Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan
Waterfront Stedelijke Kust

Afdeling: Omgevingsplan en Vergunningen
Auteurs : J.C. Jager
Datum: 28 april 2026
Versie: 1.0

Inhoudsopgave **Blz.**

a) Inleiding 3
b) Behandeling zienswijzen 4
2.1 Formele aspecten zienswijzen
2.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen
c) Conclusie 126
Wijzigingen n.a.v. zienswijzen

gemeente Lelystad

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Waterfront Stedelijke Kust’ heeft vanaf 14 december 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Van de terinzagelegging is op 13 december 2023 kennisgegeven in de Flevopost en in het Gemeenteblad (2023, 530762). Daarin werd vermeld dat gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging eenieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kon brengen bij de gemeente Lelystad.

Er zijn 40 zienswijzen ingediend. In paragraaf 2.2 van deze nota zijn de zienswijzen geïnventariseerd en voorzien van een antwoord.

2. Behandeling zienswijzen

2.1. Formele aspecten

De volgende (rechts)personen hebben op het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze ingediend.

nr.	(Rechts)persoon	Adres	Postcode	Plaats	Datum ontvangst	Opmerking
1.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	3-1-2024	
2.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	8-1-2024	
3.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	10-1-2024	
4.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	12-1-2024	Zie 3
5.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	16-1-2024	Zie 19
6.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	17-1-2024	
7.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	17-1-2024	Zie 3
8.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	18-1-2024	Zie 3
9.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	18-1-2024	Zie 8
10.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	21-1-2024	
11.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 3 en 9
12.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 7
13.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
14.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
15.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 3 en 9
16.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
17.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	22-1-2024	
18.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
19.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
20.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	22-1-2024	Zie 3
21.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	22-1-2024	Zie 3 en 9
22.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	

23.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	
24.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	
25.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 22
26.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	
27.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 22 en 25
28.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 22 en 25
29.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	23-1-2024	Zie 22 en 25
30.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	
31.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	
32.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	Zie 16
33.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	Zie 6
34.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	24-1-2024	Zie 18
35.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	25-1-2024	
36.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	25-1-2024	Zie 2.2.11
37.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	25-1-2024	Zie 24
38.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	25-1-2024	
39.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	26-1-2024	Zie 17
40.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	27-1-2024	

Bovenstaande zienswijzen zijn grotendeels voor het verstrijken van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpplan, te weten uiterlijk 24 januari 2024, bij de gemeente ingekomen of aangekondigd. Deze zienswijzen zijn daarom tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk. Daarnaast zijn er zienswijzen (nummers 35-40) binnen gekomen enkele dagen na verstrijken van de termijn van inzagelegging. Deze laatste zienswijzen zijn desondanks net als de andere zienswijzen in deze nota beantwoord.

2.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

2.2.1. (Rechts)persoon 1

Zienswijze 1
H3.3 Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid
In dit hoofdstuk wordt de ontsluiting van woonwijk Saerdam richting de Houtribweg beschreven. (Rechts)persoon 1 is het niet eens met de voorgenomen enkelzijdige ontsluiting van Saerdam, en ziet voor een tweede ontsluitingsmogelijkheid liever ook een koppeling met de ontsluitingsweg van woongebied 1 aan de zuidzijde van Saerdam.



Reactie gemeente
Het is de bedoeling dat elk woongebied, de vier nieuwe woongebieden en Saerdam, elk een enkele ontsluiting hebben. Dit is zo ontworpen om sluipverkeer tegen te gaan en de verkeersveiligheid in de woongebieden te bevorderen. Het bestemmingsplan sluit overigens een tweede ontsluiting niet uit.

<u>Zienswijze 2</u>
H3.4 Parkeren van ontwerpbestemmingsplan
(Rechts)persoon 1 is het niet eens met het invoeren van een parkeervergunningsysteem als optie voor het parkeren in Saerdam als genoemd in dit hoofdstuk. Er wordt gesteld dat tijdens bewonersbijeenkomsten is gesproken over het verplaatsen van parkeerplaatsen van de dijkzijde naar de woningzijde. Daarnaast meent (rechts-)persoon 1 dat verkeersdruk verder toe zal nemen door de voorgenomen ontwikkelingen. Dit in combinatie met een parkeerverbod voor niet-inwoners is volgens (rechts-)persoon 1 de juiste parkeeroplossing voor bewoners van Saerdam.



Reactie gemeente

De uiteindelijke parkeeroplossing wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De betreffende straat valt ook buiten de bestemmingsplangrens. De gemeente kijkt positief naar het idee de parkeerplaatsen de verplaatsen naar de andere zijde, maar uitwerking hiervan dient nader onderzocht te worden in samenspraak met alle betrokkenen. Het vergunningensysteem is hier bedacht om te reguleren dat alleen bewoners er een parkeerplek hebben.

Zienswijze 3

H3.7 Stadsstrand

(Rechts)persoon 1 is het niet eens met de locatie van het stadsstrand in ontwerpbestemmingsplan Waterfront Stedelijke Kust Lelystad, ook niet na de aanpassingen van de locatie op basis van het gebiedsproces met omwonenden. Er wordt geopperd geen strand te realiseren nabij het Saerdam en verkeers-/geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken voor de bestaande woningen aldaar. Dit mede vanwege het feit dat er al enkele strandvoorzieningen aanwezig zijn in Lelystad of directe omgeving.



Reactie gemeente
Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Wel zijn diverse maatregelen die overlast moeten beperken/vermijden opgenomen waaronder het autoluw maken van de Oostvaardersdijk.

2.2.2. (Rechts)personen 2

Zienswijze 1
Het bouwen van een deel van de woningen van Meerdijkhaven in het huidige Markermeer.
Door het "buitendijks" bouwen meent (rechts-)persoon 2 dat het uitzicht door de voorgenomen bebouwing van Meerdijkhaven wordt gereduceerd. In een eerdere brief heeft (rechts-)persoon 2 genoemd dat het college het begrip buitendijks bouwen anders wordt omschreven. (Rechts-)persoon 2 wenst een duidelijkere onderbouwing van de plus/minus 30 hectaren die aan het Markermeer onttrokken wordt voor bebouwing.

Reactie gemeente
Bij de afbakening van waar bebouwing is toegestaan is zo veel als mogelijk rekening gehouden met het belang van uitzicht voor bewoners van Saerdam. Het grootste deel van het uitzicht over open water blijft bewaard. Een landaanwinning is nodig omdat voor het beoogde doel niet voldoende ruimte beschikbaar is aan de kust van Lelystad.

Zienswijze 2
Waterbeheer Markermeer
Met verwijzing naar de kamerbrieven: "Water en Bodem sturend" d.d. 25 november 2022 en de kamerbrief "Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied" d.d. 5 oktober 2023, heeft (rechts-)persoon 2 eerder gewezen op het belang van het Markermeer als onze nationale "regenton". In het bestemmingsplan gaat het college daar volgens (rechts-)persoon 2 te gemakkelijk aan voorbij.
Dat de gemeente in het verleden een toezegging heeft gehad om in het Markermeer te bouwen neemt, volgens (rechts-)persoon 2 niet weg dat de toekomst waarin extreem weer vaker zal voorkomen, een reden moet zijn om geen woningen te bouwen in een deel van het Markermeer.

Reactie gemeente
De maximale omvang van de landaanwinning is teruggebracht naar 23,5 ha. Met de beoogde landaanwinning spreken we over 23,5 ha van de 70.000 ha aan wateroppervlakte van het Markermeer. Dat is 1/3000^{e} deel, ofwel 0,03% van het totale wateroppervlakte. Uit het MER is gebleken dat hier geen merkbare effecten uit voortkomen.

Zienswijze 3
Het in uw voorkeursalternatief aanbrengen van een strand.
(Rechts-)persoon 2 heeft bezwaar tegen het beoogde strand en wel om de volgende reden.

a) Afgezien van de overlast van een strand (vervuiling, geluidsoverlast en handhaving regels) vind (rechts-) persoon 2 het bezwaarlijk dat in de toekomst elk jaar na een winter met stormen en hoogwater het strand hersteld moet worden.

b) Elk jaar is te verwachten dat er werkzaamheden nodig zijn om het strand te herstellen. Voor de gemeente zaak om na te denken over de jaarlijkse financiële kant voor onderhoud van het strand.
c) In het bestemmingsplan wordt gesteld dat een stadsstrand nodig is, omdat geschikte stranden te ver zouden liggen. Het strand Houtribhoek is dichtbij en wordt niet vermeld.

Reactie gemeente
De gemeente ziet een groot belang voor de stranden, maar erkent ook dat er overlast kan ontstaan en onderhoud nodig is. Bij de uitwerking zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de wensen van bewoners om overlast te beperken. Het Houtribhoekstrand is geen gelijkwaardig alternatief vanwege de aanzienlijke afstand tot het zwaartepunt van de bewoning in Lelystad. In de Toelichting is dit alsnog opgenomen.

2.2.3. (Rechts)persoon 3

Zienswijze 1
In strijd met Kustvisie 2030
(Rechts-)persoon 3 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en Meerdijkhaven) was de aanleg van een 'Suyderseeboulevard' voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:
De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 2
Overlast horeca en sanitair
(Rechts-)persoon 3 is eigenaar van een appartement aan de Saerdam (gebouw Suyderseezicht). Volgens de plannen zouden er bouwwerken t.b.v. de horeca en sanitair kunnen worden toegestaan. De hoogte van overige bouwwerken, zijnde geen gebouwen zoals lichtmasten kunnen zelfs 15 meter hoog worden. Door de opening van horeca toe te staan, overdag en 's avonds jaarrond, verwacht (rechts-)persoon 3 dat de overlast veroorzaakt door menselijke aanwezigheid in het gebied en de aantrekkingskracht voor (hang)jongeren, waarschijnlijk tot laat in de avond zeer groot zal zijn.

***Reactie gemeente**:*
Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van (de voorzieningen voor) het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Het zal hier niet toegestaan zijn horeca in de avond te openen, enkel horeca ter ondersteuning van het strandgebruik zal toegestaan zijn. De afstand tot de bestaande bewoning is ruim 300 meter waardoor

verwacht mag worden dat de overlast voor bewoners langs de Saerdam beperkt zal zijn. De gemeente kan zich vinden in de zienswijze met betrekking tot de hoge lichtmasten en wijzigt de planregels zodanig dat lichtmasten niet zijn toegestaan.

Zienswijze 3
Overlast strand
Omdat in het plan wordt aangegeven dat in het 'Voorkeursalternatief' de geplande aanlanding voor strand, danwel parkachtige omgeving iets meer richting Meerdijkhaven is opgeschoven, dit is gedaan vanwege de zorgen van bewoners van de Saerdam voor mogelijke overlast. Daarmee wordt, volgens (rechts-)persoon 3, erkend dat door aanleg van strand overlast voor bewoners is te verwachten. Door deze aanpassing zijn echter de zorgen voor de gevreesde overlast door onder andere geluid en zwerfafval nog lang niet weggenomen.

Reactie gemeente
De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. Omdat het belang van recreatie voor het woonplezier en gezondheid groot is, is dit voor de gemeente geen aanleiding om er van af te zien. Wel zullen deze en andere overlast gevende aspecten bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 4
Vermindering van het uitzicht
Het belang, zo stelt (rechts-)persoon 3, wordt in het ontwerpBestemmingsplan zeer ernstig geschaad door significant kwalitatieve vermindering van het uitzicht op het huidige open water van het Oostvaardersdiep en Markermeergebied door de realisatie van het strand zoals beschreven in het 'Voorkeursalternatief' en op de plankaart. Van zicht op open water zal het uitzicht veranderen in zicht op een strand dan wel parkachtige omgeving met fietspaden, wandelpaden, sport en spel, recreatieve voorzieningen en aan- en afvoerwegen. Als specifieke strandvoorzieningen in het gebied zoals aangegeven op de plankaart zouden worden gerealiseerd wordt uitgekeken op sanitaire voorzieningen en de achterkant van eventuele horecagelegenheden. Deze zijde wordt meestal gebruikt voor ontsierende opslag van goederen, afvalcontainers etc. waardoor de kwalitatieve vermindering van het uitzicht nog wordt versterkt.

***Reactie gemeente**:*
Het uitzicht van bewoners zal zeker veranderen maar door het hoogteverschil tussen woonvertrek en het water (bij de meeste bewoners meer dan 6 meter) kijkt men voornamelijk over het strand/park heen. Het open water blijft zichtbaar met strand/park op de voorgrond.
De genoemde voorzieningen liggen op tenminste 300 meter afstand van de bestaande bebouwing. Als onderdeel van het gemeentelijk welstandbeleid zal na vaststelling van het bestemmingsplan in een beeldregieplan randvoorwaarden en uitgangspunten worden opgenomen die vermijden dat sprake kan zijn van zicht op ontsierende achterkanten. In het inrichtingsplan dat volgt na vaststelling van het bestemmingsplan zal zorg worden gedragen voor een mooi landschap.

Zienswijze 5
Varianten

In de in het plan opgenomen Variant ‘Zonder strand voor Saerdam’ wordt wel rekening gehouden met het belang van (rechts-)persoon 3. Deze variant, waar aanlandingen pas beginnen bij het voormalig zanddepot aan de Oostvaardersdijk/hoek Saerdam richting Lelystad Haven is bovendien wel in lijn met de breed gedragen Kustvisie 2030, die in 2019 o.a. in samenspraak met de huidige bewoners is opgesteld. Zo was het oorspronkelijk bedoeld en het zou absoluut onrechtvaardig zijn dat hiervan in het ‘Voorkeursalternatief’ wordt afgeweken.

***Reactie gemeente**:*
De variant zonder strand heeft een aanzienlijk geringere betekenis voor de stad als geheel. De gemeente beoogt dat alle inwoners kunnen profiteren van de ligging die Lelystad heeft aan het water. Recreatie in de vorm van een stadsstrand levert daaraan een grote bijdrage.

Zienswijze 6:
Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar
In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 3 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.
Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant ‘Geen strand voor Saerdam’ wordt dat risico vermeden en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:
Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 7:
Geluid
Door het recreatief ontwikkelen van de kust en de aanleg van de nieuwe wijk Meerdijkhaven verhoogt de verkeersintensiteit op de Houtribweg. Daardoor neemt de geluidsbelasting op de gevel van het appartement van (rechts-)persoon 3 overeenkomstig toe en is het aannemelijk dat die boven de maximale geluidsbelasting van 57 Db zal komen te liggen. Mitigerende maatregelen zoals het gebruik van geluid reducerend asfalt is geen oplossing, aangezien dat type asfalt kortgeleden reeds is aangebracht op de Houtribweg ter hoogte van het appartement. Naast verhoging van de geluidsbelasting zal tegelijkertijd in geval van realisatie van de recreatieoeverzone en specifieke recreatievoorzieningen het effect van de bestaande geluidsluwe gevel aan de waterzijde van het appartement teniet worden gedaan door geluidsbronnen als sport, spel en horeca.

De rust in de woning en buitenruimte zal door toename van geluid aanzienlijk worden aangetast.

Reactie gemeente:
Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek gedaan. De conclusie daarvan is dat de verkeersintensiteit op de Houtribweg inderdaad toeneemt en dat daarmee een toename van de geluidsbelasting met 1-2 dB mag worden verwacht. Aangezien de toename gering is, vindt de gemeente dit in het kader van de integrale afweging van belangen deze toename acceptabel en daarmee verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening. Nabij het appartementencomplex van (rechts)persoon 3 is de berekende waarde 53 dB (afbeelding 4-5, bijlage akoestisch onderzoek) bij de 'worst case' aanname dat het wegdektype bestaat uit dicht asfaltbeton (DAB).
Voor wat betreft mogelijke geluidoverlast van sport, spel en horeca geldt dat deze bij de vergunningverlening zullen moeten voldoen aan de geluidseisen zoals die op dat moment gelden op basis van de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het omgevingsplan.

Zienswijze 8:
Parkeren
In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken gratis parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners van de Saerdam. Als daar niet in wordt voorzien, wordt vereenzaming in de buurt bevorderd. Van het bezoek, van bijvoorbeeld ouderen die met altijd goed ter been zijn, kan niet worden verwacht dat zij elders op grotere afstand op nieuw aan te leggen collectieve parkeerplaatsen betaald gaan parkeren. Dit betekent dat bezoek zal wegblijven met vereenzaming van oudere bewoners aan de Saerdam tot gevolg.

Reactie gemeente:
De uiteindelijke parkeeroplossing wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Vanwege de zorg die bewoners hebben over parkeeroverlast kijkt de gemeente positief aan tegen het introduceren van een vergunningensysteem om te reguleren dat alleen bewoners hier mogen parkeren. Er zijn in den lande diverse oplossingen hoe te faciliteren in parkeren voor bezoekers van bewoners bij parkeervergunningen. Bij de nadere uitwerking zal – in overleg met bewoners – worden bepaald welke oplossingen hiervoor worden toegepast.

Zienswijze 9:
Gezondheid
De variant 'Geen strand voor Saerdam' zou volgens het ontwerpbestemmingsplan leiden tot een vermindering van de gezondheid ten opzichte van het Voorkeursalternatief. Echter ook in geval aanleg en inrichting van de Oostvaarderdijk/Saerdam als een mooie Suyderseeboulevard is er, volgens (rechts-)persoon 3 volop gelegenheid om te fietsen, wandelen, joggen, te zwemmen in diep water, kanoën, suppen en te genieten van zonsondergangen boven het Markermeer of gewoon lekker uit te waaien op de boulevard en afkoeling te vinden op mooie zomerse dagen. De Suyderseeboulevard biedt bovendien een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een 'unique sellingpoint' dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is! Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant 'Geen strand voor Saerdam' blijft deze beleving voor alle inwoners behouden.

Reactie gemeente:
Minder voorzieningen voor sport en bewegen leidt tot minder recreatief bezoek en daarmee tot een minder positief oordeel. Met een strand wordt een veilige omgeving geboden voor sport en bewegen.

Zienswijze 10:
Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief'. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement en de auto in de parkeergarage zeer groot door verstuiving van zand. Deze schadelijke te verwachte effecten zijn volgens (rechts-)persoon 3 in het ontwerpbestemmingsplan niet of onvoldoende onderzocht of meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 11:
Natuurontwikkeling in Variant 'Geen strand voor Saerdam'
Door uitvoering van de plannen wordt het Natura 2000 gebied Markermeer aangetast hetgeen in feite niet is toegestaan. Als mitigerende maatregelen wordt in het ontwerpbestemmingsplan 'natuurontwikkeling' in hetzelfde resterende Natura 2000 gebied voorgesteld, ter versterking van de doelen van Natura 2000. Het effect van deze maatregelen zou vele malen groter zijn als deze 'natuurontwikkeling' in het open water van het Markermeer zou worden gerealiseerd in aansluiting op de Marker Wadden. Voor het appartement van (rechts-)persoon 3 foerageren aalscholvers, rusten en ruien futen en verblijven heel veel eendensoorten die behoefte hebben aan open water. De Variant 'Geen strand voor Saerdam' doet eveneens meer recht aan de Natura 2000 bescherming van deze soorten.

Reactie gemeente:
In de passende beoordeling is opgenomen welke soorten in welke aantallen het plangebied gebruiken en of de landaanwinning kan leiden tot een verslechtering van de staat van instandhouding. Om elk risico op een negatief effect uit te sluiten, wordt tegelijkertijd met de landaanwinning een groot natuurgebied gerealiseerd. Het netto effect is zeer positief waardoor het project als geheel een verbetering van het Natura 2000-gebied tot gevolg heeft. De locatie sluit aan bij de plannen van Nationaal Park Nieuw Land waarbij een keten van dergelijke natuurgebieden de Oostvaardersplassen en de Marker Wadden met elkaar verbinden.

Zienswijze 12:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen

van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd. De recente bouw in een sterk afwijkende en eenvoudige architectuur doet sterk afbreuk aan het originele plan om draagkrachtige inwoners te trekken op een unieke locatie. Het is niet ondenkbaar dat de te ontwikkelen wijk Meerdijkhaven hetzelfde lot zal treffen.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.
In tegenstelling tot wat de indiener stelt is de doelgroep voor de bouwblokken in Bataviahaven niet gewijzigd. De oorspronkelijke doelgroep is nog steeds de doelgroep voor de woningbouw.

Zienswijze 13:
Klimaatadaptatie
De overheid heeft een voorbeeldfunctie ten aanzien van klimaatadaptatie dat hoge prioriteit heeft. In het ontwerpbestemmingsplan wordt echter opvallend weinig aandacht besteed aan dit maatschappelijk en wereldwijd steeds belangrijker onderwerp. De buitendijkse plannen voor het waterfront stroken in feite niet met de grote urgentie van dit onderwerp zoals omschreven in de Kamerbrieven Water en Bodem d.d. 25 november 2022 en de Tweede Kamerbrief over ‘Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied’ d.d. 5 oktober 2023. De buitendijkse ambities hebben immers grote gevolgen voor de waterbergingscapaciteit en de noodzakelijke zoetwaterbuffer waarvoor het Markermeer is aangewezen. Onduidelijk is hoe het verlies van waterbergingscapaciteit door de buitendijkse ambities in hetzelfde watersysteem zullen/kunnen worden gecompenseerd. Het lijkt onwaarschijnlijk dat enkel de aanleg van groen het verlies van waterbergend vermogen in het Markermeer van totaal 35 hectare, zal kunnen compenseren.
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer voor de drinkwatervoorziening als gevolg van de gewenste buitendijkse ontwikkelingen. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor deze aanname. Dit is noodzakelijk omdat de kwaliteit van het Bovenwater al jaren te wensen overlaat en het dus maar zeer de vraag is of dat water geschikt is als vervangende drinkwatervoorraad.

Reactie gemeente:
Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner.
Ondertussen is duidelijk geworden dat er geen sprake is van een compensatieopgave. Het eventueel inzetten van het Bovenwater is niet meer aan de orde.

2.2.4. (Rechts)persoon 4

Zienswijzen
Deze zienswijzen zijn dezelfde als die van (rechts)persoon 3.

Reactie gemeente:
De reactie van deze zienswijzen zijn dezelfde als die van (rechts)persoon 3.

2.2.5. (Rechts)persoon 5

Zienswijze 1
Hoofdvaarweg en nautische veiligheid

a) Het bestaande tekort aan ligplaatsen, wat reeds onderwerp is van een MIRT-traject, vraagt om een uitbreiding van de ligplaatsfaciliteiten. Hierbij is ook een autoafzetplaats noodzakelijk. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan onderbelicht.
b) Beroepsvaart en recreatie gaan vanwege veiligheid niet goed samen. Fysieke functiescheiding tussen beroepsvaart en recreanten is cruciaal. (Rechts)persoon 5 stelt dan ook dat het medegebruik voor zwemmers, jetski, etc, niet passend is bij de hoofdvaarweg, die als snelweg voor de binnenvaart fungeert.
c) Getwijfeld wordt of voldoende rekening is gehouden met de afstand tussen schepen en andere functies (wonen en recreatie) met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.
d) Voorzien wordt dat de nieuwe landaanwinning (met zand) tot meer sedimentatie in de vaargeul kan gaan leiden, hetgeen betekent meer onderhoud dan strikt noodzakelijk en gaat in tegen het ‘vlot en veilig’ principe van Rijkswaterstaat. Het onderhoudsregime voor de vaargeul mag niet verslechteren.

Reactie gemeente:

a) Het is de gemeente bekend dat er een opgave ligt voor uitbreiding van ligplaatsen langs de Vaarweg Amsterdam Lemmer. De gemeente staat daar in beginsel positief tegenover maar ziet dat niet als opgave waar de gemeente Lelystad perse in moet voorzien. De huidige autoafzetplaats aan de landzijde van de sluis blijft ongemoeid.
b) De gemeente deelt de zienswijze van indiener. De recreatieve watergebieden (de stranden) zijn daarom gescheiden van de (hoofd)vaarweg doormiddel van fysieke barrières.
c) Er is in het bestemmingsplan rekening gehouden met zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Het nieuwe woongebied bevindt zich buiten het explosieaandachtsgebied van de Vaarweg Amsterdam-Lemmer (200 m). Voor recreatie geldt dat binnen het betreffende gebied zich geen kwetsbare functies bevinden. De gemeente ziet af van het mogelijk maken van nieuwe bebouwing ter plaatse van de kustzone van Bataviakwartier.
d) Effecten worden alleen verwacht voor de vaarweg tussen de hoofdvaarweg en de Noordersluis. Na afloop van de werkzaamheden wordt de vaarweg weer op diepte gebracht. De morfologische aspecten zullen bij de vergunningverlening nader worden onderzocht wanneer meer bekend is hoe het plan er precies uit komt te zien.

Zienswijze 2

Economische betekenis, watergebonden activiteiten en modal shift

a) De voorgestelde route voor scheepvaart langs strandjes en huizen brengt de bereikbaarheid van het industrieterrein achter de Noordersluis in gevaar. Gepleit wordt voor functiescheiding, zowel op het gebied van geluid om overlast en potentiële gevaren te verminderen, en voor voldoende ruimte in het vaarwater conform de voorschriften waarbij de beroepsvaart 24/7 kan voortgaan.
b) Door uitvoering van dit plan zal een watergebonden (overslag) locatie aan de Oostvaardersdijk verdwijnen. Dit gaat in tegen het principe van het modal shift beleid en de 24/7 economie. Ook voor de bouwopgave in de provincie Flevoland zal er nog veel aanvoer van bouwmaterialen zijn die veelal via het water worden aangeleverd. Gevraagd wordt om een heroverweging en behoud van deze overslaglocatie en/of een veilige verplaatsing aan diep vaarwater.

