

Bestemmingsplan

1e Partiele herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015

Vastgesteld



1e Partiele herziening
bestemmingsplan Bataviahaven 2015
voor vaststelling

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Crisis- en herstelwet	6
Hoofdstuk 2 Bestemmingsplannen	7
Hoofdstuk 3 1e partiële herziening bestemmingsplan	9
3.1 Aard en doel	9
3.2 Onderdelen herziening	10
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	13
4.1 Verkeer en parkeren	13
4.2 Bodem	14
4.3 Water	14
4.4 Milieuzonering	15
4.5 Geluid	15
4.6 Luchtkwaliteit	15
4.7 Externe veiligheid	16
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	16
4.9 Ecologie en stikstofdepositie	16
4.10 Luchtvaartverkeer	17
4.11 Milieueffectrapportage	17
Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid	19
Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21
6.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	21
6.2 Zienswijzen	21

Toelichting

(vastgesteld)

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gehele Metropoolregio Amsterdam (MRA) is er een hoge druk op de woningmarkt. Lelystad wil hier aan bijdragen met de ambitie om circa 10.000 woningen toe te voegen. Voor de Kust betekent dit concreet dat de drie overige blokken in Bataviahaven (gefaseerd) op de markt worden gebracht.

De kust van Lelystad biedt een mooie kans om onderscheidende woonmilieus toe te voegen aan de stad. Bataviahaven neemt binnen deze kustlijn een prominente plek in. Het project Bataviahaven kent een lange geschiedenis. De gemeente heeft in 2002 een stedenbouwkundig ontwerp vastgesteld (Palmboom Van de Bout, 2002) voor het gebied. Vervolgens is er een uitraag (ontwikkelingsvisie en plan van aanpak) in de markt gezet voor de ontwikkeling van het gebied. Deze uitraag is gewonnen door de ontwikkelcombinatie Bataviahaven (Rabo Vastgoed B.V., Stable International Development BV, Van Wijnen Projectontwikkeling Midden BV en Amvest Woningen BV).

In 2004 is er een stedenbouwkundig deelplan voor de bouwblokken 1 en 2 opgesteld. Op 10 maart 2005 is voor het onderhavige plangebied het bestemmingsplan Bataviahaven vastgesteld. In 2015 is dit plan vanwege de 10 jaar termijn van bestemmingsplannen geactualiseerd. In het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 worden naast het reeds gerealiseerde blok 1 ook de resterende ontwikkelblokken geregeld (blokken 2 t/m 5). Recent is gestart met de bouw van het tweede blok in Bataviahaven. Het totale plangebied van Bataviahaven heeft met de haven en boulevard een omvang van circa 12 hectare. Circa 3,8 hectare is in totaal uitgeefbaar, waarvan circa 2 hectare nog uit te geven. Nieuwe stedenbouwkundige inzichten maken het nodig om het huidige bestemmingsplan op onderdelen aan te passen.

Bestemmingsplan Bataviahaven 2015 is nog steeds vigerend en wordt nu met het voorliggende plan herzien. Het gaat hierbij om de 1^e partiële herziening van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 met ondergeschikte wijzigingen, die betrekking hebben op de bouwblokken 2 t/m 5. In hoofdstuk 3 worden deze wijzigingen nader beschreven.

Voorliggende herziening voorziet niet in nieuwe functies of in een groter programma dan het moederplan uit 2015. Voor de onderdelen die niet worden herzien, blijven de regels van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 van kracht.



