Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost



Vastgesteld

gemeente Lelystad

Stationsgebied Oost

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Toelichting

Inhoudsopgave van de toelichting

1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel van het plan	7
1.2	Opzet bestemmingsplan	7
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Vigerende plannen	7
1.5	Leeswijzer	7
2	**Planbeschrijving**	**8**
2.1	Bestaande situatie	9
2.2	Ontwikkelingen	10
2.3	Juridische aspecten	11
3	**Ruimtelijke ordening**	**14**
3.1	Kader	14
3.2	Conclusies	19
4	**Volkshuisvesting**	**20**
4.1	Kader	20
4.2	Onderzoek	20
4.3	Conclusie	21
5	**Mobiliteit**	**22**
5.1	Kader	22
5.2	Onderzoek	22
5.3	Conclusie	23
6	**Natuur**	**24**
6.1	Kader	24
6.2	Onderzoek	26
6.3	Conclusie	27
7	**Water**	**28**
7.1	Kader	28
7.2	Onderzoek	30
7.3	Conclusie	32
8	**Archeologie en cultuurhistorie**	**33**
8.1	Archeologie	33
8.2	Cultuurhistorie	35
9	**Milieu**	**38**
9.1	Algemeen	38
9.2	M.e.r.-beoordeling	38

9.3 Bodemkwaliteit 39
9.4 Akoestische aspecten 41
9.5 Luchtkwaliteit 41
9.6 Milieuzonering 44
9.7 Externe veiligheid 45
9.8 Overige belemmeringen 47
9.9 Duurzaamheid 48

10 Uitvoerbaarheid 49

10.1 Economische uitvoerbaarheid 50
10.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 50
10.3 Handhavingaspecten 51

11 Procedure 52

11.1 Voorbereidingsfase 52
11.2 Ontwerpfase 52
11.3 Vaststellingsfase 53

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1: Quickscan ecologie, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, november 2021
Bijlage 2: Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, 4 maart 2022
Bijlage 3: Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, KuiperCompagnons, 9 maart 2023
Bijlage 4: Stikstofdepositie-onderzoek, KuiperCompagnons, 13 maart 2023
Bijlage 5: Digitale watertoets, 15 februari 2023
Bijlage 6: Onderzoek externe veiligheid, Aviv, 28 februari 2023
Bijlage 7: Advies veiligheidsregio Flevoland, 8 februari 2023
Bijlage 8: Reactienota vooroverleg en inspraak
Bijlage 9: Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied Oost
Bijlage 10: Aanvullend akoestisch onderzoek busstation, KuiperCompagnons, 26 mei 2023
Bijlage 11: Wateradvies ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad, Waterschap Zuiderzeeland, 17 mei 2023
Bijlage 12: Advies Reactienota vooroverleg en inspraak, Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, 25 april 2023

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Het voornemen tot de uitbreiding en ontwikkeling van Lelystad Airport heeft geleid tot afspraken tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Als gevolg hiervan heeft het college van B&W in overleg met de provincie besloten om in te zetten op de aanleg van een nieuw eilandbusstation, inclusief de bijbehorende infrastructuur als maatregel voor een betere doorstroming van het OV.

Omdat het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur niet binnen het huidige bestemmingsplan past is er een nieuw bestemmingsplan nodig, inclusief bijhorende onderzoeken.

1.2 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan “Stationsgebied Oost” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald[1] door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt centraal in Lelystad. Aan de westzijde van het plangebied ligt het station Lelystad Centrum en aan de oostzijde het centrum van Lelystad, waar zich onder ander het stadhuis bevindt. Afbeeldingen 1.1 en 1.2 geven de ligging van het plangebied weer.

1.4 Vigerende plannen

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende plannen:

naam voorgaand plan	**vaststelling door raad**
Beheersverordening Stadshart	5 juli 2016
Bestemmingsplan Stadshart	27 februari 2006

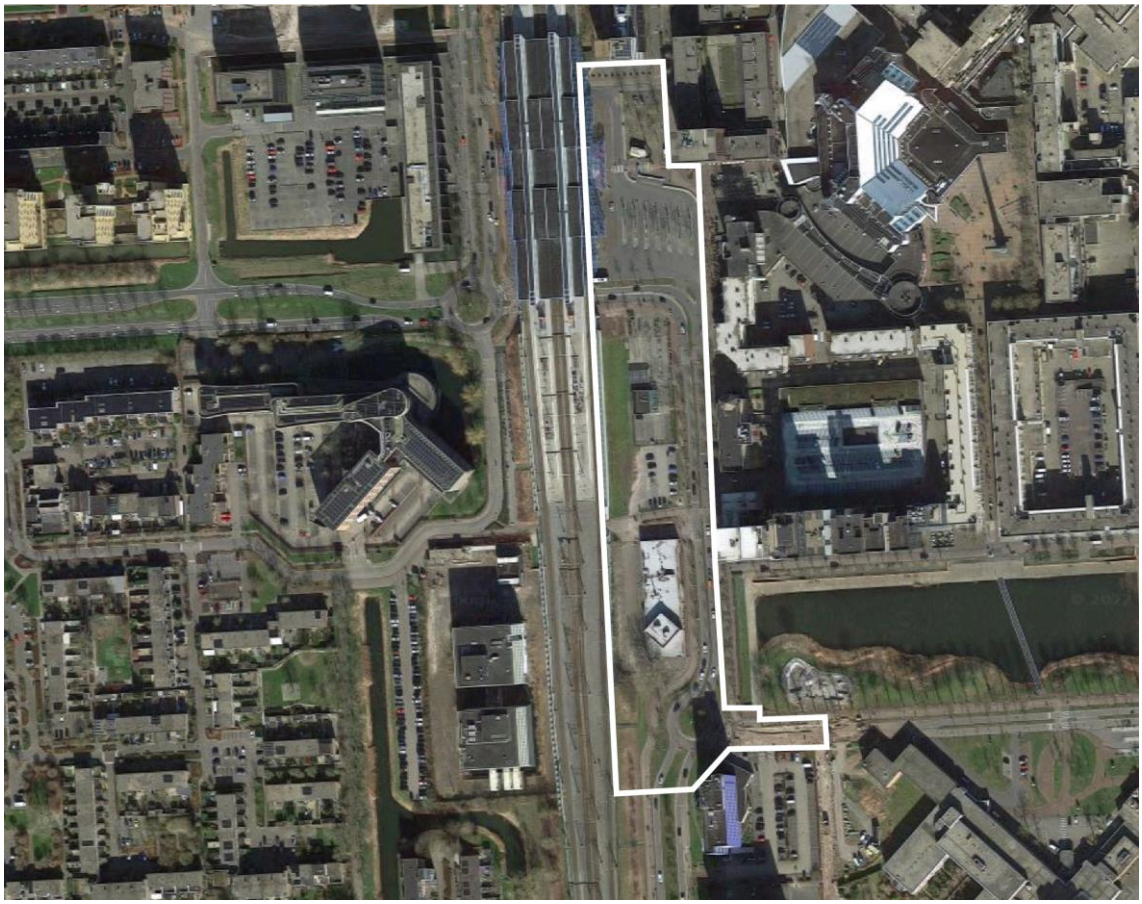
1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Het eerste deel bevat een aantal algemene planaspecten. Vervolgens vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. In de daar op volgende hoofdstukken wordt de achterliggende onderbouwing gegeven voor, onder andere, de aspecten ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. Tenslotte wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond en wordt ook ingegaan op het overleg- en inspraaktraject.

[1] Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.



Afbeelding 1.1: Globale ligging plangebied in Lelystad



Afbeelding 1.2: Globale ligging plangebied in het centrum van Lelystad

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

In het noorden van het plangebied ligt de Stationsweg. Verder loopt de Middenweg van noord naar zuid door het plangebied. De bebouwing bestaat in de huidige situatie uit het bestaande busstation, een kiosk, een coffeeshop en stationsgerelateerde voorzieningen zoals fietsenstallingen.



Afbeelding 2.1: Impressie plangebied vanaf de Middenweg (bron: Google Streetview)

2.2 Ontwikkelingen

De gemeente Lelystad wil in 2040 een zelfstandige, sociaal veerkrachtige, duurzame, aantrekkelijke en economisch sterke stad met 100.000 inwoners zijn. De ontwikkeling van het stationsgebied is daarin één van de hoofdpunten.

Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. Het nieuwe busstation met middeneiland komt ten opzichte van het huidige busstation wat zuidelijker te liggen, waardoor er ruimte ontstaat voor de inrichting van een groter stationsplein. Hierdoor wordt de relatie tussen het station en het centrum versterkt. Het nieuwe stationsplein vormt de entree van “Lelystad, hoofdstad van de Nieuwe Natuur”. Bij de uitwerking wordt daar invulling aan gegeven middels een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen.

Er zijn afspraken met het Rijk en de provincie Flevoland over een betere doorstroming van het OV. Met het nieuwe eilandbusstation verandert de routing van de bussen. De verplichte route over het stationsplein -via de noordelijke onderdoorgang- komt te vervallen, waardoor de rijtijden worden verkort. Om ruimte te creëren voor de nieuwe route is de bestaande bebouwing langs de Middenweg (o.a. het voormalige Casino Magic Apple Lelystad) al gesloopt ten behoeve van de aanleg van de busbaan. Door het verleggen van de Middenweg ontstaat tevens ruimte voor een busbaan en een breder fietspad (E-bikeroute). Daarnaast moet de coffeeshop verplaatst worden om het eilandbusstation en bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken.

Door de herinrichting ontstaat er een (potentiële) woningbouwkavel aan de Zilverparkkade. Deze ontwikkeling is nu echter niet opgenomen in dit bestemmingplan.



Afbeelding 2.2: Impressie Eilandbusstation (bron: West8)

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Planmethodiek

Het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van de hierboven beschreven ontwikkelingen.

Bij de opzet van het plan is gekozen voor (globale) eindbestemmingen. Daarnaast is waar mogelijk of waar nodig aangesloten op de vigerende plannen. Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming.

2.3.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:
- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Verkeer

De gebiedsontsluitingswegen, te weten de Middenweg en een klein deel van de Stationsweg, hebben de bestemming ‘Verkeer’ gekregen. Met de aanduidingen ‘specifieke vorm van verkeer – busbaan’ en ‘specifieke vorm van verkeer – busstation’ is aangegeven waar het eilandbusstation en de busbanen worden gesitueerd. Deze aanduidingen zijn ruim ingetekend zodat er voldoende flexibiliteit is voor het definitieve ontwerp.

Verkeer – Verblijfsgebied

Het plangebied dat niet onder de bestemming ‘Verkeer’ valt, is bestemd als ‘Verkeer – Verblijfsgebied’. Deze bestemming vormt grotendeels het openbaar gebied. De toegestane functies en bebouwing zijn gericht op het openbaar nut. Binnen de bestemming zijn gebouwen ten behoeve van het verblijf en verkeer, waaronder in ieder geval wordt begrepen een wachtruimte voor chauffeurs, toegestaan, met een maximum inhoud van 50 m2. Daarnaast is er de mogelijkheid om binnen de bestemming maximaal één gebouw te realiseren ten behoeve van horecabedrijven tot en met categorie 2, waarvan de oppervlakte maximaal 250 m² b.v.o. mag bedragen. Deze functies kunnen, indien gewenst, ook met elkaar worden gecombineerd.

Ook is één kiosk toegestaan, waarvan de hoogte maximaal 3 meter en de oppervlakte maximaal 50 m² mag bedragen.

Binnen deze bestemming zijn ook het stationsplein en de e-bikeroute gelegen. Deze e-bike route loopt centraal door het plangebied en is een belangrijk structurerend element voor deze gebiedsontwikkeling. Daarom is deze route binnen de bestemming 'Verkeer – verblijfsgebied' op de verbeelding voorzien van een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – verblijfsgebied - e-bikeroute'. Daarbij zijn binnen deze bestemming enkele ondergeschikte functies toegestaan die passend zijn bij de inrichting als een e-bikeroute, zoals bermen, groen en straatmeubilair.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van voldoende waterberging of watercompenserende maatregelen.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.3 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor ondermeer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

3 Ruimtelijke ordening

3.1 Kader

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor het rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

De SVIR doet geen specifieke uitspraken met betrekking tot het plangebied. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de ontwikkeling van een binnenstedelijke locatie. Daarmee is de beoogde ontwikkeling niet in strijd met de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Bij besluit van 28 augustus 2012 (in werking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond Rijksvaarwegen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Ook is bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

Bij besluit van 18 mei 2016 zijn er een aantal wijzigingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening doorgevoerd. Het betreft wijzigingen aan de regels omtrent grote rivieren, elektriciteitsvoorzieningen, ecologische hoofdstructuur, IJsselmeergebied en enige technische wijzigingen.

Met betrekking tot het plangebied van voorliggend bestemmingsplan gelden geen nationale ruimtelijke belangen. Doorvertaling van het Barro is daarom niet van toepassing. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk van een bestaande binnenstedelijke locatie. Deze ontwikkeling is in lijn met het rijksbeleid.

Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: ‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’. Voor de herinrichting van het busstation moet dus een laddertoets worden gegeven.

Dit houdt in dat een plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het huidige busstation bevindt zich al binnen het plangebied. Daarnaast komt de voorgenomen ontwikkeling voort uit een afspraak tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de bereikbaarheid van de luchthaven. De voorgenomen ontwikkeling verbetert de doorstroom van het (bus)verkeer. Tevens ligt het plangebied binnen het bestaand stedelijk gebied.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in 2023 in werking. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één Rijksvisie op de leefomgeving: de

Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld.

In Nederland staan we voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Denk aan de opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen. Door goed in te spelen op deze veranderingen kan Nederland vooroplopen en kansen verzilveren. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:
- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De NOVI doet geen specifieke uitspraken met betrekking tot het plangebied.

3.1.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Flevoland 2006

In het Omgevingsplan Flevoland (vastgesteld door Provinciale Staten op 2 november 2006) is het omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015 neergelegd, met een doorkijk naar 2030. Het Omgevingsplan is een bundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Ondanks dat de planperiode is verstreken, geldt het toch nog als provinciaal beleidskader.

Omgevingsvisie FlevolandStraks (2017)

De omgevingsvisie FlevolandStraks (Samen maken we Flevoland) is op 8 november 2017 door Provinciale Staten vastgesteld. De omgevingsvisie FlevolandStraks geeft de visie van de provincie Flevoland op de toekomst van dit gebied. De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. Het geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities er zijn voor de toekomst. Het bijzondere verleden van de jongste provincie van Nederland vormt de basis van de visie.

In deze omgevingsvisie wordt ingezet op een Flevoland dat zich in 2030 verder bovenregionaal onderscheidt met een aantal voorzieningen die van excellente kwaliteit zijn. Hierbij wordt onder andere ingezet op excellente woonmilieus in Lelystad.

De herontwikkeling van het plangebied draagt bij aan het aantrekkelijker maken van het centrum door het plein voor het station te vergroten en te herinrichten. Tevens wordt het verkeer veiliger gemaakt door het busverkeer (deels) te scheiden van het gewone verkeer en een aparte E-bikeroute te creëren. Hiermee wordt aangesloten bij de ambitie die in de omgevingsvisie is geformuleerd.

Omgevingsprogramma Flevoland (2019)
Dit Omgevingsprogramma anticipeert op de toekomstige Omgevingswet, waarin staat dat een provincie moet beschikken over een programma. Daarin is al het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming of behoud van de fysieke leefomgeving gebundeld. Daarmee zijn beleidskeuzes compact en de samenhang geborgd. Het programma bindt alleen de provincie, maar gemeenten en waterschappen moeten er bij het maken van plannen of beleid wel rekening mee houden.

Het programma bestaat uit het onderdeel A Ruimte: doel is een goede woon- , werk- en leefomgeving. Grootschalige ontwikkelingen mogen, omdat in omliggende regio's daarvoor geen ruimte is. Voorwaarde is een evenwichtige ontwikkeling. Bereikbaarheid, voorzieningenniveau en werkgelegenheid moeten worden verbeterd.

Voor het stedelijk gebied geldt dat wordt ingezet op de ontwikkeling van vitale steden en dorpen. Kern van het beleid is: efficiënt ruimtegebruik, versterking van het draagvlak voor voorzieningen, nieuwe solitaire clusters buiten stedelijk gebied zijn in beginsel niet toegestaan, tenzij het een kwaliteitsimpuls betreft. Op het gebied van wonen is meer differentiatie nodig (starters, ouders, alleenstaanden), met het kwaliteitsbehoud van de bestaande woningvoorraad.

Het onderhavige plan wijkt niet af van het omgevingsprogramma Flevoland (2019).

Omgevingsverordening Flevoland (2019)
De provincie wil anticiperen op de Omgevingswet en daarom is de omgevingsverordening opgesteld. Dit betekent dat alle regels met betrekking tot omgevingsrecht (in dit geval de provinciale) in één regeling worden gebundeld. De verordening bestaat uit drie soorten regels: algemene regels en vergunningstelsels gericht op burgers, regels gericht tot bestuur zoals omgevingswaarden en beoordelingsregels voor aanvragen en als derde instructieregels over uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen. De Omgevingsverordening ziet net als de Omgevingswet op alle regels inzake de fysieke leefomgeving (bouwen, infra, water, bodem, lucht, landschap, natuur en cultureel erfgoed.

Het onderhavige plan wijkt niet af van de Omgevingsverordening Flevoland (2019).

Ontwikkelingsvisie 2030
Het verstedelijkingsbeleid in Flevoland is gericht op de versterking van de bestaande steden en dorpen. Mede gezien de gewenste bundeling van de verstedelijking langs de hoofdinfrastructuur ligt de nadruk van verdere stedelijke ontwikkelingen op Almere en vervolgens op Lelystad. Dronten en Emmeloord, die aan één van de beide ontwikkelingsassen liggen, hebben een kleinere opvangtaak. De overige kernen in Flevoland voorzien primair in de opvang van de eigen woningbehoefte. Realisatie van verstedelijking is primair een gemeentelijke taak. Provinciale aandacht is nodig voor de onderlinge afstemming tussen gemeenten over de omvang en de zoekrichting van de reservering van ruimte voor stedelijke ontwikkeling.

Het plangebied is aangeduid als stedelijk gebied. Voorgenomen ontwikkeling voorziet in versterking van de bestaande stad door de herinrichting van het busstation. De ontwikkeling is hiermee in lijn met de ontwikkelingsvisie 2030.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

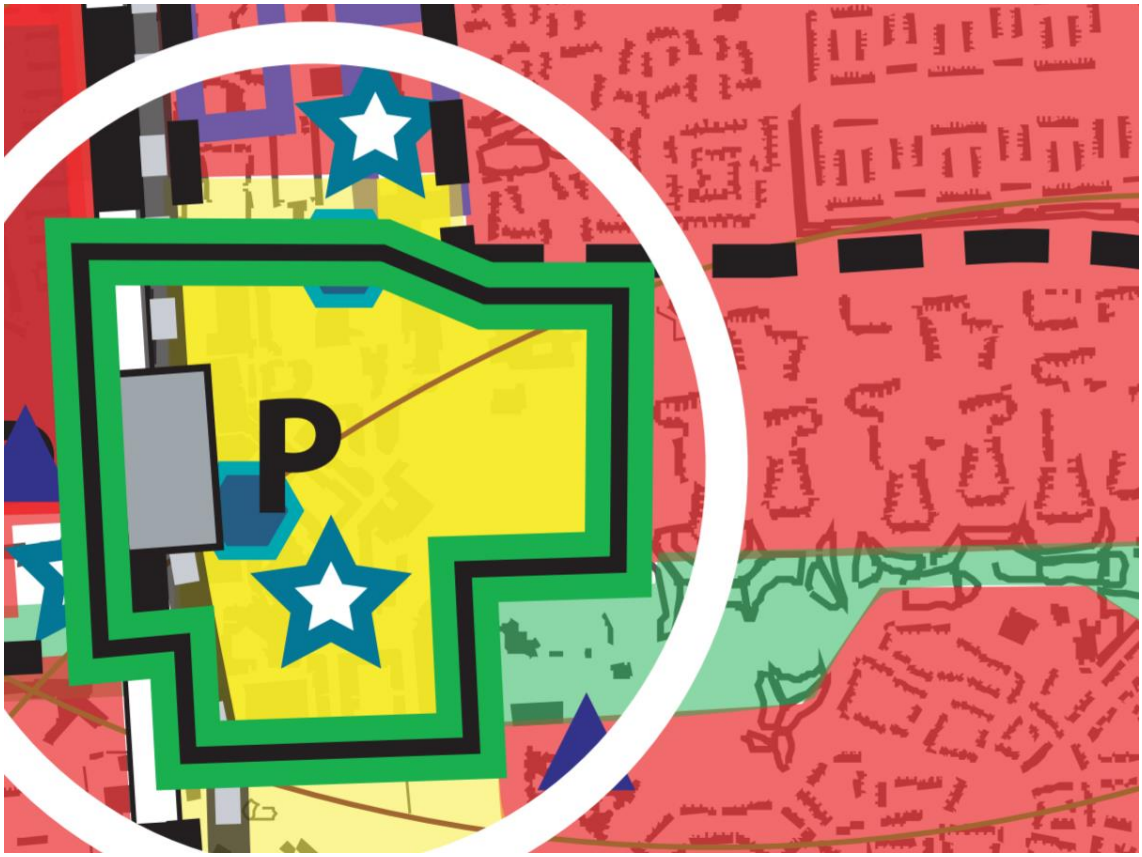
Structuurvisie Lelystad 2023

De gemeenteraad van Lelystad heeft in januari 2014 de 'Structuurvisie Lelystad 2023' vastgesteld. Het is een actualisatie van het uit 2005 daterende 'Structuurplan Lelystad 2015'.

Belangrijk verschil tussen de nieuwe Structuurvisie en het voormalige Structuurplan is de veranderde focus: van accent op groei en ontwikkeling naar onderhoud en beheer van de bestaande stad. Inherent daaraan is dat kwaliteit belangrijker is dan kwantiteit.

In de nieuwe visie is rekening gehouden met alle gemeenteraadsbesluiten tot en met 2013, maar ook van provinciaal en van rijksbeleid dat een doorwerking heeft op de (mogelijke) inrichting van de openbare ruimte. Alle nieuwe ontwikkelingen en beleidswijzigingen hebben een nieuwe, aangepaste plankaart opgeleverd. De geactualiseerde visie geeft een doorkijk tot 2023; het verwoordt beleidsuitgangspunten en vormt de leidraad om Lelystad klaar te maken voor de toekomst.

Ten opzichte van het voormalige structuurplan, heeft de raad een aantal beleidsrichtingen vastgesteld, voortvloeiend uit al eerder besproken of in de lijn der verwachting liggende beleidsuitspraken of -voornemens.



Afbeelding 3.1: Uitsnede Structuurvisie Lelystad 2023.

In de structuurvisie wordt het plangebied benoemd als een plaats gericht op commerciële dienstverlening met plaats voor stedelijke leisure. Ook is het plangebied aangeduid als belangrijke knooppunt voor de bereikbaarheid en overstappunt. Onderhavige ontwikkeling

voorziet in de herinrichting van het busstation die de doorstroom van het OV bevordert. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

(***Ontwerp) Omgevingsvisie (september 2020)***
De gemeenteraad heeft op 22 juni 2021 de Omgevingsvisie Lelystad 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie is het resultaat van een intensief participatieproces van de afgelopen vier jaar met inwoners en maatschappelijke partners.

De Omgevingsvisie is een van de instrumenten van de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingsvisie is een strategische visie op lange termijn voor de leefomgeving (denk bijvoorbeeld aan je eigen woonomgeving, het park, de wegen, de voorzieningen, de milieukwaliteit, de bedrijventerreinen, de natuurgebieden, etc.). De Omgevingsvisie vormt een goede basis voor de implementatie van de nieuwe Omgevingswet.

De Omgevingsvisie geeft koers als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur en als een sterke stad in de regio. En biedt de ruimtelijke principes voor de verdere ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de stad tot 2040. Ook de ambities van Lelystad Next Level zijn hierin opgenomen. Lelystad zet hierbij in op kwalitatief groeien van de stad. In de Omgevingsvisie wordt prioriteit gegeven aan het Stadshart, de Kustontwikkeling, Warande en de Bestaande stad. Lelystad kan groeien als naast de woningen ook de stad als geheel en de voorzieningen in de stad meegroeien. Dat maakt Lelystad sterker en interessanter voor zowel inwoners als bedrijven.

3.2 Conclusies

Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. De doelstelling hierbij is het realiseren van een aantrekkelijker verblijfs- en leefgebied, dat past bij de groeiambities van Lelystad. Tevens is het OV-knooppunt een belangrijke entree van Lelystad Hoofdstad van de Nieuwe Natuur. Bij de uitwerking wordt hier invulling aan gegeven middels een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen. Voorgenomen ontwikkelingen zijn in lijn in met de kaders van zowel het Rijk, de provincie als de gemeente.

4 Volkshuisvesting

4.1 Kader

4.1.1 Provinciaal beleid

Naast kwantitatieve doelstellingen op het gebied van bevolkingstoename en woningbouw, heeft de provincie ook tot doel om een kwaliteitsslag voor de woonomgeving na te streven. Het beleid is er op gericht om bij de bouw van nieuwe woningen te zoeken naar een balans tussen uitbreiding en herstructurering. De provincie ziet op die manier mogelijkheden om goed in te kunnen spelen op de behoefte aan gedifferentieerde woonmilieus, de verweving van functies en het zoeken naar de combinaties van wonen, werken en zorg op wijk- en/of buurtniveau. De verdere invulling van deze opgave laat de provincie aan de gemeenten zelf over. Wel wordt speciaal aandacht besteed aan de behoefte aan specifieke woonmilieus binnen Lelystad.

4.1.2 Gemeentelijk beleid

Woonvisie

Het college van Lelystad heeft de definitieve Woonvisie 2021-2030 en Woonagenda 2021-2025 vastgesteld. Hierin staat dat iedereen die dat wil in Lelystad een leven lang moet kunnen wonen. In de Woonvisie 2021 – 2030 wordt begonnen met de zin dat Lelystad als een stad is ontworpen voor minimaal 100.000 inwoners. De voorzieningen, zoals de wegenstructuur, het stadshart, de maatschappelijke- en zorgvoorzieningen zijn opgezet voor een stad met die omvang.

Lelystad biedt haar inwoners een steeds aantrekkelijkere en groene woonomgeving in een bruisende stad. Lelystad wordt een sterke stad in de regio en hoofdstad van de nieuwe natuur. Lelystad gaat zich de komende jaren onvermoeid inzetten om voor haar toekomstige 100.000 inwoners een economisch sterke, groene en gezonde leefomgeving te ontwikkelen. Daarnaast kennen we in Nederland een nijpende woningnood en is sinds 2015 het woningtekort jaarlijks verder toegenomen. De behoefte aan goede woningen in Nederland en zeker in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is groot. Tot 2035 zijn er één miljoen woningen nodig in Nederland. De gemeente Lelystad kan en zal hier met haar ruimte een betekenisvolle rol in spelen.

Groeiambitie Lelystad

Het college van Lelystad ziet in de waarschuwing van de Rekenkamer om terughoudend te zijn met plannen voor grootschalige nieuwbouw geen reden tot bijstelling van haar groeiambitie. Lelystad wil naar minimaal 100.000 inwoners en heeft de ruimte voor 40.000 nieuwe woningen.

4.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling maakt geen woningen mogelijk. Wel draagt de voorgenomen ontwikkeling bij aan een betere bereikbaarheid en wordt het stationsplein en het busstation heringericht. Hierdoor wordt het centrum van Lelystad aantrekkelijker, ook om te wonen.

4.3 Conclusie

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven valt de woningbouwkavel aan de Zilverparkkade buiten dit bestemmingplan. Verder zal de coffeeshop verplaatst worden om het eilandbusstation en bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken. Er worden middels dit bestemmingplan geen woningen mogelijk gemaakt. De voorgenomen ontwikkeling zit het beleid over volkshuisvesting dus niet in de weg.

5 Mobiliteit

5.1 Kader

5.1.1 Provinciaal beleid

Mobiliteitsvisie Flevoland 2030

Het mobiliteitsbeleid van de provincie Flevoland is in 2006 vastgelegd in het Omgevingsplan Flevoland 2006 (OPF) en de Nota Mobiliteit Flevoland, beide met het jaar 2015 als horizon. In 2014 is daarom een bestuursopdracht vastgesteld om het mobiliteitsbeleid te herzien. Sinds 2006 hebben zich de nodige (maatschappelijke en innovatieve) ontwikkelingen voorgedaan die vragen om een andere, meer flexibele sturingsfilosofie op mobiliteitsvraagstukken.

Deze mobiliteitsvisie vervangt het onderdeel mobiliteit in het OPF. Door de mobiliteitsvisie aan te vullen met een programma Mobiliteit en Ruimte wordt enerzijds voldaan aan de wettelijke eisen anderzijds wordt rekening gehouden met het toekomstige stelsel van de Omgevingswet door uit te gaan van een visie aangevuld met een programma. Deze mobiliteitsvisie is de visie op mobiliteit van de provincie Flevoland. In de snel veranderende samenleving wordt steeds vaker gekeken “wie waar over gaat”. Als afbakening naar andere overheden geldt dat de provincie zich richt op bovengemeentelijke, regionale aspecten van het beleid binnen het nationale mobiliteitsbeleid en niet treedt in het lokale en het nationale mobiliteitsbeleid.

De visie gaat niet concreet in op de verkeerssituatie in en rondom het plangebied. Er is om deze reden dan ook geen strijd met de provinciale visie.

5.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling zorgt niet dat er meer verkeersbewegingen zijn. Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw busstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. De routing van de bussen verandert met het nieuwe busstation en de route over het stationsplein, via de noordelijke onderdoorgang komt te vervallen. Er ontstaat ruimte voor het voorplein met inrichting openbare ruimte. Door het verleggen van de Middenweg ontstaat er ruimte voor een busbaan en een E-bikeroute. Tevens wordt het stationsplein vergroot en heringericht.

Aangezien de verkeersgeneratie door de voorgenomen ontwikkeling niet toeneemt en doordat de doorstroom van het verkeer verbeterd wordt, is een mobiliteitsonderzoek niet benodigd.

Wel heeft de gemeente veel aandacht voor het aspect mobiliteit binnen het plangebied. In de Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 – 2030 is opgenomen dat de gemeente een betere doorstroming voor het OV op de Middenweg-Middendreef, Visarenddreef en Stationslaan wil realiseren. Middels dit bestemmingplan wordt hier deels invulling aan gegeven (Middenweg). De overige doelstellingen dienen te worden bereikt met maatregelen buiten de plangrens van dit bestemmingsplan.

In 2016 is er een onderzoek uitgevoerd naar doorstromingsvarianten van de Middenweg. Daarnaast zijn voor het stationsgebied een groot aantal varianten doorgerekend om na te gaan of halvering van de hoeveelheid verkeer mogelijk is en zo ja, met welke maatregelen. In het Ontwikkelingsplan Stationsgebied Lelystad is onder andere mobiliteit verder uitgewerkt en zijn verschillende omgevingsaspecten in de huidige situatie vergeleken met de situatie na de maatregelen.

Deze studies hebben tot de voorliggende ontwikkelingen geleid.

Parkeren
De voorgenomen ontwikkelingen leiden niet tot meer behoefte aan parkeerplaatsen. Zoals hierboven beschreven betreft de ontwikkeling de verplaatsing van het busstation, de verlegging van wegen en de herinrichting van het stationsplein.

5.3 Conclusie

Het verkeer neemt door de voorgenomen ontwikkeling niet toe. De verplaatsing van het busstation, met bijbehorende infrastructuur, leidt tot een betere doorstroom van het verkeer. Tevens wordt de bestaande noord-zuid fietsroute tussen Ziekenhuisweg en Station NS opgewaardeerd tot e-bikeroute.

6 Natuur

6.1 Kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, met wetgeving ten aanzien van soorten en Natura 2000-gebieden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet. Daarnaast hebben provincies eigen beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; de voormalige Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en overige natuurwaarden buiten het NNN.

6.1.1 Wnb: soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de wet wel verplicht rekening te houden met de aanwezigheid van (bewoonde) nesten. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
   - ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
   - ✓ geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en

- ✓ sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
  - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
  - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
   - ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
   - ✓ indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.
De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Lelystad is de provincie Flevoland het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet nodig indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb).

6.1.2 Wnb: Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vrl- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door ‘externe werking’) op die beschermde natuurgebieden, gelden (strenge) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een ‘habitattoets’ dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

6.1.3 Natuurnetwerk Nederland

Natuurnetwerk Nederland
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden en verbindingszones. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid).

6.2 Onderzoek

6.2.1 Soorten

In het kader van de soortenbescherming is door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum een quickscan uitgevoerd naar de (mogelijk) aanwezige natuurwaarden. De quickscan is opgenomen als bijlage 1. Hieronder zijn de resultaten van de quickscan beschreven.

Vleermuizen
De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van zowel boombewonende als gebouwbewonende vleermuizen kan met zekerheid uitgesloten worden. De aaneengesloten lijnvormige bomenrijen kan een vliegroute van vleermuizen zijn. Overigens kan in dit geval worden uitgesloten dat het een essentiële vliegroute betreft. Nabij de bomenlaan zijn voldoende alternatieve oriëntatiepunten en -lijnen voor vleermuizen. Alleen voor vleermuizen met een zwakke sonar (zoals de grootoorvleermuis) is het van belang dat een gat in een boomrij of andere structuur niet groter dan 50 meter is. Overigens komt deze soort in Lelystad (nog) niet voor. Wel biedt de bomenrij extra luwte en foerageermogelijkheden voor vleermuizen. Met name op dagen dat het hard waait is deze luwte benodigd voor navigerende vleermuizen. Vandaar is het wel wenselijk dat de bomenlaan zoveel mogelijk behouden blijft of dat een dergelijke bomenrij in de nieuwe situatie wordt ingepast.

Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen. Het is hierbij met name van belang dat tijdens de schemering en gedurende de avond en nacht geen verlichting gebruikt wordt.

Vogels met een vaste verblijfplaats
Er zijn geen nesten van kraaiachtigen of verblijfplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen in het plangebied. De oude nesten van Turkse tortels zullen niet gebruikt gaan worden door vogels met een vaste verblijfplaats. Het plangebied is ook ongeschikt om te dienen als verblijfplaats van de Huismus. Wel zijn er twee vrouwelijke en een mannelijke Huismus aangetroffen op het Stationsplein. Ook zijn er ten oosten van het Stationsplein, net buiten het plangebied, tien individuen (4 vrouwelijke en 6 mannelijke) foeragerend aangetroffen. Deze huismussen werden gevoerd door mensen op straat. Doordat er geen (potentiële) verblijfplaatsen van de Huismus zijn gevonden binnen het plangebied is de verwachting dat de huismussen vanuit omliggende wijken komen om te foerageren. De locatie van de foeragerende huismussen wordt niet gezien als een essentieel onderdeel van het leefgebied van de Huismus, doordat de dieren naar waarschijnlijkheid gevoerd worden in verschillende wijken in de omgeving.

Het kan op basis van deze resultaten met voldoende zekerheid worden uitgesloten dat de voorgenomen plannen significant nadelige effecten hebben op de verblijfplaatsen en/of functionele leefomgeving van de Huismus en andere vogels met een vaste verblijfplaats. Er is ten aanzien van vogels met een vaste verblijfplaats geen aanvullend onderzoek nodig en vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er, op de zorgplicht na, geen verdere verplichtingen.

Grondgebonden zoogdieren
Tijdens het veldbezoek is de aanwezigheid van (strikt) beschermde grondgebonden zoogdieren niet aangetoond. Kijkend naar de verspreidingsgegevens is er geen verwachting dat er beschermde soorten voorkomen. Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er geen verdere verplichtingen, behalve de zorgplicht, ten aanzien van de grondgebonden zoogdieren.

Zorgplicht
Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

6.2.2 Gebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Omdat, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN verloren gaat, is toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig.

Binnen een afstand van 8 kilometer zijn geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden aanwezig. Omdat het project daarnaast alleen voorziet in een verbetering van de doorstroming van het OV, wordt ingezet op meer elektrisch OV in de nieuwe concessie voor het OV en het verkeer over de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd, is een afname van de stikstofemissie en depositie door de gebruiksfase aan de orde.

Voor de aanleg van het busstation en bijbehorende infrastructuur is de stikstofdepositie in de aanlegfase beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. De notitie inclusief complete berekeningen is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

6.3 Conclusie

Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er, op de zorgplicht na, geen verplichtingen. Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen.

7 Water

7.1 Kader

Nationaal Waterplan

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het Rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. De Rijksoverheid stelt iedere zes jaar een Nationaal Water Plan en Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren op. Voor de periode 2022-2027 worden deze twee plannen - vooruitlopend op de Omgevingswet - samengebracht in één programma: het Nationaal Water Programma.

In het Nationaal Water Programma 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Dit staat in één programma waarmee de Rijksoverheid anticipeert op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Nederland heeft te maken met grote wateropgaven die bovendien in de toekomst steeds groter en complexer worden. Dit komt door een aantal samenhangende uitdagingen: klimaatverandering, bodemdaling, milieuverontreiniging en ruimtedruk. In de uitvoering ligt bovendien een grote opgave om verouderde infrastructuur zoals bruggen en sluizen in stand te houden en waar nodig te vervangen of te renoveren.

De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

- Een veilige en klimaatbestendige delta.
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta.
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving zoals de energietransitie, woningbouw en de landbouw is noodzakelijk. Daarbij is het van groot belang dat ‘aansluiten op de karakteristieken van het watersysteem’ en ‘meebewegen met water’ leidende principes blijven voor de integrale aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen in ons land.

In Nederland komen veel opgaven voor de leefomgeving bij elkaar op een klein oppervlak. Niet alles kan, soms moeten keuzes worden gemaakt. Daarvoor zijn in het NWP een aantal afwegingsprincipes voor het waterbeleid en -beheer opgenomen.

De 3 hoofdambities voor het waterbeleid worden in het NWP uitgewerkt voor verschillende thema’s – klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwaterverdeling en droogte, waterkwaliteit, grondwater, scheepvaart – en voor de bijbehorende beheer- en uitvoeringstaken van Rijkswaterstaat. Ook de samenhang van het waterbeleid met andere onderwerpen komt aan bod: natuur, landbouw, bodem en ondergrond, landschap, verstedelijking, energietransitie en industrie. Hierna worden per hoofdambitie de belangrijkste beleidsdoelen en -keuzes en de beheer- en uitvoeringstaken van Rijkswaterstaat voor de planperiode van dit NWP samengevat.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m^3/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Watervisie

De Watervisie past goed in de geest van de Omgevingswet. Die stelt dat overheden meer de opgaven waar ze met elkaar voor staan centraal moeten stellen, in plaats van hun eigen taken. Bij de totstandkoming van de Watervisie is gesproken met gemeenten, provincie, terreinbeheerders, Rijkswaterstaat en LTO.

Bij Waterschap Zuiderzeeland kijken ze in de Watervisie door een waterbril naar hun beheergebied. Zoals wat grote opgaven en infrastructurele ontwikkelingen betekenen voor het bodem- en watersysteem. Denk hierbij aan klimaatverandering, de woningbouwopgave, achteruitgang van de biodiversiteit en de energietransitie. De visie laat zien hoe deze opgaven en het waterschapswerk aan waterveiligheid, het beheer van sloten, tochten en vaarten en het zuiveren van afvalwater elkaar kunnen beïnvloeden.

In de Watervisie verbindt het waterschap waterthema's en maatschappelijke opgaven. Want steeds vaker overstijgen deze opgaven de grenzen van vakgebieden en organisaties. Ze vragen om een gezamenlijke aanpak. Voor een gezonde en duurzame ontwikkeling van het gebied is het nodig om het natuurlijke systeem (bodem en water) en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen met elkaar te verbinden. Niet met maakbaarheid als vertrekpunt,

maar toekomstbestendigheid. Zodat inwoners en hun nageslacht prettig kunnen wonen, werken en recreëren in steden en dorpen, landbouwgebieden en natuurterreinen.

Waterbeheerprogramma 2022-2027

Als waterbeheerder zorgt Waterschap Zuiderzeeland ervoor dat het watersysteem, het zuiveringssysteem en de dijken voldoen aan de eisen die daaraan gesteld worden. In het Waterbeheerprogramma 2022-2027 beschrijft het waterschap welk waterwerk we in de komende jaren te doen hebben. Het Waterbeheerprogramma volgt uit de eerder gepubliceerde Watervisie.

Het Waterbeheerprogramma bestaat uit vier hoofdthema's: Omgeving, Waterveiligheid, Voldoende en gezond water en Schoon, gezuiverd water. Per thema beschrijft het waterschap de maatregelen die nodig zijn. Deze beschrijving is op hoofdlijnen, zodat er ruimte wordt gehouden om de manier waarop aan de doelen wordt gewerkt aan te kunnen passen. Het is een dwarsdoorsnede van het werk dat het waterschap in de komende jaren, deels samen met onze gebiedspartners, (blijft) uitvoeren.

Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017

Daarnaast geldt tevens de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017, die bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt vervangen door de waterschapverordening. De Keur is de verordening (wettelijke regeling) van het waterschap en gaat vooral over het waterkwantiteitaspect. De Keur is van toepassing op het aanbrengen van veranderingen aan het watersysteem (o.a. aanleggen van duikers, dammen en werkzaamheden op of aan de dijken). Ook het onttrekken van water aan de bodem of aan oppervlaktewater is geregeld in de Keur. Voor handelingen in het watersysteem is een watervergunning nodig of kan volstaan worden met een melding.

7.2 Onderzoek

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing aan de verschillende waterthema's. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op. Op 15 februari 2023 is de digitale watertoets ingevuld, deze is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. Hieruit volgt de korte procedure.

Oppervlaktewatersystemen

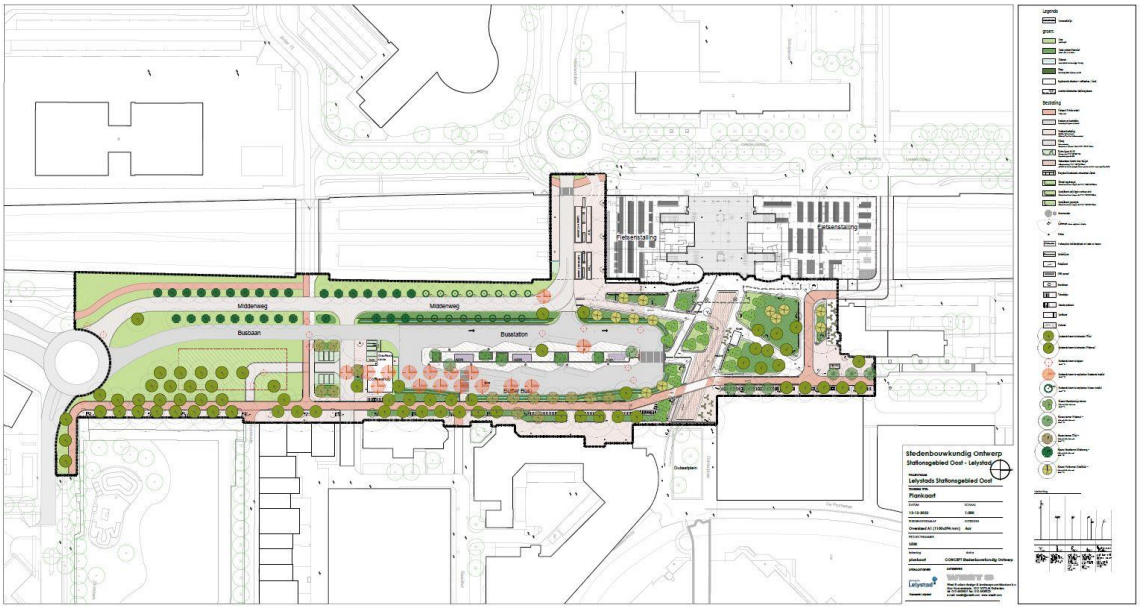
Het plangebied is gelegen binnen het peilbesluit 'Lelystad' en valt binnen het peilgebied 'Lelystad centrum (oost)': dit peilgebied kent een zomer- en winterpeil van NAP -5,40. In de huidige situatie is geen oppervlaktewater in het plangebied aanwezig.

Veiligheid

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Waterkwantiteit

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels verhard (op enkele bermen na). In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen. Afbeelding 7.1 toont een impressie van de toekomstige situatie in het plangebied.



Afbeelding 7.1 Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost

Omdat het de ambitie is om voor het plangebied een afname van de verharding te realiseren, is watercompensatie niet benodigd. Wanneer toch uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding groter is dan 750 m², zal in overleg met het waterschap alsnog voldoende compensatie worden gerealiseerd. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

Waterkwaliteit

Binnen het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het afvalwater dat wordt geproduceerd met de ontwikkeling zal worden aangesloten op de vuilwaterriolering. Ook het (vervuild) hemelwater dat valt op verharde oppervlakken zoals de weg en het busstation, zal gescheiden worden afgevoerd en zal niet worden aangesloten op het hemelwaterriool. Op deze manier wordt dit (vervuilde) hemelwater niet gemengd met schoon hemelwater afkomstig van daken en overkappingen. Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering.

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er dienen zo min mogelijk (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Klimaatadaptatie

Op 27 november 2018 is in het kader van klimaatadaptatie een stresstest gehouden. Als gevolg daarvan is afgesproken dat bij herontwerp en ontwerp van de openbare ruimte rekening gehouden gaat worden met de gevolgen van de klimaatverandering (wateroverlast, droogte, hittestress). Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

Het Waterschap Zuiderzeeland was actief betrokken in dit project. Samen met het waterschap is bepaald of het peilvak waarin het bestemmingsplangebied ligt klimaatbestendig is. Er is op basis van het toen geldende klimaatscenario geconcludeerd dat in het peilvak tot 2050 geen grote problemen worden verwacht door neerslag. De ontwikkeling van de klimaatverandering en het tempo hiervan is onvoorspelbaar. Het ontwerp dient daarom aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.

Doordat het plangebied goed is aangesloten op het watersysteem worden droogte en wateroverlast door het in- en uitlaten van water voorkomen. Tevens voorziet het project in een verbetering van de doorstroming van het OV en wordt het verkeer over de Middenweg waar mogelijk gereduceerd. Hierdoor zullen mensen minder lang in het OV/verkeer aanwezig zijn, waardoor hittestress verminderd wordt. Ook wordt ingezet op meer elektrisch OV wat bijdraagt aan een duurzamer wereld waarbij klimaatveranderingen tegengegaan worden.
Het 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. Bij de herinrichting van het stationsplein kunnen klimaatadaptieve maatregelen toegepast worden. In ieder geval is er voldoende ruimte voor groen.

Bodem en grondwater

Voor ondergrondse constructies, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Waterschap Zuiderzeeland is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

7.3 Conclusie

Het plan voorziet niet in een toename van het verhard oppervlak. In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen. Watercompensatie is niet benodigd. Voor de overige wateraspecten worden ook geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

8 Archeologie en cultuurhistorie

8.1 Archeologie

8.1.1 Kader

Verdrag van Malta

In 1992 werd het Europese *Verdrag van Malta* ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, met als doel om het (Europese) archeologische erfgoed veilig te stellen. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Monumentenwet gewijzigd. De bescherming van archeologische waarden was geregeld in de *Wet op de Archeologische Monumentenzorg* (WAMZ); een wijziging in de Monumentenwet. De kern van de WAMZ was dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten bewaard moeten blijven, bij voorkeur in situ. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, moet het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig, een bescherming bieden voor archeologisch waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden.

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet.

Provinciaal archeologiebeleid

Voordat de Zuiderzee ontstond is het grondgebied van de provincie Flevoland ook al bewoond geweest. Duizenden jaren geleden hebben deze eerste bewoners sporen achtergelaten, die bewaard zijn gebleven in de bodem van Flevoland. Deze archeologische waarden zijn uniek.

Het Europees verdrag op het gebied van de bescherming van het archeologisch erfgoed verplicht de deelstaten om archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem te behouden. Dit is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Indien behoud in de bodem niet mogelijk is moeten belangrijke archeologische waarden door middel van opgravingen en onderzoek veilig worden gesteld. Het provinciaal beleid sluit aan bij het Europese verdrag en legt de nadruk op het vergroten van het maatschappelijk rendement van de archeologische monumentenzorg. Deze verplichting geldt voor heel Flevoland.

In het provinciaal archeologiebeleid is onderscheid gemaakt in Provinciaal Archeologische en Aardkundige Kerngebieden (PArK'en), archeologische aandachtsgebieden en top 10-locaties.

Deze gebieden en locaties acht de provincie van provinciaal belang. De PArK'en en top-10-locaties zijn door de provincie uitgewerkt, de uitwerking van de archeologische aandachtsgebieden is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Archeologische aandachtsgebieden zijn gebieden met een relatief hoge dichtheid aan goed geconserveerde archeologische waarden. Zij omvatten delen van de prehistorische stroomgebieden van de Vecht, IJssel en Eem, waarin onder andere nederzettingen van de Swifterbantcultuur liggen. Deze aandachtsgebieden bevinden zich onder andere in het noordelijke en zuidelijke deel van gemeente Lelystad.

De vermoedelijke archeologische waarden in het noordelijke gebied zijn dusdanig groot dat dit gebied, dat grenst aan het PArK Rivierduingebied Swifterbant, in gemeentelijk beleid als te onderzoeken gebied is aangewezen. Naast PArK'en, aandachtsgebieden en top-10-locaties zijn door de provincie ook aardkundig waardevolle gebieden aangewezen. In de aardkundig waardevolle gebieden bevinden zich naast oude menselijke sporen ook sporen van vroegere landschappen. Elementen als oude geulsystemen en rivierduinen, zeldzame veenresten en zeer oude bodems vormen onderdelen van deze zeer oude, fossiele landschappen. Uit deze aardkundige elementen is de ontstaansgeschiedenis van Flevoland af te lezen. De provincie heeft een eerste inventarisatie en waardering van de aanwezige aardkundige waarden uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in de globale begrenzing van aardkundig waardevolle gebieden. Binnen de gemeentegrenzen van Lelystad bevinden zich onder andere de aardkundig waardevolle gebieden “Rivierduinen en stroomgeulen Swifterbant 1 en 2”.

Gemeentelijk archeologiebeleid

In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden met (hoge) archeologische waarde en hoge en middelhoge archeologische verwachting en gebieden met een lage archeologische verwachting.

In gebieden met (hoge) archeologische waarde (PArK Rivierduingebied) moet altijd archeologisch onderzoek worden gedaan. In gebieden met hoge en middelhoge archeologische verwachting is ook onderzoek nodig.

In de gebieden met een lage archeologische verwachting is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het gemeentelijk beleid is op 28 augustus 2008 vastgesteld en sinds 11 september 2008 in werking.

De hierboven gemaakte onderverdeling in gebieden met een hoge, middelhoge en lage archeologische verwachting, en de reeds onderzochte gebieden kunnen van toepassing zijn op het gebied buiten de provinciale aandachtsgebieden. Het staat de gemeente vrij buiten de provinciale aandachtsgebieden het beleid van toepassing te verklaren. In het gebied ten zuidwesten van de bebouwde kom tot aan het Knarbos ligt een aaneengesloten strook met een hoge en gematigde archeologische waarde. Bij bodemverstoringen dient hier eerst archeologisch (voor)onderzoek plaats te vinden. Archeologisch onderzoek is nodig om uit te sluiten dat archeologisch waardevolle vindplaatsen worden verstoord. Dit geldt niet voor de overige locaties met een hoge en gematigde archeologische verwachting.

8.1.2 Conclusie

In het vigerende bestemmingsplan ‘Stadshart’ kent het plangebied geen archeologische dubbelbestemming. Het plangebied valt daarnaast buiten het in het Provinciaal Omgevingsplan

2006 opgenomen PArK en aandachtsgebied. Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW 2.0) bevindt het plangebied zich in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Er is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

8.2 Cultuurhistorie

8.2.1 Kader

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. In de jaren 2012-2016 heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in vijf programmalijnen uitvoering gegeven aan de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter. Dit programma heeft vanaf 2017 een doorstart gekregen. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebaat.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Beleidsvisie Cultuur 2017-2020

Cultureel Erfgoed

Nu Lelystad ouder wordt, beschikt de stad over objecten met cultuurhistorische waarde die de ontwikkeling van Lelystad weergeven en het behouden waard zijn. Bij de behandeling van het Structuurplan Lelystad 2015 heeft de gemeenteraad aangegeven behoefte te hebben aan meer inzicht in het cultuurhistorisch erfgoed in Lelystad. Dit heeft ertoe geleid dat in 2007 door externe deskundigen een inventariserende quickscan is uitgevoerd. Deze quickscan heeft geleid tot een waardering van een aantal cultuurhistorische elementen in Lelystad. Op basis van deze waardering heeft de raad in 2008 besloten om het principe van 'behoud door ontwikkeling' als uitgangspunt te hanteren voor de gemeentelijke monumentenverordening.