***Reactie gemeente**:*

a) De beroepsvaart zal niet worden gehinderd door de ontwikkeling, er wordt voldaan aan de eisen hierover gesteld door Rijkswaterstaat en Provincie Flevoland. De Noordersluis wordt 's nachts niet bediend.
b) De betreffende loswal is hier niet te behouden. Bij Flevokust Haven zijn voorzieningen aanwezig en is (planologische) ruimte voor uitbreiding.

2.2.6. (Rechts)persoon 6

Zienswijze 1

Bouwhoogten

(Rechts)persoon 6 maakt bezwaar tegen de maximale bouwhoogten in clusters 3 en 4 en stelt een geleidelijke overgang voor in cluster 3, van nieuwbouw naar werkeiland: maximaal 10 meter voor de bebouwing direct grenzend aan de noordkant van het Werkeiland, die vervolgens het cluster in geleidelijk hoger kan worden. De hoogbouw in cluster 4 zou maximaal 10 meter mogen bedragen. Een herkenningspunt zou dan in het noordelijk gelegen punt gerealiseerd kunnen worden

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan is globaal van karakter en geeft alleen de maximale bouwhoogte per cluster aan. In een stedenbouwkundig plan en beeldregieplan wordt nader invulling gegeven hoe de bouwhoogtes binnen een cluster worden toegepast. Het principe om aangrenzend op het werkeiland de bouwhoogte lager aan te houden en deze op te laten lopen, heeft de instemming van de gemeente. Voor cluster 4 neemt de gemeente de zienswijze van maximaal 10 meter niet over. Om tegemoet te komen aan de zienswijze heeft de gemeente cluster 4 ca. 175 meter in noordoostelijke richting opgeschoven en is in de Regels opgenomen dat sprake moet zijn van een oplopende bouwhoogte.

Zienswijze 2

Ontsluiting auto

(Rechts)persoon 6: geeft inrichtingsvoorstellen aan.

a) maakt bezwaar tegen de ontsluiting voor autoverkeer van het westelijk gedeelte van cluster 3, het hele cluster 4 en het voorzieningenplein via de Oostvaardersdijk ter hoogte van de woningen met de adressen 2 t/m 26;
b) stelt voor om voor aanvang van de werkzaamheden voor de bouw van Meerdijkhaven de Oostvaardersdijk bij de ontsluitingsweg naar de gebouwen van Rijkswaterstaat en de Landelijke Eenheid van de Politie voor doorgaand verkeer af te sluiten (muv gebruik door bewoners en de bezoekers van Oostvaardersdijk 2 t/m 26 en Rijkswaterstaat en Landelijke Eenheid van de Politie;
c) stelt, voor de definitieve ontsluiting van clusters 3 en 4 en het voorzieningenplein, daarvoor de geplande autotoegang tegenover het bezoekersparkeerterrein aan de Houtribweg te gebruiken;
d) verzoekt in het gebied van Oostvaardersdijk 2 t/m 26 met fysieke maatregelen het illegaal parkeren tegen te gaan.

***Reactie gemeente**:*

a) De gemeente neemt de zienswijze over. De ontsluiting van de clusters 3 en 4 zal niet lopen via de Oostvaardersdijk. In de Toelichting op het bestemmingsplan is dit opgenomen.
b) De gemeente staat positief tegenover de zienswijze.
c) De gemeente neemt de zienswijze over (zie a).
d) De gemeente staat positief tegenover de zienswijze. Bij het definitieve inrichtingsplan zulke dergelijke maatregelen worden uitgewerkt

Zienswijze 3

Fietsverbinding

(Rechts)persoon 6: geeft inrichtingsvoorstellen aan.

a) maakt bezwaar tegen het gebruik van de zogenoemde flaneerboulevard langs de Oostvaardersdijk door fietsers die met een hoge snelheid rijden en stelt voor de fietssnelheid langs de flaneerboulevard met fysieke maatregelen te beperken;
b) maakt bezwaar tegen het tracé van de doorgaande fietsroute langs het plangebied en stelt voor om een aparte doorgaande fietsroute aan te leggen aan de westkant van de Houtribweg tussen het Gemaal Wortman en de rotonde van de Houtribweg met de N307 naar de Houtribsluizen. Daar moet de doorgaande route aansluiting krijgen op het fietspad over de Markerwaarddijk.

Reactie gemeente:

a) De betreffende fietsroute is geen 'snelfietsroute' oid maar een gewoon fietspad. Er is geen wettelijke mogelijkheid om fietsers met een bepaalde snelheid te weren. De nadere uitwerking van de infrastructuur en de maatregelen om de verkeersveiligheid te borgen vindt plaats in het kader van het inrichtingsplan.
b) Langs de oostzijde van de Houtribweg ligt al een fietsroute waardoor de gemeente geen aanleiding ziet om ook een fietsroute aan de westzijde aan te leggen.

Zienswijze 4

(Rechts)persoon 6 geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan staat dat de nieuwe woningen geen geurhinder zullen ondervinden van de bedrijven op Noordersluis maar dat doen de huidige woningen wel. Verzocht wordt snackfabrikant Chio aan de Vaartweg in Lelystad maatregelen op te leggen, waardoor van geuroverlast op de omgeving geen sprake meer is.

Reactie gemeente:
Betreffende onderneming valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5
(Rechts)persoon 6 maakt bezwaar tegen de import van autobanden uit herkomstgebieden van de Aziatische Tijgermug door bandenbedrijf Robeo Casings aan de Zuiveringweg. Het betreft een gezondheidsrisico voor mens en dier in het gebied binnen een straal van 500 meter van dit bedrijf. Verzocht wordt aan bandenbedrijf Robeo Casings maatregelen op te leggen, waardoor import van autobanden uit herkomstlanden van de Aziatische Tijgermug niet meer mogelijk is.

Reactie gemeente:
Betreffende onderneming valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan.

2.2.7. (Rechts)persoon 7

Zienswijze 1
Kustvisie 2030
(Rechts)persoon 7 heeft in 2020 het huidige appartement aan de Saerdam gekocht op basis van de Kustvisie 2030 en in dit plan is geen sprake van een strand voor de Saerdam. Zij zijn dan ook zeer onaangenaam verrast door het totaal nieuwe plan Project Waterfront Kust wat op geen enkele wijze lijkt op de Kustvisie 2030. De in het plan opgenomen variant zonder strand voor de Saerdam lijkt nergens goed uitgewerkt waardoor de indruk wordt gewekt dat deze variant niet serieus genomen wordt terwijl dit voorkeursalternatief 'Geen strand voor Saerdam', de bezwaren van veel bewoners aan de Saerdam wegneemt.

Reactie gemeente:
In het MER is de variant ‘Geen strand voor Saerdam’ op alle aspecten onderzocht. Het gemeentebestuur heeft de voorkeur voor de variant met een strand vanwege de betekenis die het stadsstrand heeft voor de hele stad.

Zienswijze 2
Andere stranden
In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door slechte waterkwaliteit en dat geschikte buitendijkse stranden te ver weg liggen. Het binnendijkse strand bij het Bovenwater verdient het om weer volledig als veilig zwemwater locatie te worden aangemerkt. Er zit hier al horeca, een zeilschool en een camping die nu dreigen kopje onder te gaan omdat de gemeente niet investeert in de waterkwaliteit van het Bovenwater. De waterkwaliteit daar verbeteren zou een veel betere oplossing voor alle partijen zijn. Geen overlast voor omwonenden en alle faciliteiten zijn aanwezig.
Buitendijkse stranden zijn er zeker, ook dichtbij. De Houtribhoek (strand met horeca én parkeergelegenheid) en het Watersportstrand ten westen van de sluizen, waar ook al veel gebruik van wordt gemaakt. Deze twee stranden worden in het ontwerpbestemmingsplan niet benoemd.

***Reactie gemeente**:*
In het verleden zijn diverse maatregelen getroffen om de waterkwaliteit van het Bovenwater te verbeteren. Dit is niet succesvol gebleken.
In de Toelichting zijn het Watersportstrand en Houtribhoekstrand alsnog opgenomen.

Zienswijze 3
Overlast strand
Naast bovenstaande verwacht (rechts)persoon 7 veel last te krijgen van een strand voor de woning door stuifzand waardoor huizen en auto's bij harde wind en storm beschadigen en verstoring van rust door horeca, parkeeroverlast en mogelijk (hang)jongeren. (Rechts)persoon 7 vraagt waarom niet gekozen wordt voor de ontwikkeling van Meerdijkhaven zonder strand en zonder uitbreiding in het water. Dit geeft ook de toekomstige Meerdijkhaven bewoners rust en natuur in plaats van ophef en vertier. De boulevard voor de Saerdam (van Meerdijkhaven naar Bataviakwartier) biedt dan een prachtige fiets/wandelverbinding tussen deze twee.

Reactie gemeente:
Het gemeentebestuur heeft de voorkeur voor de variant met een strand vanwege de betekenis die het stadsstrand heeft voor de hele stad.

Zienswijze 4
Klimaatadaptatie
Een overheid heeft een voorbeeldfunctie ten aanzien van klimaatadaptatie. De buitendijkse plannen Waterfront Kust stroken volgens (rechts)persoon 7 niet met de urgentie hiervan. De buitendijkse ambities hebben gevolgen voor de waterbergingscapaciteit en de noodzakelijke zoetwaterbuffer waarvoor het Markermeer is aangewezen. Het hoge water in het Markermeer maakt eens te meer duidelijk dat buitendijks bouwen niet meer van deze tijd is.

Reactie gemeente:
Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner.

2.2.8. (Rechts)persoon 8

Zienswijze 1
In strijd met Kustvisie 2030
(Rechts-)persoon 3 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en Meerdijkhaven) was de aanleg van een ‘Suyderseeboulevard’ voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:
De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 2
Overlast horeca en sanitair
Volgens de plannen zouden er bouwwerken t.b.v. de horeca en sanitair kunnen worden toegestaan. De hoogte van overige bouwwerken, zijnde geen gebouwen zoals lichtmasten kunnen zelfs 15 meter hoog worden. Door de opening van horeca toe te staan, overdag en 's avonds jaarrond, verwacht (rechts-)persoon 3 dat de overlast veroorzaakt door menselijke aanwezigheid in het gebied en de aantrekkingskracht voor (hang)jongeren, waarschijnlijk tot laat in de avond zeer groot zal zijn.

***Reactie gemeente**:*
Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van (de voorzieningen voor) het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Het zal hier niet toegestaan zijn horeca in de avond te openen, enkel horeca ter ondersteuning van het strandgebruik zal toegestaan zijn. De afstand tot de bestaande bewoning is ruim 300 meter waardoor verwacht mag worden dat de overlast voor bewoners langs de Saerdam beperkt zal zijn. De gemeente kan zich vinden in de zienswijze met betrekking tot de hoge lichtmasten en wijzigt de planregels zodanig dat lichtmasten niet zijn toegestaan.

Zienswijze 3
Overlast strand
Omdat in het plan wordt aangegeven dat in het 'Voorkeursalternatief' de geplande aanlanding voor strand, danwel parkachtige omgeving iets meer richting Meerdijkhaven is opgeschoven, dit is gedaan vanwege de zorgen van bewoners van de Saerdam voor mogelijke overlast. Daarmee wordt, volgens (rechts-)persoon 3, erkend dat door aanleg van strand overlast voor bewoners is te verwachten. Door deze aanpassing zijn echter de zorgen voor de gevreesde overlast door onder andere geluid en zwerfafval nog lang niet weggenomen.

Reactie gemeente
De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. Omdat het belang van recreatie voor het woonplezier en gezondheid groot is, is dit voor de gemeente geen aanleiding om er van af te zien. Wel zullen deze en andere overlast gevende aspecten bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 4
Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar
In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 3 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het

Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.
Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant 'Geen strand voor Saerdam' wordt dat risico vermeden en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:
Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 5:
Geluid
Door het recreatief ontwikkelen van de kust en de aanleg van de nieuwe wijk Meerdijkhaven verhoogt de verkeersintensiteit op de Houtribweg. Daardoor neemt de geluidsbelasting op toe en is het aannemelijk dat die boven de maximale geluidsbelasting van 57 Db zal komen te liggen. Mitigerende maatregelen zoals het gebruik van geluid reducerend asfalt is geen oplossing, aangezien dat type asfalt kortgeleden reeds is aangebracht op de Houtribweg ter hoogte van het appartement. Naast verhoging van de geluidsbelasting zal tegelijkertijd in geval van realisatie van de recreatieoeverzone en specifieke recreatievoorzieningen het effect van de bestaande geluidsluwe gevel aan de waterzijde van het appartement teniet worden gedaan door geluidsbronnen als sport, spel en horeca. De rust in de woning en buitenruimte zal door toename van geluid aanzienlijk worden aangetast.

Reactie gemeente:
Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek gedaan. De conclusie daarvan is dat de verkeersintensiteit op de Houtribweg inderdaad toeneemt en dat daarmee een toename van de geluidsbelasting met 1-2 dB mag worden verwacht. Aangezien de toename gering is, vindt de gemeente dit in het kader van de integrale afweging van belangen deze toename acceptabel en daarmee verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening. Nabij het appartementencomplex van (rechts)persoon 3 is de berekende waarde 53 dB (afbeelding 4-5, bijlage akoestisch onderzoek) bij de 'worst case' aanname dat het wegdektype bestaat uit dicht asfaltbeton (DAB).

Voor wat betreft mogelijke geluidoverlast van sport, spel en horeca geldt dat deze bij de vergunningverlening zullen moeten voldoen aan de geluidseisen zoals die op dat moment gelden op basis van de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het omgevingsplan.

Zienswijze 6:
Gezondheid

De Suyderseeboulevard biedt een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een ‘unique sellingpoint’ dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is!

Reactie gemeente:
Het unieke uitzicht op de scheepvaart verhoogt inderdaad de belevingswaarde van het Waterfront. Met het Bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd deze beleving te intensiveren omdat de mogelijkheid ontstaat om nog aanzienlijk dichter bij de scheepvaartroute te wandelen. Tegelijkertijd blijft het zicht op de scheepvaart vanaf de bestaande dijk intact.

Zienswijze 7:
Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief’. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement zeer groot door verstuiving van zand. Deze risico’s zijn volgens (rechts-)persoon 9 niet meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 8:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.

Zienswijze 9:
Klimaatadaptatie
In het ontwerpbestemmingsplan wordt weinig aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Het is onaanvaardbaar dat:

- buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de wetenschap dat die een bedreiging vormen voor de waterveiligheid in het Markermeergebied;
- het voorliggende ontwerpbestemmingsplan toch buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden biedt die de zoetwaterbuffer nog eens met 35 ha verkleinen voor woningbouw. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor de aanname dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer.

(Rechts)persoon 9 veronderstelt dat het College denkt, door haast te maken om de plannen ruimtelijk te borgen, een beroep gedaan kan worden op de status van 'vergevorderd plan' om op die manier nog onder de reeds aangekondigde verscherpte regels voor buitendijkse bouwen in het Markermeer uit te komen. Dit lijkt uitgesloten aangezien het ontwerp van het plan voor de buitendijkse ontwikkelingen niet vóór publicatie van de Kamerbrief Water Bodem Sturend d.d. 25-11-2022 reeds ter inzage is gelegd. Daarmee is niet voldaan aan het vereiste zoals genoemd in de Kamerbrief Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied d.d 5-10-2023.

Reactie gemeente:
Dit aspect van waterbergingscapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft bevestigd een landaanwinning ter grootte van 23,5 ha past binnen haar beleid.

2.2.9. (Rechts)persoon 9

Zienswijze is gelijk aan ingediende zienswijzen, opgenomen als nummer 8

2.2.10. (Rechts)persoon 10

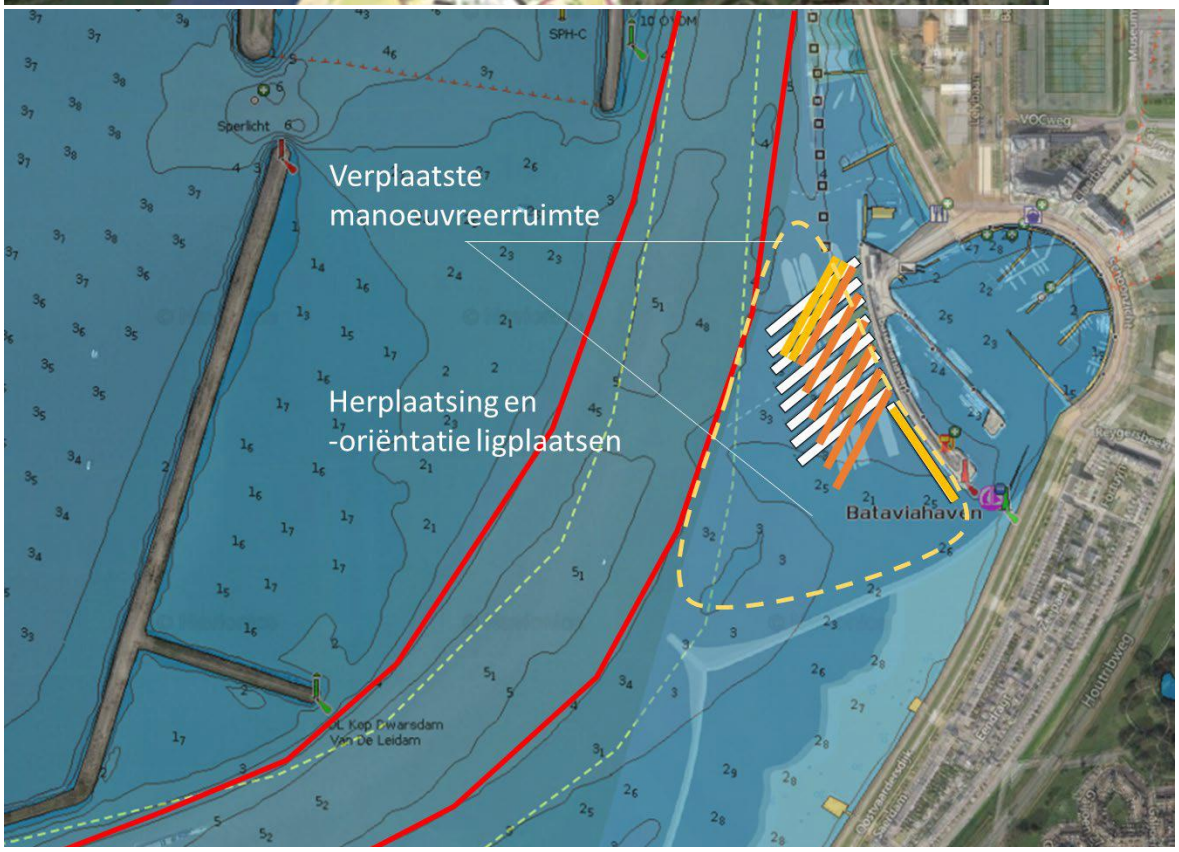
Zienswijze
In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over riviercruiseschepen die mogelijk aan de buitenzijde van de Bataviahaven worden aangemeerd. Klaarblijkelijk is een optie om een extra steiger te maken en grootschalig aanmeren (tot 10 cruiseschepen tegelijk) mogelijk te maken, zoals aangegeven op onderstaande foto (rood):



Op bovenstaande foto is duidelijk te zien dat een steiger of andere afmeerplaats met dergelijke grote schepen vol in de zichtlijn zal zijn van de Saerdambewoners en een ernstige voorstoring zal veroorzaken. Dergelijke schepen zijn tot 135 meter lang, meer dan 10 meter breed en tot 10 meter hoog. Momenteel hebben de bewoners, met name in het voorjaar en in de zomer, al te maken met riviercruiseschepen, die dubbeldik aan de buitenzijde liggen. Dit is niet alleen een verstoring van het uitzicht, maar tevens worden zeer duidelijk de motoren gehoord bij vertrek en aankomst (soms ’s avonds laat en ’s ochtends zeer vroeg), generatoren en bij nacht schijnwerpers die vol in de woonkamer schijnen.
De Bataviahaven is nooit aangelegd als binnenvaart-haven, maar voor kleinschalig toerisme zoals recreatievaart. Al met al is (rechts)persoon 10 van mening dat de cruiseschepen elders zullen moeten aanmeren of dat dit kleinschalig zal moeten blijven.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.
In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder afneemt. Dit geldt in versterkte mate indien telkens bij voorkeur de meest noordelijke vrije ligplaats wordt ingenomen. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.
Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.





gemeente Lelystad

2.2.11. (Rechts)persoon 11

Zienswijze 1

In strijd met Kustvisie 2030

(Rechts-)persoon 11 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en Meerdijkhaven) was de aanleg van een 'Suyderseeboulevard' voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:

De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 2

Overlast horeca en sanitair

Volgens de plannen zouden er bouwwerken t.b.v. de horeca en sanitair kunnen worden toegestaan. De hoogte van overige bouwwerken, zijnde geen gebouwen zoals lichtmasten kunnen zelfs 15 meter hoog worden. Door de opening van horeca toe te staan, overdag en 's avonds jaarrond, verwacht (rechts-)persoon 11 dat de overlast veroorzaakt door menselijke aanwezigheid in het gebied en de aantrekkingskracht voor (hang)jongeren, waarschijnlijk tot laat in de avond zeer groot zal zijn.

***Reactie gemeente**:*

Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van (de voorzieningen voor) het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Het zal hier niet toegestaan zijn horeca in de avond te openen, enkel horeca ter ondersteuning van het strandgebruik zal toegestaan zijn. De afstand tot de bestaande bewoning is ruim 300 meter waardoor verwacht mag worden dat de overlast voor bewoners langs de Saerdam beperkt zal zijn. De gemeente kan zich vinden in de zienswijze met betrekking tot de hoge lichtmasten en wijzigt de planregels zodanig dat lichtmasten niet zijn toegestaan.

Zienswijze 3

Overlast strand

Omdat in het plan wordt aangegeven dat in het 'Voorkeursalternatief' de geplande aanlanding voor strand, danwel parkachtige omgeving iets meer richting Meerdijkhaven is opgeschoven, dit is gedaan vanwege de zorgen van bewoners van de Saerdam voor mogelijke overlast. Daarmee wordt, volgens (rechts-)persoon 11, erkend dat door aanleg van strand overlast voor bewoners is te verwachten. Door deze aanpassing zijn echter de zorgen voor de gevreesde overlast door onder andere geluid en zwerfafval nog lang niet weggenomen.

Reactie gemeente

De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. Omdat het belang van recreatie voor het woonplezier en gezondheid groot is, is dit voor de gemeente geen aanleiding om er van af te zien. Wel zullen deze en andere overlast gevende aspecten bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 4

Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar

In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 11 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.
Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant ‘Geen strand voor Saerdam’ wordt dat risico vermeden en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:

Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 5:

Gezondheid

De Suyderseeboulevard biedt een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een ‘unique sellingpoint’ dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is!

Reactie gemeente:

Het unieke uitzicht op de scheepvaart verhoogt inderdaad de belevingswaarde van het Waterfront. Met het Bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd deze beleving te intensiveren omdat de mogelijkheid ontstaat om nog aanzienlijk dichter bij de scheepvaartroute te wandelen. Tegelijkertijd blijft het zicht op de scheepvaart vanaf de bestaande dijk intact.

Zienswijze 6:

Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning

In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief’. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement zeer groot

door verstuiving van zand. Deze risico's zijn volgens (rechts-)persoon 11 niet meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 7:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd.