Afbeelding: ontwikkelblokken 1 t/m 5 binnen plangebied Bataviahaven

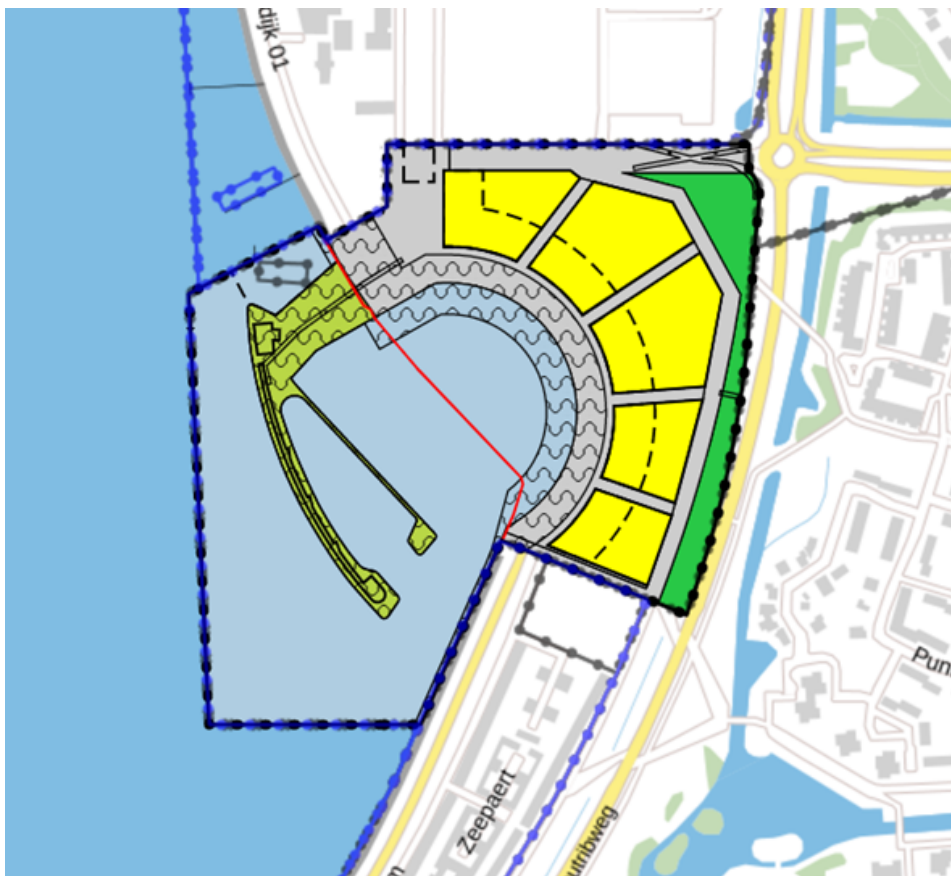
1.2 Crisis- en herstelwet

De ontwikkeling van de woningbouwplannen voor het gebied Bataviahaven valt onder de categorieën van projecten die zijn aangewezen in bijlage I (artikel 3.1) bij de Crisis en herstelwet (Chw). Afdeling 2 Chw is op de bestemmingsplanprocedure van toepassing. Dat betekent dat belanghebbenden die tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in beroep gaan, in het beroepsschrift de beroepsgronden moeten aanvoeren. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Verder moet de Raad van State een eventueel beroep bij voorrang behandelen en binnen 6 maanden uitspraak doen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Bataviahaven 2015

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Bataviahaven 2015, dat op 26 januari 2016 is vastgesteld door de raad van de gemeente Lelystad. Het bestemmingsplan is bedoeld als planologisch toetsingskader voor de ontwikkeling van het gebied Bataviahaven tot een hoogwaardig en levendig woon- en verblijfsgebied, als onderdeel van het Bataviakwartier, met woningbouw in vooral het hogere segment en een mix van functies aan de boulevard.



Afbeelding: verbeelding bestemmingsplan Bataviahaven 2015

Het bestemmingsplan voorziet in 5 bouwblokken voor woningbouw en voorzieningen aan de havenkom. Verder is de openbare ruimte bestemd voor 'Verkeer', 'Verkeer-Verblijf', 'Groen', 'Recreatie-Nautische voorzieningen en 'Water'. Voor een nadere toelichting van dit bestemmingsplan wordt hier verwezen naar de toelichting van dit plan (Toelichting bestemmingsplan Bataviahaven 2015).

Parapluplan Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad

Ter plaatse van dit plangebied geldt ook het parapluplan 'Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Lelystad op 22 september 2020. Het parapluplan voorziet in regels voor

(vastgesteld)

