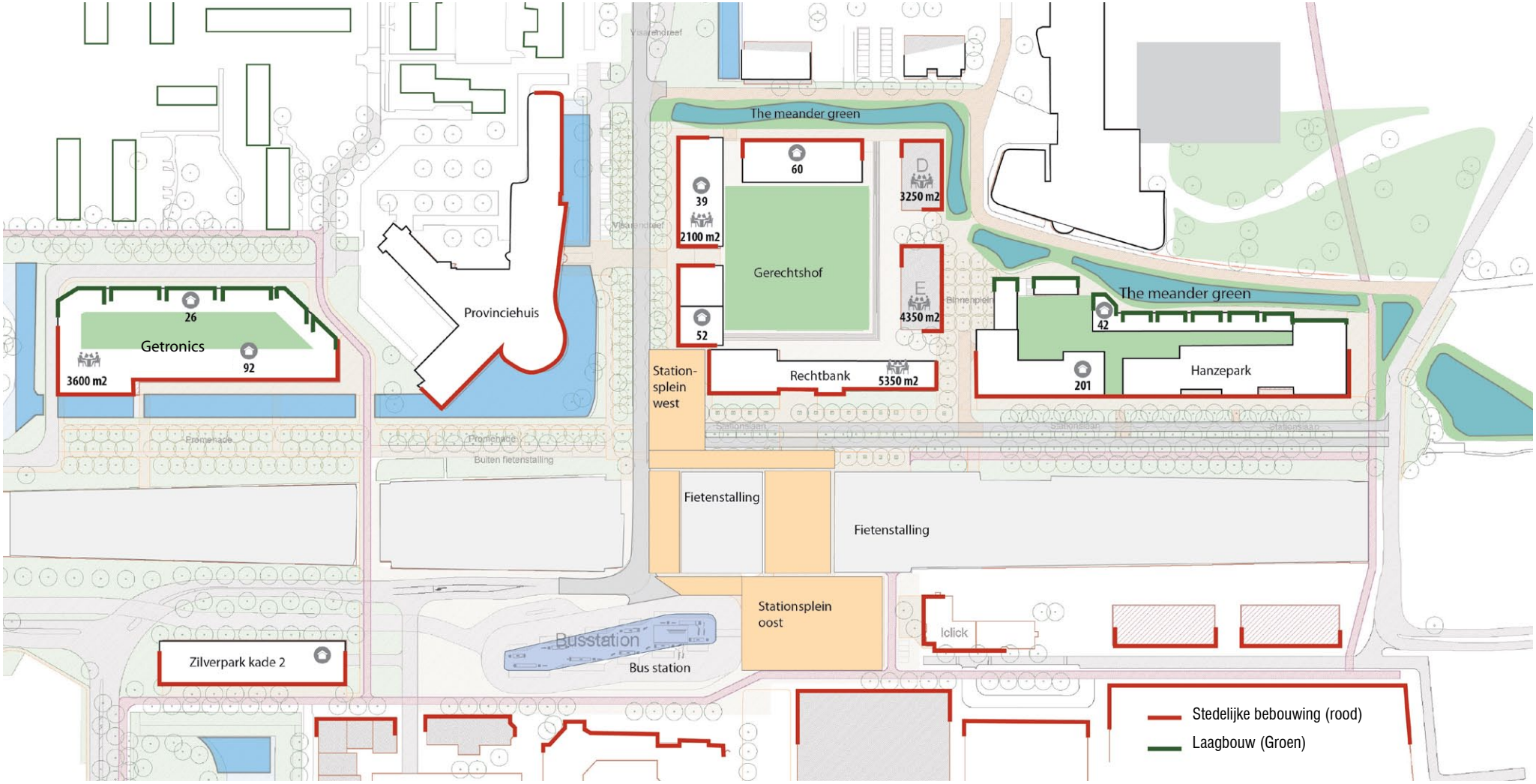
Plangebied met deelprojecten

Impressie Visarenddreef

3 - Stedenbouw, identiteit : Rots van de Nieuwe natuur

3.1 Karakter van het stationsgebied

De toegevoegde bebouwing in de stationsomgeving krijgt een divers, maar stedelijk karakter met bouwhoogtes variërend van 4 tot 20 bouwlagen. Gebouwen in het plangebied krijgen een eigen identiteit. Een bouwblok is samengesteld uit verschillende gebouwen. Hierdoor ontstaat een menselijke schaal in het project die aansluit op de bebouwing in het Centrum. De parkeerplaatsen bij de woningen en werkruimtes zijn gebouwd en volledig opgenomen binnen de bouwblokken. De daken van de garages worden ingericht als binnentuinen. De nieuwe gebouwen krijgen allemaal een mooie adressering en entree aan een aantrekkelijke openbare ruimte; de heringerichte Stationslaan, Visarenddreef, Bremenstraat en Koningsbergenstraat en aan het Zilverpark. In de plinten van de nieuwbouw voorzien we de lobby's van de woningen, maar ook bedrijfsruimte en ruimte voor stedelijke voorzieningen. Richting de woonwijken Botter en Hanzepark is de bebouwing lager zodat het beter aansluit op de schaal van deze wijken, langs de spoorbaan en de Visarenddreef is de bebouwing hoger.



Stedelijke bebouwing aan de lanen, laagbouw richting de wijken

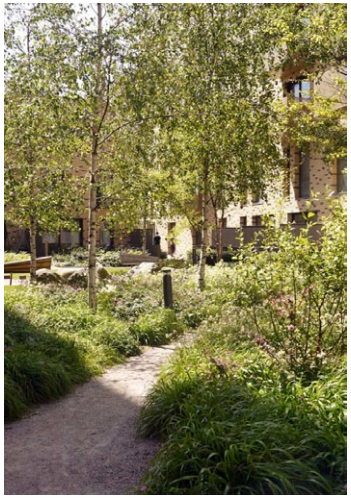
3.2 Openbare ruimte

De Visarenddreef en de Stationslaan krijgen een nieuwe inrichting die erop gericht de verblijfskwaliteit te vergroten met meer ruimte voor een groene inrichting. De ruimte die nodig is voor het gemotoriseerde verkeer wordt zo compact mogelijk gehouden zodat er hier ruimte ontstaat voor langzaam verkeer en verblijven. Bermen en buitenruimtes krijgen een natuurlijker inrichting; geen kort gemaaid gras maar kruiden- en bloemrijke mengsels, verschillende soorten bomen en natuurlijke oevers langs de watergangen.

3.3 Twee stationspleinen

Met het verschuiven van het busstation naar het zuiden ontstaat een groter stationsplein aan de zijde van het Centrum. Het nieuwe stationsplein wordt niet meer doorsneden door busroutes en kan helemaal ingericht worden voor langzaam verkeer, verblijfsruimte en ruimte voor nieuwe natuur. Het nieuwe stationsplein van Lelystad wordt de entree van de Stad van de Nieuwe Natuur met veel groen en veel ruimte om verblijven met zitranden rondom groene eilanden.

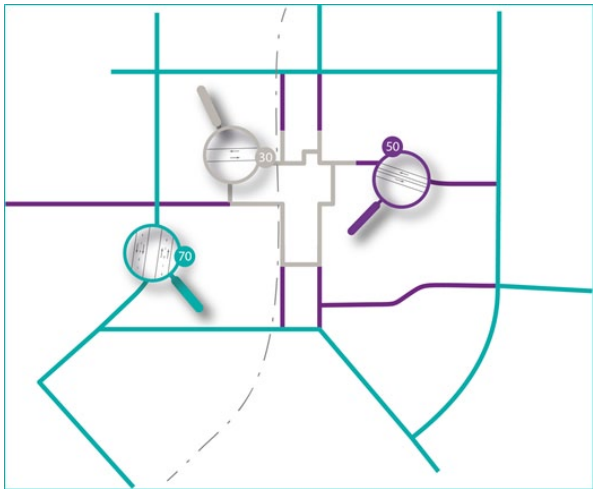
In de onderdoorgang onder de sporen tpv de Middenweg-Visarenddreef bestaat uit twee delen. De zuidelijke onderdoorgang zal worden gebruikt voor het gemotoriseerde verkeer, de noordelijke als voetgangersverbinding naar stationsgebied-west en voor een uitbreiding van de nieuwe fietsenstalling onder het station. Op de hoek van het gerechtsgebouw en aan de voet van de nieuwe woontoren aan de Visarenddreef ontstaat een nieuw plein dat de entree gaat vormen naar de nieuwe ontwikkeling.



Referenties voor groene, natuurinclusieve openbare ruimtes en binnenhoven

3.4 Primaat voor langzaam verkeer

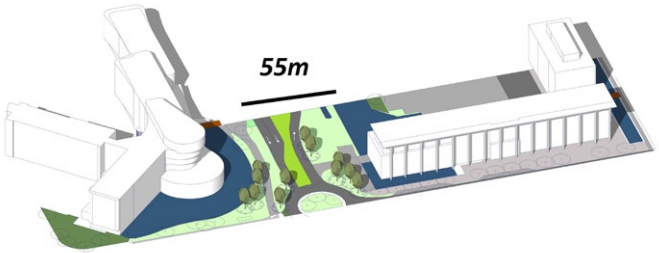
Het plan voor het stationsgebied is zo ontworpen dat de ruimte, veiligheid en beleving voor fietsers en voetgangers sterk verbetert. Er ontstaat een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in het gebied met twee doorgaande fietsroutes parallel aan het spoor en drie onderdoorgangen onder het spoor door, aansluitend op fietsroutes in de westelijke woonwijken. De fietsroutes sluiten naadloos aan op de nieuwe fietsenstalling onder het station.