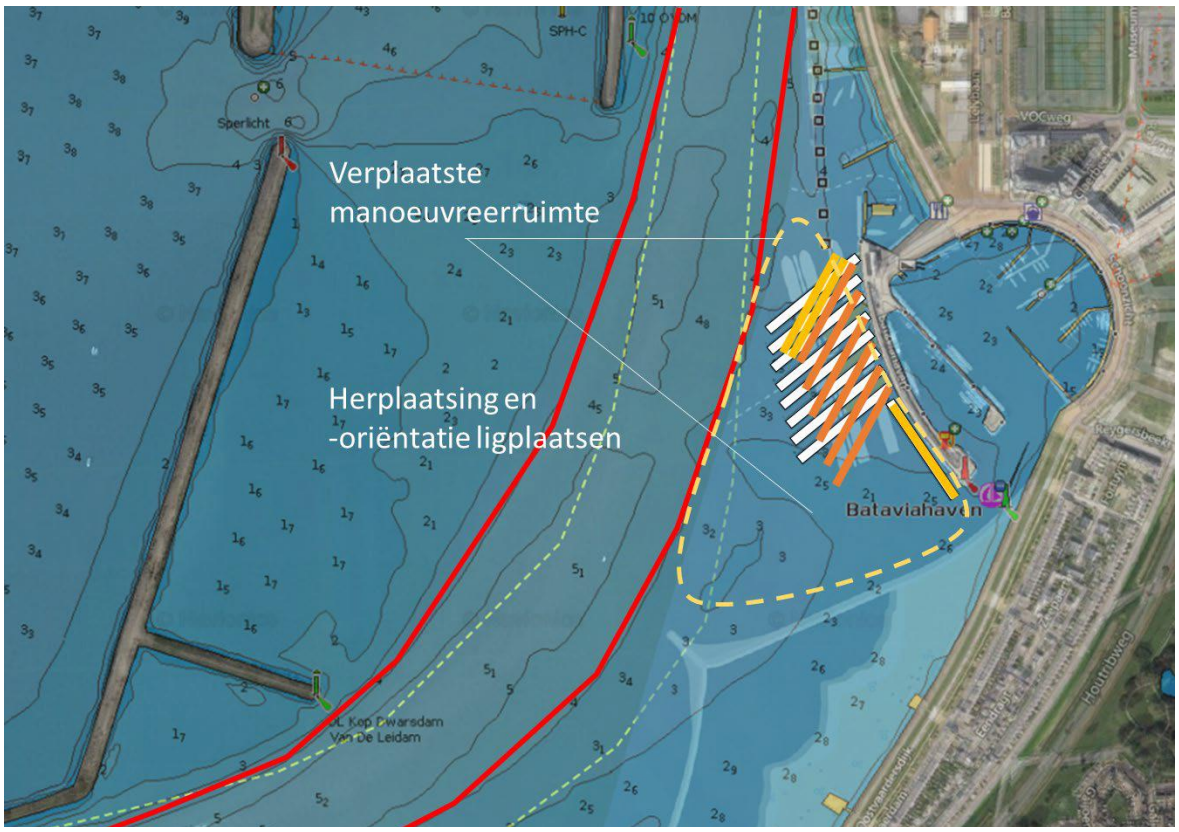
Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.
In tegenstelling tot wat de indiener stelt is de doelgroep voor de bouwblokken in Bataviahaven niet gewijzigd. De oorspronkelijke doelgroep is nog steeds de doelgroep voor de woningbouw.

Zienswijze 8:
Cruiseschepenhaven
In het ontwerpbestemmingsplan wordt de aanleg van een cruiseschepenhaven mogelijk gemaakt aan de buitenkant van Bataviahaven voor circa 10 riviercruiseschepen. Deze schepen hebben veelal de maximale lengte van 135 meter afgestemd op de sluisgrootte op de Europese rivieren. Als een riviercruiseschepenhaven aan de buitenzijde van Bataviahaven wordt gerealiseerd zal het uitzicht van bewoners aan die zijde van de Saerdam in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt beweerd, wel degelijk significant kwalitatief verminderen. De grote gevolgen die het ligplaats innemen op die locatie op het uitzicht van de bewoners van de Saerdam zal hebben, is ook vastgesteld in de conclusies en aanbevelingen van Rapport Smets, (januari 2023). Deze schepen zullen immers een muur vormen van circa 135 meter lengte voor de huizen en daarmee het huidige uitzicht van die bewoners op het open water belemmeren.
Bovendien komen en gaan de cruiseschepen op willekeurige momenten en vaak in de avond en nacht. Bij het aan- en afmeren worden (voor de veiligheid) felle schijnwerpers gebruikt, die overlast veroorzaken door zeer hinderlijk in woonkamers en slaapkamers te schijnen van de woningen aan de Saerdam.
Niet alleen de lichthinder, maar ook de verkeersoverlast, veroorzaakt door komen en gaan van touringcars zal verder toenemen.

De in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven locatie is derhalve zeer slecht gekozen en zou naar de mening van (rechts)persoon 11 veel beter naar de noordzijde van de sluis kunnen worden verplaatst, zoals al eerder aangegeven.
Ook nautisch ontstaat een onwenselijke situatie. De ingang naar Bataviahaven wordt immers door aanleg van een cruiseschepenhaven verkleind en veel minder overzichtelijk, waardoor bij in- en uitvarende scheepvaart het risico van aanvaringen en ongelukken zal toenemen.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.
In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder afneemt. Dit geldt in versterkte mate indien telkens bij voorkeur de meest noordelijke vrije ligplaats wordt ingenomen. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.
Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.
De betreffende afbeeldingen maken ook inzichtelijk dat de afgemeerde riviercruiseschepen de ingang naar Bataviahaven niet verkleinen of onoverzichtelijk maken.
De overlast vanuit wachtende touringcars wordt verminderd door de beoogde verandering van de verkeerscirculatie binnen Bataviakwartier. Omdat Schoonzicht/Oostvaardersdijk ter plaatse van Bataviahaven voor autoverkeer wordt afgesloten kunnen de touringcars alleen nog via de Lelybaan de opstelplaatsen bereiken.





Zienswijze 9:

Klimaatadaptatie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt weinig aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Het is onaanvaardbaar dat:

- buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de wetenschap dat die een bedreiging vormen voor de waterveiligheid in het Markermeergebied;
- het voorliggende ontwerpbestemmingsplan toch buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden biedt die de zoetwaterbuffer nog eens met 35 ha verkleinen voor woningbouw. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor de aanname dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer.

(Rechts)persoon 11 veronderstelt dat het College denkt, door haast te maken om de plannen ruimtelijk te borgen, een beroep gedaan kan worden op de status van ‘vergevorderd plan’ om op die manier nog onder de reeds aangekondigde verscherpte regels voor buitendijkse bouwen in het Markermeer uit te komen. Dit lijkt uitgesloten aangezien het ontwerp van het plan voor de buitendijkse ontwikkelingen niet vóór publicatie van de Kamerbrief Water Bodem Sturend d.d. 25-11-2022 reeds ter inzage is gelegd. Daarmee is niet voldaan aan het vereiste zoals genoemd in de Kamerbrief Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied d.d 5-10-2023.

Reactie gemeente:

Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner. Het Ministerie van Infrastructuur en

Waterstaat heeft bevestigd een landaanwinning ter grootte van 23,5 ha past binnen haar beleid.

2.2.12. (Rechts)persoon 12

Zienswijze is gelijk aan ingediende zienswijzen, opgenomen als nummer 7

2.2.13. (Rechts)persoon 13

Zienswijze 1
De scheiding cq. afstand tussen de nieuwbouwplannen en het Werkeiland Noord acht (rechts)persoon 13 onvoldoende. De dienstwoningen worden in deze schaalgrootte overschaduwd door de tegenoverliggende flats. Hier gaat het om de herkenbare en te nadrukkelijk scheiding tussen het cultuurhistorisch erfgoed (Werkeiland) en de eigentijdse nieuwbouw (New Town). Allereerst is herbezinning op locatie en hoogte- en volumeverhouding van deze nieuwbouw ten opzichte van de dienstwoningen noodzakelijk.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat er zeker een spanningsveld is tussen de bestaande bebouwing van het werkeiland en de beoogde nieuwbouw. De gemeente beoogt het contrast tussen beide te benutten voor een nieuwe identiteit met respect voor de bestaande identiteit van het werkeiland maar erkent dat de onderlinge afstand ten aanzien van de hoogste bebouwing te klein was. Naar aanleiding van de zienswijze is de afstand vergroot door wooncluster 4 ca. 175 meter op te schuiven in noordoostelijke richting. Daarnaast is opgenomen in de Regels dat sprake moet zijn van een oplopende bouwhoogte.

Zienswijze 2
Het getoonde plan heeft door basis en hoogte een zeer indrukwekkend volume waarbij het westelijk deel van de dienstwoningen op het Werkeiland zich alleen al in hoogte tenminste met factor 1:7 verhoudt tot de voorgenomen bebouwing. In volume uitgedrukt wordt het Noordelijke ensemble Gemeentelijke Monumenten verpletterd en verliest daarmee haar identiteit. Deze problematiek bestaat ook bij de woningen van het aan de overzijde gelegen houten kamp, eveneens Gemeentelijke Monumenten.

***Reactie gemeente**:*
Zie antwoord op zienswijze 1.

2.2.14. (Rechts)persoon 14

Zienswijze 1
Deelplan Bataviakwartier
(Rechts)persoon geeft aan dat in 2022 werd bekendgemaakt, dat de eerder op het Werkeiland gebouwde Cantine, welke later als replica werd gebouwd op het terrein aangrenzend aan Batavialand, uiterlijk in 2027 moet wijken voor uitbreiding van Batavialand. Ook werd er weer een restaurant in gevestigd. Welke gevolgen dit voor de replica heeft is nog ongewis. Tegen deze onduidelijkheid wordt bezwaar gemaakt. Openheid mag worden verwacht aangaande een afweging hoe wenselijk, zinvol en budgettair haalbaar een terugkeer naar het Werkeiland is. Terug in de schoonheid van

haar oervorm. Belangrijk is het geïnformeerd te worden of en in hoeverre dit onderwerp aan de orde is (geweest) en tot welke status dit heeft geleid.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over het al dan niet moeten wijken van de Cantine. De Cantine ligt binnen het bestemmingsvlak 'Recreatie – Batavialand'. Onder regie van Provincie Flevoland is in samenwerking met Batavialand en Gemeente Lelystad gewerkt aan de planvorming. Uit de resultaten blijkt dat de Cantine opgenomen wordt in de nieuwe plannen. Besluitvorming over een eventuele terugkeer naar het werkeiland is dan ook niet aan de orde.

Zienswijze 2
Deelplan Meerdijkhaven 3
De scheiding cq. afstand tussen deelplan 3 en het Werkeiland Noord is onvoldoende. De dienstwoningen worden in deze schaalgrootte overschaduwd door de tegenoverliggende flats. Hier gaat het om de herkenbare en te nadrukkelijk scheiding tussen het cultuurhistorisch erfgoed (Werkeiland) en de eigentijdse nieuwbouw (New Town). Herbezinning op locatie en hoogte- en volumeverhouding van deze nieuwbouw ten opzichte van de dienstwoningen wordt noodzakelijk geacht.

***Reactie gemeente**:*
Er is zeker een spanningsveld tussen de bestaande bebouwing van het werkeiland en de beoogde nieuwbouw. De gemeente beoogt het contrast tussen beide te benutten voor een nieuwe identiteit met respect voor de bestaande identiteit van het werkeiland. Een groot contrast tussen 'oud' en 'nieuw' kan stedenbouwkundig en landschappelijk grote meerwaarde hebben. De gemeente deelt de zienswijze niet dat er tussen werkeiland-Noord en wooncluster 3 een grotere afstand noodzakelijk is maar wel dat bij de nadere planuitwerking aandacht moet zijn voor een goede ruimtelijke inpassing van het werkeiland.

Zienswijze 3
Deelplan Meerdijkhaven 3
(Rechts)persoon 14 vindt dat het Werkeiland Noord teruggebracht moet worden in de oorspronkelijke vorm en uitvoering. Dit betekent een ontwikkeling naar de vergelijkbare situatie uit het verleden, zoals het Werkeiland Zuid. Dan worden de daar bestaande peilverschillen, zoals de peilhoogte IJsselmeerbodem en de andere hoogten en afstanden gerespecteerd. Zo wordt het bestaan als deel van het gehele Werkeiland bevestigd. Vele foto's en tekeningen geven deze situatie aan. Transparantie en herkenning ontstaat tussen Erfgoed en 21e-eeuws plan.

***Reactie gemeente**:*
Het bestemmingsplan is globaal van karakter en bepaalt niet de exacte hoogteliggingen. Bij de nadere uitwerking in inrichtingsplannen zal het herkenbaar markeren van de begrenzing van het Werkeiland Noord worden meegenomen. Het over aanzienlijke delen afgraven van het latere zanddepot staat op gespannen voet met de ontstane natuurwaarden in deze hoek. Een maatwerkoplossing moet t.z.t. uitkomst bieden.

Zienswijze 4
Deelplan Meerdijkhaven 4

Het getoonde plan heeft door basis en hoogte een zeer indrukwekkend volume. Het westelijk deel van de dienstwoningen op het Werkeiland verhoudt zich alleen al in hoogte tenminste met factor 1:7 tot de voorgenomen bebouwing op Plan 4. In volume uitgedrukt wordt het Noordelijke ensemble Gemeentelijke Monumenten verpletterd en verliest daarmee haar identiteit. Deze problematiek bestaat ook bij de aan de overzijde gelegen houten dienstwoningen, eveneens Gemeentelijke Monumenten. Een alternatieve locatie voor de bebouwing van Plan 4 of een gewijzigd ontwerp van het bouwplan kan dit oplossen. De markering van de afronding van Meerdijkhaven op schiereiland 4 vraagt om duidelijkheid in een alternatieve oplossing. Een markering met een balans tussen indrukwekkende en subtiele vorm. Zichtbaar voor wandelaars en fietsers op het gehele Kustplan 1,2,3, het autoverkeer op de Houtribweg, watersporters vanaf het Markermeer en bewoners en bezoekers van het Werkeiland.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente erkent dat er zeker een spanningsveld is tussen de bestaande bebouwing van het werkeiland en de beoogde nieuwbouw. De gemeente beoogt het contrast tussen beide te benutten voor een nieuwe identiteit met respect voor de bestaande identiteit van het werkeiland maar erkent dat de onderlinge afstand ten aanzien van de hoogste bebouwing te klein was. Naar aanleiding van de zienswijze is de afstand vergroot door wooncluster 4 ca. 175 meter op te schuiven in noordoostelijke richting. Daarnaast is opgenomen in de Regels dat sprake moet zijn van een oplopende bouwhoogte.

Zienswijze 5
(Rechts)persoon 14 is van mening dat het definitief maken van de Erfgoedstatus voor het totale Werkeiland Noord en Zuid niet alleen essentieel voor het eiland zelf is, maar ook voor het Kustplan Waterfront als exponent van Lelystad als New Town. Hiertoe dienen de resterende 'ontwikkellocaties' gewijzigd te worden in erfgoedbestemming.

***Reactie gemeente**:*
Het werkeiland valt buiten de begrenzing van het bestemmingsplan.

2.2.15. (Rechts)persoon 15

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 15 uit haar zorg over de groenstrook. Deze zou wildgroei opleveren en totaal onnodig is zoals uitgelegd wordt in de brief. Daarnaast worden grote problemen voorzien met de verontdieping, waar vegetatiegroei wordt verwacht dat niet onderhouden zal worden, ongecontroleerd zal groeien en het uitzicht kwalitatief zal verminderen. Verwezen wordt naar de Oostvaardersplassen waar ze het waterpeil hebben verlaagd en veel rietkragen en andere vegetatie de kans krijgen om te groeien.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente beseft dat beheer en onderhoud essentieel is in het behouden van kwaliteit en om ongewenste situaties tegen te gaan. Natuurlijke vegetaties, zoals rietkragen en andere vegetaties, zijn wel plaatselijk gewenst bijvoorbeeld om dicht bij bewoning het gebruik als strand tegen te gaan, terwijl op andere plaatsen het vrijhouden van vegetatie belangrijk is. Na vaststelling van het bestemmingsplan maar voorafgaand aan de uitvoering zal een inrichtingsplan worden opgesteld waar in meer detail de beoogde inrichting wordt vastgesteld.

Zienswijze 2

In strijd met Kustvisie 2030

(Rechts-)persoon 15 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en Meerdijkhaven) was de aanleg van een 'Suyderseeboulevard' voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:

De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 3

Overlast horeca en sanitair

Volgens de plannen zouden er bouwwerken t.b.v. de horeca en sanitair kunnen worden toegestaan. De hoogte van overige bouwwerken, zijnde geen gebouwen zoals lichtmasten kunnen zelfs 15 meter hoog worden. Door de opening van horeca toe te staan, overdag en 's avonds jaarrond, verwacht (rechts-)persoon 15 dat de overlast veroorzaakt door menselijke aanwezigheid in het gebied en de aantrekkingskracht voor (hang)jongeren, waarschijnlijk tot laat in de avond zeer groot zal zijn.

***Reactie gemeente**:*

Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van (de voorzieningen voor) het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Het zal hier niet toegestaan zijn horeca in de avond te openen, enkel horeca ter ondersteuning van het strandgebruik zal toegestaan zijn. De afstand tot de bestaande bewoning is ruim 300 meter waardoor verwacht mag worden dat de overlast voor bewoners langs de Saerdam beperkt zal zijn. De gemeente kan zich vinden in de zienswijze met betrekking tot de hoge lichtmasten en wijzigt de planregels zodanig dat lichtmasten niet zijn toegestaan.

Zienswijze 4

Overlast strand

Omdat in het plan wordt aangegeven dat in het 'Voorkeursalternatief' de geplande aanlanding voor strand, danwel parkachtige omgeving iets meer richting Meerdijkhaven is opgeschoven, dit is gedaan vanwege de zorgen van bewoners van de Saerdam voor mogelijke overlast. Daarmee wordt, volgens (rechts-)persoon 15, erkend dat door aanleg van strand overlast voor bewoners is te verwachten. Door deze aanpassing zijn echter de zorgen voor de gevreesde overlast door onder andere geluid en zwerfafval nog lang niet weggenomen.

Reactie gemeente

De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. Omdat het belang van recreatie voor het

woonplezier en gezondheid groot is, is dit voor de gemeente geen aanleiding om er van af te zien. Wel zullen deze en andere overlast gevende aspecten bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 5

Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar

In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 15 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.
Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant ‘Geen strand voor Saerdam’ wordt dat risico vermeden en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:

Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 6:

Gezondheid

De Suyderseeboulevard biedt een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een ‘unique seliingpoint’ dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is!

Reactie gemeente:

Het unieke uitzicht op de scheepvaart verhoogt inderdaad de belevingswaarde van het Waterfront. Met het Bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd deze beleving te intensiveren omdat de mogelijkheid ontstaat om nog aanzienlijk dichter bij de scheepvaartroute te wandelen. Tegelijkertijd blijft het zicht op de scheepvaart vanaf de bestaande dijk intact.

Zienswijze 7:

Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning

In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief’. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement zeer groot door verstuiving van zand. Deze risico’s zijn volgens (rechts-)persoon 15 niet meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 8:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.

Zienswijze 9:
Cruiseschepenhaven
In het ontwerpbestemmingsplan wordt de aanleg van een cruiseschepenhaven mogelijk gemaakt aan de buitenkant van Bataviahaven voor circa 10 riviercruiseschepen. Deze schepen hebben veelal de maximale lengte van 135 meter afgestemd op de sluisgrootte op de Europese rivieren. Als een riviercruiseschepenhaven aan de buitenzijde van Bataviahaven wordt gerealiseerd zal het uitzicht van bewoners aan die zijde van de Saerdam in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt beweerd, wel degelijk significant kwalitatief verminderen. De grote gevolgen die het ligplaats innemen op die locatie op het uitzicht van de bewoners van de Saerdam zal hebben, is ook vastgesteld in de conclusies en aanbevelingen van Rapport Smets, (januari 2023). Deze schepen zullen immers een muur vormen van circa 135 meter lengte voor de huizen en daarmee het huidige uitzicht van die bewoners op het open water belemmeren.
Bovendien komen en gaan de cruiseschepen op willekeurige momenten en vaak in de avond en nacht. Bij het aan- en afmeren worden (voor de veiligheid) felle schijnwerpers gebruikt, die overlast veroorzaken door zeer hinderlijk in woonkamers en slaapkamers te schijnen van de woningen aan de Saerdam.
Niet alleen de lichthinder, maar ook de verkeersoverlast, veroorzaakt door komen en gaan van touringcars zal verder toenemen.
De in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven locatie is derhalve zeer slecht gekozen en zou naar de mening van (rechts)persoon 15 veel beter naar de noordzijde van de sluis kunnen worden verplaatst, zoals al eerder aangegeven.
Ook nautisch ontstaat een onwenselijke situatie. De ingang naar Bataviahaven wordt immers door aanleg van een cruiseschepenhaven verkleind en veel minder overzichtelijk,

waardoor bij in- en uitvarende scheepvaart het risico van aanvaringen en ongelukken zal toenemen.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.

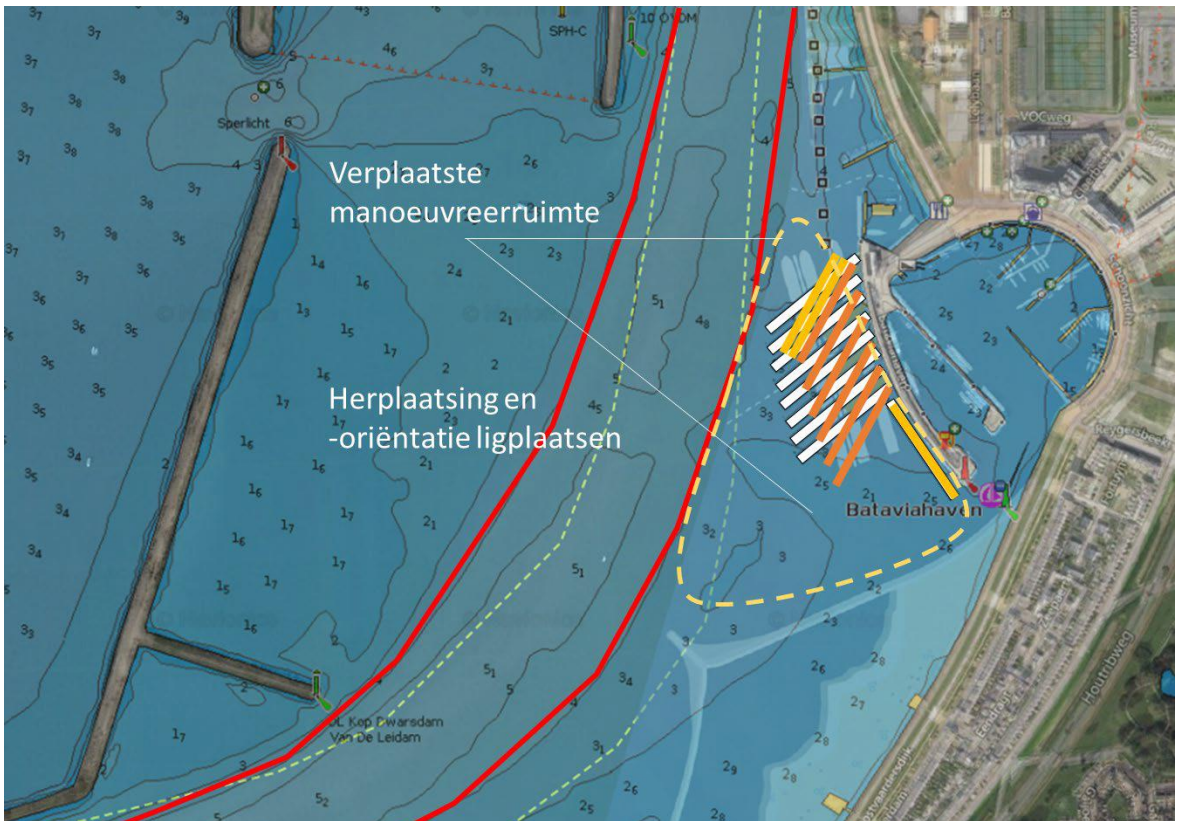
In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder afneemt. Dit geldt in versterkte mate indien telkens bij voorkeur de meest noordelijke vrije ligplaats wordt ingenomen. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.

Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.

De betreffende afbeeldingen maken ook inzichtelijk dat de afgemeerde riviercruiseschepen de ingang naar Bataviahaven niet verkleinen of onoverzichtelijk maken.

De overlast vanuit wachtende touringcars wordt verminderd door de beoogde verandering van de verkeerscirculatie binnen Bataviakwartier. Omdat Schoonzicht/Oostvaardersdijk ter plaatse van Bataviahaven voor autoverkeer wordt afgesloten kunnen de touringcars alleen nog via de Lelybaan de opstelplaatsen bereiken.





Zienswijze 10:

Klimaatadaptatie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt weinig aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Het is onaanvaardbaar dat:

- buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de wetenschap dat die een bedreiging vormen voor de waterveiligheid in het Markermeergebied;
- het voorliggende ontwerpbestemmingsplan toch buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden biedt die de zoetwaterbuffer nog eens met 35 ha verkleinen voor woningbouw. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor de aanname dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer.

(Rechts)persoon 15 veronderstelt dat het College denkt, door haast te maken om de plannen ruimtelijk te borgen, een beroep gedaan kan worden op de status van ‘vergevorderd plan’ om op die manier nog onder de reeds aangekondigde verscherpte regels voor buitendijkse bouwen in het Markermeer uit te komen. Dit lijkt uitgesloten aangezien het ontwerp van het plan voor de buitendijkse ontwikkelingen niet vóór publicatie van de Kamerbrief Water Bodem Sturend d.d. 25-11-2022 reeds ter inzage is gelegd. Daarmee is niet voldaan aan het vereiste zoals genoemd in de Kamerbrief Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied d.d 5-10-2023.

Reactie gemeente:

Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner. Het Ministerie van Infrastructuur en

Waterstaat heeft bevestigd een landaanwinning ter grootte van 23,5 ha past binnen haar beleid.