'Behoud door ontwikkeling' staat voor een beleidsmatige aanpak dat zijn oorsprong vindt in de nota Belverdere (1999) van het rijk. Binnen het concept van 'Behoud door ontwikkeling' wordt het cultuurhistorisch erfgoed niet louter beschermd, maar worden de cultuurhistorische en archeologische kwaliteiten benut bij ruimtelijke vraagstukken op bijvoorbeeld het gebied van woningbouw, infrastructuur en natuurontwikkeling. Daarmee worden de waarden van het cultuurhistorisch erfgoed direct betrokken bij de (her)inrichting van de openbare ruimte en er niet buiten geplaatst. Dit komt niet alleen het erfgoed ten goede (behoud), maar ook de kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp (ontwikkeling).

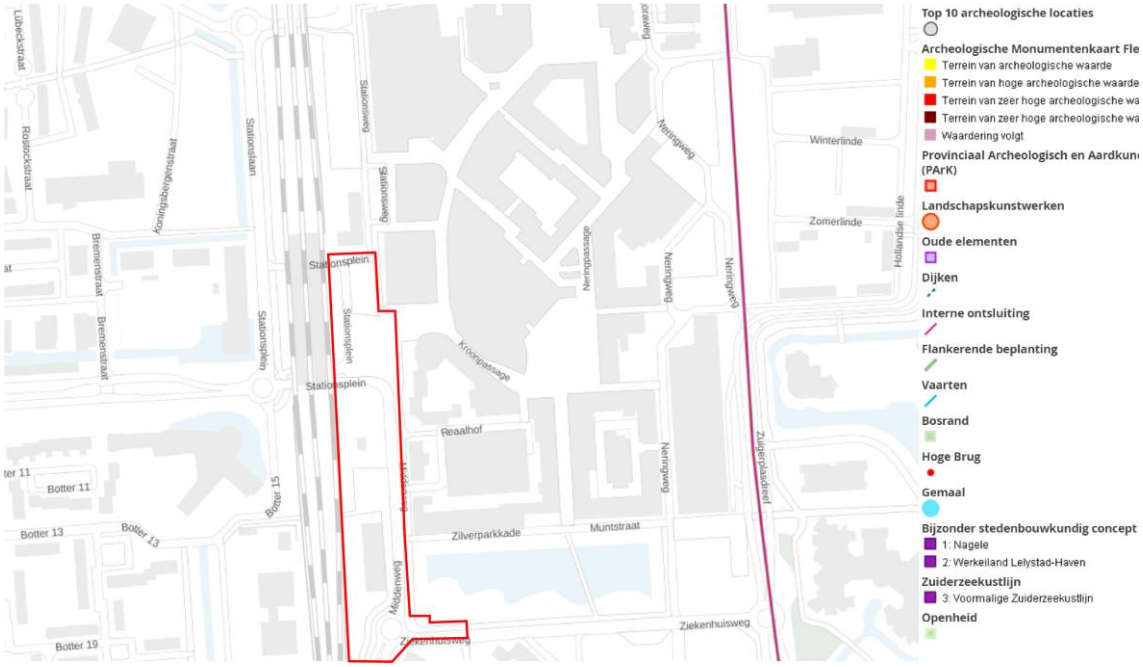
Cultuurhistorische Waardenkaart Lelystad

De cultuurhistorische waardenkaart geeft een overzicht op hoofdlijnen van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in provincie Flevoland. De cultuurhistorische waardenkaart is opgebouwd uit verschillende kaarten. Dit zijn landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, landschappelijke en cultuurhistorische basiskwaliteiten, een archeologische beleidskaart en aardkundig waardevolle gebieden.

Momenteel wordt er gewerkt aan gemeentelijk cultuurbeleid voor de periode 2022-2025.

8.2.2 Onderzoek

Uit de cultuurhistorische waardenkaart, zie afbeelding 8.1, blijkt dat het plangebied zelf geen cultuurhistorische waarden kent. Ten oosten van het plangebied is een belangrijke interne ontsluiting aangeduid. Deze ontsluiting wordt door de voorgenomen ontwikkelingen niet aangetast. Het NS station heeft – ondanks dat het geen gemeentelijk monument is - wel cultuurhistorische waarde. Aan het station worden geen wijzigingen aangebracht.



Afbeelding 8.1: Cultuurhistorische waardenkaart Flevoland (plangebied in rood aangegeven).

8.2.3 Conclusie

Met voorgenomen ontwikkeling worden de archeologische waarden niet onevenredig geschaad. Het plangebied kent bovendien geen cultuurhistorische waarden die deze ontwikkeling in de weg staan. Vanuit het aspect archeologie en cultuurhistorie bestaan geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

9 Milieu

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

9.2 M.e.r.-beoordeling

9.2.1 Kader

Het inwerkingtredingsbesluit wijziging Besluit m.e.r. is op 7 juli 2017 in werking getreden. In dit gewijzigde Besluit m.e.r. is de nieuwe procedure omtrent de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". Het besluit is aangepast en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn. Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van woningbouw kan sprake zijn van een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals aangegeven in D 11.2, kolom 1, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat; of
3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.
De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud.

9.2.2 Beoordeling en conclusie

De beoogde ontwikkeling kan aangemerkt worden als een stedelijk ontwikkelingsproject en komt voor in de eerste kolom van de D-lijst horende bij het Besluit mer (categorie 11.2). Hoewel de drempelwaarde (kolom 2) (bij lange na) niet wordt overschreden, dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld waarin de verschillende milieuaspecten afgewogen zijn. Deze is opgenomen als bijlage 3. In deze aanmeldnotitie wordt aan de hand van de drie criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn(2011/92/EU), inzicht gegeven in de mogelijke milieueffecten van dit plan. Uit de aanmeldnotitie blijkt dat er geen belangrijk negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er hoeft geen milieueffectrapport te worden gemaakt.

9.3 Bodemkwaliteit

9.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Ww)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

9.3.2 Onderzoek

Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie. Een busstation (met bijbehorende kiosk en verkeersstromen) wordt niet gezien als een gevoelige functie. Bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan is dan ook niet benodigd.

Historische gegevens Stadshart
Na de drooglegging is het terrein gebruikt als landbouwgrond. Daarna is het terrein opgespoten met zand. Het gebied heeft een centrumfunctie sinds het midden van de jaren zeventig. In het Stadshart zijn alle voor een stadscentrum gebruikelijke functies aanwezig. Vrijwel het hele gebied is verhard. Het gebied is opgehoogd met zand. Onder de wegen, parkeerterrein en het busstation zijn verschillende materialen gebruikt als funderingslaag.

Het Stadshart is voorzien van gescheiden riolering. Er zijn voorzover bekend geen bodemlozingen in het gebied. In het Stadshart is een aantal bedrijven gevestigd (geweest) waar als gevolg van de werkzaamheden bodemverontreiniging zou kunnen ontstaan. Dit zijn een autoherstelbedrijf, een benzineservicestation, een autowasstraat, een aantal fotospeciaalzaken, een chemische wasserij en een aantal doe-het-zelfzaken. Bij alle bedrijven waar met bodembedreigende stoffen gewerkt wordt, zijn afdoende maatregelen getroffen om bodemverontreiniging te voorkomen.

In het Stadshart heeft een aantal keren brand gewoed. Na deze branden is niet onderzocht of de bodem daarbij verontreinigd is geraakt. De verwachting is echter dat bij deze branden de bodem hooguit marginaal verontreinigd is geraakt.

Bij het benzineservicestation is in 1991 een bodemsanering uitgevoerd. De aanwezige grondverontreiniging is in zijn geheel weggenomen. In het grondwater resteerde een restverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten. Voor deze restverontreiniging is een aparte grondwatersanering uitgevoerd. Na deze sanering is een vloeistofdichte vloer aangelegd.
Bij de chemische wasserij is in 1998 een bodemsanering uitgevoerd. Na afloop van deze sanering resteerde in het grondwater een restverontreiniging met gechloreerde koolwaterstoffen. Het gedrag van de restverontreiniging wordt door jaarlijkse herbemonstering (monitoring) gevolgd. In 2001 is in het hele Stadshart op diverse plaatsen een bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek voor de locatie rond de chemische wasserij dat er nog aanzienlijke hoeveelheden gechloreerde koolwaterstoffen en hun afbraakproducten in het grondwater aanwezig waren. In 2002 heeft er op de locatie De Waag een nader bodemonderzoek plaatsgevonden en is ten behoeve van de sloop van het sportcentrum een deel van de verontreiniging gesaneerd. Voordat op de locatie De Waag een bestemmingswijziging of nieuwbouw kan plaatsvinden zal een aanvullende sanering uitgevoerd moeten worden.

In het Stadshart is op ruim tien locaties bodemonderzoek uitgevoerd. Bij het voormalige busstation en op de Reaalhof is geconstateerd dat de grond als gevolg van uitloging en/of menging met de funderingslaag licht verontreinigd is geraakt met olie, PAK's, koper en nikkel. Bij de overige onderzoeken is geen verontreiniging in de bovengrond aangetroffen. In het grondwater zijn de gebruikelijk verhoogde achtergrondwaarden voor arseen, chroom en

vluchtige aromaten aangetroffen. Deze verhoogde waarden vormen geen belemmering voor het beoogde gebruik.

In het Stadshart bestaat, afgezien van de hierboven genoemde deellocaties, geen vermoeden van bodemverontreiniging.

9.3.3 Conclusie

Het aspect bodem levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkelingen.

9.4 Akoestische aspecten

9.4.1 Kader

De Wet geluidhinder verlangt inzicht in de akoestische effecten bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals de realisatie van woningen.

9.4.2 Onderzoek

In het plan wordt, naast de verandering van de ligging en de afwikkeling van het busverkeer, voorzien in het verleggen van de naar het busstation toeleidende wegen en het gedeelte van de Middenweg tussen de Ziekenhuisweg en de Visarenddreef. Dergelijke fysieke wijzigingen op of aan een gezoneerde weg moeten op grond van de Wet geluidhinder worden getoetst aan de grenswaarden die in het hoofdstuk reconstructies zijn beschreven. Omdat de Middenweg in westelijke richting wordt verplaatst, de verkeersintensiteit op de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd (en/of de rijsnelheid beperkt) en er tussen de nieuwe ligging van de Middenweg/Middendreef het spoortalud met geluidsschermen is gelegen wordt ter plaatse van woningen geen toename van de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde verwacht.

De wijzigingen van het busstation vinden echter wel plaats in de directe nabijheid van woningen. Omdat de geluidssituatie op deze locatie mede wordt bepaald door weg en/of het railverkeer wordt een model ontwikkeld en wordt de geluidsbelasting bepaald. Door KuiperCompagnons is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 2. Hieronder is de conclusie beschreven.

Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer door de wijzigingen aan de Middenweg zodat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie-situatie. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.

9.4.3 Conclusie

De akoestische aspecten leveren geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkelingen.

9.5 Luchtkwaliteit

9.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 ‘Luchtkwaliteitseisen’ van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 ‘Luchtkwaliteitseisen’ is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling van maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m^3. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m^3 maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) bedraagt 25 µg/m^3.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} aangepast. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO_2. De grenswaarde voor $PM_{2,5}$ is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip ‘niet in betekenende mate bijdragen’ (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

NIBM-projecten (kleine projecten)
In de bijlagen van de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” (ook wel: regeling NIBM) zijn functiecategorieën of combinaties van functiecategorieën aangegeven waarbij sprake is van een NIBM-project.

In de Regeling NIBM is voor een woningbouwlocatie een cijfermatige kwantificatie opgenomen wanneer een woningbouwproject als NIBM kan worden beschouwd. Momenteel bedraagt de cijfermatige kwalificatie 1.500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen, waarbij het wegverkeer zich evenredig over de beide ontsluitingswegen verdeeld.

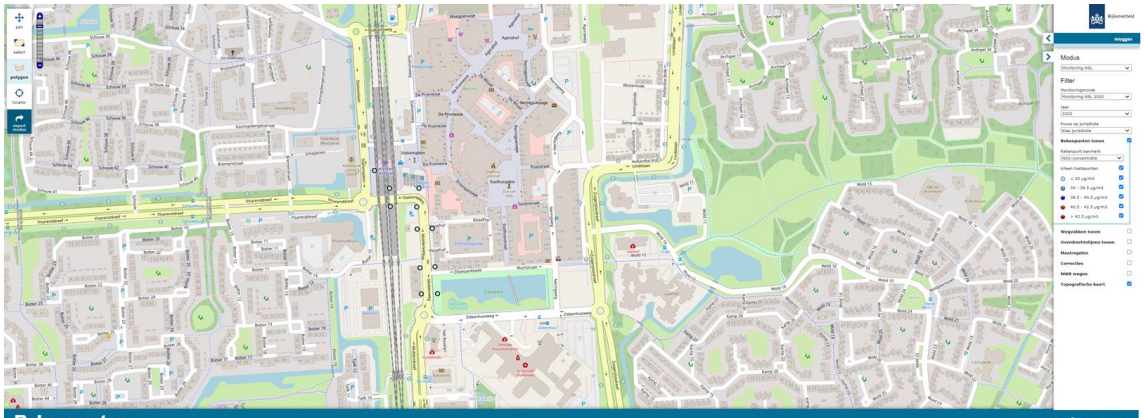
9.5.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling is niet zondermeer aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term ‘niet in betekenende mate’ bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Om deze reden is onderzoek noodzakelijk naar het effect op de concentraties van de

luchtverontreinigende stoffen. Voor dit onderzoek is de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen ontwikkeling relevant.

In paragraaf 5.2 is reeds de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling bepaald. De totale ontwikkeling leidt niet tot extra motorvoertuigbewegingen. Hierdoor is op voorhand al te concluderen dat de NIBM-rekentool het voorliggende plan als 'niet in betekenende mate' (NIBM) aanmerkt. Dit betekent dat het voorliggend plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)
Voor de volledigheid zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het plangebied. Met de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (de Middenweg en het Stationsplein) de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. In afbeelding 9.2 zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2020 ter hoogte van de planlocatie.



Rekenpunten Verberg +

Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
32199	19.2	17.1	6.1	9.7	2020
32200	21.0	17.6	6.2	9.9	2020
32203	21.7	17.6	6.2	9.9	2020
32204	22.9	17.9	6.3	10.0	2020
32205	19.6	16.9	6.0	9.6	2020
32206	21.3	17.3	6.1	9.8	2020
32207	22.0	17.7	6.2	9.9	2020
32208	21.5	17.6	6.2	9.8	2020
32214	28.1	18.7	6.6	10.3	2020
236298	19.4	16.9	6.0	9.6	2020
236299	21.2	17.3	6.1	9.8	2020

Afbeelding 9.2: Overzicht concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool 2018).

Uit deze afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 28,1 µg/m3, 18,7 µg/m^3 en 10,3 µg/m^3. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m^3 (voor NO_2 en PM_{10}) en 25 µg/m^3 (voor $PM_{2,5}$) wordt dan ook niet overschreden.

Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

9.5.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast zijn de ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit leidt niet belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

9.6 Milieuzonering

9.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

9.6.2 Onderzoek

De omgeving van het plangebied is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast het plangebied liggen winkels en (kleine) bedrijven. In geval van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstap worden verkleind, behoudens voor het aspect gevaar.

Het busstation valt op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering in categorie 3.2, met een richtafstand van 50 meter in “gemengd gebied”. Omdat de omliggende woningen binnen deze richtafstand zijn gelegen, is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 2. Hieronder zijn de conclusies beschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat gelet op de reeds aanwezige geluidsbelasting voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanvullend onderzoek
In bovengenoemd onderzoek is ervan uitgegaan dat de exploitatie (vrijwel) geheel met elektrische bussen plaats zal vinden. Inmiddels is gebleken dat - als gevolg van netcongestie bij Liander - de kans reëel is dat de concessiehouder niet met een volledige zero-emissie-operatie kan starten en dat tijdelijk een aantal dieselbussen ingezet zal worden tot het moment dat de laadinfrastructuur volledig operationeel is. Gelet op het voorgaande is aanvullend onderzocht wat de akoestische gevolgen zijn van deze tijdelijke situatie waarbij een aantal ritten met dieselbussen wordt gereden in plaats van met elektrische bussen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 10 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat ook in de situatie waarbij gedeeltelijk dieselbussen ingezet worden voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De conclusies met betrekking tot de optredende maximale geluidsniveaus en met betrekking tot wegverkeerslawaai blijven ongewijzigd.

9.6.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

9.7 Externe veiligheid

9.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10-6 per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10-6 contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

9.7.2 Onderzoek

Externe veiligheid gaat over de invloed van het transport of opslag van gevaarlijke stoffen op de omgeving. Het plangebied ligt binnen de risicocontouren van de spoorlijn. Het gebied valt deels binnen het plasbrandaandachtsgebied van de Hanzelijn. Binnen een groot gedeelte van de ontwikkeling worden echter geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het aantal aanwezigen bij het busstation zal niet of nauwelijks toenemen ten opzichte van de bestaande situatie, bovendien is de aanwezigheid van korte duur.

Het planvoornemen bevat echter ook een wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk. Dit wordt beschouwd als beperkt kwetsbaar object (artikel 1 lid b van het Bevi). Door onderzoeksbureau Aviv is daarom een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd, welke opgenomen is als bijlage 6 bij deze

toelichting. In het onderzoek zijn de externe veiligheidsrisico's van de nabij gelegen spoorlijn Weesp - Zwolle in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies.

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico
Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied
Voor de spoorlijn Weesp - Zwolle is een plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven. De toekomstige bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied (<30m). Het plasbrandaandachtsgebied vormt daardoor geen belemmering voor de ontwikkeling.

Ten behoeve van de ontwikkeling is daarnaast advies gevraagd bij de Veiligheidsregio Flevoland. Dit advies is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, benoemen zij een aantal maatregelen die mogelijk zijn. Deze worden hieronder behandeld.

<u>Beperken van de bron</u>
In een ruimtelijk plan worden activiteiten bestemd of strijdig gemaakt. Er worden geen nieuwe risicovolle activiteiten mogelijk gemaakt. Transport over diverse modaliteiten is gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Tevens is de Hanzelijn in het kader van het Tracébesluit SAAL eerder al beoordeeld en zijn bronmaatregelen getroffen. Een ruimtelijke maatregel t.a.v van een plasbrand, is om de uitstroom van (lekkende) brandstof vanaf het spoor te voorkomen/beperken.
Advies is om in overleg met Prorail, te onderzoeken of hier mogelijkheden zijn om de uitstroom (tijdig) op te kunnen vangen, of dat destijds al in een dergelijk voorziening is voorzien, bv middels een geul, tunnelbak of grindbed.

<u>Beperking van het effect</u>
De risicobron in en om het plangebied heeft in het geval van een incident effecten in het plangebied. Om dit effect te beperken kan gekeken worden naar de gebouwde omgeving of naar de zelfredzaamheid van de gebruikers ervan.

Gebouwde omgeving
Bij het ordenen van de gebouwde omgeving kan rekenschap gegeven worden van de invloed van potentiële incidenten op het plangebied. De (beperkt kwetsbare) objecten dienen te voldoen aan de brandwerendheid, conform bouwbesluit 2012 par. 2.3, artikel 2.5.
De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen bepaald volgens NEN 6069, uitgaande van de buitenruimte als een brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2.

Bestrijdbaarheid
De overheid biedt hulpverlening door effecten van incidenten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op de basisbrandweerzorg. Het incident zal dan bestreden worden en moeten (potentiële) slachtoffers zo snel mogelijk van de incidentlocatie worden afgevoerd. De hulpdiensten zijn afhankelijk van twee ruimtelijke randvoorwaarden voor bestrijding van incidenten: bereikbaarheid en bluswater.

Bereikbaarheid
Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel wegkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Details kunt u vinden in de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten.
Het plangebied kent een goede bereikbaarheid en is de doorstroming van verkeer in de nieuwe situatie zelfs beter dan in de bestaande situatie.

Bluswater
In het kader van het Tracébesluit SAAL heeft de Flevolijn voorzieningen voor het bestrijden van trein incidenten.
Om de effecten van incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten over voldoende bluswater beschikken. Details kunt u vinden in de Handreiking Bluswater Brandweer Flevoland. Dit is nader gereguleerd op gebouwniveau in de omgevingsvergunning.
Het plangebied is voorzien van voldoende bluswater.

Zelfredzaamheid
1. Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten bij een incident vanaf het spoor. Voor de (beperkt kwetsbare) objecten in het gebied dienen mogelijkheden te zijn om van de risicobron af te vluchten.
2. Het plangebied kent verder vooralsnog voldoende mogelijkheden om te vluchten.
3. Het mechanisch ventilatiesysteem moet een voorziening hebben waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit, die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnen lucht.
4. Het nieuwe plangebied zal niet leiden tot een (grote) toename van personen, waardoor ook het groepsrisico niet c.q. nauwelijks zal toenemen. Verantwoording groepsrisico zal hierdoor niet nodig zijn.

9.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

9.8 Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Onderzoek

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen. Er zijn wel diverse andere leidingen aanwezig. Er zijn geen overige belemmeringen gelegen binnen het plangebied

Conclusie

Er bestaan geen overige belemmeringen in het plangebied.

9.9 Duurzaamheid

9.9.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

In het Klimaatakkoord van Parijs (2015 United Nations Climate Change Conference, Parijs) is vastgelegd de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de twee graden Celsius, met het streven een maximale temperatuurstijging van anderhalve graad Celsius te realiseren. Nederland wil om hierin invulling te geven gaan naar een CO2-arme energievoorziening in 2050. Een eerste uitwerking van de route naar een CO2-arme economie is vastgelegd in de energieagenda 2016 van het kabinet "Naar een CO2-arme energievoorziening". De energieagenda geeft aan dat “deze transitie vraagt om een drastische reductie van het gebruik van fossiele energie, tot dichtbij nul in het jaar 2050.

Kadernota Duurzaamheid Lelystad

Visie: Lelystad is een groene, vitale gemeente waar het aantrekkelijk wonen, werken en verblijven is. Er is een sterk sociaal netwerk waarin de mensen elkaar inspireren en verantwoordelijkheid nemen voor elkaar en hun omgeving. Waarbij de overheid bestaande netwerken en nieuwe initiatieven ondersteunt waar nodig en zelf het goede voorbeeld geeft. Lelystad is een sociaal en financieel gezonde gemeente in een prettige, groene leefomgeving met vitale woonwijken, goed onderwijs en perspectief op voldoende banen. Lelystad profileert zich als een ondernemende stad met een duurzaam en innovatief profiel. Veel innovatieve oplossingen worden bedacht in Lelystad. De omgeving wordt ingezet om lokaal voedsel te verbouwen en grondstoffen te ontwikkelen. Steeds meer afval kan als grondstof dienen. Lelystad is een gemeente die haar eigen energiebehoefte volledig duurzaam opwekt.

De ambitie is om de stad zodanig in te richten dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond, aantrekkelijk en toekomstbestendig is. In een gezonde stad is ruimte voor duurzame energie-, water-, voedsel-, grondstoffen- en afvalkringlopen. Daarbij wordt gestreefd naar een samenhangende duurzame ontwikkeling met een betere balans tussen economie, ecologie en de mens. Hierbij houden we de onderstaande uitgangspunten in het vizier:

- Energie
- Kies recyclebare materialen
- Gebruik geen schadelijke producten
- Behoud onze natuur
- We gaan zuinig om met energie en kiezen voor groene energie:

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

9.9.2 Onderzoek

Lelystad werkt hard aan de transitie naar een aardgasloze gebouwde omgeving. Voor dit plan wordt er ingezet op meer elektrisch OV.

9.9.3 Conclusie

De ontwikkelingen zullen voldoen aan de wettelijke vereisten.

10 Uitvoerbaarheid

10.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De te ontwikkelen gronden voor het eilandbusstation ontwikkelt de gemeente Lelystad zelf. Deze te ontwikkelen gronden zijn al in eigendom van de gemeente. De gemeenteraad dient het Stedenbouwkundig Ontwerp Stationsgebied en de financiële dekking voor de uitvoering van het ontwerp nog vast te stellen. Volgens de actuele planning wordt dit besluit in het voorjaar 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd.

10.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak

Met dit bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van een deel van het Stadshart van Lelystad mogelijk gemaakt. Deze herontwikkeling leidt tot een beter leefbaar centrumgebied van de stad. Tevens wordt de ontwikkeling passend geacht binnen de actuele beleidskaders van het Rijk, de provincie en gemeente.

Over het concept Stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost, dat als basis heeft gediend voor het bestemmingsplan, heeft op 24 november 2022 al participatie met de omgeving (omwonenden en ondernemers uit de omgeving) plaatsgevonden. Ook zal in het voorjaar 2023 het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak/participatie gedurende 6 weken ter visie worden gelegd waarbij een inspraakreactie kan worden ingediend. Verder zal tijdens deze termijn van terinzagelegging een inloopavond over het bestemmingsplan worden georganiseerd voor omwonenden, ondernemers en andere belangstellenden. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. Bovendien wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook paragraaf 11.2).

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

10.3 Handhavingaspecten

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

11 Procedure

11.1 Voorbereidingsfase

Vooraankondiging
Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, een vooraankondiging worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost met de bijbehorende stukken heeft van 12 januari 2023 tot en met 22 februari 2023 (6 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen op het voorontwerpbestemmingsplan. De binnengekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de ‘Reactienota vooroverleg en inspraak’, die als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Overleg
Conform artikel 3.1.1 van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeentes en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de betrokken overlegpartners. De binnengekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de ‘Reactienota vooroverleg en inspraak’, die als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd.

11.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de inspraakreacties en de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb). De adviezen van het Waterschap en de Omgevingsdienst zijn als respectievelijk bijlage 11 en 12 bij deze toelichting opgenomen.

Zienswijzen
Tijdens de periode van terinzagelegging is 1 zienswijze ingediend. In de ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Stationsgebied Oost’, opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting, is deze zienswijze samengevat en is aangegeven wat er met deze zienswijze is gedaan. De zienswijze is niet overgenomen en heeft niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan geleid.

Ambtshalve wijzigingen
In het plan zijn enkele ambtshalve wijzigingen opgenomen. Het betreft hier enkele aanvullingen in de toelichting, een verwijsfout die wordt hersteld in de regels en een wijziging van de toegestane oppervlakte in de regels.

11.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.

Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost



Vastgesteld

gemeente Lelystad

Stationsgebied Oost

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting **3**

Bijlage 1 Quickscan ecologie, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, november 2021 **5**

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, 4 maart 2022 **41**

Bijlage 3 Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, KuiperCompagnons, 9 maart 2023 **95**

Bijlage 4 Stikstofdepositie-onderzoek, KuiperCompagnons, 13 maart 2023 **107**

Bijlage 5 Digitale watertoets, 15 februari 2023 **135**

Bijlage 6 Onderzoek externe veiligheid, Aviv, 28 februari 2023 **153**

Bijlage 7 Advies veiligheidsregio Flevoland, 8 februari 2023 **173**

Bijlage 8 Reactienota vooroverleg en inspraak **179**

Bijlage 9 Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied Oost **203**

Bijlage 10 Aanvullend akoestisch onderzoek busstation, KuiperCompagnons, 26 mei 2023 **209**

Bijlage 11 Wateradvies ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad, Waterschap Zuiderzeeland, 17 mei 2023 **229**

Bijlage 12 Advies Reactienota vooroverleg en inspraak, Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, 25 april 2023 **233**

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Quickscan ecologie, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, november 2021

Quickscan t.b.v. de herinrichting van het busstation aan de Middenweg te Lelystad



November 2021
P21-172/W2052
Auteur: D. Koopman

Natuur-Wetenschappelijk Centrum
078-6213921
info@nwcadvies.nl
www.nwcadvies.nl

NWCadvies.nl
ecologisch onderzoek

Quickscan t.b.v. de herinrichting van het busstation aan de Middenweg te Lelystad

Natuur-Wetenschappelijk Centrum, Noorderelsweg 4A, 3329 KH Dordrecht

Quickscan t.b.v. de herinrichting van het busstation aan de Middenweg te Lelystad

Opdrachtgever:	KuiperCompagnons
Uitvoering:	Natuur-Wetenschappelijk Centrum
Veldwerk:	Danny van den Heuvel
Samenstelling:	Daniëlle Koopman
Foto's:	NWC

Quickscan t.b.v. de herinrichting van het busstation aan de Middenweg te Lelystad [Samenst.: Koopman, D.] [Foto's: NWC] Met lit. opg., Dordrecht: Strix/NWC.

Trefw.: Wet natuurbescherming, Quickscan, Middenweg, Lelystad

W2052/P21-172

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt of verveelvoudigd, door middel van; druk, fotokopie, microfilm of op enige andere wijze, zonder toestemming van de uitgever of de opdrachtgever.

© strix uitgeverij

NGB

NWCadvies.nl ecologisch onderzoek

Dordrecht, november 2021

Inhoud

Samenvatting

1 Inleiding 7

2 Gebiedsbeschrijving 9

3 Wettelijk kader 11

4 Methode 17

5 Resultaten 19

6 Effecten, verplichtingen en aanbevelingen 21

Referenties

Bijlagen:
Bijlage 1: Foto’s van het plangebied

Bijlage 2: Beschermde soorten Wet natuurbescherming

Bijlage 3: Vleermuizen en ruimtelijke ingrepen

Bijlage 4: Vogels en ruimtelijke ingrepen

Samenvatting

Onderstaande tabel geeft de conclusies uit voorliggend rapport weer. Voor de volledigheid en om een verkeerde interpretatie te voorkomen, dient ook hoofdstuk 6 (effecten, verplichtingen en aanbevelingen) gelezen te worden.

Soortgroep	Effecten beschermde soorten	Verplichtingen
Vleermuizen	Geen. Mits mitigerende maatregelen worden getroffen.	Zorgplicht; voorkomen van lichtverstoring.
Vogels vaste verblijfplaats	Geen.	Zorgplicht.
Grondgebonden Zoogdieren	Geen.	Zorgplicht.

1. Inleiding

In het plangebied aan de Middenweg te Lelystad zijn er plannen voor de herinrichting van het busstation. Hierbij zal het bestaande busstation worden verplaatst en aangepast en zal ook de naastgelegen Middenweg worden gereconstrueerd en zullen er een nieuwe busbaan en fietspad worden aangelegd. De geplande werkzaamheden kunnen van invloed zijn op de aanwezige beschermde flora en fauna in het plangebied.

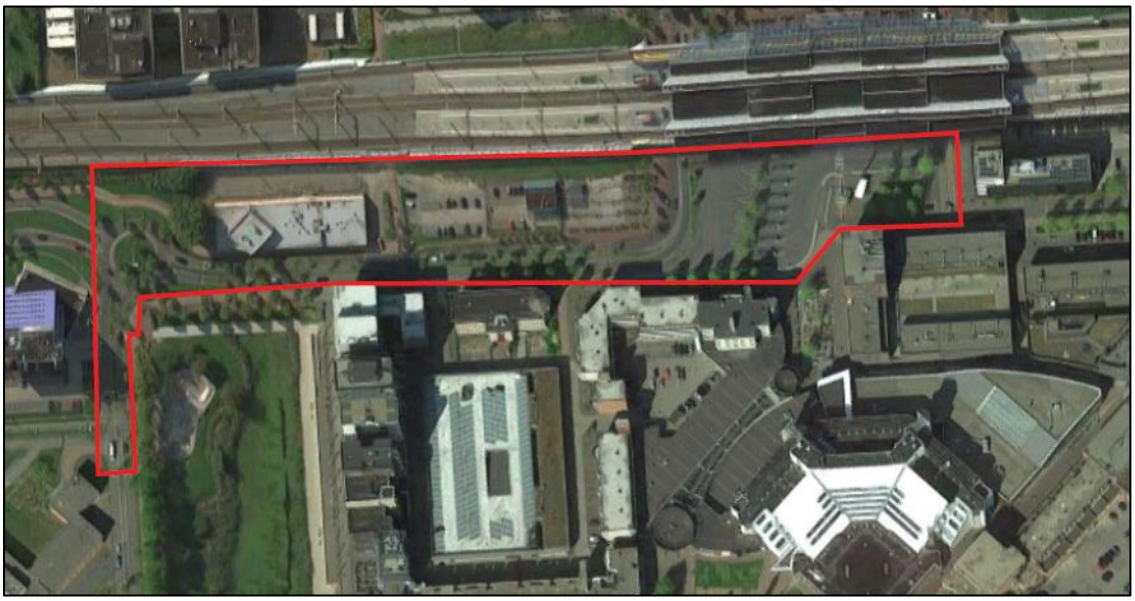
In het kader van de Wet natuurbescherming dient bij dergelijke ruimtelijke ingrepen en bij wijzigingen van bestemmingsplannen onderzoek gedaan te worden naar de aanwezige beschermde natuurwaarden en dient een beoordeling gemaakt te worden van eventuele negatieve effecten van de plannen op deze waarden.

KuiperCompagnons heeft het Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC) gevraagd een uitbreidende quickscan flora en fauna op deze locatie uit te voeren en te adviseren omtrent de relevante natuurwetgeving.

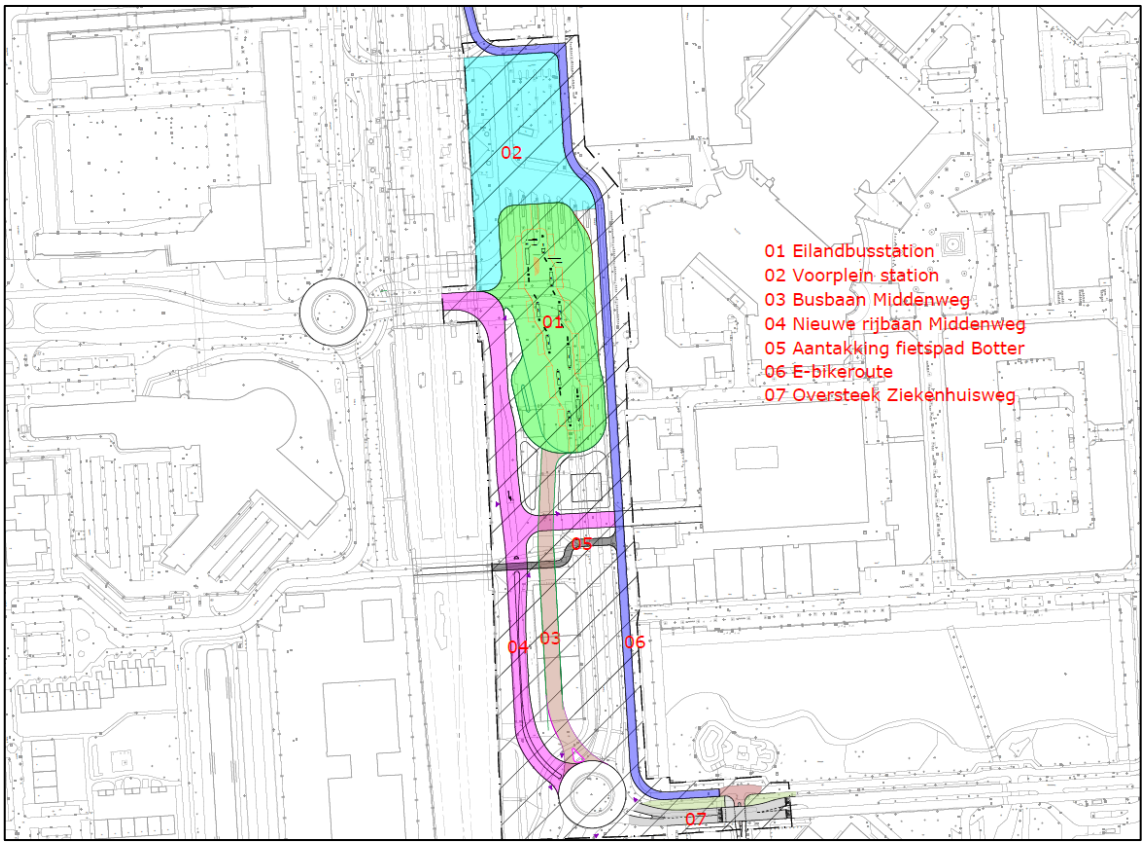
2. Gebiedsbeschrijving en voorgenomen plannen

Gebiedsbeschrijving

Het plangebied bevindt zich aan de Middenweg te Lelystad (provincie Flevoland) (figuur 1 en 2, bijlage 1; foto 1 t/m 4).



Figuur 1: Ligging van het plangebied (rood omlijnd).

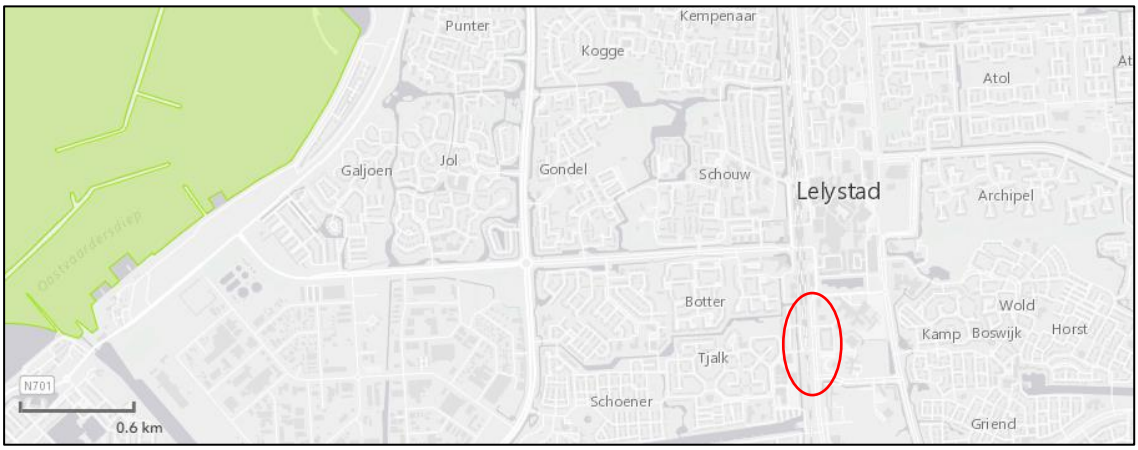


Figuur 2: Plannen voor het plangebied.

Beschermde gebieden

Het plangebied bevindt zich op ongeveer 2,7 kilometer afstand van Natura 2000-gebied de 'Markermeer & IJmeer' (figuur 3). Vanwege deze afstand en de aard van de werkzaamheden worden geen significant nadelige effecten verwacht op de habitattypen en instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura-2000 gebied als gevolg van verstoring door geluid, verstoring door licht en andere storingsfactoren.

Het plangebied bevindt zich niet in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hierdoor is een toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig.



Figuur 3: Ligging van het plangebied (rode cirkel) ten opzichte van Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' (groen gearceerd).

3. Wettelijk kader

In Nederland is de bescherming van belangrijke natuurwaarden vanaf 2017 wettelijk vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Het gaat hierbij zowel om bescherming van soorten als bescherming van gebieden.

Onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming

De provincies zijn sinds 1 januari 2017 verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet natuurbescherming en dus ook voor ontheffingsaanvragen.
Om een ontheffingsaanvraag in behandeling te nemen, dient het onderzoek aan goedgekeurde voorwaarden (o.a. ten aanzien van methode, intensiteit, periode, tijd tussen onderzoeksmomenten) te voldoen. Slechts als het onderzoek volgens deze voorwaarden uitgevoerd is, kan volgens de wetgever een goed onderbouwde uitspraak gedaan worden over;

- de aanwezigheid van beschermde soorten;
- de functie van een gebied of onderdelen binnen een gebied voor deze beschermde soorten;
- het belang van een gebied of onderdelen binnen een gebied voor aanwezige beschermde soorten;
- de effecten van plannen op deze soorten;
- de keuze voor te nemen (mitigerende- en/of compenserende) maatregelen.

De voorwaarden waaraan onderzoek moet voldoen, staan beschreven in de kennisdocumenten die in opdracht van de wetgever door BIJ12 opgesteld zijn en de inventarisatieprotocollen van het Netwerk Groene Bureaus. Onderzoeken die niet volgens deze voorwaarden uitgevoerd zijn, kunnen volgens het bevoegd gezag geen basis en onderbouwing vormen van ontheffingsaanvragen en aanvragen zullen om die reden afgewezen worden.

Het NWC is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus en werkt volgens bovengenoemde kennisdocumenten en inventarisatieprotocollen.

Soortbescherming

Voor dier- en plantensoorten zijn in de Wnb een aantal verbodsbepalingen opgenomen, waarvan vooral de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 belangrijk zijn in het kader van flora- en faunaonderzoek bij onder andere ruimtelijke ontwikkelingen (tekstvak 1).

De verbodsbepalingen uit de artikelen gelden overal in Nederland, ongeacht het type of de omvang van de werkzaamheden of activiteiten die uitgevoerd worden. De bepalingen uit de Wnb kunnen daarom van invloed zijn op ruimtelijke ingrepen, zoals het aanleggen van infrastructuur, het slopen en realiseren van bebouwing, het uitbreiden van industriegebieden en het kappen van bomen. Ook bij het opstellen of herzien van bestemmingsplannen zijn de bepalingen uit de Wnb van belang. In het kader van het

zorgvuldigheidsbeginsel en het voorzorgsbeginsel (Algemene Wet Bestuursrecht) dient bij het opstellen en herzien van bestemmingsplannen en bij (ruimtelijke) activiteiten een toetsing aan de Wnb plaats te vinden. Deze toetsing moet de volgende onderdelen bevatten:

- Een inventarisatie van het voorkomen van wettelijk beschermde dier- en plantensoorten in het plangebied en binnen de invloedssfeer van de activiteit;
- Een inventarisatie en beoordeling van (significant) nadelige effecten als gevolg van de activiteit, op beschermde soorten die binnen het plangebied en/of binnen de invloedssfeer van de activiteit aanwezig zijn;
- Indien nodig een opname van maatregelen die de negatieve effecten op de beschermde soorten en hun leefgebieden mitigeren en/of compenseren.

De Wnb kent drie categorieën van beschermde soorten die ook terug te vinden zijn in de artikelen met verbodsbepalingen: alle vogels uit de Europese Vogelrichtlijn (artikel 3.1), alle soorten die in de Europese Habitatrichtlijn vermeld worden (artikel 3.5) en “overige soorten” (artikel 3.10) die alleen op nationaal niveau beschermd worden. Provincies mogen afwijken van de lijst met “overige soorten” door vrijstelling te verlenen voor bepaalde soorten. Hierdoor kan deze lijst per provincie verschillen. Een overzicht van alle beschermde soorten is te vinden in bijlage 1.

Soorten Europese Vogelrichtlijn en -Habitatrichtlijn

Wanneer één of meerdere verbodsbepalingen uit artikel 3.1 en/of artikel 3.5 Wnb overtreden worden door de voorgenomen activiteit, dient een ontheffing aangevraagd te worden bij de provincie waarin de activiteit plaatsvindt. Een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen wordt voor soorten uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn alleen verleend wanneer voldaan wordt aan *elk* van de volgende voorwaarden:

- Er bestaat geen andere bevredigende oplossing;
- Zij is nodig:
  a) In het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid; of
  b) In het belang van een dwingende reden van groot openbaar belang; of
  c) In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
- Er wordt geen afbreuk gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Voor vogels kan echter geen beroep gedaan worden op belang b “dwingende reden van groot openbaar belang”.

Wanneer overtreding van de verbodsbepalingen voorkomen kan worden door het treffen van mitigerende maatregelen, is het aanvragen van een ontheffing niet nodig. Wel kan in dergelijke gevallen toch ontheffing aangevraagd worden om de te treffen maatregelen goed te laten keuren. Indien het bevoegd gezag de maatregelen goedkeurt, wordt door hen een “positieve afwijzing” afgegeven.

Tekstvak 1: Verbodsbepalingen Wet natuurbescherming

Artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 Wet natuurbescherming:

Artikel 3.1

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.

Artikel 3.5

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van de dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV bij de Habitatrichtlijn of bijdrage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen of af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Artikel 3.10

1. Het is verboden:
   a) In het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten genoemd in de bijlage, onderdeel A bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
   b) De vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen;
   c) Vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Bij de aanvraag van een ontheffing in het kader van de Wnb zijn een activiteitenplan en, in sommige gevallen, een compensatieplan noodzakelijk. Hierin staan de bevindingen uit de flora- en faunatoets vermeld en worden maatregelen beschreven die uitgevoerd zullen worden om ervoor te zorgen dat de nadelige effecten op beschermde plant- en diersoorten in en binnen de invloedssfeer van de activiteit zoveel mogelijk voorkomen, dan wel beperkt worden.

Overige soorten

Voor de soorten uit deze categorie geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 mits een door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode van toepassing is op de activiteit. Indien aantoonbaar gewerkt kan worden volgens een dergelijke gedragscode, hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden voor het overtreden van één of meerdere verbodsbepalingen uit artikel 3.10 van de Wnb.

Indien er geen goedgekeurde gedragscode van toepassing is op de activiteit of het niet mogelijk is om volgens een dergelijke gedragscode te werken, dient bij overtreding van verbodsbepalingen wel een ontheffing aangevraagd te worden. De ontheffing kan voor deze soorten echter op grond van meer belangen verleend worden dan het geval is voor de Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht uit artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden.

<u>Gebiedsbescherming</u>

Bescherming van natuurgebieden en hun bijzondere natuurwaarden vindt onder de Wet natuurbescherming plaats via (Europese) Natura 2000-gebieden. De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van specifieke natuurwaarden in gebieden die in het kader van de Europese Vogel- en -Habitatrichtlijn aangewezen en/of aangemeld zijn als speciale beschermingszone (Natura 2000-gebieden). Voor deze beschermde gebieden zijn aanwijzingsbesluiten opgesteld waarin beschreven staat voor welke (natuurlijke) habitats en dier- en plantensoorten het gebied aangewezen is. Voor deze kwalificerende waarden zijn instandhoudingsdoelen opgesteld.

Projecten, plannen en andere handelingen die nadelige effecten hebben op één of meerdere instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, zijn vergunningplicht of moeten de goedkeuring, een “bestuurlijk oordeel”, van het bevoegd gezag hebben (in veel gevallen zijn dit Gedeputeerde Staten en in andere gevallen is dit de minister van Economische Zaken). Zij oordelen dan dat een vergunning niet nodig is. Of deze goedkeuring wordt gegeven, is afhankelijk van de uitkomst van de zogenaamde habitattoets. Uit de habitattoets kunnen drie mogelijkheden volgen:

- Er is zeker geen nadelig effect. In dit geval is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming;
- Er is sprake van een nadelig effect in de vorm van verstoring, maar dit is niet significant en er is geen sprake van verslechtering van aangewezen habitats. Hieruit volgt dat een vergunningaanvraag niet aan de orde is. Wel is een bestuurlijk oordeel van het bevoegd gezag nodig;

- Er is sprake van een mogelijk significant nadelig effect in de vorm van verstoring en/of er is sprake van verslechtering van aangewezen habitats. In dit geval dient een passende beoordeling opgesteld te worden en is een vergunning nodig.

Een 'passende beoordeling' is een rapport waarin (de zo exact mogelijke omvang van) de effecten, afzonderlijk of in combinatie met andere activiteiten, van een plan, project of handeling op een Natura 2000-gebied beschreven staan. Deze nadelige effecten worden in relatie tot de instandhoudingsdoelen bepaald.
Indien uit de passende beoordeling volgt dat er significant nadelige gevolgen op zullen treden, moeten de plannen getoetst worden aan de zogenaamde ADC-criteria;

1. Zijn er Alternatieven?
2. Is er sprake van een Dwingende reden van groot openbaar belang?
3. Zijn er Compenserende maatregelen voorzien?

Wanneer er een alternatief bestaat voor de voorgenomen plannen dat niet tot significant nadelige effecten op instandhoudingsdoelstellingen leidt, moet dit alternatief gekozen worden. De ecologische belangen hebben in dit geval voorrang op de economische belangen.
Wanneer er geen alternatieven voorhanden zijn, er sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en/of er voldoende compenserende maatregelen getroffen worden, kan vergunning voor de voorgenomen plannen verleend worden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)
Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit Natuurnetwerk. De bescherming van het Natuurnetwerk is opgenomen in de Verordening Ruimte van de desbetreffende provincie en valt hiermee buiten de Wet natuurbescherming.
Natuurwaarden van het NNN worden afgemeten aan doelsoorten. Het is belangrijk dat verlies van en winst aan belangrijke natuurwaarden hieraan worden afgemeten. Ruimtelijke ingrepen moeten vooraf worden getoetst op hun effect op het areaal, de samenhang en de kwaliteit van het NNN. Ingrepen die geen significant negatief effect op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN hebben, kunnen in principe doorgang vinden. Als echter het tegenovergestelde geldt, hangt doorgang van de plannen onder meer af van het belang van de plannen en van de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie. Hierbij geldt het 'Nee, tenzij-regime'. Per saldo dient de kwaliteit en/of kwantiteit van het NNN te verbeteren. Waar Natura 2000-gebieden met het NNN overlappen, blijft ook het NNN-regime gelden.

4. Methode

In het kader van de Wet natuurbescherming is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Deze quickscan bestond uit een literatuuronderzoek en een veldbezoek. Voor het literatuuronderzoek is gebruikgemaakt van verspreidingsgegevens van soorten verzameld door de verschillende soortenorganisaties. Op basis van het literatuuronderzoek is o.a. bepaald voor welke soortgroepen de aanwezigheid en/of de geschiktheid van het plangebied onderzocht diende te worden. Tijdens de quickscan is specifiek rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen, vogels met een vaste verblijfplaats en grondgebonden zoogdieren.

Het plangebied vormt geen geschikt leefgebied voor beschermde dagvlinders omdat de bodem te voedselrijk is om als biotoop voor de waardplanten van deze vlindersoorten te kunnen dienen. Bovendien komen de meeste beschermde vlindersoorten op slechts een aantal locaties in Nederland voor (voornamelijk natuurgebieden). Om deze redenen is deze soortgroep buiten beschouwing van de quickscan gelaten. Herpetofauna en aquatische fauna worden op basis van habitateisen, verspreidingsgegevens en/of kenmerken van het plangebied niet verwacht. Om deze reden kon de aanwezigheid van beschermde soorten uit deze soortgroepen eveneens op voorhand worden uitgesloten.

Het veldbezoek is op 10 oktober 2021 uitgevoerd door een medewerker van het NWC. De temperatuur tijdens het veldbezoek bedroeg ongeveer 15°C, het was deels bewolkt en de wind had een kracht van 3 Bft. Deze gegevens zijn door de medewerker in het veld gemeten of ingeschat.

<u>Vleermuizen</u>
Alle vleermuissoorten worden beschermd door de Wet natuurbescherming. Het plangebied is daarom beoordeeld op de mogelijke waarde voor vleermuizen. Hierbij is beoordeeld in hoeverre de bomen en de bebouwing binnen het plangebied geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Er is onder andere gelet op de aanwezigheid en kenmerken van holtes in de bomen en de spouwgang in de bebouwing. Ook is gelet op sporen van vleermuizen, zoals keuteltjes, afgebeten insectenvleugels en aanwezigheid van meststrepen bij eventuele invliegopeningen. Daarnaast is er tijdens het veldbezoek beoordeeld of er in en in de directe omgeving van het plangebied potentieel belangrijke vliegroutes en/of foerageergebied aanwezig zijn, zoals bomenrijen, andere groene, lijnvormige landschapselementen en (kleinschalige) weilanden en andere half open gebieden. Hierbij is tevens gelet op het aanbod van geschikt foerageergebied in en in de omgeving van het plangebied.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Vogels met een vaste verblijfplaats worden jaarrond beschermd door de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook voor hun functionele leefomgeving (bijlage 4). Voorbeelden van deze soorten zijn de Buizerd (*Buteo buteo*), de Huismus (*Passer domesticus*) en de Gierzwaluw (*Apus apus*). Tijdens de quickscan is het plangebied onderzocht op de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats en is bepaald welke gevolgen de voorgenomen plannen voor deze vogels met zich meebrengen (zoals verstoring door geluid). Er is onder meer gelet op sporen (braakballen, veren, uitwerpselen, etc.), nesten (o.a. oude kraaiennesten) en waarnemingen van de betreffende vogelsoorten (geluid/zicht/ territorium indicerend gedrag). Tevens is bekeken of het plangebied een significant onderdeel zou kunnen zijn van de functionele leefomgeving van een vogelsoort met een vaste verblijfplaats.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek is er beoordeeld in hoeverre het plangebied geschikt leefgebied vormt voor strikt beschermde marterachtigen en andere beschermde grondgebonden zoogdieren. Hierbij is onder andere gelet op de aanwezigheid van sporen van deze soorten, holtes in de bomen, holen, burchten en de aanwezigheid van functionele leefomgeving voor deze soorten.