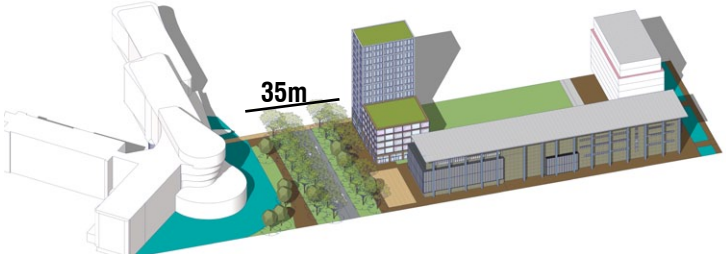


Impressie Bremenstraat

Impressie Stationslaan

Huidige Situatie





Verkleinen van de afstand tussen Provinciehuis en Gerechtshof

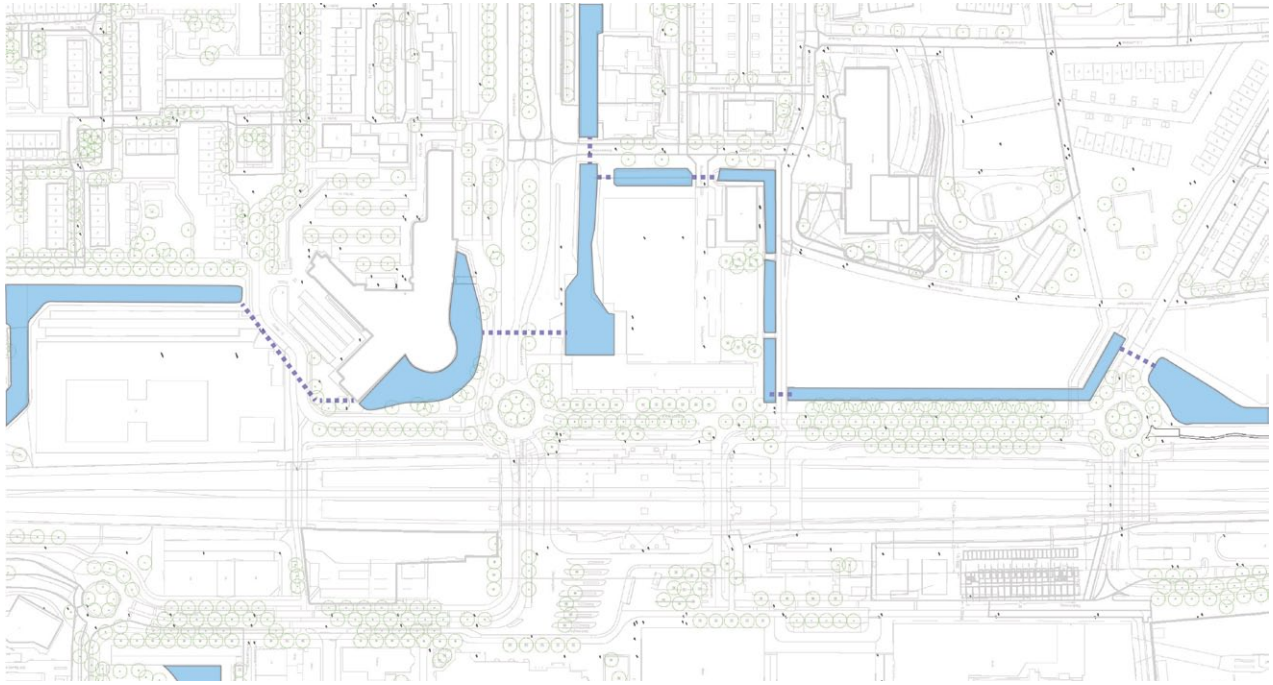
Maliebaan Referentie

Impressie Visarendreef

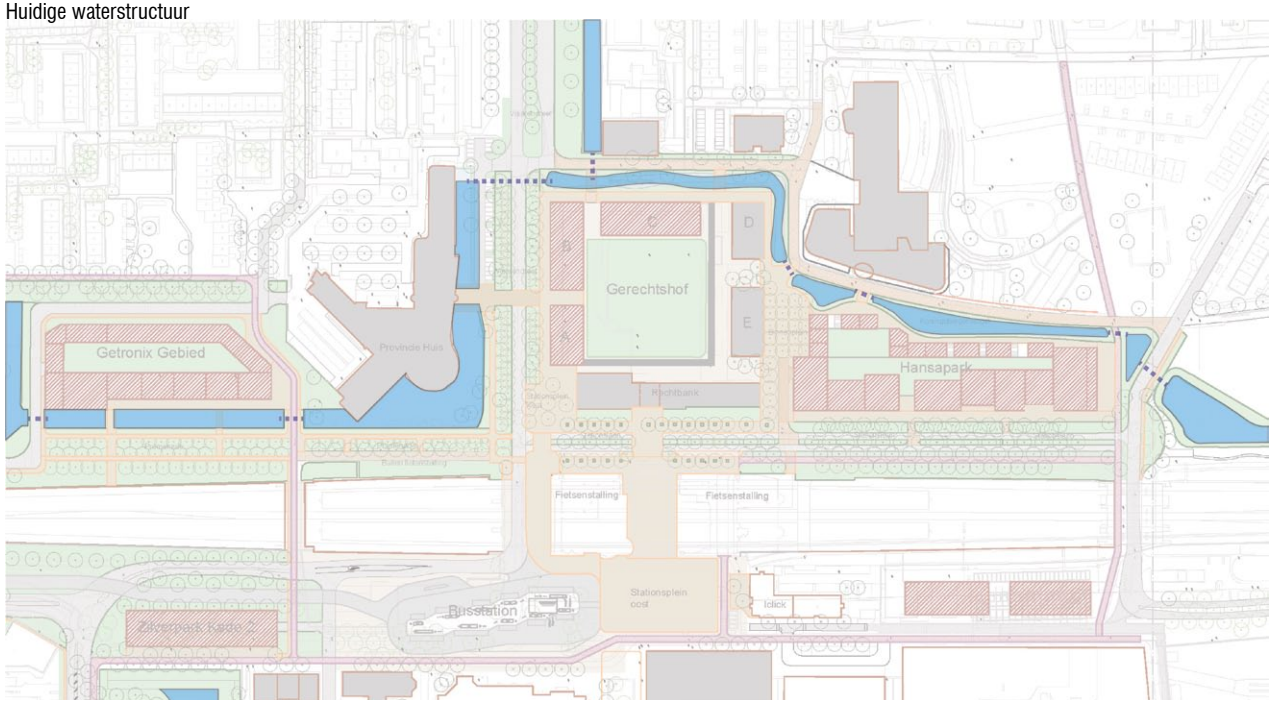
3.4 Natuurinclusieve watergangen

Het watergangen in het plangebied worden aangepast zodat ze een meer karakterbepalende rol krijgen in het gebied. Aan de westzijde van het plangebied worden de watergangen ingericht als singels (de Bremensingel en de Koningsbergersingel) met flauwe taluds en natuurlijke oevers. Hiermee ontstaat een zacht en lommerrijk karakter dat een belangrijke bijdrage levert aan het maken van een aantrekkelijke woonomgeving. Langs het Provinciehuis en de nieuwbouw op de Getronicslocatie is een deels nieuwe singel voorzien die de nieuwbouw een mooi adres aan het water en de promenade langs het spoor geeft.

n.