2.2.16. (Rechts)persoon 16

DEEL A Brief

Zienswijze 1
Participatieproces
(Rechts)persoon 16 merkt op dat de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen beschrijving van het doorlopen participatieproces uiterst summier is. Zo wordt gesteld dat tussen november 2022 en mei 2023 15 bijeenkomsten zijn georganiseerd om belanghebbende partijen en omwonenden te betrekken, maar niet wordt toegelicht welke inspraak deze belanghebbenden en omwonenden hebben geleverd en op welke wijze deze inspraak is verwerkt bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt op geen enkele wijze beschreven op welke wijze het waterschap (of andere overheden) bij de
vaststelling van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Reactie gemeente:
Deze zienswijze wordt overgenomen. In het definitieve bestemmingsplan is het participatieproces uitgebreider toegelicht. De vaststelling van het bestemmingsplan is de bevoegdheid van de gemeenteraad. Andere overheden hebben hier geen formele betrokkenheid bij.

Zienswijze 2
Samenwerking
(Rechts)persoon 16 geeft aan dat ten onrechte de suggestie wordt gewekt dat er sprake is van nauwe samenwerking tussen het waterschap en de gemeente over het aspect waterveiligheid (zie bijv. §2.3 MER en bijlage A2 bij hoofdrapportdeel A) en dat (rechts)persoon 16 zou kunnen instemmen met het bestemmingsplan en de door de gemeente gekozen voorkeursvariant, waarvan de profielen in opdracht van de gemeente zijn opgesteld.
Eerder is een zienswijze ingediend op de NRD, maar in de tabel bij de reactienota wordt deze zienswijze niet expliciet besproken. Uit onder meer de in bijlage 1 bij deze zienswijze gemaakte opmerkingen bij het VKA, blijkt dat het VKA minder rooskleurig behoort te scoren dan de gemeente doet voorkomen. Het MER kan in onze visie reeds daarom niet aan het bestemmingsplan ten grondslag worden gelegd. In de reactienota vooroverleg (bijlage 13) wordt het waterschapsadvies ook zeer summier behandeld.
Voornoemde in de plantoelichting bij het bestemmingsplan opgenomen beschrijving van het doorlopen participatieproces is in strijd met de door de gemeenteraad en het college op 23 november 2021 vastgestelde 'visie op participatie', waarin het participatiebeleid van de gemeente is vastgelegd (hierna: 'participatiebeleid').

Reactie gemeente:
Ambtelijk hebben 10 overleggen plaatsgevonden tussen medewerkers van (rechts)persoon 16 en de gemeente over het raakvlak van hoogwaterbescherming en de ontwikkeling van het Waterfront. Uiteraard hebben alle ambtelijke vertegenwoordigers aangegeven dat hun inbreng niet gezien mag worden als instemming omdat dat is

voorbehouden aan de betreffende bestuurders. De ambtelijke overleggen hebben evenwel ook geleid tot aanpassing en aanscherping van het ontwerpbestemmingsplan. Voorbeelden hiervan zijn:

- *Dijkverlegging i.p.v. buitendijks bouwen ter plaatse van Meerdijkhaven. In de oorspronkelijke opzet was beoogd om het huidige dijktracé te handhaven en de landaanwinning als buitendijks gebied te realiseren, vergelijkbaar met de situatie in een deel van Zeewolde. Ambtelijk zijn alternatieven verkend waaronder een binnenwaartse en buitenwaartse dijkverlegging. Gekozen is om een buitenwaartse dijkverlegging op te nemen in de plannen omdat vanuit waterschap en Provincie veel waarde werd gehecht aan het principe dat alle inwoners worden beschermd tegen hoogwater door een primaire waterkering en dus niet buitendijks komen te wonen. Deze afweging is ook opgenomen in de beschrijving van de alternatieven in het MER.*
- *Indicatief ruimtebeslag. In het bestemmingsplan (maar ook in het stedenbouwkundig plan) wordt het exacte ruimtebeslag van de (nieuwe) waterkering nog niet vastgelegd. Dit vindt plaats in een vervolgfase bij het verkrijgen van de vergunningen/projectplan waarbij waterschap Zuiderzeeland bevoegd gezag is. Om bij de huidige planontwikkeling tot een realistisch beeld te komen van de mogelijkheden, zijn door HKV Lijn in Water indicatieve ontwerpen gemaakt en meerdere keren ambtelijk besproken. Zo was naar analogie van de maatvoering zoals is gehanteerd in Almere Duin vooralsnog een afstand van 25 meter aangehouden tussen de buitenkruinlijn en de permanente bebouwing. Dit is in dezelfde orde van grootte als het geval is bij Bataviahaven (24 meter) en Saerdam (33 meter). Naar aanleiding van de zienswijze zijn gesprekken gevoerd met rechtspersoon 16. In gezamenlijkheid is geconcludeerd dat er geen maatwerkoplossingen worden voorgestaan en dat de afstand tussen de bebouwing en buitenkruinlijn groter moet zijn aangezien rekening moet worden gehouden met een binnenbeschermingszone van gangbare breedte (20 m) die onbebouwd blijft. In de Verbeelding is zorggedragen dat er voldoende ruimte rondom de bestemmingsvlakken met wonen is aangehouden om een waterkeringen met gangbare breedtes te kunnen situeren.*

Wanneer uit de tekst de indruk ontstaat dat (rechts)persoon 16 ook heeft ingestemd met de door de gemeente voorgestelde voorkeursvariant dan spijt ons dat want dat is onjuist. Er is samengewerkt voor wat betreft uitwisseling van kennis en inzichten maar dat had ten tijde van de terinzagelegging nog niet geleid tot overeenstemming. Het proces om tot overeenstemming en instemming te komen, was voorzien tussen het ontwerpbestemmingsplan en het definitieve bestemmingsplan. De gemeente heeft voor deze fase ruimschoots de tijd genomen (ca. 2 jaar). In een aantal processtappen is in gezamenlijkheid met mede-overheden nadrukkelijker stilgestaan bij diverse aspecten waaronder de nut en noodzaak van landaanwinning en het benodigde ruimtebeslag. Een en ander heeft geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Zo is de omvang van de landaanwinning gemaximaliseerd tot 23,5 hectare en is veel meer ruimte opgenomen voor de te verleggen primaire waterkering.

Met betrekking tot het effectbeschrijving in het MER constateren wij dat de opmerkingen van (rechts)persoon 16, die zijn gemaakt in het kader van de NRD, wel zijn meegenomen in het MER maar dat de deskundigen die het MER hebben opgesteld de effecten anders beoordelen dan de deskundigen binnen het waterschap.

Zienswijze 3

Participatieproces in strijd met participatiebeleid

(Rechts)persoon 16 stelt dat de in §8.2 van de plantoelichting bij het bestemmingsplan opgenomen beschrijving van het doorlopen participatieproces in strijd is met de door de gemeenteraad en het college op 23 november 2021 vastgestelde 'visie op participatie', waarin het participatiebeleid van de gemeente is vastgelegd (hierna: 'participatiebeleid'). Uit pagina 6 van het participatiebeleid volgt dat het aan de gemeenteraad is om het kader voor participatie te stellen. Uit de plantoelichting volgt dat het college in strijd met bovenstaand kader heeft gehandeld omdat onduidelijk is hoe de input van participanten is meegenomen en is meegewogen in het participatieproces en in welke fase van het beleidsproces rekening is gehouden met participatie.
(Rechts)persoon 16 stelt zich op het standpunt dat geen toepassing is gegeven aan genoemde randvoorwaarden uit het participatiebeleid. De belangen van zijn in onderhavige besluitvorming namelijk onvoldoende meegewogen.

Reactie gemeente

In paragraaf 8.2 van het ontwerpbestemmingsplan is het participatieproces samengevat en inderdaad (te) summier beschreven. In het vast te stellen bestemmingsplan zal e.e.a. uitgebreider worden toegelicht.
De status van de 'visie op participatie' is een beleidsdocument en geen verordening. De visie heeft betrekking op burgerparticipatie (bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties) en is aanvullend op de wettelijke vereiste inspraak en de gangbare praktijk dat overheden met elkaar overleg voeren en samenwerken.
Het (burger)participatieproces is voornamelijk vormgegeven rondom het stedenbouwkundig (master)plan omdat dit plan veel concretere uitspraken bevat dan het bestemmingsplan. De resultaten daarvan zijn opgenomen op de gemeentelijke webpagina (https://www.lelystad.nl/waterfrontkust). Inbreng op het concept-stedenbouwkundig (master)plan is ook benut voor het ontwerpbestemmingsplan. Door beide plannen in de tijd ongeveer gelijk op te laten lopen, is de onderlinge wisselwerking en daarmee de beïnvloedingsmogelijkheid optimaal.
Met het organiseren van 15 bijeenkomsten voor bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties, een raadpleging van bewoners, het voeren van tientallen overleggen (waaronder 10 ambtelijke overleggen met (rechts)persoon 16), verzamelen van zienswijzen op de NRD en het gevoerde vooroverleg Bro is ruimschoots invulling gegeven aan het participatiebeleid en aan de inspraakmogelijkheden. Wat met de inbreng is/wordt gedaan, wordt verantwoord in het (concept) stedenbouwkundig plan en in de reactienota die tegelijkertijd met het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan was dan ook niet de afronding van een (participatie)proces maar een tussenstap.

Zienswijze 4

Waterbelangen

Het waterschap is grondeigenaar van en verantwoordelijk voor de primaire waterkering 'Oostvaardersdijk'. Ruimtelijke ontwikkelingen op en rond de waterkering zijn daarom alleen mogelijk als het waterschap en de gemeente gezamenlijk komen tot een gedragen ontwerp. Dit belang lijkt de gemeente zelf ook te onderkennen gezien verschillende passages van de plantoelichting bij het bestemmingsplan. Uit de passages volgt samengevat:
• dat een nauwe bestuurlijke samenwerking tussen de gemeente en het waterschap nodig is voor voorgenomen handelingen in het beheergebied van het waterschap en;

• dat het waterschap het bevoegd gezag is voor het borgen van de waterveiligheid.
Op grond hiervan kan het waterschap zich geenszins verenigen met het voorlopig voorkeursalternatief dat aan het bestemmingsplan en het MER ten grondslag is gelegd. Het voorkeursalternatief in het MER en het bestemmingsplan is namelijk in strijd met het beleid voor primaire waterkeringen van het waterschap en in strijd met artikel 2.11.2 en 2.11.3 Barro.

***Reactie gemeente**:*
Zoals (rechts)persoon 16 ook zelf citeert uit de stukken is het gemeentebestuur – als initiatiefnemer voor de gebiedsontwikkeling Waterfront Stedelijke Kust – zich zeer bewust dat bestuurlijke medewerking van het waterschap onontbeerlijk is voor het kunnen uitvoeren van maatregelen binnen het gebied waar het waterschap het bevoegde gezag is.

Naar aanleiding van de zienswijze is de gemeente in overleg getreden met (rechts)persoon 16. Naar aanleiding hiervan is het plan voor zover betrekking hebbende op de primaire waterkering aangepast zodat er geen strijdigheid meer resteert met het waterschapsbeleid.

Zienswijze 5
Striid met beleid primaire waterkeringen en oniuiste aannames over de primaire waterkerinq
Het voorlopig voorkeursalternatief in de MER en de voorstellen voor de primaire waterkering in het bestemmingsplan is op een groot aantal punten en vergaand in strijd met ons beleid voor primaire waterkeringen. De uitgangspunten en aannames die worden gebruikt voor de
primaire waterkering zijn deels onjuist, onvolledig en onvoldoende onderzocht:

a. Bebouwing en beplanting in de kernzone en binnenbeschermingszone zijn in strijd met ons beleid.
b. Er is onvoldoende rekening gehouden met ruimtereserveringen voor toekomstige dijkversterkingen.
c. De kernzone en binnenbeschermingszones worden verkleind.
d. Er is geen rekening gehouden met de taken die het waterschap heeft op grond van de wettelijke zorgplicht voor de waterkering. Het gaat hierbij om beheer en onderhoud, inspectie, beoordeling aan de norm en toekomstige versterking.
e. Het voorlopig voorkeursalternatief in de MER is gebaseerd op verkeerde aannames voor de waterkering. Een belangrijke verkeerde aanname is dat gesteld wordt dat de leidammen voldoen aan de normen voor waterveiligheid, terwijl dit niet het geval is.
f. in de plantoelichting wordt meerdere keren aangegeven dat de gemeente met dit bestemmingsplan ook de in het kader van het HWBP benodigde dijkversterking al wilt regelen om te voorkomen dat het plangebied twee keer op de schop gaat. (Rechts)persoon 16 merkt op dat op de feiten vooruit gelopen wordt en wel op een manier die tot onomkeerbare situaties kan leiden. De nadere veiligheidsanalyse voor het HWBP-project moet nog plaatsvinden. Vervolgens zal in 2027 een verkenning plaatsvinden. Gevreesd wordt dat daaruit zal volgen dat de in het bestemmingsplan voorziene reserveringen voor de primaire waterkering (artikel 25 planvoorschriften) en de vrijwaringszones(artikel 29.3 en 29.4) niet voldoende zullen zijn om de benodigde en/of toekomstige dijkversterking uit te voeren. Dat gaat ten koste van het borgen van de waterveiligheid. Daarbij valt op dat geen van

de onderzochte alternatieven of inrichtingsvarianten onderscheidend is op het punt van de waterveiligheid voor wat betreft de vorm waarop de waterkering wordt versterkt. Dat is bij dijkversterkingsprojecten wel gebruikelijk;

g. de kernzone van de primaire waterkering is en blijft in eigendom van Waterschap Zuiderzeeland. Het waterschap is ook verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de waterkering. Bij aanpassing en/of verleggen van de primaire waterkering verwerven wij op basis van ons beleid de gewijzigde kernzone weer in eigendom. In het bestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met het privaatrechtelijke belang van het waterschap bij het behoud van het eigendom van de gronden. Gevreesd wordt dat de gemeente gronden, die het waterschap later nodig heeft in verband met toekomstige dijkversterkingen, gaat aanwenden voor ontwikkelingen.

Reactie gemeente:

Zoals ook omschreven in paragraaf 7.1 dient het ontwerpbestemmingsplan niet te worden gezien als een strak en vaststaand ontwerp (ontwikkelingsplanologie) maar fungeert het eerder als een raamwerk waarbinnen andere partijen zelf de ruimte krijgen om invulling te geven aan een organische gebiedsontwikkeling (uitnodigingsplanologie). Ook ten aanzien van de primaire waterkering was de insteek van de gemeente om in het bestemmingsplan zoveel als mogelijk planologische ruimte te bieden aan maatwerkoplossingen.

De gemeente constateert aan de hand van de zienswijze dat de gekozen aanpak teveel onduidelijkheid genereert en ook niet kan rekenen op de steun van het waterschap. De gemeente heeft in overleg met (rechts)persoon 16 een oplossing gevonden voor een gedragen planologische borging van het waterschapsbelang en deze opgenomen in het definitieve bestemmingsplan. Het betreft het aanhouden van voldoende ruimte voor de waterkeringen en het opnemen van een voorwaardelijke verplichting dat in de vier woongebieden alleen gebouwd mag worden indien een primaire waterkering is gerealiseerd conform de vereisten van het waterschap.

Het uitvoerde MER is een planMER. Zoals ook vermeld in par. 1.2.2 van het MER-deel A, is voor de daadwerkelijke realisatie nog een projectMER nodig. Het projectMER moet de aan te vragen hoofdvergunningen onderbouwen. Een deel van de aspecten die naar inzicht van (rechts)persoon 16 onvoldoende zijn onderzocht of gebaseerd zijn op veronderstelde onjuiste aannames hebben betrekking op de projectMER-fase.

Zienswijze 6

Geen toekomstbestendiqe buitendilkse ontwikkelinq

In het voorlopig voorkeursalternatief van de MER en in het bestemmingsplan is de gemeente van plan om woningen te bouwen in het Markermeer en op en rond een verlegde en gewijzigde primaire waterkering.
(Rechts)persoon 16 onderschrijft de uitgangspunten van de Kamerbrief 'Water en Bodem sturend' van 25 november 2022 (Kamerstukken II, 2022 -2023 II, 27 625 en 30 015, nr. 592). Dat betekent dat het waterschap geen voorstander is van ontwikkelingen die nadelige effecten hebben op de zoetwatervoorraad in het IJsselmeergebied of op het beheer, onderhoud of toekomstige versterkingsmogelijkheden van de waterkering.
Uit de plantoelichting blijkt dat de uitgangspunten uit deze Kamerbrief ondersteunt worden. Uit de plantoelichting blijkt dat het project Waterfront niet onder dit Rijksbeleid valt, omdat het project aangemerkt wordt als een project dat in een vergevorderd stadium zou zijn. Wij merken hierover op dat geen sprake is van een project in een vergevorderd

stadium. Het Rijksbeleid is onverkort van toepassing en de gemeente dient zich hier aan te houden. Verwezen wordt naar de Kamerbrief van 5 oktober 2023 (Kamerstukken II, 2023 -2024 II, 27 625 en 30 015, nr. 654). In deze Kamerbrief legt de Minister uit wanneer sprake is van een vergevorderd project in het buitendijkse IJsselmeergebied. Het project Waterfront is geen project waarvoor voor 25 november 2022 al een ontwerpbestemmingsplan of vergunning was verleend danwel ter inzage was gelegd. Evenmin is het een project waarover met het Rijk bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

***Reactie gemeente**:*
Over de status van het project Waterfront Stedelijke Kust is tussen het gemeentebestuur en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgebreid overleg gevoerd. Op basis van een daartoe ingericht proces is op 28 oktober 2025 in een Bestuurlijk Overleg tussen alle betrokken overheden geconcludeerd dat – mits de landaanwinning wordt beperkt tot 23,5 hectare – de landaanwinning past binnen het rijksbeleid.

Het gemeentebestuur ondersteunt inderdaad de uitgangspunten van het Water en Bodem Sturend-beleid. Essentieel is dat ruimtelijke ontwikkelingen zodanig worden uitgevoerd dat er zelfs met de meest extreme klimaatveranderingen er naar verloop van tijd geen spijt ontstaat ten aanzien van de keuzes die op korte termijn gemaakt moeten worden én dat geen sprake is van het afwentelen van problemen op anderen.

Het MER toont ook aan dat ook vanuit een 'worst case' benadering de waterfrontontwikkeling geen negatieve impact heeft op de doelen die met Water en Bodem Sturend worden beoogd. In een recentere studie door Sweco wordt die conclusie onderschreven en van een nadere kwantitatieve onderbouwing voorzien. Aangetoond is dat er geen negatieve impact is op de zoetwatervoorraad en dat het theoretische waterveiligheidsverlies ruimschoots wordt gecompenseerd door de theoretische waterveiligheidswinst. Juist door de voorgestelde benadering van toepassen van golfremmend voorland in combinatie met forse overhoogte van de waterkering én de achterliggende bebouwing wordt geanticipeerd op toekomstige dijkversterkingsopgaven.

Zienswijze 7
Watercompensatie in Bovenwater niet mogeliik
In de MER en het bestemmingsplan wordt gesteld dat indien compensatie vereist is voor de vermindering van de zoetwatervoorraad in het Markermeer, het Bovenwater hiervoor in aanmerking kan komen. Wij zijn van mening dat het Bovenwater niet als compensatie voor zoetwatervoorraad ingezet kan worden voor de afname aan waterbergend vermogen door landaanwinning. In het Bovenwater is voor peilverhoging onvoldoende ruimte beschikbaar. Ook moet nog bezien worden of de waterkwaliteit voldoet aan de eisen.

Reactie gemeente:
In de kamerbrief van juli 2025 heeft de minister aan de tweede kamer laten weten dat de huidige regels van het BKL niet worden aangepast. Dat betekent dat er geen compensatieverplichting geldt voor de vermindering van het wateroppervlak. Aangezien er geen noodzaak is tot compensatie van waterberging is het eventueel benutten van het Bovenwater voor waterberging niet meer aan de orde.

Zienswijze 8
In de plantoelichting wordt een aantal keren genoemd dat het voor de uitvoering van de ontwikkelingen uit het ontwerpbestemmingsplan nodig is dat het waterschap

publiekrechtelijke toestemmingen geeft, zoals een projectbesluit of een ontheffing (thans omgevingsvergunning voor een wateractiviteit). Gelet op het voorgaande en indachtig de waterschapstaken, geeft (rechts)persoon 16 aan dat op voorhand geen mogelijkheid wordt gezien de benodigde publiekrechtelijke toestemmingen te verlenen. Dat zou immers belemmeringen opleveren voor het onderhoud, de instandhouding en de versterking van de primaire waterkering en de waterkwaliteit. Ook is er op voorhand geen bereidheid om de voor de ontwikkelingen benodigde gronden van het waterschap over te dragen.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente heeft de bezwaren van (rechts)persoon 16 zeer serieus genomen en naar aanleiding van onderling overleg de plannen aangepast zodat er geen sprake meer is van strijdigheid met het waterschapsbeleid.

DEEL B Bijlage 1 Ontwerpbestemmingsplan

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 16 verwijst naar bijlage13 (Reactienota vooroverleg) en stelt ten aanzien van de beantwoording voor 1A: Op dit moment is nog geen overeenstemming bereikt over de versterking van de primaire kering in samenhang met de gewenste ontwikkeling. Geconstateerd wordt dat geen voorwaarden in de regels zijn opgenomen ten aanzien hiervan, in tegenstelling tot wat in de beantwoording is toegezegd.

***Reactie gemeente**:*
Zoals in de Reactienota vooroverleg is aangegeven worden deze voorwaarden opgenomen in het definitieve bestemmingsplan, bijvoorbeeld als voorwaardelijke verplichting in de Regels.

Zienswijze 2
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Toelichting, §3.2.1, bij 6 (Borgen van de waterveiligheid) en wenst een aanpassing van de 1e zin: “De primaire waterkering (Oostvaardersdijk) zorgt voor bescherming van het achterland, niet Waterfront.”

***Reactie gemeente**:*
Deze is overgenomen.

Zienswijze 3
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Toelichting, §3.2.2.1: Toevoegen zin: “Veel van de beschreven plannen passen niet binnen de waterveiligheidsregels (waterschapsverordening en beleid primaire waterkeringen).”

***Reactie gemeente**:*
De toelichting wordt zodanig aangepast dat deze wel passen binnen de waterveiligheidsregels.

Zienswijze 4
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Toelichting, §3.3, Oostvaardersdijk wenst men om te vormen naar fietspad. Ten aanzien hiervan wordt meegegeven dat medegebruik bespreekbaar is als het beheer en onderhoud van de primaire waterkering niet belemmerd wordt.

***Reactie gemeente**:*
De Oostvaardersdijk blijft bereikbaar voor motorvoertuigen voor beheer en onderhoud.

Zienswijze 5
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Toelichting, §3.6: Het voorlopig voorkeursalternatief in de MER en de profielen voor de primaire waterkering in het ontwerpbestemmingsplan zijn op een groot aantal punten en vergaand in strijd met het beleid voor primaire waterkeringen. De uitgangspunten en aannames die worden gebruikt voor de waterkering zijn deels onjuist, onvolledig en onvoldoende onderzocht.

a. 1e zin: het woord 'hoogwater' vervangen door 'water'. De primaire kering beschermt het achterland niet alleen bij hoogwater maar altijd.
b. Laatste zin 1e alinea: "Dit vereist nog nadere uitwerking." vervangen door "Het voorliggende plan past niet binnen de gestelde uitgangspunten en eisen. De borging van de waterveiligheid dient nader uitgewerkt te worden."
c. De strekking/nuancering van volgende reactie verwerken: De basisfilosofie om uit te gaan van de luwte is prima. De leidammen voldoen echter niet aan de gestelde eisen. Het maken van een nieuwe waterkering gaat dus onder voorwaarde dat de leidammen ook voldoen. Het geheel; waterkering in combinatie met leidammen vormen dan de waterveiligheid. Dit is één optie. Andere optie is om de leidammen niet mee te rekenen, dit heeft een andere uitkomst en ontwerp.
d. Bij de nieuwe waterkering is geen grondverbetering ingetekend, wat wel als eis is meegegeven vanuit het waterschap.
e. Het principe van bouwen in een 'overlaging' boven de kering is een niet onderbouwde veronderstelling welke ook niet ter inhoudelijke afstemming is voorgelegd aan het waterschap.
f. Strijdigheid figuur 3.6: Binnen- en buitenbeschermingszones ontbreken en bebouwing is gelijk tegen de kernzone aan geprojecteerd. Grondverbetering onder de nieuwe waterkering ontbreekt.
g. Strijdigheid figuur 3.7 en 3.8: Beplanting op de kernzone, talud kernzone is deels verticaal, kernzone is aanmerkelijk smaller dan standaard, bebouwing in de binnenbeschermingszone, binnenbeschermingszone (zonder maatvoering) is aanmerkelijk smaller dan de standaard van 20 m, buitenbeschermingszones ontbreken. Grondverbetering onder de nieuwe waterkering ontbreekt.
h. In de figuren 3.7 en 3.8 eindigt de kernzone deels verticaal. Het waterschap hanteert een talud van (niet steiler dan) 1:3 tot aan de voormalige zeebodem, 4 m-NAP.
i. Ter informatie: Bij aanleg van stranden is de waterkering niet meer te onderhouden vanaf het water, dit bemoeilijkt het beheer en onderhoud (tegen meerkosten).