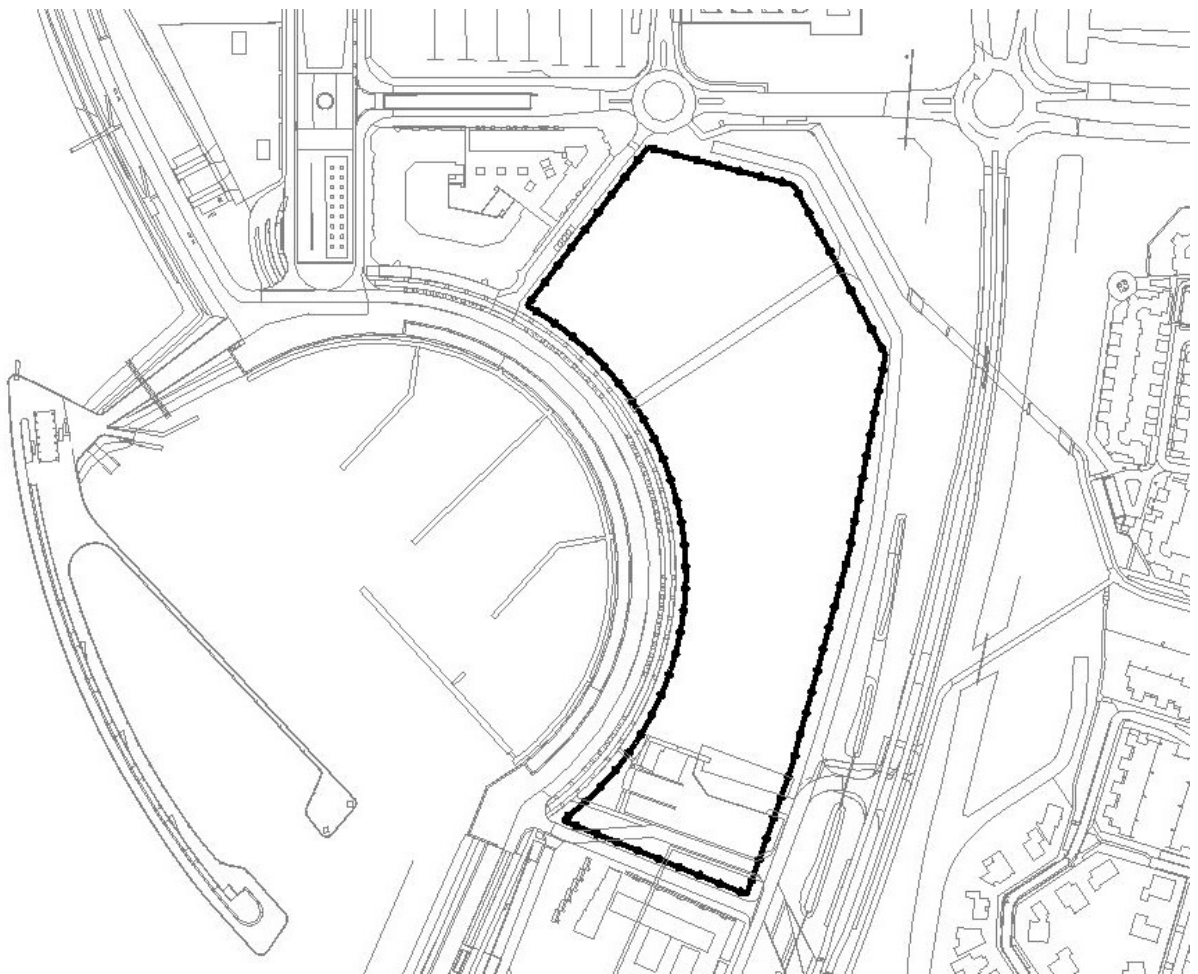
woningsplitsing en kamerbewoning. Voor een nadere toelichting van dit bestemmingsplan wordt hier verwezen naar de toelichting van dit plan (Toelichting Parapluplan Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad).

Hoofdstuk 3 1e partiële herziening bestemmingsplan

3.1 Aard en doel

De voorliggende partiële herziening voorziet niet in nieuwe functies of in een uitbreiding van het programma. Het doel is om een op nieuwe stedenbouwkundige inzichten gebaseerd actueel toetsingskader te bieden voor de ontwikkeling van de resterende ontwikkelblokken binnen het plangebied van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015.

Het gaat om een partiële herziening van het bestemmingsplan. Dat betekent dat de onderdelen die geen deel uitmaken van deze herziening onveranderd van kracht blijven, zoals vastgesteld in het bestemmingsplan uit 2015. Daarnaast blijven de regels van het hier geldende parapluplan uit 2020 onveranderd van kracht.



Afbeelding: plangrens 1e partiële herziening bestemmingsplan Bataviahaven 2015

3.2 Onderdelen herziening

Zoals hiervoor aangegeven geldt voor de herziening, dat het bepaalde in het bestemmingsplan 'Bataviahaven 2015', zoals is vastgesteld door de gemeenteraad van Lelystad op 26 januari 2016 en zoals gewijzigd door het bestemmingsplan 'Parapluplan Algemene regels woningsplitsing en kamerbewoning Lelystad', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Lelystad op 22 september 2020, onverkort van toepassing is. Er worden wél een aantal ondergeschikte wijzigingen opgenomen ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2016.