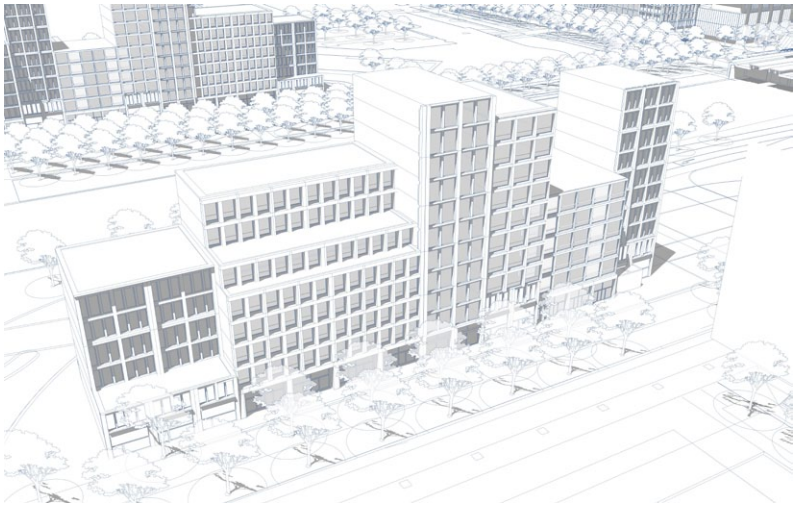


Huidige waterstructuur

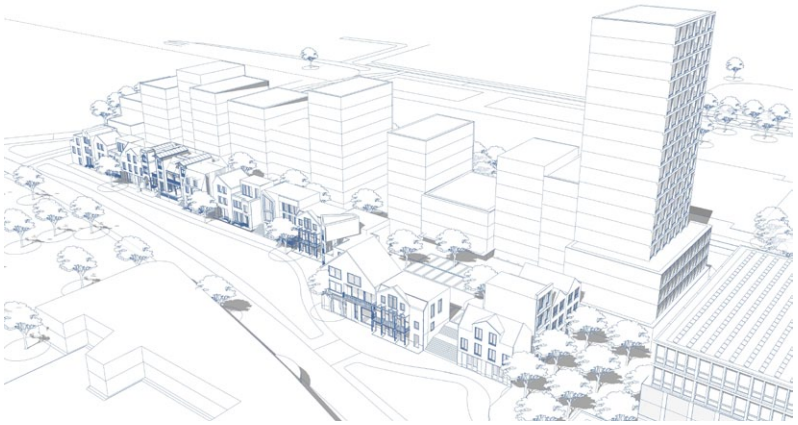


Voorgestelde waterstructuur

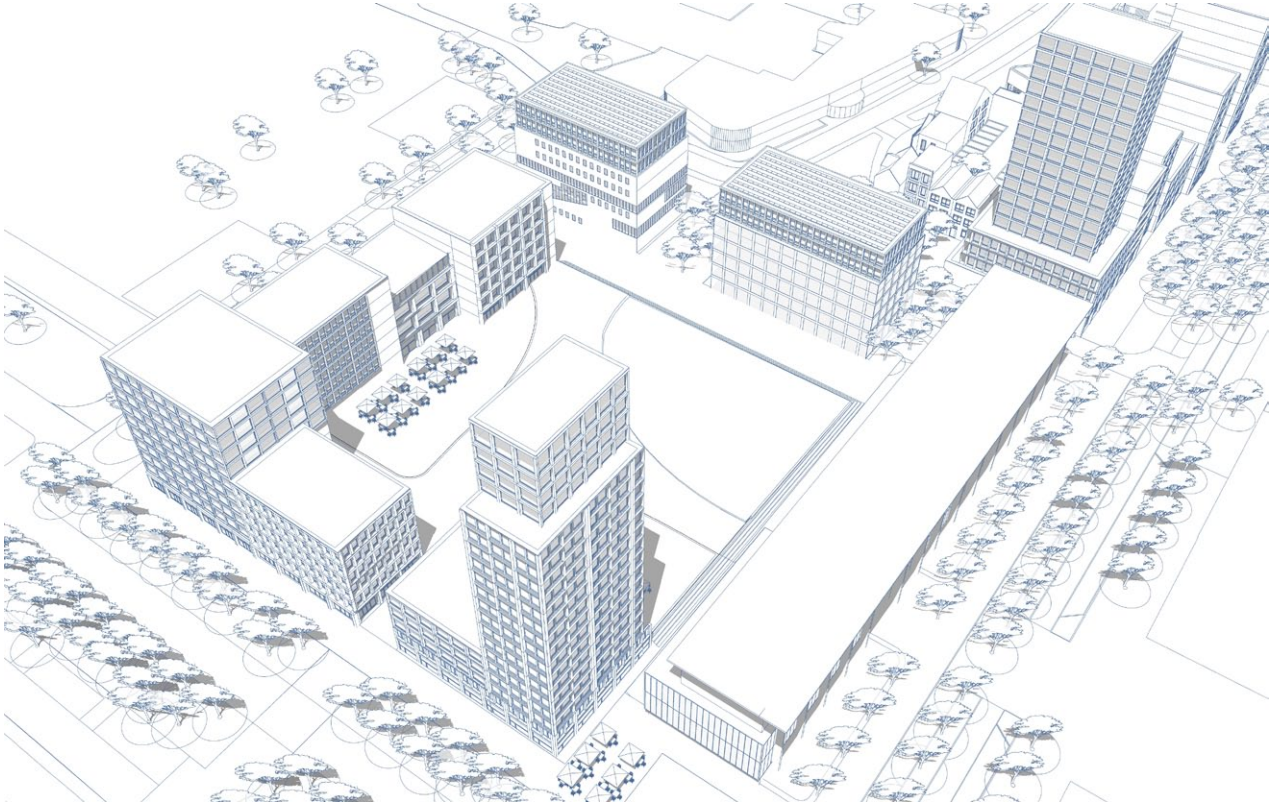
3.5 Bouwvolumes deelgebieden



Zilverpark kade 2

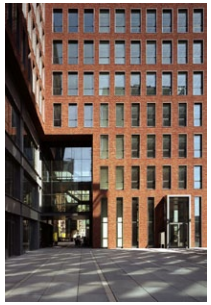


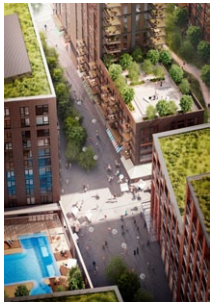
Hanzepark



Gerechtshof

Getronics locatie





Referenties bebouwing

Impressie Hanzepark

4 - Programma: wonen en werken

4.1 Wonen

Het stationsgebied heeft een unieke ligging. Direct gelegen aan een OV knooppunt en bij alle voorzieningen in het centrum. Vanwege deze centrale ligging zijn er met name kansen voor werkende jongeren, (jonge) stellen en/of kleine gezinnen en ouderen. Deze groepen zullen veel gebruikmaken van de voorzieningen in de buurt, zoals het treinstation of in het centrum. Appartementen vormen veelal de woonvraag van deze doelgroepen. De grootte en prijsklasse variëren. Ook liggen er mogelijkheid voor woon-werkcomplexen, waarbij in de plint een gemeenschappelijke (werk) ruimte is voor bewoners, waardoor dit een aantrekkelijke plek wordt voor bijvoorbeeld zzp'ers. Dit kan resulteren in economische broedplaatsen in bijvoorbeeld de plinten. Werkende jongeren nemen vaak genoegen met kleine woonruimten, zeker indien er voldoende voorzieningen in de nabijheid zijn. Zij staan ook aan het begin van hun wooncarrière. Voor ouderen is dit anders, zij wensen veelal een driekamerappartement.

Naast ruimte voor zelfredzame ouderen, willen we in dit gebied ook ruimte creëren voor zorgbehoevende ouderen. Juist omdat de mobiliteit van deze zorgbehoevende ouderen gelimiteerd kan zijn, is deze centrale ligging ideaal. Ook de nabijheid van de Hanzeborg speelt hierin een rol. Als laatste is dit gebied aantrekkelijk voor (jonge) stellen, al dan niet in de gezinsvormende fase, indien zij bijvoorbeeld elders in het land werken en met trein snel op hun bestemming kunnen komen

Soort.	Percentage	Huur/Koopprijs
Sociale Huur	30%	Eur 630-750
Goedkope Huur	15%	Eur 750-950
Goedkope Koop	20%	tot 280,000 Eur
Midden Koop	20%	275,000 - 325,000 Eur
Duur/ excluief	15%	Eur 325,000

Vanuit de woningbouwimpuls is gekeken welke eisen worden gesteld. Deze eisen sluiten goed aan bij het gebied. Uitgangspunt is om circa 600 woningen te realiseren aangevuld met kantoren (circa 12.850 m2) en mengvormen van wonen en werken. Wonen gerelateerd aan de nabijheid van voorzieningen in het centrum maar ook de nabijheid van de Hanzeborg geeft kansen. Daarnaast zijn jongeren interessant en mensen die de stedelijkheid en de nabijheid van het station bewust opzoeken.
Vanuit de woningbouwimpuls wordt het volgende programma aangeven.

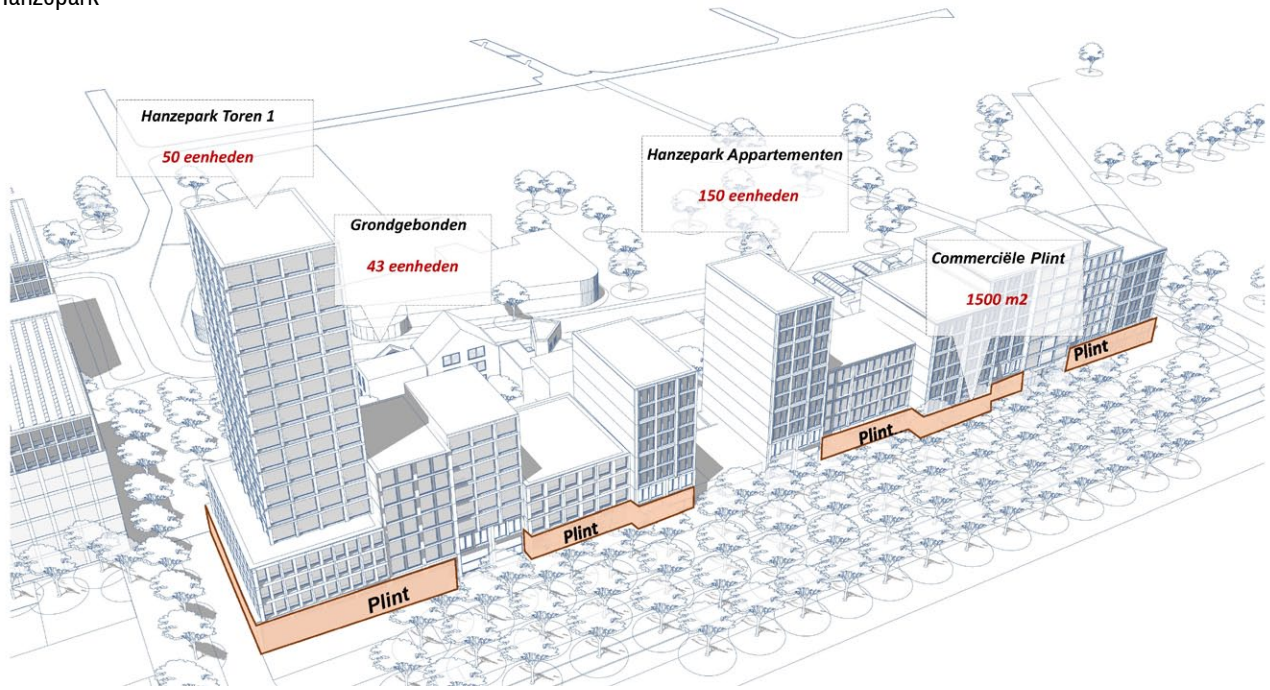
In aanmerking voor de bouwimpuls komen projecten:

- met ten minste 500 (mogelijk 250) woningen;
- die binnen 3 jaar na aanvraag bouwimpulsgelden daadwerkelijk aanvangen met de bouw;
- waar ten minste voor 50% betaalbare woningen (sociaal, middenhuur tot Eur 1000,- of koop tot de NHG-grens) wordt gebouwd;
- waar ook marktpartijen of corporaties al bij betrokken zijn;
- waarbij er een publiek tekort ontstaat.