***Reactie gemeente**:*
a. Dit is overgenomen
b. De toelichting is aangepast zodat het wel past binnen de regels van het waterschap.
c. De mogelijkheden om de primaire waterkering te verenigen met de integrale gebiedsontwikkeling zijn groter wanneer de leidammen weer voldoen. Daarom heeft deze oplossing de voorkeur van de gemeente.
d. Wel of niet grondverbetering is een uitvoeringsaspect. Bij het bestemmingsplan worden uitvoeringsaspecten nog niet vastgelegd. Dat is aan de orde bij de vergunningverlening op basis van een projectMER waarbij de voor- en nadelen van alle uitvoeringsaspecten beoordeeld worden.
e. Het principe van het toepassen van overlagingen is op zich een uitvoeringsaspect. Voor het bestemmingsplan volstaat het dat wordt gewaarborgd dat de nieuwe primaire

waterkering moet worden gerealiseerd conform de vereisten van het waterschap. Dit is middels een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de planregels.
f. De figuren 3.6, 3.7 en 3.8 waren bedoeld als illustraties en hebben geen status. Vanwege de onbedoelde onduidelijkheid zijn betreffende illustraties weggelaten in het definitieve bestemmingsplan.
g. Zie onder f.
h. Zie onder f.
i. Onderhoudsaspecten komen meer gedetailleerd aan de orde in vervolgfasen van het project. Het vertrekpunt is dat onderhoud vanaf het water moeten kunnen plaatsvinden.

Zienswijze 6
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Toelichting, §5.9 (Waterparagraaf): Figuur 5.1: het deel milieucategorie 4.2 op het perceel van de AWZI Lelystad is niet op de kaart aangegeven.

***Reactie gemeente**:*
Dit strookje was over het hoofd gezien. De afbeelding is aangepast.

Zienswijze 7
(Rechts)persoon 16 verwacht dat de parkeervoorzieningen ten zuiden van de Houtribweg een compensatieopgave betekent die apart van de landaanwinning gerealiseerd moet worden.

***Reactie gemeente**:*
Voor de parkeervoorzieningen is inderdaad binnendijkse watercompensatie aan de orde. Dit krijgt een plek in het inrichtingsplan.

Zienswijze 8
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Regels: Art. 29.3.2 Bouwregels aanpassen: Hier staat nog “PM” onder c ten aanzien van de maximale bouwhoogte.

***Reactie gemeente**:*
Als maximale bouwhoogte had moeten worden opgenomen 2 m.

Zienswijze 9
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Verbeelding: De zoneringen van de bestaande primaire waterkering zijn deels onvolledig en onjuist opgenomen. Gevraagd wordt deze te corrigeren volgens de op 22 augustus 2023 per email aangeleverde bestanden.
Toelichting gevraagde correcties:
Bataviahaven:
a. Kernzone is niet breed genoeg rondom havenkom buitenzijde aan oostzijde (zie kaartje ‘Bataviahaven correcties dubbelbestemming en vrijwaringszones nodig’).
b. Steiger in havenkom is geen kernzone maar valt binnen vrijwaringszone-dijk 2.

***Reactie gemeente**:*
Deze zijn overgenomen.

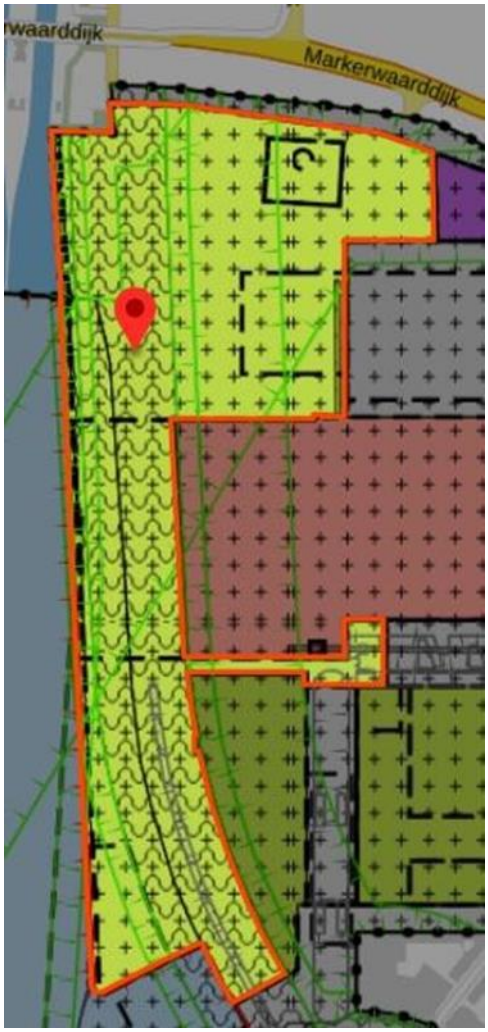
Zienswijze 10
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Verbeelding: Zuidelijke leidam: aan zuidoostelijke punt en aan gehele noordwestelijke zijde ontbreekt de vrijwaringszone-dijk 1 (zie kaartje: ‘Zuidelijke leidam correcties vrijwaringszone dijk 1 nodig’).

***Reactie gemeente**:*
Deze zijn overgenomen.

Zienswijze 11
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Verbeelding: De buitenbeschermingszone buitenkant van de primaire waterkering dient buitendijks als vrijwaringszone-dijk 2 opgenomen te worden op de verbeelding, ook in de havenkom. Deze ontbreekt nu geheel.

***Reactie gemeente**:*
Deze zijn overgenomen.

Zienswijze 12
(Rechts)persoon 16 verwijst naar de Verbeelding: Het grote bouwvlak aan de noordzijde van het plangebied bij Bataviakwartier overlapt voor een groot deel met de kern- en binnenbeschermingszone van de primaire waterkering (zie afbeelding hieronder).



(Rechts)persoon 16 vraagt het bouwvlak zo aan te passen dat er geen overlap is met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering. De gewenste bebouwing is niet mogelijk in de kernzone (en alleen onder bepaalde voorwaarden in de binnenbeschermingszone). De bebouwing die met genoemd bouwvlak beoogd wordt is daarom ook strijdig met art. 25, waarbij de dubbelbestemming prioriteert.

***Reactie gemeente**:*
Het motief van de gemeente om de hele dijkzone onder het bestemmingsvlak te laten vallen was om planologisch ruimte te bieden aan innovatieve oplossingen (bijvoorbeeld tijdelijke, verplaatsbare gebouwen en bouwwerken). Door de dubbelbestemming is zichtbaar gemaakt dat dergelijke gebouwen en bouwwerken alleen vergunbaar zijn wanneer ook het waterschap met betreffende oplossing in kan stemmen.
De gemeente heeft echter geconstateerd dat de door de gemeente beoogde ontwikkeling langs de waterkant van Bataviakwartier momenteel niet kan rekenen op draagvlak bij waterschap en Rijkswaterstaat. Ze kiest er daarom voor om de voorgenomen verlevendiging van de boulevard in het definitieve bestemmingsplan nog niet in rechte mogelijk te maken maar om een proces met betreffende medeoverheden op te starten om gezamenlijk nader de mogelijkheden en onmogelijkheden te verkennen. Dat betekent dat te zijner tijd een nieuwe planologische procedure moet worden doorlopen om de door partijen gezamenlijk gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.

DEEL B Bijlage 1 Milieueffectrapportage

Zienswijze 13
(Rechts)persoon 16 verwijst naar Hoogwaterveiligheid en morfologie – Hoogwaterveiligheid. (Rechts)persoon 16 stelt dat dit aspect opgenomen hoort te zijn bij de effecten van de eindsituatie. Ten opzichte van de bestaande situatie geldt voor de gewenste nieuwe primaire kering dat het risico op restzetting en ongewenste effecten op de stabiliteit groot is bij dit alternatief. In dit opzicht is sprake van een (naar verwachting sterk) negatief effect.

***Reactie gemeente**:*
Hier is sprake van verschil van inzicht tussen de deskundigen van het waterschap en de opstellers van het MER. Rondom het Markermeer zijn veel waterkeringen zonder grondverbetering aangelegd zonder dat er zich risico's voordoen/verwacht werden ten aanzien van restzetting en stabiliteitsproblemen.

Zienswijze 14
(Rechts)persoon 16 verwijst naar Waterkwantiteit – Grondwaterhuishouding.

a. De verwachting is dat voor dit aspect sprake is van een cumulatief negatief effect van twee kwelstromen, te weten:
b. Voor de landaanwinning wordt de holocene deklaag verwijderd wat een blijvende toename van kwel tot gevolg heeft. Dit blijvende effect is niet neutraal maar negatief en dient nader te worden bepaald (grondwatermodelstudie).
c. Toevoegen als apart negatief effect (gevraagd wordt dit effect daarnaast ook toe te voegen voor Waterkwantiteit-Functioneren binnendijks watersysteem): Dit betreft een blijvende extra toename van kwel doordat het hemelwater dat op de landaanwinning valt voor 100% wordt geïnfiltreerd en geheel binnendijks wordt afgevoerd. Toelichting: Het bestaande watersysteem (kwelsloot en

kunstwerken) langs o.a. de Houtribweg is niet berekend op een extra aanvoer vanuit landaanwinning voor Meerdijkhaven. De toename van kwel dient middels onderzoek (grondwatermodelstudie) te worden gekwantificeerd om de extra belasting en daarvoor benodigde aanpassingen aan het binnendijkse watersysteem inzichtelijk te maken. De locatie en wijze van aanpassingen en eventueel benodigde compensatie wordt vooraf met het waterschap afgestemd. Op basis van de huidige informatie is nog niet aan te geven of het mogelijk is om het bestaande poldersysteem en de peilregulerende en waterafvoerende kunstwerken aan te passen. Uitgangspunt vanuit Water en Bodem sturend en klimaatontwikkeling is dat de belasting van het binnendijkse watersysteem niet toeneemt door de landaanwinning. Daarnaast lijkt het op basis van de huidige uitgangspunten van de gemeente voor de hand te liggen om direct naar rijkswater af te wateren.

d. Ten aanzien van monitoring van alle verwachte binnendijkse effecten op de grondwaterhuishouding is het noodzakelijk om tijdig peilbuizen te plaatsen voor het vaststellen van de nulsituatie van het binnendijkse (grond)watersysteem. De metingen dienen minimaal één jaar voorafgaand aan de start van de werkzaamheden te worden gestart en geregistreerd en dienen door te lopen tot het moment dat de zandwinput is dichtgeslibd.
e. Ten aanzien van de voorgestelde wijze van compensatie voor de toename in verharding: In o.a. bijlage A1 ontbreekt een ruimtereservering voor waterberging. Uitgangspunt is dat 80% van het gebied wordt bebouwd. Aangetoond moet worden dat in de resterende ruimte voldoende groot is en op de juiste locaties komt te liggen om de doelstelling van berging en 100% infiltratie van hemelwater mogelijk te maken.

***Reactie gemeente**:*

a. nvt
b. In het voorlopig voorkeursalternatief is geen sprake van deklaagverwijdering ten behoeve van de landaanwinning en bij het alternatief met deklaagverwijdering betreft de deklaagverwijdering alleen de laag onder de kernzone van de verlegde dijk waarbij een deklaag van ca. 1 meter behouden blijft om inzijging tegen te gaan. Omdat in beide gevallen sprake is van een slecht doorlatende laag wordt geen sterke toename van kwel verwacht.
f. In het MER is als 'worst case' het uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande dijk helemaal wordt verwijderd waardoor het grondwater ter plaatse van de landaanwinning naar de dieper gelegen polder stroomt. Dit uitgangspunt is onjuist. Het onder water gelegen deel van de dijk blijft in takt, zo ook de waterscheiding. Het hemelwater op de landaanwinning wordt in principe afgevoerd richting het rijkswater waardoor het niet bijdraagt aan het binnendijkse waterbezwaar. Als er in de huidige situatie sprake is van dijkse kwel dan zal deze kwelstroom eerder afnemen dan toenemen.
a. Dit wordt opgenomen in het monitoringsplan.
b. In het kader van de omgevingsvergunning wordt dit t.z.t. getoetst.

Zienswijze 15

(Rechts)persoon 16 vraagt duidelijker onderscheid te maken tussen de binnendijkse en buitendijkse effecten voor de waterkwaliteit.

***Reactie gemeente**:*
Hier zal aandacht aan worden besteed bij de onderbouwing in de Toelichting op het bestemmingsplan.

Zienswijze 16
In §5.4 wordt het tijdelijke effect van binnendijkse kwel door de zandwinning benoemd (bij Waterkwaliteit-Grondwaterkwaliteit, als neutraal). Deze hoort vanwege de tijdelijkheid niet in §5.4 en betreft een waterkwantiteits- én waterkwaliteitsaspect met licht negatieve effecten. Gevraagd wordt:

a. deze te verplaatsen naar §6.2 en daar ook op te nemen als waterkwantiteitseffect voor Functioneren binnendijks watersysteem;
b. deze in §6.2 ook op te nemen als waterkwaliteitseffect (toename zoutgehalte door brakke kwel) voor Grondwaterkwaliteit en Chemische Grondwaterkwaliteit en daarmee ontstaat ook een indirect effect op de Chemische en Ecologische oppervlaktewaterkwaliteit.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 17
Het verwijderen van de holocene deklaag voor de landaanwinning heeft blijvende effecten op de binnendijkse waterkwaliteit. In dit kader wordt gevraagd om in §5.4 toe te voegen: negatief blijvend effect voor onderdelen Grondwaterkwaliteit, Chemische oppervlaktewaterkwaliteit en Ecologische oppervlaktewaterkwaliteit door toename van het zoutgehalte.

***Reactie gemeente**:*
In het voorlopig voorkeursalternatief is geen verwijdering van de holocene deklaag voor de landaanwinning voorzien. Zie antwoord 14b.

Zienswijze 18
Geluid-Industrielawaai: Eén na laatste zin schrappen. Bij de uitwerking in de toelichting van het bestemmingsplan is voor dit onderdeel al beoordeeld dat het verkleinen van de geluidszone niet nodig is.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 19
Opmerkingen milieueffecten eindsituatie variant Grondverbetering onder nieuwe kering t.o.v. VVKA: Hoogwaterveiligheid en morfologie – Hoogwaterveiligheid: Ten opzichte van het VVKA geldt een sterk positief effect voor het risico op restzetting en ongewenste effecten op de stabiliteit van een nieuwe kering.

***Reactie gemeente**:*
zie reactie op zienswijze 13.

Zienswijze 20
Het verwijderen van een extra deel van de holocene deklaag voor een zandcunet voor de kering geeft een extra toename van brakke kwelstroom naar binnendijks. Dit is een blijvend (sterk) negatief effect. Voor Waterkwantiteit – Grondwaterhuishouding is deze al opgenomen in het rapport maar dit effect heeft ook invloed op de aspecten Waterkwantiteit-Functioneren binnendijks watersysteem (meer kwel dat binnendijks wordt afgevoerd) en Waterkwaliteit: grondwaterkwaliteit, chemische oppervlaktewaterkwaliteit en ecologische oppervlaktewaterkwaliteit. Het verzoek is om deze nog toe te voegen aan §5.5.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd. Het benoemde effect kan worden gemitigeerd door een meter van de holocene deklaag achter te laten.

Zienswijze 21
Opmerkingen milieueffecten realisatiefase overige varianten t.o.v. VVKA
Toevoegen t.a.v. Zand van de markt: Bij deze variant is de verwachting dat de tijdelijke binnendijkse effecten van de zandwinning kleiner of nihil zijn omdat de zandwinning verder van de polder gelegen is.
Dit betreft Waterkwantiteit: Functioneren binnendijks watersysteem en Grondwaterhuishouding;
Waterkwaliteit: Grondwaterkwaliteit, Chemische oppervlaktewaterkwaliteit en Ecologische grondwaterkwaliteit.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde aanpassing kan daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 22
Opmerkingen milieueffecten realisatiefase overige varianten t.o.v. VVKA
Toevoegen Zand uit vaargeul: Bij deze variant is de verwachting dat de tijdelijke binnendijkse effecten van de zandwinning kleiner zijn omdat de zandwinning verder van de polder gelegen is.
Dit betreft Waterkwantiteit: Functioneren binnendijks watersysteem en Grondwaterhuishouding;
Waterkwaliteit: Grondwaterkwaliteit, Chemische oppervlaktewaterkwaliteit en Ecologische grondwaterkwaliteit.

***Reactie gemeente**:*
De locatie 'Zand uit vaargeul' ligt dichter bij de polder dan de winlocatie van het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 23
In §3.3 op p. 19 en in §3.2.1 op p. 108 staat dat op Noordersluis bedrijven tot en met milieucategorie 4.1 zijn toegestaan. Dit moet 4.2 zijn.

***Reactie gemeente**:*
De delen die binnen het plangebied liggen zijn maximaal milieucategorie 4.1. Buiten het plangebied is wel milieucategorie 4.2 aanwezig.

Zienswijze 24
In §3.8 p. 26: Gevraagd wordt om een aanvulling voor klimaatadaptatie in lijn met de aanvulling die in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 25
In §7.1.4 p. 72: In de 2e alinea wordt gesproken over ecologische waterkwantiteit, dit moet zijn 'waterkwaliteit'.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 26
Opmerkingen op Bijlage A2, §1.2: Het rekenmodel is het vigerende. Bij de uitwerking dient steeds uitgegaan te worden van het vigerende rekenmodel. De verwachting is dat dit jaar een nieuw model komt.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente neemt hier kennis van.

Opmerkingen op Bijlage A2,
Zienswijze 27
§1.3: Er wordt door het Rijk gewerkt aan nieuwe hydraulische randvoorwaarden. Wanneer deze uitgeleverd worden dient hier gebruik van gemaakt te worden. Indien ze nog niet uitgewerkt worden moet een check gedaan worden op de verschillen.

***Reactie gemeente**:*
Het MER betreft een planMER. De nieuwe hydraulische randvoorwaarden zijn pas van belang bij het projectMER wanneer de dijkontwerpen worden getoetst.

Zienswijze 28
§1.4: Uitgaan van een ontwerpperiode van 50 jaar is een keuze die nog gemaakt moet worden. I.v.m. onzekerheden of versterkbaarheid is het mogelijk een andere tijdsperiode te kiezen.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente is voornemens om een relatief lange planhorizon aan te houden om de kans op dijkverhogingen in de toekomst te verkleinen.

Zienswijze 29
§1.5: Overslagdebiet is een keuze. Uitgaan van 5 l/s/m is daarbij reëel.

***Reactie gemeente**:*
Dit is conform het gehanteerde uitgangspunt.

Zienswijze 30
§3: De havendammen/leidammen voldoen niet. Wat is het effect van de golven bij afwezigheid/falen van de dammen? Dit moet in de beschouwing en ontwerp worden meegenomen.

***Reactie gemeente**:*
Ten tijde van het ontwerp (vervolgfase na de vaststelling van het bestemmingsplan) moet beoordeeld worden hoe om te gaan met het gegeven dat de leidammen in de huidige situatie niet voldoende standzeker zijn. Daarvoor zijn meerdere opties. Vooralsnog gaat het bestemmingsplan er van uit dat eerst de leidammen standzeker worden gemaakt voordat de dijkverlegging plaatsvindt.

Zienswijze 31
§4: De onderbouwing bij bewering 2 is onduidelijk. Graag nader uitwerken.

***Reactie gemeente**:*
Met de bewering "De waterkering is in de toekomst eenvoudiger aan te passen aan nieuwe inzichten en/of klimaatverandering" wordt bedoeld dat geen bestortingen of iets dergelijks nodig zijn om de golfbelasting op te vangen en dat zodoende relatief eenvoudig met verhoging van het grondlichaam de toename van maatgevende waterstanden kan worden opvangen.

Zienswijze 32
§5: Over de analyse kan op dit moment geen beoordeling worden gegeven. Daarbij is alleen gekeken naar hoogte.

***Reactie gemeente**:*
De breedte is in die zin ook meegenomen omdat de fysieke ruimte is meegenomen die nodig is om tot betreffende hoogtes te komen bij gangbare taluds.

Hoofdrapport deel B
Zienswijze 33
§9.4.3, p. 133 en 134, Mitigerende en/of compenserende maatregelen, tekst nuanceren met volgende informatie: Wij zijn van mening dat het Bovenwater niet als compensatie voor zoetwatervoorraad ingezet kan worden voor de afname aan waterbergend vermogen door landaanwinning. Voor peilverhoging is onvoldoende drooglegging beschikbaar. Binnendijkse compensatie voor de zoetwatervoorraad mag niet ten koste gaan van ruimte voor waterberging inzake bestaande verhardingen. Ook moet nog bezien worden of de waterkwaliteit voldoet aan de eisen.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente had voor de mogelijkheid om het Bovenwater in te zetten, niet in gedachte om het peil te verhogen maar juist om het peil – als de betreffende calamiteit zich voordoet – te verlagen. Aangezien het Bovenwater 4x zo groot is als de beoogde

landaanwinning zou een verder uitzakken van het peil in het Bovenwater slechts maximaal een kwart betreffen van de waterschijf van het Markermeer die als zoetwatervoorraad wordt beschouwd. Bij de huidige waterschijf van 20 centimeter zou het betekenen dat het peil in de zomer 5 cm extra zou kunnen uitzakken wanneer de te compenseren hoeveelheid water vanuit het Bovenwater wordt ingezet om de Lage Dwarsvaart van extra water te voorzien die anders uit het Markermeer gehaald zou worden.

Zienswijze 34

§9.5.2, ter informatie over voorkomen versnelde afvoer: Voor het bepalen van de compensatieopgave door toename van de verharding is het advies van (rechts)persoon 16 om uit te gaan van een bergingsnorm van 16,8% en tenminste een significant deel uit te voeren als oppervlaktewater. Voorstel is ook om de benodigde aanpassingen voor het binnendijkse watersysteem te realiseren in de benodigde compensatie.

***Reactie gemeente**:*

Dit advies wordt betrokken bij het inrichtingsplan.

Zienswijze 35

§9.6.3:

a. Tabel 9-7: Grondwatermodelberekening van de Markerwadden wordt niet representatief geacht voor een vergelijking met Waterfront. Waterfont is van een dergelijke omvang dat die een specifieke berekening noodzakelijk maakt.

b. P. 106/107, tekst bij ‘Landaanwinning Nieuwe woonwijk Meerdijkhaven en Bataviakwartier’: Zie ook de opmerking bij Hoofdrapport deel A. Verwacht wordt een netto toename van de binnendijkse kwel door het VVKA. De beide effecten (100% infiltratie hemelwater én het verwijderen van de holocene deklaag) hebben elk afzonderlijk een toename van de binnendijkse kwel tot gevolg en het effect is daarom niet als neutraal te beoordelen.

***Reactie gemeente**:*

a. *De grondwaterberekeningen voor het Waterfront hebben – net zoals die voor de Marker Wadden – betrekking op de zandwinningen en niet op de landaanwinning zelf. De in 2014 beoordeelde omvang van zandwinning tbv Marker Wadden was per jaar tenminste een factor 3 groter dan wat nodig is voor Waterfront en daarnaast hield de zandwinning bij Marker Wadden meerdere jaren aan. In het planMER is door de vergelijking te maken met de MER-Marker Wadden zodoende een worst case beschouwd. In het projectMER zal ten behoeve van de zandwinning wel een specifieke grondwatermodelberekening worden gemaakt.*
b. *Zie reactie zienswijze 14b.*

Zienswijze 36

Tabel 10.2: Voor de volledigheid wordt gevraagd toe te voegen: Beleid bouwen nabij primaire waterkeringen en Beleid primaire waterkeringen voor windmolens, kabels en leidingen en beplantingen van het waterschap.

***Reactie gemeente**:*

Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 37
§10.3:
a. 1e zin vervangen door tekstvoorstel: “Een belangrijk uitgangspunt voor het MER is dat als het Waterfront niet wordt ontwikkeld, Waterschap Zuiderzeeland een versterkingsopgave heeft. In de beginfase van het project wordt een variantenstudie gedaan waar bepaald wordt op welke wijze de waterkering weer aan de norm kan voldoen.” Toelichting: De waterkering is beoordeeld en voldoet niet aan de gestelde norm. Dit dijktraject staat op de HWBP planning. Wanneer er gestart wordt met de dijkversterking wordt er eerst in de verkenningsfase gekeken wat de werkelijke opgave is en hoe deze opgelost kan worden. De veronderstelling dat dit gebeurt door de bekleding te vervangen en waar nodig te verhogen is daarom niet correct.
b. 2e zin aanpassen of schrappen. Toelichting: Dit uitgangspunt is onjuist, de leidammen zijn niet standzeker. Dit is bepaald in de Landelijke Beoordeling van de Primaire Waterkeringen Overstromingskansen (2018). Er zijn momenteel geen plannen om de leidammen te versterken, zie ook bij a.

