

Bestemmingsplan

1e Partiele herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015

Vastgesteld



1e Partiele herziening
bestemmingsplan Bataviahaven 2015
voor vaststelling

Inhoudsopgave

Bijlagen bij toelichting	3
Bijlage 1 Onderzoek omgevingsgeluid, Cauberg Huygen (8 april 2021)	5
Bijlage 2 Quickscan Wet Natuurbescherming, NatuurBeleven (24 februari 2021)	41
Bijlage 3 Effecten stikstofdepositie, Cauberg Huygen (19 juli 2021)	51
Bijlage 4 Nota van zienswijzen en wijzigingen	71

Bijlagen bij toelichting

**Bijlage 1 Onderzoek omgevingsgeluid, Cauberg Huygen (8 april
2021)**

(vastgesteld)

Bezoekadres:

Gatwickstraat 11

1043 GL Amsterdam

Postadres:

Hoofdweg 70

3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505

E info@cauberg Huygen.nl

W <http://www.cauberg Huygen.nl>

K.V.K. 58792562

IBAN NL71RABO0112075584

1e Partiële herziening bestemmingsplan Batavia Haven in Lelystad; onderzoek omgevingsgeluid

Datum **8 april 2021**
Referentie **07452-54290-02**

Referentie 07452-54290-02
Rapporttitel 1e Partiële herziening bestemmingsplan Batavia Haven in Lelystad;
onderzoek omgevingsgeluid

Datum 8 april 2021

Opdrachtgever Gemeente Lelystad
Postbus 91
8200 AB LELYSTAD
Contactpersoon Mevrouw L. Putter-Buur

Behandeld door ing. F.P. van Dorrestein
Cauberg Huygen B.V.
Bezoekadres:
Gatwickstraat 11
1043 GL Amsterdam
Postadres:
Hoofdweg 70
3067 GH Rotterdam
Telefoon 088-5152505

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding onderzoek	5
1.2	Leeswijzer	5
2	Wettelijke kader	6
2.1	Wet geluidhinder	6
2.1.1	Geluidgevoelige functies	6
2.1.2	Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden	6
2.1.3	Wegverkeerslawaaï	6
2.1.4	Spoorweglawaaï	7
2.1.5	Industrielawaaï	7
2.1.6	Cumulatie geluidbronnen	7
2.2	Gemeentelijk geluidbeleid	7
3	Uitgangspunten onderzoek	9
3.1	Projectontwerp	9
3.2	Wegverkeersgegevens	9
4	Rekenmethoden geluidbelastingen	10
4.1	Algemeen	10
4.2	Rekenmethode wegverkeerslawaaï	10
4.3	Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel	10
4.4	Cumulatie geluidbelastingen $L_{VL,cum}$	11
5	Berekeningsresultaten	12
5.1	Berekeningsresultaten per geluidsbron	12
5.1.1	Berekeningsresultaten Houtribweg	12
5.1.2	Berekeningsresultaten Houtribdreef	12
5.2	Gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$	12
5.3	Beoordeling geluidbelastingen aan het gemeentelijk geluidbeleid	12
6	Afweging maatregelen en aanvraag hogere waarden	13
6.1	Algemeen	13
6.2	Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting	13
6.2.1	Maatregelen aan de bron	13
6.2.2	Maatregelen in het overdrachtsgebied	14
6.2.3	Maatregelen aan de ontvangzijde	14
6.3	Conclusies en advies aanvraag hogere waarden	14
7	Samenvatting en conclusies	15

Bijlagen

Bijlage I Verkeersgegevens

Bijlage I-1 Etmaalintensiteiten

Bijlage I-2 Etmaal- en voertuigverdelingen

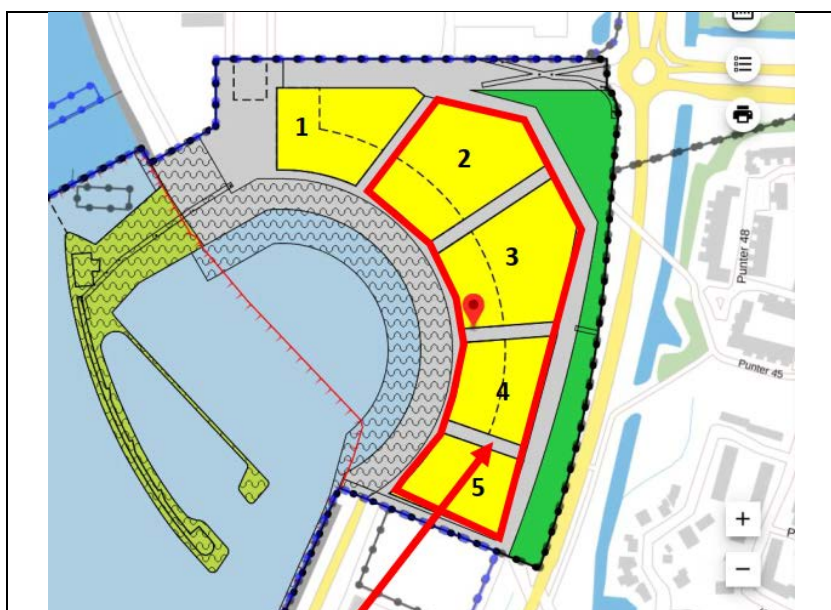
Bijlage II Modelinvoergegevens

Bijlage III Berekeningsresultaten

1 Inleiding

In opdracht van gemeente Lelystad is in het kader van de 1^e Partiële herziening van bestemmingsplan Batavia Haven in Lelystad door Cauberg Huygen B.V. een onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd.

Bestemmingsplan Batavia Haven is gelegen ten westen van de Houtribweg en ten zuiden van de VOC-weg. In de partiële herziening wordt onder meer van een locatie tussen de blokken 4 en 5 (zie figuur 1.1) de bestemming 'verkeer - verblijf' vervangen door 'wonen'. Hierdoor wordt van de blokken 4 en 5 één blok gemaakt met woningen.



Figuur 1.1: Ligging bestemmingsplan Batavia Haven en locatie bestemmingswijziging naar wonen (aanduiding rode pijl)

1.1 Aanleiding onderzoek

De nieuwe woningen zijn geluidgevoelige bestemmingen en betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidzones langs de Houtribweg en de Houtribdreef. Om die reden zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies berekend en beoordeeld¹.

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage zullen eerst de aspecten uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, die op dit plan van toepassing zijn, aan bod komen. Vervolgens zullen de invoergegevens, de berekeningsresultaten en de beoordeling van de geluidbelastingen worden beschreven.

¹ In 2015 is voor het bestemmingsplan onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd. Dit onderzoek is echter niet meer actueel.

2 Wettelijke kader

2.1 Wet geluidhinder

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is getoetst aan de meest recente wetsversie van de Wet geluidhinder: per 1 mei 2017 tot en met heden.

2.1.1 Geluidgevoelige functies

Er worden nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk gemaakt.

2.1.2 Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden

In de Wet geluidhinder en in het Besluit geluidhinder worden respectievelijk voor wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg, per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst. Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders (B en W).

Het vaststellen van een hogere waarde door B en W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden.

Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels). Vooruitlopend op de onderzoeksresultaten wordt opgemerkt dat dove gevels niet in het plan hoeven te worden toegepast.

2.1.3 Wegverkeerslawaaï

Zones langs wegen:

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur (hier: de Museumweg). De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk), zie tabel 2.1. De locatie is gelegen binnen de bebouwde kom.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

Aantal rijstroken		Zonebreedte [m]
Stedelijk	Buitenstedelijk	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

De Houtribweg en de Houtribdreef zijn wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De Houtribweg heeft twee rijstroken, de Houtribdreef ten hoogste vier rijstroken. Er is sprake van een stedelijk gebied. De zonebreedte bedraagt voor de Houtribweg 200 m en voor de Houtribdreef 350 m. De planlocatie is binnen beide geluidszones gelegen.

De Museumweg is niet nader onderzocht. Door afstand en geluidafscherming door nieuwe gebouwen zal ter plaatse van de onderzoekslocatie de geluidbelasting vanwege deze weg ruimschoots onder de 50 dB zijn. Deze geluidbelastingen is aanvaardbaar.

Grenswaarden geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer:

Voor beide wegen bedraagt de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 63 dB.

2.1.4 Spoorweglawaai

Zones langs spoorwegen:

Het spoortracé Almere-Lelystad-Zwolle is het meest dichtbijgelegen spoortracé. De zonebreedte langs een spoorweg wordt conform het Besluit geluidhinder bepaald door de waarden van de geluidproductieplafonds. De zonebreedte langs een spoor kan maximaal 1.200 m bedragen. De afstand van het plangebied tot het spoor bedraagt circa 2.000 m. Het plangebied ligt buiten de geluidszones van spoortracés. Spoorweglawaai hoeft niet te worden onderzocht.

2.1.5 Industrielawaai

Zones rond industrieterreinen:

Het plangebied is buiten de zones rond industrieterreinen. Industrielawaai hoeft niet te worden onderzocht.

2.1.6 Cumulatie geluidbronnen

Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

De Wet geluidhinder stelt geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidbelasting.

2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

Op de website van de gemeente Lelystad is de Nota Geluidbeleid Lelystad 2010-2015 van 11 mei 2011 gepubliceerd.

In paragraaf 2.2.4 "Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer" zijn de volgende regels opgenomen (samenvatting van beleidsdocument Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer conform besluit B06.01609 van 23 januari 2007):

1. Uitgangspunt voor de gemeente Lelystad is: een bruisend centrum en stillere woongebieden.

2. Voor alle nieuw te bouwen woningen geldt dat deze in principe geen geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mogen hebben. Wanneer maatregelen qua uitvoering of financiën echter niet in verhouding staan tot de 'opbrengst' (lees: lagere geluidbelasting), kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld van maximaal 53 dB.
3. De volgorde van handelen bij de bouw van nieuwe woningen is:
 - a. onderzoek bronmaatregelen, zoals stiller asfalt;
 - b. onderzoek overdrachtsmaatregelen, zoals wallen en/of schermen;
 - c. stel een eventuele hogere waarde vast van maximaal 53 dB.
4. Bij woningen met een hogere grenswaarde gebouwd na 1 januari 2007 moet tenminste aan één kant van de woning een geluidsluwe buitenruimte zoals tuin of balkon aanwezig zijn.
5. Een uitzondering te maken voor lint- en strookbebouwing langs dreven en spoorweg.
6. Bij woningen met een hogere grenswaarde is het wenselijk de geluidsgevoelige binnenruimten zoals de woonkamer en slaapkamers zoveel mogelijk aan de rustige kant van de woning te realiseren.
7. Wanneer hogere grenswaarden worden toegestaan akoestische en niet akoestische compensatiemaatregelen te treffen.
8. De geluidswaarden bij woningen met en zonder hogere grenswaarden monitoren en handhaven.
9. Het aspect geluid vroegtijdig betrekken in ruimtelijke plannen.

3 Uitgangspunten onderzoek

3.1 Projectontwerp

Voor dit geluidonderzoek is voor wat betreft maatvoering (bouwvlak, bouwhoogte en dergelijke) gebruik gemaakt van de regels van bestemmingsplan Batavia Haven. De toegestane bouwhoogte bedraagt ten hoogste 30 m.

3.2 Wegverkeersgegevens

De verkeersintensiteiten van de wegen zijn verstrekt door de gemeente Lelystad. De uurintensiteiten zijn als volgt berekend:

- De etmaalintensiteiten van de wegen zijn ontleend aan de ‘modelplot Bataviyahaven 2030H’ (zie bijlage I-1). In deze plot staat de “A” voor auto’s, de “V” voor vrachtauto’s. Het totaal is dan: A+V.
- De etmaal- en voertuigverdelingen zijn berekend aan de hand van de verkeerstellingen. De verkeerstellingen en de berekeningen van de etmaal- en voertuigverdeling zijn in bijlage I-2 vermeld. Uitgegaan is van de weekgemiddelde gegevens.

De wegdekverharding van de Houtribweg en de Houtribdreef is standaard asfaltbeton. De aangehouden rijsnelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur.

4 Rekenmethoden geluidbelastingen

4.1 Algemeen

De te beoordelen geluidbelastingen voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï worden uitgedrukt in “L_{den}” (“Level” over “day-evening-night”). De L_{den} is een over één jaar gemiddelde geluidbelasting. De praktijk is dat in de berekening van de L_{den} geen jaargemiddelde verkeersuurintensiteiten, maar weekgemiddelde uurintensiteiten worden gebruikt. Deze uurintensiteiten worden vastgesteld voor de dag-, avond- en nachtperiode (respectievelijk 7-19 u, 19-23 u en 23-7 u).

Ten behoeve van de bepaling van de geluidbelasting L_{den} worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) eerst de equivalente geluidniveaus van de dag-, avond- en nachtperiodes bepaald. Uit deze dag-, avond- en nachtwaarden wordt de geluidbelasting L_{den} vastgesteld met behulp van de volgende formule (bron: richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002):

$$L_{den} = 10 * \log \left(\frac{12 * 10^{\left(\frac{L_{dag}}{10}\right)} + 4 * 10^{\left(\frac{L_{avond}+5}{10}\right)} + 8 * 10^{\left(\frac{L_{nacht}+10}{10}\right)}}{24} \right) \text{ in dB}$$

In de formule wordt rekening gehouden met de duur van een periode (12, 4 of 8 uur) en met toeslagen van 5 en 10 dB op de geluidniveaus in de avond- en nachtperiode.

4.2 Rekenmethode wegverkeerslawaaï

De berekeningen van de geluidbelastingen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het RMG2012.

Op de berekende geluidbelastingen mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast, zoals omschreven in artikel 3.4 van het RMG2012. Voor wegen, waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur, hier beide onderzochte wegen, bedraagt de te hanteren aftrek 5 dB.

De berekeningen van het wegverkeerslawaaï zijn uitgevoerd met het computerprogramma Geomilieu v5.20 van DGMR. Een overzicht van het rekenmodel en invoergegevens is opgenomen in bijlage II.

4.3 Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:

- Bodemfactor algemeen: 0 (harde bodem).
- Bodemfactor gedefinieerde bodemgebieden: 1,0 (zachte bodem, zoals (spoor)taluds, grasvelden, parken).
- Sectoren met een zichthoek van 2 graden.
- Meteorologische correcties: SRMII RMG2012.
- Luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.
- Maximaal aantal reflecties: 1.
- Waarneempunt met rekenhoogten van 1,5 m, 7 m, 10 m, 16 m, 22 m en 28 m.