Gemeenten hebben zelf de vrijheid om, afhankelijk van de lokale behoefte, te bepalen of 50 procent voldoende is, of dat zij een hoger aandeel betaalbare woningen nastreven. Deze onderverdeling sluit goed aan bij het stationsgebied Lelystad.

Door deze door te vertalen naar de verschillende deelgebieden krijgen we het volgende beeld:
Hanzepark: residentieel met kansen voor de nabijheid van zorg en werken in de plint.
RGB cluster: wonen in bijzondere combinaties met werk
Getronics: residentieel wonen in een goede mix.
Zilverparkkade West: commerciële plint (kantoor, baliefunctie) met wonen op de verdieping.

Hanzepark



4.2 Werken

Het programma voor werken in het Stationsgebied moet passen bij de beoogde verdichtingsslag die in het gebied moet gaan plaatsvinden. Hiermee wordt vooral gekeken naar kantoorgerelateerde activiteiten en de dienstverlenende sector. Op het moment kent Lelystad geen echte duidelijke kantorenlocatie en is het kantorenvastgoed verspreid over verschillende locaties. Verder wordt de Lelystadse kantorenmarkt op een aantal grootschalige (semi)publieke instellingen na, met name gekenmerkt door kleinschalige, lokaal opererende kantoorgebruikers, omdat onder invloed van diverse ontwikkelingen de laatste jaren grotere kantoorgebruikers zijn weggetrokken. Daarmee is de vraag naar kantorenmeters afgenomen. Het bestaande aanbod is veelal verouderd en voldoet ook qua locatie niet meer aan de huidige eisen van de kantoorgebruiker. In 2018 is dan ook besloten om de kantorenmarkt te concentreren op de meest toekomstbestendige locatie: het gebied rond het station.

Ook actuele ontwikkelingen met betrekking tot de kantorenmarkt en veranderende huisvestingsbehoeften van kantoorgebruikers bevestigen dat stations- en centrumgebieden met een goede mix aan functies de meest toekomstbestendige kantorenlocaties zijn. Verder is het nog onduidelijk wat de invloed van die ontwikkelingen is op de vraag naar kantoormeters. Zo bestaat de verwachting dat veranderende huisvestingseisen door een andere invulling van het kantoorwerk (hybride werkvormen) op korte termijn niet tot een grote daling aan vraag naar meters zal leiden en wordt er gesproken over een verandering van vestigingsstrategie waarbij hoofdkantoren nieuwe flexkantoren op goed bereikbare locaties in de regio vestigen.

De verwachting is dat er naar de toekomst toe in de omgeving van het station ruimte dient te zijn voor minimaal 20.000 m2 bovenop de bestaande kantoorpanden om zowel de vervangings- als nieuwe vraag te kunnen huisvesten. Deze behoefte is afhankelijk van de volgende factoren:

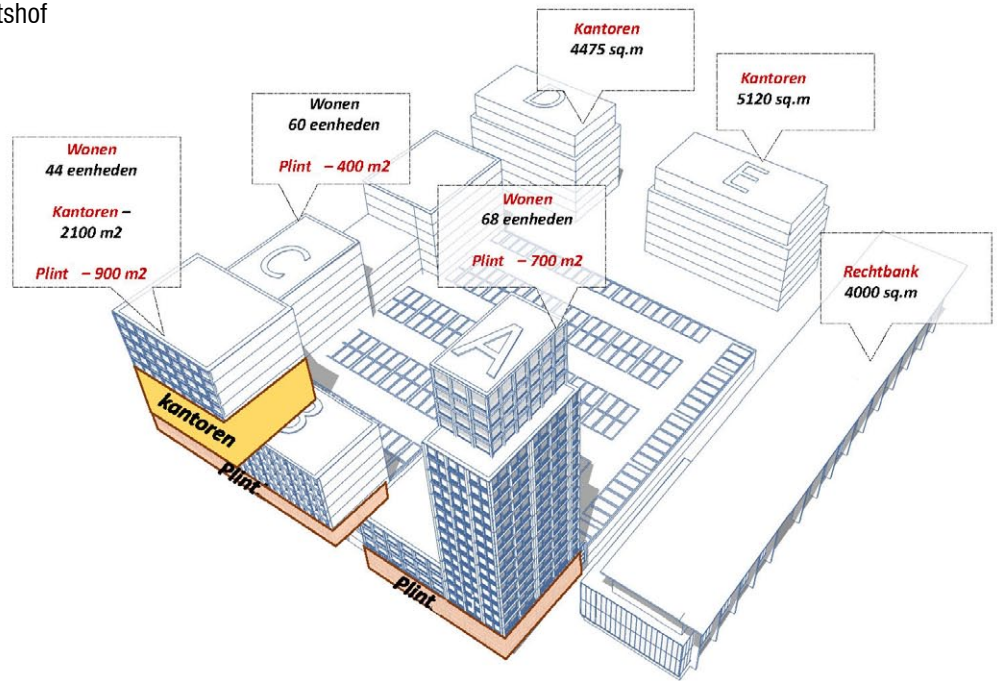
1.De vervangingsvraag komt op gang. De huidige verouderde voorraad wordt verlaten door de kantoorgebruiker en 'vervangen' door nieuwbouw op een locatie die toekomstvast is en in panden die voldoen aan de huidige eisen van de kantoorgebruiker. Dit proces zou versneld op gang kunnen komen doordat in 2023 elk kantoorpand minimaal moet voldoen aan energielabel C. Eigenaren zullen de komende jaren een investeringsbesluit moeten nemen over hun vastgoed. Ook huurders ondervinden hier de gevolgen van.

2.Met de opening van Lelystad Airport krijgt het gebied een andere functie, wat kan zorgen voor een toename van de vraag naar kantoren in het gebied.

3.We groeien als stad verder door. Kantoorwerkgelegenheid is deels volgend aan de bevolkingsgroei. Dit betekent dat naarmate Lelystad volgens haar ambitie verder groeit, rekening gehouden dient te worden met extra uitbreidingsvraag naar kantoren.

Bovenstaande leidt tot de behoefte aan enige flexibiliteit als het om de functie werken gaat. Op korte termijn wordt in een nieuwbouw aanbod van 12.000 m2 aan kantoor voorzien. Dit aanbod bestaat uit zowel monofunctionele panden als panden met een combinatie van wonen en werken. Dit sluit aan bij het huidige kantoorgebruik in Lelystad, dat zich kenmerkt door met name gebruikers uit de (semi) overheid (Gemeente, Provincie, Waterschap, Rijkswaterstaat), Zorg (GGD) en dienstverlenende consumentendiensten als bijvoorbeeld notarissen, makelaars en advocaten. Als op termijn blijkt dat ontwikkelingen op de kantorenmarkt aanleiding geven om in meer meters te voorzien dan kan dit opgeschaald worden.

Gerechtshof



Impressie Stationslaan

5 - Mobiliteit

5.0 Mobiliteit

Lelystad heeft een kenmerkende mobiliteitsstructuur. Opgezet in een tijd dat de auto de belofte voor de vrij bewegende mens was. Dat heeft in Lelystad geleid tot een zeer heldere structuur van dreven, een fietsstructuur gescheiden van het autoverkeer en een directe treinverbinding met Amsterdam. Pas in december 2012 is ook de spoorverbinding met Zwolle in gebruik genomen waarmee Lelystad veel centraler in het Nederlands spoornetwerk is komen te liggen.

De drevenopzet van Lelystad bestaat uit een buitenring, gevormd door Houtribdreef, Westerdreef, Larserdreef en Oostranddreef (zie afbeelding hieronder). Een binnenring bestaande uit de Agorabaan, Stationslaan, Middenweg, Ziekenhuisweg en Lindelaan. Met een aantal directe verbindingen tussen de buitenring en de binnenring zoals de Visarenddreef, Middendreef, Zuigerplasdreef, Kustendreef en de Stationsdreef. De verbindingen naar de regio en de rest van het land zijn de Houtribdijk, de Houtribweg, de Runderweg, de Dronterweg en de Larserweg. Het systeem sluit op twee plaatsen aan op de A6 met de Houtribweg en de Larserdreef. Een derde (halve) aansluiting Lelystad zuid is recent in gebruik genomen.