Het gaat hierbij om de volgende punten:

1. Parkeernormen

Nieuwe inzichten en de ervaring uit reeds gerealiseerde delen hebben tot de conclusie geleid, dat eerder vastgestelde parkeernormen te hoog zijn en dat het wenselijk is om deze normen voor de bouwblokken 2 tot en met 5 van het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 te herzien. In de partiële herziening wordt daarom voorzien in nieuwe parkeernormen.

Voor de onderbouwing van deze nieuwe parkeernormen wordt hier verwezen naar paragraaf 4.1 Verkeer en parkeren van deze toelichting.

2. Bouwhoogtes

Het bestemmingsplan Bataviahaven 2015 voorziet in minimale en maximale bouwhoogtes. Deze partiële herziening voorziet alleen nog in maximale bouwhoogtes.

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

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

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

3. Samenvoeging bouwblokken

Op de verbeelding van het moederplan staat tussen ontwikkelblokken 4 en 5 een straat gepland met de bestemming 'Verkeer-verblijf', omdat in het oorspronkelijke plan werd uitgegaan van 5 gescheiden bouwblokken. Blokken 4 en 5 zijn te klein om een goed stedenbouwkundig plan te kunnen realiseren. Om het parkeren zo goed mogelijk op te kunnen lossen en om kwalitatief goede binnenterreinen te kunnen maken, is er nu voor gekozen om de twee blokken samen te voegen tot één blok. Hierdoor vervalt de bestemming 'Verkeer-verblijf' tussen blok 4 en 5 en wordt ingevuld met bestemming

'Wonen'.

(vastgesteld)

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Verkeer

De eerste partiële herziening voorziet niet in nieuwe functies of in een uitbreiding van het op grond van het moederplan reeds toegestane programma, zodat er ook geen effect ontstaat op het verkeer en de afwikkeling daarvan op wegen in de omgeving.

4.1.2 Parkeren

Heroverweging parkeernormen op basis van Bataviahaven bouwblok 1

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

Aantal reguliere woningen

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

Daadwerkelijk gebruik parkeerplaatsen door reguliere woningen

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

Verwacht gebruik op basis van normen parkeerbeleidsplan

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

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

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

Een doorrekening van de normen komt uit op 200 parkeerplaatsen, de praktijk op 164. Dit is zo'n 18% lager dan op basis van de norm de verwachting is. Voor bouwblokken 2

(vastgesteld)

t/m 5 is de verwachting dat voor dezelfde doelgroep als bij bouwblok 1 gebouwd gaat worden en de bouwblokken hebben een soortgelijke ligging als bouwblok 1.

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

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

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

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

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

4.2 Bodem

In het kader van het moederplan is de bodemkwaliteit in het plangebied onderzocht. Geconcludeerd werd dat op basis van de beschikbare gegevens over de bodemkwaliteit er geen belemmering zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Sindsdien hebben er geen bodemvervuilende activiteiten plaatsgevonden, zodat deze conclusie nog steeds van toepassing is. In het kader van de benodigde omgevingsvergunningen zal wel, zoals gebruikelijke, locatiespecifiek onderzoek nodig zijn.

4.3 Water

Deze herziening voorziet niet in een toename aan verharding of in andere bebouwing dan het moederplan reeds toelaat. Deze herziening heeft dan ook geen effect op de waterhuishouding van het gebied. Nader onderzoek is niet nodig. Het Waterschap Zuiderzeeland heeft op 18 juni 2021 een positief advies afgegeven (zie ook paragraaf 6.1).

4.4 Milieuzonering

In het moederplan werd geconcludeerd dat er qua milieuzonering geen knelpunten zijn. De herziening voorziet niet in nieuwe functies of in bebouwing, die dichterbij andere functies komt, anders dan wat het moederplan reeds toelaat. De conclusie uit het moederplan veranderd niet. Nader onderzoek is niet nodig.