5. Resultaten

Vleermuizen

Binnen het plangebied zijn geen bomen met vleermuisgeschikte holtes aanwezig. Hierdoor kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuissoorten uitgesloten worden. Gebouwbewonende vleermuizen kunnen ook uitgesloten worden, doordat de gebouwen in het plangebied geen doorlopende kieren, stootvoegen, losliggende dakpannen of andere openingen hebben waar mogelijk een vleermuis in kan verblijven. In het plangebied zijn enkele aaneengesloten lijnvormige boomrijen, bestaande uit Lindes, aanwezig langs de weg (bijlage 1; foto 5 & 6).

Vogels met een vaste verblijfplaats

Nesten van vogels met een vaste verblijfplaats zijn jaarrond beschermd. Ook nesten van kraaiachtigen zijn jaarrond beschermd als ze in gebruik zijn door een vogelsoort met een vaste verblijfplaats zoals Buizerd (*Buteo buteo*) of Sperwer (*Accipiter nisus*). Binnen het plangebied zijn echter geen bomen aanwezig met nesten van kraaiachtigen of van vogels met een vaste verblijfplaats. Wel zijn er enkele oude nesten van Turkse tortels aangetroffen binnen het plangebied. Deze oude nesten zullen niet gebruikt gaan worden door andere vogelsoorten met een vaste verblijfplaats, zoals wel het geval is bij nesten van kraaiachtigen. De gebouwen in het plangebied zijn ook ongeschikt voor vogels met een vaste verblijfplaats door het ontbreken van pannendaken, kieren of andere soortgelijke openingen in het gebouw.
Er zijn wel enkele huismussen waargenomen binnen het plangebied die werden gevoerd door mensen op straat.

Grondgebonden zoogdieren

De gebouwen zijn ongeschikt voor grondgebonden zoogdieren door het ontbreken van geschikte openingen. Tijdens het veldbezoek zijn er geen sporen aangetroffen van (strikt) beschermde grondgebonden zoogdieren.

6. Effecten, verplichtingen en aanbevelingen

Vleermuizen

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van zowel boombewonende als gebouwbewonende vleermuizen kan met zekerheid uitgesloten worden.
De aaneengesloten lijnvormige bomenrijen kan een vliegroute van vleermuizen zijn. Overigens kan in dit geval worden uitgesloten dat het een essentiële vliegroute betreft. Nabij de bomenlaan zijn voldoende alternatieve oriëntatiepunten en -lijnen voor vleermuizen. Alleen voor vleermuizen met een zwakke sonar (zoals de grootoorvleermuis) is het van belang dat een gat in een boomrij of andere structuur niet groter dan 50 meter is. Overigens komt deze soort in Lelystad (nog) niet voor. Wel biedt de bomenrij extra luwte en foerageermogelijkheden voor vleermuizen. Met name op dagen dat het hard waait is deze luwte benodigd voor navigerende vleermuizen. Vandaar is het wel wenselijk dat de bomenlaan zoveel mogelijk behouden blijft of dat een dergelijke bomenrij in de nieuwe situatie wordt ingepast.

Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen. Het is hierbij met name van belang dat tijdens de schemering en gedurende de avond en nacht geen verlichting gebruikt wordt.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Er zijn geen nesten van kraaiachtigen of verblijfplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen in het plangebied. De oude nesten van Turkse tortels zullen niet gebruikt gaan worden door vogels met een vaste verblijfplaats. Het plangebied is ook ongeschikt om te dienen als verblijfplaats van de Huismus. Wel zijn er twee vrouwelijke en een mannelijke Huismus aangetroffen op het Stationsplein. Ook zijn er ten oosten van het Stationsplein, net buiten het plangebied, tien individuen (4 vrouwelijke en 6 mannelijke) foeragerend aangetroffen. Deze huismussen werden gevoerd door mensen op straat. Doordat er geen (potentiële) verblijfplaatsen van de Huismus zijn gevonden binnen het plangebied is de verwachting dat de huismussen vanuit omliggende wijken komen om te foerageren. De locatie van de foeragerende huismussen wordt niet gezien als een essentieel onderdeel van het leefgebied van de Huismus, doordat de dieren naar waarschijnlijkheid gevoerd worden in verschillende wijken in de omgeving.
Het kan op basis van deze resultaten met voldoende zekerheid worden uitgesloten dat de voorgenomen plannen significant nadelige effecten hebben op de verblijfplaatsen en/of functionele leefomgeving van de Huismus en andere vogels met een vaste verblijfplaats. Er is ten aanzien van vogels met een vaste verblijfplaats geen aanvullend onderzoek nodig en vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er, op de zorgplicht na, geen verdere verplichtingen.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek is de aanwezigheid van (strikt) beschermde grondgebonden zoogdieren niet aangetoond. Kijkend naar de verspreidingsgegevens is er geen verwachting dat er beschermde soorten voorkomen. Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er geen verdere verplichtingen, behalve de Zorgplicht, ten aanzien van de grondgebonden zoogdieren.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- in verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

Referenties

Database NWC

www.pdok.nl

www.natura2000.nl

www.verspreidingsatlas.nl

www.vleermuis.net

www.zoogdiervereniging.nl

Bijlage 1: Foto’s van het plangebied





Foto 1 en 2: Impressie van het plangebied.





Foto 3 en 4: Impressie van het plangebied.





Foto 5 en 6: Aaneengesloten lijnvormige bomenrijen; mogelijk essentieel als vliegroute

Bijlage 2: Beschermde soorten Wet natuurbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming worden **alle in Europa voorkomende en in het wild levende vogels beschermd** en onderstaande soorten uit overige soortgroepen:

Amfibieën

Alpenwatersalamander	Heikikker	Poelkikker
Bastaard kikker[1]	Kamsalamander	Rugstreeppad
Boomkikker	Kleine watersalamander[1]	Vinpootsalamander
Bruine kikker[1]	Knoflookpad	Vroedmeesterpad
Geelbuikvuurpad	Meerkikker[1]	Vuursalamander
Gewone pad[1]	Middelste groene kikker	

Dagvlinders

Aardbeivlinder	Grote vos	Spiegeldikkopje
Apollovlinder	Grote vuurvlinder	Tijmblauwtje
Bosparelmoervlinder	Grote weerschijnvlinder	Veenbesblauwtje
Boszandoog	Iepenpage	Veenbesparelmoervlinder
Bruin dikkopje	Kleine heivlinder	Veenhooibeestje
Bruine eikenpage	Kleine ijsvogelvlinder	Veldparelmoervlinder
Donker pimpernelblauwtje	Kommavlinder	Zilveren maan
Duinparelmoervlinder	Moerasparelmoervlinder	Zilverstreephooibeestje
Gentiaanblauwtje	Pimpernelblauwtje	
Grote parelmoervlinder	Sleedoornpage	

Haften

Oeveraas

Kevers

Brede geelrandwaterroofkever	Vermiljoenkever
Gestreepte waterroofkever	Vliegend hert
Juchtleerkever	

Kreeftachtigen

Europese rivierkreeft

Landzoogdieren

Aardmuis[1]	Gewone zeehond	Rosse woelmuis[1]
Bever	Grote bosmuis	Steenmarter[5]
Boommarter	Haas[1]	Tweekleurige bosspitsmuis[4]
Bosmuis[1]	Hamster	Veldmuis[1]
Bunzing[3]	Hazelmuis	Veldspitsmuis
Damhert	Hermelijn[3]	Vos[1]
Das	Huisspitsmuis[1]	Waterspitsmuis
Dwergmuis[1]	Konijn[1]	Wezel[3]
Dwergspitsmuis[1]	Lynx	Wilde kat
Edelhert	Molmuis	Wild zwijn[6]
Eekhoorn	Noordse woelmuis	Woelrat[1]
Egel[1]	Ondergrondse woelmuis[4]	Wolf
Eikelmuis	Otter	
Gewone bosspitsmuis[1]	Ree[1]	

Libellen

Beekrombout	Gevlekte Witsnuitlibel	Noordse winterjuffer
Bosbeekjuffer	Gewone Bronlibel	Oostelijke witsnuitlibel
Bronslibel	Groene glazenmaker	Rivierrombout

Donkere waterjuffer
Gaffellibel
Gevlekte glanslibel
Kempense heidelibel
Mercuurwaterjuffer
Hoogveenglanslibel
Sierlijke witsnuitlibel
Speerwaterjuffer

Nachtvlinders

Teunisbloempijlstaart

Reptielen

Adder
Dikkopschildpad
Gladde slang
Hazelworm
Kemp´s zeeschildpad
Lederschildpad
Levendbarende hagedis
Muurhagedis
Ringslang
Soepschildpad
Zandhagedis

Sporenplanten

Varens
Kleine vlotvaren
Blaasvaren
Groensteel
Schubvaren

Bladmossen
Geel schorpioenmos
Tonghaarmuts

Vissen

Beekdonderpad
Beekprik
Elrits
Gestippelde alver
Grote modderkruiper
Houting
Kwabaal
Steur

Weekdieren

Bataafse stroommossel
Platte schijfhoren

Vaatplanten

Akkerboterbloem
Akkerdoornzaad
Akkerogentroost
Beklierde ogentroost
Berggamander
Bergnachtorchis
Blauw guichelheil
Bokkenorchis
Bosboterbloem
Bosdravik
Brave hendrik
Brede wolfsmelk
Breed wollegras
Bruinrode wespenorchis
Dennenorchis
Dreps
Drijvende waterweegbree
Echte gamander
Gevlekt zonneroosje
Glad biggenkruid
Gladde zegge
Groen nachtorchis
Groenknolorchis
Groot spiegelklokje
Grote bosaardbei
Grote leeuwenklauw
Honingorchis
Kalkboterbloem
Kalketrip
Karthuizeranjer
Karwijselie
Kleine ereprijs
Kleine schorseneer
Kleine wolfsmelk
Kluwenklokje
Knollathyrus
Knolspirea
Korensla
Kranskarwij
Kruipend moerasscherm
Kruiptijm
Lange zonnedauw
Liggende raket
Naaldenkervel
Pijlscheefkelk
Roggelelie
Rood peperboompje
Rozenkransje
Ruw parelzaad
Scherpkruid
Schubzegge
Smalle raai
Spits Havikskruid
Steenbraam
Stijve wolfsmelk
Stofzaad
Tengere distel
Tengere veldmuur
Trosgamander
Veenbloembies
Vliegenorchis
Vroege ereprijs
Wilde averuit
Wilde ridderspoor
Wilde weit
Zomerschroeforchis

Vleermuizen

Baardvleermuis
Bechsteins vleermuis
Bosvleermuis
Brandts vleermuis
Franjestaart
Gewone dwergvleermuis
Gewone grootoorvleermuis
Grijze grootoorvleermuis
Grote hoefijzerneus
Grote rosse vleermuis
Ingekorven vleermuis
Kleine dwergvleermuis
Kleine hoefijzerneus
Laatvlieger
Meervleermuis
Mopsvleermuis
Noordse vleermuis
Rosse vleermuis
Ruige dwergvleermuis
Tweekleurige vleermuis
Vale vleermuis
Watervleermuis

Zeezoogdieren

Bruinvis
Bultrug
Butskop
Dwergpotvis
Dwergvinvis
Gestreepte dolfijn
Gewone dolfijn
Gewone spitsdolfijn
Gewone vinvis
Griend
Grijze dolfijn
Kleine zwaardwalvis
Narwal
Noordse vinvis
Orca
Potvis
Spitsdolfijn van gray
Tuimelaar
Walrus
Witflankdolfijn
Witsnuitdolfijn
Witte dolfijn

[1] Voor deze soort geldt een vrijstelling in alle provincies.
[2] Voor deze soort geldt een vrijstelling in alle provincies m.u.v. Flevoland.
[3] Voor deze soort geldt een vrijstelling in alle provincies m.u.v. Gelderland, Noord-Holland en Noord-Brabant.
[4] Voor deze soort geldt een vrijstelling in alle provincies m.u.v. Zuid-Holland.
[5] Voor deze soort geldt enkel in Friesland een vrijstelling.
[6] Voor deze soort geldt enkel in Noord-Brabant een vrijstelling.

Bijlage 3: Vleermuizen en ruimtelijke ingrepen

Vleermuizen en hun leefgebied worden beschermd door de Wet natuurbescherming. In deze wet is bepaald dat in het geval van een ruimtelijke ingreep ruim van tevoren bekeken moet worden of de ingreep nadelige invloed kan hebben op vleermuizen en hoe hiermee omgegaan moet worden.

Verblijfplaatsen
Vleermuizen maken het hele jaar door gebruik van verschillende verblijfplaatsen (o.a. in bomen en gebouwen). Vleermuisverblijfplaatsen zijn op te delen in verschillende typen: winterverblijfplaats (waar overwinterd wordt), dagkwartieren (waar de mannetjes in de kraamkolonieperiode overdag zitten, alleen of in kleine groepjes), kraamkolonies (vrouwtjes en hun jongen, vaak in grote groepen), paar-verblijven (waar gepaard wordt, vaak in het najaar, soms gelijk aan de winterverblijfplaats) en tussenkwartieren (gebruikt in de periode tussen overwinteren en de zomerperiode in). Per type verblijfplaats gebruiken vleermuizen vaak meerdere verblijven waar tussen gewisseld wordt, bijvoorbeeld wanneer elders het klimaat geschikter is of om aan parasieten te ontkomen. Vleermuizen zijn wel zeer honkvast wat betreft de typen verblijven die ze gebruiken. Dit betekent dat hun verblijven belangrijk zijn voor instandhouding van de populatie en dat deze daarom beschermd worden door de wet.

Sinds mei 2009 is het Vleermuisprotocol vastgesteld. Dit is opgesteld door het Netwerk Groene Bureaus en de Zoogdiervereniging VZZ in overleg met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de Gegevensautoriteit Natuur (GaN). Het protocol dient als leidraad voor het bepalen hoe en hoe vaak geïnventariseerd moet worden om te voldoen aan de wetgeving. Voor het bepalen of een gebouw of een potentieel geschikte boom van belang is als vleermuisverblijfplaats, is over het algemeen een langlopend onderzoek nodig (van april/mei t/m september/oktober) en zijn 4 tot 7 bezoeken nodig. Om onnodige vertraging te voorkomen, wordt daarom aangeraden om in de planning van de voorgenomen plannen rekening te houden met deze onderzoeksperiode.

Maatregelen ten behoeve van vleermuizen zijn nodig:
- indien sprake is van een verblijfplaats die van significant belang is of zou kunnen zijn en/of;
- indien vleermuizen aangetroffen zijn.

Er is sprake van een significant belangrijke verblijfplaats (ook wel vaste verblijfplaats genoemd, een verblijfplaats die van belang is voor een populatie) als:
- er sprake is van een kraamkolonie;
- er sprake is van een belangrijke overwinteringsplaats of paarplaats;
- er geen alternatieve verblijfplaatsen in de directe omgeving beschikbaar zijn;
- de gunstige staat van instandhouding van de (populatie van) de soort in het geding is bij het verdwijnen van de verblijfplaats.

De te nemen maatregelen moeten er voor zorgen dat verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming niet overtreden worden. Dit betekent dat er geen dieren gedood, verwond of actief verstoord mogen worden en dat in geval van significant belangrijke verblijfplaatsen deze behouden moeten blijven of anders tijdig op een goede manier vervangen dienen te worden. De functie die het leefgebied voor de betreffende populatie vervult, moet onverminderd blijven bestaan.

Om te voorkomen dat dieren gedood, verwond of actief verstoord worden, kunnen de volgende mitigerende maatregelen nodig zijn:

- niet slopen in de winterslaapperiode (in deze periode kan zelden met zekerheid worden vastgesteld dat vleermuizen afwezig zijn in een potentieel geschikt en onoverzichtelijk object, omdat ze dan ook 's nachts passief zijn. Dat maakt ze in deze periode overigens extra kwetsbaar);
- vlak voor de sloop onderzoeken of er individuen aanwezig zijn in het te slopen object. Zijn deze wel aanwezig dan geldt dat gewacht moet worden tot het dier of de dieren weg zijn.

Om zeker te weten of de mitigerende maatregelen voldoende zijn kan een ontheffing aangevraagd worden bij de provincie waarin de ingreep plaatsvindt. Een afwijzingsbrief, die stelt dat geen ontheffing nodig is, 'omdat als de voorgestelde maatregelen genomen worden er immers geen verboden overtreden worden' geldt als goedkeuring van de voorgestelde maatregelen. Zijn de maatregelen niet voldoende, dan moeten deze aangepast worden. Als dat niet mogelijk is of wanneer compenserende maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld aanbieden van alternatieve verblijfplaatsen), is een ontheffing nodig. Deze wordt alleen verstrekt in geval van projecten waarbij sprake is van een groot openbaar belang.

Jachtgebied en vliegroutes

Naast verblijfplaatsen bestaat het leefgebied van vleermuizen ook uit foerageergebied en vliegroutes (vaak bomenrijen of waterlopen). Deze zijn ook beschermd als zij van significant belang zijn. Zij gelden als significant belangrijk indien bij aantasting de functionaliteit van de verblijfplaats(en) in het geding komt. Is dat het geval, dan zijn maatregelen nodig die dit voorkomen, anders is een ontheffing nodig. Ook hier geldt dat deze alleen verstrekt wordt in geval van projecten waarbij sprake is van een groot openbaar belang.

Bijlage 4: Vogels en ruimtelijke ingrepen

Als mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats te garanderen, hoeft geen ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Om zeker te weten of de mitigerende maatregelen voldoende zijn en er inderdaad geen ontheffing nodig is, kan een ontheffing aangevraagd worden om de maatregelen (goed) te laten keuren. Indien goedgekeurd, wordt door de provincie een “positieve afwijzing” afgegeven.
Als geen maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of rust- en verblijfplaats te garanderen of wanneer compenserende maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld het aanbieden van alternatieve verblijfplaatsen), dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van een wettelijk belang uit de Vogelrichtlijn.

De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- Is er een wettelijk belang?
- Is er een andere bevredigende oplossing?
- Komt de gunstige staat van instandhouding in gevaar?

“Ruimtelijke inrichting en ontwikkeling” of een “dwingende reden van groot openbaar belang” gelden echter niet als een wettelijk belang. Dit betekent dat de provincie in het kader van ruimtelijke ingrepen alleen een positieve afwijzing af kan geven.

Bescherming van vogelnesten
Artikel 3.1 lid 2 uit de Wet natuurbescherming luidt:
“Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen”.

Voorafgaand en tijdens de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met eventueel aanwezige vogelnesten. Er is sprake van een nest wanneer er nestindicatief gedrag is waargenomen en/of er een broedsel aanwezig is. Het vernielen of beschadigen van een nest is verboden. Dit geldt voor alle vogelsoorten. De meeste vogels maken echter elk broedseizoen een nieuw nest of zijn goed in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen onder de bescherming van de Wnb wanneer het in gebruik is (tijdens het broedseizoen). Wanneer een dergelijk nest niet in gebruik is, is geen ontheffing nodig voor het vernielen of beschadigen ervan.
Verstoring van vogels is ook verboden, maar er bestaat een uitzondering voor verstoring die niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort (artikel 3.1 lid 5 Wnb). Dit betekent dat verstoring tijdens het broedseizoen toegestaan is, mits de staat van instandhouding van de betreffende vogelsoort gewaarborgd blijft.

Een (beperkt) aantal soorten bewoont het nest permanent of keert elk jaar terug naar hetzelfde nest. Verblijfplaatsen van deze vogelsoorten zijn niet alleen beschermd wanneer ze in gebruik zijn, maar het hele jaar:

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: Steenuil).

2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk zijn van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: Roek, Gierzwaluw en Huismus).
3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: Ooievaar, Kerkuil en Slechtvalk).
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: Boomvalk, Buizerd en Ransuil).

Tot slot is er nog een categorie 5: Nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Voor deze soorten is extra onderzoek nodig, ook al zijn hun nesten niet jaarrond beschermd; deze soorten zijn namelijk *wel* jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Hieronder de lijst met jaarrond beschermde vogelnesten:

Nesten van de volgende soorten zijn jaarrond beschermd indien ze nog in functie zijn:

Boomvalk	*Falco subbuteo*
Buizerd	*Buteo buteo*
Gierzwaluw	*Apus apus*
Grote gele kwikstaart	*Motacilla cinerea*
Havik	*Accipiter gentilis*
Huismus	*Passer domesticus*
Kerkuil	*Tyto alba*
Oehoe	*Bubo bubo*
Ooievaar	*Ciconia ciconia*
Ransuil	*Asio otus*
Roek	*Corvus frugilegus*
Slechtvalk	*Falco peregrinus*
Sperwer	*Accipiter nisus*
Steenuil	*Athene noctua*
Wespendief	*Pernis apivorus*
Zwarte wouw	*Milvus migrans*

Nesten van de volgende soorten zijn niet jaarrond beschermd (categorie 5), maar hiervan is inventarisatie wel gewenst:

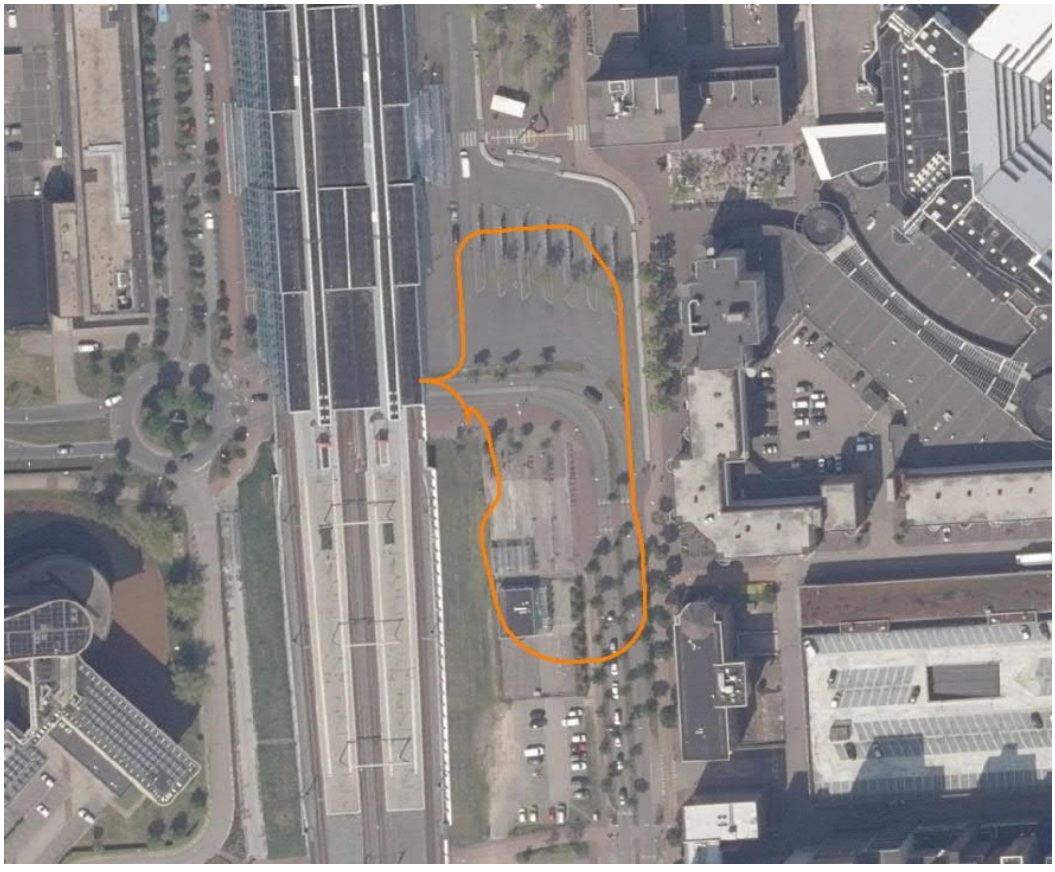
Blauwe reiger	*Ardea cinerea*
Boerenzwaluw	*Hirundo rustica*
Bonte vliegenvanger	*Ficedula hypoleuca*
Boomklever	*Sitta europaea*
Boomkruiper	*Certhia brachydactyla*
Bosuil	*Strix aluco*
Brilduiker	*Bucephala clangula*
Draaihals	*Jynx torquilla*
Eider	*Somateria mollissima*
Ekster	*Pica pica*
Gekraagde roodstaart	*Phoenicurus phoenicurus*
Glanskop	*Parus palustris*
Grauwe vliegenvanger	*Muscicapa striata*
Groene specht	*Picus viridis*
Grote bonte specht	*Dendrocopos major*
Hop	*Upupa epops*
Huiszwaluw	*Delichon urbica*
IJsvogel	*Alcedo atthis*
Kleine bonte specht	*Dendrocopos minor*
Kleine vliegenvanger	*Ficedula parva*
Koolmees	*Parus major*
Kortsnavelboomkruiper	*Certhia familiaris macrodactyla*
Oeverzwaluw	*Riparia riparia*
Pimpelmees	*Parus caeruleus*
Raaf	*Corvus corax*
Ruigpootuil	*Aegolius funereus*
Spreeuw	*Sturnus vulgaris*
Tapuit	*Oenanthe oenanthe*
Torenvalk	*Falco tinnunculus*
Zeearend	*Haliaeëtus albicilla*
Zwarte kraai	*Corvus corone*
Zwarte mees	*Parus ater*
Zwarte roodstaart	*Phoenicurus ochruros*
Zwarte specht	*Dryocopus martius*

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, 4 maart 2022

Akoestisch onderzoek Eilandbusstation

Lelystad

4 maart 2022



KUIPER COMPAGNONS

Projectgegevens

Akoestisch onderzoek Eilandbusstation
Lelystad

Opdrachtgever	Gemeente Lelystad
Contactpersoon	de heer E. Munneke
Werknummer	621.146.70
Datum	4 maart 2022

Adviseur

KuiperCompagnons
Projectverantwoordelijke: de heer mr. R.A.J. Begheyn
Behandeld door: de heer ir. M.J. van Wijngaarden / de heer ing. J. Kraaijeveld
Telefoonnummer: 010 - 433 0099

File: j:\621\146\70\3 projectresultaat\geluid\04 bmz\rapport\62114670 ako eilandbusstation 202200304.docm

Inhoudsopgave **blz.**

1 Inleiding 1

2 Situering en gebiedstypering 2

3 Toetsingskader 4

3.1 VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” 4
3.1.1 Bedrijfscategorie en richtafstand 4
3.1.2 Toetsingskader voor geluid 4
3.2 Grenswaarde reconstructie Wet geluidhinder 5

4 Uitgangspunten busstation 6

4.1 Algemeen 6
4.2 Representatieve bedrijfssituatie 6
4.2.1 Verkeersbewegingen 6
4.2.2 Laadactiviteiten 7
4.3 Bronvermogens 8
4.4 Rekenmodel 8

5 Uitgangspunten wegverkeerslawaai 9

5.1 Verkeerscijfers 9
5.2 Rekenmodel 9

6 Resultaten 10

6.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus busstation 10
6.2 Maximale geluidsniveaus busstation 10
6.3 Resultaten wegverkeerslawaai 11
6.4 Cumulatie 11

7 Conclusie 12

Bijlagen

Bijlage 1 Figuren
Bijlage 2 Invoergegevens akoestisch rekenmodel
Bijlage 3 Berekeningsresultaten $L_{Ar,LT}$
Bijlage 4 Berekeningsresultaten L_{Amax}
Bijlage 5 Invoergegevens en resultaten reconstructie Middenweg

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Lelystad is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de geluiduitstraling van het nieuw te realiseren Eilandbusstation (hierna het busstation) aan de oostzijde van station Lelystad Centrum.

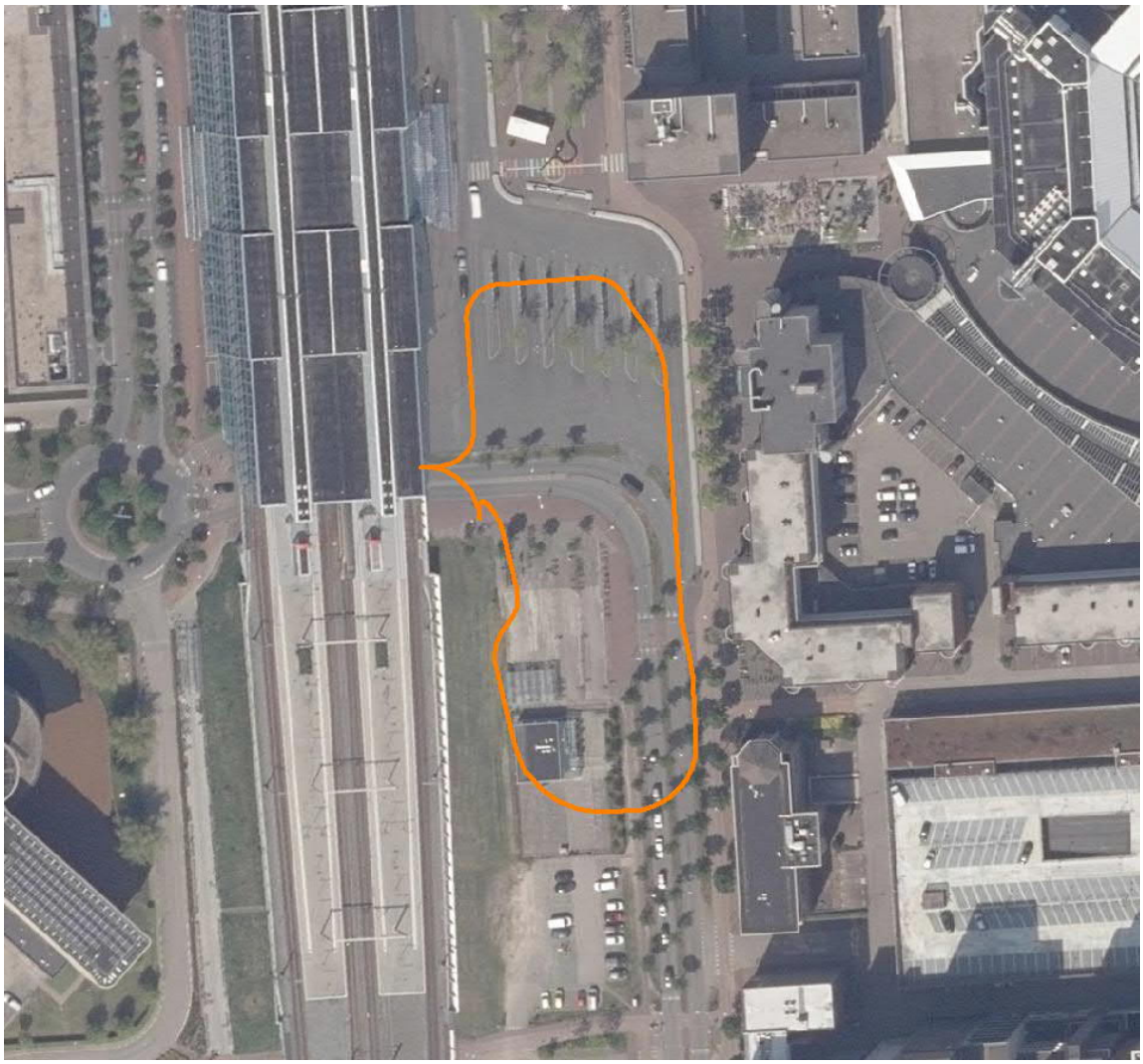
De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen van de gemeente om ter vervanging van het bestaande busstation een nieuw busstation te realiseren. Hierbij zal ook de omliggende infrastructuur gewijzigd worden. Omdat voor wat betreft het aspect geluid woningen binnen de richtafstand van het busstation zijn gelegen, is nader akoestisch onderzoek noodzakelijk.
Het plan voorziet ook in een verplaatsing van de Middenweg in westelijke richting. Deze fysieke wijziging van een 50 km-weg moet op grond van de Wet geluidhinder worden onderzocht als een reconstructie-situatie.

Het doel van het onderzoek is het bepalen en beoordelen van de optredende geluidniveaus ten gevolge van het busstation ter plaatse van de omliggende woningen. Daarnaast wordt beoordeeld of de reconstructie van de Middenweg een significante toename van de geluidsbelasting veroorzaakt bij de bestaande woningen langs deze weg.

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de beoordelingssystematiek uit de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" 1999. Het onderzoek voor de reconstructie van de Middenweg is uitgevoerd op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

2 Situering en gebiedstypering

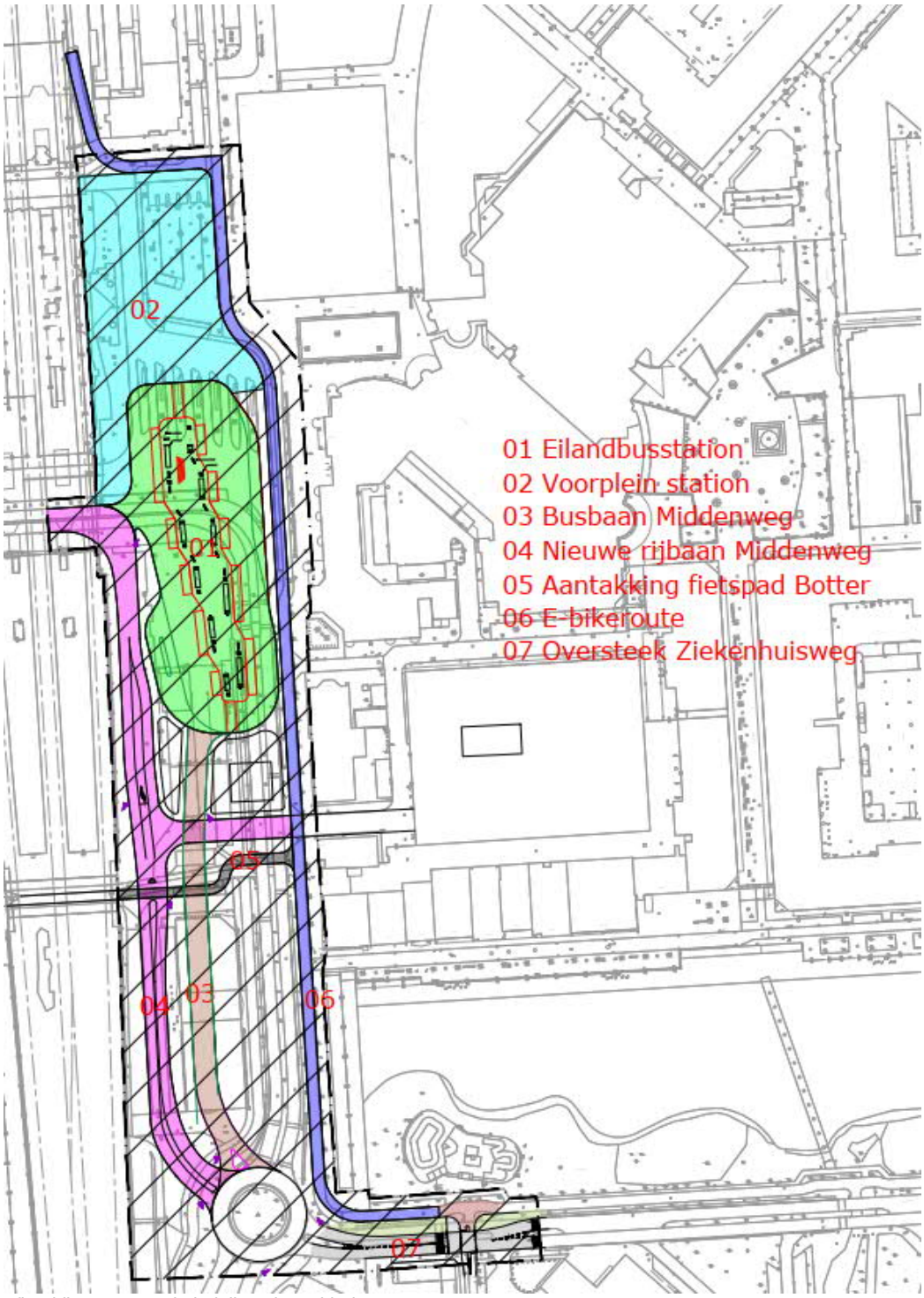
Het nieuwe busstation zal worden gerealiseerd aan de oostzijde van station Lelystad Centrum. In onderstaande afbeelding 1 is de situering van het busstation ten opzichte van de omgeving weergegeven.



Afbeelding 1 Situering

De meest nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen (woningen) betreffen de woningen in het appartementencomplex aan het Stationsplein, ten oosten van het nieuwe busstation op circa 14 meter afstand.

In afbeelding 2 is de beoogde indeling van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 2 Beoogde indeling plangebied

Gebiedstypering

In de VNG-publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de omgevingstypen “rustige woonwijk / rustig buitengebied” en “gemengd gebied”.

Gezien de aanwezige functiemenging en de ligging nabij de hoofdinfrastructuur (Flevolijn / Hanzelijn) is in onderhavige situatie sprake van het omgevingstype “gemengd gebied”.

3 Toetsingskader

3.1 VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”

Om de ruimtelijke inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling te beoordelen, is aangesloten bij de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Deze geeft per bedrijfscategorie een “veilige” afstand voor het milieuaspect geluid, de zogenaamde richtafstand. Wanneer woningen binnen deze richtafstand zijn gelegen, is de ontwikkeling alleen gemotiveerd mogelijk indien wordt aangetoond dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.1.1 Bedrijfscategorie en richtafstand

Volgens de VNG-publicatie vallen “Bus-, tram- en metrostations en -remises” in milieucategorie 3.2, met een richtafstand van 50 meter in geval van het omgevingstype “gemengd gebied”.

3.1.2 Toetsingskader voor geluid

De VNG-publicatie omschrijft voor de beoordeling van geluidhinder het volgende stappenplan (beknopt samengevat voor de gebiedstypering gemengd gebied):

Stap 1

Indien de richtafstanden niet worden overschreden kan verdere toetsing in beginsel achterwege blijven. Het plan is dan mogelijk.

Stap 2

(Vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk)

Indien stap 1 niet toereikend is:

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
  - 50 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ (etmaalwaarde);
  - 70 dB(A) maximale geluidsniveau L_{Amax} (etmaalwaarde);
  - 50 dB(A) verkeersaantrekkende werking (etmaalwaarde).

  Vrijstelling is dan mogelijk.

Stap 3

Indien stap 2 niet toereikend is:

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
  - 55 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ (etmaalwaarde);
  - 70 dB(A) maximale geluidsniveau L_{Amax} (etmaalwaarde);
  - 65 dB(A) verkeersaantrekkende werking (etmaalwaarde).

  Vrijstelling is dan mogelijk met dien verstande dat het bevoegd gezag moet motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht.

Stap 4

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 dient de vrijstelling grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd te worden.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling binnen de richtafstand is gelegen, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

3.2 Grenswaarde reconstructie Wet geluidhinder

De wijziging van de ligging van de Middenweg veroorzaakt een verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen langs deze weg. In het kader van de Wet geluidhinder moet de geluidsbelasting in het jaar waarin een aanvang wordt genomen met deze werkzaamheden worden vergeleken met de geluidsbelasting in het tiende jaar ná deze reconstructie. In dit rapport zijn de situatie 2022 en de situatie 2040 met elkaar vergeleken. Het gebruik van het jaar 2040 voor de situatie in het tiende jaar ná deze reconstructie kan als worstcase worden gezien.
Op basis van deze resultaten wordt vastgesteld of er, uitgaande van de systematiek van de Wet geluidhinder sprake is van een reconstructie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh bij een verhoging van de geluidbelasting van 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer. Een toename van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt op grond van de Wet geluidhinder zonder meer toegestaan.

4 Uitgangspunten busstation

4.1 Algemeen

Het busstation is het gehele jaar in gebruik. Dagelijks arriveren de eerste bussen vanaf circa 05.00 uur en vertrekken de laatste bussen om circa 0.30 uur. Het busstation bestaat uit een eilandperron met haltes en een busbuffer. Daarnaast wordt rekening gehouden met de realisatie van een aantal laders.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen de periode tussen 07.00 uur en 19.00 uur (de dagperiode), de periode tussen 19.00 uur en 23.00 uur (de avondperiode) en de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur (de nachtperiode). In het navolgende worden deze kortweg aangeduid als dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

4.2 Representatieve bedrijfssituatie

Het is nog niet bekend wie de nieuwe concessiehouder wordt en hoe in de toekomst de dienstregeling er exact uit zal gaan zien. In overleg met de concessiegever (de provincie Flevoland) is de navolgende situatie als representatief beschouwd. Deze situatie is gebaseerd op de huidige dienstregeling en de nu beschikbare informatie.

4.2.1 Verkeersbewegingen

Algemeen

Alle buslijnen die het busstation aandoen hebben het busstation als begin- en eindpunt. Het kan in de praktijk wel zo zijn dat een bus die onder een bepaald lijnnummer arriveert onder een ander lijnnummer vertrekt.

Een deel van de bussen arriveert en vertrekt in westelijke richting (onder het spoor door en vervolgens via de Stationslaan of Visarenddreef) en een deel van de bussen arriveert en vertrekt in zuidelijke richting (Middenweg en vervolgens via de Middendreef of Ziekenhuisweg).

Elke bus rijdt in principe een rondje over het busstation. Dit rondje bestaat gedeeltelijk uit het arriveren (oprijden van het station vanaf de openbare weg tot aan het halteperron) en gedeeltelijk uit het vertrekken (van het halteperron tot aan het verlaten van de het station en arriveren op de openbare weg).

Niet elke bus zal direct weer vertrekken vanaf de aankomsthalte, maar zal tussendoor naar de busbuffer rijden of zal bij lijnwisseling eerst doorrijden naar een andere vertrekhalte. Omdat niet bekend is welk percentage van de bussen dit betreft, is er worstcase vanuit gegaan dat elke bus een extra rondje over het busstation rijdt.

In het onderzoek zijn de navolgende aantallen gehanteerd[1].

[1] De genoemde aantallen zijn gebaseerd op een analyse van de dienstregeling die door de concessiegever is aangeleverd. Door bewegingen die rondom een wisseling van de beoordelingsperiode plaatsvinden (dus rond 07.00 uur, 19.00 uur en 23.00 uur) kunnen kleine afwijkingen ontstaan tussen het aantal voertuigen dat per periode vertrekt en arriveert. Omdat het arriveren en vetrekken als één beweging gemodelleerd is, is worstcase per periode het hoogste aantal aangehouden.

Elektrische bussen

In de nieuwe concessie is vereist dat elektrische bussen worden ingezet. Naar verwachting zullen in elk geval de volgende bussen ingezet worden, maar het staat de concessiehouder vrij om ook andere elektrische bussen in te zetten:

- BYD K7 elektrisch (midibus stadsdienst Lelystad, ca. 9 meter lang);
- BYD K9 UB elektrisch (standaardbus, ca. 12 meter lang);
- BYD K9 UE elektrisch (standaardbus ca. 13 meter lang);
- VDL Citea SLFA-E 181 elektrisch (gelede bussen t.b.v. Airport Express).

In westelijke richting arriveren en vetrekken:

- 176 bussen in de dagperiode;
- 39 bussen in de avondperiode;
- 20 bussen in de nachtperiode.

In zuidelijke richting arriveren en vetrekken:

- 183 bussen in de dagperiode;
- 39 bussen in de avondperiode;
- 23 bussen in de nachtperiode.

Buurtbus

Lijn 9 en 10 betreffen een buurtbus, waarbij een 8 persoons bestelbus (met dieselmotor) ingezet wordt. Voor beide lijnen geldt dat de buurtbus in westelijke richting arriveert en vertrekt. In totaal betreft het:

- 23 bussen in de dagperiode;
- 3 bussen in de avondperiode.

Dieselbussen

In de spitsuren wordt op lijn 148 soms een gelede dieselbus ingezet. Dit betreft dan een versterkingsbus (extra bus naast de reguliere dienstrit). Gedurende de herfst en winter zal dit gaan om circa 2 bussen in de ochtend en 2 bussen in de middag.

Wisselauto's

Bij de het uitvoeren van de dienstregeling wordt door de buschauffeurs gebruik gemaakt van zogenaamde wisselauto's (personenwagens). Deze worden bij het station geparkeerd, maar de exacte locatie is nog niet bekend. Uitgegaan is van 13 bewegingen in de dag- en 12 in de avondperiode. Gezien de locatie van de stalling arriveren en vetrekken de auto's in westelijke richting.

4.2.2 Laadactiviteiten

Het voornemen is op het busstation laadinfrastructuur te realiseren. Dit betreft maximaal 3 pantograafladers op de haltes en maximaal 2 stekker- of pantograafladers ter plaatse van het busstation. Hiertoe is ook diverse infrastructuur (inkoopstation, compactstation, laadkasten) noodzakelijk.

Op dit moment is echter nog niet bekend hoeveel laders daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden, waar de benodigde infrastructuur geplaatst zal worden, hoeveel bussen van de infrastructuur gebruik maken hoe lang een bus gemiddeld geladen zal worden. De verwachting is wel dat dit

hoofdzakelijk tussen 9.00 uur en 18.00 uur zal zijn. Evenmin is bekend welke infrastructuur exact geplaatst zal worden.

Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat de laadinfrastructuur geluidsemissie veroorzaakt. De nu beschikbare informatie is echter onvoldoende concreet en bevat teveel variabelen om een betrouwbare uitspraak te doen over de geluidimmissie ter plaatse van de omliggende woningen. Daarom wordt geadviseerd om in het bestemmingsplan op te nemen dat de geluidbelasting ten gevolge van het laden van de bussen op het busstation ter plaatse van de omliggende woningen niet meer mag bedragen dan $L_{Ar,LT}$ = 50 dB(A) etmaalwaarde en dat deze activiteit pas mag worden uitgevoerd nadat uit een akoestisch onderzoek is gebleken dat hieraan voldaan kan worden.

Om de geluidimmissie ter plaatse van de woningen zo nodig te beperken kunnen de volgende maatregelen worden overwogen:
- Het zover mogelijk van de woningen plaatsen van de geluidproducerende apparatuur, dus in casu aan de westzijde.
- Het inpandig plaatsen van de betreffende apparatuur.
- Het selecteren van zo stil mogelijke apparatuur.
- Het aanbrengen van aanvullende akoestisch voorzieningen, zoals het plaatsen van schermen, dempers of omkastingen.
- Het beperken van de periode waarin de installatie gebruikt wordt (bijvoorbeeld uitsluitend in de dagperiode).
- Het beperken van de bedrijfsduur (netto aantal uur dat per dag geladen wordt).

4.3 Bronvermogens

Voor de bronvermogens van de bussen is gebruik gemaakt van het door M+P opgestelde onderzoek “Bouwplan Cascade te Alkmaar Onderzoek geluidsbelasting wegverkeer, doorgaand spoor, emplacement en busstation.” d.d. 12 december 2019. In dit onderzoek zijn door M+P uitgevoerde geluidmetingen opgenomen aan bussen die ook in Lelystad ingezet worden. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van bestemmingsplan Cascade en integraal terug te vinden op https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0361.BP00180-0305/b_NL.IMRO.0361.BP00180-0305_tb4.pdf

4.4 Rekenmodel

Om de geluidbelasting ter plaatse van de woningen te bepalen, is gebruik gemaakt van een akoestisch rekenmodel. In dit model worden geluidbronnen, berekeningspunten en objecten ingevoerd. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai". De geluidniveaus worden invallend beschouwd. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het DGMR rekenprogramma Geomilieu, versie 2021.1.

In bijlage 2 zijn de invoergegevens van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

5 Uitgangspunten wegverkeerslawaai

5.1 Verkeerscijfers

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is aangegeven aan welke eisen de in een akoestisch onderzoek te gebruiken verkeersgegevens moeten voldoen. De gegevens met betrekking tot de verkeersintensiteit, de representatieve snelheid en de wegdekverharding van de wegen zijn afkomstig uit de door de gemeente aangeleverde verkeersgegevens.
De gegevens hebben betrekking op tellingen uitgevoerd op de Middenweg in de periode mei-juni 2021. Op basis van deze gegevens zijn de dag-, avond- en nachtverdeling alsmede de verdeling van het verkeer in de categorieën licht, middel en zwaar bepaald.
Daarnaast zijn modelgegevens voor de jaren 2022 en 2040 aangeleverd. In het verkeersmodel 2040 zijn alle vaststaande ontwikkelingen meegenomen.
Formeel moet voor de situatie na reconstructie gebruik worden gemaakt van het 2032 of 2033 (10 jaar na reconstructie). Voor deze beoordeling is voor het jaar na reconstructie uitgegaan van de gegevens uit het verkeersmodel 2040 wat leidt tot een groter verschil in de geluidsbelasting bij een gelijkmatige autonome groei van het verkeer.
Voor de wegdekverharding in de huidige en toekomstige situatie is voor de beschouwde wegen uitgegaan van een normale fijn asfaltverharding.
Voor de rijsnelheid is uitgegaan van de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen. Die ligt voor de beschouwde wegen op 50 kilometer per uur. In bijlage 5 is een overzicht gegeven van alle gebruikte verkeersgegevens in de jaren die in dit onderzoek zijn betrokken.

5.2 Rekenmodel

De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai is Standaardrekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de berekening is gebruik gemaakt van het door DGMR ontwikkelde computerprogramma “Geomilieu V2021.1”. Ter hoogte van de bestaande woonbebouwing zijn zogenoemde rekenpunten ingevoerd. De geluidbelasting is berekend op een verschillende hoogten passend bij de hoogte van bestaande bebouwing. Een afbeelding van het rekenmodel in het beoordelingsjaar 2022 en het prognosejaar 2040 is gepresenteerd in bijlage 5.

6 Resultaten

6.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus busstation

In bijlage 3 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus opgenomen.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat - met uitzondering van één beoordelingspunt - op alle beoordelingspunten voldaan wordt aan de toetswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde (stap 2 van de VNG brochure).

Op beoordelingspunt 22_A (het meest nabijgelegen beoordelingspunt op het appartementencomplex aan het Stationsplein) wordt in de avond een geluidbelasting van 46 dB(A) (ofwel 51 dB(A) etmaalwaarde) berekend. Op dit punt wordt wel voldaan aan de toetswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde (stap 3 van de VNG brochure).

Het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen om deze geluidbelasting te reduceren is redelijkerwijs niet mogelijk. Daarbij ondervindt de betreffende woning in de huidige situatie ook al een significante geluidbelasting door het huidige busstation en het verkeer over de Middenweg. Door het verleggen van de Middenweg zal deze belasting van deze weg afnemen, waardoor netto geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat bij deze woning.

Geconcludeerd wordt dat voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6.2 Maximale geluidsniveaus busstation

In bijlage 4 zijn de berekende maximale geluidsniveaus opgenomen.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat het maximale geluidsniveau ten hoogste 69 dB(A) in alle beoordelingsperioden bedraagt.

Dit betekent dat in de avond- en nachtperiode niet zondermeer voldaan wordt aan de gehanteerde toetswaarden van respectievelijk 65 dB(A) (avond) en 60 dB(A) (nacht).

Hierover wordt het volgende opgemerkt:
- Het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen om deze geluidbelasting te reduceren is redelijkerwijs niet mogelijk.
- In de bestaande situatie veroorzaken de langsrijdende voertuigen vergelijkbare maximale geluidsniveaus.
- Het railverkeer veroorzaakt ook al significante (maximale) geluidniveaus, waardoor de maximale geluidniveaus van het busstation deels gemaskeerd zullen worden.
- Vanwege het railverkeer zijn hogere waarden vastgesteld voor de omliggende woningen. Zo zijn in 2003 voor de woningen binnen het project Dukaatplein hogere waarden tot 62 dB(A) vastgesteld vanwege railverkeerslawaai. Dit betekent eveneens dat de gevels van de woningen over een zwaardere geluidwering beschikken. Door deze geluidwering zullen de optredende maximale geluidsniveaus in de woning eveneens beperkt worden tot een aanvaardbare waarde.

Geconcludeerd wordt dat voor wat betreft de maximale geluidsniveaus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6.3 Resultaten wegverkeerslawaai

Op de laatste 2 afbeeldingen in bijlage 5 zijn de resultaten voor de beide jaren gepresenteerd. Door de verschuiving van de Middenweg in westelijke richting is ter plaatse van de bestaande woningen ten oosten van de weg een forse afname van de geluidsbelasting te verwachten.
Ten westen van de Middenweg en ten westen van het spoor is wel sprake van een relatief geringe toename van de geluidsbelasting. Omdat deze kantoorgebouwen niet als geluidsgevoelige functies worden gezien is ook geen sprake van een reconstructie-situatie.