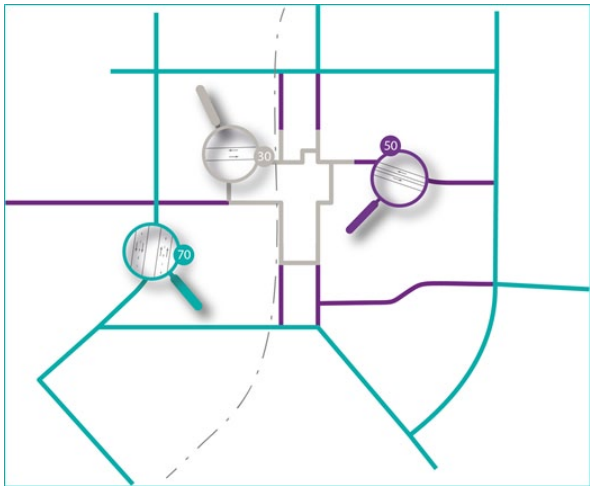
5.1 Groei van Lelystad

VVan deze uitstekende auto infrastructuur maken dan ook veel automobilisten gebruik. Door het gestaag toenemende autobezit en autogebruik in Nederland en de uitbreiding in Lelystad begint deze infrastructuur tegen de grenzen aan te lopen. Lelystad is ambitieus en heeft een grote woningbouwopgave. Lelystad Next Level gaat uit van een groei van 15.000 woningen en de gemeenteraad heeft aangegeven voor een woningbouwopgave van 40.000 woningen te willen gaan. Het toevoegen van 15.000 woningen in Lelystad leidt samen met de daarbij horende extra werkgelegenheid en voorzieningen tot 100.000 extra verkeerbewegingen en een toename van 40.000 woningen zelfs tot een kwart miljoen extra verkeerbewegingen. Dat vergt in de visie op mobiliteit en bereikbaarheid een schaal- en systeemsprong.

De berekeningen van het verkeersmodel van Lelystad laten zien dat de infrastructuur, met name rond de binnenstad de grens aan het bereiken is. Kruispunten en rotondes hebben een gelimiteerde capaciteit en het uitbreiden van die capaciteit heeft zeer grote gevolgen. Enerzijds ruimtelijk: grote oppervlaktes aan asfalt zijn noodzakelijk om de kruispunt capaciteit te vergroten. Anderzijds leidt de toename van het autoverkeer tot milieukundige problemen. Zaken als verslechterde luchtkwaliteit en geluidshinder worden almaar pregnanter. Dat grote hoeveelheden autoverkeer rond het centrum ook een negatief gevolg hebben voor de bereikbaarheid voor de fietser en voetganger is ook steeds minder te verenigen met de doelstellingen van de “Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 – 2030”

Het centrum, het ziekenhuis, het station en de kantoorfuncties in en rond de binnenstad moeten natuurlijk bereikbaar blijven maar de grote hoeveelheden autoverkeer, zeker met de Lelystad Next Level en de verdere uitbreiding, vormt tegelijkertijd ook een bedreiging voor die bereikbaarheid.

Met de groeiambities van Lelystad is het onontkoombaar dat op systeemniveau wordt nagedacht over een andere manier van het organiseren van de bereikbaarheid.

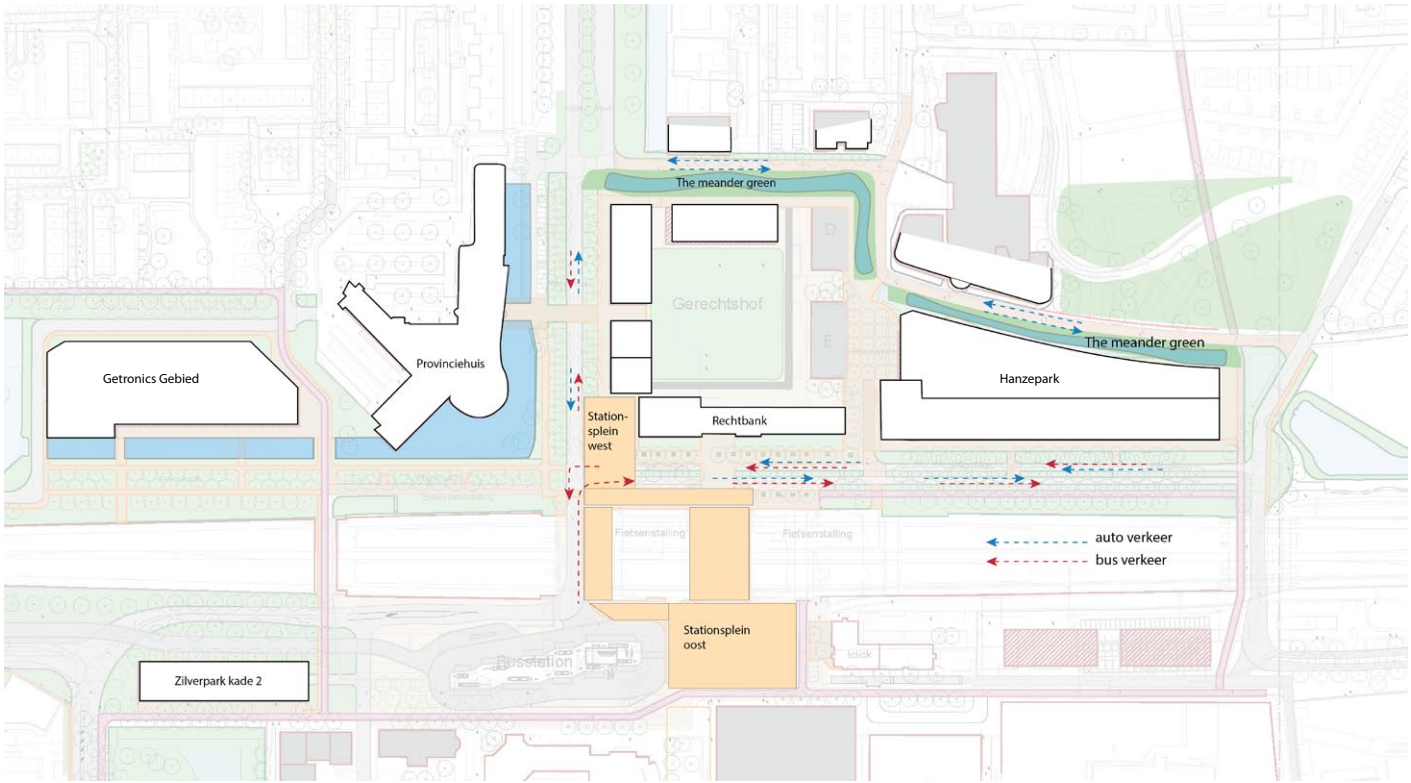


5.2 Het stedenbouwkundig plan

In dit voorliggende plan is sprake van het toevoegen van 600 woningen en 12.850m2 kantoorruimte in het stationsgebied. Ten opzichte van de groeiambities van Lelystad Next Level en de verdere groeiambitie zorgt deze toevoeging niet voor een dusdanige toename van verkeer dat daardoor de problemen ontstaan. Wel zorgt de huidige intensiteit en de verwachtte intensiteit als gevolg van de gehele groeiambitie voor milieu obstakels en bereikbaarheidsobstakels voor de ontwikkeling.

De intensiteit op de Visarenddreef, de Middenweg, de Stationslaan is dusdanig hoog dat de kruispunten en rotondes in het gebied hun capaciteit te boven gaan waardoor de bereikbaarheid afneemt, de grote hoeveelheid auto's zorgt voor een slechte oversteekbaarheid in het gebied voor voetgangers en fietsers.

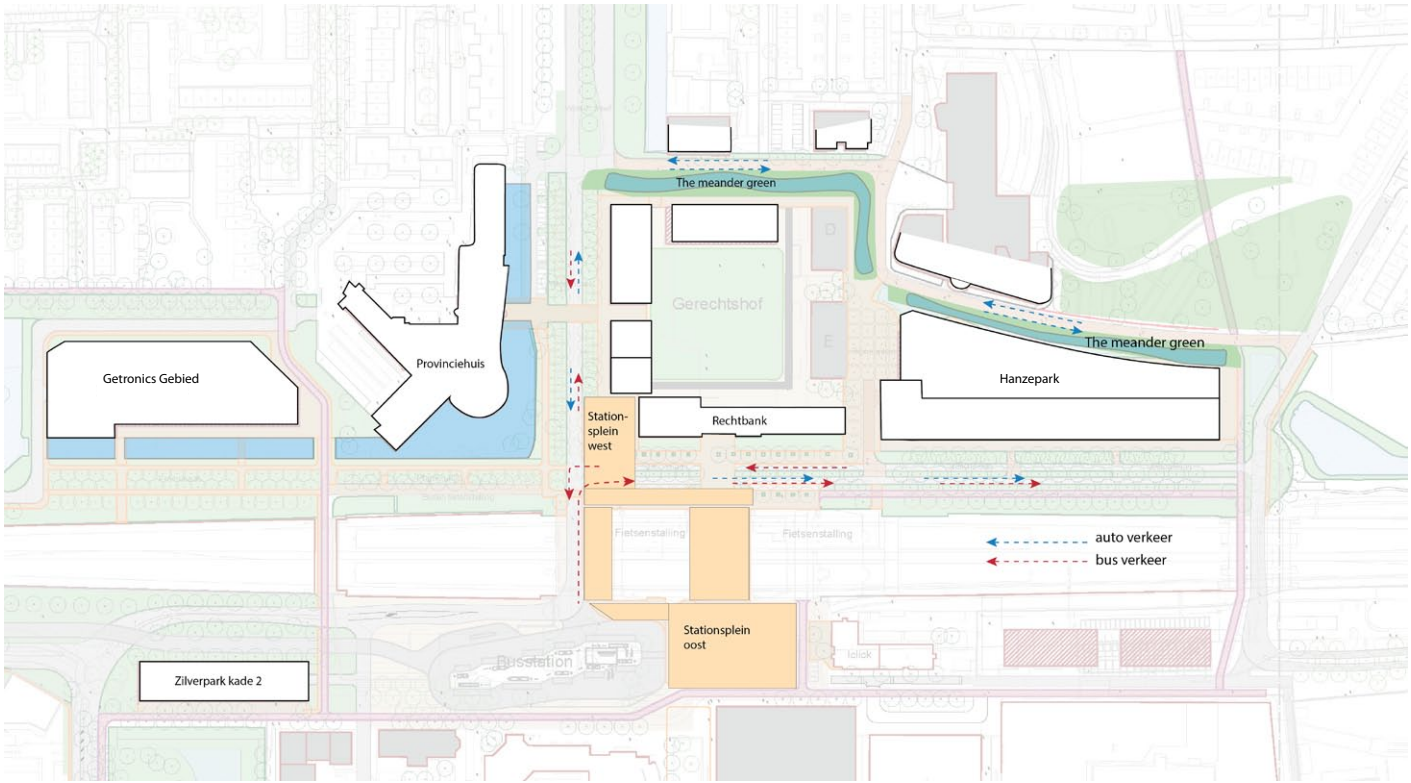
Het plan gaat uit van een stationsomgeving die bereikbaar is. Per fiets, te voet en ook per auto. En dat in een binnenstedelijke ontwikkeling waar het verblijfsklimaat prioriteit heeft.
De onontkoombare inspanningen op systeemniveau zorgen voor een gebruik van de binnenring voor verkeer dat ook daadwerkelijk een herkomst of bestemming in het centrumgebied heeft. De hoeveelheid verkeer zal daardoor verminderen. Hoever deze daling zal moeten zijn om een evenwichtige openbare ruimte te kunnen realiseren is uitgebreid onderzocht. Een daling van 45% van het verkeer op de Visarenddreef, Stationslaan en Middenweg stelt ons in staat de auto infrastructuur in het stationsgebied en de directe omgeving dusdanig vorm te geven dat een goed functionerend systeem ontstaat. Daarbij zijn de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op orde, niet alleen voor de auto maar zeker ook voor de fietser en de voetganger. De daling van ca 45% van het verkeer op de Visarenddreef is een randvoorwaarde voor het ontwikkelen van de stationsomgeving tot een aantrekkelijk gebied met een stedelijk karakter.