4.4 Cumulatie geluidbelastingen $L_{VL,cum}$

Gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ zoals bedoeld in artikel 110a en 110f van de Wgh worden berekend conform hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Alleen relevante geluidbronnen worden meegenomen in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. Relevante geluidbronnen zijn die bronnen waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.



Figuur 4.1: 3D-impresie geluidinvoermodel

5 Berekeningsresultaten

In de volgende paragrafen worden per geluidsbron en gecumuleerd de resultaten besproken. In bijlage III zijn alle geluidbelastingen in figuren weergegeven.

5.1 Berekeningsresultaten per geluidsbron

5.1.1 Berekeningsresultaten Houtribweg

De geluidbelasting L_{den} vanwege de Houtribweg bedraagt ten hoogste 50 dB inclusief aftrek van 5 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt op alle rekenhoogten overschreden. De maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder van 63 dB wordt nergens overschreden. De maximaal te verlenen hogere waarde volgens het gemeentelijk geluidbeleid van 53 dB wordt evenmin overschreden.

5.1.2 Berekeningsresultaten Houtribdreef

De geluidbelasting L_{den} vanwege de Houtribdreef bedraagt ten hoogste 40 dB inclusief aftrek van 5 dB. Overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.2 Gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$

De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 55 dB (gelijk aan de geluidbijdrage van de Houtribdreef, maar exclusief aftrek).

5.3 Beoordeling geluidbelastingen aan het gemeentelijk geluidbeleid

De voorwaarde voor het verlenen van hogere waarden is dat woningen, waarvoor hogere waarden worden verleend, in principe een geluidsluwe buitenruimte zoals tuin of balkon hebben.

Aan de zijde van de Houtribdreef is niet direct een geluidsluwe zijde. Een geluidsluw balkon of loggia (terugliggend balkon) wordt gerealiseerd door toepassing van balkonhekken met een gesloten structuur (bijvoorbeeld glas of metselwerk) en, indien boven het balkon een overstek is, een geluidsabsorberend plafond.

Woningen aan de andere zijde (van de weg afgewend) hebben direct een geluidsluwe zijde.

6 Afweging maatregelen en aanvraag hogere waarden

6.1 Algemeen

Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï boven de voorkeurgrenswaarde maar niet boven de maximale ontheffingswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

De hogere waarden kunnen door het College van Burgemeester en Wethouders worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Daartoe eist de Wet geluidhinder de volgende onderzoeken:

1. Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeurgrenswaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
2. Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelasting zo ver mogelijk te reduceren. Voor de geluidbelastingen boven de voorkeurgrenswaarden kunnen dan hogere waarden worden aangevraagd.
3. Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de geluidbelastingen zonder maatregelen.

6.2 Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting

Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

6.2.1 Maatregelen aan de bron

Geluidreducerend asfalt

Overschrijdingen van de voorkeurgrenswaarde tot circa 2 dB vanwege verkeerslawaaï kunnen worden weggenomen door het toepassen van een geluidreducerend asfalt, bijvoorbeeld een dunne deklaag, groep A. De geluidbelasting bedraagt dan ten hoogste 48 dB. Met minder geluidreducerende asfalttypen, bijvoorbeeld steenmastiekasfalt, wordt de voorkeurgrenswaarde nog overschreden.

Gelet op het kleine aantal toe te voegen woningen in relatie tot de lengte waarover het geluidreducerend asfalt moet worden aangelegd (circa 600 m) het is het aanbrengen van een geluidreducerend niet kostenefficiënt.

Snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaaï te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is niet aan de orde.

Terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van de gemeente voorzien hier niet in.

6.2.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen kunnen hoge geluidreducties worden behaald. Om stedenbouwkundige redenen zijn geluidschermen niet wenselijk.

6.2.3 Maatregelen aan de ontvangzijde

Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen

Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is het ook mogelijk om maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels of in de vorm van gebouwgebonden geluidschermen waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. De dove gevel bestaat echter op gespannen voet met de Bouwbesluitregels met betrekking tot spuiventilatie.

Het is daarom reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van een hogere waarde vaststelling toe te staan.

6.3 Conclusies en advies aanvraag hogere waarden

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om voor de gevels, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai vanaf de Houtribweg van 50 dB na aftrek.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van gemeente Lelystad is in het kader van de 1^e Partiële herziening van bestemmingsplan Batavia Haven in Lelystad door Cauberg Huygen B.V. een onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd. In de partiële herziening wordt onder meer van een locatie tussen de blokken 4 en 5 de bestemming 'verkeer - verblijf' vervangen door 'wonen'. Hierdoor wordt van de blokken 4 en 5 één blok gemaakt met woningen.

De nieuwe woningen zijn geluidgevoelige bestemmingen en betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidszones langs de Houtribweg en de Houtribdreef. Om die reden zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies berekend en beoordeeld. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Het project is niet gelegen binnen een zone langs een spoorweg of rond een industrieterrein.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De geluidbelastingen zijn getoetst aan de Wet geluidhinder (meest recente wetsversie 1 mei 2017) en aan het gemeentelijk geluidbeleid.

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

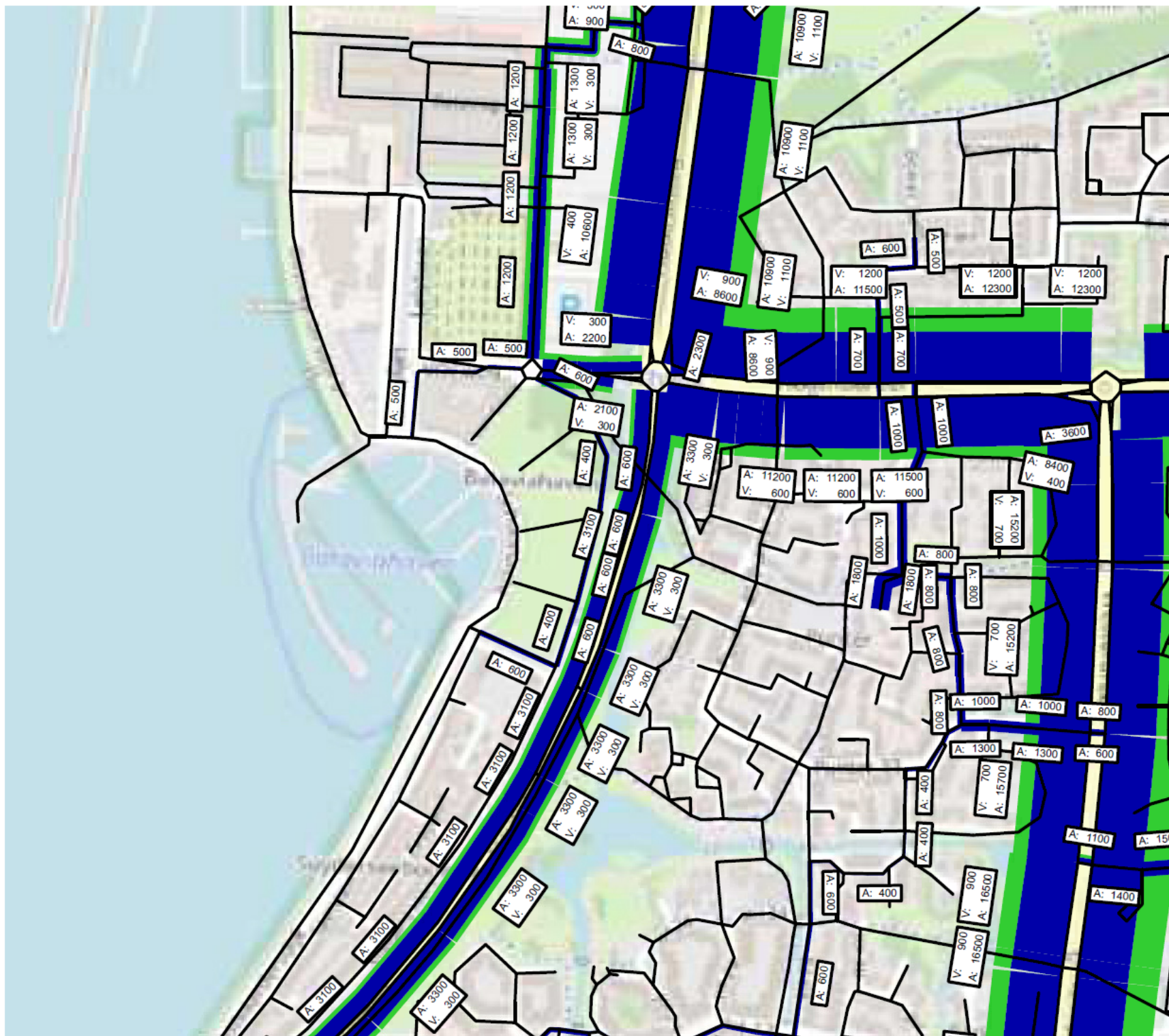
- De geluidbelasting L_{den} vanwege de Houtribweg bedraagt ten hoogste 50 dB inclusief aftrek van 5 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder van 63 dB wordt nergens overschreden. De maximaal te verlenen hogere waarde volgens het gemeentelijk geluidbeleid van 53 dB wordt evenmin overschreden.
- De geluidbelasting L_{den} vanwege de Houtribdreef bedraagt ten hoogste 40 dB inclusief aftrek van 5 dB. Overall wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.
- De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 55 dB.
- Woningen kunnen beschikken over geluidsluwe buitenruimte na gebouwmaatregelen (balkonhekken met dichte structuur, geluidabsorberende plafonds in geval van overstekken).
- Gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de gevels, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai vanaf de Houtribweg van 50 dB na aftrek.

Cauberg Huygen B.V.

ing. F.P. van Dorresteyn
Senior adviseur

Bijlage I Verkeersgegevens

Bijlage I-1 Etmaalintensiteiten



Bijlage I-2 Etmaal- en voertuigverdelingen

Intensiteiten

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	6135	100,0%	5757	100,0%	2982	2772	3154	2985
Dag (7-19u)	4968	81,0%	4656	80,9%	2496	2312	2472	2344
Avond (19-23u)	694	11,3%	698	12,1%	318	310	377	388
Nacht (23-7u)	473	7,7%	403	7,0%	168	150	305	253
Ochtendspits (7-9u)	904	14,7%	693	12,0%	298	238	606	455
Avondspits (16-18u)	1205	19,6%	1079	18,7%	756	625	450	454

Voertuigverdeling								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	5637	91,9%	5356	93,0%	91,2%	92,3%	92,5%	93,7%
Middelzwaar verkeer (M)	384	6,3%	316	5,5%	7,0%	6,2%	5,6%	4,8%
Zwaar verkeer (Z)	114	1,9%	85	1,5%	1,8%	1,5%	1,9%	1,5%

daguurpercentage:6,95%6,54%

avonduurpercentage:2,80%3,25%

nachtuurpercentage:0,68%1,06%

2772	2985
2312	2344
310	388
150	253

Etmaalcijfers		
28-08-2019	5924	
29-08-2019	6257	
30-08-2019	6446	
31-08-2019	5325	
01-09-2019	4373	
02-09-2019	5663	
03-09-2019	6240	
04-09-2019	6140	
05-09-2019	6460	
06-09-2019	6612	
07-09-2019	5121	
08-09-2019	0	
09-09-2019	5919	
10-09-2019	5785	
11-09-2019	5808	



Uurcijfers weekday												
	Doorsnede				Ri. Noordoost				Ri. Zuidwest			
	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal
0-1u	27	0	0	28	12	0	0	12	15	0	0	15
1-2u	15	1	0	16	7	0	0	7	8	0	0	8
2-3u	8	1	0	9	4	0	0	4	5	1	0	5
3-4u	7	0	0	7	3	0	0	4	3	0	0	4
4-5u	13	1	1	14	5	0	0	6	8	0	1	8
5-6u	63	4	2	69	14	2	1	17	49	2	1	52
6-7u	170	14	3	187	49	7	1	57	120	8	2	130
7-8u	310	17	4	332	85	8	2	95	225	9	2	236
8-9u	335	20	7	362	129	11	3	143	206	9	3	219
9-10u	264	21	9	293	137	11	5	153	127	10	4	141
10-11u	260	25	9	295	135	15	4	154	125	10	5	141
11-12u	307	27	7	341	157	14	3	174	149	13	4	167
12-13u	316	26	7	349	161	12	3	176	155	13	4	173
13-14u	364	24	8	396	180	12	3	195	185	12	5	201
14-15u	375	27	8	410	182	15	4	200	193	12	4	210
15-16u	405	26	8	439	202	16	4	222	202	11	4	216
16-17u	482	26	4	512	270	16	3	289	212	10	2	223
17-18u	546	18	3	567	324	11	2	336	222	7	1	230
18-19u	346	14	2	362	165	8	1	174	181	6	1	188
19-20u	236	9	1	246	111	5	0	116	125	4	0	129
20-21u	208	7	0	215	85	4	0	89	123	3	0	126
21-22u	136	4	0	140	57	2	0	59	79	2	0	81
22-23u	95	2	0	97	44	1	0	46	50	1	0	51
23-24u	70	3	0	73	41	2	0	43	29	1	0	30

perc dag	91,96%	6,44%	1,60%	93,13%	5,21%	1,66%
perc avond	96,12%	3,88%	0,00%	97,42%	2,58%	0,00%
perc nacht	91,22%	7,43%	1,35%	93,68%	4,74%	1,58%

Intensiteiten

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	12995	100,0%	12912	100,0%	6454	6392	6542	6519
Dag (7-19u)	10626	81,8%	10566	81,8%	5265	5183	5360	5383
Avond (19-23u)	1662	12,8%	1707	13,2%	835	890	827	817
Nacht (23-7u)	708	5,4%	638	4,9%	354	319	354	319
Ochtendspits (7-9u)	1535	11,8%	1211	9,4%	860	673	676	538
Avondspits (16-18u)	2268	17,5%	2223	17,2%	1159	1160	1109	1063