6.4 Cumulatie

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat op één woning de geluidbelasting ten gevolge van het busstation meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde bedraagt, namelijk 51 dB(A) etmaalwaarde. Voor deze woning bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer in de huidige situatie L_{DEN} = 65 dB (exclusief 5 dB reductie ex artikel 110 Wgh) en in de toekomstige situatie L_{DEN} = 59 dB (exclusief 5 dB reductie ex artikel 110 Wgh). Voor deze woning bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting (exclusief railverkeer) ten hoogste 60 dB in de toekomstige situatie. Dit betekent dat sprake is van een afname ten opzichte van de huidige situatie. Op de overige woningen is eveneens sprake van een afname.
Omdat railverkeer in de beide situaties dezelfde geluidsbelasting oplevert speelt het aspect railverkeerslawaai geen rol van betekenis. Ook als railverkeerslawaai in de berekening zou worden betrokken is sprake van een afname van de cumulatieve geluidsbelasting.

7 Conclusie

In opdracht van de gemeente Lelystad is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de geluiduitstraling van het nieuw te realiseren eilandbusstation aan de oostzijde van station Lelystad Centrum.

De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen van de gemeente om ter vervanging van het bestaande busstation een nieuw busstation te realiseren. Hierbij zal ook de omliggende infrastructuur gewijzigd worden.

Busstation

Uit het onderzoek blijkt dat gelet op de reeds aanwezige geluidsbelasting voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

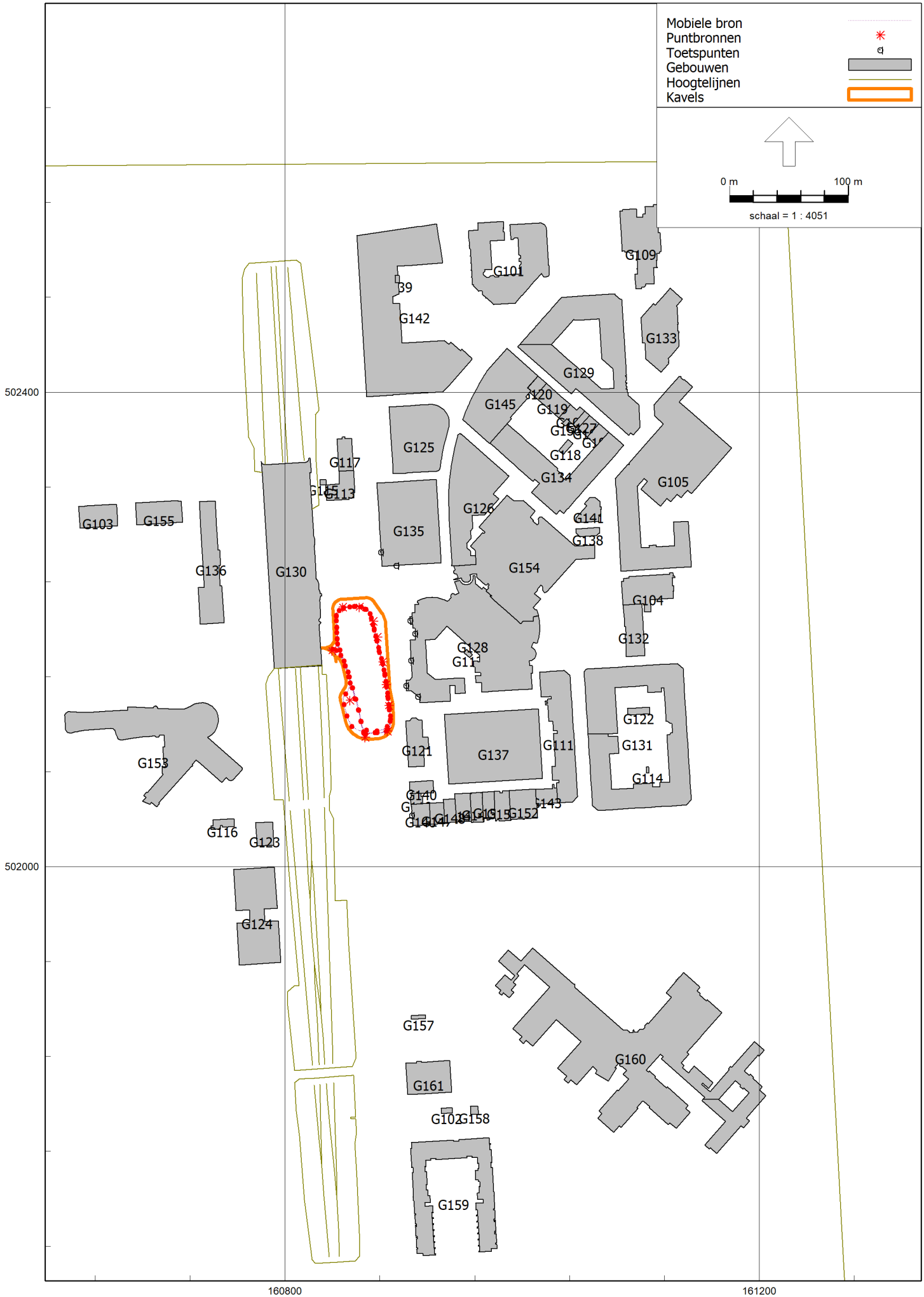
Voor wat betreft de laadinfrastructuur is de nu beschikbare informatie onvoldoende concreet om een betrouwbare uitspraak te doen over de geluidimmissie ter plaatse van de omliggende woningen. Geadviseerd wordt om voor dit aspect aanvullende regels in het bestemmingsplan op te nemen om in de toekomst overlast van deze activiteit te voorkomen.

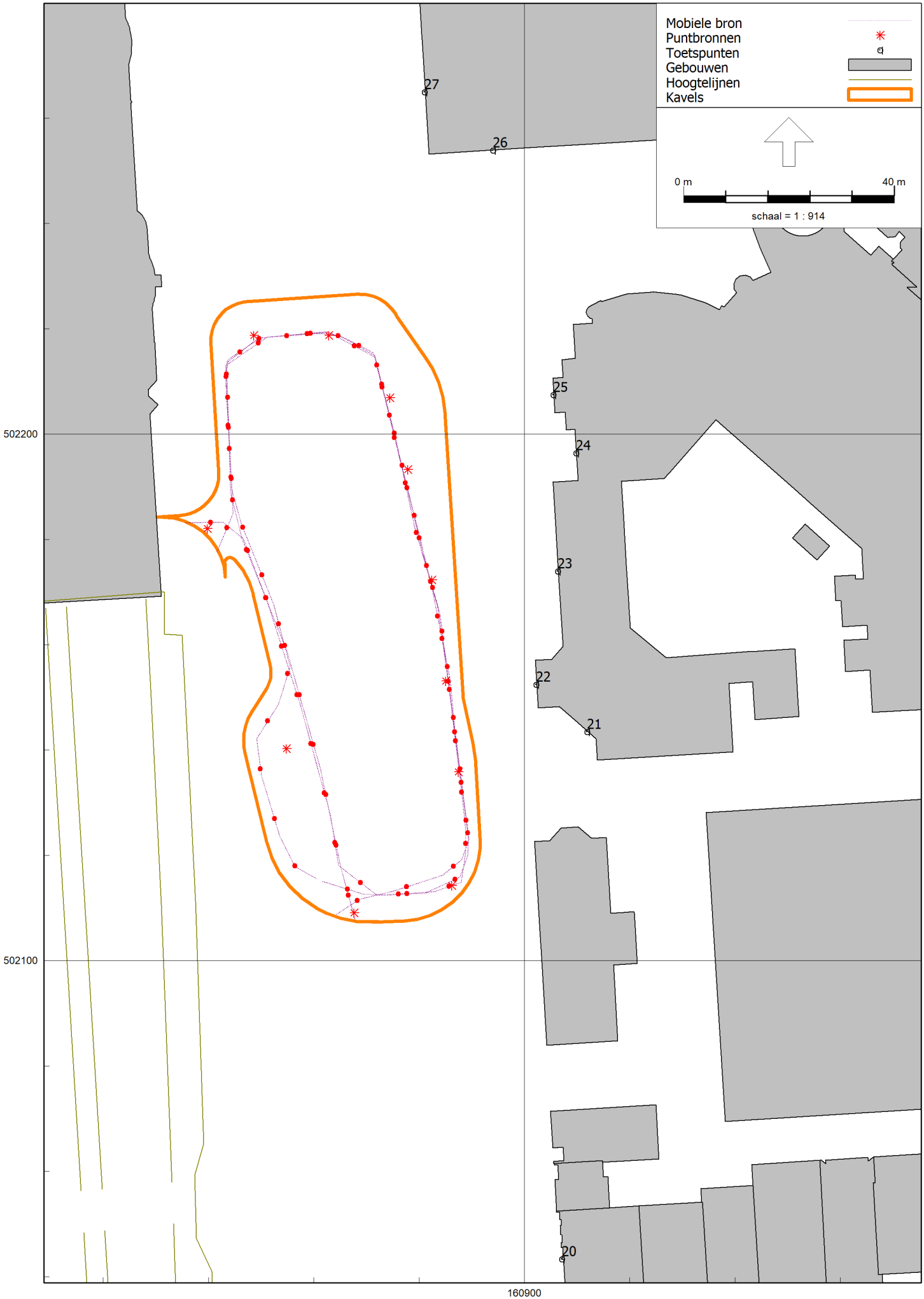
Wegverkeerslawaai

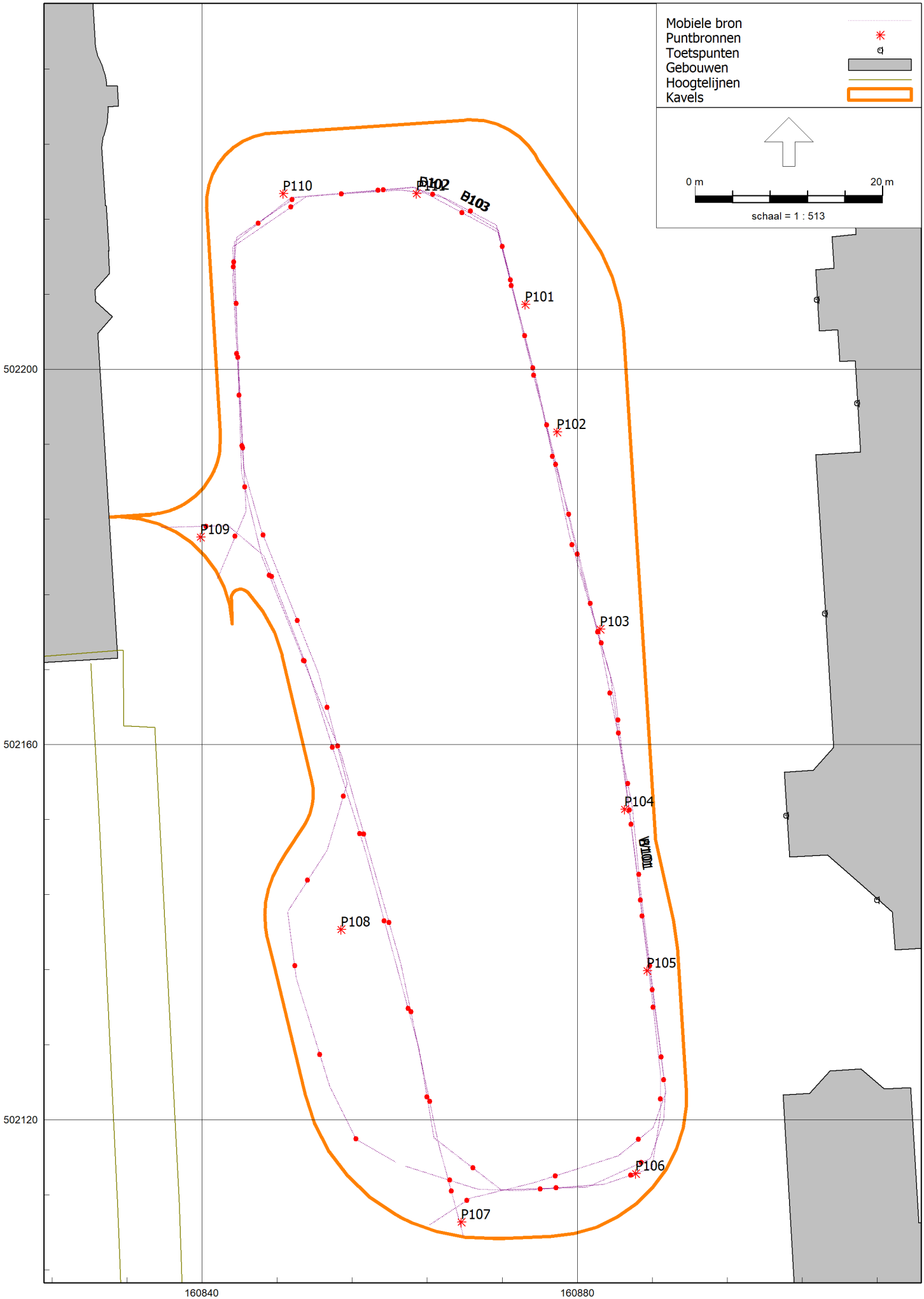
Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer door de wijzigingen aan de Middenweg zodat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie-situatie. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.

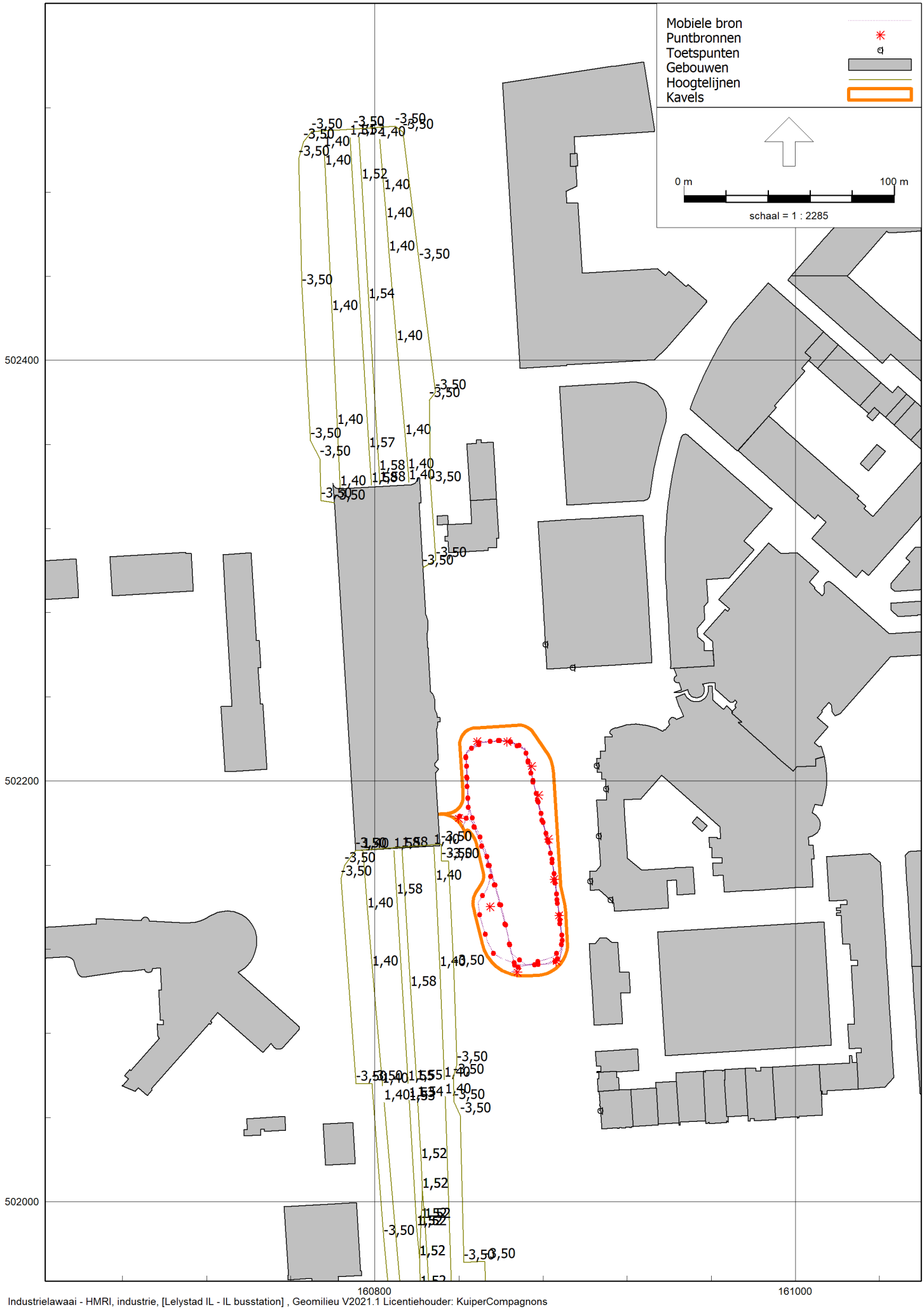
Bijlagen >>>

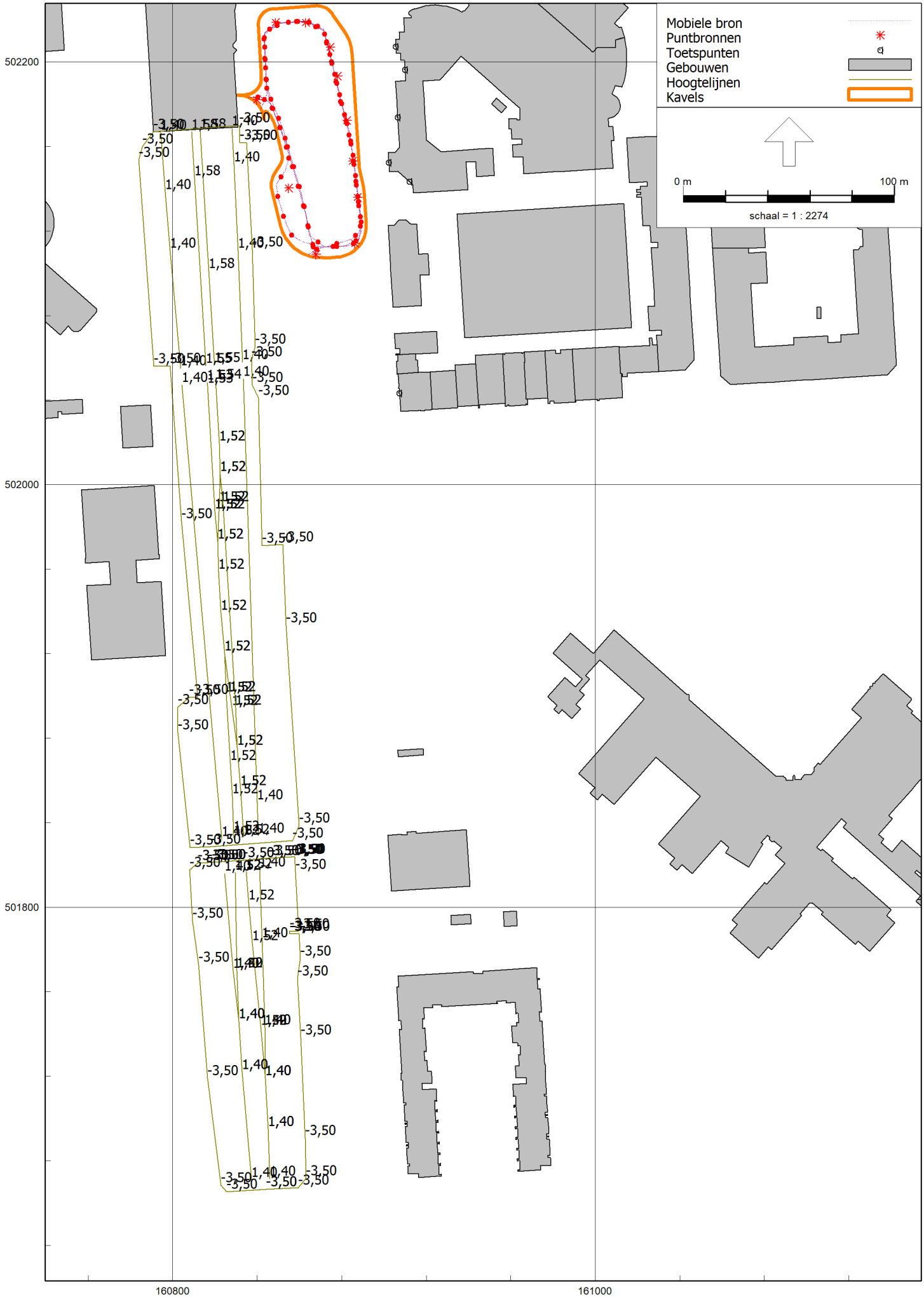
Bijlage 1 Figuren


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
100 m
schaal = 1 : 4051
502400
502000
160800
161200
G101
G109
G142
G133
G129
G145
G125
G117
G118
G134
G105
G126
G135
G141
G138
G154
G103
G155
G136
G130
G104
G132
G128
G122
G131
G121
G137
G111
G153
G114
G140
G143
G116
G123
G124
G157
G160
G161
G102
G158
G159


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
40 m
schaal = 1 : 914
27
26
25
24
23
22
21
20
502200
502100
160900


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
20 m
schaal = 1 : 513
P110
P101
P102
P109
P103
P104
P108
P105
P106
P107
502200
502160
502120
160840
160880


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
100 m
schaal = 1 : 2285
502400
502200
502000
160800
161000


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
100 m
schaal = 1 : 2274
502200
502000
501800
160800
161000

Bijlage 2 Invoergegevens akoestisch rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: IL busstation

Model eigenschap	
Omschrijving	IL busstation
Verantwoordelijke	MvanWijngaarden
Rekenmethode	#2|Industrielawaai|HMRI, industrie|
Aangemaakt door	MvanWijngaarden op 25-1-2022
Laatst ingezien door	MvanWijngaarden op 2-2-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Ja
Max.refl.afstand	--
Max.refl.diepte	1

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
21		-3,50	Relatief	8,50	11,50	14,50	--	--	--	Ja
22		-3,50	Relatief	8,50	11,50	14,50	--	--	--	Ja
23		-3,50	Relatief	8,50	11,50	14,50	--	--	--	Ja
24		-3,50	Relatief	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50	--	Ja
25		-3,50	Relatief	5,50	8,50	11,50	14,50	17,50	--	Ja
20		-3,50	Relatief	1,50	5,50	9,50	13,50	17,50	21,50	Ja
26		-3,50	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	25,50	Ja
27		-3,50	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	25,50	Ja

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	Gebouwtype	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar	Trust	Cp	Refl. 31	Refl. 63
G101	Gebouw	8,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G102	Gebouw	8,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G103	Gebouw	18,12	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G104	Gebouw	10,08	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G105	Gebouw	9,08	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G106	Gebouw	1,00	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G107	Gebouw	1,01	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G108	Gebouw	4,01	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G109	Gebouw	21,78	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G110	Gebouw	14,25	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G111	Gebouw	12,56	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G112	Gebouw	-0,43	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G113	Gebouw	17,42	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G114	Gebouw	3,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G115	Gebouw	-1,02	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G116	Gebouw	0,75	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G117	Gebouw	10,83	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G118	Gebouw	-0,97	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G119	Gebouw	0,97	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G120	Gebouw	8,07	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G121	Gebouw	14,71	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G122	Gebouw	7,78	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G123	Gebouw	1,70	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G124	Gebouw	18,98	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G125	Gebouw	13,88	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G126	Gebouw	10,51	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G127	Gebouw	1,00	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G128	Gebouw	14,88	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G129	Gebouw	14,77	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G130	Gebouw	12,44	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G131	Gebouw	9,42	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G132	Gebouw	10,28	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G133	Gebouw	16,17	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G134	Gebouw	13,34	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G135	Gebouw	25,28	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G136	Gebouw	15,69	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G137	Gebouw	4,01	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G138	Gebouw	5,44	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G139	Gebouw	10,66	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G140	Gebouw	12,51	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G141	Gebouw	2,52	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G142	Gebouw	8,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G143	Gebouw	21,01	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G144	Gebouw	42,65	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G145	Gebouw	8,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G146	Gebouw	24,98	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G147	Gebouw	31,54	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G148	Gebouw	28,51	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G149	Gebouw	38,57	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G150	Gebouw	24,51	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G151	Gebouw	34,26	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G152	Gebouw	8,50	-3,50	Relatief					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G153	Gebouw	18,83	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G154	Gebouw	26,76	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G155	Gebouw	18,83	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G156	Gebouw	0,12	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G157	Gebouw	-1,21	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G158	Gebouw	-0,36	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G159	Gebouw	10,86	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G160	Gebouw	21,10	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80
G161	Gebouw	21,84	-3,50	Absoluut					0	0	0	0 dB	0,80	0,80

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
G101	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G102	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G103	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G104	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G105	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G106	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G107	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G108	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G109	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G110	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G111	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G112	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G113	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G114	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G115	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G116	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G117	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G118	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G119	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G120	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G121	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G122	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G123	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G124	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G125	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G126	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G127	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G128	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G129	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G130	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G131	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G132	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G133	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G134	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G135	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G136	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G137	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G138	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G139	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G140	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G141	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G142	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G143	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G144	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G145	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G146	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G147	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G148	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G149	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G150	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G151	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G152	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G153	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G154	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G155	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G156	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G157	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G158	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G159	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G160	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G161	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	ISO_H
7699		1,40
7699		1,40
7699		1,40
7699		1,40
7692		1,40
7713		1,52
7694		1,52
7579		1,40
7701		1,52
7709		1,52
7580		1,40
7717		--
7717		--
7717		--
7690		1,40
7690		1,40
7690		1,40
7690		1,40
7716		1,52
7714		1,52
7704		1,52
7693		1,52
7693		1,52
7708		1,52
7695		1,40
7707		1,52
7702		1,52
7696		1,52
7696		1,52
7715		1,52
7706		1,52
7705		1,52
7697		1,52
7573		1,40
7710		1,52
7689		1,40
7698		1,40
7711		--
7711		--
7711		--
7703		1,52
7574		1,40
		-3,50
		-3,50
		-3,50
		-3,50
		-3,50
		-3,50
		-3,50
	Basis	-3,50

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm
Rijden	33507	1	13:14, 25 jan 2022	-94	28	E101	Elektrische bussen west	Polylijn
Rijden	33508	1	13:14, 25 jan 2022	-122	27	E102	Elektrische bussen zuid	Polylijn
Rijden	33509	1	13:14, 25 jan 2022	-149	27	E103	Elektrische bussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33512	1	13:14, 25 jan 2022	-176	27	D102	Diesel bussen zuid	Polylijn
Rijden	33513	1	13:14, 25 jan 2022	-203	27	D103	Diesel bussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33514	1	13:14, 25 jan 2022	-230	28	B101	Buurtbussen west	Polylijn
Rijden	33515	1	13:14, 25 jan 2022	-258	27	B103	Buurtbussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33516	1	13:51, 25 jan 2022	-285	28	W101	Wisselauto west	Polylijn

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160867,85	502107,67	160864,13	502108,73	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160867,85	502107,67	160864,13	502108,73	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	264,59	264,59	3,98
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	264,59	264,59	3,98
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Max.lengte	Weging	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Aant.puntbr
Rijden	28,19	A	176	39	20	15,47	17,25	23,16	5	10,00	28
Rijden	24,69	A	183	39	23	15,24	17,19	22,49	5	10,00	27
Rijden	31,26	A	359	78	43	12,31	14,17	19,77	5	10,00	27
Rijden	24,69	A	4	--	--	31,85	--	--	5	10,00	27
Rijden	31,26	A	4	--	--	31,84	--	--	5	10,00	27
Rijden	28,19	A	23	3	--	24,31	28,39	--	5	10,00	28
Rijden	31,26	A	23	3	--	24,25	28,32	--	5	10,00	27
Rijden	28,19	A	13	12	--	31,56	27,14	--	15	10,00	28

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20	93,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20	93,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00	89,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00	89,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,80	59,80	77,70	77,80	80,50	83,30	83,00	81,10	75,00	89,06	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,80	59,80	77,70	77,80	80,50	83,30	83,00	81,10	75,00

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lwr Totaal
Rijden	81,55
Rijden	81,55
Rijden	81,55
Rijden	93,77
Rijden	93,77
Rijden	89,77
Rijden	89,77
Rijden	89,06

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Rel.H
--	33517	0	14:36, 25 jan 2022	P101	Bus LAmax	Punt	160874,44	502206,91	1,00	1,00
--	33518	0	14:38, 25 jan 2022	P102	Bus LAmax	Punt	160877,84	502193,30	1,00	1,00
--	33519	0	14:38, 25 jan 2022	P103	Bus LAmax	Punt	160882,44	502172,30	1,00	1,00
--	33520	0	14:38, 25 jan 2022	P104	Bus LAmax	Punt	160885,04	502153,09	1,00	1,00
--	33521	0	14:38, 25 jan 2022	P105	Bus LAmax	Punt	160887,44	502135,88	1,00	1,00
--	33522	0	14:38, 25 jan 2022	P106	Bus LAmax	Punt	160886,24	502114,27	1,00	1,00
--	33523	0	14:38, 25 jan 2022	P107	Bus LAmax	Punt	160867,63	502109,07	1,00	1,00
--	33524	0	14:38, 25 jan 2022	P108	Bus LAmax	Punt	160854,83	502140,28	1,00	1,00
--	33525	0	14:38, 25 jan 2022	P109	Bus LAmax	Punt	160839,82	502182,10	1,00	1,00
--	33526	0	14:38, 25 jan 2022	P110	Bus LAmax	Punt	160848,63	502218,71	1,00	1,00
--	33527	0	14:38, 25 jan 2022	P111	Bus LAmax	Punt	160862,83	502218,71	1,00	1,00

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(%)(D)	Cb(%)(A)	Cb(%)(N)	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Cb(D)
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00
--	-3,50	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	--	--	--	--	--	--	99,00

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Cb(A)	Cb(N)	Weging	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40
--	99,00	99,00	A	Nee	Nee	Nee	67,40	72,50	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr 31	Lwr 63
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50
--	100,00	97,50	103,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,40	72,50

Model: IL busstation
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87
--	76,70	85,30	89,80	92,80	97,40	100,00	97,50	103,87

Bijlage 3 Berekeningsresultaten $L_{Ar,LT}$

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
22_A		160902,26	502152,44	8,50	48,1	45,6	38,5	50,6	76,1	
22_B		160902,26	502152,44	11,50	47,8	45,2	38,2	50,2	75,7	
22_C		160902,26	502152,44	14,50	47,4	44,9	37,8	49,9	75,3	
23_A		160906,37	502173,97	8,50	46,7	44,2	37,1	49,2	74,5	
23_B		160906,37	502173,97	11,50	46,5	44,0	36,9	49,0	74,3	
23_C		160906,37	502173,97	14,50	46,3	43,8	36,7	48,8	74,1	
25_B		160905,51	502207,44	8,50	45,4	42,8	35,8	47,8	73,3	
21_A		160911,95	502143,45	8,50	45,3	42,8	35,8	47,8	73,7	
25_A		160905,51	502207,44	5,50	45,3	42,7	35,7	47,7	73,4	
25_C		160905,51	502207,44	11,50	45,2	42,7	35,7	47,7	73,2	
21_B		160911,95	502143,45	11,50	45,1	42,6	35,6	47,6	73,4	
25_D		160905,51	502207,44	14,50	45,1	42,6	35,5	47,6	73,0	
25_E		160905,51	502207,44	17,50	44,9	42,4	35,4	47,4	72,8	
21_C		160911,95	502143,45	14,50	44,9	42,4	35,3	47,4	73,2	
24_B		160909,80	502196,40	8,50	44,2	41,6	34,6	46,6	72,1	
24_A		160909,80	502196,40	5,50	44,2	41,6	34,6	46,6	72,2	
24_C		160909,80	502196,40	11,50	44,0	41,5	34,5	46,5	72,0	
24_D		160909,80	502196,40	14,50	43,9	41,4	34,3	46,4	71,8	
24_E		160909,80	502196,40	17,50	43,8	41,2	34,2	46,2	71,6	
26_C		160894,07	502253,88	10,50	41,9	39,4	32,3	44,4	69,6	
26_D		160894,07	502253,88	13,50	41,9	39,4	32,3	44,4	69,5	
26_E		160894,07	502253,88	16,50	41,8	39,3	32,2	44,3	69,4	
26_B		160894,07	502253,88	7,50	41,7	39,2	32,1	44,2	69,6	
26_F		160894,07	502253,88	25,50	41,5	39,0	31,9	44,0	69,0	
27_D		160881,06	502264,95	13,50	41,2	38,7	31,7	43,7	68,9	
27_C		160881,06	502264,95	10,50	41,2	38,7	31,6	43,7	69,0	
27_E		160881,06	502264,95	16,50	41,2	38,7	31,6	43,7	68,8	
26_A		160894,07	502253,88	4,50	41,0	38,5	31,4	43,5	69,7	
27_B		160881,06	502264,95	7,50	40,9	38,4	31,4	43,4	69,0	
27_F		160881,06	502264,95	25,50	40,9	38,4	31,3	43,4	68,5	
27_A		160881,06	502264,95	4,50	40,2	37,7	30,6	42,7	69,1	
20_E		160907,10	502043,29	17,50	38,0	35,5	28,5	40,5	65,3	
20_D		160907,10	502043,29	13,50	38,0	35,4	28,4	40,4	65,4	
20_F		160907,10	502043,29	21,50	38,0	35,4	28,4	40,4	65,2	
20_C		160907,10	502043,29	9,50	37,6	35,1	28,1	40,1	65,4	
20_B		160907,10	502043,29	5,50	36,4	33,9	26,9	38,9	65,5	
20_A		160907,10	502043,29	1,50	35,2	32,7	25,7	37,7	66,3	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation
LAeq bij Bron voor toetspunt: 22_A
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
22_A		160902,26	502152,44	8,50	48,1	45,6	38,5	50,6	76,1	
E103	Elektrische bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	42,9	41,0	35,4	46,0	55,2	0,0
E101	Elektrische bussen west	160841,65	502177,74	1,00	40,0	38,2	32,3	43,2	55,5	0,0
E102	Elektrische bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	40,1	38,1	32,8	43,1	55,3	0,0
W101	Wisselauto west	160841,65	502177,74	0,80	31,3	35,7	--	40,7	62,8	0,0
B101	Buurtbussen west	160841,65	502177,74	0,80	39,3	35,2	--	40,2	63,6	0,0
B103	Buurtbussen extra ronde	160860,63	502115,49	0,80	39,1	35,0	--	40,0	63,3	0,0
D102	Diesel bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	35,5	--	--	35,5	67,4	0,0
D103	Diesel bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	35,4	--	--	35,4	67,2	0,0
P104	Bus LAmax	160885,04	502153,09	1,00	-30,0	-30,0	-30,0	-20,0	69,0	0,0
P105	Bus LAmax	160887,44	502135,88	1,00	-32,1	-32,1	-32,1	-22,1	67,0	0,0
P103	Bus LAmax	160882,44	502172,30	1,00	-34,0	-34,0	-34,0	-24,0	65,0	0,0
P106	Bus LAmax	160886,24	502114,27	1,00	-37,5	-37,5	-37,5	-27,5	61,5	0,0
P102	Bus LAmax	160877,84	502193,30	1,00	-38,3	-38,3	-38,3	-28,3	60,7	0,0
P108	Bus LAmax	160854,83	502140,28	1,00	-39,1	-39,1	-39,1	-29,1	59,9	0,0
P107	Bus LAmax	160867,63	502109,07	1,00	-40,3	-40,3	-40,3	-30,3	58,7	0,0
P101	Bus LAmax	160874,44	502206,91	1,00	-40,6	-40,6	-40,6	-30,6	58,4	0,0
P109	Bus LAmax	160839,82	502182,10	1,00	-40,7	-40,7	-40,7	-30,7	58,3	0,0
P111	Bus LAmax	160862,83	502218,71	1,00	-42,5	-42,5	-42,5	-32,5	56,5	0,0
P110	Bus LAmax	160848,63	502218,71	1,00	-43,0	-43,0	-43,0	-33,0	56,0	0,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Berekeningsresultaten L_{Amax}

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
22_A		160902,26	502152,44	8,50	69,0	69,0	69,0
22_B		160902,26	502152,44	11,50	68,3	68,3	68,3
21_A		160911,95	502143,45	8,50	67,7	67,7	67,7
22_C		160902,26	502152,44	14,50	67,6	67,6	67,6
21_B		160911,95	502143,45	11,50	67,4	67,4	67,4
21_C		160911,95	502143,45	14,50	67,1	67,1	67,1
23_A		160906,37	502173,97	8,50	66,3	66,3	66,3
23_B		160906,37	502173,97	11,50	66,0	66,0	66,0
23_C		160906,37	502173,97	14,50	65,5	65,5	65,5
25_A		160905,51	502207,44	5,50	64,6	64,6	64,6
25_B		160905,51	502207,44	8,50	64,5	64,5	64,5
25_C		160905,51	502207,44	11,50	64,3	64,3	64,3
24_A		160909,80	502196,40	5,50	64,1	64,1	64,1
25_D		160905,51	502207,44	14,50	64,0	64,0	64,0
24_B		160909,80	502196,40	8,50	63,9	63,9	63,9
24_C		160909,80	502196,40	11,50	63,7	63,7	63,7
25_E		160905,51	502207,44	17,50	63,7	63,7	63,7
24_D		160909,80	502196,40	14,50	63,4	63,4	63,4
24_E		160909,80	502196,40	17,50	63,1	63,1	63,1
26_A		160894,07	502253,88	4,50	60,4	60,4	60,4
26_B		160894,07	502253,88	7,50	60,3	60,3	60,3
26_C		160894,07	502253,88	10,50	60,2	60,2	60,2
26_D		160894,07	502253,88	13,50	60,1	60,1	60,1
26_E		160894,07	502253,88	16,50	59,9	59,9	59,9
27_A		160881,06	502264,95	4,50	59,8	59,8	59,8
27_B		160881,06	502264,95	7,50	59,8	59,8	59,8
27_C		160881,06	502264,95	10,50	59,8	59,8	59,8
27_D		160881,06	502264,95	13,50	59,7	59,7	59,7
27_E		160881,06	502264,95	16,50	59,6	59,6	59,6
26_F		160894,07	502253,88	25,50	59,2	59,2	59,2
27_F		160881,06	502264,95	25,50	59,2	59,2	59,2
20_C		160907,10	502043,29	9,50	56,0	56,0	56,0
20_D		160907,10	502043,29	13,50	55,9	55,9	55,9
20_E		160907,10	502043,29	17,50	55,8	55,8	55,8
20_F		160907,10	502043,29	21,50	55,7	55,7	55,7
20_B		160907,10	502043,29	5,50	55,5	55,5	55,5
20_A		160907,10	502043,29	1,50	52,8	52,8	52,8

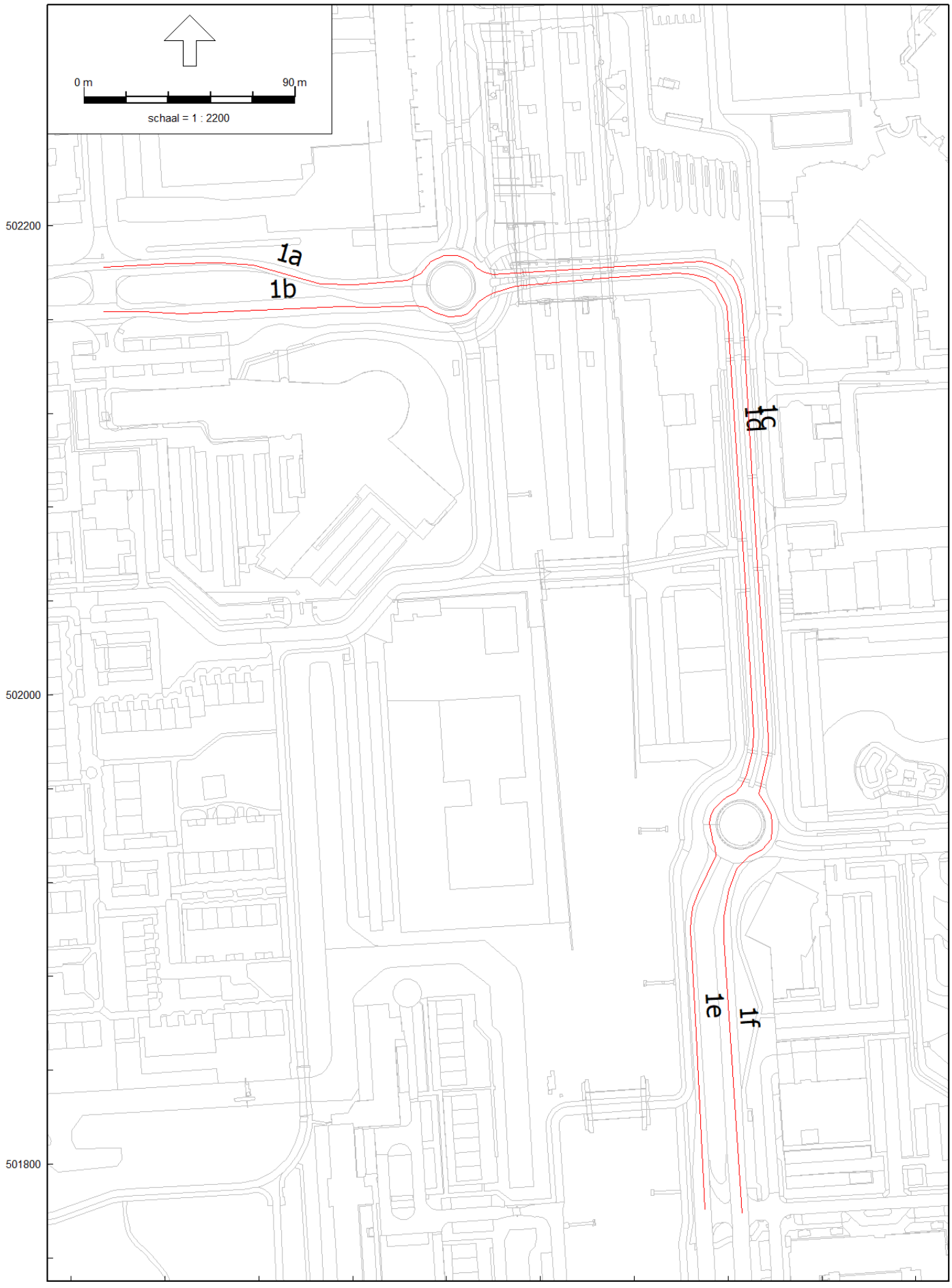
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation
LAmax bij Bron voor toetspunt: 22_A
Groep: (hoofdgroep)

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Cm
22_A		160902,26	502152,44	8,50	69,0	69,0	69,0	
P104	Bus LAmax	160885,04	502153,09	1,00	69,0	69,0	69,0	0,0
P105	Bus LAmax	160887,44	502135,88	1,00	67,0	67,0	67,0	0,0
P103	Bus LAmax	160882,44	502172,30	1,00	65,0	65,0	65,0	0,0
P106	Bus LAmax	160886,24	502114,27	1,00	61,5	61,5	61,5	0,0
P102	Bus LAmax	160877,84	502193,30	1,00	60,7	60,7	60,7	0,0
P108	Bus LAmax	160854,83	502140,28	1,00	59,9	59,9	59,9	0,0
D103	Diesel bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	59,5	--	--	0,0
D102	Diesel bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	59,3	--	--	0,0
P107	Bus LAmax	160867,63	502109,07	1,00	58,7	58,7	58,7	0,0
P101	Bus LAmax	160874,44	502206,91	1,00	58,4	58,4	58,4	0,0
P109	Bus LAmax	160839,82	502182,10	1,00	58,3	58,3	58,3	0,0
P111	Bus LAmax	160862,83	502218,71	1,00	56,5	56,5	56,5	0,0
P110	Bus LAmax	160848,63	502218,71	1,00	56,0	56,0	56,0	0,0
B103	Buurtbussen extra ronde	160860,63	502115,49	0,80	55,5	55,5	--	0,0
B101	Buurtbussen west	160841,65	502177,74	0,80	55,4	55,4	--	0,0
W101	Wisselauto west	160841,65	502177,74	0,80	54,7	54,7	--	0,0
E103	Elektrische bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	47,3	47,3	47,3	0,0
E101	Elektrische bussen west	160841,65	502177,74	1,00	47,3	47,3	47,3	0,0
E102	Elektrische bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	47,2	47,2	47,2	0,0
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	69,0	69,0	69,0	

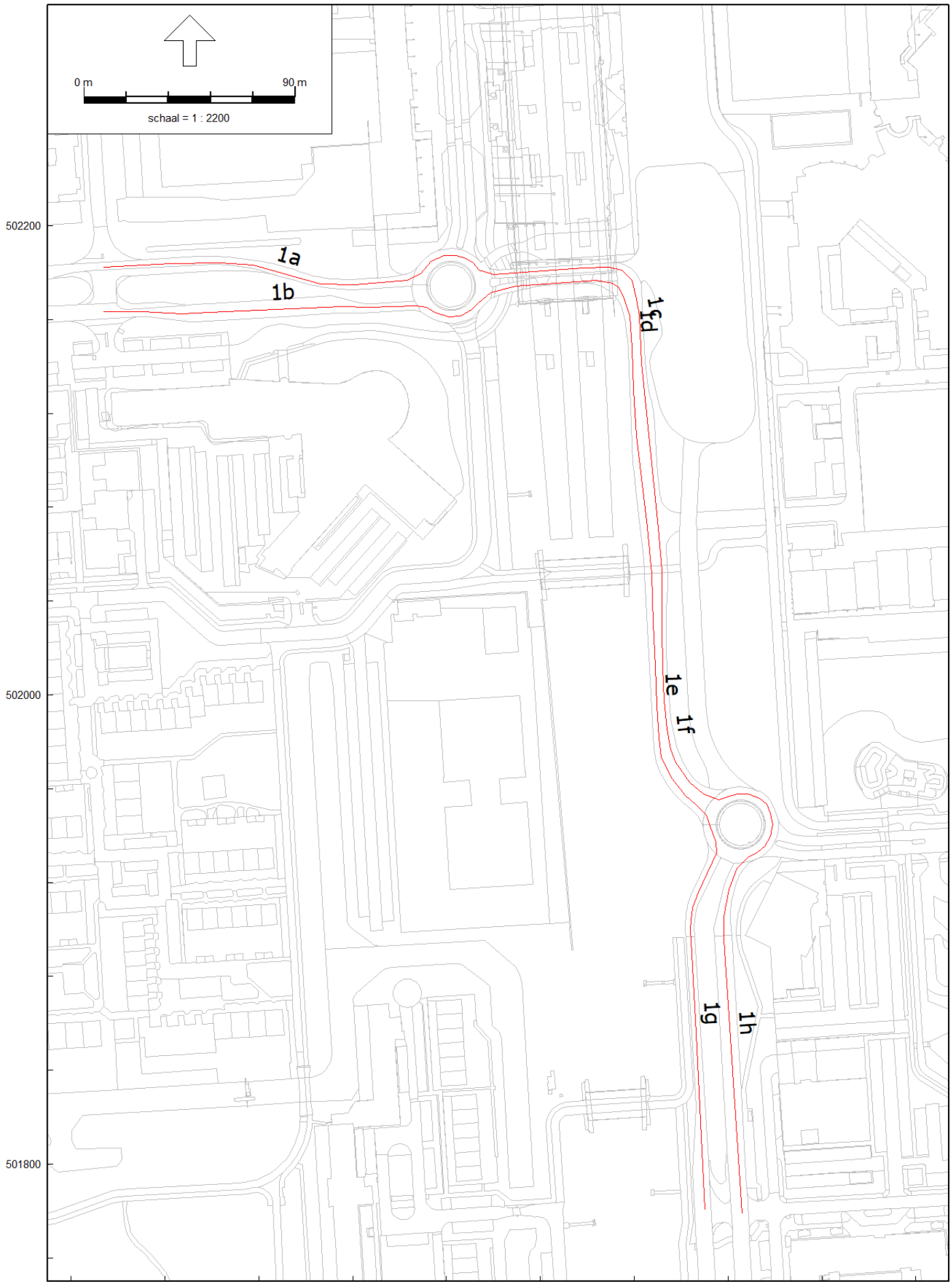
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Invoergegevens en resultaten reconstructie Middenweg



Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer, [Lelystad - wegverkeer 2022] , Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: KuiperCompagnons

Nummering wegvakken situatie 2022



Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer, [Lelystad - wegverkeer 2040] , Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: KuiperCompagnons

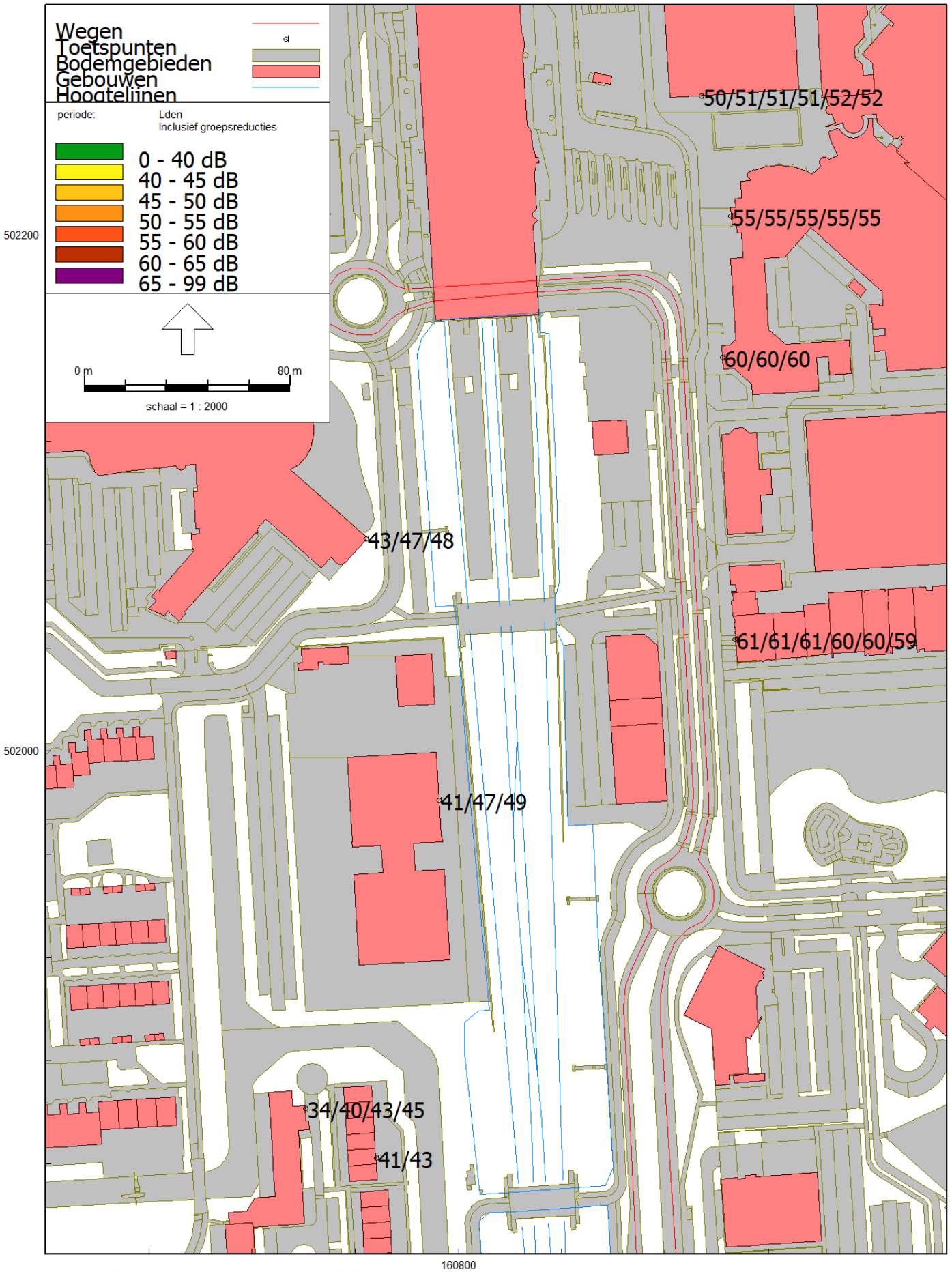
Nummering wegvakken situatie 2040

Bijlage 1 - Verkeersgegevens beoordelingsjaar 2022; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai bestemmingsplan Eilandbusstation; gemeente Lelystad.

Wegvak		Weekdag Intensiteit	Maximum Snelheid	Wegdek	Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
					% daguur	% licht	% middel	% zwaar	% avonduur	% licht	% middel	% zwaar	% nachtuur	% licht	% middel	% zwaar
1a	Visarenddreef	7.422	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47
1b	Visarenddreef	7.677	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1c	Middenweg	7.000	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47
1d	Middenweg	7.000	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1e	Middendreef	6.742	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1f	Middendreef	7.123	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47

Bijlage 1 - Verkeersgegevens beoordelingsjaar 2040; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai bestemmingsplan Eilandbusstation; gemeente Lelystad.