***Reactie gemeente**:*
a. De betreffende alinea beschrijft de gehanteerde onderzoeksaanpak en de gehanteerde uitgangspunten voor de effectbeschrijving. Juist omdat nog niet bekend is wat de uitkomst is van het HWBP-project, is voor de effectbeoordeling een aanname gehanteerd. De aanname is dat de dijkversterking gebeurt door de bekleding te vervangen en waar nodig de dijk te verhogen. Vanuit die aanname is de effectbeoordeling gedaan. Dit is conform de gangbare MER-systematiek waarbij aannames worden gehanteerd wanneer bepaalde zaken nog onbekend zijn.
b. Ook hier betreft het de gehanteerde aanname voor de effectbeschrijving. Het is de opstellers bekend dat de standzekerheid van de leidammen als onvoldoende zijn beoordeeld bij de laatste toetsronde. Voor de gehanteerde effectbeschrijving is uitgegaan dat deze standzekerheid wordt hersteld.

Zienswijze 38
§10.4:
a. het woord ‘hoogwater’ vervangen door ‘water’.
b. 2e alinea: HKV heeft de dijk ontworpen met als uitgangspunt dat de leidammen voldoen, dit is onjuist. Tevens is de dijk ontworpen vanuit het beeld van het project, niet vanuit de waterkering beheerder. In het ontwerp is geen rekening gehouden met de taken en eisen vanuit de zorgplicht. Tevens komt er binnenkort een nieuwe hydraulische database. Dit kan voor wijzigingen zorgen in het ontwerp.
c. Indien de stranden en voorlanden onderdeel uitmaken van de waterkering, wat zo is binnen de basisfilosofie, moeten deze ook standzeker zijn. Dat is in het ontwerp nu niet het geval.
d. In figuur 10-2 en 10-3 staat een kernzone van 48 meter breed en aan weerzijden een beschermingszone (van onbekende breedte). De beschermingszone is een zone gereserveerd voor o.a. toekomstige dijkversterkingen. In het huidige ontwerp is dat niet mogelijk (door bebouwing en vaargeulen b.v.) en kan de term beschermingszone vervallen. Zo blijft een kernzone van 48 meter over, in plaats van de bestaande circa 80 meter kernzone en 2 x 20 meter binnenbeschermingszone. Dit maakt toekomstige versterkingen en het invullen van de zorgplicht moeilijker danwel onmogelijk. Zie verder ook de aanvullende opmerkingen over figuren 3.6 t/m 3.8 in het ontwerpbestemmingsplan.

e. Opsomming t.a.v. hoogte en breedte: Opsomming uit de uitgangspunten HKV; over welke golven wordt hier gesproken? De leidammen zijn niet standzeker, dit is allesbepalend voor de verdere uitwerking. Alle maatvoeringen zijn daarom bepaald op basis van onjuiste uitgangspunten. Tevens is het niet mogelijk te zeggen dat het robuust genoeg is voor toekomstige klimaatverandering. Een afstand van 24 meter vanuit de buitenkruinlijn als grens voor bebouwing is onacceptabel in verband met ruimtereservering voor eventuele toekomstige dijkversterking en uitvoering van de zorgplicht. Momenteel is deze afstand 60 meter.

***Reactie gemeente**:*
a. *Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.*
b. Zie ook reactie zienswijze 37.b mbt de standzekerheid van de leidammen. De opgenomen ontwerpen zijn niet meer dan illustraties om de gehanteerde uitgangspunten bij de effectbeschrijving toe te lichten. Echte dijkontwerpen worden pas gemaakt in een latere planfase (hoofdvergunningen) waarbij een projectMER wordt opgesteld om alternatieven in beeld te brengen en af te wegen. Aspecten als wat nodig is om de standzekerheid te waarborgen en de bereikbaarheid voor beheer en onderhoud worden in die fase uitgewerkt. Tegen die tijd moet worden gewerkt met de nieuwste hydraulische database.
c. In het definitieve ontwerp (zie antwoord onder b.) moet inderdaad rekening worden gehouden met tenminste een slijtlaag en stormtoeslag.
d. De betreffende figuren beogen toe te lichten dat met toepassing van strand/voorland de impact van golven op de dijkhoogte wordt weggenomen en dat onder de huidige set aan ontwerpeisen een kruin van ca. NAP+2 m voldoet. Er is voldoende ruimte tot aan de bebouwing aangehouden om tot een kruinhoogte van tenminste NAP+5 m te komen bij toepassing van gangbare taluds. Een dergelijke hoogte stijgt ver uit boven hetgeen denkbaar wordt geacht in het licht van klimaatverandering.
e. Zie reactie onder zienswijze 37.b en lid b, c en d. De voorlopig gehanteerde breedte van 25 m tussen bebouwing en de buitenkruinlijn is overgenomen uit Almere Duin en vertegenwoordigt een ruimte om de dijk op te kunnen hogen tot tenminste NAP+5m.

Zienswijze 39
§15.5, p. 333, ter informatie over klimaatbestendigheid: De beschrijving is gebaseerd op algemene modellen zoals de klimaatatlas en hierbij is niet gebruik gemaakt van de juiste neerslaggebeurtenis. Het uiteindelijke ontwerp zal doorgerekend moeten worden op klimaatbestendigheid met een neerslaggebeurtenis 1:100 situatie (ZOF no. 647, 100 mm neerslag in één piek van 12,5%, patroon b).

***Reactie gemeente**:*
Deze berekening zal bij het inrichtingsplan worden gemaakt.

Zienswijze 40
§15.5.3, p. 335: wat wordt verstaan onder een tijdelijk waterafvoersysteem? De benodigde waterberging dient gerealiseerd te zijn vóór aanleg van nieuwe verharding.

***Reactie gemeente**:*
Het betreft hier de beschrijving van de realisatiefase.

Zienswijze 41
§15.7 conclusie Klimaat & Duurzaamheid: Gevraagd wordt hier een aanvulling te geven voor klimaatadaptatie in lijn met de aanvulling die in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Is het uitgangspunt om geen uitlogende bouwmaterialen toe te passen? Dan dit graag vermelden.
***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 42
Bijlage 5: Waterkwantiteit. In het rapport wordt niet verwezen naar deze bijlage. Een beschrijving van het oppervlaktewatersysteem (belasting, gemaalcapaciteit, etc.) binnen het plangebied ontbreekt waarmee de bijlage onvolledig is.

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

Zienswijze 43
Overige opmerkingen: In §8.6.2 op p. 122 staat in 1e zin van de 2e alinea ‘Waterzuivering Lelystad Haven’. Dit vervangen door ‘afvalwaterzuiveringsinstallatie Lelystad’ (AWZI Lelystad).

***Reactie gemeente**:*
Het definitieve MER heeft ter inzage gelegen bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. De voorgestelde redactionele aanpassingen kunnen daarom niet worden doorgevoerd.

2.2.17. (Rechts)persoon 17

Zienswijze 1
het toegestaan gebruik
Op een gedeelte van perceel is het gebruik ten behoeve van parkeervoorzieningen wegbestemd. Het wegbestemmen van bestaand legaal gebruik is echter alleen mogelijk als dit gebruik niet langer in overeenstemming zou zijn met een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is dit niet gemotiveerd.

Reactie gemeente:
Het betreffende gedeelte van het perceel grenst aan de Oostvaardersdijk. Vanuit een goede ruimtelijke ordening beoogt de gemeente het autoverkeer te beperken tot de oostzijde van het gebied zodat aan de westzijde bezoekers in alle rust kunnen recreëren waarbij de ruimte hoogwaardig wordt ingevuld voor leisure. Parkeervoorzieningen zijn daarom aan de oostzijde gepositioneerd. De Toelichting zal hier op worden aangevuld.

Zienswijze 2
de toegestane detailhandel binnen de bestemming "recreatie – Batavialand”
Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet wanneer (nog) sprake is van detailhandel die ondergeschikt is aan bijvoorbeeld de toegestane leisurefunctie. De planregels zijn,

volgens (rechts)persoon 17, op dit punt in strijd met de rechtszekerheid. Verzocht wordt in artikel 8.3.1 een maximum aantal m2 aan toegestane detailhandel op te nemen voor deze bestemming én om aan te geven wanneer detailhandel (nog) ondergeschikt is aan de hoofdfunctie.

***Reactie gemeente**:*

In paragraaf 6.1.4 van de plantoelichting is nader onderbouwd wat moet worden verstaan onder 'ondergeschikt'. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat dit voldoende rechtszeker is.

2.2.18. (Rechts)persoon 18

DEEL A Ontwerpbestemmingsplan

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 18 meent dat de gemeentelijke keuze om het bestemmingsplan de status van plan in het kader van de wet "crisis en herstelwet" te geven is ingegeven om:

- een versnelde procedure te bewerkstelligen, in het kader van het Rijksbeleid zoals weergegeven in de kamerbrief "Wateren en Bodem sturend" (kamerstuk 825 nr. 592) van november 2022. De gemeente zoekt een geitenpaadje om Rijksbeleid, dat nieuwe aanlandingen in Marker- en IJsselmeer niet meer toe zijn gestaan, te omzeilen;
- de verplichting een gedegen financiële onderbouwing bij het plan te overleggen te omzeilen.

Reactie gemeente:
De verbrede reikwijdte op grond van de Crisis- en herstelwet biedt de mogelijkheid om uit te gaan van een doorlooptijd van 20 jaar in plaats van 10 jaar om uitnodigingsplanologie in de praktijk te brengen.

Zienswijze 2
(Rechts)persoon 18 heeft bezwaar tegen de in het voortraject van het bestemmingsplan gevolgde procedures en tegen de nu te volgen procedure:

- handelen in strijd met de belangen van betrokken huidige bewoners in de omgeving van het plangebied. Alles wijst er op dat kost wat het kost het van te voren uitgestippelde tijdstraject gehaald moet worden:
- na verschijnen van de kamerbrief in november 2022 zijn de plannen in de openbaarheid gebracht (vlak voor het kerstreces 2022);
- de daarna gevolgde zogenaamde inspraakronde m.b.t. ontwerpstedenbouwkundig plan stelde weinig voor;
- bij enkele voorlichtingsavonden konden inwoners na een onvolledig verhaal "Post its" plakken op plannen. Vervolgens werd er op aanvullende schriftelijke reacties niet of onvolledig gereageerd;
- een eenzijdige enquête werd uitgeschreven, waarvan de portefeuillehouder de uitslagen bij een raadscommissie door een ingehuurde ambtenaar liet presenteren. Dit was een eenzijdige presentatie.
- alles wijst erop, dat voor dat de MER gereed was de gemeente al volop bezig was met het opstellen van het bestemmingsplan. Merkwaardig omdat de inspraak op

de nota Reikwijdte en Detailniveau totaal niet serieus werd genomen. Ook wordt in de aankondiging van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan niet vermeldt dat ook de MER hierbij ter visie ligt en dat belanghebbenden ook in de richting van de MER commissie zienswijzen kunnen indienen;

- in het voortraject is op geen enkele wijze ingegaan op de aard en omvang van het ontwerpbestemmingplan. Belanghebbenden worden daags voor het Kerstreces 2023 overvallen met een ter visie legging van een plan, waarvan de toelichting 140 pagina's omvat en er toelichting op de regels en bijlagen zijn bijgevoegd van vele tientallen pagina's. (E.e.a. is digitaal slechts na moeilijk speurwerk te vinden en omvat met de MER en alle daarbij behorende bijlagen zelfs honderden pagina's). Belanghebbenden dienen, indien men een bezwaarschrift wil indienen, binnen zes weken (met na een verzoek daartoe, een week uitloop) te reageren, waarvan de eerste twee weken binnen het Kerstreces vallen. Ook dit duidt alleen maar op haast en niet serieus nemen van belanghebbenden.
- Vervolgens wordt tijdens de inspraak gesuggereerd (ook in de toelichting) dat inspraak serieus wordt genomen. Dit wordt ook met zoveel woorden in een toelichtende vergadering van de raadscommissie, naar aanleiding van vragen van een aanwezig raadslid, in oktober 2023, nogmaals gezegd. Vervolgens wordt een ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd waaruit blijkt dat de gemeente zich de juridische mogelijkheid wil verschaffen, om zowel voor Meerdijkhaven als langs de Saerdam aanlandingen te realiseren. Mocht dit ontwerp bestemmingsplan eventueel uiteindelijk, onverhoopt, na een volledige procedure de status van definitief plan krijgen, dan hebben belanghebbenden geen enkel juridisch middel meer om aanlandingen en stranden of buitendijkse recreatie voorzieningen tegen te gaan. Uit alles blijkt dat belanghebbenden in de toelichtingen wellicht serieus genomen worden, maar vervolgens juridisch buitenspel gezet.
- Tenslotte wordt aangegeven dat het ontwerp stedenbouwkundig plan, dat de nodige tegenstrijdigheden bevat, eind 2023 aan de gemeenteraad ter goedkeuring zal worden voorgelegd. Dit zou dan zijn voordat het ontwerpbestemmingplan, dat gebaseerd is op dit ontwerp stedenbouwkundig plan, afgerond ter visie zou worden gelegd, op zich een nette aanpak. Maar ook dat is, waarschijnlijk door de onverantwoorde haastige aanpak niet gebeurd.

***Reactie gemeente**:*
Het is heel vervelend dat de indiener het gevolgde participatieproces niet als 'serieus' heeft ervaren. De gemeente heeft ca. 15 bijeenkomsten georganiseerd met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De inbreng is verwerkt in de plannen zoals ook verantwoord is in het concept-stedenbouwkundig plan van juni 2023 dat de basis vormt voor de Toelichting van het bestemmingsplan. Dat betekent niet dat alle voorstellen zijn overgenomen.
Door het College is besloten het stedenbouwkundig plan eind 2023 nog niet vast te stellen om ruimte te bieden aan de zienswijzen die op het ontwerpbestemmingsplan zouden binnenkomen en vanwege eerdere inbreng in het participatieproces en vanuit andere overheden betreffende vraagstukken rondom "Water en Bodem Sturend". De gemeente hecht aan zorgvuldige besluitvorming.
De gekozen werkwijze sluit aan uitnodigingsplanologie waarbij op hoofdlijnen (planologische) kaders worden gesteld aan de gebiedsontwikkeling.

Zienswijze 3
Opvallend bij de planbegrenzing is dat verdere bebouwing rond Bataviahaven buiten het

plan wordt gehouden, terwijl wordt betoogd dat juist aantrekkelijke woningbouw in de duurdere segment aan het water een doelstelling is. Ook is de opsomming van bestemmingsplannen op dit punt wellicht onvolledig, omdat voor de bedoelde woonblokken enig tijd geleden aanpassingen in het bestaande bestemmingsplan werden gesuggereerd.

Reactie gemeente:
Voor de bouwblokken rond Bataviahaven is reeds een vigerend bestemmingsplan die invulling geeft aan de doelen van de gemeente. Daarom is dit gebied – net zoals de bestaande bebouwing bij Vliegent Hert/Saerdam – buiten de begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan gehouden.

Zienswijze 4
In de beschrijving van de ontstaansgeschiedenis wordt onterecht gesuggereerd dat Lelystad niet aan het water zou zijn ontworpen. In alle plannen komt het Oostvaardersdiep voor en in alle plannen was een duidelijke verbreding van deze watergang tussen Flevoland en de Markerwaard voorzien ter plaatse van de locatie Lelystad.

Reactie gemeente:
Bedoeld is dat de ruimtelijke opzet van de stad van het water is 'afgekeerd'. Het centrum ligt op grote afstand, een 'stad achter de dijk'. Met het bestemmingsplan Waterfront Stedelijke Kust wil de gemeente mogelijk maken dat Lelystad veel meer een 'stad aan het water' wordt.

Zienswijze 5
Het binnendijks deel, waar Meerdijkhaven wordt geprojecteerd, wordt omschreven als braakliggend of elders als grasland met duindoorn. Dit is absoluut onjuist. In een zienswijze bij de NRD is reeds in detail aangegeven dat er een rijke begroeiing is met o.a. bomen.

Reactie gemeente:
Het betreffende binnendijkse deel is in het vigerende bestemmingsplan geduid als uit te werken woonbestemming. De gronden zijn daarvoor nog niet in gebruik genomen (liggen 'braak'). Als gevolg van een spontane vegetatieontwikkeling is het gebied in hoofdzaak nu te kenmerken door grazige vegetaties en duindoorn. Binnen dit gebied is zeker sprake van een begroeiing met waarden voor flora en fauna.

Zienswijze 6
In vele hoofdstukken komt de vestiging van Rijkswaterstaat nabij Meerdijkhaven aan de orde, terwijl een aanlegplaats voor vissersschepen, waar al vele jaren permanent wonen wordt gedoogd, op verschillende schepen, niet of nauwelijks wordt beschreven.

Reactie gemeente:
In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is de situatie rondom de Graansteiger inderdaad onderbelicht gebleven. In het definitieve bestemmingsplan is opgenomen dat de Graansteiger niet behouden kan blijven.

Zienswijze 7
In paragraaf 3.1 wordt aangegeven dat de Kustvisie 2030 uitgangspunt is voor het

ontwerp Stedenbouwkundig plan, waarop het voorliggende Ontwerp bestemmingplan is gebaseerd. Het ontwerp stedenbouwkundig plan, dat de onderlegger is van dit ontwerp bestemmingsplan wijkt echter volledig af van de Kustvisie 2030. Deze Kustvisie was in tegenstelling tot de huidige voorliggende plannen ontstaan in samenspraak met vele betrokkenen. Dit plan voorzag een boulevard tussen Bataviahaven en het gebied Meerdijkhaven en voorzag in geen enkel opzicht in aanlandingen in het Markermeer, niet ter plaatse van Meerdijkhaven en ook niet voor de Saerdam. In het voorliggende plan wordt omschreven, dat gekeken is naar drijvend wonen en eventueel woningen op palen, hetgeen wel enigszins in lijn zou zijn met de Kustvisie 2030, maar deze mogelijkheden worden met enkele woorden afgeserveerd. Goed onderzoek daar naar, zou wellicht tot innovatieve oplossingen kunnen leiden, waarmee zonder aanlandingen “Stad aan het water” echt vernieuwend had kunnen worden.

Reactie gemeente:
De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat gezien de beoogde omvang van het aantal nieuwe woningen drijvende concepten niet inpasbaar zijn.

Zienswijze 8
In paragraaf 3.2.2.1. wordt Bataviastad een recreatieve onderneming genoemd terwijl dit een shopping centrum is. Het is in zekere zin een concurrent voor het slechts moeilijk aantrekkelijk worden van het centrum van Lelystad. Steeds verdere uitbreiding is derhalve ongewenst.

Reactie gemeente:
De ladder van duurzame stedelijke ontwikkeling is doorlopen waarbij ook is beschouwd of Bataviastad concureert met het centrum van Lelystad. Bataviastad verwacht een forse groei in bezoeksaantal vanwege o.a. een sterk ontwikkeld merkenportfolio en focus op internationale premium merken dat nieuwe doelgroepen aantrekt. Door vast te houden aan het outletconcept en de gestelde voorwaarden is weinig effect op het stadshart te verwachten.

Zienswijze 9
In paragraaf 3.2.2.1 wordt ook Batavialand omschreven. Het streven om zaken te concentreren is te waarderen, hoewel het Museum als trekker niet ten onder moet gaan en zich vooral moet richten op het Zuiderzeeproject als groots Waterstaatkundig werk, waarmee Nederland mede groot is geworden op waterbouwkundig gebied. Dit zou verder uitgebouwd moeten worden om een echte trekker te worden. Zowel concentreren als verder uitbouwen van het Museum zal veel overheidsgeld vragen. Dit zijn aspecten die niet benoemd worden.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan maakt de doorontwikkeling van Batavialand op één locatie mogelijk. De realisatie is primair de verantwoordelijkheid van Batavialand zelf samen met Provincie Flevoland.

Zienswijze 10
Bataviahaven biedt op dit moment plaats aan nog al wat werkschepen en

vissersschepen, hier wordt geen aandacht aan besteed.

Reactie gemeente:
De haven wordt inderdaad ook gebruikt door werkschepen en vissersschepen. Omdat hier geen wijziging van de bestemming of gebruiksregels wordt voorgesteld, wordt in de Toelichting op het bestemmingsplan hier niet diep op ingegaan.

Zienswijze 11
De beschrijving van Meerdijkhaven en het gebied Saerdam in paragraaf 3.2.2.2. gaat uit van aanzienlijke aanlandingen in het Markermeer, die in strijd zijn met Rijksbeleid en moeten derhalve anders worden bezien en in het bestemmingsplan anders worden geregeld (alle voorgestelde bouwhoogten wijken af van de presentaties tijdens de voorlichtingsavonden in 2023).

Reactie gemeente:
De gemeente ziet geen aanleiding om andere regels op te nemen voor delen die betrekking hebben op de landaanwinning dan voor delen die nu al binnendijks gelegen zijn. Alle woonbebouwing komt uiteindelijk binnendijks te liggen omdat de te verleggen dijk aan de meerzijde van de woonbebouwing wordt gesitueerd.

Zienswijze 12
In paragraaf 3.4 wordt ingegaan op het parkeren. Voor Meerdijkhaven wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning. Tweede auto's moeten op collectieve parkeerplaatsen gestald worden. Dit zal de woningen in luxe segment zeker niet aantrekkelijker maken. Gelet op de te verwachten parkeerdruk en de locatie van de geprojecteerde collectieve parkeerplaatsen (ver af), zal dit een zeer grote parkeerdruk opleveren op het gebied Saerdam. Dit acht (rechts)persoon 18 zeer ongewenst. Dit oplossen met een vergunningsstelsel zal slechts zeer beperkt helpen. Dit alles levert een grote achteruitgang op voor de woonsituatie aan de Saerdam en het Vliegendhert (en wellicht ook delen van het Galjoen).

Reactie gemeente:
De parkeerproblematiek ter plaatse van de bestaande woningen heeft de aandacht van de gemeente. De gemeente ziet geen aanleiding om te veronderstellen dat een vergunningsstelsel niet voldoende helpt.

Zienswijze 13
In paragraaf 3.5 wordt de regeling (Rijksbeleid, zoals aangegeven in de Kamerbrief van november 2022) in de brief m.b.t. uitzonderingen aangegeven. Belangrijk in dit kader zijn twee belangrijke aspecten. Bij uitzonderingen moet sprake zijn van urgent maatschappelijk belang en er moeten geen realistische binnendijkse alternatieven zijn. De toelichting van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan gaat op verschillende plaatsen er van uit, dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Dat acht (rechts)persoon 18 absoluut onjuist en daarmee zijn grote aanlandingen in strijd met Rijksbeleid. Dat aantrekken van draagkrachtige nieuwe bewoners zonder landaanwinning niet zou kunnen, is volkomen uit de lucht gegrepen. Inmiddels blijken duurdere woonlocaties binnendijks in trek. Ook nieuwe zeer aantrekkelijke locaties kunnen op tal van plekken worden gerealiseerd o.a. in de nieuwe wijk Waranda, rond het Bovenwater en rond het Zuigerplas bos. Verder kan natuurlijk als Meerdijkhaven alleen binnendijks wordt

ontwikkeld, ook daar de door de gemeente gewenste soort woningbouw worden gerealiseerd.
Overigens zal ook het wijzigen van het gemeentelijke beleid aangaande bedrijfsvestigingen kunnen bijdragen aan het aantrekken van de gewenste draagkrachtige bevolkingsdeel. Minder grootschalige distributie centra aantrekken, die nopen tot woonlocaties voor arbeidsmigranten, maar meer richten op het aantrekken van hoogwaardige bedrijven. Geconcludeerd kan worden dat aan de gestelde voorwaarden voor afwijken van Rijksbeleid niet wordt voldaan. Op dit onderdeel dient het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te worden.
De mogelijkheden om aanlandingen te realiseren voor de Saerdam en bij Meerdijkhaven dienen te worden geschrapt en de huidige situatie voor wat betreft de oeverlijn dient in stand te blijven (begrenzing van het plan aanpassen).

Reactie gemeente:
De gemeente is het niet eens met de indiener. Om kapitaalkrachtigere doelgroepen naar Lelystad te trekken, dient de stad als geheel een aantrekkelijkere uitstraling te hebben. De totale waterfrontontwikkeling dient daartoe te leiden. Deze mensen vestigen zich in heel Lelystad, afhankelijk van de precieze woonwensen. Een volledig binnendijkse gebiedsontwikkeling is geen gelijkwaardig alternatief.

Zienswijze 14
Op verschillend plaatsen in de toelichting wordt aangevoerd dat het Bovenwater als compensatie kan worden gezien. Dit is onjuist. Het Bovenwater kent een geheel ander waterpeil en heeft geen verbinding met het Markermeer. Het peil (en zeker ook de oppervlakte, waardoor een buffer ontstaat) van het Markermeer is voor het inlaten van water in onder meer Noord Holland in droge tijden essentieel. Ook voor het opvangen van overtollig water in zeer natte tijden, zonder onverantwoord hoog waterpeil, is de oppervlakte en het peil van het Markermeer heel erg belangrijk. Het Bovenwater ligt op een zeer diep punt van Flevoland en kent slechts een indirecte verbinding met de Lage Vaart. De suggestie, die elders in de stukken wordt aangegeven, dat het Bovenwater geschikt zou zijn om watersuppletie voor Flevoland te generen in droge tijden is volkomen onjuist. Watersuppletie voor Flevoland zal uit het zuiden en oosten, inlaten bij de hoger gelegen delen, moeten komen (dus indirect van het Markermeer en IJsselmeer). Ook het benoemen van de mogelijkheid van het opvangen van een grote water afvoer door de grote rivieren door het Bovenwater is absoluut onjuist!