Voertuigverdeling								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	12293	94,6%	12319	95,4%	94,6%	95,4%	94,6%	95,4%
Middelzwaar verkeer (M)	411	3,2%	351	2,7%	2,9%	2,5%	3,5%	3,0%
Zwaar verkeer (Z)	291	2,2%	241	1,9%	2,5%	2,1%	1,9%	1,7%

daguurpercentage:6,76%6,88%

avonduurpercentage:3,48%3,13%

nachtuurpercentage:0,62%0,61%

6392	6519
5183	5383
890	817
319	319

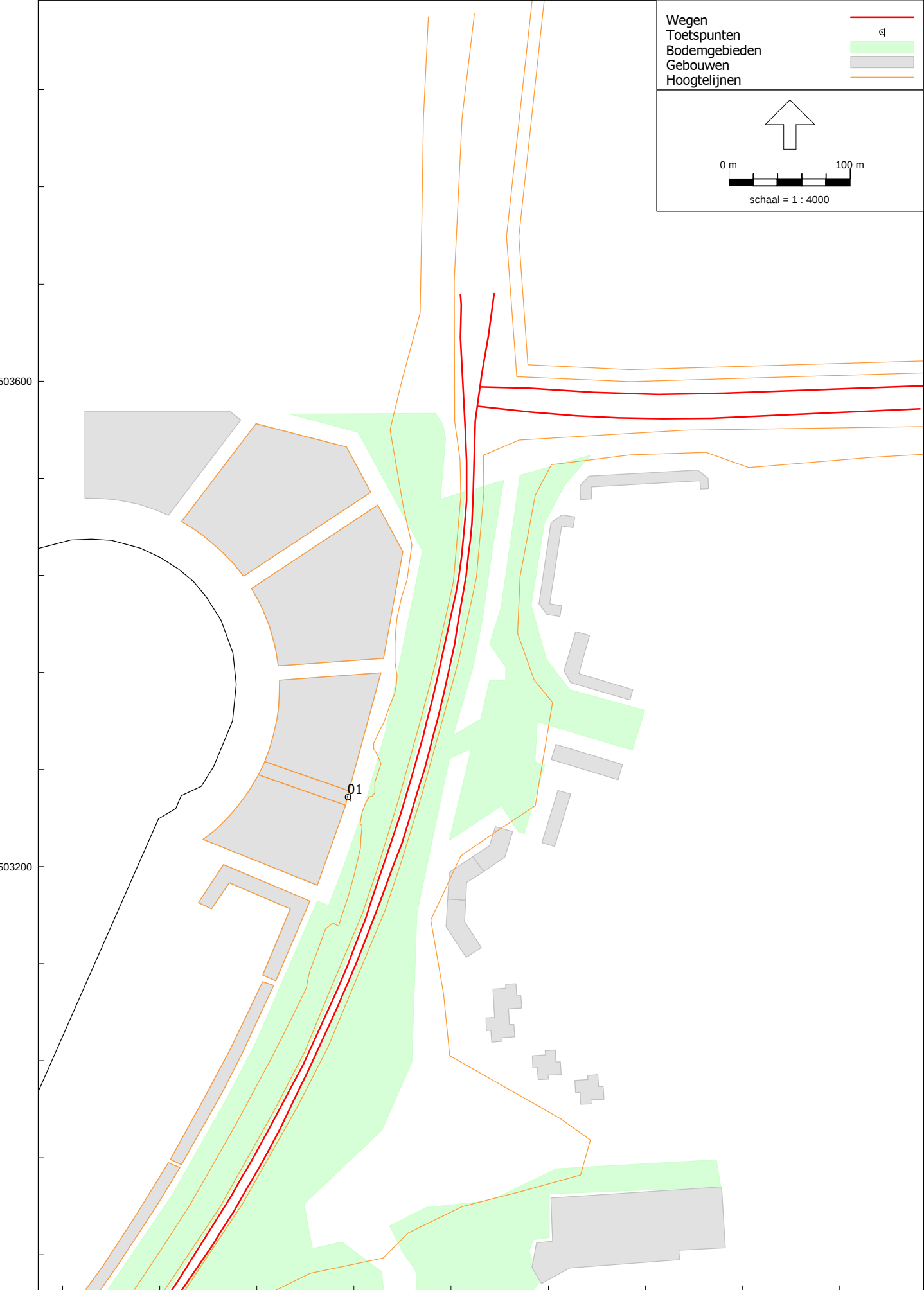
Etmaalcijfers		
28-08-2019	13027	
29-08-2019	13304	
30-08-2019	14612	
31-08-2019	13471	
01-09-2019	11935	
02-09-2019	11959	
03-09-2019	12713	
04-09-2019	13702	
05-09-2019	14058	
06-09-2019	14828	
07-09-2019	14725	
08-09-2019	15565	
09-09-2019	11834	
10-09-2019	12062	
11-09-2019	12353	

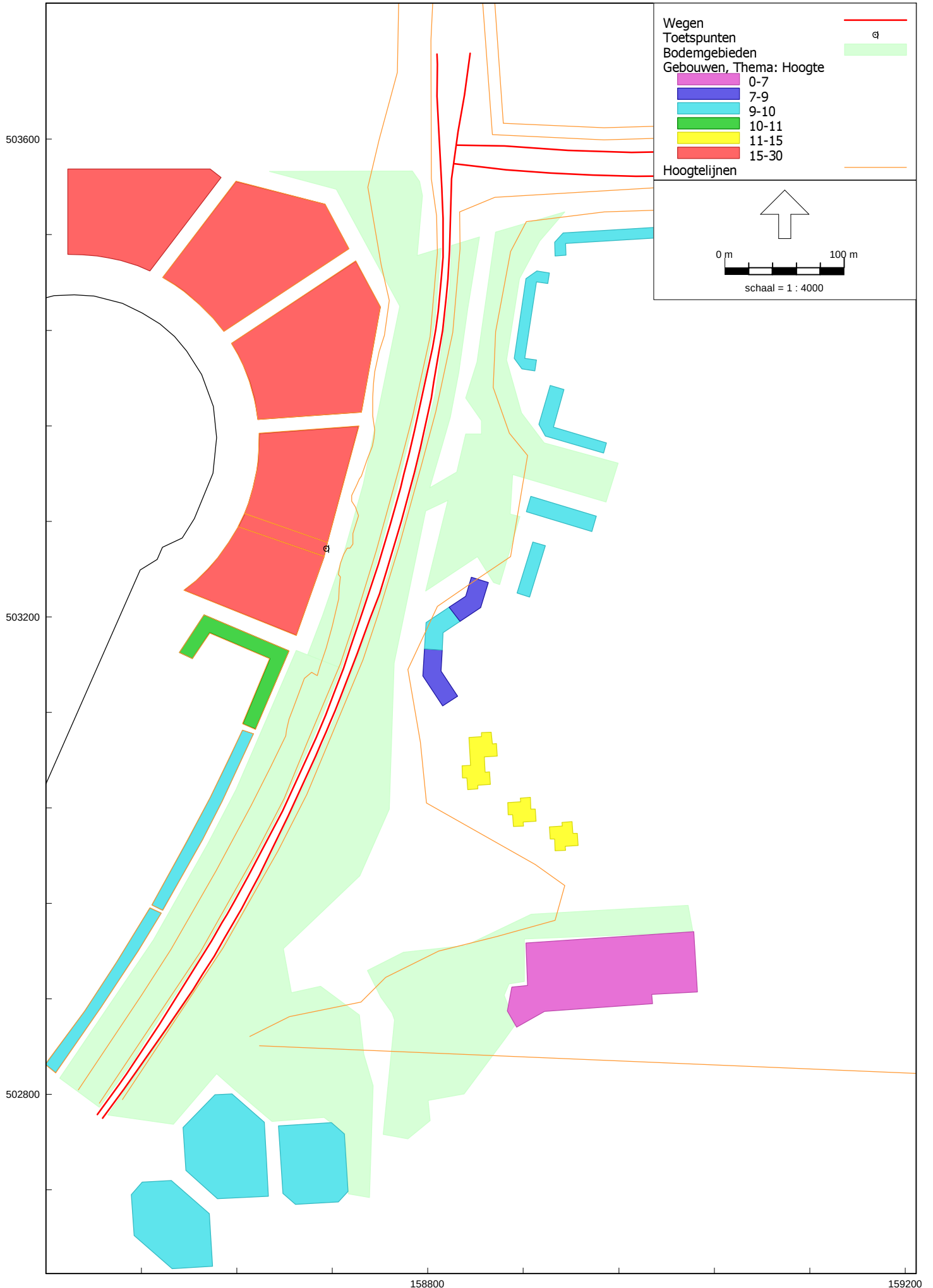


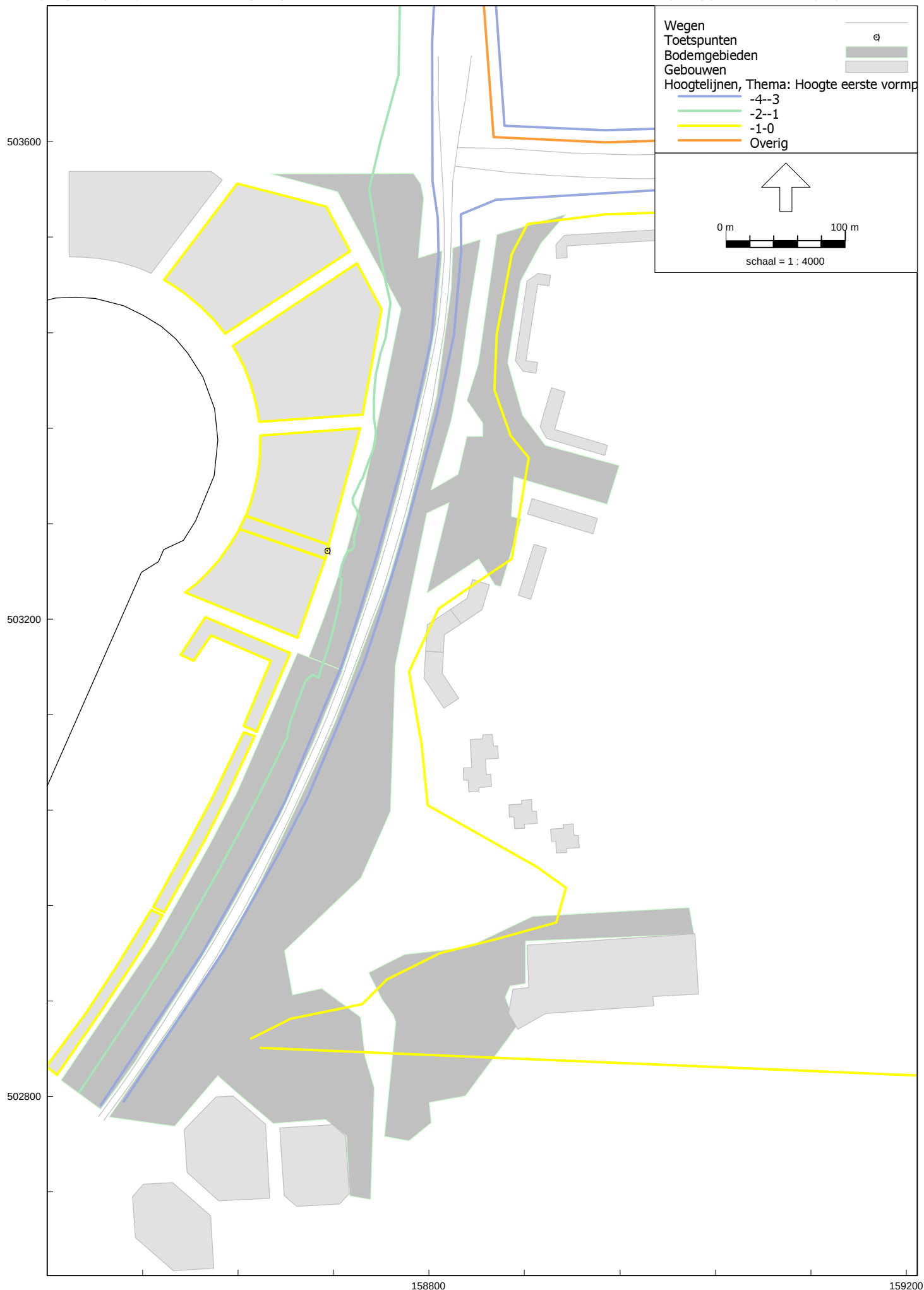
Uurcijfers weekday												
	Doorsnede				Ri. Oost				Ri. West			
	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal	L	M	Z	Totaal
0-1u	62	1	1	64	32	0	0	32	31	1	0	32
1-2u	30	1	1	32	17	0	0	18	13	0	1	14
2-3u	17	2	1	20	9	0	1	10	8	2	1	10
3-4u	12	1	0	14	5	1	0	6	7	1	0	8
4-5u	16	2	1	19	6	1	1	8	9	1	1	11
5-6u	86	3	6	96	36	2	4	42	50	1	2	53
6-7u	252	14	11	277	136	5	6	147	116	9	5	130
7-8u	445	18	13	476	250	6	8	264	195	12	6	213
8-9u	692	24	18	734	392	9	9	410	300	16	9	325
9-10u	672	24	19	715	312	11	11	334	360	14	8	382
10-11u	712	31	20	763	297	15	11	323	415	16	10	441
11-12u	843	32	22	897	344	16	13	373	500	16	9	524
12-13u	865	30	23	918	375	15	13	404	489	15	10	514
13-14u	910	28	17	955	428	13	10	451	482	14	8	504
14-15u	950	26	22	997	459	13	11	484	490	13	11	514
15-16u	990	26	17	1034	486	12	10	507	505	14	8	527
16-17u	1048	22	15	1084	554	10	8	572	494	12	6	512
17-18u	1107	20	12	1139	573	8	7	588	534	11	5	551
18-19u	830	15	9	853	463	7	6	476	366	8	3	377
19-20u	596	11	5	611	318	5	2	325	278	6	3	286
20-21u	544	8	4	557	290	4	2	296	255	4	2	261
21-22u	325	5	2	332	166	2	1	169	159	3	2	164
22-23u	202	4	0	207	99	2	0	101	103	2	0	106
23-24u	114	3	1	117	54	1	0	56	60	1	0	61

perc dag	95,03%	2,67%	2,30%	95,28%	2,99%	1,73%
perc avond	97,98%	1,46%	0,56%	97,31%	1,84%	0,86%
perc nacht	93,06%	3,15%	3,79%	91,88%	5,00%	3,13%

Bijlage II Modelinvoergegevens







Model: wegverkeerslawaaai
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
Houtribweg	richting noordoost	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50
Houtribweg	richting zuidwest	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	50	--	--	--	50	50	50
Houtribdre	richting oost	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50
Houtribdre	richting west	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50	50