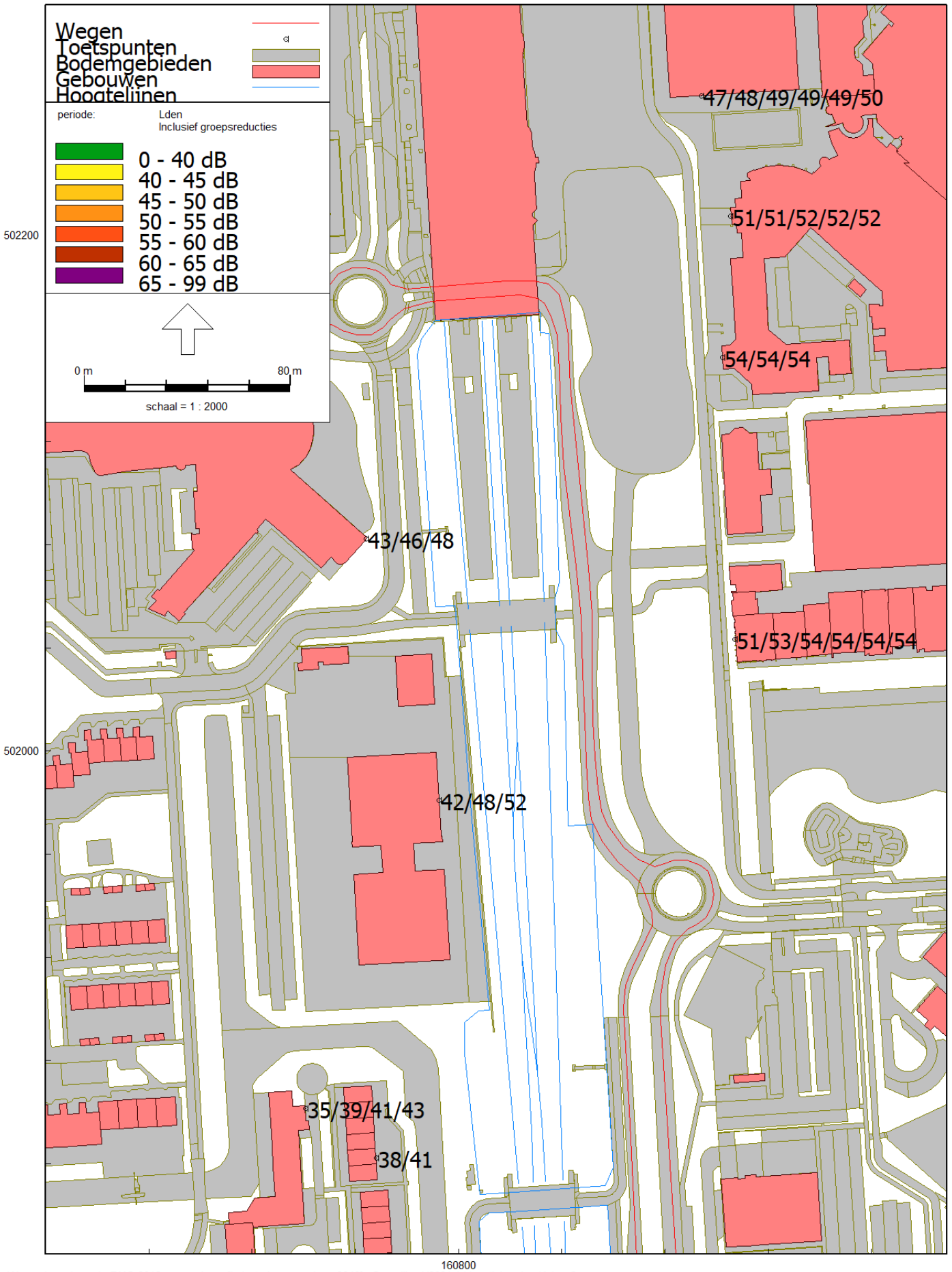
Wegvak		Weekdag Intensiteit	Maximum Snelheid	Wegdek	Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
					% daguur	% licht	% middel	% zwaar	% avonduur	% licht	% middel	% zwaar	% nachtuur	% licht	% middel	% zwaar
1a	Visarenddreef	11.370	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47
1b	Visarenddreef	10.480	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1c	Middenweg	9.890	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47
1d	Middenweg	8.300	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1e	Middenweg	8.490	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1f	Middenweg	9.950	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47
1g	Middendreef	3.280	50	Referentiewegdek	6,34	97,49	2,11	0,39	4,09	98,45	1,48	0,07	0,94	94,82	3,81	1,37
1h	Middendreef	7.360	50	Referentiewegdek	6,45	95,75	3,39	0,86	4,11	97,27	2,39	0,34	0,76	94,67	3,86	1,47



Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer, [Lelystad - wegverkeer 2022] , Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: KuiperCompagnons

Overzicht rekenmodel en resultaten situatie 2022

De resultaten zijn gereduceerd met 5 dB ex artikel 110g Wgh



Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer, [Lelystad - wegverkeer 2040] , Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: KuiperCompagnons

Overzicht rekenmodel en resultaten situatie 2040

De resultaten zijn gereduceerd met 5 dB ex artikel 110g Wgh

KuiperCompagnons B.V.

kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

Bezoekadres
Van Nelle Ontwerpfabriek
Gebouw Thee, ingang 4
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam

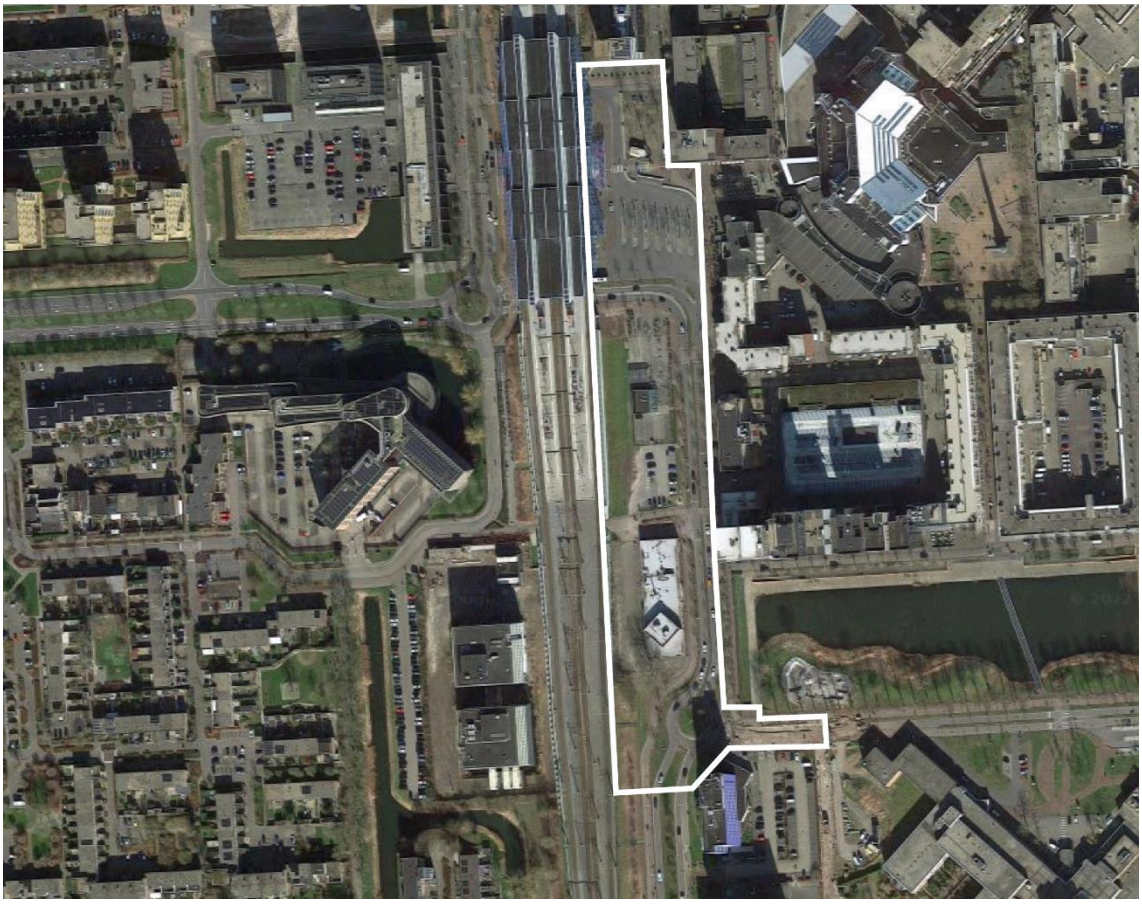
Postadres
Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

KUIPER
COMPAGNONS

Bijlage 3 Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, KuiperCompagnons, 9 maart 2023

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan ‘Stationsgebied Oost’
Gemeente Lelystad



9 maart 2023

Werknummer	622.146.70
Datum	9 maart 2023

Inhoud

1. Beschrijving van het project 4
2. Waarom een vormvrije m.e.r. beoordeling? 4
3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling 5
4. Conclusie 6

Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling 10

1. Beschrijving van het project

Het voornemen tot de uitbreiding en ontwikkeling van Lelystad Airport heeft geleid tot afspraken tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Als gevolg hiervan heeft het college van B&W in overleg met de provincie besloten om in te zetten op de aanleg van een nieuw eilandbusstation, inclusief de bijbehorende infrastructuur als maatregel voor een betere doorstroming van het OV.

Het plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor er een planologische procedure dient te worden doorlopen. Voor de ontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Dit bestemmingplan maakt de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur, mogelijk. Het nieuwe busstation met middeneiland komt ten opzichte van het huidige busstation wat zuidelijker te liggen, waardoor er ruimte ontstaat voor de inrichting van een groter stationsplein. Het nieuwe stationsplein vormt de entree van “Lelystad, hoofdstad van de Nieuwe Natuur”. Bij de uitwerking wordt daar invulling aan gegeven middels een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen.

Er zijn afspraken met het Rijk en de provincie Flevoland over een betere doorstroming van het OV. Met het nieuwe eilandbusstation verandert de routing van de bussen. De verplichte route over het stationsplein -via de noordelijke onderdoorgang- komt te vervallen, waardoor de rijtijden worden verkort. Om ruimte te creëren voor de nieuwe route is de bestaande bebouwing langs de Middenweg al gesloopt (op perceel LLS00-O-7313 en het gebouwtje ten zuiden van perceel LLS00-M-10577). Door het verleggen van de Middenweg ontstaat tevens ruimte voor een busbaan en een breder fietspad (E-bikeroute). Daarnaast moet de coffeeshop verplaatst worden om het eilandbusstation en bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken.



Afbeelding 1: Impressie Eilandbusstation (bron: West8)

2. Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

Voor de voorgenomen ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient het bevoegd gezag (in dit geval burgemeester en wethouders) de afweging te maken of een m.e.r.-procedure dient te worden gevolgd.

Bij de wijziging van gemeentelijke wegen of de aanleg van nieuwe gemeentelijke wegen kan een milieueffectrapportage nodig zijn op basis van het Besluit Mer. Voor de vraag of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht, zal in eerste instantie moeten worden getoetst aan de activiteitomschrijvingen in kolom 1 en 2 van onderdeel C, onder 1.2 of 1.3, of onderdeel D, onder 1.1 of 1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. De genoemde activiteitenomschrijvingen gaan over autosnelwegen, autowegen of wegen waarin vier rijstroken of meer zijn voorzien.

Bij C1.2 gaat over de aanleg van een autoweg of autosnelweg. In deze gevallen geldt een m.e.r.-plicht bij onder andere het op te stellen bestemmingsplan of de structuurvisie.

D1.1 gaat over de wijziging van een autoweg of autosnelweg. Uit kolom 2 blijkt dat er sprake is van een m.e.r.-beoordelingplicht als de ingreep 5 kilometer of langer is.

Uit D1.2 en C1.3 blijkt dat sprake kan zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht of m.e.r.-plicht bij:

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken (geen autosnelweg of autoweg), of
- de verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken (geen autosnelweg of autoweg)

Kolom 2 van C1.3 geeft aan dat er sprake is van een m.e.r.-plicht als de tracélengte 10 kilometer of langer is. Uit kolom 2 bij D1.2 blijkt dat een m.e.r-beoordelingsplicht geldt bij een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Het voornemen bestaat uit de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur. De drempelwaarden uit onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. worden niet overschreden.

De drempelwaarden van het Besluit m.e.r. zijn indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2 lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel deze vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Dit document bevat deze beoordeling.

3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

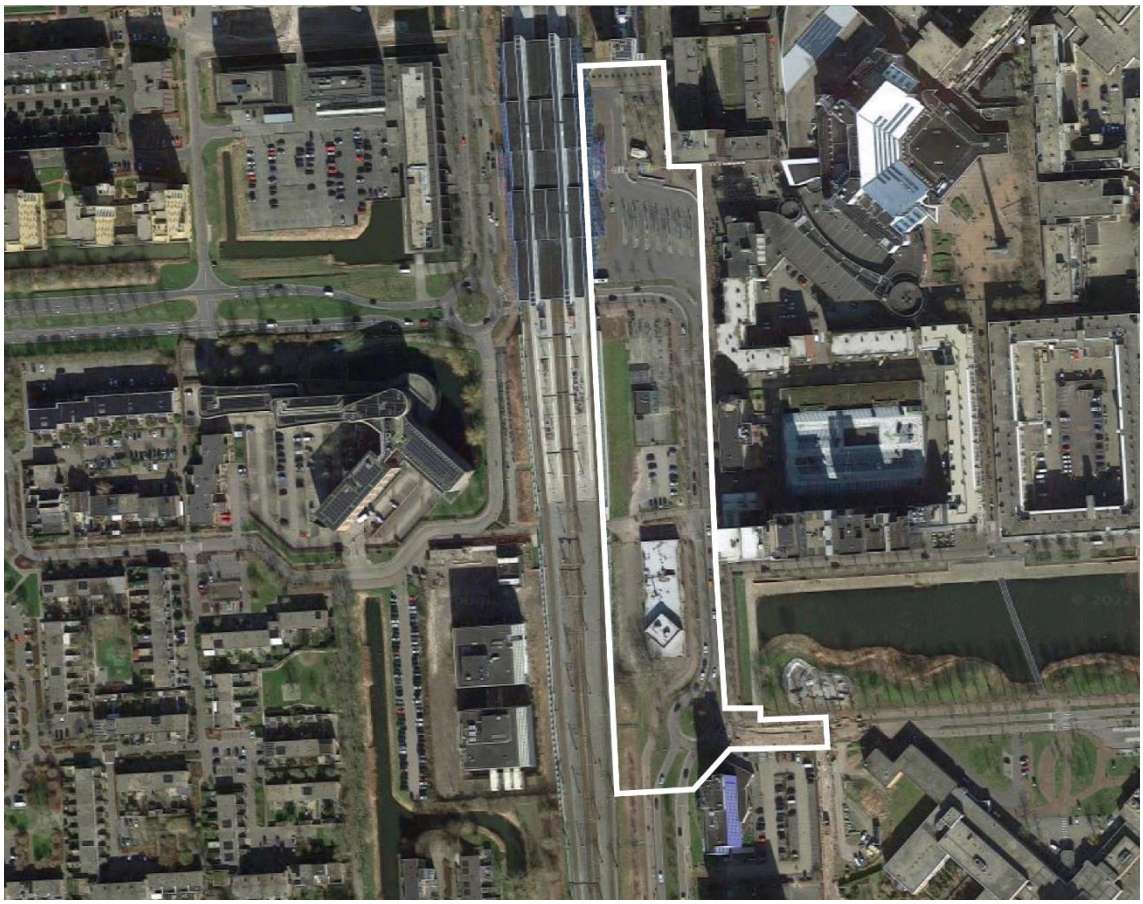
Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten. Deze worden hieronder behandeld.

1. Kenmerken project / activiteit

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een nieuw eilandbusstation, inclusief bijbehorende infrastructuur.

2. Plaats van het project / activiteit

Het plangebied ligt centraal in Lelystad. Aan de westzijde van het plangebied ligt het station Lelystad Centrum en aan de oostzijde het centrum van Lelystad, waar zich onder ander het stadhuis bevindt. De globale ligging van het plangebied is in afbeelding 2 weergegeven.



Afbeelding 2: globale begrenzing plangebied

3. Samenhang met andere activiteiten

De ontwikkeling van het eilandbusstation is onderdeel van een bredere herontwikkeling van het stationsgebied. Het stationsgebied is opgedeeld in twee delen. Stationsgebied west en Stationsgebied oost. Het treinspoor is de scheiding tussen deze twee gebieden. De ontwikkelingen binnen Stationsgebied Oost worden beschreven in het bij dit document behorende bestemmingsplan. Binnen het Stationsgebied West zijn woningen en commerciële voorzieningen gepland, hiervoor zijn plannen in voorbereiding. Daarnaast ontstaat er door de herinrichting een (potentiële) woningbouwkavel aan de Zilverparkkade. Hiervoor wordt momenteel nog geen planologische procedure doorlopen.

4. Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen

Voor de beoogde ontwikkeling zijn in het kader van het de in voorbereiding planologische procedure reeds meerdere omgevingsaspecten beoordeeld en / of onderzocht. De tabel opgenomen als bijlage I bij deze notitie geeft een samenvatting van de afweging per aspect. Aspecten waar (mogelijk) nadelige effecten optreden zijn hieronder nader uitgewerkt.

Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan ‘Stadshart’ kent het plangebied geen archeologische dubbelbestemming. Het plangebied valt daarnaast buiten het in het Provinciaal Omgevingsplan 2006 opgenomen PArK en aandachtsgebied. Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW 2.0) bevindt het plangebied zich in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Er is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Bedrijven en milieuzonering

De omgeving van het plangebied is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast het plangebied liggen winkels en (kleine) bedrijven. In geval van het omgevingstype gemengd

gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstap worden verkleind, behoudens voor het aspect gevaar.

Het busstation valt op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering in categorie 3.2, met een richtafstand van 50 meter in “gemengd gebied”. Omdat de omliggende woningen binnen deze richtafstand zijn gelegen, is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat gelet op de reeds aanwezige geluidsbelasting voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bodem
Een busstation wordt niet gezien als een gevoelige functie. Bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan is dan ook niet benodigd. Daarnaast blijkt op basis van historisch onderzoek dat er in het Stadshart, afgezien van een genoemde deellocaties, geen vermoeden bestaat van bodemverontreiniging. Deze verhoogde waarden binnen de deellocaties vormen tevens geen belemmering voor het beoogde gebruik.

Ecologie - soortenbescherming
De ontwikkeling gaat samen met de sloop van de bestaande bebouwing en begroeiing. Deze activiteit kan effect hebben op beschermde planten- en diersoorten. Daarom is door adviesbureau NWC een quickscan uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit de Wet natuurbescherming, op de zorgplicht na, geen verplichtingen zijn. Wel zijn mitigerende maatregelen nodig om lichtverstoring te voorkomen voor mogelijk aanwezige vleermuizen.

Ecologie – gebiedsbescherming (stikstof)
Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Omdat, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN verloren gaat, is toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig.

Binnen een afstand van 8 kilometer zijn geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden aanwezig. Omdat het project daarnaast alleen voorziet in een verbetering van de doorstroming van het OV, wordt ingezet op meer elektrisch OV in de nieuwe concessie voor het OV en het verkeer over de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd, is een afname van de stikstofemissie en depositie door de gebruiksfase aan de orde. Voor de aanleg van het busstation en bijbehorende infrastructuur is de stikstofdepositie in de aanlegfase beschouwd. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

Geluid (Wet geluidhinder)
In het plan wordt, naast de verandering van de ligging en de afwikkeling van het busverkeer, voorzien in het verleggen van de naar het busstation toeleidende wegen en het gedeelte van de Middenweg tussen de Ziekenhuisweg en de Visarenddreef. Dergelijke fysieke wijzigingen op of aan een gezoneerde weg moeten op grond van de Wet geluidhinder worden getoetst aan de grenswaarden die in het hoofdstuk reconstructies zijn beschreven. Omdat de Middenweg in westelijke richting wordt verplaatst, de verkeersintensiteit op de Middenwegwaar mogelijk wordt gereduceerd (en/of de rijsnelheid beperkt) en er tussen de nieuwe ligging van de

Middenweg/Middendreef het spoortalud met geluidsschermen is gelegen wordt ter plaatse van woningen geen toename van de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde verwacht.

De wijzigingen van het busstation vinden echter wel plaats in de directe nabijheid van woningen. Omdat de geluidssituatie op deze locatie mede wordt bepaald door weg en/of het railverkeer wordt een model ontwikkeld en wordt de geluidsbelasting bepaald. Door KuiperCompagnons is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 2. Hieronder is de conclusie beschreven.

Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer door de wijzigingen aan de Middenweg zodat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie-situatie. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.

Luchtkwaliteit
De totale ontwikkeling leidt niet tot extra motorvoertuigbewegingen. Hierdoor is op voorhand al te concluderen dat de NIBM-rekentool het voorliggende plan als ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) aanmerkt. Om deze reden is niet noodzakelijk onderzoek naar het effect op de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is middels de NSL-monitoringstool beoordeeld of ter plaatse van het plangebied mogelijk hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen aanwezig zijn. Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden niet overgeschreden worden. Ook op dit punt zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

Externe veiligheid
Het plangebied ligt binnen de risicocontouren van de spoorlijn. Het gebied valt deels binnen het plasbrandaandachtsgebied van de Hanzelijn. Binnen een groot gedeelte van de ontwikkeling worden echter geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het aantal aanwezigen bij het busstation zal niet of nauwelijks toenemen ten opzichte van de bestaande situatie, bovendien is de aanwezigheid van korte duur. Over het gedeelte van de ontwikkeling waar zich beperkt kwetsbare objecten bevinden (de wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk) is door onderzoeksbureau Aviv onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies:

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico
Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied
Voor de spoorlijn Weesp - Zwolle is een plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven. De toekomstige bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied (<30m). Het plasbrandaandachtsgebied vormt daardoor geen belemmering voor de ontwikkeling.

Ten behoeve van de ontwikkeling is advies gevraagd bij de Veiligheidsregio Flevoland. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, benoemen zij een aantal maatregelen die mogelijk zijn. Daarnaast is in de toelichting van het bestemmingsplan ingegaan

op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet. Het aspect externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Water

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels verhard (op enkele bermen na). In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak af, waardoor watercompensatie niet benodigd is. Wanneer uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding groter is dan 750 m², zal in overleg met het waterschap alsnog voldoende compensatie worden gerealiseerd. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

Het afvalwater dat wordt geproduceerd met de ontwikkeling zal worden aangesloten op de vuilwaterriolering. Ook het (vervuild) hemelwater dat valt op verharde oppervlakken zoals de weg en het busstation, zal gescheiden worden afgevoerd en zal niet worden aangesloten op het hemelwaterriool. Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering.

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. Er dienen hiervoor zo min mogelijk (sterk) uitloogbare materialen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen. Daarnaast dient het ontwerp aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.

Voor de overige wateraspecten worden geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4. Conclusie

Uit de tabel in bijlage I blijkt dat er sprake is of kan zijn van nadelige milieueffecten. Deze effecten zijn weloverwogen beoordeeld. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om deze effecten te beperken. Er kan worden geconstateerd dat de nadelige effecten te reguleren zijn en dat een uitgebreide m.e.r.-beoordeling of het opstellen van een MER in deze niet zinvol en/of noodzakelijk is.

Bijlage I – Afwegingskader relevante milieuaspecten m.e.r.-beoordeling

Aspect	Nu	Straks	Uitwerking
Archeologie	0	0	Geen archeologische verwachtingswaarde
Bedrijven en milieuzonering	±	±	Uit onderzoek blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
Bodem	±	±	De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het beoogde gebruik.
Cultuurhistorie	0	0	Het plangebied kent geen cultuurhistorische waarden die deze ontwikkeling in de weg staan.
Duurzaamheid	0	+	In het plan wordt ingezet op meer elektrisch OV. De ontwikkeling zal in ieder geval voldoen aan de wettelijke vereisten.
Ecologie	0	+	Uit t onderzoek blijkt dat er vanuit de Wet natuurbescherming, op de zorgplicht na, geen verplichtingen zijn. Het aspect stikstof leidt niet tot belemmeringen.
Externe veiligheid	0	0	Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.
Geur	0	0	N.v.t.
Geluid (Wet geluidhinder)	0	±	Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.
Gezondheid	0	0	Zie luchtkwaliteit en groen
Groen	0	+	Bij de uitwerking van het stationsplein wordt invulling gegeven aan een hoogwaardige beeldkwaliteit met voldoende ruimte voor groen.
Licht	0	0	N.v.t.
Luchtkwaliteit	0	0	De ontwikkeling is aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
Mobiliteit	0	±	Het verkeer neemt door de voorgenomen ontwikkeling niet toe. Er zijn dan ook geen extra parkeerplaatsen benodigd. De verplaatsing van het busstation, met bijbehorende infrastructuur, leidt tot een betere doorstroom van het verkeer. Tevens wordt de bestaande noord-zuid fietsroute tussen Ziekenhuisweg en Station NS opgewaardeerd tot e-bikeroute.
Sociale veiligheid	0	0	N.v.t.
Straling	0	0	N.v.t.
Trilling	0	0	N.v.t.
Water en klimaat	±	±	Watercompensatie is in het huidige plan niet benodigd. Mocht de toename in verharding groter blijken dan 750 m², zal alsnog voldoende compensatie worden gerealiseerd. Voor de overige wateraspecten worden geen dermate nadelige effecten verwacht dat het aspect

			water een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.
Windhinder	0	0	N.v.t.

Bijlage 4 Stikstofdepositie-onderzoek, KuiperCompagnons, 13 maart 2023

NOTITIE

Betreft	**Stikstofdepositie-onderzoek bestemmingsplan Stationsgebied Oost"**
Opdrachtgever	Gemeente Lelystad
Werknummer	622.161.30
Datum	13 maart 2023

Aanleiding

Door KuiperCompagnons is een stikstofdepositie-berekening uitgevoerd voor het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur. Het voornemen tot de uitbreiding en ontwikkeling van Lelystad Airport heeft geleid tot afspraken tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Als gevolg hiervan heeft het college van B&W in overleg met de provincie besloten om in te zetten op de aanleg van een nieuw eilandbusstation, inclusief de bijbehorende infrastructuur als maatregel voor een betere doorstroming van het OV.
Omdat het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur niet binnen het huidige bestemmingsplan past is er een nieuw bestemmingsplan nodig

In deze notitie is de stikstofdepositie door het gebruik en de aanleg van het nieuwe eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan.

In de volgende hoofdstukken wordt eerst het wettelijk kader behandeld, waarna de ligging van de locatie en de uitgangspunten van de berekeningen worden beschreven. Daarna worden de berekeningsresultaten gepresenteerd waarna de notitie wordt afgesloten met de conclusies van het onderzoek.

Wettelijk kader

De wettelijke grondslag waarop toetsing van de planontwikkeling noodzakelijk is, betreft de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze toets dient om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een menselijke activiteit in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten.
Meer concreet heeft deze toets de volgende twee doelen:

1 Zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast;
2 Zekerheid bieden dat een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, dan wel een verstoring van soorten niet optreedt.

De wet bepaalt dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Indien ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen de Natura 2000-

gebieden geen stikstofdepositie wordt berekend, kunnen negatieve gevolgen in die gebieden worden uitgesloten.

Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

In de directe omgeving van de planlocatie zijn geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden aanwezig. Het meest nabij gelegen natuurgebied waar stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn betreft 'Veluwe' op een afstand van circa 22 km van de planlocatie.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

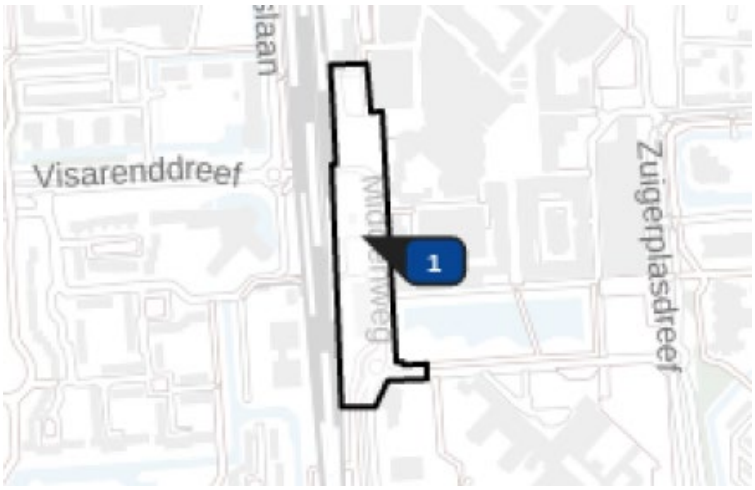
Uitgangspunten

De sloop van de bestaande opstallen, het bouwrijp maken, de bouw van het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur wordt de aanlegfase genoemd. De gebruiksfase is aan de orde nadat het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur zijn opgeleverd. In het onderstaande gedeelte worden de uitgangspunten van de aanleg- en de gebruiksfase beschreven.

Aanlegfase

In de aanlegfase wordt de stikstofemissie voornamelijk gegenereerd door de (mobiele)werktuigen op de bouwplaats en de verkeersbewegingen van en naar de bouwplaats. Op dit moment is echter nog niet bekend hoe deze aanlegfase concreet vormgegeven zal worden. Daarom is allereerst onderzocht hoeveel stikstof maximaal geëmitteerd mag worden voordat een depositie boven 0,00 mol/ha/jr wordt berekend en is vervolgens een beschouwing gegeven over deze hoeveelheid stikstof.

Indicatieve berekening maximale emissie
In bijlage 1 en 2 is voor de aanlegfase een tweetal Aerius-berekeningen opgenomen. In de berekening is een vlakbron ingevoerd, die de mobiele werktuigen representeert. Deze vlakbron is over het gehele perceel ingevoerd, zoals in afbeelding 2 is weergegeven.



Afbeelding 2: Ingevoerde vlakbron

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat wanneer met een emissie van 1.100 kg stikstof en 18,3 kg NH_3 wordt gerekend de berekening geen depositieresultaten boven 0,00 mol/ha/jr oplevert en dat wanneer met een emissie van 1.200 kg stikstof en 20,0 kg NH_3 wordt gerekend de berekening wel depositieresultaten boven 0,00 mol/ha/jr oplevert.

De maximale jaarlijkse emissie zal dus ergens tussen de 1.100 kg en de 1.200 kg zijn gelegen, waarbij nog wel wordt opgemerkt dat in de berekening is uitgegaan van een vlakbron, waarbij de emissie over het perceel verdeeld is. Bij het invoeren van meer concretere activiteiten of het concentreren van de activiteiten op het deel waar de feitelijke activiteiten plaatsvinden zal een verschuiving van het broncentrum plaatsvinden, die een marginaal effect op de maximale emissie kan hebben.

Beschouwing beschikbare maximale emissie
Uit het bovenstaande blijkt dat de jaarlijkse emissie 1.100 á 1.200 kg stikstof mag bedragen. De daadwerkelijke emissie is afhankelijk van het aantal uur dat een machine in bedrijf is, het vermogen van de betreffende machine en de emissieklasse van de machine, alsmede het totaal aantal machines dat op het werk wordt ingezet.

Het zwaarste werktuig van 560 kW met bouwjaar 2019 die 4 jaar (8.320 uur) wordt ingezet emitteert circa 973 kg NO_x (zie bijlage 2), wat betekent dat een zwaar werktuig uit 2019 vier jaar ingezet kan worden.

Het aanleggen van het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur zal niet meer dan 4 jaar duren waarbij het zwaarste werktuig 40 uur per week zal draaien. Geconcludeerd wordt dat de werkzaamheden redelijkerwijs uitvoerbaar zijn.

Gebruiksfase
De ontwikkeling wordt gasloos gebouwd en veroorzaakt zelf derhalve geen emissie tijdens het gebruik. De emissie wordt bepaald door de verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

Omdat het project daarnaast alleen voorziet in een verbetering van de doorstroming van het OV, wordt ingezet op meer elektrisch OV in de nieuwe concessie voor het OV en het verkeer over de Middenweg waar mogelijk wordt gereduceerd, is een afname van de stikstofemissie en depositie door de gebruiksfase aan de orde.

Berekeningen

De resultaten van de berekening van de aanlegfase is in bijlagen 1 gepresenteerd. Uit deze berekening blijkt dat geen toename van de stikstofdepositie plaatsvindt binnen de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en de eigen rekenpunten.

Conclusie

Door KuiperCompagnons is een stikstofdepositie-berekening uitgevoerd voor de aanleg van het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur.

Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden door de aanleg en het gebruik van het eilandbusstation en de bijbehorende infrastructuur. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

KuiperCompagnons
Projectverantwoordelijke: F. van Avezaath / V. Okhuijzen
Behandeld door: S. Franken
Telefoonnummer: 010-4330099

File: j:\621\146\70\3 projectresultaat\stikstof\tikstofdepositie-onderzoek bestemmingsplan stationsgebied oost".docx

Bijlagen >>>

Bijlage 1 Aerius-berekening aanlegfase 1.100 kg NO_x en 18,33 kg NH_3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op 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, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Middenweg 4, 8232 JT Lelystad

Activiteit

Omschrijving	Eilandbusstation
Toelichting	Aanlegfase 1100 kg NOx en 18,33 kg NH3

Berekening

AERIUS kenmerk	Ry5HWnqtJ64B
Datum berekening	13 maart 2023, 09:52
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2023	18,3 kg/j	1.100,0 kg/j

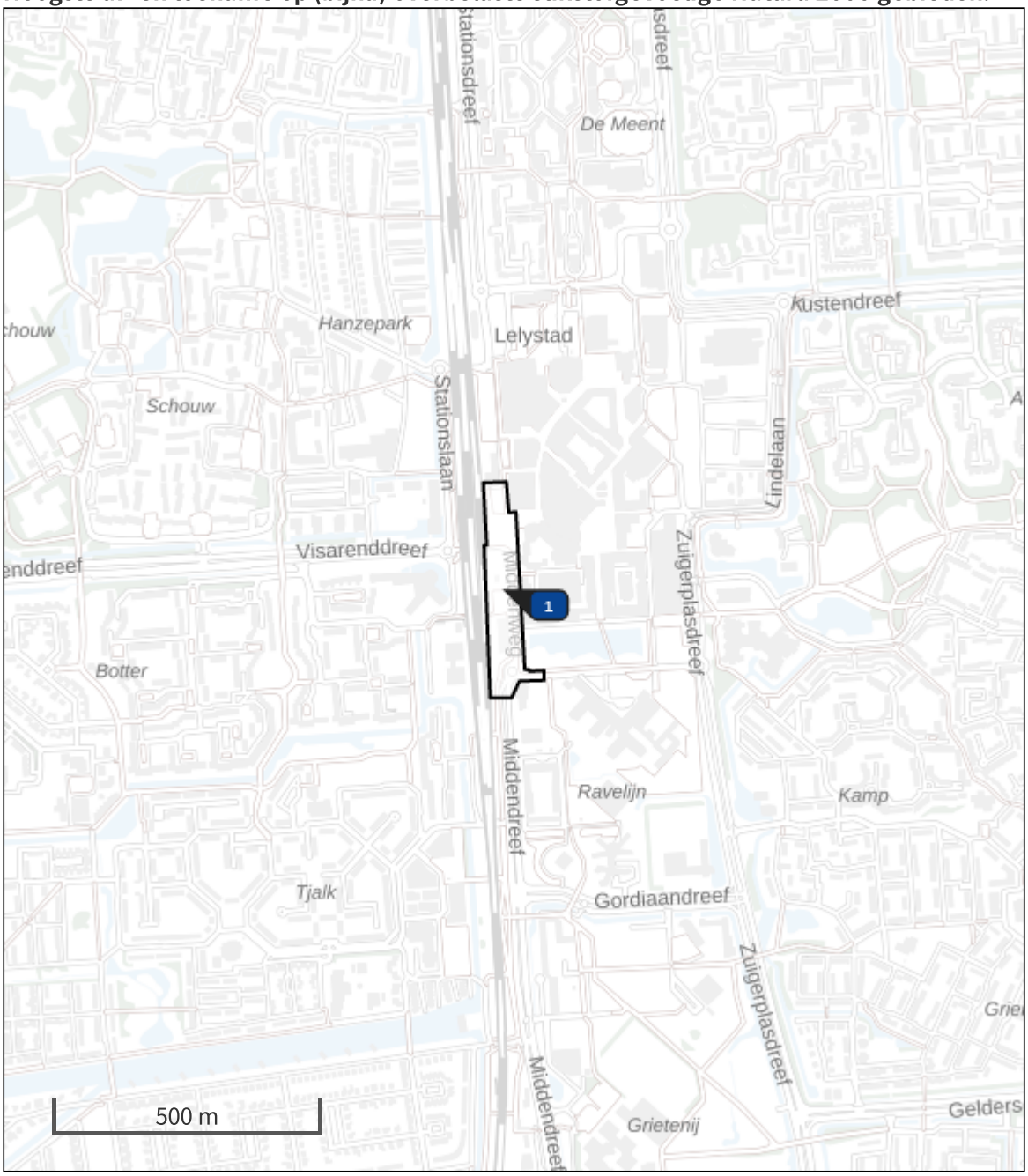
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename van depositie	-		
Grootste afname van depositie	-		

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Bron 1	18,3 kg/j	1.100,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Anders... | Anders...

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	4,0 m	NO_x	1.100,0 kg/j
Locatie	X:160866,12 Y:502102,72	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	18,3 kg/j
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	2,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

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	2022_20230221_e1cb893112
Database versie	2022_e1cb893112

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Bijlage 2 Aerius-berekening aanlegfase 1.200 kg NO_x en 20,0 kg NH_3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op 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, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Middenweg 4, 8232 JT Lelystad

Activiteit

Omschrijving	Eilandbusstation
Toelichting	Aanlegfase 1200 kg NOx en 20 kg NH3

Berekening

AERIUS kenmerk	Rq4Xyf2wJXm3
Datum berekening	13 maart 2023, 09:53
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2023	20,0 kg/j	1.200,0 kg/j

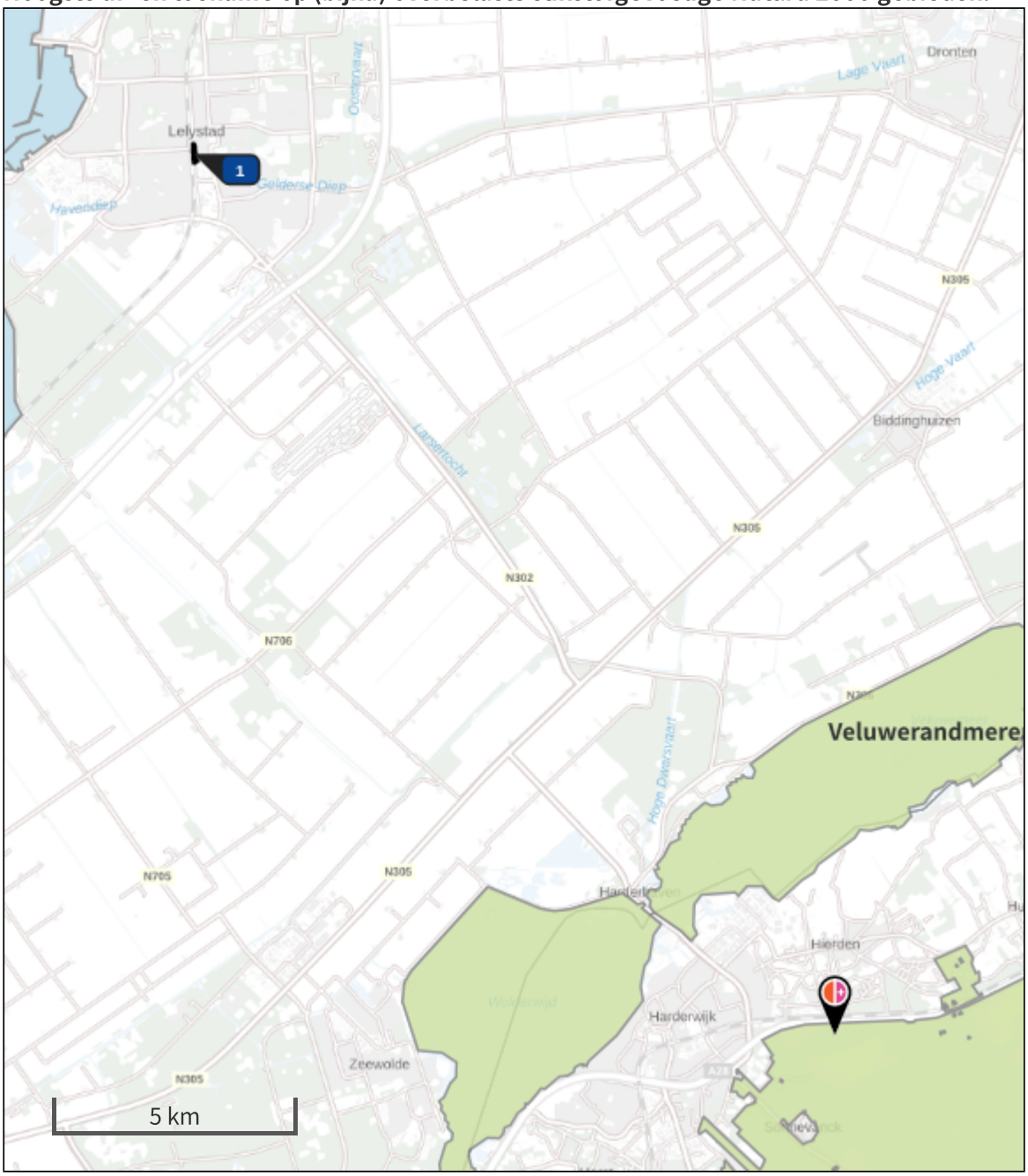
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	0,01 mol/ha/j	5314193	Veluwe
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	16,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename van depositie	0,01 mol/ha/j		
Grootste afname van depositie	0,00 mol/ha/j		

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Bron 1	20,0 kg/j	1.200,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	16,00	2.153,55	16,00	0,01	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Veluwe (57)	16,00	2.153,55	16,00	0,01	0,00	0,00

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Anders... | Anders...

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	4,0 m	NO_x	1.200,0 kg/j
Locatie	X:160866,12 Y:502102,72	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	20,0 kg/j
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	2,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

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	2022_20230221_e1cb893112
Database versie	2022_e1cb893112

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Bijlage 3 Aerius-berekening aanlegfase werktuig stage-V, 2019, 560 kW

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op 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, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Middenweg 4, 8232 JT Lelystad

Activiteit

Omschrijving	Eilandbusstation
Toelichting	Aanlegfase met zware werktuig

Berekening

AERIUS kenmerk	RroxVLm5z5Hi
Datum berekening	13 maart 2023, 10:13
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase (variant 3) - Beoogd	2023	20,0 kg/j	973,4 kg/j

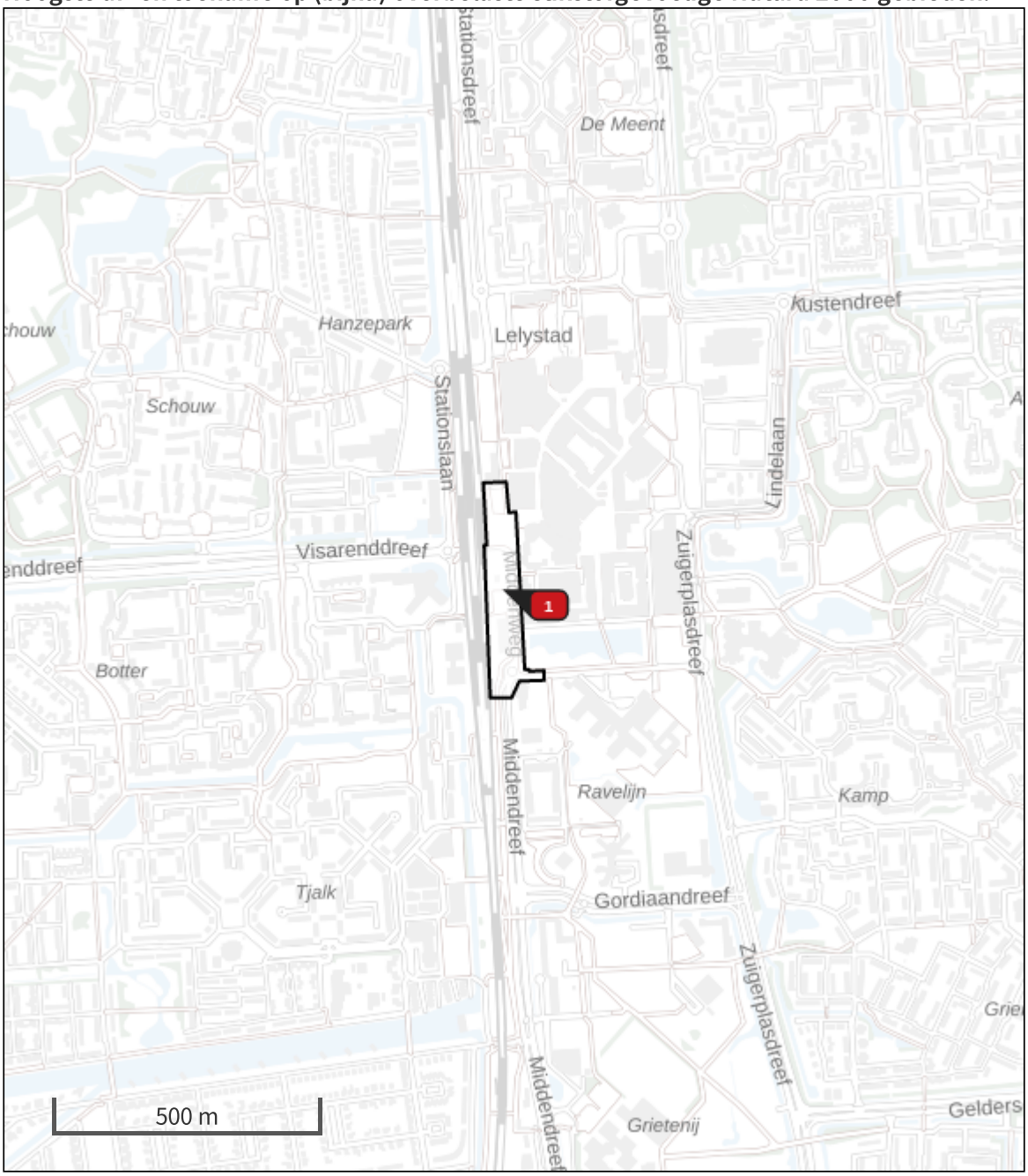
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase (variant 3) - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename van depositie	-		
Grootste afname van depositie	-		

Aanlegfase (variant 3) (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Aanlegfase	20,0 kg/j	973,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase (variant 3)" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Aanlegfase (variant 3), Rekenjaar 2023

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Aanlegfase	NO_x	973,4 kg/j
Locatie	X:160866,12 Y:502102,72	NH_3	20,0 kg/j
Oppervlakte	2,56 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Aanlegfase werktuig	Stage-V, >= 2019 , >= 560 kW, diesel, SCR: ja	83200 l/j	8320 u/j	2496 l/j	NO_x	973,4 kg/j
					NH_3	20,0 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	2022_20230221_e1cb893112
Database versie	2022_e1cb893112

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Bijlage 5 Digitale watertoets, 15 februari 2023

Resultaat van de check gedaan op 15-02-2023 17:06

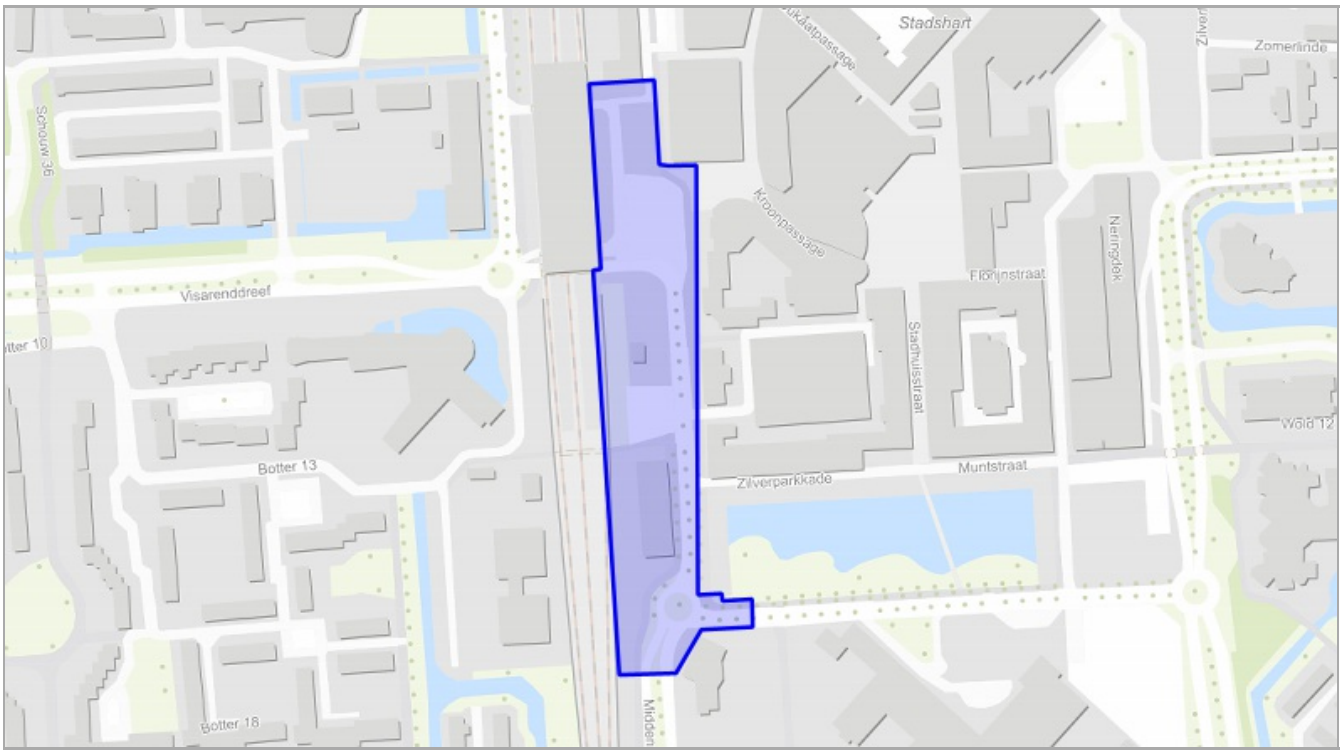
Digitale watertoets

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

VOOR DE ACTIVITEIT DIGITALE WATERTOETS IS OP BASIS VAN DE GEGEVEN ANTWOORDEN NODIG:

1. korte procedure
2. Advies geen primaire waterkeringen
3. Advies kwelwaterkwaliteit
4. Advies watersysteem
5. Advies geen regionale waterkeringen
6. Advies geen overige kering

OP BASIS VAN ONDERSTAANDE LOCATIE



VRAGEN EN ANTWOORDEN UIT DE CHECK

1. Gaat het om een ruimtelijk plan dat uitsluitend een functiewijziging van bestaande bebouwing inhoudt?
   - nee
2. Is er sprake van een uitbreiding of wijziging van de lozing(en)?
   - ja
3. Primaire waterkering kernzone
   - nee
4. Primaire waterkering binnenbeschermingszone
   - nee
5. Primaire waterkering tussenbeschermingszone
   - nee
6. Primaire waterkering buitenbeschermingszone
   - nee
7. Buitendijksgebied kernzone
   - nee
8. Buitendijksgebied dubbelregime
   - nee
9. Buitendijksgebied beschermd
   - nee
10. Kernzone overige kering
    - nee
11. Beschermingszone overige kering
    - nee

12. Aandachtsgebieden wateroverlast en onvoldoende drooglegging 2050
    - nee

13. Neemt het verhard oppervlak in stedelijk gebied toe?
    - nee

14. Neemt het verhard oppervlak in landelijk gebied toe?
    - nee

15. Is er sprake van afstromend regenwater van een oppervlak van 50 of meer parkeerplaatsen en/of een weg met meer dan 1000 voertuigbewegingen per dag?
    - ja

16. Wordt er nieuw open water aangelegd? (bijv. ter compensatie toename verharding)
    - nee

17. Kwelkwaliteit slecht
    - ja

18. Worden kunstwerken zoals bijvoorbeeld duikers of bruggen aangelegd?
    - nee

19. Is er binnen het plangebied sprake van de toelating, aanwezigheid of aanleg van drijvende woningen/woonboten?
    - nee

20. Worden in het plan maatregelen getroffen waardoor het waterpeil verandert met 10 cm of meer?
    - nee

21. Wordt er in het plangebied mogelijk gebruik gemaakt van bodemenergie, ook wel warmte koude opslag (WKO) genoemd?
    - nee

22. Wordt er water [bijvoorbeeld regenwater] geloosd op het oppervlaktewater?
    - nee

23. Rijkswater
    - nee

DETAILS

1. korte procedure

Op basis van uw locatie en gegeven antwoorden volgt u de korte procedure.