Reactie gemeente:
De gemeente verschilt van inzicht met (rechts)persoon 18 over de technische mogelijkheden. Uit het overleg met het ministerie van I&W is duidelijk geworden dat er geen verplichting tot compensatie is.

Zienswijze 15
In paragraaf 3.6 komt de waterveiligheid aan de orde. Wat opvalt in de getekende principe profielen, dat bij het profiel Over Bataviahaven wel van grondverbetering sprake is en bij het profiel bij Meerdijkhaven niet, dit verdient een heel uitgebreide verklaring (die in de onderliggende stukken slechts gedeeltelijk wordt gegeven).

Reactie gemeente:
De principe profielen dienen niet als zodanig te worden gelezen. Er is niet bedoeld om wel of niet grondverbetering in de figuren tot uitdrukking te brengen. Deze keuze wordt ook

niet gemaakt in het kader van een bestemmingsplan maar bij de technische planuitwerking en het verkrijgen van de hoofdvergunningen. Om onduidelijkheden te vermijden, zijn betreffende profielen in het definitieve bestemmingsplan niet meer opgenomen.

Zienswijze 16

In paragraaf 3.7 wordt het geprojecteerde Stadsstrand beschreven. Aangehaald wordt dat het strand ten opzichte van eerdere presentaties “omgeklapt” is, dit is in geen enkel opzicht in de plankaart verwerkt. Overigens zal ook een “omgeklapt” strand met name voor de bewoners van de meest zuidelijke deel van de Saerdam nog overlast met zich brengen. Ook dit verdient zeker aandacht. Totaal afzien van aanlandingen is ook om deze redenen noodzakelijk. Hierop zou de plankaart moeten worden aangepast. In de Kustvisie 2030 zijn stranden voorzien in de nabijheid van het bestaande surfstrand. Een dergelijke oplossing kent vele voordelen. Een strandontwikkeling kan gekoppeld worden aan natte ophogingen, die ook al voorzien zijn in de plannen voor de Nieuwe natuur (koppeling tussen de Oostvaardersplassen en de Markerwadden aan de westzijde van vaargeul ter hoogte van de plannen voor het Waterfront). Ook kunnen ter hoogte van de Markerwaarddijk parkeeroplossingen worden gemaakt, die geen overlast voor woongebieden geven en kan ook de rommelige situatie, die al enkele jaren bij het surfstrand bestaat worden verbeterd. Bij het laten vervallen van een grote aanlanding bij Meerdijkhaven, kan voor een nieuw te ontwikkelen woongebied op bescheiden schaal strand worden aangelegd, met het voordeel dat mensen, die daar belangstelling voor wonen hebben, van het begin weten in welke omgeving ze komen. Ook de afstand tot het voorziene parkeren wordt dan teruggebracht tot reële afstanden. Inmiddels wil de gemeente overigens ook voorzien in (zwem) strand bij de zuigerplas en dichter bij de woonwijken in kleinere badmogelijkheden.

Reactie gemeente:

In de eerste concepten was het stadsstrand opgenomen ter plaatse van de Saerdam. Naar aanleiding van zorgen van bewoners is het ca. 400 m opgeschoven en zijn de strandvoorzieningen nu op 300 m van de dichtstbijzijnde huidige bewoning gesitueerd. Hierdoor neemt de kans op overlast af.

Het geheel buiten het plangebied verplaatsen van het stadsstrand is voor de gemeente geen wenselijke oplossing omdat het daarmee veel minder goed bereikbaar wordt voor de inwoners van de stad. Daarnaast biedt het stadsstrand juist een onderscheidende omgevingskwaliteit voor de woningbouw waardoor nieuwe doelgroepen worden aangetrokken.

Zienswijze 17

Paragraaf 3.8 behandelt de klimaatadaptatie. Hier wordt met geen enkel woord ingegaan op het steeds meer optreden van wisselende water afvoeren van de grote rivieren en de hetere zomers ten gevolge van klimaat veranderingen, die opgevangen moeten worden en impact moeten krijgen op de waterhuishouding van Nederland (water en bodem sturend). Dus geen aanlandingen in het Markermeer!.

Reactie gemeente:

De impact van de landaanwinning op de waterhuishouding is onderzocht in het MER. De conclusie is dat er geen sprake is van een merkbaar negatief effect.

Zienswijze 18
In paragraaf 3.9 wordt kort ingegaan op de beeldkwaliteit. In eerder gegeven commentaar op het ontwerp Stedenbouwkundig plan heeft (rechts)persoon 18 al opmerkingen daarover gegeven. Verder is er nog weinig m.b.t. de beeldkwaliteit voor handen, zoals uit toelichting blijkt. Het ontwerp stedenbouwkundig plan heeft bij ter visie legging van het onderhavige bestemmingsplan nog geen status.
Terzijde kan nog m.b.t. de beeldkwaliteit worden opgemerkt, dat het opnemen van een mogelijkheid tot bouwen tot 23 bouwlagen aan de meest zuidelijk gelegen punt van het plan voor Meerdijkhaven een stedenbouwkundige misser is. Door een dergelijk accent wordt de skyline van Lelystad helemaal scheefgetrokken. Verder zal een dergelijk bouwwerk een verstorende werking hebben op het bestaande historische werkeiland. Ook valt op, dat in alle bouwvlakken van de plannen aangaande Meerdijkhaven sprake zal zijn van gestapelde bebouwing. Het gemeentelijke uitgangspunt dat 30% van de woningen in de betaalbare sector moet worden gerealiseerd komt daarmee onder druk te staan. Het komt er op neer dat de gemeente voorziet dat ook de goedkopere woningen als appartementen (kleine flats) zullen worden gebouwd. De vraag bij goedkopere woningen voor startende gezinnen is vooral gericht op grondgebonden woningen met een tuin. Dus niet alleen op gestapelde woningen, die dan in de goedkopere sector kleiner zijn dan 100 m2 (zie recente projecten van Centrada tussen De Doelen en De Grietenij).

Reactie gemeente:
Zowel de stedenbouwkundige opzet als de woontypologie moet in samenhang worden gezien met de andere woningbouwontwikkelingen in de stad. Voor mensen die grondgeboden woningen zoeken met eigen tuin kunnen elders in Lelystad terecht. Het onderscheidende gekozen uitgangspunt is gestapelde woningbouw met collectief groen met een natuurlijk karakter. Dit concept is goed verenigbaar met de Lelystadse mix qua betaalbaarheid van woningen.

Zienswijze 19
In paragraaf 4.1.1. wordt in het kader van de Nationale Omgevingsvisie gerefereerd aan de toepassing van de zgn. Laddersystematiek. Bij deze toepassing wordt aan de hand van oudere onderzoeken geconcludeerd dat op het gebied van middenstand en horeca geen concurrentie met het hoofdwinkelcentrum zal ontstaan bij de invulling van het ontwerp bestemmingsplan. Hierbij kunnen ernstige bedenkingen geplaatst worden. In het hoofdcentrum is mede door het overvloedige aanbod in Bataviastad nagenoeg geen goede kledingwinkel te vinden en de horeca leidt een kwijnend bestaan in het Hoofdcentrum.

Reactie gemeente:
Zoals ook opgenomen in paragraaf 4.1.1. wordt het functioneren van de verschillende winkelgebieden en de gewenste detailhandelsstructuur periodiek gemonitord. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er alleen ruimte voor uitbreiding is wanneer wordt voorzien in een behoefte in een specifiek segment met een eigen (bovengemeentelijke) doelgroep. Dit is het geval met betrekking tot Bataviastad: fashion outlet biedt een ander winkelaanbod dan het centrum van Lelystad, het bezoekmotief is beduidend anders ('dagje uit') en Batavia Stad trekt bezoekers van buiten de eigen gemeente of regio. Uit onderzoek is gebleken dat Lelystedelingen meer online en naar andere steden zijn uitgeweken en niet naar Batavia Stad.

Zienswijze 20
In paragraaf 4.1.2 komt het Barro aan de orde. Niet wordt vermeld dat in de eerder aangehaalde kamerbrief wordt aangegeven, dat het Barro zal worden aangescherpt en dat partijen hier nu reeds rekening mee dienen te houden. Verder wordt gerefereerd aan eerder vastgelegde 150 ha die Lelystad aan aanlandingen zou mogen realiseren. De vraag is of dat nog opgaat, gezien de eerder bovengenoemde zienswijzen. Maar mocht dit zo zijn,
dan kan deze oppervlakte ingezet worden om natuurontwikkeling ten westen van de vaargeul mogelijk te maken en de voorziene verbinding tussen de Oostvaardersplassen en de Markerwadden te realiseren, waarbij ook door mij eerder genoemde strandontwikkeling nabij de Markerwaarddijk (zoals in Kustvisie 2030 voorzien) in beeld kan komen. Ook kan verdere uitbreiding van de Markerwadden in beeld komen, die een veel grotere bijdrage aan de natuurontwikkeling zal geven dan buitendijkse aanlandingen nabij Meerdijkhaven en de Saerdam.

Reactie gemeente:
Paragraaf 4.1.2 beschrijft het Rijksbeleid. Het Barro was ten tijde van het ontwerp-bestemmingsplan nog steeds het vigerend beleid. In paragraaf 3.5 wordt ingegaan op de betreffende Kamerbrief en de relatie met het Barro. Het Barro is met de inwerkingtreding van de Omgevingswet omgezet in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL). Inmiddels is duidelijk geworden (o.a. Ontwerp-Nota Ruimte) dat de regelgeving omtrent landaanwinningen in het IJsselmeergebied niet wordt gewijzigd en dat de 150 ha vrijstelling die Lelystad heeft behouden blijft.
De 150 ha zoals opgenomen in het BKL heeft betrekking op woondoeleinden en overslaghaven (= Flevokusthaven). Overstroombare natuur, zoals de Marker Wadden, zijn vrijgesteld van het verbod op landaanwinningen.

Zienswijze 21
In de paragrafen 4.2.3. t/m 4.2.5 komt het provinciaal ruimtelijk beleid aan de orde. Niet vermeld wordt dat de provincie vol inzet op een zgn. IJmeer verbinding. Een verbinding die voor de ontwikkeling van Lelystad ook van groot belang zal kunnen zijn. Voor deze verbinding zullen ook aanzienlijke aanlandingen in het Markermeer noodzakelijk zijn. Een integrale benadering zou hier m.b.t. de zeer gewenste totale wateroppervlakte van het Markermeer op zijn plaats zijn. Hopelijk komen dit soort overwegingen in het overleg met het ministerie van infrastructuur aan de orde.

Reactie gemeente:
De relatie tussen 'Water en Bodem Sturend' en de IJmeerverbinding is inderdaad onderwerp van gesprek tussen Provincie Flevoland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Zienswijze 22
In paragraaf 4.3.2 worden de uitgangspunten van "Lelystad next level" geschetst. Onder meer wordt genoemd: "een financieel gezonde stad". Dit zal niet direct alleen afhangen van wel of geen aanlandingen, maar eerder is aangegeven, dat wel grote financiële risico's worden genomen met de realisatie van de in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegde mogelijke ontwikkelingen.

Reactie gemeente:
Voor een financieel gezonde stad is het belangrijk dat de stad structureel voldoende inwoners heeft met een gemiddeld voldoende hoog inkomen om de stedelijke voorzieningen te kunnen bekostigen. Het project Waterfront Kust draagt in grote mate bij aan het verbeteren van de uitstraling van de stad en daarmee aan de aantrekkelijkheid voor betreffende doelgroepen om zich in Lelystad te vestigen. Met elke gebiedsontwikkeling – ook met het project Waterfront Stedelijke Kust – zijn incidentele financiële risico's gemoeid. Deze worden bestuurd tijdens de realisatie. De verwachting is dat de kosten en de baten met elkaar in evenwicht zijn.

Zienswijze 23
Paragraaf 4.3.2. gaat zeer kort in op Kustvisie Lelystad 2030. Afgezien van het ontbreken van aanlandingen in de Kustvisie wordt in deze visie ook ingegaan op de verbinding tussen het Bataviakwartier en het gebied Meerdijkhaven. Het alternatief n.a.v. eerdere reacties van bewoners van de Saerdam (Alternatief zonder strand voor de Saerdam) zou dan ook in het bestemmingsplan (op de plankaart) moeten worden verwerkt en verdere stranduitbreidingsmogelijkheden voor de Saerdam zouden niet mogelijk gemaakt moeten worden binnen in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente:
Zie antwoord zienswijze 16.

Zienswijze 24
Hoofdstuk 5 van de toelichting is feitelijk een weerslag van hetgeen in de (voorlopige) MER (met vele bijlagen) is uitgewerkt. Hierna zal kort op de (voorlopige) MER ingegaan worden in een los schrijven, zodat dit ook aan de Commissie MER, die voor deze MER zal functioneren, kan worden aangeboden.
Overigens wil ik u complimenteren met de grondige aanpak, die is gekozen bij deze (voorlopige) MER en dus zijn weerslag in hoofdstuk 5 van de toelichting verkort is terug te vinden. (wel merk ik op, dat essentiële aspecten in de MER zijn weggelaten, c.q. onvolledig of aanvechtbaar gerapporteerd worden).

Reactie gemeente:
De gemeente waardeert uw compliment.

Zienswijze 25
Hoofdstuk 6 gaat in op de juridische planbeschrijving. In de onderliggende stukken wordt aangegeven, dat e.e.a. zeer ruim is opgezet om in dit stadium tot grote mate van flexibiliteit te komen. Wel worden de regels nu juridisch vastgelegd. Waarmee grote vrijheid ontstaat voor tal van initiatiefnemers die een beroep op deze regels kunnen doen in de toekomst. Huidige bewoners in de directe omgeving van het plangebied en toekomstige bewoners hebben vervolgens geen of slechts beperkte juridische mogelijkheden om te reageren op nieuwe initiatieven. Dit verdient zeker aanpassing (veel gedetailleerde regels).

Reactie gemeente:
Juist vanuit de beoogde organische gebiedsontwikkeling is enige flexibiliteit in de planregels essentieel. De gemeentelijke reactie op de concrete voorstellen van indiener zijn opgenomen bij de zienswijzen 26 en verder.

Zienswijze 26
De toegestane bouwhoogte in de woongebieden 1,2,3 en 4 zijn veel te hoog. Op dit punt dient het ontwerpbestemmingsplan zeker te worden aangepast. Ook de regels voor gebouwen, geen gebouwen zijnde dienen zeker minder ruim te zijn (lichtmasten van 15 meter?). Ook de mogelijkheden voor Bed- en Breakfast dienen danig ingekort te worden.

Reactie gemeente:
De toegestande bouwhoogtes hangen samen met het oogmerk om tot een nieuw woonmilieu te komen dat aanvullend is op het aanbod elders in de stad.
De maximale hoogte voor lichtmasten binnen de woongebieden was al beperkt tot 6 meter. Binnen de bestemming 'Recreatie-Oeverzone' was dat 15 meter. Dit is inderdaad veel te hoog. Het artikel is aangepast. Om lichtvervuiling te vermijden worden lichtmasten in het geheel niet toegestaan en mag de hoogte van straatlantaarns ten hoogste 5 meter bedragen.
Stijn/Mike: kijken jullie naar de B&B's?

Zienswijze 27
Binnen de bestemming Recreatie-Oeverzone staan de regels tal van voorzieningen toe (gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde). Voor deze objecten (horeca, sanitaire voorzieningen etc.) zijn geen plaatsen vastgelegd. Dit is een groot gemis in het voorliggende plan. Hierdoor worden ook de juridische mogelijkheden van aanwonenden niet gerespecteerd. De woonsituatie wordt in negatieve zin ernstig aangetast. Dit behoeft absoluut aanpassing.

Reactie gemeente:
Binnen de bestemming Recreatie-Oeverzone is een aanduiding 'strandvoorzieningen' opgenomen. Alleen binnen deze aanduiding, die zal worden verkleind ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zijn 'aan het recreatief gebruik van de oeverzone gerelateerde voorzieningen, zoals horeca in categorie 1, recreatievoorzieningen en sportvoorzieningen' toegestaan. Buiten deze aanduiding zijn alleen sanitaire voorzieningen toegestaan. Hiermee is geborgd dat de woonsituatie van aanwonenden niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Zienswijze 28
Hoofdstuk 7 gaat in op de financiële uitvoerbaarheid. In de toelichting is e.e.a. slechts zeer summier te achterhalen. Aan kostenverhaal worden veel woorden gewijd, maar inhoudelijk staat hier feitelijk niets. In de bijlagen is meer te vinden. Ondanks dat hier een gespecialiseerd bureau aan heeft gewerkt, vallen hier kanttekeningen bij te zetten. De gebruikte parameters voor allerlei uitvoeringsaspecten zijn niet onderbouwd en in deze tijd van inflatie en sterk oplopende kosten van bouwmaterialen valt hier zeker een vraagteken bij te zetten. Verder valt op dat kosten van grondverwerving, kosten van advieswerk (in dit verband zeker niet weg te cijferen) en bovenwijkse kosten (zie onder meer aanpassingen t.b.v. verkeer) voor het gemak maar weggelaten zijn. Ook is onduidelijk wat wel en niet wordt meegerekend. Op dit punt valt in het ontwerp bestemmingsplan erg veel te verbeteren.

Reactie gemeente:
Bij een organische en langdurige gebiedsontwikkeling is een flexibel systeem van kostenverhaal zonder tijdvak nodig. Dit is mogelijk gemaakt via de Omgevingswet en het

BuChw. Door te werken met open normen kunnen gemeenten en ontwikkelaars kosten aanpassen aan de feitelijke voortgang en veranderende omstandigheden, zoals marktontwikkelingen. Ook kunnen kosten direct worden verhaald wanneer een ontwikkeling plaatsvindt, wat zorgt voor een betere koppeling tussen kosten en opbrengsten.

De gebruikte rekenparameters zijn gebaseerd op actuele marktgegevens, maar blijven vooral op de lange termijn onzeker. Daarom wordt gewerkt met langjarige gemiddelden en kan de beleidsregel worden aangepast als de werkelijkheid afwijkt. Daarnaast wordt inflatie automatisch verwerkt via de CPI-index.

Grondkosten zijn opgenomen in de inbrengwaarde van gronden; verwervingskosten staan daarbij op nul omdat ze al in deze waarde zijn verdisconteerd. Advieskosten maken deel uit van 'ontwikkeling en toezicht' en zijn berekend met onder andere de Plankostenscan. Ook bovenwijkse kosten zijn meegenomen in de post 'bovenplanse kosten'.

Tot slot wordt benadrukt dat alle wettelijk verhaalbare kosten zijn opgenomen in het kostenplafond. De regeling kan worden aangepast bij nieuwe inzichten, en de uiteindelijke afrekening kan afwijken van eerdere beschikkingen door veranderde kosten.

Zienswijze 29

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is niets of weinig over de fasering van de in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen opgenomen. Ook is onduidelijk in welk tijdsbestek zaken aan de orde gedacht zijn te komen. Dit is een essentieel onderwerp. Ook hier dient bijstelling van het ontwerpbestemmingsplan plaats te vinden. Overigens is in de MER (o.a. bij de berekening van de stikstofdepositie) wel het e.e.a. te lezen. Hieruit blijkt, dat voorzien wordt dat bij eventuele (onverhoopte) buitendijkse ophogingen rekening wordt gehouden met een periode van twee tot vijf jaar ten behoeve van zetting na ophoging. Dit betekent dat omwonenden jaren lang rekening moeten houden met onaffe situatie, die heel veel overlast met zich zal brengen. Dat dit soort aspecten niet aan de orde komen (ook niet besproken zijn bij de zgn. participatie ronde), is volkomen onjuist.

Reactie gemeente:

De fasering en de daarbij behorende uitvoeringsaspecten zijn nog niet bekend. In het MER zijn hiervoor 'worst case' aannames gedaan om de effecten te kunnen bepalen. Net als alle andere gebiedsontwikkelingen zal er logischerwijs enige tijd zitten tussen het moment van bouwrijp maken en de realisatie van de laatste woningen waardoor delen van het gebied kortere of langere tijd nog 'braak' liggen. Het voornemen van de gemeente is om het recreatieve, natuurlijke landschap direct bij aanvang zoveel als mogelijk te realiseren zodat vanaf het begin een prettige woonomgeving wordt gerealiseerd. Deze inrichting hoeft niet te wachten op het zetten van de ondergrond.

Zienswijze 30

Hoofdstuk 8 gaat in op het vooroverleg en de participatie. Bij het onderwerp vooroverleg wordt in het totaal geen aandacht besteed aan het overleg met het Rijk (o.a. de ministeries van infrastructuur en binnenlandse zaken). Hierbij speelt zeker de eerder aangehaalde situatie van het niet meer toestaan van aanlandingen. Naar zeggen, hebben

deze contacten nog niet geleid tot een afronding, hetgeen dit ontwerp bestemmingsplan in zeer speciaal daglicht zet.

Reactie gemeente:
Naar aanleiding van deze zienswijze is aan hoofdstuk 8 een paragraaf toegevoegd die speciaal ingaat op het gevoerde overleg met de medeoverheden.

Zienswijze 31
Bij het onderwerp participatie wordt eerst vermeld dat besloten is de Kustvisie 2030 als vertrekpunt te nemen voor het voorlopig stedenbouwkundig plan op basis waarvan dit ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Vervolgens wordt de zgn. participatieronde tussen november 2022 en de zomer van 2023 zeer onjuist c.q. zwaar eenzijdig weergegeven.

Reactie gemeente:
De beschrijving in paragraaf 8.2 is beknopt en feitelijk. Indiener geeft niet aan wat er onjuist aan is en/of waarom het in de ogen van indiener zwaar eenzijdig is.

DEEL B, bijlage MER

Zienswijze 1
De ter visie legging van de MER is niet gepubliceerd. De MER is als bijlage toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Dit acht (rechts)persoon 18 niet erg duidelijk. In de publicatie, waarbij de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven, wordt de MER niet genoemd.

Reactie gemeente:
Op grond van de wet- en regelgeving zoals die gold ten tijde van de publicatie bestond geen verplichting om in de publicatie aan te geven dat de MER als bijlage van het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Zienswijze 2
In de MER wordt de kamerbrief van november 2022 aangehaald. Hierbij wordt ingezoomd op de waterveiligheid, terwijl de oppervlakte van het Markermeer als waterbuffer onderbelicht blijft. Bij waterveiligheid wordt niet of nauwelijks de wateroppervlakte als belangrijk element voor het bergend vermogen ook onvoldoende belicht. Dit zijn met name
elementen, die in de kamerbrief een rol spelen. Hierbij komt nog, dat de aanvullende brief van de minister van Infrastructuur aan de kamer van 5 oktober 2023, waarin de minister zijn
standpunten nader onderbouwt, in het geheel niet bij de beschouwingen wordt betrokken. De MER commissie wordt aanbevolen, deze brief bij de verdere bestudering te betrekken.

Reactie gemeente:
Zowel de effecten op de zoetwatervoorraad als op de waterberging tbv de waterveiligheid zijn in het MER beschreven.

Zienswijze 3
(Rechts)persoon 18 stelt dat in de MER niet een definitieve uitspraak is te lezen welk alternatief, uit milieuoverwegingen, het meest in aanmerking komt.

.

Reactie gemeente:
Dit is juist. Het MER levert de benodigde informatie voor besluitvorming inclusief de effecten van alle alternatieven en welk alternatief aan het doel het meeste bijdraagt. Een MER geeft nooit een conclusie welk alternatief het moet worden, dat is aan het bevoegd gezag. De onderbouwing van de keuze is opgenomen in de Toelichting op het bestemmingsplan.

Zienswijze 4
(Rechts)persoon is van mening dat de zienswijzen m.b.t. de NRD niet al te serieus in beschouwing zijn genomen en in ieder geval ook niet ordentelijk naar de indieners zijn afgewikkeld. Al eerder is opgemerkt dat de gehele aanpak van de gemeente zeer ten onrechte haast uitstraalt, die zeker niet past bij een project als het onderhavige met zoveel
impact op de omgeving en het milieu.

Reactie gemeente:
Wat de gemeente betreft is er geen sprake (geweest) van haast maar wel van een gevoelde urgentie om werk te maken van het Waterfront. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft de gemeente er wel toe aangezet om het ontwerp-bestemmingsplan en het MER voor 1 januari 2024 ter inzage te leggen.

Zienswijze 5
In paragraaf 1.2.2 wordt niet expliciet gemeld dat grote delen van het plangebied in een Natura 2000 gebied liggen.

Reactie gemeente:
In het MER komt dat op verschillende plekken aan de orde.