Ca. 10.000 auto's / vrachtauto's zullen een andere route door de stad moeten gaan rijden. Onderstaande afbeelding geeft de maatregelen weer die nodig zijn om dit te bereiken. Een neveneffect van deze daling van het verkeer op de Visarenddreef is dat het verkeer op andere delen van de hoofdwegenstructuur -vooral op de Westerdreef- fors zal toenemen.

Variant 1

Verkeerskundig bestaat het plan uit het vereenvoudigen van de infrastructuur. De rotonde Visarenddreef – Stationslaan – middenweg wordt vervangen door een relatief eenvoudige, met verkeerslichten geregelde T-kruising. Dat betekent dat Botter 15 niet meer aangesloten zal zijn op dit kruispunt. Hierdoor zal de afwikkeling sterk verbeteren. De Botter 15 wordt langs het spoor aangesloten op de spooronderdoorgang van de Tjalk. De Stationslaan blijft in twee richtingen bereden voor zowel auto als busverkeer. Daarnaast wordt de Bremenstraat – Koningsbergenstraat als woonstraat door getrokken tot de Rigastraat waarmee de woningbouw ontsloten wordt.



Variant 2

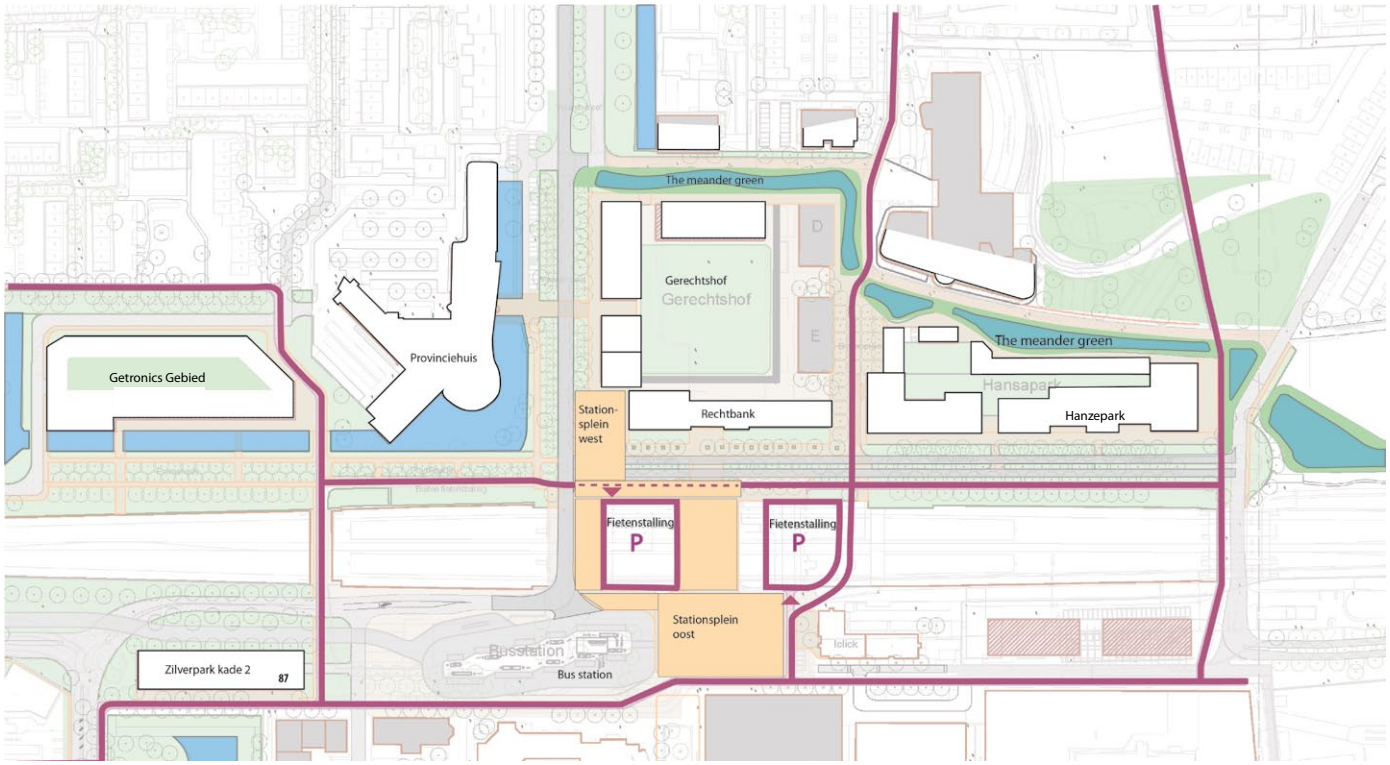
Verkeerskundig bestaat het plan uit het vereenvoudigen van de infrastructuur. De rotonde Visarenddreef – Stationslaan – middenweg wordt vervangen door een relatief eenvoudige, met verkeerslichten geregelde T-kruising. Dat betekent dat Botter 15 niet meer aangesloten zal zijn op dit kruispunt. Hierdoor zal de afwikkeling sterk verbeteren. De Botter 15 wordt langs het spoor aangesloten op de spooronderdoorgang van de Tjalk. De Stationslaan blijft in twee richtingen bereden voor het busverkeer. De auto kan alleen in noordelijke richting rijden naar de Rigastraat. Autoverkeer in zuidelijke richting rijdt via de doorgetrokken Bremenstraat – Koningsbergenstraat.

.

5.3 Fietsstructuur

De fietsstructuur in Lelystad is op zichzelf op orde. De structuur is opgezet buiten de belangrijke auto verbindingen om waardoor een behoorlijk direct netwerk aanwezig is. De problematiek die zichtbaar is betreft dan ook juist die plekken waar de fietsinfrastructuur de auto-infrastructuur kruist. Het naar beneden brengen van de auto intensiteit zorgt ervoor dat de oversteekbaarheid sterk verbetert en daarmee dus ook de positie van de fiets.

De verbinding in noord-zuid richting is van belang. Aan de oostzijde van het spoor krijgt dat vorm door een vrij liggende (snel)fietsroute van de luchthaven richting het station. Aan de westzijde van het spoor wordt de Botter 15 voor de fietser (in tegenstelling tot de auto) wel aangesloten op de Stationslaan. Daarmee is het station en de fietsenstalling vanuit het zuidwesten van de stad goed bereikbaar. In oost-west richting blijven de bestaande verbindingen aanwezig, alleen de verbinding onder het station door wordt verschoven naar het noorden, direct aansluitend op het fietspad van de Schepenen.