Model: wegverkeerslawaaai
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
Houtribweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3600,00	6,95	2,79	0,68	--	--	--	--
Houtribweg	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3100,00	6,54	3,26	1,06	--	--	--	--
Houtribdre	--	50	50	50	--	50	50	50	--	12100,00	6,76	3,48	0,62	--	--	--	--
Houtribdre	--	50	50	50	--	50	50	50	--	13500,00	6,88	3,14	0,61	--	--	--	--

Model: wegverkeerslawaaai
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
Houtribweg	--	91,96	96,12	91,22	--	6,44	3,88	7,43	--	1,60	--	1,35	--	--	--	--	--	230,08	96,54	22,33
Houtribweg	--	93,13	97,42	93,68	--	5,21	2,58	4,74	--	1,66	--	1,58	--	--	--	--	--	188,81	98,45	30,78
Houtribdre	--	95,03	97,98	93,06	--	2,67	1,46	3,15	--	2,30	0,56	3,79	--	--	--	--	--	777,31	412,57	69,81
Houtribdre	--	95,28	97,31	91,88	--	2,99	1,84	5,00	--	1,73	0,86	3,13	--	--	--	--	--	884,96	412,50	75,66

Model: wegverkeerslawaaai
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
Houtribweg	--	16,11	3,90	1,82	--	4,00	--	0,33	--	79,69	87,14	94,07	98,28	104,24	100,91	94,19
Houtribweg	--	10,56	2,61	1,56	--	3,37	--	0,52	--	78,54	85,88	92,67	97,24	103,28	99,92	93,18
Houtribdre	--	21,84	6,15	2,36	--	18,81	2,36	2,84	--	84,32	91,37	97,86	103,26	109,31	105,88	99,13
Houtribdre	--	27,77	7,80	4,12	--	16,07	3,65	2,58	--	84,68	91,76	98,23	103,60	109,79	106,37	99,61

Model: wegverkeerslawaaai
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
Houtribweg	85,17	74,35	81,57	87,02	93,21	99,91	96,50	89,72	79,88	69,70	77,24	84,24	88,20	94,15	90,85
Houtribweg	83,99	73,99	81,01	87,01	93,03	99,88	96,42	89,63	79,47	70,50	77,80	84,52	89,24	95,34	91,97
Houtribdre	89,63	80,19	87,02	92,81	99,36	106,11	102,62	95,82	85,57	74,67	81,78	88,52	93,54	99,17	95,76
Houtribdre	90,04	80,51	87,42	93,43	99,61	106,20	102,73	95,95	85,88	75,18	82,47	89,36	93,90	99,56	96,21

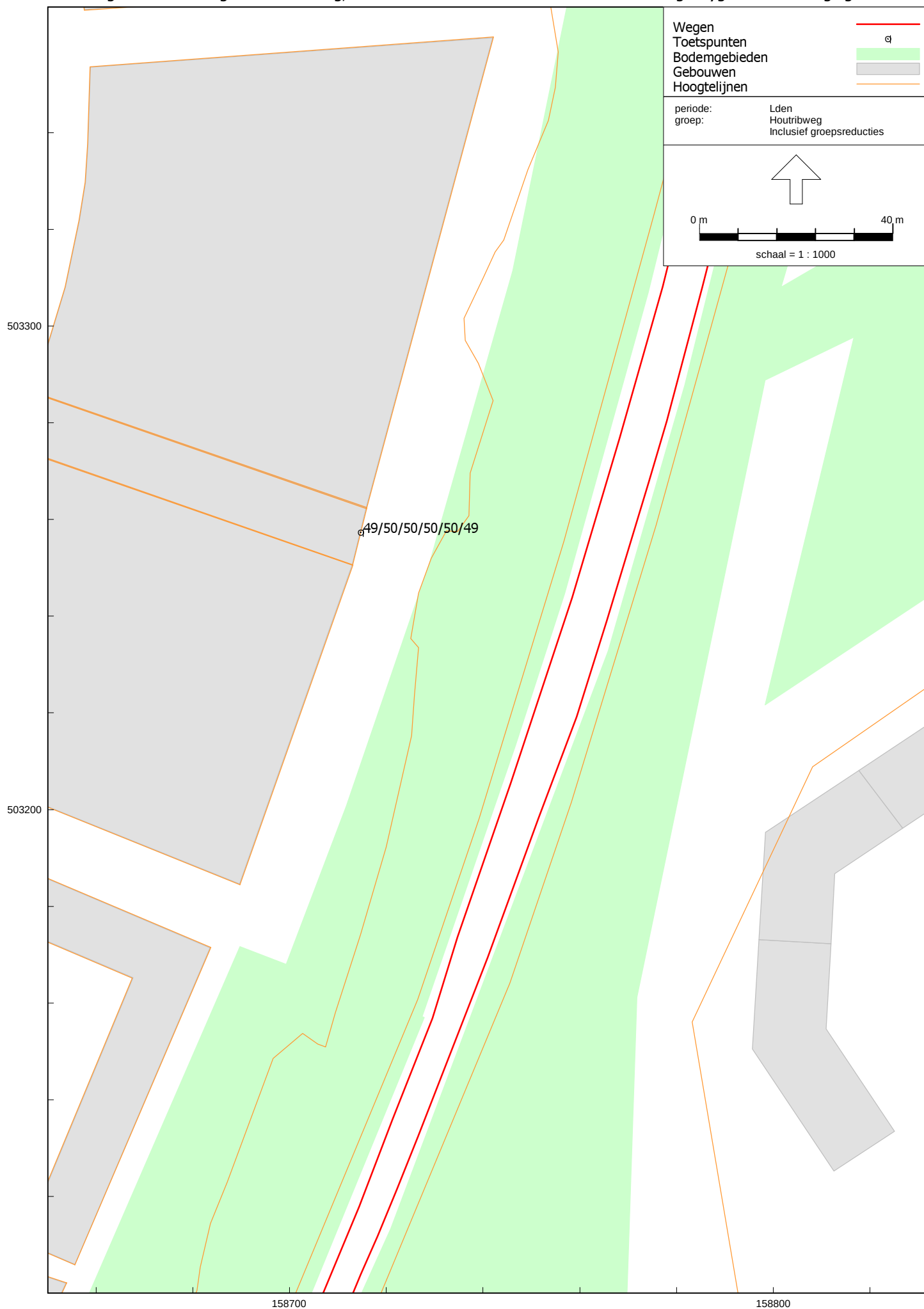
Model: wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

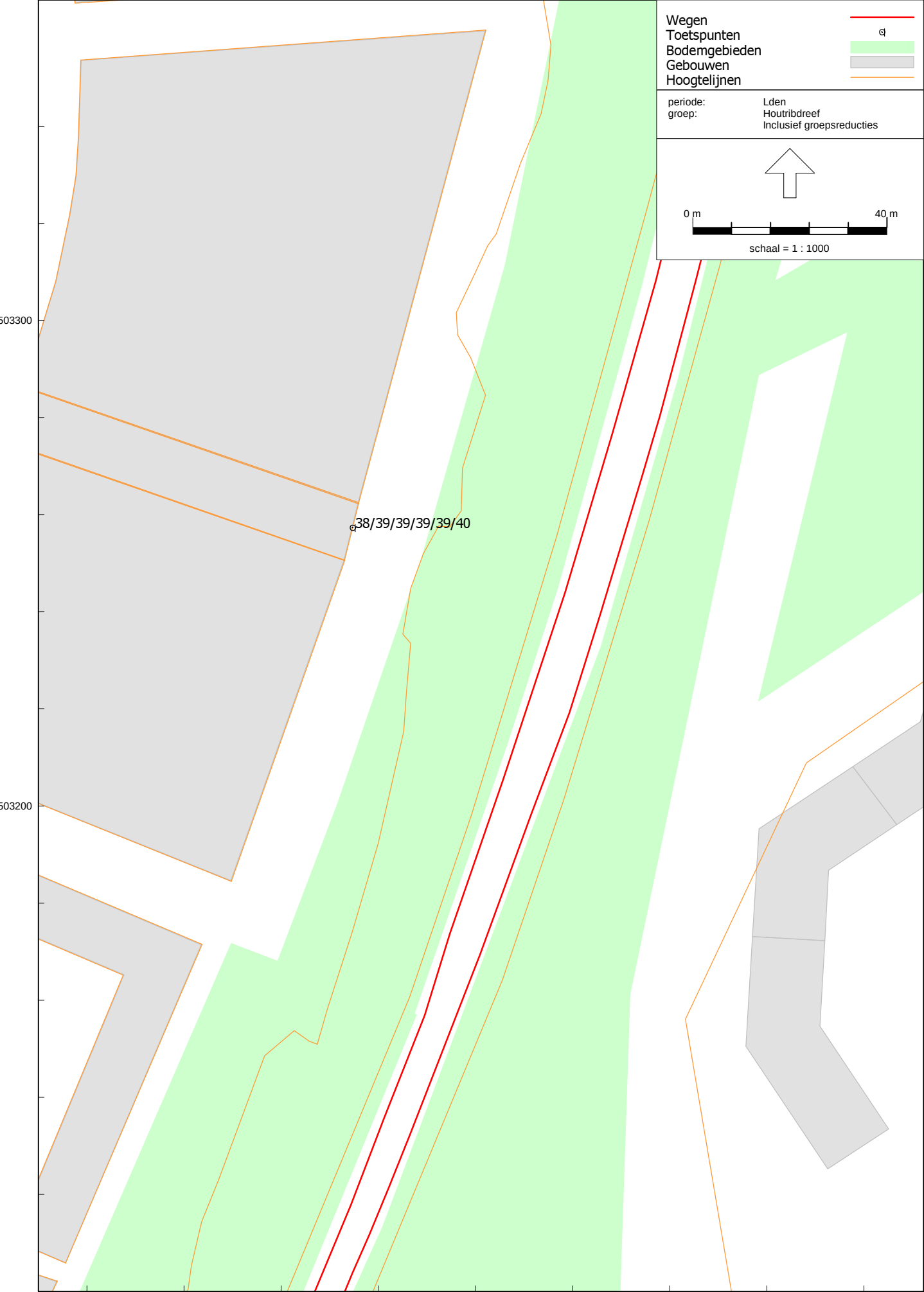
Naam	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Houtribweg	84,13	75,22	--	--	--	--	--	--	--	--
Houtribweg	85,22	75,94	--	--	--	--	--	--	--	--
Houtribdre	89,04	79,93	--	--	--	--	--	--	--	--
Houtribdre	89,49	80,54	--	--	--	--	--	--	--	--

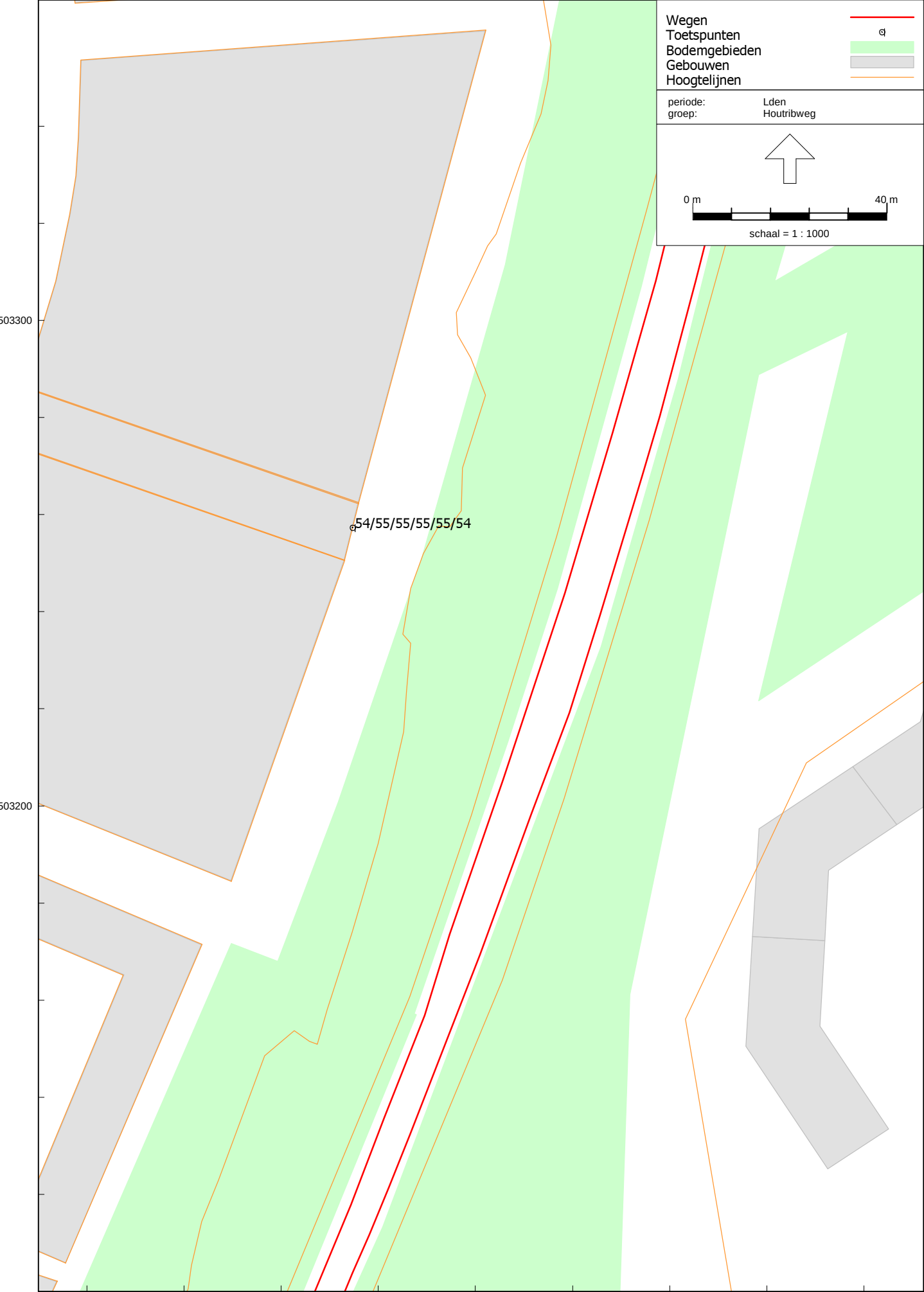
Model: wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		-0,30	Relatief	1,50	7,00	10,00	16,00	22,00	28,00	Ja

Bijlage III Berekeningsresultaten







**Bijlage 2 Quicksan Wet Natuurbescherming, NatuurBeleven
(24 februari 2021)**

(vastgesteld)

QuickScan Wet Natuurbescherming Batavia Haven Lelystad



Datum: 24 februari 2021

NatuurBeleven bv
M. Kuiper
Oostermeerkade 6
1184 TV Ouderkerk a/d Amstel
mark@natuurbeleven.nl

INHOUDSOPGAVE :

1	Inleiding	3
	Aanleiding	3
	Doel van het onderzoek.....	3
	Werkwijze	3
2	Bureaustudie: Werkgebied.....	4
3	Bureaustudie: Natuurbescherming.....	6
4	Bureaustudie: gegevens	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5	Veldonderzoek en Biotoop analyse	7
6	Voorgenomen werkzaamheden.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
	Ingrepen binnen complex.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
7	Effecten	8
	Gebiedsbescherming	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8	Conclusies en advies	8

1 Inleiding

Aanleiding

Het bestemmingsplan voor een deel van de te bebouwen grond langs de Bataviahaven dient te worden bijgesteld. De strook die de bestemming ‘verkeer’ heeft, waar een weg was gepland, zal in de bijgestelde plannen worden bebouwd en dus de bestemming wonen krijgen

Vanuit de Wet Natuurbescherming is bij ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het werkgebied. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing noodzakelijk.