Wat moet ik doen?

U neemt een waterparagraaf op in uw ruimtelijke plan. Zo onderbouwt u een goede ruimtelijke ordening voor het omgevingsaspect water. Onderstaande concept-waterparagraaf kunt u gebruiken als basis. De tekst vult u waar nodig aan met een concrete uitwerking voor de ontwikkeling. De voor de ontwikkeling niet-relevante onderdelen (aangeduid met ‘optioneel’) laat u weg. De relevante wateraspecten, zoals waterkeringen en oppervlaktewater, neemt u ook op in de verbeelding en/of in de regels van het ruimtelijk plan.
Gebruik de knop """"DIRECT AANVRAGEN"""" om Waterschap Zuiderzeeland op de hoogte te stellen van uw plannen. Hiervoor is een eenmalige registratie benodigd. Als u een wateradvies wilt ontvangen stuurt u uw uitgewerkte conceptwaterparagraaf mee met de aanvraag of via watertoets@zuiderzeeland.nl.

Concept waterparagraaf korte procedure - versie: alle vragen beantwoord met 'nee'

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

De watertoetsprocedure kan op drie manieren gevolgd worden: de procedure geen waterschapsbelang, de korte procedure en de normale procedure. Welke procedure gevolgd moet worden hangt af van de implicaties van het ruimtelijk plan voor de waterhuishouding. De procedure geen waterschapsbelang en de korte procedure zijn bedoeld voor ruimtelijke plannen met beperkte gevolgen voor de waterhuishouding. Bij deze twee procedures kan de watertoets volledig digitaal doorlopen worden. De normale procedure is gericht op ruimtelijke plannen met relatief vergaande consequenties voor de waterhuishouding. In dit geval is vroegtijdige actieve betrokkenheid van Waterschap Zuiderzeeland nodig.

De relevante randvoorwaarden voor het plan zijn gerangschikt onder zeven streefbeelden ingedeeld op basis van de drie waterthema's Veiligheid, Voldoende Water en Schoon Water. Na het streefbeeld vindt u het uitgangspunt: het vertrekpunt bij de verwezenlijking van het streefbeeld. U krijgt vervolgens een overzicht van de gerelateerde randvoorwaarden.

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

Thema Voldoende water Wateroverlast Streefbeeld Het watersysteem, zowel in

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

Uitgangspunt wateroverlast Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Binnen het plangebied is geen sprake van een toename in verhard oppervlak, of deze is gering (minder dan 750 m² in stedelijk gebied of minder dan 2.500 m² in landelijk gebied). Daarom is geen compensatie noodzakelijk voor dit plan.

- Het plangebied ligt in [keuze: stedelijk/landelijk] gebied.
- een beschrijving van de fysieke wijzigingen
- een kwantificering van de eventuele netto toename in verharding>

Goed functionerend watersysteem Streefbeeld Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.

Randvoorwaarde(n) goed functionerend watersysteem Het waterschap streeft naar een robuust en klimaatbestendig watersysteem met grote peilvakken. Versnippering van het watersysteem is een ongewenste situatie. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op bestaande peilvakken en de inrichting wordt afgestemd op de functie van het water.

De planontwikkeling leidt niet tot nieuwe peilvakken. De planontwikkeling heeft geen gevolgen voor het streefpeil van het oppervlaktewater in of in de omgeving van het plangebied. Het functioneren van het huidige watersysteem (doorstroming, afwatering, realiseren van het gewenste peil) zal door de planuitvoering niet verslechteren.

Optioneel: Nabij watergang Het plangebied bevindt zich binnen tien meter afstand van een bestaande watergang. De watergang wordt ten minste aan één zijde voorzien van een obstakelvrije werkstrook van minimaal 5 meter breed en 4 meter hoog. Bij een waterbreedte vanaf 12 meter geldt dit aan weerszijden. Bij een talud van 1:4 of flauwer is geen onderhoudsstrook nodig.

Optioneel: Woonboten In het plangebied zijn woonboten voorzien. Gezien het waterhuishoudkundige belang geldt er in principe een verbodsbepaling voor de aanleg van woonboten/drijvende woningen in de kernzone van de watergang. Met een watervergunning kan aanleg toegestaan worden. Het is dan onder andere van belang dat de breedte van de watergang voldoende (>10 meter) is en het onderhoud goed geregeld wordt. De criteria zijn te vinden op www.zuiderzeeland.nl (zoek naar Beleidsregel drijvende woningen).

Optioneel: Dempen bestaand oppervlaktewater In het plangebied wordt water gedempt. Voordat met enige demping wordt gestart, dient de compensatie van open water (verleggen, verbreden of nieuw aanleggen) te zijn aangelegd. De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit en /of de waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Optioneel: Graven nieuw oppervlaktewater In het plangebied wordt nieuw water gegraven. Er wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een minimum aantal duikers en/of andere kunstwerken en zonder doodlopende einden.Hier worden alle aanpassingen in het watersysteem aangegeven en wordt aangegeven hoe de waterhuishoudkundige zaken bestemd worden. Bijvoorbeeld de aanleg van watergangen, infiltratievoorzieningen. Daarnaast worden hier ook de dimensies van het watersysteem aangegeven of randvoorwaarden voor de aanleg hiervan (voor zover ruimtelijk relevant). Bijvoorbeeld de dieptes van watergangen bij streefpeil, de profielen en randvoorwaarden waaraan het watersysteem zal voldoen.

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

Optioneel: Graven nieuw oppervlaktewater Uitgangspunt In het hele beheergebied streeft het waterschap na dat de aanwezige functies worden gefaciliteerd door goed en voldoende water. Echter binnen een klimaatbestendig en robuust watersysteem past afhankelijkheid van wateraanvoer niet. Met het oog op toekomstige watertekorten is het wenselijk de hoeveelheid aanvoerwater zoveel mogelijk te beperken.

Randvoorwaarden Nieuwe watersystemen worden dusdanig ingericht dat ze zelfvoorzienend zijn. Uitbreiding van wateraanvoer bij de huidige functies is niet wenselijk. De afweging van wateraanvoer vindt plaats op basis van robuustheid, effectiviteit en efficiency. Hierbij geldt als uitgangspunt dat herverdeling van water binnen de polder de voorkeur heeft boven wateraanvoer van buiten de polder.

Thema Schoon Water Optioneel: Graven nieuw water/aanpassing watersysteem Goede structuurdiversiteit Streefbeeld Het waterschap streeft naar goede leef, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied.

Uitgangspunt Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar het realiseren van een ecologisch gezond watersysteem. Oevers worden bij voorkeur duurzaam en indien passend bij de functie natuurvriendelijk ingericht. Bij de dimensionering van het watersysteem wordt rekening gehouden met de te verwachten waterkwaliteit.

Goede oppervlaktewaterkwaliteit Streefbeeld Het grond- en oppervlaktewater biedt leef-, verblijf-, en voortplantingsmogelijkheden voor de (aquatische) flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor.

Optioneel: Wijziging lozing(en) Uitgangspunten In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'. Verontreinigingen worden voorkomen of aangepakt bij de bron.

Randvoorwaarde(n) Conform de Waterwet (Ww) is het verboden om zonder vergunning afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen in welke vorm dan ook te brengen in oppervlaktewateren. Schoon regenwater mag zonder waterstaatswerk direct geloosd worden op oppervlaktewater. Indien hiervoor een voorziening zoals een drain of buis wordt aangebracht is hiervoor een vergunning nodig.

Optioneel: Uitlogende materialen Lozingen op oppervlaktewater als gevolg van

uitlogende materialen verwerkt in bouwwerken (bijvoorbeeld zinken of koperen daken) zijn meldingsplichtig. Voor lozingen in kwetsbaar water van alle typen oppervlakken gemaakt van uitlogende materialen worden voorwaarden gesteld door het waterschap.

Optioneel: Dempen oppervlaktewater De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het ""Besluit bodemkwaliteit (BBK)"" en/of de Waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Optioneel: Materialen inrichting watersysteem Bij de inrichting van het watersysteem zijn alleen milieuvriendelijke, niet-uitlogende en gecertificeerde materialen toegestaan. Voor beschoeiing geldt aanvullend dat de materialen niet-oxydeerbaar zijn.

Goed omgaan met afvalwater Streefbeeld Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de regulering of behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan.

De lozingssituatie blijft ongewijzigd: Door de ontwikkeling wijzigt de hoeveelheid afvalwater en hemelwater niet. Ook de samenstelling van de bestaande lozingen wijzigt niet.

Concept waterparagraaf korte procedure – versie: alle vragen beantwoord met 'nee', maar wijziging lozing 'ja'

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

De watertoetsprocedure kan op drie manieren gevolgd worden: de procedure geen waterschapsbelang, de korte procedure en de normale procedure. Welke procedure gevolgd moet worden hangt af van de implicaties van het ruimtelijk plan voor de waterhuishouding. De procedure geen waterschapsbelang en de korte procedure zijn bedoeld voor ruimtelijke plannen met beperkte gevolgen voor de waterhuishouding. Bij deze twee procedures kan de watertoets volledig digitaal doorlopen worden. De normale procedure is gericht op ruimtelijke plannen met relatief vergaande consequenties voor de waterhuishouding. In dit geval is vroegtijdige actieve betrokkenheid van Waterschap Zuiderzeeland nodig.

De relevante randvoorwaarden voor het plan zijn gerangschikt onder zeven streefbeelden ingedeeld op basis van de drie waterthema's Veiligheid, Voldoende Water en Schoon Water. Na het streefbeeld vindt u het uitgangspunt: het vertrekpunt bij de verwezenlijking van het streefbeeld. U krijgt vervolgens een overzicht van de gerelateerde randvoorwaarden.

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

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

Uitgangspunt wateroverlast Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Binnen het plangebied is geen sprake van een toename in verhard oppervlak, of deze is gering (minder dan 750 m² in stedelijk gebied of minder dan 2.500 m² in landelijk gebied). Daarom is geen compensatie noodzakelijk voor dit plan.

- Het plangebied ligt in stedelijk/landelijk] gebied.
- een beschrijving van de fysieke wijzigingen
- een kwantificering van de eventuele netto toename in verharding>

Goed functionerend watersysteem Streefbeeld Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.

Randvoorwaarde(n) goed functionerend watersysteem Het waterschap streeft naar een robuust en klimaatbestendig watersysteem met grote peilvakken. Versnippering van het watersysteem is een ongewenste situatie. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op bestaande peilvakken en de inrichting wordt afgestemd op de functie van het water.

De planontwikkeling leidt niet tot nieuwe peilvakken. De planontwikkeling heeft geen gevolgen voor het streefpeil van het oppervlaktewater in of in de omgeving van het plangebied. Het functioneren van het huidige watersysteem (doorstroming, afwatering, realiseren van het gewenste peil) zal door de planuitvoering niet verslechteren.

Optioneel: Nabij watergang Het plangebied bevindt zich binnen tien meter afstand van een bestaande watergang. De watergang wordt ten minste aan één zijde voorzien van een obstakelvrije werkstrook van minimaal 5 meter breed en 4 meter hoog. Bij een waterbreedte vanaf 12 meter geldt dit aan weerszijden. Bij een talud van 1:4 of flauwer is geen onderhoudsstrook nodig.

Optioneel: Woonboten In het plangebied zijn woonboten voorzien. Gezien het waterhuishoudkundige belang geldt er in principe een verbodsbepaling voor de aanleg van woonboten/drijvende woningen in de kernzone van de watergang. Met een watervergunning kan aanleg toegestaan worden. Het is dan onder andere van belang dat de breedte van de watergang voldoende (>10 meter) is en het onderhoud goed geregeld wordt. De criteria zijn te vinden op www.zuiderzeeland.nl (zoek naar Beleidsregel drijvende woningen).

Optioneel: Dempen bestaand oppervlaktewater In het plangebied wordt water gedempt. Voordat met enige demping wordt gestart, dient de compensatie van open water (verleggen, verbreden of nieuw aanleggen) te zijn aangelegd. De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit en /of de waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Optioneel: Graven nieuw oppervlaktewater In het plangebied wordt nieuw water gegraven. Er wordt gestreefd naar aaneengesloten waterelementen met een

minimum aantal duikers en/of andere kunstwerken en zonder doodlopende einden. Hier worden alle aanpassingen in het watersysteem aangegeven en wordt aangegeven hoe de waterhuishoudkundige zaken bestemd worden. Bijvoorbeeld de aanleg van watergangen, infiltratievoorzieningen. Daarnaast worden hier ook de dimensies van het watersysteem aangegeven of randvoorwaarden voor de aanleg hiervan (voor zover ruimtelijk relevant). Bijvoorbeeld de dieptes van watergangen bij streefpeil, de profielen en randvoorwaarden waaraan het watersysteem zal voldoen.>

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

Optioneel: Graven nieuw oppervlaktewater Uitgangspunt In het hele beheergebied streeft het waterschap na dat de aanwezige functies worden gefaciliteerd door goed en voldoende water. Echter binnen een klimaatbestendig en robuust watersysteem past afhankelijkheid van wateraanvoer niet. Met het oog op toekomstige watertekorten is het wenselijk de hoeveelheid aanvoerwater zoveel mogelijk te beperken.

Randvoorwaarden Nieuwe watersystemen worden dusdanig ingericht dat ze zelfvoorzienend zijn. Uitbreiding van wateraanvoer bij de huidige functies is niet wenselijk. De afweging van wateraanvoer vindt plaats op basis van robuustheid, effectiviteit en efficiency. Hierbij geldt als uitgangspunt dat herverdeling van water binnen de polder de voorkeur heeft boven wateraanvoer van buiten de polder.

Thema Schoon Water Optioneel: Graven nieuw water/aanpassing watersysteem Goede structuurdiversiteit Streefbeeld Het waterschap streeft naar goede leef, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied.

Uitgangspunt Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar het realiseren van een ecologisch gezond watersysteem. Oevers worden bij voorkeur duurzaam en indien passend bij de functie natuurvriendelijk ingericht. Bij de dimensionering van het watersysteem wordt rekening gehouden met de te verwachten waterkwaliteit.

Goede oppervlaktewaterkwaliteit Streefbeeld Het grond- en oppervlaktewater biedt leef-, verblijf-, en voortplantingsmogelijkheden voor de (aquatische) flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor.

Optioneel: Wijziging lozing(en) Uitgangspunten In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'. Verontreinigingen worden voorkomen of aangepakt bij de bron.

Randvoorwaarde(n) Conform de Waterwet (Ww) is het verboden om zonder vergunning afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen in welke vorm dan ook te brengen in oppervlaktewateren. Schoon regenwater mag zonder waterstaatswerk direct geloosd worden op oppervlaktewater. Indien hiervoor een voorziening zoals een drain of buis wordt aangebracht is hiervoor een vergunning nodig.

Optioneel: Uitlogende materialen Lozingen op oppervlaktewater als gevolg van uitlogende materialen verwerkt in bouwwerken (bijvoorbeeld zinken of koperen daken) zijn meldingsplichtig. Voor lozingen in kwetsbaar water van alle typen

oppervlakken gemaakt van uitlogende materialen worden voorwaarden gesteld door het waterschap.

Optioneel: Dempen oppervlaktewater De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het ""Besluit bodemkwaliteit (BBK)"" en/of de Waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Optioneel: Materialen inrichting watersysteem Bij de inrichting van het watersysteem zijn alleen milieuvriendelijke, niet-uitlogende en gecertificeerde materialen toegestaan. Voor beschoeiing geldt aanvullend dat de materialen niet-oxydeerbaar zijn.

Goed omgaan met afvalwater Streefbeeld Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de regulering of behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan.

Uitgangspunten Voor nieuw te ontwikkelen terreinen geldt dat het hemelwater niet naar een centrale rioolwaterzuivering wordt afgevoerd maar in of in de nabijheid van het plangebied wordt verwerkt. Voor bestaande gebieden wordt gestreefd naar het afkoppelen van verhard oppervlak. Het ombouwen van bestaande stelsels naar gescheiden stelsels heeft een sterke voorkeur. Afstromend regenwater van vervuilde oppervlakken wordt gezuiverd. Verontreinigingen door afvalwater (huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater) worden voorkomen.

Randvoorwaarden Bij nieuwbouwgebieden is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel een voorwaarde. In bestaand gebied wordt ernaar gestreefd om schoon regenwater af te koppelen van het rioolstelsel. Onder schoon hemelwater wordt verstaan: Hemelwater van verhardingen met een verkeersintensiteit lager dan 1000 voertuigen per dag; Hemelwater vanaf parkeerplaatsen met minder dan 50 plaatsen; Hemelwater van daken/woningen waarbij geen voor het watersysteem; schadelijke uitloogbare stoffen zijn gebruikt; Hemelwater van onverhard terrein; Hemelwater van centrumgebieden (met uitzondering van marktterreinen).

Waar moet ik op letten?

Het (concept)wateradvies is geen aanvraag voor een (water)vergunning. U dient zelf na te gaan welke meldingen en vergunningen nodig zijn om het plan te realiseren. Of u meldingen en/of een vergunningaanvraag moet indienen bij het waterschap kunt u nagaan op onze website of via een vergunningcheck: Vergunningen | Waterschap Zuiderzeeland

Achtergrondinformatie

Voor meer informatie over het watersysteem in uw plangebied kunt u terecht op: https://geo-zzl.opendata.arcgis.com/. U vindt hier datasets, services en kaarten die vrij te gebruiken zijn. Zoals informatie over het oppervlaktewatersysteem met kunstwerken, de peilgebieden, de ligging van waterkeringen en de afvalwaterketen.

Heeft u vragen of suggesties over deze Digitale Watertoets? Laat het ons weten per e-mail: watertoets@zuiderzeeland.nl of telefonisch: 0320-274 911. Waterschap Zuiderzeeland, Postbus 229, 8200 AE Lelystad https://www.zuiderzeeland.nl

DETAILS

2. Advies geen primaire waterkeringen

Geen primaire waterkering geraakt.

Wat moet ik doen?

Onderstaande tekst neemt u op in de waterparagraaf. Dit in aanvulling op het algemene deel van de waterparagraaf.

Thema Waterveiligheid

Het plangebied ligt niet in een beschermingszone van een primaire waterkering. Voor het onderdeel primaire waterkering zijn geen uitgangspunten voor het thema veiligheid van toepassing.

Waar moet ik op letten?

Achtergrondinformatie

DETAILS

3. Advies kwelwaterkwaliteit

Aandachtspunten ligging in gebied met slechte kwel.

Wat moet ik doen?

Als u een nieuw watersysteem wilt aanleggen vragen wij u om contact op te nemen met het waterschap via watertoets@zuiderzeeland.nl. Onderstaande tekst neemt u op in de waterparagraaf als deze van toepassing is, na afstemming met het waterschap. Dit in aanvulling op het algemene deel van de concept waterparagraaf.

Thema Schoon water

Slechte kwaliteit kwelwater:
Bij het ontwerp van een nieuw watersysteem moet rekening gehouden worden met de hoeveelheid kwel en de kwelwaterkwaliteit. Het plangebied is (gedeeltelijk) gelegen in een gebied met kwel van matige tot slechte kwaliteit. Het waterschap wordt vroegtijdig betrokken voor advies over het ontwerp van het nieuwe watersysteem.
Vul aan: uitkomst van het overleg met het waterschap

Waar moet ik op letten?

Achtergrondinformatie

DETAILS

4. Advies watersysteem

Aandachtspunten bij gevolgen voor het bestaande watersysteem.

Wat moet ik doen?

Van onderstaande tekst neemt u de relevante delen op in de waterparagraaf. Dit in aanvulling op het algemene deel van de concept waterparagraaf. In de loop van 2021 wordt dit adviesonderdeel nader uitgewerkt. Over beoogde wijzigingen dient mogelijk eerst overeenstemming te zijn met het waterschap voordat een positief wateradvies gegeven kan worden. Wij vragen u om contact op te nemen met het waterschap via watertoets@zuiderzeeland.nl

Thema Voldoende Water

Goed functionerend watersysteem

Streefbeeld

Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.

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

Optioneel: Dempen bestaand oppervlaktewater In het plangebied wordt water gedempt. Voordat met enige demping wordt gestart, dient de compensatie van open water (verleggen, verbreden of nieuw aanleggen) te zijn aangelegd. De voor demping van bestaande watergangen gebruikte materialen moeten voldoen aan de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit en /of de waterbodemkwaliteitskaart van waterschap Zuiderzeeland.

Vul aan: beschrijf de eventueel beoogde wijzigingen in en/of gevolgen voor het bestaande watersysteem, eventueel na afstemming met het waterschap.

Waar moet ik op letten?

Achtergrondinformatie

DETAILS

5. Advies geen regionale waterkeringen

Geen regionale waterkering geraakt.

Wat moet ik doen?

Onderstaande tekst neemt u op in de waterparagraaf. Dit in aanvulling op het algemene deel van de concept waterparagraaf.

Thema Waterveiligheid:
Het plangebied ligt niet buitendijks. Voor het onderdeel regionale waterkeringen zijn geen uitgangspunten voor het thema veiligheid van toepassing.

Waar moet ik op letten?

Achtergrondinformatie

DETAILS

6. Advies geen overige kering

Geen overige waterkering geraakt.

Wat moet ik doen?

Onderstaande tekst neemt u op in de waterparagraaf. Dit in aanvulling op het algemene deel van de concept waterparagraaf.

Thema Waterveiligheid

Het plangebied ligt niet in een beschermingszone van een overige waterkering. Voor het onderdeel regionale waterkering zijn geen uitgangspunten voor het thema veiligheid van toepassing.

Waar moet ik op letten?

Achtergrondinformatie

Bijlage 6 Onderzoek externe veiligheid, Aviv, 28 februari 2023

omgevingsveiligheid
& risicoanalyse

Adviesgroep AVIV BV
Piet Heinstraat 12
7511 JE Enschede

Externe veiligheid / Stationsgebied-Oost Lelystad

Project 235239
Datum 1 maart 2023

Externe veiligheid / Stationsgebied-Oost Lelystad

Project	235239
Datum	1 maart 2023
Auteur	R.J.J. Fiering
Review	A.J.H. Schulenberg
Versie nr.	2
Opdrachtgever	KuiperCompagnons Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Normstelling externe veiligheid 5
2.1 Risicobenadering 5
2.2 Besluit externe veiligheid transportroutes 5

3 Uitgangspunten risicoberekening 9
3.1 Plangebied 9
3.2 RBM II 10
3.3 Bebouwing 11

4 Resultaten 12
4.1 Plaatsgebonden risico 12
4.2 Groepsrisico 12
4.3 Plasbrandaandachtsgebied 14

5 Conclusies 15

Referenties 16

Bijlage 1. Gegevens bebouwing 17

Bijlage 2. Advies veiligheidsregio Flevoland 19

1 Inleiding

Men is voornemens een gebouw te ontwikkelen aan de middenweg in Lelystad. Het planvoornemen betreft een wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk. De locatie ligt binnen 200 m vanaf de spoorlijn Weesp - Zwolle waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Voor een goede ruimtelijke onderbouwing dienen de risico's betreffende externe veiligheid in kaart te worden gebracht. In deze rapportage worden de resultaten van de risicoberekeningen gepresenteerd.

2 Normstelling externe veiligheid

2.1 Risicobenadering

Het risico voor personen die verblijven in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor dergelijke activiteiten in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies in de omgeving. Of een functie kwetsbaar of beperkt kwetsbaar is, is te vinden in het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) [1]. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoorgebouwen. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder andere verspreid liggende woningen, sporthallen en bedrijfsgebouwen.

Met het GR wordt geëvalueerd of als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat een grote groep personen blootgesteld wordt.

2.2 Besluit externe veiligheid transportroutes

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening [2]. Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [3].

Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het basisnet bestaat uit een aangewezen aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en de veiligheid van personen die wonen en werken langs de route. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De basisnetroutes en deze zogenoemde "risicoplafonds" zijn vastgelegd in de regeling basisnet [4].

2.2.1 Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken. In tabel 1 wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico van toepassing zijn.

Type object	Omgevingsbesluit
Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR 10^{-6}
Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR 10^{-6}

Tabel 1. Normen plaatsgebonden risico

De grenswaarde moet te allen tijde in acht worden genomen, het bevoegd gezag mag niet van de grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat uitsluitend in geval van zwaarwegende belangen (zoals economische) daarvan mag worden afgeweken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes dienen de afstanden rechtstreeks getoetst te worden aan de risicoplafonds zoals die zijn vastgesteld in de Regeling Basisnet [4]. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van andere dan de basisnetroutes dienen de afstanden getoetst te worden aan de berekende 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico. In veel gevallen is een risicoberekening niet nodig en kan worden volstaan met het toepassen van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart) [5].

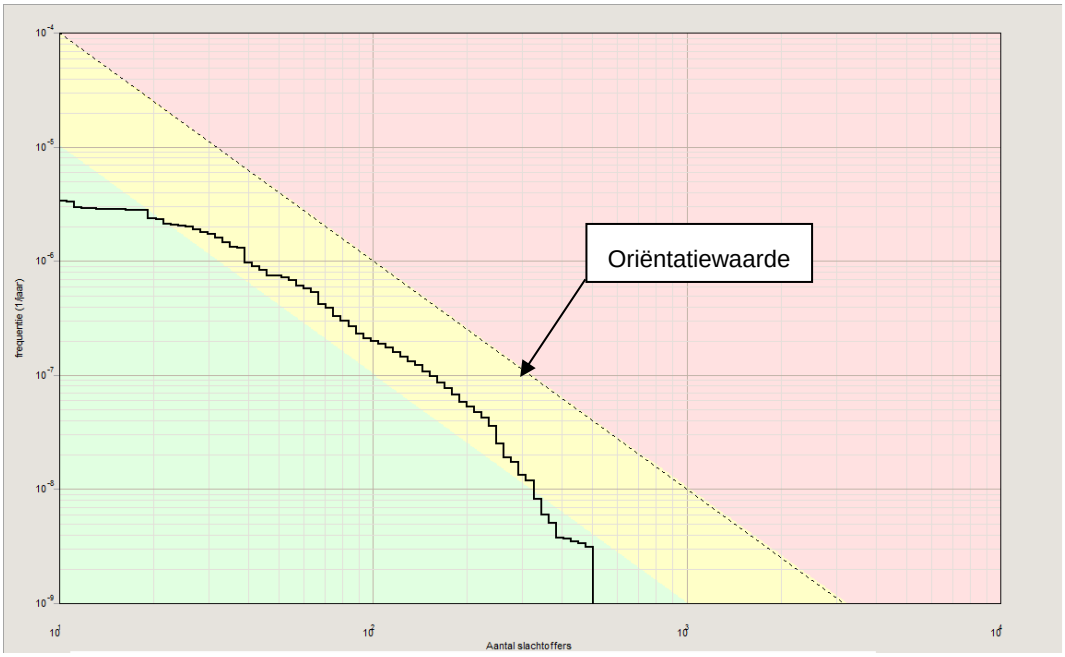
2.2.2 Groepsrisico

Indien een plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning in elk geval ingegaan op:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de motivering bij het betrokken besluit moeten ten minste de volgende gegevens worden opgenomen:

- 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- 2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.



Figuur 1. Voorbeeld groepsrisico transportroute

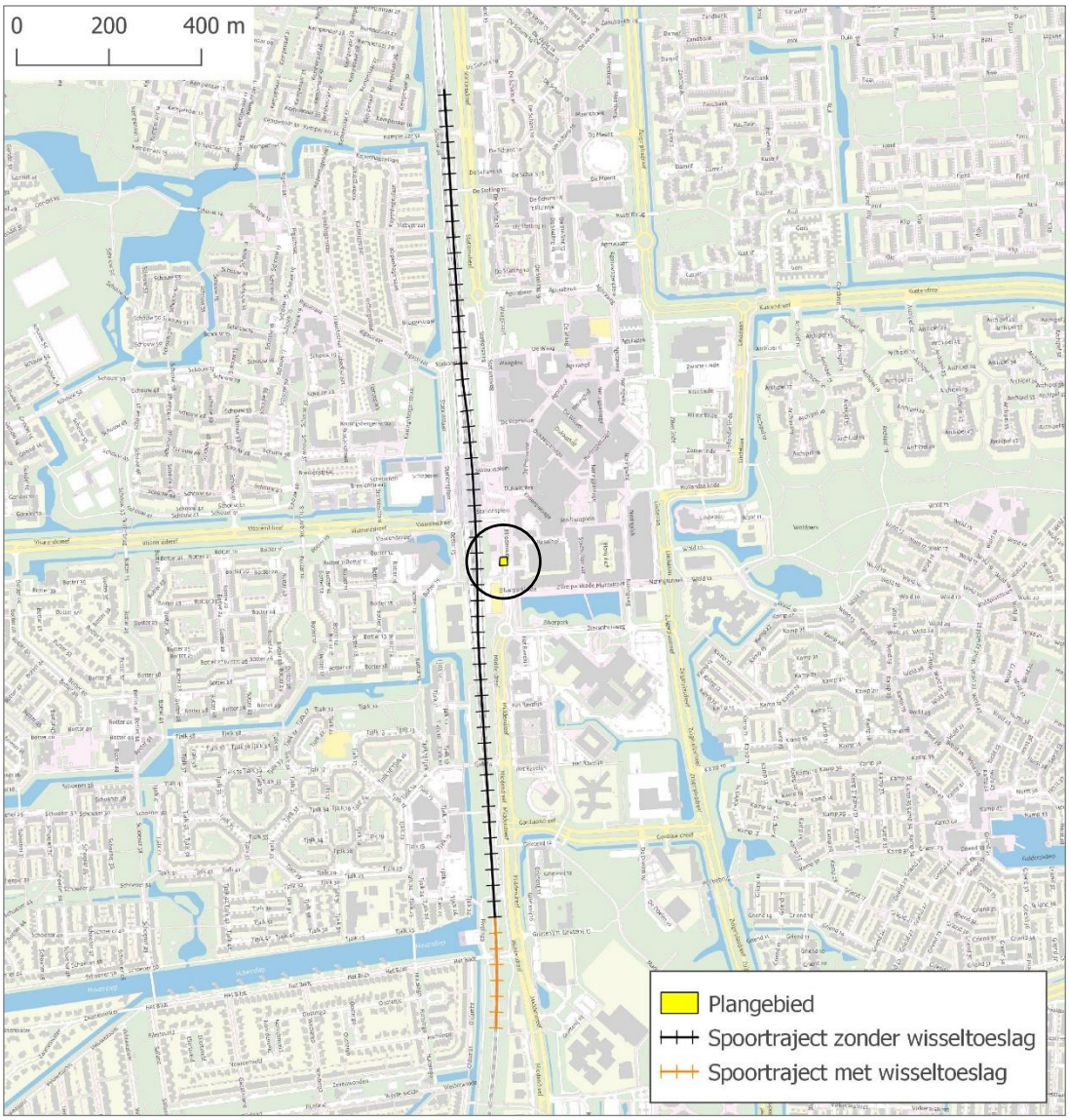
Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, kortom de kans op een ramp. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Figuur 1 geeft een voorbeeld.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. Deze waarde helpt het bevoegd gezag bij de afweging of de kans op een ramp opweegt tegen het maatschappelijk voordeel van het voorgenomen besluit. Het begrip *oriëntatie*waarde houdt in dat het bevoegd gezag gemotiveerd kan besluiten een hogere kans op een ramp te accepteren.

3 Uitgangspunten risicoberekening

3.1 Plangebied

Figuur 2 toont de ligging van het plangebied, aangeduid met een zwarte cirkel, ten opzichte van de spoorlijn Weesp - Zwolle (basisnetroute 40). De in de risicoberekeningen gehanteerde uitgangspunten worden in dit hoofdstuk beschreven.



Figuur 2. Ligging plangebied ten opzichte van spoorlijn

3.2 RBM II

Het risico van de transportroute wordt berekend met RBM II versie 2.3, ontwikkeld in opdracht van Rijkswaterstaat voor evaluatie van transportroutes [7]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- Trajecteigenschappen zoals de uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval.
- De meteorologische condities: hiervoor is weerstation Soesterberg gebruikt.

3.2.1 Transportintensiteit

Gerekend is met de voorgeschreven vervoersintensiteiten conform bijlage 2 van de regeling Basisnet [4]. Deze worden getoond in tabel 2. Ook de zogenoemde warme/koude Bleve-verhouding die is afgeleid uit de samenstelling van de vervoersstroom is een invoerparameter. Bij de risicoberekening wordt standaard aangenomen dat 29% van het transport overdag plaatsvindt tussen 8:00 en 18:30 uur evenredig verdeeld over de dagen van de week [5].

Hoofdcategorie	Stofcat.	Voorbeeldstof	Aantal
Brandbaar gas	A	Propaan	1430
Toxisch gas	B2	Ammoniak	910
	B3	Chloor	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaan	5620
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	1110
	D4	Acroleïne	180
Warme/koude Bleve-verhouding	A	Propaan	0.00
	B2	Ammoniak	0.84

Tabel 2. Vervoershoeveelheden cf. Regeling Basisnet

3.2.2 Trajecteigenschappen

Het te beschouwen deel van de spoorroute valt in de breedtecategorieën 0-24 m. In de risicoberekening wordt uitgegaan van de standaard uitstromingsfrequentie van $6.07\ 10^{-8}$ /skw-km (spoorketelwagenkilometer) voor een hoge snelheidstraject met wisseltoeslag en de standaard uitstromingsfrequentie van $2.77\ 10^{-8}$ /skw-km voor een hoge snelheidstraject zonder wisseltoeslag. De trajectdelen zijn weergeven in figuur 2.

3.3 Bebouwing

De bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen binnen het invloedsgebied van de risicobronnen is opgevraagd via de BAG-Populatieservice [6]. Informatie over de toekomstige invulling van de deelgebieden is afkomstig van de opdrachtgever. In bijlage 1 is een gedetailleerd overzicht van de gebieden en aantallen personen opgenomen.

4 Resultaten

4.1 Plaatsgebonden risico

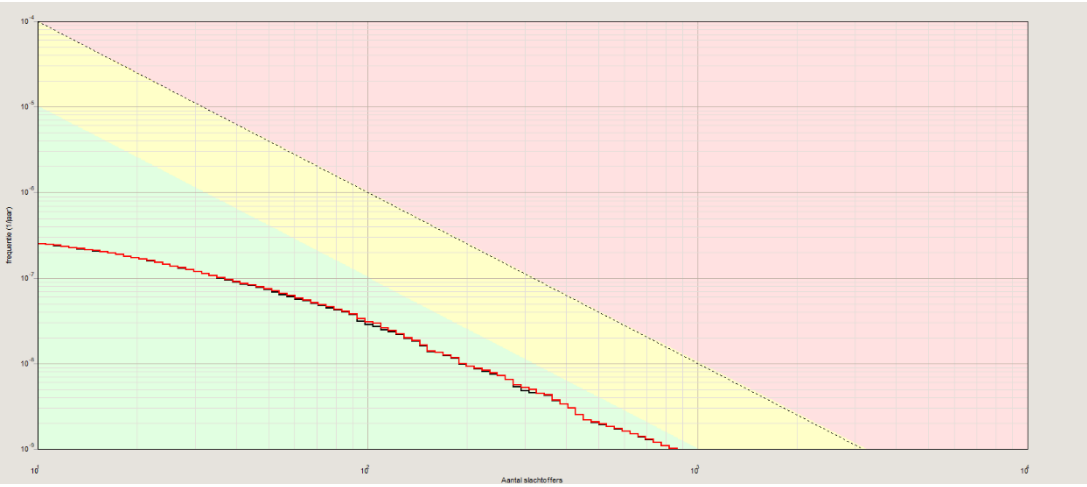
Bij het Basisnet Spoor gelden voor het plaatsgebonden risico de afstanden die in bijlage 2 van de regeling Basisnet zijn opgenomen [4]. Voor het traject ter hoogte van de beoogde ontwikkeling is de PR 10^{-6} waarde maximaal 6. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op 6 m vanaf het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plangebied ligt meer dan 40 m van de spoorlijn. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

4.2 Groepsrisico

Tabel 3 toont de hoogte van het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een factor 0.076 betekent dat het groepsrisico meer dan 13 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Figuur 3 toont de groepsrisicocurven van de huidige en toekomstige situatie.

Situatie	Factor t.o.v. OW
Huidig	0.075
Toekomstig	0.076

Tabel 3. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

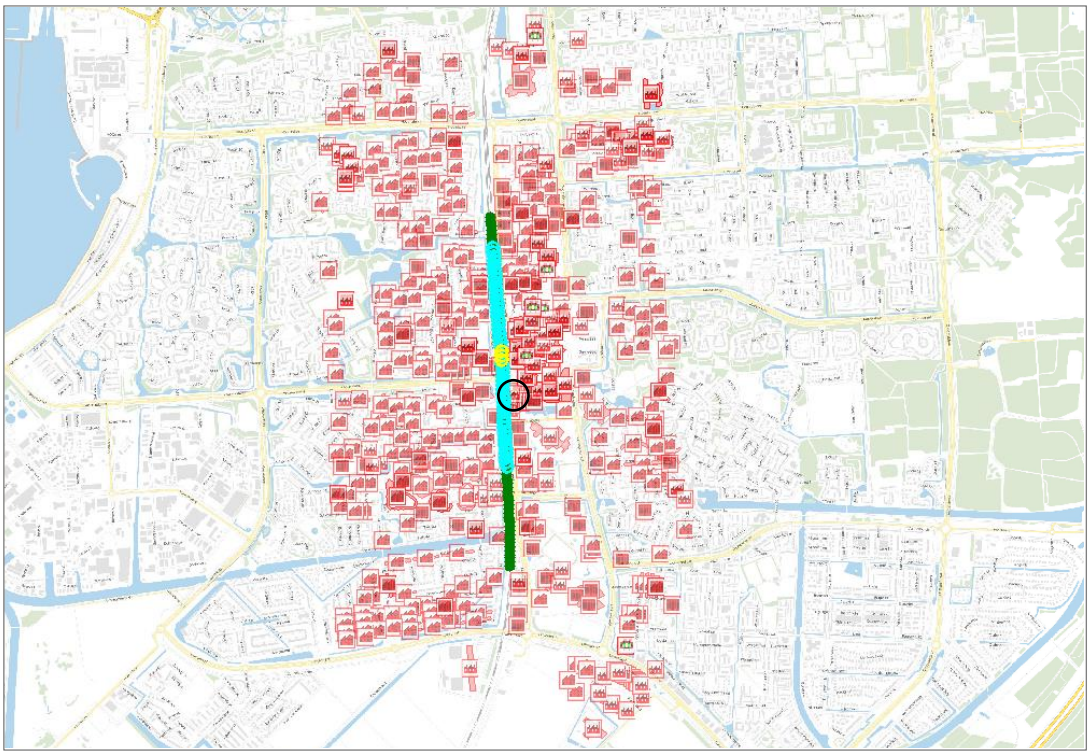


Figuur 3. Groepsrisicocurven

Oriëntatiewaarde
Huidige situatie
Toekomstige situatie

Uit tabel 3 en figuur 3 blijkt dat het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Conform art. 8 van het Bevt kan de verdere verantwoording van het groepsrisico daarom achterwege blijven. Wel dient, conform art. 7 van het Bevt, de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied [2]. Dit advies is opgenomen in bijlage 2 [10].

Figuur 4 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. Het gedeelte van het traject dat het kilometervak met het maximale groepsrisico omvat, is weergegeven met een lichtblauwe kleur. Geel gemarkeerd zijn de ongevalspunten die de grootste bijdrage leveren aan het groepsrisico. Het dichtstbij gelegen gele punt ligt ongeveer 350 m van het plangebied waarvan de ligging is aangeduid met de zwarte cirkel.



Figuur 4. Geografische weergave groepsrisico, toekomstige situatie

- Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico (GR) omvat
- Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico van dit kilometervak
- Overige deel van het traject met een GR lager dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde

4.3 Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 m van het spoor waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf van het buitenste doorgaande spoor. Volgens de regeling Basisnet geldt voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied een PAG. Het plangebied ligt meer dan 40 m van de spoorlijn. Het PAG vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

5 Conclusies

In verband met de voorgenomen ontwikkeling van een wachtruimte voor buschauffeurs, een horecavoorziening (verplaatsing bestaande horeca) en een kiosk zijn de externe veiligheidsrisico's van de nabij gelegen spoorlijn Weesp - Zwolle in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies.

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico
Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven.

Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied
Voor de spoorlijn Weesp - Zwolle is een plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven. Het plangebied ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied en vormt daardoor geen belemmering voor de ontwikkeling.

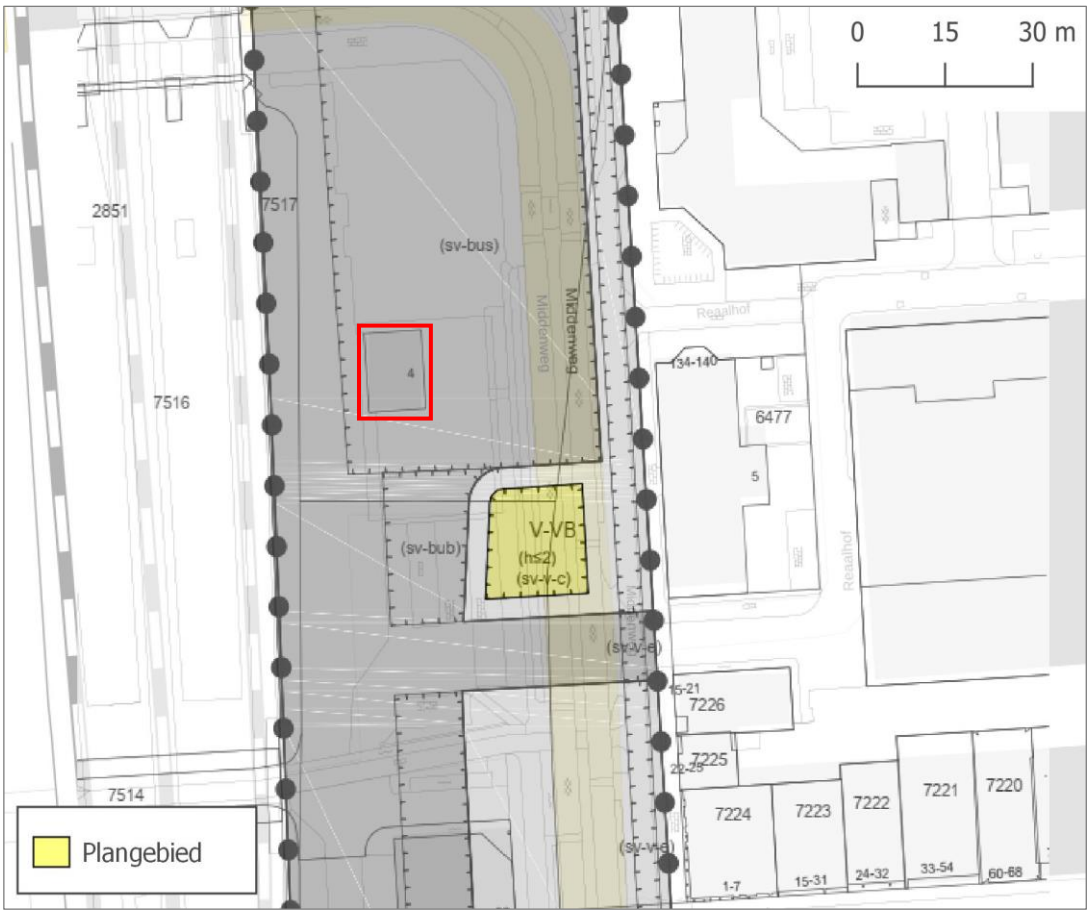
Referenties

1.	Ministerie VROM	2004	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) Stb. 2004, 250. Laatst gewijzigd Stb. 2015, nr. 450
2.	Ministerie I&M	2014	Besluit externe veiligheid transportroutes Stb. 2013, 465
3.	Ministerie I&M	2015	Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten Staatscourant 1 oktober 2014, nr. 25839
4.	Ministerie I&M	2014	Regeling Basisnet Staatscourant 19 maart 2014, nr. 8242
5.	Ministerie I&M	2017	Handleiding risicoanalyse transport (Hart), versie 1.2
6.	Impuls Omgevings Veiligheid	2023	BAG-Populatieservice, versie januari 2022. https://populatieservice.ev-signaleringskaart.nl
7.	Ministerie I&M	2014	RBM II versie 2.3
8.	IOV	2018	Handleiding populatieservice versie 1.0 juli 2018
9.	Geonovum	2022	www.ruimtelijkeplannen.nl
10.	Veiligheidsregio Flevoland	2023	Advies brandweer voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad

Bijlage 1. Gegevens bebouwing

Plangebied

In de huidige situatie zijn in het plangebied geen aanwezigen, aangezien deze locatie in de huidige situatie bestemd als verkeer. Voor het aantal aanwezige personen in de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens. Men is voornemens hier een wachtruimte voor buschauffeurs en een kiosk in één gebouw te realiseren, terwijl de horecavoorziening wordt verplaatst van gebouw 4 (ten noordwesten van het plangebied, aangegeven met het rode vak) naar de toekomstige planlocatie. Aangenomen wordt dat zowel overdag als 's nachts 25 personen aanwezig zijn. De toekomstige invulling van het plan is weergeven in figuur 5.

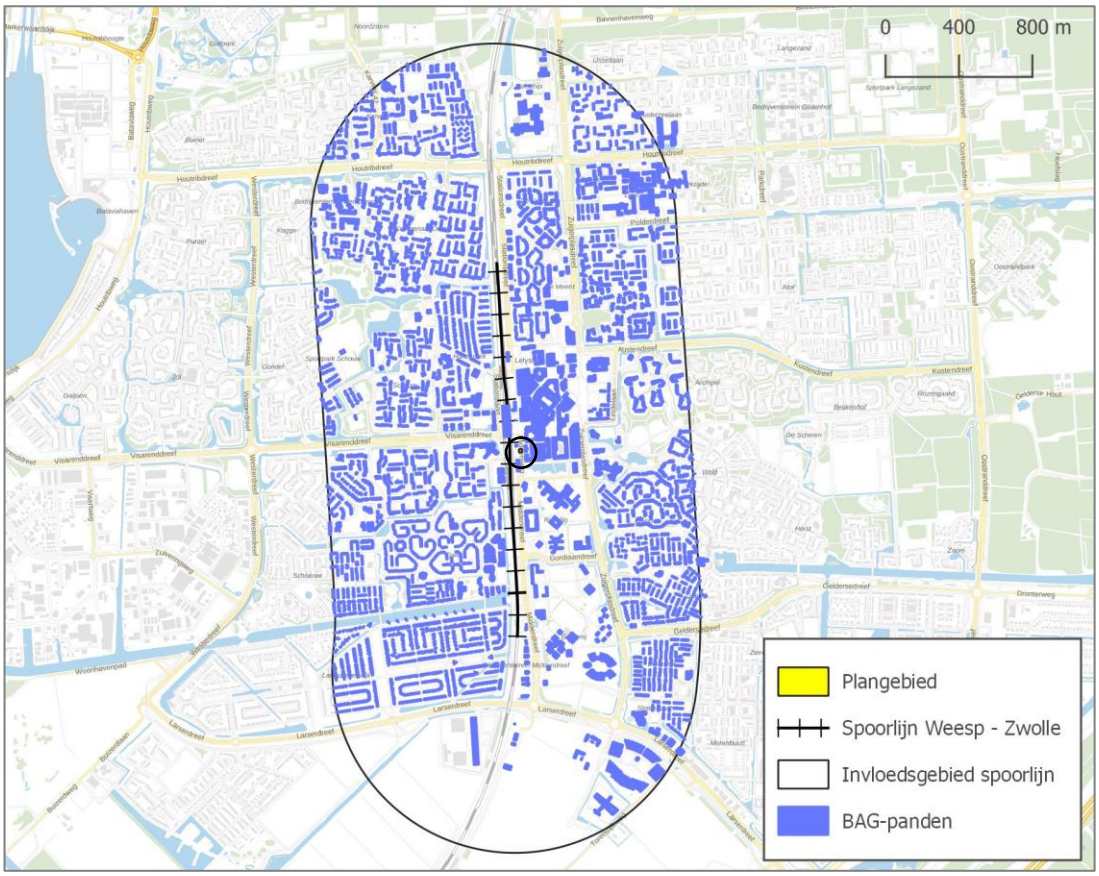


Figuur 5. Plangebied toekomstige situatie

Omgeving

De bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn is verkregen via de BAG-populatieservice [6]. Dit is gemodelleerd in figuur 6. Op basis van ruimtelijkeplannen.nl is geen extra bevolking toegevoegd [9].

Voor de omzetting naar het bevolkingsbestand voor RBM II zijn de drempelwaarden voor alle functies verlaagd naar 5 personen per object. Panden met een personenaantal boven deze waarde worden geleverd als bouwvlak, panden met een personenaantal lager dan deze waarde worden verdeeld over het bevolkingsgrid van 50x50 m. Voor overige instellingen zijn de standaardwaarden gehanteerd.



Figuur 6. Gemodelleerde omgeving Lelystad

Bijlage 2. Advies veiligheidsregio Flevoland

De overheid biedt hulpverlening door effecten van incidenten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op de basisbrandweerzorg. Het incident zal dan bestreden worden en moeten (potentiële) slachtoffers zo snel mogelijk van de incidentlocatie worden afgevoerd.

Zelfredzaamheid

1. Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten bij een incident vanaf het spoor. Voor de (beperkt kwetsbare) objecten in het gebied dienen mogelijkheden te zijn om van de risicobron af te vluchten.
2. Het plangebied kent verder vooralsnog voldoende mogelijkheden om te vluchten.
3. Het mechanisch ventilatiesysteem moet een voorziening hebben waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit, die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnen lucht.
4. Het nieuwe plangebied zal niet leiden tot een (grote) toename van personen, waardoor ook het groepsrisico niet c.q. nauwelijks zal toenemen.

Bestrijdbaarheid

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel wegkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Het plangebied kent een goede bereikbaarheid en is de doorstroming van verkeer in de nieuwe situatie zelfs beter dan in de bestaande situatie.

Bijlage 7 Advies veiligheidsregio Flevoland, 8 februari 2023

Veiligheidsregio Flevoland
Postbus 501, 8200 AM Lelystad
Bezoekadres: Gordiaandreef 101, 8233 AB Lelystad

Gemeente lelystad
t.a.v. de heer E. Munneke
Postbus 91
8232 ZX Lelystad

Uw kenmerk	: Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad
Ons kenmerk	: VRFL-144-41131
Inlichtingen bij	: W. Hulshof
Lelystad	: 8 februari 2023

Betreft : Advies bestemmingsplan Stationsgebied Oost

Geachte heer Munneke,

In reactie op uw advies aanvraag, ten aanzien van het bestemmingsplan Stationsgebied Oost, te Lelystad, heb ik het plan beoordeeld op het aspect veiligheid. Zowel in algemene zin (Wet veiligheidsregio's) als ten aanzien van externe veiligheid (besluiten externe veiligheid).

Het advies richt zich op de risico's, de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor beperking en bestrijding van een incident. Bijgaand treft u de uitwerking van mijn advies aan.

Risicobeeld

Het plangebied grenst aan de spoorlijn (Hanzelijn), waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt (basisnet). Hierdoor ligt het plangebied in een plasbrandaandachtsgebied van het spoor (<30m) en binnen het invloedsgebied voor het scenario van het vrijkomen van (zeer) giftige / brandbare vloeistoffen op deze transportroute.

Een incident met gevaarlijke stoffen kan overdruk, hittebelasting of toxiciteit in de omgeving veroorzaken. Voor een nadere beeldvorming van incidentscenario's met gevaarlijke stoffen die kunnen optreden verwijs ik u naar de website https://www.scenarioboekev.nl.

In het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost, wordt in par. 9.7.2.aangegeven dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied gevestigt worden, dit is echter onjuist. Het gebied omvat een wachtruimte, horeca en een kiosk. Conform het besluit externe veiligheid transportroute (Bevt) vallen deze objecten onder ''beperkt kwetsbare objecten''.

Er kunnen bij incidenten risico's ontstaan t.a.v. de hulpverlening. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, is een aantal maatregelen mogelijk.

Beperken van de bron

In een ruimtelijk plan worden activiteiten bestemd of strijdig gemaakt. Er worden geen nieuwe risicovolle activiteiten mogelijk gemaakt.

Transport over diverse modaliteiten is gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Tevens is de Hanzelijn in het kader van het Tracébesluit SAAL eerder al beoordeeld en zijn bronmaatregelen getroffen.

Een ruimtelijke maatregel t.a.v van een plasbrand, is om de uitstroom van (lekkende) brandstof vanaf het spoor te voorkomen/beperken.