Fietstructuur

5.4 Kiss and ride

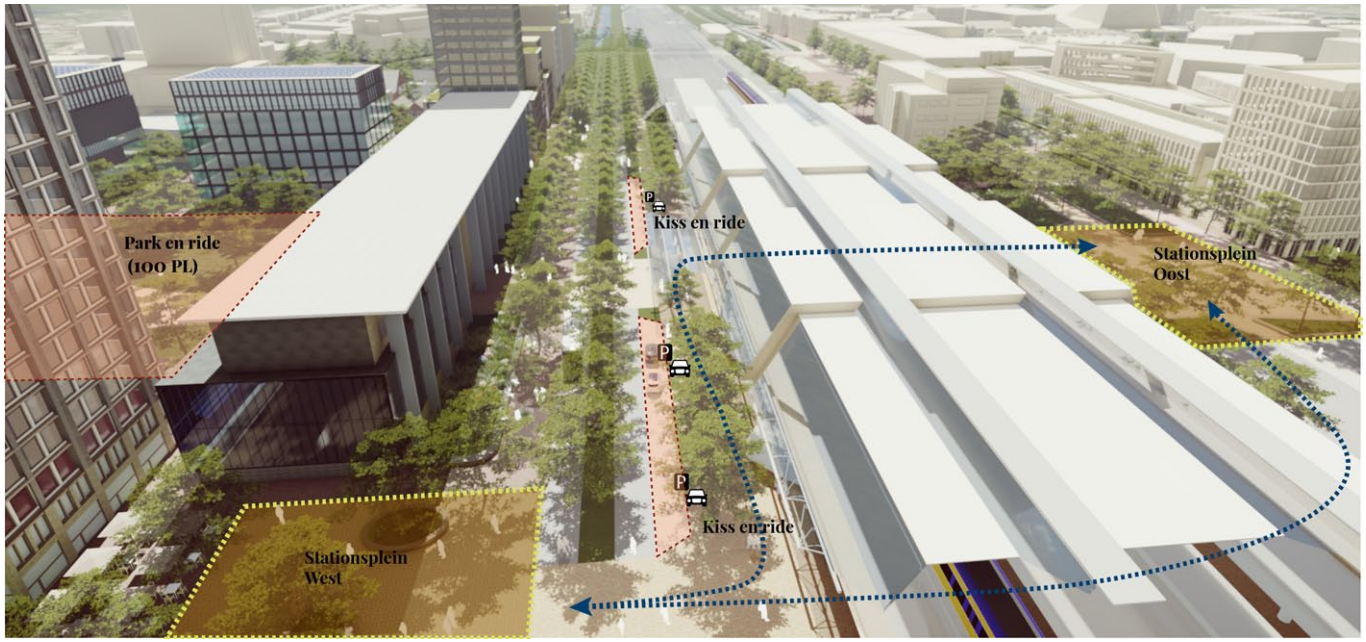
Kiss and Ride (K&R) is een ultra-kort-parkeervoorziening waarbij passagiers uit een auto kunnen worden gelaten om van de trein of bus gebruik te gaan maken en vice versa. De relatie tussen K&R en trein is vele malen groter dan de relatie tussen K&R en bus. Vaak is een bushalte dichter bij huis zodat het met de auto richting een station rijden voor de bus geen meerwaarde heeft.
Het is dus zaak dat deze K&R-functie gerelateerd is aan het treinstation. In het plan wordt langs de Stationslaan, in noordelijke richting, dus aan de stationszijde een K&R plek gerealiseerd. Gebruikers van de K&R hoeven daarmee dus ook geen verdere infrastructuur over te steken.

5.5 Park and ride

Park and Ride (P&R) is een langparkeervoorziening waar de bestuurder van een auto overstapt op trein of bus. Ook hier geldt dat een P&R eigenlijk vooral functioneert voor de treinreiziger. De P&R behoefte van Lelystad is in eerdere studies gesteld op zo'n 500 auto's per dag. In de huidige situatie maakt een klein deel gebruik van de bestaande parkeergarages Zilverparkgarage en de Waaggarage, zo'n 70 auto's. Op het parkeerterrein van Getronics wordt nog eens door zo'n 100 reizigers een auto geparkeerd. De grootste groep P&R reizigers parkeer de auto in de woonwijken rond het station waar het op dit moment gratis en onbeperkt parkeren betreft.

Het plan voorziet in een herstructurering van de Getronics locatie waardoor de 100 gratis beschikbare parkeerplaatsen verdwijnen.

De parkeeroverlast in de woonwijken kan alleen effectief worden bestreden wanneer in de woonwijken parkeerregulering wordt ingevoerd. Wanneer daarvoor geen draagvlak is of ontstaat zal een gebouwd en betaald P&R aanbod het huidige gebruik van de Zilverpark- en Waaggarage, zo'n 70 automobilisten, niet overstijgen. Omdat de druk in de woonwijken zal toenemen, zeker ook gelet op de groeiambities van Lelystad Next Level is die parkeerregulering op termijn onvermijdelijk. Daarmee ontstaat de vraag hoe om te gaan met de P&R opgave. Het stedenbouwkundig plan zorgt voor het verdwijnen van de circa 100 parkeerplaatsen bij Getronics. Omdat de regulering in de woonwijken op termijn moet plaatsvinden is het nu zaak deze P&R plaatsen te compenseren in het plan. De overige vraag van P&R wordt niet door het plan beïnvloed en zal in een breder kader onderzocht moeten worden.



Kiss en Ride, Park en ride

Impressie Zilverpark-west

6 - Omgevingskwaliteit

6.0 Omgevingskwaliteit

Door in hoge dichtheden nabij een OV knooppunt te bouwen kan een goede bijdrage geleverd worden aan de vermindering van het autogebruik en de daarmee gepaard gaande milieueffecten. De nadelen van bouwen nabij een spoor, zoals bijvoorbeeld geluidhinder, kunnen worden ondervangen door het treffen van maatregelen.

6.1 Geluid en luchtkwaliteit

Vanwege de verkeersdruk op de Visarenddreef, Stationslaan en de Middenweg heersen er hoge geluidsniveaus op het plangebied en de uitlaatgassen van het verkeer beïnvloeden de verblijfskwaliteit. Voor de bouw moet een hogere grenswaarde geluid worden vastgesteld en deze wordt pas verleend nadat een inspanning is gedaan om bronmaatregelen te treffen (het verkeer). Pas daarna komen de maatregelen in de overdracht en bij de woningen aan bod.

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet nog wel aan de uiterste grenswaarde maar de advieswaarde van de WHO voor Stikstofdioxide wordt wel overschreden. Bij hoge bebouwing aan weerszijden van de weg blijven uitlaatgassen tijdens bepaalde weersomstandigheden lang hangen. Indien nabij deze wegen wordt gebouwd is de woonkwaliteit onvoldoende en zijn er aanvullende maatregelen nodig om de negatieve effecten te verminderen. Ook de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en het voetgangersgebied langs de straten is matig. Door de verwachte verkeersgroei vanwege de bouw van extra woningen elders in Lelystad wordt dit alles verergerd.

Ook al wordt er voldaan aan uiterste grenswaarden daarmee is er nog geen sprake van een goede woonkwaliteit en is er zonder maatregelen risico op gezondheidsschade.

Om een goede woon- en verblijfskwaliteit te realiseren zijn er daarom maatregelen nodig waarbij de volgende volgorde moet worden aangehouden:

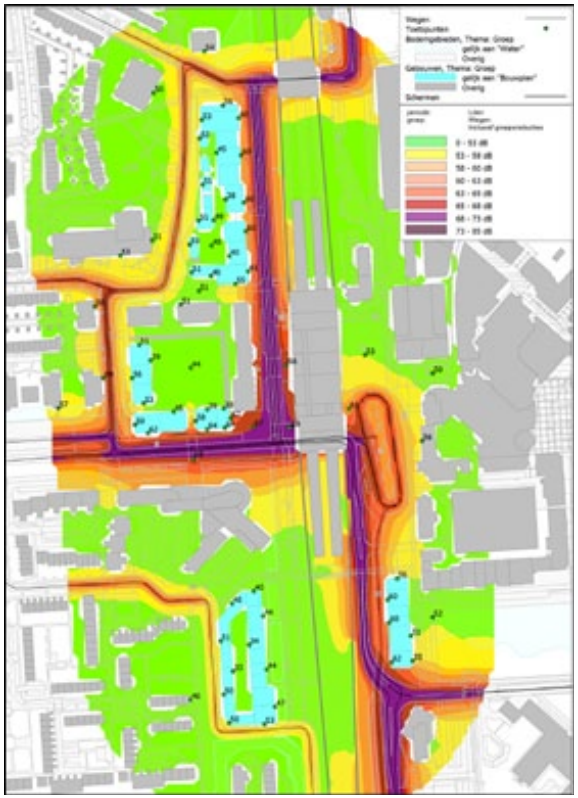
1. bron (verkeer)
2. overdracht (tussen de bron en de woning)
3. ontvanger (bij de woning)

Het is qua kosten vaak ook efficiënter om deze volgorde aan te houden.

6.2 Verkeersintensiteit verminderen

Het is noodzakelijk om de verkeersintensiteit te verminderen om zodoende ook de geluids- en luchtemissies te verlagen. Aanvullend daarop levert een beperking van vrachtverkeer en een omschakeling op elektrisch busvervoer ook een goede bijdrage.
Het enorme effect van de lagere intensiteit laten zich vanuit het geluidsmodel als volgt vertalen.

Huidige Siuatie



Situatie na maatregelen

6.3 Snelheid verminderen

Door de snelheid van het verkeer te verlagen zal de geluidsbelasting niet alleen in dB's verminderen maar vooral ook in de beleving een veel rustiger karakter krijgen. De geluidspiek per autopassage wordt minder en het verkeer zal daardoor als minder hinderlijk worden ervaren. Niet alleen voor de bewoners van de nabijgelegen woningen maar ook voor de voetgangers in het openbaar gebied is dat veel prettiger.

Met deze maatregelen kan een geluidsreductie van 4-6 dB gehaald worden. Hiermee kan op geluidsisolatie van de gevel weer bespaard worden.

6.4 Inrichting gebied langs de weg

De verblijfskwaliteit in het openbaar/voetgangersgebied bij de Visarendreef kan worden verbeterd door toepassingen van groen en lage (groene) schermen langs de weg. Door een grotere visuele afscherming te creëren wordt de geluidsbron als minder hinderlijk ervaren. Door het verharde oppervlak te beperken worden tevens reflecties verminderd (absorptie van geluid).