Doel van het onderzoek

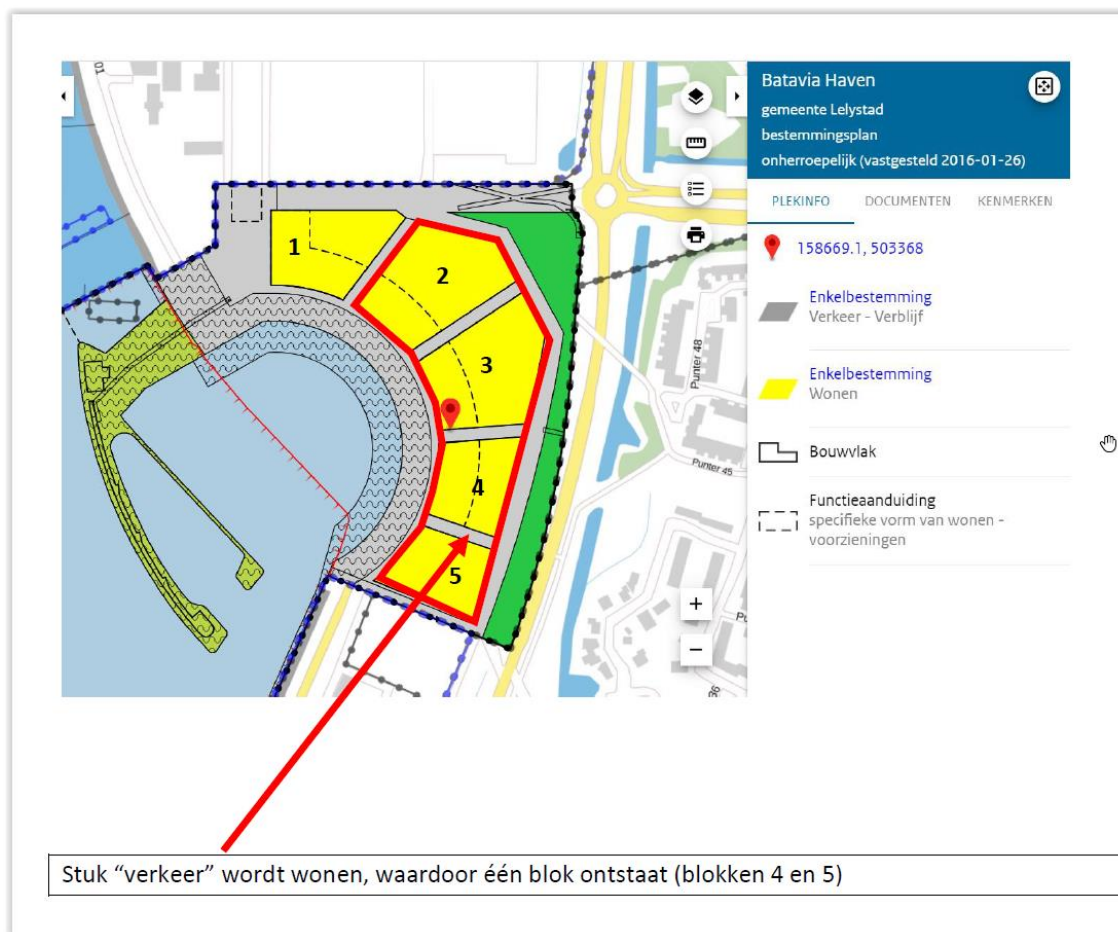
Het doel van deze flora- en fauna QuickScan is het opsporen van eventuele strijdigheden van de voorgenomen werkzaamheden met de Wet Natuurbescherming.

Werkwijze

Om bovenstaand doel te bereiken, zijn de volgende werkstappen doorlopen:

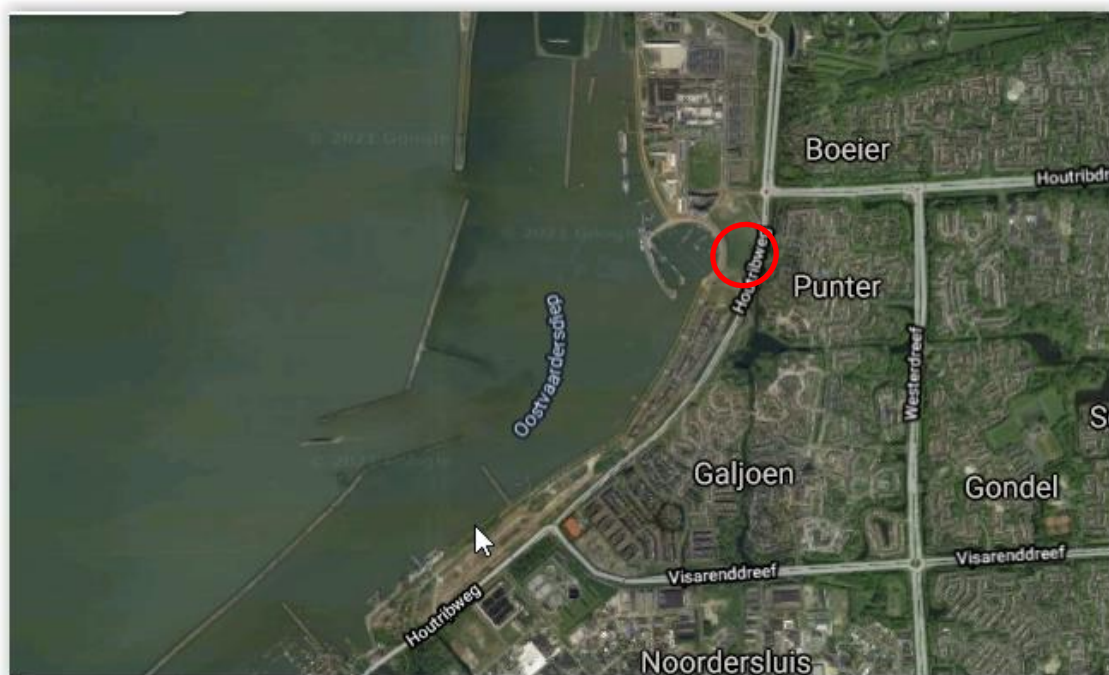
- Veldonderzoek
- Opstellen van een lijst van de mogelijk voorkomende beschermde soorten;
- Effectanalyse;
- Formuleren van een conclusie of er sprake is van een conflict met de natuurwet;

2 Bureaustudie: Werkgebied





Indicatie van de werkgebied voor nieuwbouw: rode dirkel
Indicatie bestemmingsverandering verkeer > wonen: blauwe lijn



De ruimere omgeving: stedelijke omgeving en Markmeer

3 Bureaustudie: Natuurbescherming

Binnen een straal van 3 kilometer bevinden zich Natura 2000 gebieden en wetland: het Markermeer en het IJsselmeer. Er is geen nationaalpark.



Binnen een straal van 3 kilometer liggen twee gebieden met de status van zowel wetland als natura 2000: het Markermeer en het IJsselmeer.

4 Veldonderzoek en Biotoop analyse

Het werkgebied is onderzocht op 22 februari 2021.





Werkgebied bestaat uit bouwrijpe grond met nauwelijks begroeiing in een drukke omgeving -aangrenzend wordt een bouwproject afgerond met alle drukte van dien. Intensief gebruikt als honden-uitlaat terrein.

De locatie is vrijwel kaal in een drukke omgeving. Beschermde soorten planten, amfibieën, zoogdieren, insecten of broedende vogels zijn niet te verwachten.

5 Effecten

De wijziging waarbij een geplande buurtweg tussen gebouwen, wordt gewijzigd in een huizen kan geen gevolgen hebben voor de nabij gelegen beschermde natuurgebieden.

Beschermde soorten zijn niet aanwezig en niet te verwachten, dus ook hier is geen effect.

6 Conclusies en advies

- Effect op beschermde natuur in de omgeving is uitgesloten.
- Effecten op beschermde soorten of jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen van beschermde soorten is niet aan de orde.
- Er is geen ontheffing nodig.

**Bijlage 3 Effecten stikstofdepositie, Cauberg Huygen (19 juli
2021)**

(vastgesteld)

Notitie 07452-54304-03**Herziening bestemmingsplan Bataviastad te Lelystad;
effecten stikstofdepositie vanwege gebruiksfase en
aanlegfase**

Bezoekadres:
Stationsweg 2
8011 CZ Zwolle
Postadres:
Hoofdweg 70
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberg Huygen.nl
W <http://www.cauberg Huygen.nl>

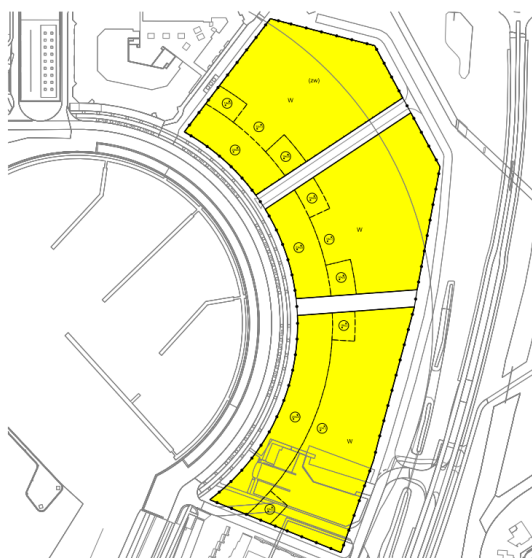
K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Datum	Referentie	Behandeld door
19 juli 2021	07452-54304-03	J. van Beekum/CVr

1 Inleiding

De gemeente Lelystad is voornemens om nieuwbouw te realiseren aan de Bataviyahaven te Lelystad. In het nieuwe plan zullen circa 440 appartementen, senioren- en gezinswoningen en 2.000 m² aan commerciële ruimte gerealiseerd worden. In het kader van een nieuw bestemmingsplan is het nodig om door middel van een verkennend onderzoek de effecten vanwege stikstofdepositie van het plan op omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken.

In onderstaande afbeeldingen is het bestemmingsplan en de locatie ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden weergegeven.



Figuur 1.1: Plankaart



Figuur 1.2: Ligging plan ten opzichte van Natura 2000-gebieden

2 Wettelijk kader

Vanwege de reguliere herziening van het bestemmingsplan dienen de effecten vanwege stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt te worden. Er dient zowel een plantoets (gebruiksfase) en een projecttoets (aanlegfase) uitgevoerd te worden. Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden wordt de Aerius Calculator ingezet. Indien met een berekening kan worden aangetoond dat een activiteit niet tot een toename van depositie leidt, is er geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

3 Plan van aanpak

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) onverbindend verklaard. Sindsdien mag het PAS niet meer gebruikt worden. Om een zorgvuldige afweging te maken bij nieuwe activiteiten wordt Aerius Calculator 2020 gebruikt, die vanaf 15 oktober 2020 is voorgeschreven. Hiermee kunnen initiatiefnemers berekenen welke depositie een project veroorzaakt en op welke natuurgebieden die depositie neerslaat.

Volgens de brief van voormelde minister van landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 13 september 2019, kenmerk DGNVLG-NP/19219179, kunnen projecten doorgang vinden waar met een berekening kan worden aangetoond dat een activiteit niet tot een toename van depositie leidt. Er is dan namelijk geen toestemming vereist voor het aspect stikstofdepositie.

In onderhavig onderzoek is daarom de volgende werkwijze gehanteerd:

- Voor de aanlegfase is een opgave gedaan van de bedrijfsduur van het in te zetten materieel alsmede de verkeersaantrekkende werking. Hiervoor is aangesloten bij vergelijkbare projecten elders en is aangesloten bij "instructie gegevensinvoer Aerius Calculator 2020".
- Voor de gebruiksfase is de verkeersgeneratie bepaald met de online tool, gebaseerd op CROW-richtlijn 317.

Deze gegevens zijn aansluitend door ons vertaald naar invoergegevens in de Aerius Calculator 2021. Daarmee is vervolgens de stikstofdepositie berekend in de omliggende natuurgebieden. Als uit de berekeningen van de afzonderlijke fasen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar, dan leiden deze fasen afzonderlijk niet tot een toename van de depositie, zodat voor het gebruik van de bouwwerken alsmede de aanleg van de bouwwerken geen vergunning benodigd is ingevolge de Wet natuurbescherming.

3.1 Gebruiksfase

In de berekening is ervan uitgegaan dat het gehele project aardgasloos wordt uitgevoerd. Er is daardoor alleen sprake van emissies door verbrandingsmotoren van voertuigen. De omvang daarvan wordt bepaald door de verkeersgeneratie van het plan.

Verkeersaantrekkende werking

Voor de verkeersgeneratie van het plan is aangesloten bij CROW-richtlijn 317. Het huidige plangebied is nog niet ontwikkeld, daarom is voor het aantal adressen uitgegaan van de naast gelegen wijk “de Punter”. Zodoende krijgt het plangebied een matig stedelijk karakter en ligt in de ‘rest bebouwde kom’. Voor de verkeersbewegingen is uitgegaan van de functies “koop huis tussen/hoek”, “koop appartementen midden”, “huur, etage midden/goedkoop”, “huurhuis vrije sector” en “commerciële dienstverlening”. In tabel 3.1 is de daarbij behorende verkeersgeneratie bepaald.