Advies is om in overleg met Prorail, te onderzoeken of hier mogelijkheden zijn om de uitstroom (tijdig) op te kunnen vangen, of dat destijds al in een dergelijk voorziening is voorzien, bv middels een geul, tunnelbak of grindbed.

Beperking van het effect

De risicobron in en om het plangebied heeft in het geval van een incident effecten in het plangebied. Om dit effect te beperken kan gekeken worden naar de gebouwde omgeving of naar de zelfredzaamheid van de gebruikers ervan.

Gebouwde omgeving

Bij het ordenen van de gebouwde omgeving kan rekenschap gegeven worden van de invloed van potentiële incidenten op het plangebied. De (beperkt kwetsbare) objecten dienen te voldoen aan de brandwerendheid, conform bouwbesluit 2012 par. 2.3, artikel 2.5

De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen bepaald volgens NEN 6069, uitgaande van de buitenruimte als een brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2.

Bestrijdbaarheid

De overheid biedt hulpverlening door effecten van incidenten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op de basisbrandweerzorg. Het incident zal dan bestreden worden en moeten (potentiële) slachtoffers zo snel mogelijk van de incidentlocatie worden afgevoerd. De hulpdiensten zijn afhankelijk van twee ruimtelijke randvoorwaarden voor bestrijding van incidenten: bereikbaarheid en bluswater.

Bereikbaarheid

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel wegkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Details kunt u vinden in de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten.

Het plangebied kent een goede bereikbaarheid en is de doorstroming van verkeer in de nieuwe situatie zelfs beter dan in de bestaande situatie.

Bluswater

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

Om de effecten van incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten over voldoende bluswater beschikken. Details kunt u vinden in de Handreiking Bluswater Brandweer Flevoland. Dit is nader gereguleerd op gebouwniveau in de omgevingsvergunning.

Het plangebied is voorzien van voldoende bluswater.

Zelfredzaamheid

1. Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten bij een incident vanaf het spoor. Voor de (beperkt kwetsbare) objecten in het gebied dienen mogelijkheden te zijn om van de risicobron af te vluchten.
2. Het plangebied kent verder vooralsnog voldoende mogelijkheden om te vluchten.

3. Het mechanisch ventilatiesysteem moet een voorziening hebben waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit, die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnen lucht.
4. Het nieuwe plangebied zal niet leiden tot een (grote) toename van personen, waardoor ook het groepsrisico niet c.q. nauwelijks zal toenemen. Verantwoording groepsrisico zal hierdoor niet nodig zijn.

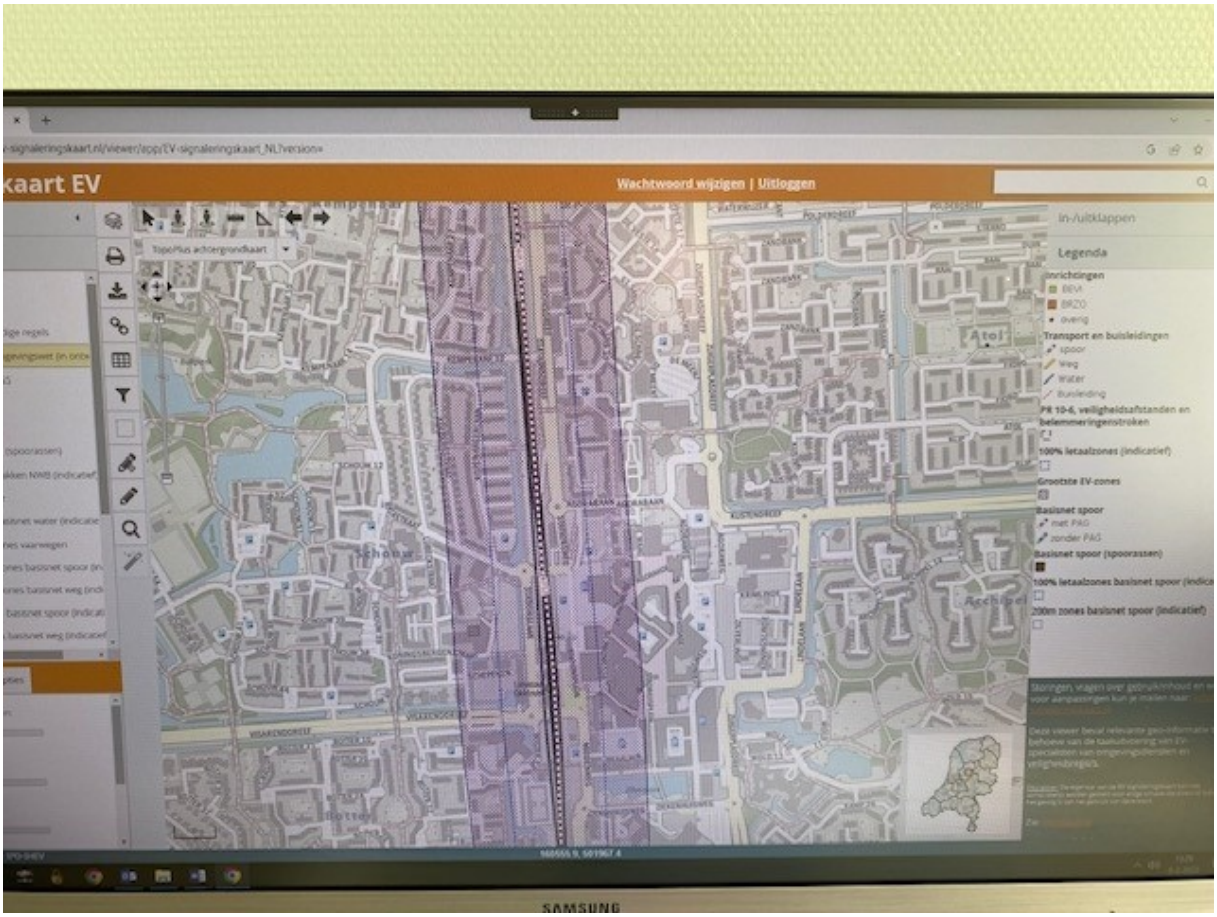
Voor vragen of een andere toelichting kunt u contact opnemen met ondergetekende, telefoon 0900-0165 of 0650201818

Hoogachtend,

ing. W. Hulshof *BBA*
Specialist omgevingsveiligheid
Afdeling Risicobeheersing

Bijlage Signaleringskaart

Signaleringskaart: Stationsgebied Oost Leystad



Bijlage 8 Reactienota vooroverleg en inspraak

Reactienota vooroverleg en inspraak

Voorontwerpbestemmingsplan
Stationsgebied Oost

Afdeling: DVL-WB

Auteur : Edwin Munneke

Datum: 16-03-2023

Versie: 2.0

Inhoudsopgave

1. Inleiding *3*
2. Overzicht reacties *4*
3. Beantwoording vooroverlegreacties *5*
3.1. Indiener 1 – Waterschap Zuiderzeeland 5
3.2. Indiener 2 – ProRail 7
3.3. Indiener 3 – Provincie Flevoland 13
3.4. Indiener 4 Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek 14
3.5. Indiener 5 – Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland 15
4. Beantwoording inspraakreacties *17*
4.1. Inspreker 1 17

Bijlage 1: Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied-Oost

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost met de bijbehorende stukken heeft van 12 januari 2023 tot en met 22 februari 2023 (6 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen op het voorontwerpbestemmingsplan. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op 23 december 2022 toegezonden aan de desbetreffende instanties voor vooroverleg.

Op donderdag 9 februari 2023 heeft de gemeente een inloopavond georganiseerd voor geïnteresseerde inwoners en andere belanghebbenden. Deze inloopbijeenkomst is door 6 personen bezocht. Er zijn geen mondelinge inspraakreacties ingediend.

Tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn in totaal 6 reacties ingediend, te weten 5 vooroverlegreacties en 1 inspraakreactie. In deze reactienota is de inhoud van de reacties samengevat en van een antwoord voorzien, waarbij tevens is aangegeven of en zo ja hoe het bestemmingsplan hierop wordt aangepast.

Bij de besluitvorming in het college van burgemeester en wethouders over het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan zal tevens over de ingediende reacties worden besloten. De indieners van een inspraak- of vooroverlegreactie ontvangen bericht over het vervolg van de procedure en wat er met hun reactie is gedaan.

2. Overzicht reacties

Tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn de volgende reacties ingediend:

Nr.	Naam	Adres	Ontvangstdatum
	VOOROVERLEG:		
1.	Waterschap Zuiderzeeland	Postbus 229, 8200 AE Lelystad	30-01-2023 (per email)
2.	Pro Rail	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	31-01-2023 (per email)
3.	Provincie Flevoland	Postbus 55, 8200 AB Lelystad	25-01-2023 (per email)
4.	Omgevingsdienst Flevoland, Gooi en Vechtstreek	Postbus 2341, 8203 AH Lelystad	19-01-2023 (per email)
5.	Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland	Postbus 10334, 1301 AH Almere	08-02-2023 (per email)
	INSPRAAK		
1.	Inspreker 1[1]		11-02-2023 (per post)

[1] Inspreker heeft zijn zienswijze gericht aan de raad. Aangezien het in dit geval gaat om de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie op een voorontwerpbestemmingsplan kan deze worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. De zienswijzebrief is dan ook aangemerkt als inspraakreactie en conform het bepaalde in artikel 6:15 van de Algemene wet bestuursrecht doorgestuurd naar het college van burgemeester en wethouders.

3. Beantwoording vooroverlegreacties

3.1. Indiener 1 – Waterschap Zuiderzeeland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 1 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

<u>Algemeen</u>

a. *Procedure watertoets nog niet te bepalen.*
   Indiener 1 geeft aan dat in het kader van de watertoets nog niet te beoordelen is welke procedure van toepassing is. De gewenste ontwikkeling heeft gevolgen voor de waterhuishouding. De beleidsthema's Voldoende water en Schoon water zijn van toepassing. De waterparagraaf dient relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden te beschrijven, aangevuld met een concrete uitwerking voor de waterhuishouding.
b. *Wateradvies*
   Indiener 1 vraagt de initiatiefnemer om een aangepaste waterparagraaf en aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling aan te leveren om vóór het ter inzage gaan van het ontwerpbestemmingsplan tot een positief wateradvies te komen.
   Indiener geeft met volgende opmerkingen een nadere toelichting op de toe te voegen informatie.

<u>Waterparagraaf</u>

Algemeen

- In §7.1 opnemen dat de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017 bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt vervangen door de waterschapverordening.
- Door het ontbreken van een (voorlopig) ontwerp, inrichtingstekening, etc. in de stukken kan momenteel niet met zekerheid worden bepaald welke procedure geldt in het kader van de watertoets.
- Toevoegen van de uitgangspuntennotitie (uitgevoerde digitale watertoets).
- Als de normale procedure geldt dan dienen de relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen te worden.
- Aanpassen eerste alinea van §7.2:
    - Schrappen van de zin 'Hiermee is het waterschap op de hoogte gebracht van het ruimtelijk plan.' Voor het plan is een check uitgevoerd, hiervan wordt het waterschap niet automatisch op de hoogte gebracht.
    - Zo nodig aanpassen van de procedure die van toepassing is in het kader van de watertoets. Als een compensatieopgave bestaat voor een toename in verharding is sprake van de normale procedure in het kader van de watertoets.

Voldoende water

De alinea Waterkwantiteit stelt dat het plangebied in de huidige situatie grotendeels verhard is en dat het verharde oppervlak in de nieuwe situatie afneemt.

- Indiener 1 verzoekt om aan te geven dat de ambitie is om voor het plangebied een afname van de verharding te realiseren. En dat compensatie wordt gerealiseerd als uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding toch groter is dan 750 m².
- Het plangebied bevat op dit moment namelijk ruim 2.000 m² aan onverhard oppervlak waar in de toekomst de verplaatste Middenweg en een deel van het busstation en busbaan is voorzien. Bij een toename in verharding vanaf 750 m² geldt een compensatieopgave. In het bestemmingsplan is momenteel niet onderbouwd dat meer dan 2.000 m² in het plangebied onverhard zal zijn.

- 2e alinea van Klimaatadaptatie, laatste zin als volgt veranderen en een zin toevoegen: ‘Er is op basis van het toen geldende klimaatscenario geconcludeerd dat in het peilvak in ieder geval tot 2050 geen problemen veroorzaakt worden door neerslag. De ontwikkeling van de klimaatverandering en het tempo hiervan is onvoorspelbaar. Het ontwerp dient daarom aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.’

Schoon water
- Opnemen dat een gescheiden rioolstelsel aanwezig is ter plaatse.
- Opnemen: lozingsroute (aansluiting op vuilwaterriolering) van huishoudelijk en overig afvalwater dat ontstaat. Denk hierbij aan afvalwater van sanitaire voorzieningen en horeca (bereiden van voedsel).
- Aanvullen met de lozingsroute en eventuele behandeling van (vervuild) hemelwater dat op verharde oppervlakken valt. Hemelwater van de verplaatste Middenweg en het busstation is verontreinigd op basis van het beleid van het waterschap en mag niet zonder voorzuivering op het hemelwaterriool worden aangesloten. Dit hemelwater mag niet worden gemengd met schoon hemelwater afkomstig van daken en overkappingen.
- Toelichting over (als bekend) het type verhardingen, bv. of waterdoorlatende verharding wordt toegepast.

<u>Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling</u>
- Toevoegen van een beschrijving van de gevolgen voor water: Aangeven dat watercompensatie verplicht is bij een toename in verharding vanaf 750 m². Maar ook het omgaan met het (schone en verontreinigde) hemelwater en afvalwater (uitlogende bouwmaterialen, voertuigbewegingen). Zie hiervoor de opmerkingen in deze brief voor de waterparagraaf.
- In de tabel in bijlage I bij water aanvullen met de ontbrekende items in de eerste bullit.

<u>Aanvulling vooroverlegreactie</u>
Indiener 1 heeft daarna nog een kleine correctie van het tekstvoorstel ten aanzien van Klimaatadaptatie en de stresstest nagezonden:
“Er is op basis van het toen geldende klimaatscenario geconcludeerd dat in het peilvak tot 2050 geen grote problemen worden verwacht door neerslag. De ontwikkeling van de klimaatverandering en het tempo hiervan is onvoorspelbaar. Het ontwerp dient daarom aan het meest recente klimaatscenario getoetst te worden in overleg met het waterschap.”

En geeft aan dat als er wordt verwezen naar het waterschap dat één van de volgende schrijfwijzen dient te worden gehanteerd:
- Waterschap Zuiderzeeland
- het waterschap

<u>Reactie gemeente</u>

<u>Algemeen</u>
Aan het ontwerpbestemmingsplan wordt de digitale watertoets toegevoegd (bijlage 5 van de toelichting), blijkt welke procedure dient te worden doorlopen. Een aangepaste waterparagraaf en aanmeldnotitie zal voor de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan worden gedeeld met indiener.

<u>Waterparagraaf</u>
De waterparagraaf is in het ontwerpbestemmingsplan aangevuld met de door indiener aangedragen punten. Daarnaast is de digitale watertoets opgenomen als bijlage bij de toelichting.

In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van watercompensatie indien uit het definitieve ontwerp blijkt dat de toename in verharding toch groter is dan 750 m². Het uitgangspunt is echter het compenseren van de footprint, er zal geen waterdoorlatende verharding worden gerealiseerd. Hiervoor is reeds een voorstel ingediend bij het waterschap.

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling
De aanmeldnotitie is aangevuld met het onderdeel water.

Aanvulling vooroverlegreactie
De door indiener aangedragen correctie is doorgevoerd en de verwijzingen naar het waterschap zijn gecontroleerd in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie
De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting, regels en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

3.2. Indiener 2 – ProRail

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 2 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Verwijzing eerder ingediende reactie
Op 15 november 2022 heeft indiener reeds per e-mail gereageerd op het VO Stationsgebied Oost Lelystad. Kortheidshalve verwijst indiener naar de bijgevoegde reactie.

Spoorwegwetgeving
Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar indiener kortheidshalve verwijst. Indiener merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat indiener haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal indiener namens de minister vergunning verlenen.

Eigendom percelen
Het plangebied omvat ook percelen welke in eigendom zijn bij Railinfratrust B.V. waarvoor indiener gemandateerd is te handelen. Deze percelen zijn benodigd ten behoeve van de uitvoering van de wettelijke taken van indiener en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen. De percelen van indiener, alsmede de spoorbaan, dienen door indiener, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. Indiener verzoekt tevens alle percelen van indiener te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer. Voordat het plan in uitvoering gaat dient met indiener afspraken te worden gemaakt over dit grondgebruik.

Reactie VO (15-11-22)

1. Algemeen
    - Over het algemeen is het een welkom groen plan. Prettige ruimtelijke beleving, aardse kleuren, zachte vormen. Ruim baan voor voetganger en fietser. Goede ingreep voor klimaatadaptatie (beperken overlast van hitte, regen, wind). Ook aan de bevoorradingslogistiek lijkt gedacht.
    - Het is vanuit indieners belang ook goed om het gehele station en haar omgeving in ogenschouw te nemen. Dan is duidelijk welke functie voor het station zich waar bevinden, alleen aan 1 zijde of beide zijde. En hoe routes op elkaar aansluiten etc. Dit VO spits zich volledig toe op de Oostzijde en geeft voor het station onvoldoende compleet beeld van de situatie.

2. Taxi
    - De taxi-standplaats loopt op dit ogenblik nog door tot op het voorplein vlak bij de entree. in het ontwerp verdwijnt deze onder de zuidelijke onderdoorgang.
    - Voor de uitstraling voor het station is de verplaatsing van de taxi's een goede zet. Hoe zorgt het ontwerp echter voor de goede zichtbaar- en vindbaarheid van de taxi's nu ze onder het viaduct bedacht zijn en ze daardoor behoorlijk buiten het zicht bevinden.
    - Dat vraagt om heldere bewegwijzering. Bijvoorbeeld een vanaf de stationsentree direct zichtbare aanduiding (taxi-zuil). In dit VO is die bewegwijzering nog niet opgenomen. Komt dit wel in het DO?

3. Voetgangers:
    - van het stadshart lopend naar het station en vice versa is de routing goed maar dat is niet de enige route die voetgangers nemen. Van welke kant komen de meeste voetgangers van en naar het station? En is hier in het ontwerp voldoende rekening mee gehouden?
    - In hoeverre is de route naar het station, niet komend vanaf het stadshart, goed en logisch vorm gegeven?
    - Voetgangers stromen worden voor het station opgesplitst door het plaatsen van groen perken, is dat wenselijk, logisch en overzichtelijk?
    - De route vanaf de zuidelijke op- en afgangen van het station naar de bussen is onvoldoende uitwerkt. Mogelijk gaan deze opgangen dicht, maar dat is alle behalve zeker. Het ontwerp moet hier wel een oplossing voor vinden. Zeker als blijkt dat de opgangen maar een beperkte periode afgesloten kunnen worden. Ook voor mensen die de fiets stallen aan de Botter en voetgangers die uit die buurt komen en vervolgens naar de bus moeten lopen gaat dit op. Dit geldt ook voor fietsers of voetgangers die onder het viaduct door gaan en richting Middenweg willen. Zoals het nu is ingericht loop je het risico dat voetgangers/fietsers op de weg komen en er gevaarlijke situaties ontstaan.

4. P+R:
    - Op dit station is er geen P+R voorzieningen. In de buurt zijn er wel parkeerterrein die nu gebruikt worden door reizigers, hoe komen die naar het station, route nu niet logisch en zichtbaar in plan.

5. Fietsers (E-bike route):
    - Waarom heet dit niet gewoon een fietsroute?
    - Alle hoeken waar de fietsroutes voetgangers kruizen en of een bocht in de weg ligt geen bomen plaatsen, er moet vrij zicht zijn.
    - Bochten halen de snelheid voor het station eruit dat is goed. De vraag is of deze bochten niet te haaks zijn en meer afgerond zouden moeten worden.

- Er is te weinig ruimte voor degelijke opstelplaats/uitwaaier voorziening bij de ingang naar de fietsenstalling.

6. MIVA:
   - Ligt te ver van het station af, is er nog een plek dichtbij mogelijk. Kan de gemeente garanderen dat realisatie hiervan aan de westzijde mogelijk gemaakt gaat worden?
   - Zo niet dan is mogelijk bij het viaduct makkelijker, deze is dichterbij omdat het een rechte lijn is naar het station en dan hoeft je niet ook nog het fietspad over te steken richting station.
   - Aantal mindervalideparkeerplekken wordt teruggebracht naar 2 stuks. Is dat berekend en akkoord?
   - Deze parkeerplekken ogen door de pleininrichting nu meer als parkeerplekken voor het Iclick-gebouw dan voor de ov-knoop.
   - Is er voldoende ruimte om te kunnen keren vanaf deze plek, terug de Stationsweg op?

7. Entree station:
   - Deze ruimte moet ruimer opgezet worden, beide groenperken pas later laten beginnen, creëer eerst een plein waar mensen zich kunnen oriënteren en dan de rest. Als je nu net iets te ver doorloopt sta je voor een boom als je richting de fietsenstalling wilt.

8. Busstation:
   - Het ontwerp gaat uit van een voorrang voor de voetganger over de busbaan naar het nieuwe buseiland. Dat is mooi voor onze reizigers. Hopelijk blijft dit in het ontwerp overeind.
   - Op het buseiland komt één centrale abri, heb ik de indruk. Is de capaciteit daarvan voldoende?

9. Aankleding plein:
   - Is er in het ontwerp bewust voor gekozen om op het plein geen bankjes te plaatsen en de zitgelegenheid te beperken in de zitranden?
   - Hoe worden de zitranden uitgevoerd? De manier waarop hier uitvoering aan wordt gegeven kan mogelijk uitnodigen tot hangen en slapen.
   - De groenbak tegen het muurtje niet zo uitvoeren omdat het ‘muurtje’ onderdeel is van het ontwerp van het station

10. Verlichting:
    - Het ontwerp geeft op dit moment onvoldoende antwoord op de vraag hoe de verlichting in het gehele gebied geregeld is en wat het effect hiervan is.
    - We zien bijvoorbeeld geen verlichting op het plein bij de entree van het station.
    - Sociale veiligheid met veel groen. Dus goed opletten dat er in de avond goede verlichting is en ook goede zichtlijnen
    - Daarnaast is er zorg voor de beide onderdoorgangen onder de viaducten. Zowel aan de noord als aan de zuidzijde. In de huidige situatie geeft het slecht functioneren en onderhoud van deze verlichting een zeer negatief effect op de sociale veiligheid in het gebied.
    - Er staat één L02 lichtmast (4,5m hoog?) direct naast de stationsluifel getekend. Is de effectiviteit daarvan gecheckt?

11. Zuidstalling
    - Deze tekening geeft geen/onvoldoende beeld van de verkeerssituatie voor de inrit van de zuidstalling. Hier zal nog naar gekeken moeten worden.

12. Parkeren storingspersoneel
    - Zowel vanuit ProRail als NS Stations is er een sterke wens om parkeerplekken dicht bij het station te creëren voor storingsaannemers die reparaties komen doen aan de kritische assets voor toegankelijkheid van het station. Het ontwerp voor de Oostzijde geeft hier geen oplossing voor.
    - Het is voor deze monteurs in de huidige situatie mogelijk om direct bij de deur van de stationshal te komen aan de oostzijde. In het nieuwe ontwerp is dit niet meer mogelijk. Kan de gemeente garanderen dat dit aan de westzijde wel mogelijk blijft?

13. Geleidelijnen
    - Er wordt aangegeven dat de geleidelijnen nog door een expert zullen worden bezien en afgestemd met de geleidelijnen in het station. Goede zaak.

14. Hulpdiensten
    - Ook goed dat het overleg met de hulpdiensten gepland staat. Het is nu niet duidelijk waar bijvoorbeeld de opstalplek en het vulpunt is voor de brandweer bij brand in het station of op de perrons.

15. Beheer en onderhoud:
    - Het plan loopt door onder de stationsluifel. Volgens de kadastrale kaart van Railmaps is de grond onder die luifel van NS Vastgoed met opstalrecht RIT. Is het de bedoeling dat er een aanleg- en beheerovereenkomst komt waarin eigendom en beheer worden afgesproken? Dan daarin ook graag afspraken over fietshandhaving vastleggen (als dat al niet anderszins adequaat geregeld is), want niet alle lichtmasten kunnen in de groene borders. En vanwege de toename aan bomen en lichtmasten. Aandachtspunt is ook ontwerp van de afvalbakken, voorkomen nestelplekken voor overlastgevende vogels, maatregelen om de populatie te beheersen, etc.
    - aandachtspunt is de onderhoudbaarheid van onze stationsluifel boven de getekende groene borders. Sommige bomen groeien deels onder de luifel uit.
    - Bij de luifel en kap is ruimte nodig om met een hoogwerker te kunnen rijden, de groene perken en bomen belemmeren dit.

Reactie gemeente

Verwijzing eerder ingediende reactie

Hierna gaan we puntsgewijs in op de eerder ingediende reactie van 15 november 2022.

Spoorwegwetgeving

Bij de uiteindelijke vergunning en het uitvoeren van werkzaamheden wordt rekening gehouden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet. Indiener zal daarbij om instemming worden gevraagd.

Eigendom percelen

Met indiener zullen afspraken worden gemaakt over het grondgebruik van de percelen. De percelen kennen in het vigerende bestemmingsplan reeds de bestemming ‘Verkeer’. Ter plaatse van de percelen van indiener is deze bestemming ongewijzigd overgenomen.

Reactie VO (15-11-22)

1. Algemeen
   - Dank voor het compliment.
   - De gemeente zal NS/Prorail/Stationsmanager een tekening leveren met een volledig beeld van de toekomstige situatie rondom het station (volgens de ontwerpen). Deze tekening zullen wij eerst met Project Fietsenstalling/Prorail afstemmen.

2. Taxi
   - Er komt een goede bewegwijzering vanaf de uitgang van het station. Met bebording zal duidelijk zijn waar de taxistandplaats zich bevindt. In de DO-fase zal dit worden uitgewerkt.
   - zie antwoord hierboven

3. Voetgangers:
   - Het gebied rondom het station is gericht op voetgangers. In het VO zijn meerdere voetgangersstromen gefaciliteerd. Voetgangers worden met een "rode loper" van natuursteen naar het Dukaatplein geleid, maar er is ook een duidelijke route van/naar het eilandbusstation, een route richting ijssalon Billy's/iClicks, onder de zuidelijke onderdoorgang en onder de nieuwe voet-fietstunnel door. Ook blijft de looproute aan de voorkant van het station behouden (parallel aan de spoorweg).
   - De structuur van de ontworpen routes sluit goed aan bij de directe looplijnen vanuit meerdere richtingen. De breedte van de paden is afgestemd op de verwachte intensiteit van het gebruik van de diverse routes.
   - Met het plaatsen van een groenvak wordt inderdaad de weg gesplitst. Daarmee ontstaat een duidelijke route richting het busstation, zodat de verkeersstromen naar het stadshart en van/naar het busstation beter gescheiden kunnen worden.
   - Hier hebben wij ook over nagedacht. Er komt vanaf de zuidelijke opgang uit verkeersveiligheidsoogpunt geen directe route naar het busstation (sluiproute). Het busstation wordt bij de zuidelijke opgang zoveel mogelijk visueel aan het zicht onttrokken. Hoe we dat gaan doen wordt in het DO nader uitgewerkt. Er wordt een zebrapad aangelegd ter hoogte van de rotonde Visarenddreef, zodat voetgangers vanaf de kant van de zuidelijke opgang/provinciehuis veilig kunnen oversteken. Via het voetgangersgebied onder de zuidelijke onderdoorgang kan men de route vervolgen naar de veilige oversteek naar het busstation.

4. P+R:
   - Een parkeerterrein dat door reizigers wordt gebruikt ligt aan de westkant van het station. De looproute van dit terrein naar het station is rechtstreeks op de zuidelijke opgang van het station of via het zebrapad bij de rotonde Visarenddreef naar de westkant van de stationshal.

5. Fietsers (E-bike route):
   - De E-bikeroute is gewoon een fietspad. De gemeente heeft de ambitie om een hoogwaardige fietsroute tussen het NS-station en de Larserdreef aan te leggen en toen is er de naam “E-bikeroute” aan gekoppeld, maar het houdt een comfortabel hoofdfietspad
   - van 4 meter breed in. De E-bikeroute begint bij ijssalon Billy’s en loopt via de Middenweg naar het zuiden, waar het bij de Ziekenhuisweg aansluit bij het hoofdfietspad, dat eerder dit jaar is aangelegd (E-bikeroute Campuszone).
   - Bij de inrichting van voet-en fietspaden wordt rekening gehouden met bestaande en nieuwe bomen. Er zal voor gezorgd worden dat er voldoende zicht is in hoeken waar fietsroutes voetgangers kruizen of een bocht is.

- De bochten zijn niet te haaks. De bochtstraal is voldoende. Dit wordt verder uitgewerkt in het DO.
- Fietsers die hun fiets gaan stallen zullen moeten afstappen om in de stalling te komen. In het VO van project Fietsenstalling is hiervoor voldoende ruimte gereserveerd (dit ontwerpt ProRail zelf en de opmerking zal in de review stalling worden meegenomen). De precieze inrichting zal verder worden uitgewerkt in het project Fietsenstalling. Er vindt periodiek afstemming plaats voor de projecten Fietsenstalling en Stationsgebied Oost.

6. MIVA:
   - De 3 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hebben een centrumfunctie en geen stationsfunctie. Aan de westzijde van het station zijn reeds gehandicaptenparkeerplaatsen gesitueerd, die zijn bedoeld voor parkeren bij het station. De 3 parkeerplaatsen zullen op een andere locatie in het Stadshart worden gecompenseerd. Dit wordt momenteel uitgezocht.
   - zie antwoord hierboven
   - De op het ontwerp ingetekende miva-parkeerplaats (het gaat om 1 plaats) betreft een parkeerplaats op kenteken. Er zijn mivaparkeerplaatsen aan de westzijde voor parkeren voor het station.
   - zie antwoord hierboven
   - ja

7. Entree station:
   - We denken een goede samenhang te hebben gevonden tussen het groen van het stationsplein en de oriëntatie van de reizigers komende vanuit het station. Indien nodig zijn we bereid hierover nog van gedachten te wisselen. Voor de oriëntatie zullen we aanvullende bewegwijzering toepassen en met jullie afstemmen. Dit zal verder worden uitgewerkt in de DO-fase.

8. Busstation:
   - In de DO-fase volgt de uitwerking van de abri's . We gaan nu uit van 3 grote abri's.

9. Aankleding plein:
   - Ja, de zitranden bieden hiervoor voldoende ruimte. In combinatie met de zitgelegenheid in de abri's.
   - We zullen hier in het DO aandacht voor hebben.
   - In de definitieve versie van het VO is het groenvak los getekend van het muurtje.

10. Verlichting:
    - Het verlichtingsplan wordt meegenomen in het DO. We hebben daarin veel aandacht voor sociale veiligheid. Het verlichtingsplan zal verder met Prorail/NS worden afgestemd.
    - zie antwoord hierboven
    - zie antwoord hierboven
    - zie antwoord hierboven
    - zie antwoord hierboven

11. Zuidstalling

De entree van de zuidelijke fietsenstalling sluit aan op de bestaande situatie aan de westzijde van het station. De uiteindelijke invulling hiervan wordt meegenomen bij het project Fietsenstalling.

12. Parkeren storingspersoneel
    - Er wordt aan de westkant een laad/losplek langs de Stationslaan gerealiseerd, ongeveer op de locatie van de huidige noordelijke onderdoorgang. Dit zal uit de tekening blijken die nog wordt gedeeld (zie nr 1). Met Team Handhaving zullen we bespreken of de storingsaannemers van deze laad/losplek gebruik kunnen maken (misschien door middel van een ontheffing).
    - zie antwoord hierboven

13. Geleidelijnen

De geleidelijnen worden in het DO verwerkt.

14. Hulpdiensten

Het ontwerp is afgestemd met de hulpdiensten. De hulpdiensten kunnen via verschillende routes bij de stationsentree komen.

15. Beheer en onderhoud:
    - We zullen dit in het DO nader bekijken. Het heeft onze voorkeur om de groenvakken op gemeentelijk grond te realiseren. Indien niet mogelijk, dan treden we graag met jullie in overleg over een beheerovereenkomst.
    - Aandachtspunt is de onderhoudbaarheid van onze stationsluifel boven de getekende groene borders. Sommige bomen groeien deels onder de luifel uit. In het definitieve VO staan de bomen buiten de luifel.
    - Bij de luifel en kap is ruimte nodig om met een hoogwerker te kunnen rijden, de groene perken en bomen belemmeren dit.
    - Er is in het definitieve VO in de ruimte geschoven, waardoor de hoogwerker er kan staan. Dit wordt nog nader afgestemd met de stationsmanager.

Conclusie

De vooroverlegreactie van indiener 2 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3. Indiener 3 – Provincie Flevoland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 3 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Indiener 3 geeft aan dat het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost vanuit het provinciaal ruimtelijk belang bezien, geen aanleiding geeft voor het maken van op-of aanmerkingen.

Ook ten aanzien van het aspect OV en Mobiliteit kan gesteld worden dat het bestemmingsplan akkoord is. Indiener is op een goede en uitgebreide wijze betrokken geweest in het voortraject. De toelichting van het bestemmingsplan sluit aan bij de afspraken die omtrent deze ontwikkeling zijn gemaakt.

Reactie gemeente

Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Conclusie

De vooroverlegreactie van indiener 3 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.4. Indiener 4 Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 4 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Externe veiligheid

In paragraaf 9.7 van de Toelichting is het onderwerp externe veiligheid uitgewerkt. In de deelparagraaf 9.7.2 is het onderzoek naar externe veiligheid niet juist uitgevoerd. Er wordt gesteld dat de ontwikkeling geen beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt. Op de verbeelding en in paragraaf 2.3.2 Regels is aangegeven dat er een wachtruimte voor de chauffeurs, een horecagelegenheid maximaal categorie 2 en een kiosk gebouwd mogen worden. Dit wordt beschouwd als beperkt kwetsbaar object (artikel 1 lid b van het Bevi). Het geprojecteerde gebouw ligt binnen de 200 meter afstand van de spoorlijn Weesp – Hattem. Het groepsrisico zal verantwoord moeten worden (art 8 Besluit externe veiligheid transport). Ook is een advies over de zelfredzaamheid en de rampenbestrijding van de veiligheidsregio Flevoland noodzakelijk.

Indiener 4 adviseert:

- De toelichting van het plan aan te vullen met de voorgenomen bestemmingen wachtruimte chauffeurs, kiosk en horecagelegenheid (beperkt kwetsbaar object), een verantwoording van het groepsrisico en een advies van de Veiligheidsregio Flevoland.

Bodem

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het wijzigen van het bestemmingsplan. De conclusies met betrekking tot de bodem in het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Lelystad zijn juist.

Geluid

Het bijgevoegde rapport ‘Akoestisch onderzoek Eilandbusstation Lelystad’ werknummer 21.146.70 d.d. 4 maart 2022 is akkoord bevonden. Uit het onderzoek blijkt dat er met het nieuwe busstation sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden. Er is geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer door de wijzigingen aan de Middenweg zodat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie-situatie. Een hogere waarde procedure is daarom ook niet aan de orde.

Voor wat betreft de laadinfrastructuur kan er geen betrouwbare uitspraak gedaan worden over de geluidemissie ter plaatse van de omliggende woningen. Indiener 3 adviseert voor dit aspect aanvullende regels in het bestemmingsplan op te nemen om in de toekomst (geluids)-overlast van deze activiteit te voorkomen.

Lucht/stikstof

De stikstofberekening is akkoord bevonden. Stikstof vormt geen belemmering voor het wijzigen van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Externe veiligheid
Paragraaf 9.7 van de toelichting zal worden aangevuld met een verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheidsregio Flevoland. Dit onderdeel zal ook worden aangepast in de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling.

Bodem
Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Geluid
Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor wat betreft het realiseren van laadinfrastructuur. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de informatie zoals nu beschikbaar. Mocht dit wijzigen, zal het onderzoek worden aangepast en worden er, indien benodigd, aanvullende regels opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan om de (geluids)-overlast te voorkomen.

Lucht/stikstof
Wij nemen de reactie van indiener voor kennisgeving aan.

Conclusie
De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

3.5. Indiener 5 – Veiligheidsregio Flevoland/Brandweer Flevoland

Onderstaand wordt de vooroverlegreactie van indiener 5 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

Indiener heeft het plan beoordeeld op het aspect veiligheid. Zowel in algemene zin (Wet veiligheidsregio's) als ten aanzien van externe veiligheid (besluiten externe veiligheid). Het advies richt zich op de risico's, de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor beperking en bestrijding van een incident.

Risicobeeld
Het plangebied grenst aan de spoorlijn (Hanzelijn), waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt (basisnet). Hierdoor ligt het plangebied in een plasbrandaandachtsgebied van het spoor (<30m) en binnen het invloedsgebied voor het scenario van het vrijkomen van (zeer) giftige / brandbare vloeistoffen op deze transportroute.

Een incident met gevaarlijke stoffen kan overdruk, hittebelasting of toxiciteit in de omgeving veroorzaken. Voor een nadere beeldvorming van incidentscenario's met gevaarlijke stoffen die kunnen optreden verwijs ik u naar de website https://www.scenarioboekev.nl.

In het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Oost, wordt in par. 9.7.2.aangegeven dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied gevestigd worden, dit is echter onjuist. Het gebied omvat een wachtruimte, horeca en een kiosk. Conform het besluit externe veiligheid transportroute (Bevt) vallen deze objecten onder ''beperkt kwetsbare objecten''.

Er kunnen bij incidenten risico's ontstaan t.a.v. de hulpverlening. Om het risico te beheersen en/of het effect van een incident te beperken, is een aantal maatregelen mogelijk, welke door indiener worden beschreven in het advies.

Beperken van de bron

In een ruimtelijk plan worden activiteiten bestemd of strijdig gemaakt. Er worden geen nieuwe risicovolle activiteiten mogelijk gemaakt.
Transport over diverse modaliteiten is gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Tevens is de Hanzelijn in het kader van het Tracébesluit SAAL eerder al beoordeeld en zijn bronmaatregelen getroffen.

Beperking van het effect

De risicobron in en om het plangebied heeft in het geval van een incident effecten in het plangebied. Om dit effect te beperken kan gekeken worden naar de gebouwde omgeving of naar de zelfredzaamheid van de gebruikers ervan.

Gebouwde omgeving

Bij het ordenen van de gebouwde omgeving kan rekenschap gegeven worden van de invloed van potentiële incidenten op het plangebied. De (beperkt kwetsbare) objecten dienen te voldoen aan de brandwerendheid, conform bouwbesluit 2012 par. 2.3, artikel 2.5.

Bestrijdbaarheid

De overheid biedt hulpverlening door effecten van incidenten actief te bestrijden. De regionale brandweer is voorbereid op de basisbrandweerzorg. Het incident zal dan bestreden worden en moeten (potentiële) slachtoffers zo snel mogelijk van de incidentlocatie worden afgevoerd. De hulpdiensten zijn afhankelijk van twee ruimtelijke randvoorwaarden voor bestrijding van incidenten: bereikbaarheid en bluswater.

Bereikbaarheid

Om incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten eerst ter plaatse van het incident komen en eventueel weer snel wegkomen om gewonden naar het ziekenhuis te vervoeren. Dat wil zeggen dat het plangebied bereikbaar is voor minimaal het grootste en zwaarste voertuig: een brandweerauto. Details kunt u vinden in de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten.
Het plangebied kent een goede bereikbaarheid en is de doorstroming van verkeer in de nieuwe situatie zelfs beter dan in de bestaande situatie.

Bluswater

In het kader van het Tracébesluit SAAL heeft de Flevolijn voorzieningen voor het bestrijden van trein incidenten.
Om de effecten van incidenten te bestrijden moeten de hulpdiensten over voldoende bluswater beschikken. Details kunt u vinden in de Handreiking Bluswater Brandweer Flevoland. Dit is nader gereguleerd op gebouwniveau in de omgevingsvergunning.
Het plangebied is voorzien van voldoende bluswater.

Zelfredzaamheid

1. Het belangrijkste handelingsperspectief is vluchten bij een incident vanaf het spoor. Voor de (beperkt kwetsbare) objecten in het gebied dienen mogelijkheden te zijn om van de risicobron af te vluchten.

2. Het plangebied kent verder vooralsnog voldoende mogelijkheden om te vluchten.
3. Het mechanisch ventilatiesysteem moet een voorziening hebben waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld bij een externe calamiteit, die kan leiden tot een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnen lucht.
4. Het nieuwe plangebied zal niet leiden tot een (grote) toename van personen, waardoor ook het groepsrisico niet c.q. nauwelijks zal toenemen. Verantwoording groepsrisico zal hierdoor niet nodig zijn.

Reactie gemeente
Paragraaf 9.7 van de toelichting zal worden aangevuld met een verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheidsregio Flevoland. De aangedragen informatie wat betreft het beperken van het effect, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zal worden verwerkt in deze paragraaf. Dit onderdeel zal ook worden aangepast in de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling.

Conclusie
De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen aan de toelichting en de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling zoals hierboven beschreven.

4. Beantwoording inspraakreacties

4.1. Inspreker 1

Onderstaand wordt de inspraakreactie van inspreker 1 samengevat weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

1. Integraal stedenbouwkundig ontwerp

Inspreker is van mening dat het Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost en het ontwerp voorontwerp bestemmingsplan onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het college heeft tijdens de vergadering van 20 december 2022 het ontwerp vastgesteld en hierna ingestemd met het voorontwerp bestemmingsplan. Het vastgesteld integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost kan indiener niet inzien omdat bij het collegebesluit deze niet is toegevoegd. Graag ontvangt inspreker hiervan een kopie. Op de website van de gemeente Lelystad is wel een ontwerp beschikbaar, deze heeft inspreker gebruikt om de zienswijze toe te lichten.

2. Doorstroom van het verkeer

Het bestemmingsplan concentreert zich voornamelijk op de herinrichting van het stationsgebied terwijl en geen aandacht is besteed aan de verkeersdoorstroming. In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het verkeer niet toeneemt en de verplaatsing van het busstation, met bijbehorende infrastructuur, leidt tot een betere doorstroom van het verkeer. Deze stelling wordt op geen enkele wijze onderbouwd.

Het ontwerp voorziet in een wijziging van de wijze waarop de bussen het eilandbusstation benaderen en vertrekken. Er ontstaat een nieuw kruispunt Middenweg – Eilandbusstation welke de doorstroming belemmerd. Het kruispunt is ook niet volgens de normen van de ASVV 2021 vormgegeven.

Ook de wijze waarop de parkeergarage Zilverpark kan worden benaderd wijzigt. Er wordt een volledig kruispunt mogelijk gemaakt waardoor de Zilverparkgarage vanuit het noorden en zuiden

bereikt kan worden. Dit is een wijziging op de huidige situatie, waar alleen rechts afslaan mogelijk is. Ook vormt de nieuwe busbaan en de voorgenomen parkeerplaatsen bij de coffeeshop een extra belemmering om de Zilverparkgarage te benaderen wat tot filevorming leidt op de Middenweg.

Op 24 november is het stedenbouwkundig ontwerp tijdens een inloopbijeenkomst gedeeld. In de mondelinge toelichting werd gesteld dat toekomstige verkeerslichten op deze kruising worden gekoppeld met verkeerslichten op de kruising Middenweg Eilandbusstation. Ook dit is een wijziging van de huidige situatie.

Door toedoen van het bestemmingsplan en het ontwerp de doorstroming beperkt en zal het aantal files en opstoppingen verder toenemen en de bereikbaarheid van het Hanzepark in gevaar komen. Het bestemmingsplan bevat geen concrete oplossingen voor het verbeteren van de doorstroming, waardoor deze problemen zullen verergeren.

3. Toename verkeer

Er is geen rekening gehouden met de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in Hanzepark, de ontwikkelingen rondom het Zilverparkgebied en de ontwikkelingen rondom het ziekenhuis waardoor de doorstroming van het verkeer kan worden belemmerd.

4. Verruiming plangebied

Inspreker is van mening dat het kruispunt Visarenddreef, Stationslaan, Botter 15 en Middenweg zeer sterk samenhangt met het stationsgebied op het gebied van doorstroming van het verkeer. Derhalve moet het kruispunt onderdeel zijn van het voorontwerp bestemmingsplan.

5. Stikstof onderzoek en akoestisch onderzoek

Het stikstof- en akoestisch onderzoek is op onjuiste aannames ingestoken. Het uitgangspunt is dat er in de nieuwe concessie elektrische bussen worden ingezet die geen stikstof uitstoten en geluidsarm zijn. De inzet van deze elektrische bussen is echter niet zeker, zie de berichtgeving van Omroep Flevoland d.d. 4 februari 2023: Vervoerder EBS gaat mogelijk eerst met dieselbussen rijden. Derhalve dient bij in het stikstof- en akoestisch onderzoek hier rekening mee te worden gehouden.

Reactie gemeente

1. Integraal stedenbouwkundig ontwerp

Het Integraal Stedenbouwkundig Ontwerp zal worden bijgevoegd als bijlage bij deze reactienota.

2. Doorstroom van het verkeer

Parallel aan het opstellen van dit bestemmingsplan loopt een studie naar de verkeerscirculatie. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost doorgang vinden en kunnen de mogelijke verkeersknelpunten daarna op korte termijn worden opgelost.

Ter plaatse van het nieuwe kruispunt Middenweg – Eilandbusstation kan het busverkeer met prioriteit van en naar het busstation worden afgewikkeld. Dit zal met verkeerslichten worden

geregeld. Conform de aanbevelingen van het ASVV zal het kruispunt verder worden uitgewerkt. Hierbij valt onder andere te denken aan maatvoering, markering en bebording.

Het klopt dat de wijze waarop de parkeergarage Zilverpark kan worden benaderd, wijzigt. De Middenweg komt dichter bij het spoor te liggen. Door de autoweg te verplaatsen hebben auto's die naar de Zilverparkgarage rijden beter zicht op de fietsers bij het oversteken van het fietspad. In het ontwerp wordt een zogenaamde uitritconstructie voor het gemotoriseerde verkeer doorgevoerd. Dit bevordert het zicht op het fietspad en daarmee de verkeersveiligheid. Voor de parkeerplaatsen bij de coffeeshop geldt een beperking van maximaal vijftien minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Er zal hier geen sprake zijn van filevorming.

3. Toename verkeer

Parralel aan het opstellen van dit bestemmingsplan loopt een studie naar de verkeerscirculatie. In deze studie wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad voor de planjaren 2030 en 2040.
Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten.
Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost doorgang vinden en kunnen de mogelijke verkeersknelpunten daarna op korte termijn worden opgelost.
Samengevat ligt het knelpunt voor de doorstroming niet binnen het plangebied, maar daarbuiten. De herinrichting binnen het plangebied verslechtert niet de doorstroming van het verkeer.

4. Verruiming plangebied

De komende periode wordt de verkeersstructuur binnen Lelystad nader onderzocht, de uitkomst hiervan leidt mogelijk tot aanpassingen. Het klopt dat de door inspreker aangedragen aanpassingen buiten het plangebied voor het busstation vallen. De meeste aanpassingen zijn dan ook mogelijk binnen de vigerende verkeersbestemmingen, hiervoor is vaak geen planologische procedure voor benodigd. Mocht dit na uitkomst van de studie toch het geval blijken, zal hier een losse procedure voor worden doorlopen, zodat het ontwerp van Stationsgebied Oost door kan.

5. Stikstof onderzoek en akoestisch onderzoek

De provincie heeft een besluit genomen voor elektrische bussen. Dat is ook opgenomen in de concessie aan EBS. Daarom is dit het harde uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp en het bestemmingsplan. In de praktijk moeten de provincie en EBS nog zorgen voor de benodigde laadvoorzieningen en aansluitingen, waarbij het laden van de bussen niet binnen, maar buiten het plangebied plaatsvindt. Indien Liander niet tijdig een aansluiting met voldoende capaciteit beschikbaar kan stellen, dan zijn er ook tijdelijke alternatieven denkbaar om de bussen elektrisch te laden. Er ligt geen gewijzigd besluit van de gemeente om geen elektrische bussen, maar dieselbussen in te zetten. Er ligt enkel een uitdaging voor de provincie en EBS om dit te regelen. In maart '23 gaan de provincie en EBS op bestuurlijk niveau hierover van gedachten wisselen.

Het stikstofonderzoek en het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op de informatie zoals nu beschikbaar. Mocht dit wijzigen, zal hier indien benodigd het stikstof- en akoestisch onderzoek op worden aangepast.

Conclusie

De reactie van inspreker 1 geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlage 1: Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied-Oost



Bijlage 9 Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied Oost

Nota van zienswijzen en wijzigingen

bestemmingsplan Stationsgebied Oost

Afdeling: DVL-WB
Auteur : Edwin Munneke

Datum: 29-05-2023
Versie: 2.0

Inhoudsopgave

1. Inleiding *3*
2. Overzicht reacties *3*
3. Beantwoording Zienswijze *3*
3.1. ProRail (nader te noemen indiener) 3
4. Wijzigingen bij vaststelling *4*

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost met de bijbehorende stukken heeft van 6 april 2023 tot en met 17 mei 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is bij de gemeente 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze is tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk. In deze Nota zienswijzen en wijzigingen is de inhoud van de zienswijze samengevat en van een antwoord voorzien, waarbij tevens is aangegeven of en zo ja hoe het bestemmingsplan hierop wordt gewijzigd. Tot slot zijn in paragraaf 4 de voorgestelde ambtshalve wijzigingen nog eens op een rijtje gezet.

Bij de besluitvorming door de gemeenteraad omtrent vaststelling van het bestemmingsplan zal ook deze Nota zienswijzen en wijzigingen ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd.
De indiener van de zienswijze ontvangt bericht over het vervolg van de procedure en wat er met haar zienswijze is gedaan.

2. Overzicht reacties

Tegen het ontwerpbestemmingsplan is de volgende zienswijze ingediend:

Nr.	Naam	Adres	Ontvangstdatum
1.	ProRail	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	16-05-2023 (poststempel)

3. Beantwoording Zienswijze

3.1. ProRail (nader te noemen indiener)

Onderstaand wordt de zienswijze van indiener (samengevat) weergegeven, gevolgd door een reactie daarop van de gemeente.

De Reactienota vooroverleg en inspraak d.d. 16 maart 2023 geeft indiener aanleiding de volgende zienswijze in te dienen:

1. Punt 5 Fietsers (E-bike route)
   het is voor indiener nog onvoldoende duidelijk hoe dit wordt uitgewerkt in het definitief ontwerp (DO). Indiener ziet op termijn graag het DO tegemoet.
2. Punt 7 Entree station
   Het antwoord op punt 7 is volgens indiener niet geruststellend. Indiener wil dat het station goed vindbaar is. In het omgevingsdomein (zie https://www.spoorbeeld.nl/beleid/station/het-stationsconcept) is het belangrijk dat reizigers zich kunnen oriënteren op de omgeving en het stations kunnen zien; het is helder waar je naar toe gaat. Als je met de inrichting van de stationsomgeving daar geen rekening mee houdt (bijvoorbeeld doordat je heel veel struiken en bomen voor het station zet) voldoet het niet om bordjes op te hangen met verwijzing naar het station.

   En als men zou willen verwijzen naar “Hartelijk Welkom” dan is dit het linkje: https://www.spoorbeeld.nl/methodes/hartelijk-welkom .

Ook zou men, in het verlengde van ons commentaar, ook kunnen verwijzen naar “Het nieuwe Stationskwartier”: https://www.spoorbeeld.nl/methodes/het-nieuwe-stationskwartier Over de inrichting van het voorplein moet de gemeente in gesprek met de spoorse partijen. Indiener ziet de uitnodiging graag tegemoet.

3. Reactie op punten 9 Aankleding plein en 10. Verlichting zijn voor indiener voor nu voldoende; al moet dat overleg met de spoorse partijen er dan wel daadwerkelijk komen. Indiener ziet de uitnodiging graag tegemoet.
4. Punt 12 Parkeren storingspersoneel vindt indiener te vrijblijvend. De gemeente moet volgens indiener parkeerplekken garanderen om de voor ProRail kritische assets te kunnen onderhouden bij storingen.
5. Punt 15 Beheer en onderhoud. Er is een beheerovereenkomst (verouderd). Ook vanuit het fietsproject bestaat bij indiener de wens deze te actualiseren. Moet volgens indiener meegenomen worden in het proces van de inrichting van de openbare ruimte.

Reactie gemeente.
De aard van de zienswijze van ProRail richt zich niet op het bestemmingsplan, maar op inrichtingsaspecten. Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen deze aspecten. De zienswijze leidt daarom niet tot een wijziging van het bestemmingsplan. Tevens volgt om deze reden in de voorliggende nota inzake het bestemmingsplan geen inhoudelijke reactie op de punten uit de zienswijze. De afhandeling van deze punten krijgt een vervolg in het daarvoor reeds bestaande overleg tussen ProRail en de gemeente.