6.5 Gebouwvorm en indeling woningen

Bij de bouw van de nieuwe woningen zal aandacht worden besteedt aan geluid. Eén van de maatregelen is isolatie van de gevel, maar de woonomgeving wordt ook ervaren in de buitenruimtes en met de ramen open. Door het treffen van aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld afsluitbare loggia's en balkons en het creëren van één geluidsluwe zijde per appartement wordt de woonkwaliteit verbeterd. Hierdoor kan men zich beter onttrekken aan het omgevingsgeluid. Daarnaast slapen veel mensen bij voorkeur met de ramen open.
Een carrévorm van het gebouw is gunstig omdat daarmee een groot geluidsluw geveldeel en gebied wordt gecreëerd (gebruik maken van de afschermende werking van het gebouw zelf).

6.6 Effecten van het spoor (geluid en externe veiligheid)

Door de verhoogde ligging van het spoor en de geluidsschermen heersen er op de eerste verdiepingen lage geluidsniveaus. Echter, bij hoogbouw langs het spoor kijken de mensen op de hogere verdieping over het geluidsscherm heen en ontvangen ze meer geluid. De geluidsbelasting vanwege het treinverkeer is hoog maar er kan wel gebouwd worden. Wel zijn er aanvullende maatregelen bij de bouw van de woningen nodig zoals eerder vermeld.

Over het spoor worden risicovolle stoffen getransporteerd. Bij een ongeluk kan daarbij brand ontstaan, er kan zich een explosie voordoen of er kunnen toxische gassen vrijkomen. De kans hierop is erg klein maar de gevolgen zijn groot. Het risico (kans x gevolg) binnen het bebouwingsgebied overschrijdt de grenswaarde van PR 10-6 niet. Wel is het zo dat er bouwmaatregelen genomen moeten worden om bij calamiteiten de gevolgen te beperken. Te denken valt aan brandveiligheid van het gebouw, beschermde vluchtroutes, een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten, afsluitbare ventilatie en aangepaste glaskeuze. Definitieve advisering over de benodigde maatregelen zal door de veiligheidsregio plaatsvinden. Er blijft altijd een restrisico over dat geaccepteerd moet worden om de bouw mogelijk te maken (verantwoordingsplicht).

Impressie Getronics

7 - Omgevingsvisie/ Omgevingsplan

7.0 Omgevingsvisie

7.1 Omgevingsvisie Lelystad 2040

Het stationsgebied is als onderdeel van het centrum in de omgevingsvisie aangemerkt als prioritair gebied voor de ontwikkeling van de stad en de woningbouwproductie. Lelystad kiest voor een sterk vergroend Centrum waar de basisvoorzieningen op orde zijn en wonen en werken gecombineerd worden. De woningbouw richt zich op gemixte stedelijke woonmilieus in hoge dichtheden. In het Centrum zal de nadruk liggen op de transitie naar verblijfsplek (the place to be). Het Centrum wordt het sociaal en cultureel ontmoetingspunt met een passende winkelfunctie. In het Centrum zijn de lokale detailhandel, binnenstedelijke horeca, de schouwburg en de bioscoop, stedelijke woningbouw, kantoren, zakelijke dienstverlening, publieke sector en het intercitystation geconcentreerd.

7.2 Omgevingsplan

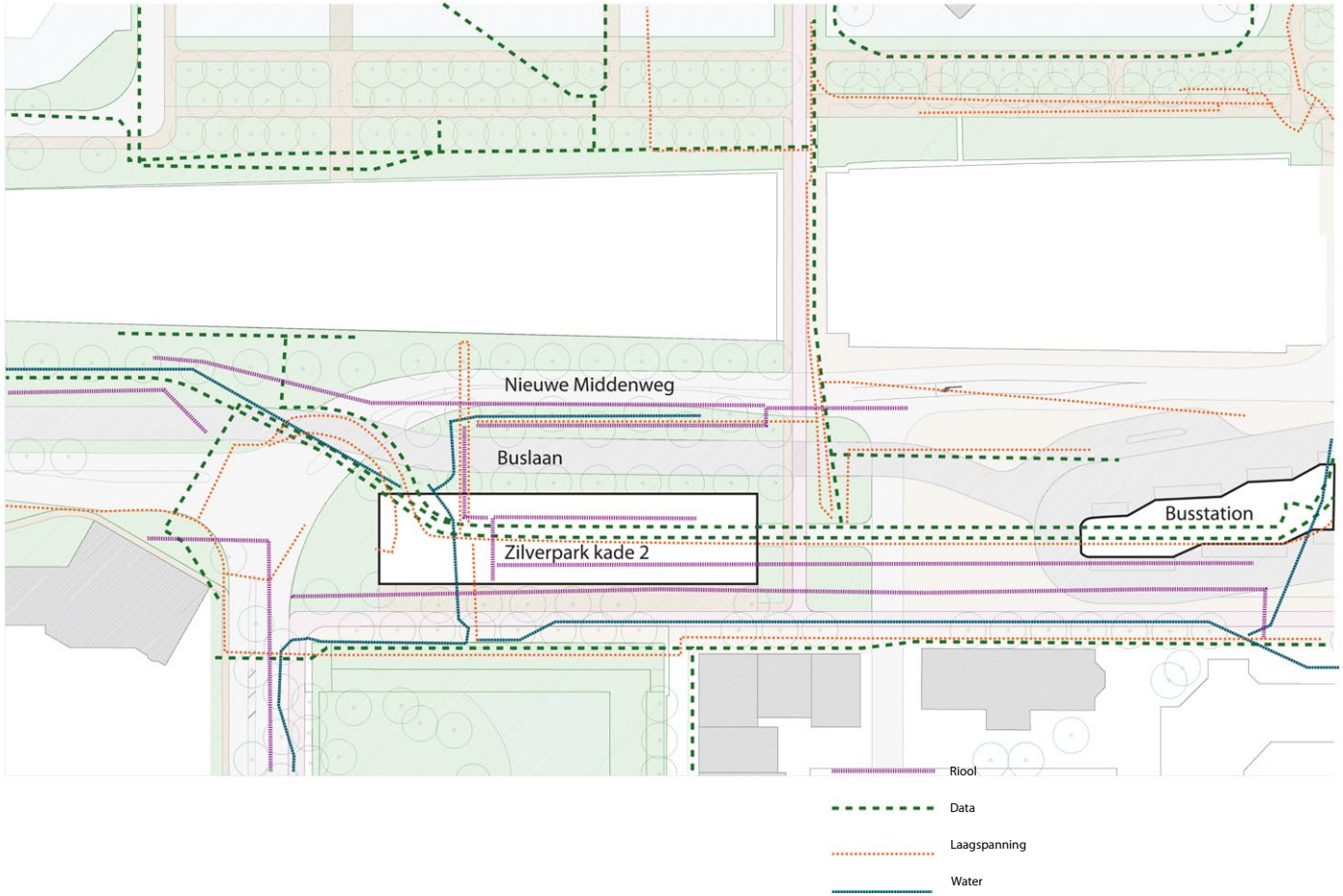
Een van de belangrijkste wettelijke instrumenten van het omgevingsrecht is het bestemmingsplan. In de Omgevingswet verdwijnt het bestemmingsplan en daarvoor komt het omgevingsplan in de plaats. Zodra de Omgevingswet in werking treedt, worden de huidige bestemmingsplannen van rechtswege omgevingsplannen. Dit wordt het ‘omgevingsplan van rechtswege’ of ‘tijdelijk deel’ genoemd. Feitelijk gaat het om dezelfde bestemmingsplannen die dan echter gezamenlijk één omgevingsplan vormen. Verder wordt het omgevingsplan aangevuld met andere regelgeving die vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet in het omgevingsplan van rechtswege thuishoort. Bijvoorbeeld beheersverordeningen en de bruidsschat. Vanaf dat moment kan een gemeente (of eigenlijk: de gemeenteraad) een nieuw, permanent omgevingsplan gaan vaststellen. Dit kan in één keer, maar waarschijnlijk zullen gemeentes ervoor kiezen het omgevingsplan geleidelijk locatiegewijs vast te stellen.
Voor de ontwikkeling van het stationsgebied en omgeving zoals opgenomen in dit ontwikkelplan geldt dat dit niet past in het huidige planologische regime. Hiervoor zal een herziening van het bestemmingsplan nodig zijn. Gelet op de planning betekent dit dus dat een wijziging van het omgevingsplan voor Lelystad moet worden opgesteld en in procedure moet worden gebracht. Deze omgevingsplanprocedure is nagenoeg gelijk aan de huidige bestemmingsplanprocedure, met dien verstande dat bij de voorbereiding nadrukkelijk aandacht zal worden besteed aan participatie. Hoewel dit bij een bestemmingsplanprocedure ook zo zou zijn, legt de Omgevingswet hier nog meer nadruk op. Er zal een participatieplan met een participatietraject opgesteld worden.

Impressie Stationsplein West

8 - Kabel en leidingen

8.0 Kabel en leidingen

Vanuit een inventarisatie is gebleken dat het verleggen van kabels en leidingen noodzakelijk is. Zodra het plan verder wordt uitgewerkt zal een kabelen en leidingen plan worden opgesteld in overleg met de nutsbedrijven. Deze uitwerking vindt plaats in de volgende fase.



Huidige Situatie kabel en leidingen geplaatst boven nieuwe wegsituatie

Impressie Visarendreef en Gerechtshof

9 - Planning

9.0 Planning

Dit plan is met de grondexploitatie de onderlegger voor het opstellen van een aanvraag in het kader van de regeling Woningbouwimpuls. Naar verwachting sluit het loket begin september 2021. Het al dan niet toekennen van de subsidie is eind 2021 bekend. Bij toekenning van de subsidie kan op basis hiervan de planvorming worden doorgezet. Of, wanneer geen subsidie wordt toegekend dient de raad opnieuw te worden consulteert.

Op basis van de resultaten van bovenstaand proces zal de uitwerking ter hand worden genomen.

gemeente
Lelystad

WEST 8