4.5 Geluid

De in de partiële herziening mogelijk gemaakte woningen zijn een geluidgevoelige bestemming en betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De woningen bevinden zich binnen de geluidszones langs de Houtribweg en de Houtribdreef. Om die reden zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies door onderzoeksbureau Cauberg Huygen berekend en beoordeeld (zie Bijlage 1). Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Het project is niet gelegen binnen een zone langs een spoorweg of rond een industrieterrein, zodat alleen onderzoek naar geluidhinder van hiervoor genoemde wegen nodig is.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Houtribweg ten hoogste 50 dB bedraagt, inclusief aftrek van 5 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hierdoor overschreden. De maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder van 63 dB wordt nergens overschreden. De maximaal te verlenen hogere waarde volgens het gemeentelijk geluidbeleid van 53 dB wordt evenmin overschreden.

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

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 55 dB.

Woningen kunnen beschikken over geluidsluwe buitenruimte na gebouwmaatregelen (balkonhekken met dichte structuur, geluidabsorberende plafonds in geval van overstekken).

Gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de gevels hogere waarden vast te stellen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai vanaf de Houtribweg van 50 dB na aftrek.

Samen met het ontwerp bestemmingsplan heeft ook het ontwerpbesluit Hogere waarde ter inzage gelegen. Hierop is geen zienswijze ingediend.

4.6 Luchtkwaliteit

De bestemmingsplanherziening maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, anders dan reeds in het moederplan is toegestaan. Vaststelling van deze herziening leidt daarmee niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet nodig.

4.7 Externe veiligheid

In het moederplan is het aspect externe veiligheid voldoende onderzocht en geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen geeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Voorliggende herziening voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op eerdere conclusies, zodat nader onderzoek niet nodig is.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in het plangebied van deze herziening. Het gebied heeft ook een lage verwachting van eventueel aanwezige archeologische waarden. In het moederplan wordt geconcludeerd dat de aanwezigheid van archeologische waarden weliswaar niet voor 100% kan worden uitgesloten, maar dat gezien de landschapsgenetische context en de diepteligging de kans minimaal is dat behoudenswaardige vindplaatsen aanwezig zijn, laat staan verloren gaan. Gezien de uiterst lage verwachting is uitgebreider onderzoek voor dit gebied niet nodig.

De aanwezigheid van archeologische sporen kan echter nooit volledig worden uitgesloten. Bij de uitvoering van de bodemversturende werkzaamheden dient men dan ook alert te zijn op de aanwezigheid van archeologische resten. Scheepswrakken kunnen in principe overal op de voormalige Zuiderzeebodem worden aangetroffen. De meeste scheepswrakken liggen relatief dicht aan het oppervlak van de voormalige Zuiderzeeafzettingen.

Indien tijdens de bodemversturende werkzaamheden archeologische resten of (delen van) een scheepswrak worden aangetroffen dient het werk onmiddellijk te worden stilgelegd. Op grond van artikel 53 van de Monumentenwet 1988 dient melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister (de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE), ARCHIS-meldpunt). In de Flevolandse praktijk fungeert het archeologisch depot in het Nieuwland Erfgoedcentrum als centraal meldpunt van archeologische vondsten.

Eventuele archeologische vindplaatsen dienen altijd op basis van algemeen geldende criteria te worden gewaardeerd alvorens een gefundeerde uitspraak over behoud of vervolgonderzoek kan worden gedaan. Naast conservering en zeldzaamheid, zijn bij de waardestelling met name gaafheid, informatiewaarde en ensemblewaarde van groot gewicht. Gezien de geringe omvang van het plangebied, de situering in het stedelijk gebied en de zeer diepe ligging (erosiekans) is de kans gering dat een eventuele archeologische vindplaats in het plangebied op deze laatste criteria hoog zal scoren.

4.9 Ecologie en stikstofdepositie

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling.

In februari 2021 is door onderzoeksbureau NatuurBeleven een ecologische quickscan uitgevoerd (zie Bijlage 2). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten

aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze soorten schade ondervinden van de mogelijk gemaakte ontwikkelingen.

Beschermde soorten

Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat effecten op beschermde soorten of jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen van beschermde soorten niet aan de orde. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

Voor de werkzaamheden die plaats zullen vinden voor de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen en andere voorzieningen is een berekening van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden noodzakelijk. Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofdepositie en het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2021-288.html>). Ingevolge het nieuwe artikel 2.9a juncto artikel 2.5 Besluit stikstofreductie en natuurverbetering is stikstofdepositie vanwege bouw- en aanlegactiviteiten uitgezonderd van beoordeling. Derhalve is het beschouwen van de aanlegfase in deze situatie niet meer benodigd. Deze is in het onderzoek van onderzoeksbureau Cauberg Huygen nog wel meegenomen in de berekening (zie Bijlage 3), wat hier geen probleem vormt. Uit de rekenresultaten volgt dat voor zowel de bouw- als de gebruiksfase sprake is van een stikstofdepositie (afgerond op 2 decimalen) van niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar ter plaatse van de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is dan ook niet benodigd.

Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de werkzaamheden, kunnen worden uitgesloten.

4.10 Luchtvaartverkeer

Het plangebied van deze herziening bevindt zich binnen een zone waar op grond van het Luchthavenbesluit Lelystad een bouwhoogtebeperking geldt van 146,3 meter bedragen ten opzichte van NAP. Aan deze bouwhoogtebeperking wordt ruim voldaan, zodat de luchtvaart geen belemmering vormt voor dit plan.

4.11 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

(vastgesteld)

Het bestemmingsplan uit 2016 voorziet ter plaatse al in woningbouw. De nu voorliggende partiële herziening voorziet niet in een groter of ander programma dan reeds is toegestaan. Het gaat slechts om ondergeschikte aanpassingen van de regels. De partiële herziening van het bestemmingsplan voorziet dan ook niet in ontwikkelingen die kwalificeren als nieuwe stedelijke ontwikkelingsprojecten, zoals bedoeld in het besluit MER. De bestemmingsplanherziening geeft dan ook geen aanleiding voor het opstellen van een MER Aanmeldnotitie of het uitvoeren van een MER.

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

Aangezien de voorliggende 1e partiële herziening van het bestemmingsplan alleen ondergeschikte aanpassingen van de regels bevat, heeft de 1e partiële herziening geen financiële gevolgen voor de gemeente; de 1e partiële herziening is in dit opzicht dan ook uitvoerbaar.

Op grond van de Grondexploitatiewet als onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het verhaal van kosten verplicht. De wetgever acht het wenselijk dat de gemeente en ontwikkelaar het onderling eens worden over het kostenverhaal (zoals bepaalt in artikel 6.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening). Dit kan middels een exploitatieplan dan wel een anterieure overeenkomst. Voor vaststelling van het daarvoor in aanmerking komende planologische besluit dient vast te liggen op welke wijze het kostenverhaal wordt gedekt.

Met betrekking deze 1e partiële herziening van het bestemmingsplan zullen de gemeente en toekomstige ontwikkelaar(s) een anterieure overeenkomst tekenen waarin de kosten van de grondexploitatie zijn verzekerd. Hiermee zijn deze kosten anderszins verzekerd en is er volgens art. 6.12, lid 2, onder a Wro geen aanleiding meer tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp van de eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Bataviahaven is op 2 juni 2021 naar de volgende instanties verzonden voor vooroverleg :

- Provincie Flevoland;
- Waterschap Zuiderzeeland
- Veiligheidsregio Flevoland
- Rijkswaterstaat Midden Nederland

De instanties hadden tot 30 juni 2021 gelegenheid een vooroverlegreactie in te dienen. Van Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio is geen reactie ontvangen. Er kan ervan uit worden gegaan dat deze instanties geen opmerkingen hebben op dit bestemmingsplan. De andere reacties worden hierna kort samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente.

Waterschap Zuiderzeeland

Het Waterschap heeft op 18 juni 2021 gereageerd op het voorontwerp.

Vooroverlegreactie

Het waterschap onderschrijft dat deze herziening niet voorziet in een toename aan verharding of in andere bebouwing dan het moederplan reeds toelaat. Deze herziening heeft dan ook geen effect op de waterhuishouding van het gebied. Het waterschap geeft dan ook een positief advies.

Reactie gemeente Lelystad

De gemeente neemt kennis van deze reactie.

Provincie Flevoland

De provincie heeft op 1 juli 2021 gereageerd op het voorontwerp.

Vooroverlegreactie

De provincie geeft aan dat de partiële herziening van het bestemmingsplan geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen. Het betreft een locatie in het stedelijk gebied, en het plan herziert vooral maatvoering. Het programma zelf, zowel kwalitatief als kwantitatief, wijzigt niet volgens de toelichting.

Reactie gemeente Lelystad

De gemeente neemt kennis van deze reactie.

6.2 Zienswijzen

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

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

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