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie

Omschrijving	aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie per etmaal
Koopwoningen	26 stuks	7,5 per woning	195
Koop appartementen	28 stuks	6,0 per woning	168
Huur etage midden/goedkoop	304 stuks	4,0 per woning	1.216
Huurhuis vrije sector	80 stuks	7,5 per woning	600
Commerciële dienstverlening	2.000 m ²	14,8 per 100 m ² bvo	296
Totale verkeersgeneratie			2.475

3.2 Aanlegfase

Voor de realisatie van het plan is ervan uitgegaan dat het totale project van acht woningen binnen 1 jaar gerealiseerd gaat worden (worst case scenario). Tijdens de aanlegfase van het gebouw zal er verkeer van en naar de bouwplaats rijden. Per jaar wordt de volgende verkeersaantrekkende werking verwacht:

- 9.200 lichte motorvoertuigen;
- 2.322 zware motorvoertuigen.

Materieel inzet

Tijdens de aanlegfase wordt materieel met een verbrandingsmotor ingezet (kraan, graafmachine, betonpomp, etc.). Er wordt uitgegaan van diesel aangedreven materieel, Stage IV. Het materieel wat wordt belast heeft een verbruik van 20 liter diesel per uur (worst case). Het materieel draait gemiddeld 30%¹ van de totale inzet stationair en heeft een verbruik van 0,377108 l/l/uur conform de TNO-tabellen. In tabel 3.2 zijn de mobiele voertuigen weergegeven die ingezet worden met de bijbehorende vermogens, bedrijfsduur en verbruik.

¹ Conform het onderzoek van TNO blijkt dat gemiddeld 30% van de tijd materieel stationair draait (TNO 2020 R11528, <http://publications.tno.nl/publication/34637323/OfCtXZ/TNO-2020-R11528.pdf>).

Tabel 3.2: Inzet materieel met bijbehorende vermogens, bedrijfsduur en verbruik

Inzet voertuigen	Vermogen [kW]	Cilinderinhoud* [l]	Bedrijfsduur [uur]	Verbruik (belast) [l/j]	Verbruik (onbelast) [l/j]
Heimachine	250 kW	12,5	3.916	54.824	5.538
Koppensneller	200 kW	10	1.224	17.136	1.385
Graafmachine	130 kW	6,5	450	6.300	331
Mobiele kraan	200 kW	10	1.104	15.456	1.249
Betonpomp	200 kW	10	281	3.934	318
Betonmixer	200 kW	10	281	3.934	318

*De cilinderinhoud wordt berekend door het vermogen te delen door 20, conform "Instructie gegevens voor Aerius Calculator 2020".

3.3 Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking is vanaf het plangebied beperkt tot de Visarenddreef. Omtrent de lengte van de rijlijn waarover de bijdrage van de verkeersaantrekkende werking is berekend, is uitgegaan van de Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit van het Ministerie van I&M. Op pagina 47 van die Handreiking wordt voor ruimtelijke plannen geadviseerd om de grens van het onderzoeksgebied te leggen waar het extra verkeer als gevolg van het plan grotendeels is opgenomen in het autonome verkeer. Bepalend voor het antwoord op de vraag of het extra verkeer als gevolg van het plan grotendeels is opgenomen in het autonome verkeer, is of dat verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden (zie ABRvS 5 december 2007, ECLI:NL:RVS:2007:BB9494). Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het verkeer naar het plangebied zal voornamelijk vanaf Visarenddreef afkomstig zijn en vervolgens via de Westerdreef en de Houtribweg naar het plangebied rijden. Het verkeer van het plangebied zal voornamelijk naar de Visarenddreef rijden via de Houtribweg en de Westerdreef. Het verkeer op de Visarenddreef is qua snelheid en rij- en stopgedrag niet te onderscheiden van het overige verkeer, dat als doorgaand verkeer of als verkeer met bestemming plangebied is aan te merken en tevens ook genoeg verdund om niet meer te worden aangemerkt als verkeer van de inrichting.

4 Rekenresultaten

Met voormelde uitgangspunten van het rekenmodel in respectievelijk de gebruiksfase en de aanlegfase zijn de berekeningen uitgevoerd in Aerius.

Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

De resultaten van Aerius zijn in de bijlagen opgenomen, achtereenvolgens de gebruiksfase (bijlage I) en de aanlegfase (bijlage II).

5 Conclusie

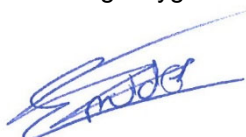
Het voorliggende stikstofdepositie-onderzoek heeft betrekking op de ontwikkeling aan de Bataviahaven te Lelystad. De gemeente Lelystad is voornemens om nieuwbouw te realiseren aan de Bataviahaven te Lelystad. In het nieuwe plan zullen circa 440 appartementen, senioren- en gezinswoningen en 2.000 m² aan commerciële ruimte gerealiseerd worden.

In het kader van een nieuw bestemmingsplan is het nodig om door middel van een verkennend onderzoek de effecten vanwege stikstofdepositie van het plan op omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken.

Uit de berekeningen blijkt dat er **geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar**.

Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

Cauberg Huygen B.V.



De heer E. Mulder
Adviseur

Bijlagen

Bijlage I	Aerius-berekening gebruiksfase
Bijlage II	Aerius-berekening aanlegfase

Bijlage I Aeries-berekening gebruiksfase

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Dhr. L. Vaartjes	Houtribweg, 8242GL Lelystad

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Herziening bestemmingsplan Bataviastad	RiBnA7banHZn

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
19 juli 2021, 09:32	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	140,82 kg/j
NH ₃	9,43 kg/j

Resultaten

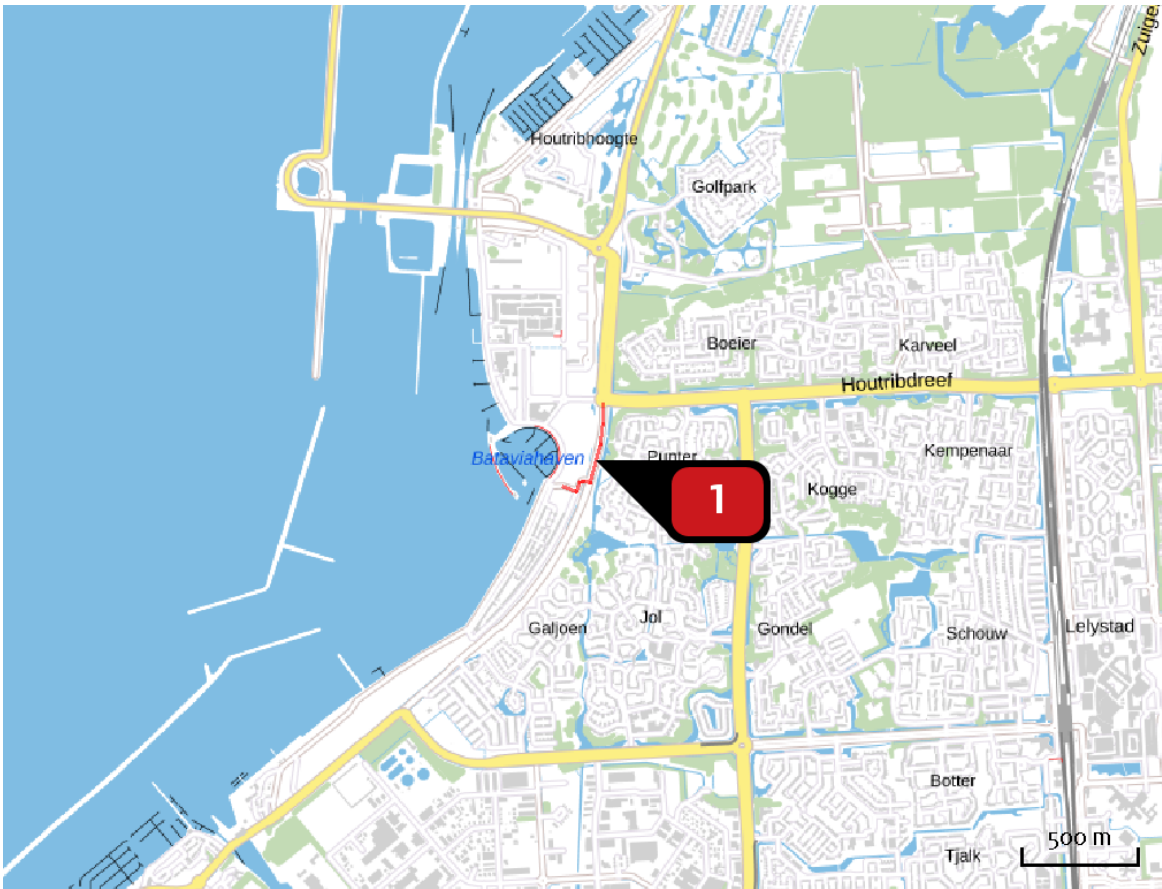
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfase

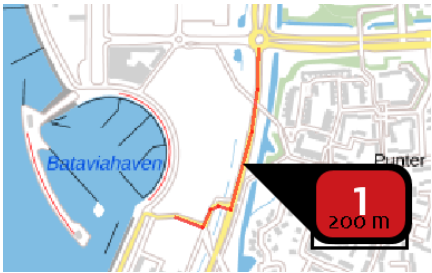
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Verkeer gebruiksfase Wegverkeer Binnen bebouwde kom	9,43 kg/j	140,82 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Verkeer gebruiksfase
158785, 503330
140,82 kg/j
9,43 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.475,0 / etmaal	NOx NH3	140,82 kg/j 9,43 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210525_2040287d5b

Database versie 2020_20210713_c09c249ebe

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

Bijlage II Aeries-berekening aanlegfase

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Dhr. L. Vaartjes	Houtribweg, 8242GL Lelystad

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Herziening bestemmingsplan Bataviastad	RSTBB3ZvTVwe

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
11 maart 2021, 15:46	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	574,12 kg/j
NH ₃	1,09 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanlegfase

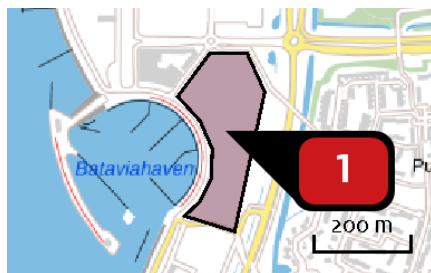
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Materieel inzet bouwfase Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	< 1 kg/j	567,94 kg/j
2	Verkeer aanlegfase Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,18 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Materieel inzet bouwphase
158678, 503408
567,94 kg/j
< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Stationair bedrijf (uren/j)	Cilinder inhoud (l)	Stof	Emissie
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Heimachine	60.362	1.175	12,5	NOx NH3	322,64 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Koppensneller	18.521	367	10,0	NOx NH3	91,64 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Graafmachine	6.631	135	6,5	NOx NH3	28,97 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Mobiele kraan	16.705	331	10,0	NOx NH3	82,65 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Betonpomp	4.252	84	10,0	NOx NH3	21,02 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 130 <= kW < 300, bouwjaar 2014 (Diesel)	Betonmixer	4.252	84	10,0	NOx NH3	21,02 kg/j < 1 kg/j



Naam

Verkeer aanlegfase

Locatie (X,Y)

158786, 503333

NOx

6,18 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	9.200,0 / jaar	NOx NH ₃	1,41 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2.322,0 / jaar	NOx NH ₃	4,77 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

Bijlage 4 Nota van zienswijzen en wijzigingen

(vastgesteld)

Nota van zienswijzen en wijzigingen

**Bestemmingsplan 1^e Partiële herziening
bestemmingsplan Bataviahaven 2015**



Afdeling: DVL-WB

Auteurs : E. Munneke (Gemeente Lelystad) /F. Abendroth (Van Riezen Partners)

Datum: 24-1-2021

Versie: 5.0

Inhoudsopgave	Blz.
1. Inleiding	3
2. Behandeling zienswijzen	4
2.1 Formele aspecten zienswijzen	
2.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen	
3. Conclusie	11
Wijzigingen n.a.v. zienswijzen	
4. Ambtshalve wijzigingen	12

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan '1e Partiele herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015' heeft gedurende 6 weken, vanaf 14 oktober 2021 tot en met 24 november 2021 ter inzage gelegen.

Van de ter inzagelegging is op 13 oktober 2021 kennisgegeven in de Flevopost en in het Gemeenteblad (2021, 356427). Daarin werd vermeld dat gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kon brengen bij de gemeenteraad van Lelystad, naar keuze schriftelijk (waar de voorkeur naar uitgaat) of mondeling.

Er is 1 zienswijze ingediend. In paragraaf 2.2 van deze nota is deze zienswijze samengevat en voorzien van een antwoord.

2. Behandeling zienswijzen

2.1 Formele aspecten

Van de volgende adressant is een zienswijze ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan.

nr.	Adressant	datum ontvangst
1.	(geanonimiseerd)	24 november 2021

De zienswijze is binnen de termijn voor de terinzagelegging van het ontwerpplan, te weten op 24 november 2021, bij de gemeente ingekomen. De zienswijze is daarom tijdig ontvangen en is ontvankelijk.

2.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

1.1

Zienswijze:

Adressant wijst erop dat in de publicatie van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan alleen gesproken wordt over de blokken 3 t/m 5. Blok 2 werd niet genoemd. Dat vindt adressant misleidend. Vervolgens geeft adressant aan dat 'plotseling' op pagina 13 gesproken wordt over het aanpassen van parkeernormen voor onder andere ook blok 2. Volgens adressant is dat bewust gedaan. Hij vermoedt dat de reden hiervoor ligt in de eerder voor blok 2 gevoerde procedure, waarin de voorzieningenrechter bewust door de gemeente en ontwikkelaar Van Wijnen op het verkeerde been is gezet en dat nu achteraf volgens adressant een en ander rechtgetrokken moet worden.

Reactie gemeente:

In de publicatie werd inderdaad aangegeven dat deze partiële herziening vooral bedoeld is voor de ontwikkeling van blokken 3 t/m 5. Dat is ook juist, want blok 2 is reeds in ontwikkeling en voor een groot deel reeds gerealiseerd of in uitvoering. Een van de aanpassingen betreft het toepassen van een lagere parkeernorm. Dit heeft ook betrekking op blok 2. Het is inderdaad niet handig geweest om blok 2 niet te noemen, maar op de verbeelding is duidelijk te zien dat blok 2 onderdeel uitmaakt van de herziening. Ook in de toelichting is dat duidelijk vermeld. In hoofdstuk 3 '1^e partiële herziening bestemmingsplan' en de paragrafen 3.1 'Aard en doel' en 3.2 'Onderdelen herziening' is dat ook duidelijk beschreven. Er is geen sprake van misleiding.