Conclusie
Gelet op het voorgaande leidt de zienswijze niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

4. Wijzigingen bij vaststelling

In het ontwerpbestemmingsplan is een aantal zaken anders opgenomen dan nu bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt voorgesteld. Dit betreft ambtshalve wijzigingen, naar aanleiding van de ingediende zienswijze worden geen wijzigingen van het plan voorgesteld. Het gaat bij deze ambtshalve wijzigingen om zowel wijzigingen als aanvullingen ter verduidelijking. Vandaar dat wordt voorgesteld om het plan op deze punten gewijzigd vast te stellen. Hieronder worden de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan puntsgewijs weergegeven.

Toelichting ambtshalve wijzigingen

- Inhoudsopgave van de toelichting:
    - Bijlage Nota van zienswijze en wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied Oost.
- Hoofdstuk 7 paragraaf 2: in 1e alinea onder kopje waterkwaliteit wordt als ambtshalve wijziging de volgende tekst toegevoegd*: “Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering.”*
- Paragraaf 9.6: In het eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek naar het busstation is ervan uitgegaan dat de exploitatie (vrijwel) geheel met elektrische bussen plaats zal vinden. Inmiddels is gebleken dat - als gevolg van netcongestie bij Liander - de kans reëel is dat de concessiehouder niet met een volledige zero-emissie-operatie kan starten en dat tijdelijk een aantal dieselbussen ingezet zal worden tot het moment dat de laadinfrastructuur volledig operationeel is. Gelet op het voorgaande is aanvullend onderzocht wat de akoestische

gevolgen zijn van deze tijdelijke situatie waarbij een aantal ritten met dieselbussen wordt gereden in plaats van met elektrische bussen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 10 bij de toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat ook in de situatie waarbij gedeeltelijk dieselbussen ingezet worden voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De conclusies met betrekking tot de optredende maximale geluidsniveaus en met betrekking tot wegverkeerslawaai blijven ongewijzigd.

- Hoofdstuk 10 Uitvoerbaarheid
    - In paragraaf 11.2 (Ontwerpfase) wordt aan het einde het kopje 'zienswijzen' toegevoegd met de volgende tekst opgenomen:
      Zienswijzen
      Tijdens de periode van terinzagelegging is 1 zienswijze ingediend. In de Nota van zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Stationsgebied Oost , opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting, is deze zienswijze samengevat en is aangegeven wat er met deze zienswijze is gedaan. De zienswijze is niet overgenomen en heeft niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan geleid.

      Ambtshalve wijzigingen
      In het plan zijn enkele ambtshalve wijzigingen opgenomen. Het betreft hier enkele aanvullingen in de toelichting, een verwijsfout die wordt hersteld in de regels en een wijziging van de toegestane oppervlakte in de regels.
- De binnengekomen adviezen van het Waterschap Zuiderzeeland en de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek zijn als respectievelijk bijlage 11 en 12 opgenomen bij de toelichting. De adviezen geven – behoudens de hiervoor genoemde tekstuele aanvulling in paragraaf 7.2 - geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.
- In bijlage 3 bij de toelichting Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling is ambtshalve in paragraaf 3, 2e alinea onder het kopje Water de volgende tekst toegevoegd. *"Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering."*

<u>Regels ambtshalve wijziging Regels</u>

- In de regels is een kleine omissie hersteld door de volgende ambtshalve wijziging:
  In artikel 6.2 Voorwaardelijke verplichting waterberging wordt in lid i verwezen naar 'onder a.' De nummering in dit artikel loopt echter abusievelijk door. Voorgesteld wordt de nummering in artikel 6.2. opnieuw te laten beginnen bij 'a', waardoor de verwijzing klopt.

- De uitbreidingsplannen van de kiosk worden meegenomen in de regels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat voorgesteld wordt in artikel 4.2.1 onder c de oppervlakte van maximaal 25 m2 b.v.o. te wijzigen in maximaal 50 m2 b.v.o.

Bijlage 10 Aanvullend akoestisch onderzoek busstation, KuiperCompagnons, 26 mei 2023

NOTITIE

Betreft	**Aanvullend akoestisch onderzoek busstation**
Locatie	Lelystad
Opdrachtgever	Gemeente Lelystad
Contactpersoon	de heer E. Munneke
Werknummer	621.146.70
Datum	26 mei 2023

Aanleiding

In opdracht van de gemeente Lelystad is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de geluiduitstraling van het nieuw te realiseren Eilandbusstation (hierna het busstation) aan de oostzijde van station Lelystad Centrum. De resultaten en bevindingen van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Akoestisch onderzoek Eilandbusstation Lelystad' met kenmerk 621.146.70 d.d. 4 maart 2022.

In het onderzoek is ervan uitgegaan dat de exploitatie (vrijwel) geheel met elektrische bussen plaats zal vinden. Inmiddels is gebleken dat - als gevolg van netcongestie bij Liander - de kans reëel is dat de consessiehouder niet met een volledige zero-emissie-operatie kan starten en dat tijdelijk een aantal dieselbussen ingezet zal worden tot het moment dat de laadinfrastructuur volledig operationeel is.

Op verzoek van de gemeente is aanvullend onderzocht wat de akoestische gevolgen zijn van de inzet van deze dieselbussen.

Uitgangspunten

In overleg met de gemeente en de concessiehouder zijn de navolgende uitgangspunten gehanteerd voor wat betreft de inzet van de dieselbussen. Ingeschat wordt dat 6 tot 8 % van de ritten met een dieselbus gereden zal worden, wat overeenkomt met 100 ritten, waarbij uitgegaan is van 72 ritten in de dag-, 18 ritten in de avond- en 10 ritten in de nachtperiode[1]. De dieselbussen zullen op de streeklijnen ingezet worden. Dit betreft hoofdzakelijk de ritten die in westelijke richting arriveren en vertrekken.

In het rekenmodel zijn de volgende wijzigingen wijzingen doorgevoerd:

- Bij de bronnen E101 'Elektrische bussen west' en E103 'Elektrische bussen extra ronde' is het aantal bewegingen verminderd met 36 in de dag-, 9 in de avond- en 5 in de nachtperiode.
- Bij de bron D103 'Diesel bussen extra ronde' is het aantal bewegingen vermeerderd met 36 in de dag-, 9 in de avond- en 5 in de nachtperiode.

[1] Onder een rit wordt ofwel het arriveren ofwel het vertrekken van een bus verstaan. Zoals in het onderzoek is toegelicht, zijn het arriveren en vertrekken in het model samengevoegd tot één beweging. In het onderzoek zijn dus de helft van het aantal ritten gemodelleerd, dus respectievelijk 36, 9 en 5 bewegingen.

- In het model is een nieuwe bron D101 ‘Diesel bussen west’ ingevoerd met 36 bewegingen in de dag-, 9 in de avond- en 5 in de nachtperiode.

In bijlage 1 zijn de gewijzigde invoergegevens opgenomen.

Berekeningsresultaten

De voorliggende wijziging heeft uitsluitend gevolgen voor de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$). In het eerdere onderzoek is er namelijk van uitgegaan dat elektrische bussen en dieselbussen dezelfde maximale geluidsniveaus (L_{Amax}; ‘piekgeluiden’) veroorzaken. Verder zijn in de wegverkeerslawaaiberekeningen alle bussen (worstcase) als middelzwaar verkeer (met verbrandingsmotor) beschouwd, omdat het reken- en meetvoorschrift nog geen emissiegegevens voor elektrische voertuigen kent.

In bijlage 2 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus opgenomen. Wanneer deze situatie vergeleken wordt met de eerder uitgevoerde berekeningen blijkt dat in de dagperiode sprake is van een toename van ten hoogste 0,4 dB, in de avondperiode van ten hoogste 3,5 dB en in de nachtperiode van ten hoogste 4,4 dB.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt verder dat de geluidbelasting in de situatie met dieselbussen ten hoogste 54 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Dit betekent dat niet voldaan wordt aan de toetswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde (stap 2 van de VNG brochure), maar wel voldaan wordt aan de toetswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde (stap 3 van de VNG brochure). Hierbij wordt opgemerkt dat de geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde uitsluitend optreedt ter plaatse van de woningen in het direct ten oosten van het nieuwe busstation gelegen appartementencomplex.

Afweging aanvaardbaarheid

Voor wat betreft de aanvaardbaarheid wordt het volgende opgemerkt.

Allereerst wordt opgemerkt dat sprake is van een tijdelijke situatie en dat het de bedoeling is om zo snel mogelijk op alle ritten elektrische bussen in te zetten.

Zoals in het eerdere onderzoek is aangegeven, is het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen om deze geluidbelasting te reduceren redelijkerwijs niet mogelijk. Daarbij ondervindt het complex in de huidige situatie ook al een significante geluidbelasting door het huidige busstation en het verkeer over de Middenweg. Door het verleggen van de Middenweg zal deze belasting van deze weg afnemen, waardoor netto geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat bij deze woningen.

Geconcludeerd wordt dat ook in de situatie waarbij gedeeltelijk dieselbussen ingezet worden voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

In opdracht van de gemeente Lelystad is door KuiperCompagnons een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de geluiduitstraling van het nieuw te realiseren eilandbusstation aan de oostzijde van station Lelystad Centrum. Dit onderzoek is een aanvulling op het eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek waarvan de resultaten en bevindingen zijn beschreven in het rapport 'Akoestisch onderzoek Eilandbusstation Lelystad' met kenmerk 621.146.70 d.d. 4 maart 2022.

De aanleiding voor het aanvullende onderzoek is het feit dat - als gevolg van netcongestie bij Liander - de kans reëel is dat de consessiehouder niet met een volledige zero-emissie-operatie kan starten en dat tijdelijk een aantal dieselbussen ingezet zal worden tot het moment dat de laadinfrastructuur volledig operationeel is.

Op verzoek van de gemeente is onderzocht wat de akoestische gevolgen zijn van deze tijdelijke situatie waarbij een aantal ritten met dieselbussen wordt gereden in plaats van met elektrische bussen.

Uit het onderzoek blijkt dat ook in de situatie waarbij gedeeltelijk dieselbussen ingezet worden voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

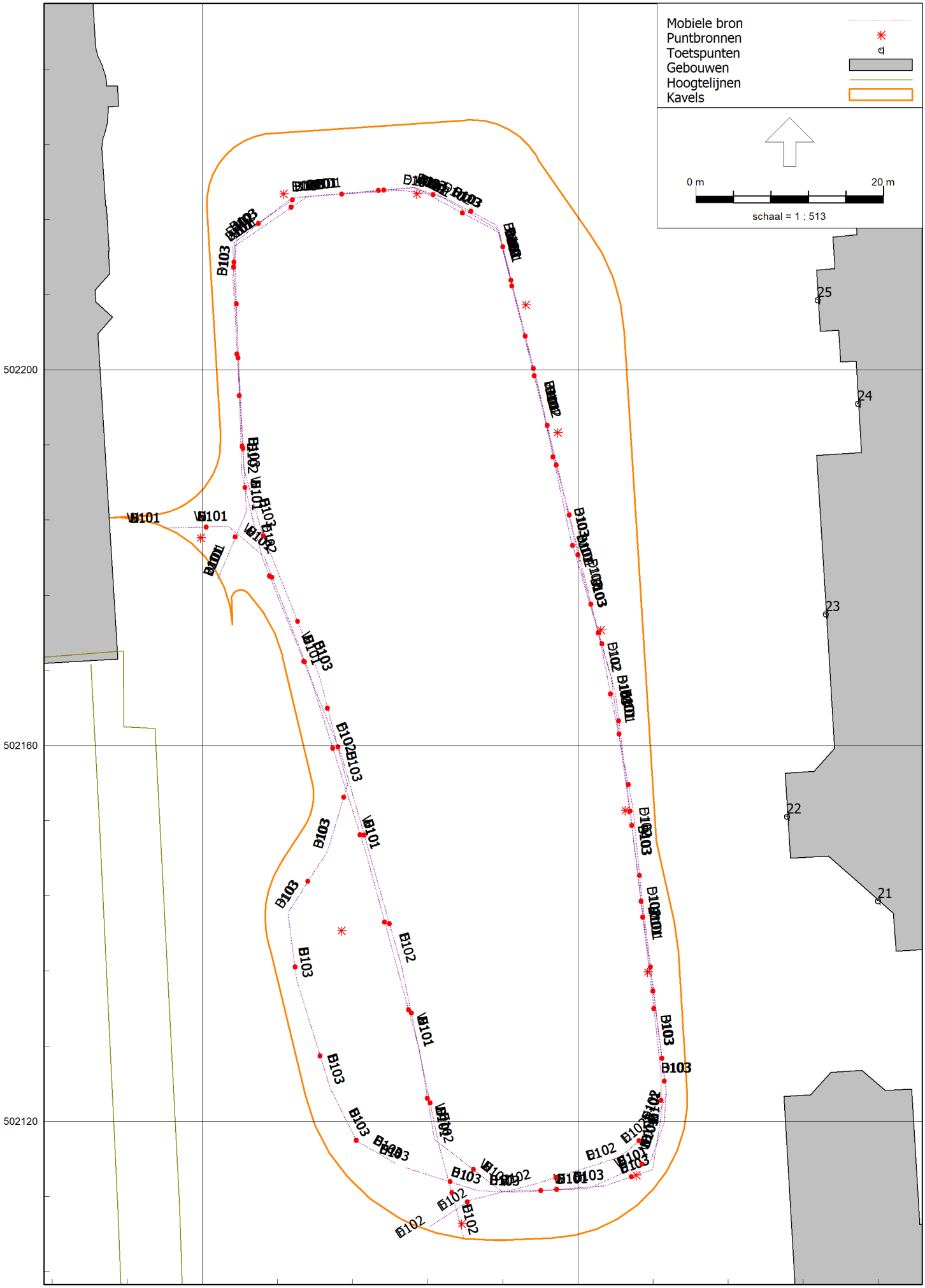
De conclusies met betrekking tot de optredende maximale geluidsniveaus en met betrekking tot wegverkeerslawaai blijven ongewijzigd.

KuiperCompagnons
Projectverantwoordelijke: de heer ing. V. Okhuijzen
Behandeld door: de heer ir. M.J. van Wijngaarden
Telefoonnummer: 010-4330099

File: j:\621\146\70\3 projectresultaat\geluid\04 bmz\rapport\62114670 aanvulling ako eilandbusstation 20230523.docm

Bijlagen >>>

Bijlage 1 Gewijzigde invoergegevens


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Gebouwen
Hoogtelijnen
Kavels
0 m
20 m
schaal = 1 : 513
502200
502160
502120
160840
160880
25
24
23
22
21

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm
Rijden	33507	1	09:21, 23 mei 2023	-94	28	E101	Elektrische bussen west	Polylijn
Rijden	33508	1	13:14, 25 jan 2022	-122	27	E102	Elektrische bussen zuid	Polylijn
Rijden	33509	1	09:22, 23 mei 2023	-149	27	E103	Elektrische bussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33512	1	13:14, 25 jan 2022	-176	27	D102	Diesel bussen zuid	Polylijn
Rijden	33513	1	09:22, 23 mei 2023	-203	27	D103	Diesel bussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33514	1	13:14, 25 jan 2022	-230	28	B101	Buurtbussen west	Polylijn
Rijden	33515	1	13:14, 25 jan 2022	-258	27	B103	Buurtbussen extra ronde	Polylijn
Rijden	33516	1	13:51, 25 jan 2022	-285	28	W101	Wisselauto west	Polylijn
Rijden	33529	1	09:23, 23 mei 2023	-313	28	D101	Diesel bussen west	Polylijn

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160867,85	502107,67	160864,13	502108,73	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160867,85	502107,67	160864,13	502108,73	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80
Rijden	160860,63	502115,49	160861,71	502115,02	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	0,80	0,80	-3,50	-3,50	0,80	0,80
Rijden	160841,65	502177,74	160835,61	502183,15	1,00	1,00	-3,50	-3,50	1,00	1,00

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min.lengte
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	264,59	264,59	3,98
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	264,59	264,59	3,98
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	28	265,02	265,02	3,99
Rijden	0,80	-2,70	-2,70	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19
Rijden	1,00	-2,50	-2,50	-3,50	Relatief	22	270,66	270,66	3,19

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Max.lengte	Weging	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Aant.puntbr
Rijden	28,19	A	140	30	15	16,47	18,39	24,41	5	10,00	28
Rijden	24,69	A	183	39	23	15,24	17,19	22,49	5	10,00	27
Rijden	31,26	A	323	69	38	12,77	14,70	20,30	5	10,00	27
Rijden	24,69	A	4	--	--	31,85	--	--	5	10,00	27
Rijden	31,26	A	40	9	5	21,84	23,55	29,11	5	10,00	27
Rijden	28,19	A	23	3	--	24,31	28,39	--	5	10,00	28
Rijden	31,26	A	23	3	--	24,25	28,32	--	5	10,00	27
Rijden	28,19	A	13	12	--	31,56	27,14	--	15	10,00	28
Rijden	28,19	A	36	9	5	22,37	23,62	29,18	5	10,00	28

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80	81,55	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20	93,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20	93,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00	89,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00	89,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	49,80	59,80	77,70	77,80	80,50	83,30	83,00	81,10	75,00	89,06	0,00	0,00	0,00	0,00
Rijden	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20	93,77	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,40	61,50	65,20	69,20	73,60	77,20	75,70	70,40	67,80
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,40	60,50	76,30	77,00	81,90	85,20	83,70	80,40	74,00
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,80	59,80	77,70	77,80	80,50	83,30	83,00	81,10	75,00
Rijden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,40	70,50	75,40	77,10	84,50	87,30	87,20	89,40	78,20

Model: IL busstation - extra dieselbussen
Lelystad IL - Lelystad
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Groep	Lwr Totaal
Rijden	81,55
Rijden	81,55
Rijden	81,55
Rijden	93,77
Rijden	93,77
Rijden	89,77
Rijden	89,77
Rijden	89,06
Rijden	93,77

Bijlage 2 Berekeningsresultaten $L_{Ar,LT}$

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation - extra dieselbussen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
20_A		160907,10	502043,29	1,50	37,9	36,0	29,8	41,0	66,9
20_B		160907,10	502043,29	5,50	39,1	37,2	31,1	42,2	66,1
20_C		160907,10	502043,29	9,50	40,3	38,4	32,3	43,4	66,0
20_D		160907,10	502043,29	13,50	40,7	38,8	32,6	43,8	66,0
20_E		160907,10	502043,29	17,50	40,7	38,8	32,6	43,8	65,9
20_F		160907,10	502043,29	21,50	40,6	38,8	32,6	43,8	65,8
21_A		160911,95	502143,45	8,50	48,1	46,3	40,1	51,3	74,2
21_B		160911,95	502143,45	11,50	47,9	46,1	39,9	51,1	74,0
21_C		160911,95	502143,45	14,50	47,7	45,8	39,7	50,8	73,7
22_A		160902,26	502152,44	8,50	50,9	49,1	42,9	54,1	76,7
22_B		160902,26	502152,44	11,50	50,6	48,7	42,6	53,7	76,3
22_C		160902,26	502152,44	14,50	50,2	48,4	42,2	53,4	75,9
23_A		160906,37	502173,97	8,50	49,5	47,6	41,5	52,6	75,1
23_B		160906,37	502173,97	11,50	49,3	47,5	41,3	52,5	74,9
23_C		160906,37	502173,97	14,50	49,1	47,2	41,1	52,2	74,7
24_A		160909,80	502196,40	5,50	47,0	45,1	38,9	50,1	72,8
24_B		160909,80	502196,40	8,50	47,0	45,1	38,9	50,1	72,7
24_C		160909,80	502196,40	11,50	46,8	45,0	38,8	50,0	72,5
24_D		160909,80	502196,40	14,50	46,7	44,8	38,6	49,8	72,4
24_E		160909,80	502196,40	17,50	46,5	44,7	38,5	49,7	72,2
25_A		160905,51	502207,44	5,50	48,1	46,2	40,0	51,2	73,9
25_B		160905,51	502207,44	8,50	48,2	46,3	40,1	51,3	73,9
25_C		160905,51	502207,44	11,50	48,1	46,2	40,0	51,2	73,7
25_D		160905,51	502207,44	14,50	47,9	46,0	39,9	51,0	73,6
25_E		160905,51	502207,44	17,50	47,7	45,9	39,7	50,9	73,4
26_A		160894,07	502253,88	4,50	43,8	41,9	35,7	46,9	70,3
26_B		160894,07	502253,88	7,50	44,5	42,6	36,4	47,6	70,2
26_C		160894,07	502253,88	10,50	44,7	42,8	36,6	47,8	70,2
26_D		160894,07	502253,88	13,50	44,7	42,8	36,6	47,8	70,1
26_E		160894,07	502253,88	16,50	44,6	42,7	36,5	47,7	70,0
26_F		160894,07	502253,88	25,50	44,2	42,4	36,2	47,4	69,6
27_A		160881,06	502264,95	4,50	43,0	41,1	34,9	46,1	69,7
27_B		160881,06	502264,95	7,50	43,7	41,9	35,7	46,9	69,6
27_C		160881,06	502264,95	10,50	44,0	42,1	35,9	47,1	69,6
27_D		160881,06	502264,95	13,50	44,0	42,1	36,0	47,1	69,5
27_E		160881,06	502264,95	16,50	44,0	42,1	35,9	47,1	69,4
27_F		160881,06	502264,95	25,50	43,7	41,8	35,6	46,8	69,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IL busstation - extra dieselbussen
LAeq bij Bron voor toetspunt: 22_A
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
22_A		160902,26	502152,44	8,50	50,9	49,1	42,9	54,1	76,7	
D101	Diesel bussen west	160841,65	502177,74	1,00	45,1	43,9	38,3	48,9	67,5	0,0
D103	Diesel bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	45,4	43,7	38,1	48,7	67,2	0,0
E103	Elektrische bussen extra ronde	160860,63	502115,49	1,00	42,4	40,5	34,9	45,5	55,2	0,0
E102	Elektrische bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	40,1	38,1	32,8	43,1	55,3	0,0
E101	Elektrische bussen west	160841,65	502177,74	1,00	39,0	37,1	31,0	42,1	55,5	0,0
W101	Wisselauto west	160841,65	502177,74	0,80	31,3	35,7	--	40,7	62,8	0,0
B101	Buurtbussen west	160841,65	502177,74	0,80	39,3	35,2	--	40,2	63,6	0,0
B103	Buurtbussen extra ronde	160860,63	502115,49	0,80	39,1	35,0	--	40,0	63,3	0,0
D102	Diesel bussen zuid	160867,85	502107,67	1,00	35,5	--	--	35,5	67,4	0,0
P104	Bus LAmax	160885,04	502153,09	1,00	-30,0	-30,0	-30,0	-20,0	69,0	0,0
P105	Bus LAmax	160887,44	502135,88	1,00	-32,1	-32,1	-32,1	-22,1	67,0	0,0
P103	Bus LAmax	160882,44	502172,30	1,00	-34,0	-34,0	-34,0	-24,0	65,0	0,0
P106	Bus LAmax	160886,24	502114,27	1,00	-37,5	-37,5	-37,5	-27,5	61,5	0,0
P102	Bus LAmax	160877,84	502193,30	1,00	-38,3	-38,3	-38,3	-28,3	60,7	0,0
P108	Bus LAmax	160854,83	502140,28	1,00	-39,1	-39,1	-39,1	-29,1	59,9	0,0
P107	Bus LAmax	160867,63	502109,07	1,00	-40,3	-40,3	-40,3	-30,3	58,7	0,0
P101	Bus LAmax	160874,44	502206,91	1,00	-40,6	-40,6	-40,6	-30,6	58,4	0,0
P109	Bus LAmax	160839,82	502182,10	1,00	-40,7	-40,7	-40,7	-30,7	58,3	0,0
P111	Bus LAmax	160862,83	502218,71	1,00	-42,5	-42,5	-42,5	-32,5	56,5	0,0
P110	Bus LAmax	160848,63	502218,71	1,00	-43,0	-43,0	-43,0	-33,0	56,0	0,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: J:\621\146\70\3 Projectresultaat\geluid\04 BMZ\Model\GM20211 Lelystad\
Model Voorgrond: IL busstation - extra dieselbussen
Model Achtergrond: IL busstation
Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
Periode: Waarde=Dagperiode / Referentie=Dagperiode
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
20_A		1,50	37,9	35,2	2,7
20_B		5,50	39,1	36,4	2,7
20_C		9,50	40,3	37,6	2,7
20_D		13,50	40,7	38,0	2,7
20_E		17,50	40,7	38,0	2,7
20_F		21,50	40,6	38,0	2,7
21_A		8,50	48,1	45,3	2,8
21_B		11,50	47,9	45,1	2,8
21_C		14,50	47,7	44,9	2,8
22_A		8,50	50,9	48,1	2,8
22_B		11,50	50,6	47,8	2,8
22_C		14,50	50,2	47,4	2,8
23_A		8,50	49,5	46,7	2,8
23_B		11,50	49,3	46,5	2,8
23_C		14,50	49,1	46,3	2,8
24_A		5,50	47,0	44,2	2,8
24_B		8,50	47,0	44,2	2,8
24_C		11,50	46,8	44,0	2,8
24_D		14,50	46,7	43,9	2,8
24_E		17,50	46,5	43,8	2,8
25_A		5,50	48,1	45,3	2,8
25_B		8,50	48,2	45,4	2,8
25_C		11,50	48,1	45,2	2,8
25_D		14,50	47,9	45,1	2,8
25_E		17,50	47,7	44,9	2,8
26_A		4,50	43,8	41,0	2,8
26_B		7,50	44,5	41,7	2,8
26_C		10,50	44,7	41,9	2,8
26_D		13,50	44,7	41,9	2,8
26_E		16,50	44,6	41,8	2,8
26_F		25,50	44,2	41,5	2,8
27_A		4,50	43,0	40,2	2,8
27_B		7,50	43,7	40,9	2,8
27_C		10,50	44,0	41,2	2,8
27_D		13,50	44,0	41,2	2,8
27_E		16,50	44,0	41,2	2,8
27_F		25,50	43,7	40,9	2,8

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: J:\621\146\70\3 Projectresultaat\geluid\04 BMZ\Model\GM20211 Lelystad\
Model Voorgrond: IL busstation - extra dieselbussen
Model Achtergrond: IL busstation
Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
Periode: Waarde=Avondperiode / Referentie=Avondperiode
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
20_A		1,50	36,0	32,7	3,3
20_B		5,50	37,2	33,9	3,4
20_C		9,50	38,4	35,1	3,3
20_D		13,50	38,8	35,4	3,3
20_E		17,50	38,8	35,5	3,3
20_F		21,50	38,8	35,4	3,3
21_A		8,50	46,3	42,8	3,5
21_B		11,50	46,1	42,6	3,5
21_C		14,50	45,8	42,4	3,5
22_A		8,50	49,1	45,6	3,5
22_B		11,50	48,7	45,2	3,5
22_C		14,50	48,4	44,9	3,5
23_A		8,50	47,6	44,2	3,5
23_B		11,50	47,5	44,0	3,5
23_C		14,50	47,2	43,8	3,5
24_A		5,50	45,1	41,6	3,5
24_B		8,50	45,1	41,6	3,5
24_C		11,50	45,0	41,5	3,5
24_D		14,50	44,8	41,4	3,5
24_E		17,50	44,7	41,2	3,4
25_A		5,50	46,2	42,7	3,5
25_B		8,50	46,3	42,8	3,5
25_C		11,50	46,2	42,7	3,5
25_D		14,50	46,0	42,6	3,5
25_E		17,50	45,9	42,4	3,4
26_A		4,50	41,9	38,5	3,4
26_B		7,50	42,6	39,2	3,4
26_C		10,50	42,8	39,4	3,4
26_D		13,50	42,8	39,4	3,4
26_E		16,50	42,7	39,3	3,4
26_F		25,50	42,4	39,0	3,4
27_A		4,50	41,1	37,7	3,4
27_B		7,50	41,9	38,4	3,4
27_C		10,50	42,1	38,7	3,4
27_D		13,50	42,1	38,7	3,4
27_E		16,50	42,1	38,7	3,4
27_F		25,50	41,8	38,4	3,4

Rapport: Vergelijkingstabel
Map: J:\621\146\70\3 Projectresultaat\geluid\04 BMZ\Model\GM20211 Lelystad\
Model Voorgrond: IL busstation - extra dieselbussen
Model Achtergrond: IL busstation
Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)
Periode: Waarde=Nachtperiode / Referentie=Nachtperiode
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil
20_A		1,50	29,8	25,7	4,2
20_B		5,50	31,1	26,9	4,2
20_C		9,50	32,3	28,1	4,2
20_D		13,50	32,6	28,4	4,2
20_E		17,50	32,6	28,5	4,2
20_F		21,50	32,6	28,4	4,2
21_A		8,50	40,1	35,8	4,3
21_B		11,50	39,9	35,6	4,3
21_C		14,50	39,7	35,3	4,3
22_A		8,50	42,9	38,5	4,4
22_B		11,50	42,6	38,2	4,4
22_C		14,50	42,2	37,8	4,4
23_A		8,50	41,5	37,1	4,4
23_B		11,50	41,3	36,9	4,3
23_C		14,50	41,1	36,7	4,3
24_A		5,50	38,9	34,6	4,3
24_B		8,50	38,9	34,6	4,3
24_C		11,50	38,8	34,5	4,3
24_D		14,50	38,6	34,3	4,3
24_E		17,50	38,5	34,2	4,3
25_A		5,50	40,0	35,7	4,3
25_B		8,50	40,1	35,8	4,3
25_C		11,50	40,0	35,7	4,3
25_D		14,50	39,9	35,5	4,3
25_E		17,50	39,7	35,4	4,3
26_A		4,50	35,7	31,4	4,3
26_B		7,50	36,4	32,1	4,3
26_C		10,50	36,6	32,3	4,3
26_D		13,50	36,6	32,3	4,3
26_E		16,50	36,5	32,2	4,3
26_F		25,50	36,2	31,9	4,3
27_A		4,50	34,9	30,6	4,3
27_B		7,50	35,7	31,4	4,3
27_C		10,50	35,9	31,6	4,3
27_D		13,50	36,0	31,7	4,3
27_E		16,50	35,9	31,6	4,3
27_F		25,50	35,6	31,3	4,3

Bijlage 11 Wateradvies ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad, Waterschap Zuiderzeeland, 17 mei 2023

DATUM
17 mei 2023

BEHANDELD DOOR
I. Gorlee

DIRECT NUMMER
06-46 91 99 07

WATERSCHAP ZUIDERZEELAND
UW WATERSCHAP

Gemeente Lelystad
dhr. E. Munneke
Postbus 91
8200 AB LELYSTAD

ONDERWERP
wateradvies ontwerpbestemmings-plan Stationsgebied Oost Lelystad

ONS ZAAKNUMMER
WPAD-00792

REGISTRATIENUMMER
WPAD-650956214-27

BIJLAGEN
-

UW BRIEF VAN
17 mei 2023

UW KENMERK
NL.IMRO.0995.BP00091-ON01

VERZONDEN

Geachte heer Munneke,

Op 29 maart 2023 ontvingen wij uw kennisgeving voor het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Oost Lelystad. In deze brief geven wij ons definitieve advies in het kader van de watertoets.

Voor het plan geldt de korte procedure
Het voornemen tot de uitbreiding en ontwikkeling van Lelystad Airport heeft geleid tot afspraken tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie Flevoland over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Als gevolg hiervan heeft het college van B&W in overleg met de provincie besloten om in te zetten op de aanleg van een nieuw eilandbusstation, inclusief de bijbehorende infrastructuur als maatregel voor een betere doorstroming van het OV. De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt met het voorliggende bestemmingsplan. In het kader van de watertoets is de korte procedure van toepassing.

De gewenste ontwikkeling heeft beperkte gevolgen voor de waterhuishouding. De beleidsthema's Voldoende water en Schoon water zijn van toepassing. De waterparagraaf dient de relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden te beschrijven, aangevuld met een concrete uitwerking van de gevolgen voor de waterhuishouding.

Positief wateradvies met verzoek tekstuele aanvulling
Deze brief betreft een positief wateradvies. Onze opmerkingen in het kader van het ambtelijk vooroverleg zijn grotendeels verwerkt in de toelichting en aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling. Wij vragen om ambtelijk nog een tekstuele aanvulling te verwerken. Dit betreft geen zienswijze.

Verzoek tekstuele aanvulling
U heeft op 17 mei toegezegd dat het mogelijk is om ambtelijk een tekstuele aanvulling in de waterparagraaf en aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling op te nemen. Wij geven hierbij een tekstvoorstel voor de aanvulling, na telefonisch overleg met dhr. T. van den Heuvel van de gemeente. Deze graag in de toelichting (§7.2, 1e alinea bij Waterkwaliteit) en de aanmeldnotitie (§3, 2e alinea bij Water) opnemen:

- "Het schone hemelwater wordt aangesloten op de openbare hemelwaterriolering. Over de lozingsroute en voorzuivering van het vervuilde hemelwater zal nadere afstemming plaatsvinden tussen de gemeente en het waterschap. De voorkeursroute hiervoor is aansluiting op de hemelwaterriolering na het passeren van een voorzuivering."

ADRES WATERSCHAPSHUIS
Postbus 229 – 8200 AE Lelystad
Lindelaan 20 – 8224 KT Lelystad
www.zuiderzeeland.nl

T (0320) 274 911
watertoets@zuiderzeeland.nl

Vervolg voor initiatiefnemer
Wij vragen de gemeente om ambtelijk nadere afstemming te houden met het waterschap over de verdere detaillering en aanpassing van de infrastructuur in relatie tot het watersysteem. Dit vooruitlopend op de eventueel benodigde melding(en). Hiervoor kan contact worden opgenomen via waterprocedures@zuiderzeeland.nl.

Vragen
Voor vragen kunt u contact opnemen met mevrouw I. Gorlee. Vermeld hierbij ons zaaknummer: WPAD-00792. Het telefoonnummer is 06 4691 9907 en het e-mailadres is watertoets@zuiderzeeland.nl.

Hoogachtend,

het college van Dijkgraaf en Heemraden,
namens dit college,

de adviseur Waterprocedures,

Elektronisch ondertekend
I. Gorlee
op 17-05-2023

mevrouw ing. I. Gorlee.

Bijlage 12 Advies Reactienota vooroverleg en inspraak, Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, 25 april 2023

OMGEVINGSDIENST
FLEVOLAND & GOOI EN VECHTSTREEK

Gemeente Lelystad
De heer E. Munneke
Postbus 91
8200 AB LELYSTAD

Verzenddatum	**Bijlagen**	**Kenmerk**
25-04-2023	-	Z2023-005147/D2023-154730

Onderwerp
Advies Reactienota vooroverleg en inspraak BP Stationsgebied Oost in Lelystad

Geachte heer Munneke,

Op 19 april 2023 heeft u mij verzocht om advies te geven op de reactienota met betrekking op het ontwerp bestemmingsplan 'Stationsgebied Oost'**.** De reactienota is opgesteld naar aanleiding van mede mijn eerdere advies met kenmerk Z2023-000042/D2023-104935. Hieronder leest u mijn conclusie met daaronder een toelichting.

Conclusie
De beschrijvingen van milieuaspecten in de reactienota zijn akkoord. Er is geen aanleiding om zienswijzen in te dienen.

Toelichting
Per milieuaspect zijn de opmerkingen die gemaakt zijn door OFGV in het eerder genoemde advies over het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen in de reactienota.

Vragen
Heeft u vragen dan kunt u contact opnemen met mevrouw I. List via telefoonnummer: 06 - 500 996 70 of e-mail: i.list@ofgv.nl.

Hoogachtend,

PH Stam

P. Stam
Waarnemend directeur Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek

Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost



Vastgesteld

gemeente Lelystad

Stationsgebied Oost

Inhoudsopgave

Regels **3**

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS **5**

Artikel 1 Begrippen 5
Artikel 2 Wijze van meten 9

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS **11**

Artikel 3 Verkeer 11
Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied 12

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS **13**

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel 13
Artikel 6 Algemene gebruiksregels 14
Artikel 7 Algemene afwijkingsregels 15
Artikel 8 Algemene wijzigingsregels 16

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS **17**

Artikel 9 Overgangsrecht 17
Artikel 10 Slotregel 18

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:
het bestemmingsplan Stationsgebied Oost met identificatienummer NL.IMRO.0995.BP00091-VG01 van de gemeente Lelystad.

1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.6 bedrijfsvloeroppervlakte (b.v.o.):
de totale (bruto) vloeroppervlakte van de ruimte die wordt gebruikt voor (kleinschalige) bedrijfsmatige activiteiten c.q. een dienstverlenend of horecabedrijf of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke.

1.7 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak.

1.8 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.9 bijbehorend bouwwerk:
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.10 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.11 bouwgrens:
de grens van een bouwvlak.

1.12 bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.13 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid, waarop gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.14 bouwwerk:
een constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

1.15 dak:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

1.16 e-bike route:
route welke uitermate geschikt is voor e-bikes.

1.17 erotisch getinte vermaaksfunctie:
een vermaaksfunctie welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal;

1.18 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.19 gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden:
de mogelijkheden om gronden en daarop toegelaten bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende bestemming te gebruiken;

1.20 horecabedrijf:
een bedrijf waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie:.

1.21 kampeermiddel:
een tent, een tentwagen, een kampeerauto, een caravan of een stacaravan, dan wel enig ander daarmee vergelijkbaar voertuig of onderkomen, dat geheel of ten dele is bestemd of opgericht dan wel wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf.

1.22 kap:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw met een zekere helling;

1.23 kiosk:
een al dan niet permanent aanwezige ruimte bestemd voor:

a. het bedrijfsmatig aan de eindconsument verstrekken van eenvoudige etenswaren en niet-alcoholische en alcoholische dranken;
b. de verkoop van bloemen, kranten en dergelijke.

1.24 kunstobject:
voortbrengsel van de beeldende kunsten in de vorm van een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.25 kunstwerk:
een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening.

1.26 milieusituatie:
de situatie, waarbij milieuaspecten dienen te worden beoordeeld, zoals hinder voor omwonenden en een verkeersaantrekkende werking. In het bijzonder dient er bij de situering en omvang van milieubelastende functies (o.a. bedrijven) op te worden gelet dat de uitbreiding of nieuwvestiging van milieugevoelige functies (o.a. woningen) zo weinig mogelijk wordt beperkt. Omgekeerd dient er bij uitbreiding of nieuwvestiging van milieugevoelige functies op te worden gelet dat bestaande milieubelastende functies zo weinig mogelijk in hun functioneren worden beperkt.

1.27 nutsvoorzieningen:
niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten behoeve van nutsbedrijven, het openbaar vervoer of van andere naar doelstelling daarmee vergelijkbare instellingen, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, warmte-/koude-opslag, schakelhuisjes, gemaalgebouwtjes, telefooncellen en wachthuisjes.

1.28 peil:
a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

1.29 prostitutie:
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.30 seksinrichting:
een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden.

Onder een seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische-massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.31 straat- en bebouwingsbeeld:
een in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, dat zich in het algemeen kenmerkt door:

1. een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
2. een goede hoogte-/breedteverhouding tussen de bebouwing onderling;
3. een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

1.32 verkeersveiligheid:
de veiligheid voor het verkeer die wordt bepaald door de mate van overzichtelijkheid en vrij uitzicht (met name bij kruisingen van wegen en uitritten) en de (mogelijke) effecten van bebouwing en overige inrichtingselementen op de gedragingen van verkeersdeelnemers.

1.33 verkeersvoorziening
verzameling van als standaardinrichting te beschouwen vast ingebouwde of aangesloten voorzieningen voor geleiding van verkeersstromen en inrichting van verkeersruimten. Voorbeelden hiervan zijn wegen en fietspaden.

1.34 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouding.

1.35 woonsituatie:
een situatie waarbij, mede door de situering van om de woonfunctie liggende functies en bebouwing, in ieder geval sprake is van een redelijke daglichttoetreding, een redelijke mate van uitzicht en voldoende privacy, alsmede van afwezigheid van hinder.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand:
de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst zijn.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.4 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeersvoorzieningen, waaronder bruggen;
b. bermen en waterpartijen;
c. straatmeubilair;
d. dynamisch reizigersinformatiesysteem;
e. nutsvoorzieningen, waaronder mede begrepen laadpalen/laadvoorzieningen en transformatoren;
f. parkeervoorzieningen met bijbehorende toegangen;
g. geluidswerende voorzieningen;
h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busbaan' tevens voor een busbaan;
i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busstation' tevens voor een busstation;

met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en andere werken.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van kunstwerken mag ten hoogste 4 m bedragen;
b. de bouwhoogte van palen en masten mag ten hoogste 12 m bedragen;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 m bedragen.
d. de bouwhoogte van een overkapping ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - busstation' mag ten hoogste 10 m bedragen.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

a. het bepaalde in lid 3.2.1 onder a voor het bouwen van een kunstwerk tot een maximale hoogte van 8 m.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verblijf;
b. plaatselijke verkeersafwikkeling;
c. een e-bike route ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – verblijfsgebied – e-bikeroute';
d. een wachtruimte voor buschauffeurs ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verblijfsgebied - chauffeursruimte';
e. horecabedrijven tot en met categorie 2 uit de Staat van Horeca-activiteiten ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met categorie 2';
f. parkeerplaatsen;
g. bermen en groen;
h. straatmeubilair;
i. kiosken;
j. markten;
k. terrassen;
l. entrees van woningen en parkeervoorzieningen;
m. nutsvoorzieningen;
n. kunstobjecten;

met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en andere werken.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Binnen de bestemming mogen worden gebouwd:

a. gebouwen ten behoeve van het verblijf en verkeer, waaronder in ieder geval wordt begrepen een wachtruimte voor chauffeurs, met een maximum oppervlakte van 50 m^2 b.v.o. en de bouwhoogte van maximaal 3 meter; en
b. maximaal één gebouw ten behoeve van een horecabedrijf van uitsluitend categorie 1 waarvan de oppervlakte maximaal 250 m² b.v.o. en de bouwhoogte maximaal 3 meter mag bedragen; en
c. maximaal één kiosk: waarvan de oppervlakte maximaal 50 m² b.v.o. en de bouwhoogte maximaal 3 meter mag bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van kunstobjecten mag ten hoogste 22 m bedragen;
b. de bouwhoogte van palen, masten mag ten hoogste 12 m bedragen;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 m bedragen;

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene gebruiksregels

6.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met de bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen;
b. het gebruik van gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, zand, grond en bodemspecie, anders dan ten behoeve van de uitvoering van krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
c. het gebruik van gronden voor de stalling en/of opslag van aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken voer-, vaar- of vliegtuigen;
d. het gebruik van gronden voor het storten van puin en afvalstoffen;
e. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
f. het gebruik van gronden als standplaats;
g. het gebruik van en het in gebruik laten nemen van nieuwe bebouwing overeenkomstig de in hoofdstuk 2 bestemmingsomschrijvingen zonder dat door middel van (nader) onderzoek is vast komen te staan dat de bodemkwaliteit voldoet aan de beoogde functie of zonder het uitvoeren van de noodzakelijke (sanerings)maatregelen om te kunnen voldoen aan de vereiste bodemkwaliteit ten aanzien van de beoogde functie.

6.2 Voorwaardelijke verplichting waterberging

a. Tot een met de bestemming strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en gebouwen zonder de aanleg en instandhouding van voldoende waterberging of watercompenserende maatregelen teneinde te komen tot een goed waterafvoersysteem, waarbij vooraf advies wordt ingewonnen van het Waterschap Zuiderzeeland;
b. het bepaalde onder a is niet van toepassing wanneer sprake is van een toename van minder dan 750 m2 aan verhard oppervlak.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

a. de bij recht in de bestemmingsregels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft;
c. de bestemmingsregels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 20%;
e. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken en zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot ten hoogste 30 meter;
f. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen, en toestaan dat de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, wordt vergroot, mits:
    1. de maximale oppervlakte van de vergroting ten hoogste 10% van het betreffende bouwvlak zal bedragen;
    2. de bouwhoogte leidt tot een bouwhoogte welke ten hoogste 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw zal bedragen.
g. van het bepaalde ten aanzien van het bouwen van gebouwen binnen het bouw- c.q. bestemmingsvlak in die zin dat de grenzen van het bouw- c.q. bestemmingsvlak naar de buitenzijde worden overschreden door:
    1. plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen en schoorstenen;
    2. gevel- en kroonlijsten en overstekende daken;
    3. ingangspartijen, luifels, balkons en galerijen;

mits de overschrijding van bouw c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1,50 m bedraagt.

Artikel 8 Algemene wijzigingsregels

8.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen om aanpassingen van de bestemmingsgrenzen mogelijk te maken, indien dit noodzakelijk is voor de realisering van het bestemmingsplan, met dien verstande dat:

a. de overschrijdingen echter niet meer dan 3 m mogen bedragen;
b. het bestemmingsvlak met niet meer dan 10% mag worden vergroot of verkleind.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in sublid a. een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het sublid a. met maximaal 10%.

c. Sublid a. is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

9.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sublid a., te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in sublid a., na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Sublid a. is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Stationsgebied Oost van de gemeente Lelystad.

Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost



Vastgesteld

gemeente Lelystad

Stationsgebied Oost

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de regels **3**

Bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten **4**

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten

BIJLAGE 2

Staat van Horeca-activiteiten

Horecabedrijf categorie 1:
Aan de detailhandelsfunctie verwante daghoreca, zijnde een kleinschalig horecabedrijf met een bedrijfsvloeroppervlak (B.V.O.) kleiner dan 150 m2, die in beginsel alleen overdag en 's- avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Daaronder worden begrepen: een automatiek, een broodjeszaak, een cafetaria, een croissanterie, een koffiebar, een lunchroom, een ijssalon, een snackbar, een tearoom, een traiteur en/of een naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen horecabedrijf.

Horecabedrijf categorie 2
Een horecabedrijf dat in beginsel alleen overdag en 's avonds geopend behoeven te zijn (vooral voor verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaakt. Binnen deze categorie kunnen de volgende subcategorieën worden onderscheiden:

- Horecabedrijven met een relatief beperkte verkeersaantrekkende werking (categorie 2a), namelijk een restaurant (zonder bezorg en/of afhaalservice), een hotel of horecabedrijven in categorie 1, met een bedrijfsvloeroppervlakte van meer dan 150 m2.
- Horecabedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking (categorie 2b), namelijk een restaurant met een bezorg en/of afhaalservice (onder andere pizzeria, Chinees of McDonalds).

Horecabedrijf categorie 3
Een horecabedrijf dat normaal gesproken ook delen van de nacht geopend is en dat daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kan veroorzaken. Daaronder worden begrepen: café, bar, grand-café, eetcafé, danscafé, biljartcentrum, shoarmazaak, grillroom, zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/ dansevenementen.

Horecabedrijf categorie 4
Een horecabedrijf dat voor een goed functioneren ook 's nachts is geopend en dat tevens een groot aantal bezoekers aantrekt en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kan brengen en bedrijven waarin de bedrijfsvoering gericht is op het publiek gelegenheid te geven deel te nemen aan kansspelen. Binnen deze categorie kunnen de volgende subcategorieën worden onderscheiden: Daaronder worden begrepen:

- partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek - /dansevenementen) (categorie 4a).
- overige horecabedrijven (categorie 4b) zoals:
    - dancing/discotheek;
    - nachtclub;
    - speelautomaten- en gokhal;
    - casino.

Horecabedrijf categorie 5

- seksinrichting

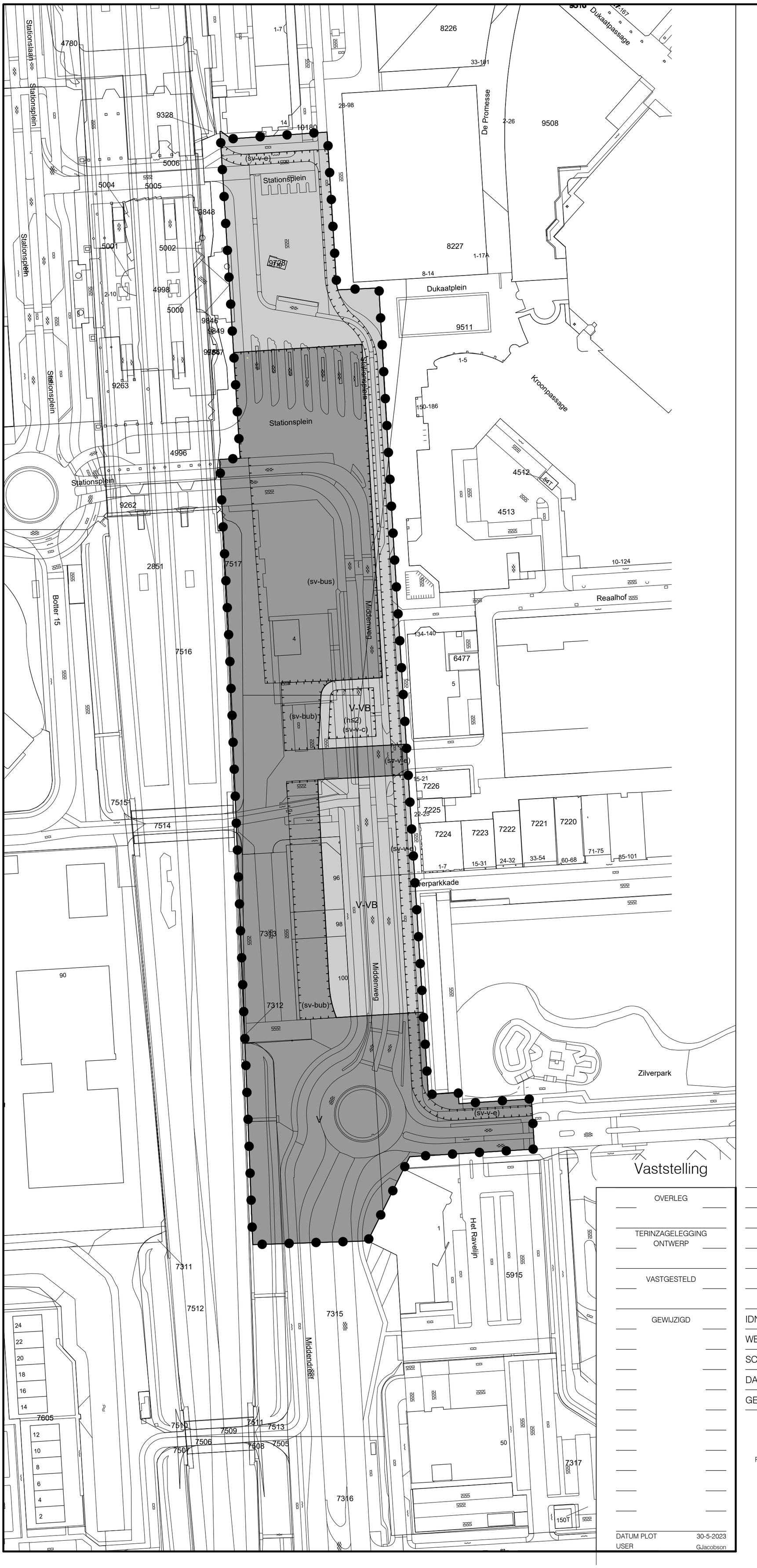
Bestemmingsplan

Stationsgebied Oost



Vastgesteld

gemeente Lelystad



Plangebied

Plangrens

Enkelbestemmingen

V — Verkeer

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

Functieaanduidingen

(h≤2) — horeca tot en met categorie 2

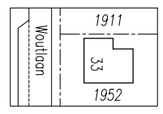
(sv-bub) — specifieke vorm van verkeer - busbaan

(sv-bus) — specifieke vorm van verkeer - busstation

(sv-v-c) — specifieke vorm van verkeer - verblijfsgebied - chauffeursruimte

(sv-v-e) — specifieke vorm van verkeer - verblijfsgebied - e-bikeroute

VERKLARINGEN



bestaande bebouwing, kadastrale- en topografische gegevens

BGT dd. 14 okt. 2021

OVERLEG	
TERINZAGELEGGING ONTWERP	
VASTGESTELD	
GEWIJZIGD	
DATUM PLOT	30-5-2023
USER	GJacobson

Gemeente Lelystad

Bestemmingsplan

Stationsgebied oost

IDN	NL.IMRO.0995.BP00091-VG01
WERKNR.	621.146.70
SCHAAL	1:1000
DATUM	juni 2023
GETEKEND	gj
FORMAAT	A2
PROJECTMAP	J:\621\146\70\3 Projectresultaat\verbeelding\dwg
BESTAND	RO-BP-62114670-VB-VAST.dwg
BLAD	.

N

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99

E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl

KUIPER COMPAGNONS