De verwijzing van adressant naar een eerdere procedure is niet relevant. De omgevingsvergunning waar deze procedure betrekking op had is reeds onherroepelijk. Het bezwaar van adressant is toen ongegrond verklaard. De voorzieningenrechter heeft adequaat de belangen en de aangeleverde informatie betrokken in zijn oordeel. Ook van een misleiding van de rechter is geen sprake geweest.

1.2

Zienswijze:

Adressant geeft aan dat de onderliggende stukken voor de totstandkoming van een lagere norm ontbreken en dat toetsing dus niet mogelijk is. Daarnaast vindt adressant, dat beweringen/berekeningen/presentatie van de normen met betrekking tot de (niet toegelichte) praktijksituatie onvolledig en onjuist is. Het is volgens adressant onduidelijk welke normen voor welk deel van toepassing zijn.

Reactie gemeente:

De heroverweging parkeernormen is gebaseerd op de daadwerkelijke situatie bij bouwblok 1. Hier is namelijk gebleken dat het parkeren door bewoners van de reguliere woningen lager ligt dan de in het parkeerbeleidsplan opgenomen parkeernormen. De vermoedelijke oorzaak hiervan is de demografische samenstelling van de bewoners (groot deel 60+) en de locatie waarbij andere parkeervoorzieningen, dan de inpandige parkeervoorziening in het bouwblok zelf, op enige loopafstand liggen of gereguleerd zijn door middel van betaald parkeren. Onderstaand zijn de bijbehorende uitgangspunten toegelicht.

Aantal reguliere woningen

In bouwblok 1 zijn in totaal 106 reguliere woningen en appartementen gerealiseerd, waarvan 39 middelduur, 48 duur en 19 onbekend. (**Voor de volledigheid het betreft de reguliere woningen, de begeleid wonen functie, horeca en kantoorfunctie zijn niet gezien en/of aangepast*)

Daadwerkelijk gebruik parkeerplaatsen door reguliere woningen

Deze appartementen van bouwblok 1 gebruiken in de praktijk 164 parkeerplaatsen voor eigen gebruik en hun bezoekers. Aan de bewoners zijn 129 parkeerplaatsen verkocht en aan de vereniging van eigenaren 35 parkeerplaatsen. Dat aan meer parkeerplaatsen geen behoefte was blijkt uit het feit dat op dit moment nog 19 parkeerplaatsen niet verkocht zijn en nog in eigendom van de ontwikkelaar.

Verwacht gebruik op basis van normen parkeerbeleidsplan

Uit het parkeerbeleidsplan volgt de hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen. Mocht bouwblok 1 op dit moment gebouwd worden, dan is dat $48 \times 2 + 39 \times 1,8 + 19 \times 1,8 = 200$ parkeerplaatsen.

*(*voor onbekend wordt middelduur aangehouden, dit is het minst gunstig voor de berekening van de reductie op de parkeernorm en dus aan de veilige kant. Reëler is namelijk dat de meeste van deze 19 woningen in de categorie duur vallen).*

Percentage lager gebruik in de praktijk dan op basis van de parkeernorm verwacht was

Een doorrekening van de normen komt uit op 200 parkeerplaatsen, de praktijk op 164. Dit is zo'n 18% lager dan op basis van de norm de verwachting is. Voor bouwblokken 2 t/m 5 is de verwachting dat voor dezelfde doelgroep als bij bouwblok 1 gebouwd gaat worden en de bouwblokken hebben een soortgelijke ligging als bouwblok 1.

Parkeernorm voor blok 2 t/m 5 onderbouwd op basis van het daadwerkelijke gebruik in blok 1

Op basis van het voorafgaande kunnen de parkeernormen 18% naar beneden worden bijgesteld, de lagere parkeernormen voor dit gebied worden:

- Goedkoop: 1,4 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek
- Middelduur: 1,5 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek
- Duur: 1,7 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek

De normen gelden voor het gehele plangebied van de bestemmingsplanherziening, dus voor de blokken 2 t/m 5. Dit is duidelijk in het bestemmingsplan verwoord.

De hiervoor beschreven redenering en berekening zal in paragraaf 4.1.2 van de toelichting worden opgenomen.

1.3

Zienswijze:

Adressant vindt de voorwaarden die gesteld worden bij de nieuwe normen, dat alle parkeerplaatsen na de bouw beschikbaar komen voor bewoners en hun bezoek en dat deze afspraak bij de verlening van de omgevingsvergunning moet worden vastgelegd, een onzinclausule. Adressant vreest dat er hierdoor te weinig parkeerplaatsen zullen zijn, omdat de normen aantoonbaar te krap zijn.

Reactie gemeente:

Er is zeker geen sprake van een onzinclausule. Het is gebruikelijk om bij het verlenen van een omgevingsvergunning voorwaarden te stellen. Het kan hierbij om uiteenlopende voorwaarden gaan, waaronder ook voorwaarden met betrekking tot het oplossen van de parkeervraag. In de reactie onder 1.2 is voldoende uitgelegd, dat de nieuwe parkeernormen volstaan, mede omdat blijkt, dat meer dan 12 jaar na realisatie van blok 1 nog niet alle parkeerplaatsen zijn verkocht.

Op dit moment zijn nog 19 parkeerplaatsen beschikbaar. De omgeving kent een betaald parkeren regime. De loopafstand tot gebieden met gratis parkeren is groot. Er wordt dan ook niet verwacht dat bewoners daar geparkeerd staan. Er zijn ook geen klachten van bewoners van blok 1 bekend over een tekort aan parkeerplaatsen.

1.4

Zienswijze:

Adressant verwijst naar het CROW en vermeldt de op grond van het bestemmingsplan geldende parkeernormen als volgt:

Soort	Bestemmingsplan	CROW
Horeca	6,0 per 100m ²	8 per 100 m ² bar/cafe 1)
Restaurant	13,0 per 100m ²	16 per 100m ² 2)
Winkel	3,25 per 100m ²	3,75 per 100m ²
Kantoor	3,0 per 100m ²	2,5 of 3,5 per 100m ²
Wonen duur	2,0	2,0
Wonen middel	2,0	1,8
Wonen goedkoop	n.v.t.	n.v.t

Verder wordt vermeld, dat 5% invalidenparkeerplaatsen en 2 fietsparkeerplaatsen per 10 autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Tevens dienen volgens het CROW minimaal 0,3 parkeerplaatsen per woning ten behoeve van bezoekers gerealiseerd te worden. Vervolgens wordt een berekening getoond voor de parkeerbehoefte van blok 1. Verder verduidelijkt adressant, dat in Batavia I 208 parkeerplaatsen gerealiseerd zijn; hiervan zijn er 7 gebruikt voor een fietsenberging voor bewoners van begeleid wonen; 3 stuks parkeerplaatsen zijn wel gerealiseerd maar niet bruikbaar omdat ze voor een vluchtdoor of loopdeur zijn gesitueerd en daarom onbruikbaar (met een paaltje) zijn gemaakt. Zodat er de facto 198 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hiervan zijn er 166 in de kelder en 32 op de begane grond.

166 parkeerplaatsen voor 103 woningen maakt een norm van 1,6 per woning, terwijl de bezoekersnorm volgens de CROW normen altijd minimaal 0,3 moet zijn, zodat de norm voor zowel middelduur als duur minimaal 1,9 moet zijn.

Al van voor de vergunning verstrekking voor Batavia II voor 78 appartementen en 19 stadswoningen wist de ontwikkelaar volgens adressant dat er een parkeerprobleem zou zijn bij Batavia II.

Adressant trekt volgende conclusies:

1. 166 parkeerplaatsen voor 103 woningen maakt een norm van 1,6 per woning, terwijl de bezoekersnorm volgens de CROW normen altijd minimaal 0,3 moet zijn, zodat de norm voor zowel middelduur als duur minimaal 1,9 moet zijn
2. Al van voor de vergunning verstrekking voor Batavia II voor 78 appartementen en 19 stadswoningen wist Van Wijnen dat er een parkeerprobleem zou zijn bij Batavia II
3. De capaciteit van de VOC garage is 180 parkeerplaatsen en daarmee onvoldoende om aan de parkeernormen voor Batavia I en II te voldoen. Er is in totaal meer dan 2500m² BVO in Batavia I en II (mogelijk zelfs >3000m²) dit levert een aantal parkeerplaatsen voor bezoekers op van $> 25 \times 0,8 \times 13 = > 260$ parkeerplaatsen; dit is meer dan de 180 park.pl. van de VOC-garage. Dit is dan exclusief de eigenaren, huurders en personeel van de plint. Voor de goede orde bij hoorzittingen naar aanleiding van de bezwaarprocedures in 2019 werd door de gemeente gesteld, dat zowel bezoekers als ook personeel en eigenaren dan maar naar de VOC garage moesten of naar de terreinen van Batavia stad. De normen van CROW geven een afstand van maximaal 100m in dergelijke gevallen. Parkeren bij Batavia stad is aanzienlijk verder.
4. Nadat de "verkeersdeskundige" de raad op het verkeerde been had gezet met o.a. normen van 0,8 voor bijzondere woonvormen (onbekend in het bestemmingsplan) in de nog te realiseren 78 woningen, waarvan de vergunning i.v.m. het "gasloos maken" van de woningen, was weggewerkt kon het raadsbesluit geen stand houden voor de rechtbank. In juni 2019 is vervolgens de rechtbank op het verkeerde been gezet (zie verslag). Nu wordt met onvolledige gegevens de raad opnieuw op het verkeerde been gezet door een voorstel, dat niet alleen Batavia III, IV en V betreft, maar ook Batavia II en bovendien gebaseerd is op onvolledige gegevens en een onjuiste interpretatie zonder zichtbare controleerbare onderbouwing.
5. Al deze gegevens zijn bij het ambtelijk apparaat bekend of hadden bekend moeten zijn, zodat de vraag zich opdringt wat er met deze ambtenaren aan de hand is om hier een bouwer c.q. ontwikkelaar zo te plezieren, dat zowel de raad (meermaals) als de rechtbank op het verkeerde been worden gezet. Wat is hier aan de hand?

Reactie gemeente:

Bij deze geven wij per conclusie een reactie:

Ad 1.

De CROW kencijfers voor woningen zijn altijd inclusief 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Dus ook de nu in deze herziening voor woningen opgenomen parkeernormen zijn inclusief bezoekersaandeel van 0,3. In de beantwoording onder punt 1.2 is aangetoond dat de nu opgenomen parkeernormen voldoende zijn voor dit gebied.

Ad 2.

Deze stelling is niet onderbouwd. De gemeente kan deze conclusie niet plaatsen. Ten tijde van vergunningsverstrekking wordt de beoogde toekomstige parkeersituatie altijd getoetst.

Ad 3.

De omgevingsvergunningen voor de horeca oppervlaktes zoals gerealiseerd in bouwblok 1 en 2 zijn reeds verleend en de mogelijkheid tot zienswijzen en bezwaar op de parkeeroplossing voor deze functies is reeds verstreken. En de partiële herziening van het bestemmingsplan voorziet alleen in een wijziging van de parkeernorm voor reguliere woningen en niet in een wijziging van de parkeernorm voor de horeca, deze is reeds opgenomen in het onherroepelijke vigerende bestemmingsplan Bataviyahaven 2015'

Ad 4.

Onduidelijk is wat adressant bedoelt. De raad is ten allen tijde juist geïnformeerd. Er is geen sprake geweest van misleiding. De verwijzing naar een eerdere procedure is niet relevant. De omgevingsvergunning waar deze procedure betrekking op had is reeds onherroepelijk. Het bezwaar van adressant is toen ongegrond verklaard. De voorzieningenrechter heeft adequaat de belangen en de aangeleverde informatie betrokken in zijn oordeel. Ook van een misleiding van de rechter is geen sprake geweest.

Ad 5.

Onduidelijk is wat adressant bedoelt. Adressant suggereert dat de gemeente haar werk niet goed doet en alleen maar in het voordeel van ontwikkelaar handelt. Een bewijs hiervoor wordt niet geleverd.

Deze herziening van het bestemmingsplan heeft vooral betrekking op de bouwblokken 3 t/m 5. De gemeente is eigenaar van de gronden van bouwblokken 3 t/m 5. Voor deze blokken zijn er nog geen ontwikkelaars geselecteerd. De gemeente organiseert hiervoor een openbare selectie. Voor bouwblok 2 zijn vooral de parkeernormen relevant. Deze zijn gebaseerd op ervaringen in bouwblok 1. Dit is uitvoerig in het voorafgaande toegelicht.

Dat de rechtbank meermaals op het verkeerde been werd gezet, is verder niet onderbouwd en lijkt ons zeer onwaarschijnlijk. Er is geen twijfel aan de competentie en de zorgvuldigheid van de rechtbank.

1.5

Zienswijze:

Adressant geeft aan dat jarenlang diverse bewoners gevraagd hebben om een parkeerplaats te kunnen kopen. Hierop werd lange tijd geen antwoord gegeven, c.q. pas later een te hoge (onrealistische) prijs gevraagd. Zo bleven lange tijd een aantal parkeerplaatsen onverkocht.

Het feit dat er dus parkeerplaatsen gedurende lange tijd niet zijn verkocht heeft volgens adressant alles te maken met het feit, dat a) er nagenoeg geen parkeerplaatsen toegedeeld zijn aan de plint (hoewel wel genormeerd) en b) er niet of pas veel later en dan met onrealistische bedragen geantwoord werd op verzoeken.

Een niet verkochte parkeerplaats levert (in theorie) vijf maal zijn geld op (bij aanpassing van de normen) 4 maal bij het niet realiseren bij Batavia II, III, IV en V, alsmede nadat de bestemmingsplan aanpassing definitief is geworden nog bij verkoop van I. Inmiddels schijnt de verkoop van de nog niet verkochte parkeerplaatsen bij Batavia I zo ver gevorderd te zijn, dat een bestuurslid adressant erop wees, dat als adressant nog een parkeerplaats zou willen hij haast moet maken omdat ze al grotendeels weg zijn en de rest waarschijnlijk snel volgt.

Dit nadat Van Wijnen getracht heeft middels toestemming van de algemene vergadering van de VVE gedaan te krijgen, dat bewoners van Batavia II de overgebleven (vastgehouden door Van Wijnen) parkeerplaatsen mochten overnemen. Toen dit was weggestemd is een tijd later een aanbod tegen een realistischer prijs gedaan; hierop schijnen nu de nodige reacties te zijn gekomen, zodat nu zo goed als alle parkeerplaatsen verkocht zijn.

Reactie gemeente:

12 jaar na realisatie van bouwblok 1 staan nog steeds 19 parkeerplaatsen te koop voor een koopprijs van € 10.150,-. Dat is een marktconforme prijs. Waarom onverkochte

parkeerplaatsen in theorie meer geld op zouden leveren dan verkochte, is onduidelijk en de argumentatie adressant is niet te volgen.

1.6

Zienswijze:

Adressant maakt verder bezwaar tegen de wijziging van de bouwhoogte van bouwblok 2. Adressant is van mening dat hier stadswoningen komen van maximaal 13 m hoog.

Reactie gemeente:

In de herziening wordt voor alle blokken afgezien van een minimale bouwhoogte. In het geldende bestemmingsplan wordt uitgegaan van:

- a. de bouwhoogte van de woonhuizen mag niet minder dan 10 meter en niet meer dan 20 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de woongebouwen mag niet minder dan 20 meter en niet meer dan 30 meter bedragen;

De herziening gaat nu uit van:

Een maximum bouwhoogte voor woonhuizen van 13 meter voor blokken 3 t/m 5. Hier zijn de gronden nog niet uitgegeven. In blok 2 geldt voor woonhuizen conform het huidige bestemmingsplan een maximum bouwhoogte van 20 meter. Hier is voor gekozen omdat het gaat om bestaande bouwrechten van gronden, die reeds zijn uitgegeven. Voor bouwblok 2 verandert de maximale bouwhoogte dus niet.

Voor woongebouwen blijft de maximum bouwhoogte 30 meter en komt de minimale bouwhoogte te vervallen.

1.7

Zienswijze:

Adressant maakt ook bezwaar tegen de samenvoeging van Batavia IV en Batavia V, omdat zoals deze samenvoeging in het beeldregieplan gepresenteerd totaal niet aan de opzet zoals bedoeld is met oplossingen voor parkeren, een afgesloten binnenhof en talloze architectonische aspecten, die adressant ook bij het beeldregieplan kenbaar heeft gemaakt, maar die verre van volledig zijn, omdat de door Krier gemaakte plannen zeer gedetailleerd zijn en uit ervaring met Batavia II is gebleken dat zowel de gemeente als de bouwer de plannen uitkleden.

Reactie gemeente:

In de zienwijze gaat adressant in op het beeldregieplan. Hier gaat het over het bestemmingsplan.

De reden om de blokken 4 en 5 met deze herziening samen te voegen is dat de blokken apart te klein zijn om een goed stedenbouwkundig plan en uiteindelijk ook een goed bouwplan te kunnen maken. Om het parkeren zo goed mogelijk op te kunnen lossen en om kwalitatief goede binnenterreinen te kunnen maken, is er nu voor gekozen om de twee blokken samen te voegen tot één blok. Hierdoor vervalt de bestemming 'Verkeer-verblijf' tussen blok 4 en 5 en wordt ingevuld met bestemming 'Wonen'.

1.8

Zienswijze:

Gezien de manier van presentatie van deze wijzigingen en de ervaringen uit het verleden maakt adressant zich ernstig zorgen over de gevolgde procedure, alsmede de gehele rechtsgang.

Adressant houdt zich dan ook nadrukkelijk het recht voor om na de uitspraak van de Raad van State deze zaak voor te leggen aan Europese rechters. Of dit nu Luxemburg of Straatsburg is kan adressant op dit moment nog niet overzien, maar adressant wenst deze mogelijkheid nadrukkelijk te benoemen.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze. Adressant is uiteraard vrij om vervolgstappen te zetten.

3. Conclusie zienswijzen

De hiervoor behandelde zienswijzen geven aanleiding tot volgende wijziging:

1. De onderbouwing van de parkeernormen, zoals in de reactie van de gemeente onder punt 1.2 is opgenomen, wordt tevens voor vaststelling van het bestemmingplan opgenomen in de toelichting. Paragraaf 4.1.2. (Parkeren) wordt hierop aangepast.

Verder geeft de zienswijze geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan voor vaststelling.

4. Ambtshalve wijzigingen

Om de regeling met betrekking tot de bouwhoogte van woonhuizen in blok 2 eenduidiger en leesbaarder te maken wordt de maatvoeringaanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' vervangen door de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – woonhuizen', die in de regels gekoppeld wordt aan een maximale bouwhoogte van 20 meter. In dit kader wordt dan ook betreffende tekst in de toelichting (paragraaf 3.2 onder 2. Bouwhoogtes) hierop aangepast.

Hieronder worden de wijzigingen (zowel de ambtshalve wijzigingen als de wijzigingen n.a.v. de behandelde zienswijzen) ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan puntsgewijs aangegeven.

Toelichting

- Hoofdstuk 1 Inleiding:

- In paragraaf 1.1. Aanleiding in de eerste zin wordt de afkorting MRA voluit geschreven, Metropoolregio Amsterdam, gevolgd door de afkorting tussenhaakjes (MRA).
- In paragraaf 1.1. Aanleiding wordt de tekst na de derde zin in de derde alinea herschreven en aangevuld als volgt:
In het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 worden naast het reeds gerealiseerde blok 1 ook de resterende ontwikkelblokken geregeld (blokken 2 t/m 5). Recent is gestart met de bouw van het tweede blok in Bataviahaven. Het totale plangebied van Bataviahaven heeft met de haven en boulevard een omvang van circa 12 hectare. Circa 3,8 hectare is in totaal uitgeefbaar, waarvan circa 2 hectare nog uit te geven. Nieuwe stedenbouwkundige inzichten maken het nodig om het huidige bestemmingsplan op onderdelen aan te passen.
Bestemmingsplan Bataviahaven 2015 is nog steeds vigerend en wordt nu met het voorliggende plan herzien. Het gaat hierbij om de 1e partiële herziening van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 met ondergeschikte wijzigingen, die betrekking hebben op de bouwblokken 2 t/m 5. In hoofdstuk 3 worden deze wijzigingen nader beschreven.*
Voorliggende herziening voorziet niet in nieuwe functies of in een groter programma dan het moederplan uit 2015. Voor de onderdelen die niet worden herzien, blijven de regels van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 van kracht.

- Hoofdstuk 3 1^e partiële herziening bestemmingsplan

- In paragraaf 3.2 onder 1. Parkeernormen wordt de eerste zin aangevuld met de volgende zinsnede: '... voor de bouwblokken 2 tot en met 5 van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015'.
- In paragraaf 3.2 onder 2. Bouwhoogtes wordt de 2^e alinea in zijn geheel vervangen door de volgende tekstpassages (alinea's):
Het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 voorziet in minimale en maximale bouwhoogtes. Deze partiële herziening voorziet alleen nog in maximale bouwhoogtes.

Voor bouwblok 2 geldt dat de maximum bouwhoogtes uit het huidige bestemmingsplan Bataviahaven 2015 blijven bestaan. De reden hiervoor is, dat het voor bouwblok 2 gaat om bestaand rechten van gronden, die reeds zijn uitgegeven. Voor de andere blokken geldt dat niet, omdat deze nog niet zijn uitgegeven. In bouwblok 2 blijft de maximum bouwhoogte voor woonhuizen 20 meter conform de huidige regeling van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015. Hiervoor is op de verbeelding de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - woonhuizen' opgenomen. De maximum bouwhoogte voor woongebouwen blijft conform het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 maximaal 30 meter.

De bouwhoogte van woonhuizen voor de overige bouwblokken bedraagt maximaal 13 meter.

De bouwhoogte van woongebouwen blijft in de overige bouwblokken conform de regeling van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 ook maximaal 30 meter.

- Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

- 4.1.2 Parkeren

Deze paragraaf wordt in zijn geheel vervangen door de volgende tekst:
Heroverweging parkeernormen op basis van Bataviahaven bouwblok 1

De heroverweging parkeernormen is gebaseerd op de daadwerkelijke situatie bij bouwblok 1. Hier is namelijk gebleken dat het parkeren door bewoners van de reguliere woningen lager ligt dan de in het parkeerbeleidsplan opgenomen parkeernormen. De vermoedelijke oorzaak hiervan is de demografische samenstelling van de bewoners (groot deel 60+) en de locatie waarbij andere parkeervoorzieningen, dan de in pandige parkeervoorziening in het bouwblok zelf, op enige loopafstand liggen of gereguleerd zijn door middel van betaald parkeren. Onderstaand zijn de bijbehorende uitgangspunten toegelicht.

Aantal reguliere woningen

In bouwblok 1 zijn in totaal 106 reguliere woningen en appartementen gerealiseerd, waarvan 39 middelduur, 48 duur en 19 onbekend. (**Voor de volledigheid het betreft de reguliere woningen, de begeleid wonen functie, horeca en kantoorfunctie zijn niet gezien en/of aangepast*)

Daadwerkelijk gebruik parkeerplaatsen door reguliere woningen

Deze appartementen van bouwblok 1 gebruiken in de praktijk 164 parkeerplaatsen voor eigen gebruik en hun bezoekers. Aan de bewoners zijn 129 parkeerplaatsen verkocht en aan de vereniging van eigenaren 35 parkeerplaatsen. Dat aan meer parkeerplaatsen geen behoefte was blijkt uit het feit dat op dit moment nog 19 parkeerplaatsen niet verkocht zijn en nog in eigendom van de ontwikkelaar.

Verwacht gebruik op basis van normen parkeerbeleidsplan

Uit het parkeerbeleidsplan volgt de hoeveelheid aan te leggen. Mocht bouwblok 1 op dit moment gebouwd worden, dan is dat $48 \times 2 + 39 \times 1,8 +$

19*1,8 = 200 parkeerplaatsen. (*voor onbekend wordt middelduur aangehouden, dit is het minst gunstig voor de berekening van de reductie op de parkeernorm en dus aan de veilige kant. Reëler is namelijk dat de meeste van deze 19 woningen in de categorie duur vallen).

Percentage lager gebruik in de praktijk dan op basis van de parkeernorm verwacht was

Een doorrekening van de normen komt uit op 200 parkeerplaatsen, de praktijk op 164. Dit is zo'n 18% lager dan op basis van de norm de verwachting is. Voor bouwblokken 2 (vastgesteld) blz. 14 t/m 5 is de verwachting dat voor dezelfde doelgroep als bij bouwblok 1 gebouwd gaat worden en de bouwblokken hebben een soortgelijke ligging als bouwblok 1.

Parkeernorm voor blok 2 t/m 5 onderbouwd op basis van het daadwerkelijke gebruik in blok 1

Op basis van het voorafgaande kunnen de parkeernormen 18% naar beneden worden bijgesteld, de lagere parkeernormen voor dit gebied worden:

Goedkoop (<225.000,-):	1,4 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek
Middelduur (225.000,- - 300.000,-) :	1,5 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek
Duur (>300.000,-):	1,7 pp per woning waarvan 0,3 voor bezoek

De normen gelden voor het hele gebied en zijn naar boven afgerond, dit om net boven het minimum benodigde aantal uit te komen, geen locatie is compleet hetzelfde, op deze manier is enige marge ingebouwd. Voor de overige functies blijven de parkeernormen uit het moederplan ongewijzigd.

Voorwaarde bij deze normen is dat alle parkeerplaatsen na de bouw beschikbaar komen voor bewoners en hun bezoek, de plaatsen mogen niet, zoals bij bouwblok 1, onverkocht blijven. Deze afspraak moet bij de verlening van de omgevingsvergunning worden vastgelegd.

- Paragraaf 4.5 Geluid

Aan het einde van deze paragraaf wordt een zin toegevoegd, luidend:
Samen met het ontwerp bestemmingsplan heeft ook het ontwerpbesluit Hogere waarde ter inzage gelegen. Hierop is geen zienswijze ingediend.

- Hoofdstuk 6 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

- Paragraaf 6.2 Zienswijzen

De PM uit het ontwerp bestemmingsplan wordt vervangen door de volgende tekstpassage:

Het ontwerpbestemmingsplan '1^e Partiële herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015' heeft gedurende 6 weken, vanaf 14 oktober 2021 tot en met 24 november 2021 ter inzage gelegen.

Van de ter inzagelegging is op 13 oktober 2021 kennisgegeven in de Flevopost en in het Gemeenteblad (2021, 356427). Daarin werd vermeld dat gedurende

bovengenoemde termijn van terinzagelegging een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kon brengen bij de gemeenteraad van Lelystad, naar keuze schriftelijk (waar de voorkeur naar uitgaat) of mondeling.

Er is 1 zienswijze ingediend. Deze wordt in een separate Nota van zienswijzen en wijzigingen behandeld (zie bijlage 4). Naar aanleiding van deze zienswijze is de onderbouwing van de parkeernormen aangepast (zie paragraaf 4.1.2.) Verder heeft de zienswijze geen aanleiding gegeven tot het wijzigen van het bestemmingsplan voor vaststelling.

Regels

- Artikel 1 Begrippen
 - In artikel 1.2 Plan
In dit artikellid wordt het versienummer van het NL.IMRO nummer gewijzigd van 'ON01' naar 'VG01'
- Artikel 8 Wonen
 - Artikel 8.2.2. (Bouwregels Hoofdgebouwen) onder b. 'indien niet anders op de verbeelding is aangegeven, mag de bouwhoogte van woonhuizen niet meer bedragen dan 13 meter' wordt vervangen door:
 - *De bouwhoogte van woonhuizen mag niet meer bedragen dan 13 meter, met uitzondering van woonhuizen ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – woonhuizen' ter plaatse waar de bouwhoogte van woonhuizen maximaal 20 meter mag bedragen;*

Verbeelding

- In het renvooi moet het versie nummer van het Planidentificatienummer worden gewijzigd van 'ON01' in 'VG01' De status wordt gewijzigd van 'ontwerp' naar 'vastgesteld'.
- De maatvoeringsvoeringsaanduidingen 'maatvoeringsvlak' en 'maximum bouwhoogte (m)' komen te vervallen en worden vervangen door de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - woonhuizen'