Zienswijze 6
In paragraaf 3.1 staat m.b.t. aanvankelijk stedenbouwkundig masterplan (juni 2023) letterlijk “dat er geen grote wijzigingen t.o.v. het concept worden aangebracht”. Hier ontstaat de onduidelijkheid. Onder andere in een raadscommissievergadering van oktober 2023 heeft de portefeuillehouder mede n.a.v. vragen van een lid van de raadscommissie aangegeven, dat inbreng van bewoners van de Saerdam zouden worden gehonoreerd. Ook elders in de voorliggende stukken wordt aangegeven, dat het alternatief zonder strand voor de Saerdam thans voorligt als het te verwezenlijke alternatief. Toch lijkt het er op dat in dit MER document steeds het als VKA aangeduide alternatief naar voren komt. Het feit dat ook in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming recreatie-oeverzone op het originele Stedenbouwkundig Masterplan is afgestemd voedt de onduidelijkheid, die opgeheven moet worden.

Reactie gemeente:
Het ‘alternatief zonder strand voor de Saerdam’ is niet het thans voorliggende te verwezenlijken alternatief. Dat is het VKA zoals ook in het MER is beschreven. Het misverstand waar de indiener mogelijk op doelt is dat bij de eerste concepten het stadsstrand volledig ter hoogte van de Saerdam was gepositioneerd en op basis van de zorgen van bewoners ca. 400 m is opgeschoven. Deze verschuiving was al verwerkt in het concept-stedenbouwkundig masterplan van juni 2023 en ook al opgenomen in de effectbeschrijving van het VKA.

Zienswijze 7
In paragraaf 3.3. wordt de huidige situatie van het binnendijkse gebied Meerdijkhaven (uitgangssituatie) beschreven als “duindoorn struiken en grasvlaktes”, ook in een reactie op het NRD is al aangegeven dat dit beslist onjuist is. Feitelijk is de situatie zo, dat er een afwisselend vegetatie voorkomt van heesters (enkele zelfs uitgegroeid tot volwaardige bomen) o.a. duindoorn, braam, populier, wilg en vlierbes, afgewisseld met zandpaden en zanderige open stukken. Het gebied wordt door aanwonenden, maar ook door meerdere inwoners elders uit Lelystad, als uitloop gebied (o.a. voor uitlaten van honden) gebruikt. Ook komen in het gebied op bescheiden schaal vogels en andere dieren voor (dit is een voorbeeld waaruit blijkt dat de zienswijzen n.a.v. de NDR niet of onvoldoende zijn meegenomen).

Reactie gemeente:
Paragraaf 3.3 beschrijft de ligging van het plangebied. Alle duidingen zijn beknopt. De beschrijving van indiener is daarmee niet in tegenspraak van hetgeen is opgenomen in paragraaf 3.3. maar alleen uitgebreider.

Zienswijze 8
In paragraaf 3.3 onder “Natuurontwikkeling” wordt betoogd dat het Waterfront een schakel vormt tussen de Oostvaardersplassen en de Markerwadden. Dit zou in heel bescheiden mate misschien het geval kunnen zijn, maar met een intensief woongebied met hoge dichtheden, met bouwhoogtes tot 23 bouwlagen en intensieve verkeersbewegingen en als het aan de gemeente ligt ook nog een intensief recreatie gebied, zijn hier toch duidelijke twijfels bij te stellen. Hoewel het Leisure gebied iets afzijdig ligt, zal dit ook niet bijdragen aan b.v. de trekroutes van vogels. Niet voor niets gaan veel rapporten over de ontwikkeling van de Nationaal park Nieuwe Natuur uit van ”wetlands” aan de westzijde van de geleide dammen die liggen aan de west kant van de vaarroute voor het gebied Meerdijkhaven en Saerdam. Deze visie is ook opgenomen in de Kustvisie 2030, een dergelijke ontwikkeling met een minder intensieve ontwikkeling van het Waterfront aan vooral de zuidzijde, conform de Kustvisie 2030, draagt wel bij aan de verbinding Oostvaardersplassen Markerwadden. Hiermee kan de Natuurontwikkeling wel duidelijk worden gediend.

Reactie gemeente:
Het klopt dat de beschrijving onder ‘natuurontwikkeling’ enigszins summier is. De belangrijkste bijdrage van het project Waterfront Stedelijke Kust aan de natuur van Nationaal Park Nieuw Land is het tenminste 25 ha groot natuurgebied (wetland) ten westen van de geleidedammen. In de rest van het MER en de Passende Beoordeling wordt hier wel uitgebreid bij stil gestaan.

Zienswijze 9
In paragraaf 3.8 wordt vrij kort ingegaan op klimaatadaptatie. Hier wordt in het geheel niet stilgestaan bij de in de inleiding genoemde brieven van de minister van Infrastructuur terwijl juist door het veranderende klimaat de noodzaak om de wateroppervlakte van het Markermeer zoveel mogelijk te behouden. Hier zou op een goede manier ingespeeld kunnen worden op de veranderende klimaat situatie nu en in de toekomst: geen of slecht verantwoorde aanlandingen, maar bv wetlands en geen bebouwing in het bestaande Markermeer zou klimaatadaptatie veel geloofwaardiger maken.

Reactie gemeente:
Dat staat beschreven onder 3.5.

Zienswijze 10
In paragraaf 4.1 wordt naast de verder in ogenschouw genomen varianten ook stilgestaan bij de mogelijkheid om drijvend te bouwen of op palen. Reeds bij de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven, dat deze mogelijkheden te snel terzijde zijn gelegd. Een binnendijkse ontwikkeling van Meerdijkhaven met een bescheiden strand zou kunnen worden uitgebreid met een wandelpier, waar allerlei zeer sprekende voorbeelden van in de wereld zijn. Ook meer revolutionaire ontwikkelingen, die op verschillende plaatsen worden onderzocht, zouden kunnen bijdragen aan echt vernieuwend bezig te zijn met een stad aan het water. Op een bijzondere wijze kan op deze wijze zonder landaanwinning iets spectaculairs worden ontwikkeld, met minder impact op het milieu.

Reactie gemeente:
In paragraaf 4.1 is ook beschreven waarom de gemeente dit onderzochte alternatief niet realistisch acht en daarmee ook in het MER verder heeft uitgewerkt.

Zienswijze 11
In paragraaf 4.3.3. wordt stilgestaan bij het versterken en verleggen van de waterkering. Afgezien van het feit dat bij de variant zonder aanlandingen van dijkverlegging geen sprake is, wordt steeds aangehaald, dat stranden en voorlanden een uitdovende werking hebben op de golf oploop. Op zich juist, maar daarmee is niet gezegd, dat niet op een andere wijze golf oploop kan worden tegen gegaan. Verder kan nog worden opgemerkt, dat de vraag over hoeveel tijd dijkversterking aan de orde zou zijn ook een rol zou kunnen spelen, zeker als gekeken wordt naar de situatie voor de Saerdam, waar het alternatief zonder strand nu aan de orde zou moeten komen

Reactie gemeente:
Paragraaf 4.3.3 betreft de toelichting op het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 12
In paragraaf 4.4. wordt ingegaan op het Alternatief zonder landaanwinning. Hierbij wordt het ontwerp stedenbouwkundig masterplan “gecoupeerd” als uitgangspunt genomen. Dit is een onjuist uitgangspunt. Als dit alternatief (hopelijk) aan de orde komt, zou op die situatie een nieuw, op de dan actuele situatie, plan moeten worden ontwikkeld. Hierbij moeten dan ook andere zaken meegenomen moeten worden. Toch aantrekkelijke woningen in de duurdere sector met zicht op het Markermeer (gestapeld) en ook grondgebonden woningen in de betaalbare sector.

Reactie gemeente:
Het getoonde plaatje is een verbeelding van hoe het alternatief er uit zou kunnen zien. Uiteraard zijn er ook andere verbeeldingen denkbaar.
Naar aanleiding van ontvangen zienswijzen en het voorlopig advies van de Commissie MER is een extra alternatief beoordeeld waarbij het volledige programma binnendijks wordt gerealiseerd met als kenmerkende consequentie dat de Houtribweg moet worden verlegd en getransformeerd. Daarmee is ook tegemoet gekomen aan de zienswijze van indiener.

Zienswijze 13
In paragraaf 4.5. wordt ingegaan op de variant zonder stadsstrand voor de Saerdam. Ook hiervoor geldt dat bij deze variant meer specifiek naar het ontwerp gekeken moet worden. Zeker nu zoals hiervoor is aangegeven, dat deze variant in beeld is. De positie van het "omgeklapte" strand kan nader worden beschouwd en de constatering dat geen plankiers aanwezig zouden zijn is veel te voorbarig en ook de constatering dat dammen niet aan de orde zouden zijn is voorbarig.

Reactie gemeente:
Het getoonde plaatje is een verbeelding van hoe het alternatief er uit zou kunnen zien. Uiteraard zijn er ook andere verbeeldingen denkbaar. Een essentieel verschil met het VKA is dat in dit alternatief geen sprake is van een groot stadsstrand. Het kleine strandje binnen dit alternatief kan de functie van stadsstrand niet invullen omdat er niet de ruimte is om de benodigde afscherming middels dammen te realiseren. In dit alternatief is er dan ook geen sprake van een 'omgeklapt' stadsstrand maar van geen stadsstrand. Het kleine strandje heeft alleen een functie voor de bewoners van het waterfront zelf.

Zienswijze 14
In hoofdstuk 5 wordt de referentiesituatie beschreven, hier worden bij Bodem mogelijke bodemverontreinigingen benoemd. De vraag is of de opsomming volledig is. Er is ook een bestaand tankstation en halverwege de lokatie Meerdijkhaven is de zgn. Visserij aanlegplaats aanwezig, die steeds onbenoemd blijft.

Reactie gemeente:
Het tankstation stond al vermeld. De gemeente heeft geen aanleiding te veronderstellen dat ter plaatse van de Graansteiger (aanlegplaats visserij) sprake is van mogelijke bodemverontreinigingen.

Zienswijze 15
Hoofdstuk 6 van de MER (deel A) geeft een samenvattend beeld van de effecten bij de realisatie van het Waterfront zoals dit in het ontwerpbestemmingsplan is beschreven. Hier valt op, dat zoals in de inleiding al is aangegeven, dat vooral de in de MER als VKA aangeduide situatie volop aandacht krijgt en dat de alternatieven "zonder aanlandingen" en "geen strand voor de Saerdam" bij de beschrijvingen van de milieu effecten veel minder uitgebreid zijn. Ook valt op dat veel minder aanvullende maatregelen om negatieve effecten op te heffen worden beschreven als bij de variant, die als VKA wordt aangeduid.

Reactie gemeente:
Hoofdstuk 6 beschrijft de effecten van de realisatie. Het alternatief zonder landaanwinning heeft minder effecten en is daarom korter beschreven. De varianten, dus ook de variant 'geen strand voor de Saerdam' zijn vergeleken met het alternatief waarop ze een variant zijn. Dit voorkomt onnodige dubbelingen.

Zienswijze 16
Zoals in de inleiding is aangegeven kunnen bij de tabellen in hoofdstuk 6 kanttekeningen worden gezet. Zo wordt in de Tabel 5.2 meerdere keren n.v.t. aangegeven bij de variant "Zonder strand Saerdam" Ook wordt b.v. bij natuur en bij landschap de variant "Zonder aanlandingen" opeens t.o.v. de referentie situatie negatief c.q. als minder positief als de

VKA aangeduid. Dit is op zijn minst aanvechtbaar of zelfs onjuist.

Reactie gemeente:
Tabel 5.2 is de samenvattende tabel. De motivering voor de waardering van de effecten is in de andere hoofdstukken (en met name in deel B) opgenomen. Indiener geeft niet aan waarom de effectbeoordeling aanvechtbaar of onjuist zou zijn.

Zienswijze 17
Ook worden in de hoofdstukken 6 en 7 vrij verrassend de gemeentedoelen opgevoerd als belangrijke factoren, terwijl die eigenlijk los van de milieueffecten staan!! Ook is het zo, dat er hierbij verondersteld wordt, dat deze gemeentelijke doelen niet kunnen worden verwezenlijkt buiten het in de MER als VKA aangeduide alternatief. In het voorgaande en in de zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan is al aangegeven, dat als ook gekeken wordt naar mogelijkheden elders in het gemeentelijk grondgebied en ook buiten het directe plangebied mogelijkheden in beschouwing worden genomen, er heel goede mogelijkheden zijn om de gemeentelijke doelen te behalen (met minder impact op het milieu).

Reactie gemeente:
De gemeente is het niet met indiener eens dat de gemeentelijke doelen ook zonder Waterfront Stedelijke Kust bereikt kunnen worden. In het MER is in aanvulling op de milieueffecten ook een beschrijving opgenomen over in welke mate de alternatieven en varianten de gemeentelijke doelen bereiken omdat anders het beeld kan ontstaan dat het alternatief met de minste milieueffecten ook automatisch het betere alternatief zou zijn. In een aanvulling op het MER is ook een 'volwaardig binnendijks alternatief' onderzocht. Dit onderzoek onderschrijft de eerdere conclusie.

Zienswijze 18
In hoofdstuk 7 wordt ook nog aandacht besteed aan leemten in kennis en aan aandachtspunten voor het bestemmingsplan. Er zijn dus volop redenen om het ontwerpbestemmingsplan niet overhaast vast te stellen.

Reactie gemeente:
De genoemde leemten in kennis hebben niet betrekking op de noodzaak om voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan nader onderzoek te doen maar om bij de uitwerking van concrete plannen hier te zijner tijd rekening te houden.

Zienswijze 19
In de inleiding bij de deelonderzoeken wordt aangegeven, dat wanneer zaken worden vergeleken met de referentie situatie, hierbij bedoeld wordt de situatie in 2040. Hierbij wordt in veel gevallen verondersteld dat er weinig verandering optreed t.o.v. de situatie van heden (2023-2024). Hier worden wellicht toch fouten gemaakt. Als voorbeeld kan worden genoemd het feit dat Batavia outlet centrum al wil uitbreiden op delen van het huidige parkeerterrein. Ook worden de laatste tijd de verkeersberekeningen in Nederland in het algemeen steeds bijgesteld.

Reactie gemeente:
Er is bij de gemeente een plan bekend dat Batavia Stad Factory Outlet (BSFO) zou willen uitbreiden op delen van het huidige parkeerterrein. Navraag bij BSFO leert dat er bij hen

hier geen plannen voor zijn. Dit is daarom ook niet opgenomen bij de autonome ontwikkeling.

Zienswijze 20
In paragraaf 1.2. worden autonome ontwikkelingen aangegeven, die zijn meegenomen bij de referentiesituatie (2040). Hierbij worden ontwikkelingen in de scheepvaart niet genoemd en ook de eventuele opening van Luchthaven Lelystad is buiten beschouwing gelaten.

Reactie gemeente:
In paragraaf 1.3 wordt alleen de definitie van de referentiesituatie toegelicht. In de inhoudelijke hoofdstukken komen inhoudelijke aspecten daarvan aan bod.

Zienswijze 21
In hoofdstuk 2 worden verkeersaspecten beschouwd. De verkeersbewegingen in de referentiesituatie zullen afgeleid zijn van verkeerstellingen in de huidige situatie. Onduidelijk is van wanneer deze tellingen zijn. Dit zal moeten worden verduidelijkt. In het algemeen bestaat de indruk dat het nu al drukker is als de referentiegetallen voor 2040.

Reactie gemeente:
In paragraaf 2.3 is de onderzoeksaanpak beschreven. Er is gebruik gemaakt van een verkeersmodel.

Zienswijze 22
Figuur 2-5 bij paragraaf 2.4.3 geeft het verschil in verkeersintensiteit tussen de referentiesituatie en de situatie na voltooiing van het VKA. Hier zijn blijkbaar veronderstellingen ingevoerd, die zeer aanvechtbaar zijn. De aantrekkingskracht van het Bataviakwartier is duidelijk onderschat. Zowel in westelijke als in noordelijke richtingen zullen de intensiteiten hoogst waarschijnlijk sterker toenemen.

Reactie gemeente:
Alle Lelystadse projecten worden doorgerekend met dit verkeersmodel (STRAVELA). De gemeente heeft geen aanleiding om aan de juistheid van de resultaten te twijfelen.

Zienswijze 23
In paragraaf 2.7 worden voor verkeersveiligheid bij langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer de alternatieven VKA en de variant zonder landaanwinning als gelijk beoordeeld, dit acht (rechts)persoon 18 onjuist. Reeds nu zijn bestaande fietspaden op plekken en op bepaalde tijdstippen onveilig. Minder woningen bij het alternatief zonder landaanwinning geeft duidelijk meer verkeersveiligheid.

Reactie gemeente:
In paragraaf 2.7.3 is ook beschreven waarom beide alternatieven gelijk zijn beoordeeld. Meer voertuigbewegingen leidt niet automatisch tot meer verkeersonveiligheid. Zo lang de verkeersstromen goed worden afgehandeld (adequate weginfrastructuur, duurzaam veilig verkeerssysteem en weginrichting) is er geen effect op de verkeersveiligheid.

Zienswijze 24
Paragraaf 2.12 concludeert dat er t.a.v. parkeren leemten in kennis zijn. Gelezen alle aannames en conclusies wordt dit zeker onderschreven. Het invoeren van grote gebieden

met parkeerverordeningen en vergunningstelsels geeft grote problemen, die nader bezien moeten worden, alvorens een bestemmingsplan met zulke verstrekkende gevolgen kan worden vastgesteld. Dit geldt feitelijk voor alle varianten.

Reactie gemeente:
Het al dan niet invoeren van parkeervergunningen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Daarvoor is op een later stadium andere besluitvorming voorzien waarbij verschillende mogelijkheden worden afgewogen.

Zienswijze 25
De beschouwingen in paragrafen in hoofdstuk 3, geluid, gaan uit van de verkeersberekeningen. Ook wordt uitgegaan van de theoretische snelheden, die in de praktijk rijkelijk overschreden worden. Dit alles leidt tot veel meer verkeersgeluid. Geluid (overlast) ten gevolge van grote toename van de recreatie wordt niet behandeld. Dit is een groot gemis.

Reactie gemeente:
Het onderzoek naar geluidshinder (verkeer) is gedaan volgens de hiervoor gangbare standaarden. Geluidshinder als gevolg van stemgeluid/recreatie is

Zienswijze 26
Hoofdstuk 4 behandelt de luchtkwaliteit. Geconstateerd wordt dat de referentiesituatie aan alle normen voldoet en verondersteld mag worden dat bij uitvoering van de plannen dit nog het geval is. Aspecten als ontgassen en de risico's van scheepvaart met gevaarlijke stoffen, die bij grote toename van het aantal woningen impact zal hebben op meer mensen worden niet genoemd (wel bij het aspect veiligheid (hoofdstuk 5)).

Reactie gemeente:
Genoemde risico's horen thuis in hoofdstuk 5 en zijn daar ook beschreven.

Zienswijze 27
De luchtkwaliteit bij het verder uitbreiden van aanlegmogelijkheden van cruiseschepen wordt niet behandeld, terwijl deze schepen vaak draaiende motoren hebben en grote bewegingen met touringcars met zich brengen, die ook vaak wachtend met draaiende motoren staan.

Reactie gemeente:
Het onderzoek naar luchtkwaliteit richt zich op de onderbouwing van de juridische uitvoerbaarheid. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke overschrijdingen van wettelijke grenswaarden. Dit wordt afgezet teen de autonomen ontwikkeling. De mogelijke aanpassingen van de aanlegmogelijkheden voor riviercruiseschepen leidt niet tot meer aanlandingen maar beoogt minder hinder voor omwonenden te geven door een andere oriëntatie. De betreffende aanpassingen leiden naar verwachting dan ook niet tot veranderingen in luchtkwaliteit.

Zienswijze 28
Hoofdstuk 5 behandelt de veiligheid. De varianten met of zonder zandwinning worden gelijk beoordeeld, dit lijkt niet geheel juist. Bij de plaatsgebonden risico's wordt de situatie

met- en zonder strand ook gelijk beoordeeld, terwijl een strand zeker in de nabijheid van vaarroutes wel degelijk grotere veiligheidsrisico's met zich brengt.

Reactie gemeente:
Beide varianten zijn beoordeeld als dubbel min (--), dus een sterk negatief effect. Minder strandbezoekers in de variant zonder strand leidt niet tot een andere beoordeling.

Zienswijze 29
Aangaande Hoofdstuk 6 (bedrijven- en milieuzonering) kan worden opgemerkt dat niet duidelijk is of het overslagpunt voor zand kan worden gehandhaafd.

Reactie gemeente:
Het huidige overslagpunt voor zand kan niet worden gehandhaafd. Anders zou sprake zijn van intensief vrachtverkeer door een woonwijk.

Zienswijze 30
In hoofdstuk 8 (waterkwaliteit) wordt aangegeven dat zandwinputten een negatieve uitwerking hebben op de waterkwaliteit op het watersysteem van Lelystad (verhoging van de brakke kwel). Opvallend is, tegen deze achtergrond, dat in de samenvattende tabellen in paragraaf 8.7. de variant zonder landaanwinning niet voor komt.

Reactie gemeente:
Het alternatief zonder landaanwinning staat telkens in de meest rechter kolom.

Zienswijze 31
Hoofdstuk 9 betreft de waterkwantiteit. In dit hoofdstuk wordt relatief kort stilgestaan bij de brieven van de minister van Infrastructuur. In dit hoofdstuk wordt het verschijnen van de aanvullende brief van de minister van 5 oktober 2023 gemist. Recent is gebleken dat nu al grote overschrijdingen van het streef peil aan de orde zijn. Dit maakt des meer duidelijk, dat het door Rijk aangegeven beleid van geen aanlandingen meer toestaan, op zijn plaats is. Verwacht mag worden, dat dit in de MER duidelijker aan de orde komt. Het eenvoudig meegaan met het volkomen onterechte geitenpaadje van de gemeente om dit beleid te omzeilen, is volkomen onterecht. Met verkeerde argumenten aangeven, dat binnendijkse alternatieven niet aanwezig zijn en dat er zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn, en hiermee op al achterhaalde toezeggingen terugvallen, is uit milieuoverwegingen totaal verkeerd.

Reactie gemeente:
In het MER is feitelijk beoordeeld welk effect de landaanwinning heeft op de waterkwantiteit. Vastgesteld is dat dit effect er niet is. De omvang van de landaanwinning (35 ha) ten opzichte van het hele Markermeer (70.000 ha) is daarvoor te gering.

Zienswijze 32
In hoofdstuk 6 wordt stilgestaan op de toenemende kwel. Het moge duidelijk zijn dat bij het niet verstoren van de huidige situatie door grote zandwinningen t.b.v. buitendijks bouwen de kwel minder zal toenemen.

Reactie gemeente:
Zo staat het ook in het MER.

Zienswijze 33
Hoofdstuk 10 gaat in op de waterveiligheid. (Rechts)persoon 18 vindt dat onvoldoende aan de orde komt wanneer de versterking van de kering aan de orde zou zijn, als uitgegaan wordt van de referentiesituatie.
Aangegeven wordt dat versterking in mindere mate nodig is als stranden worden aangelegd, door demping van de golf oploop. Andere oplossingen worden in dit verband achterwege gelaten. Het verlengen van de leidammen of het aanleggen van korte leidam voor de Saerdam. Een dergelijke dam kan ook de golf oploop breken en ook een afscheiding van het zwemmen in diep water, dat hier plaatsvindt, van de vaargeul bewerkstelligen.
In dit verband zijn de tekeningen in de studies van HKV. m.b.t. de inschatting van de golfhoogten interessant. Een dergelijke dam is overigens ook nodig indien stranden worden aangelegd, om te voorkomen dat de vaargeul dicht loopt met zand. Een dam zal altijd zodanig moeten zijn dat de waterkwaliteit niet wordt verstoord, zoals bij het strand bij de Beachclub.

Reactie gemeente:
Het is niet bekend wanneer versterking van betreffend dijkvak aan de orde is. Het is opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Zienswijze 34
Bij de beoordelingstabellen in hoofdstuk 10 zijn duidelijke kanttekeningen te zetten. Ook hier blijkt het alternatief VKA beter te scoren als b.v. het alternatief zonder strand voor de Saerdam (b.v. bij slibvang). Ook de variant zonder aanlandingen wordt opeens minder beoordeeld. Dit alles blijft subjectief.

Reactie gemeente:
De beoordelingssystematiek is ook opgenomen in betreffend hoofdstuk.

Zienswijze 35
Hoofdstuk 11 behandeld de Nautische veiligheid. Ook hier geldt weer dat er kanttekeningen te zetten zijn bij “inschatting” van de effecten, weergegeven met kleuren in de verschillende tabellen. Onder andere worden de gevaren van spelende bootjes (drijfmiddelen) bij stranden en van surfplanken, om van waterscooters maar te zwijgen, met stranden in de buurt van de vaargeul, totaal niet onderkend. Zonder aanlandingen zijn deze gevaren niet weg, maar zeker stukken minder. Ook hier geldt; er kunnen allerlei verboden gelden (net als bij parkeren met vergunningstelsels) maar bij gebrek aan handhaving ontstaat overlast en gevaar.

Reactie gemeente:
Betreffende effecten zijn vermeld in Tabel 11-15 waarbij de variant zonder strand beter scoort dan het VKA voor het aspect interactie van scheepvaart met andere gebruikers.

Zienswijze 36
In hoofdstuk 11 komen de cruise schepen aan de orde. Te overwegen valt om de ligplaatsen, die in de plannen voorkomen te laten vervallen. Deze brengen nautisch gevaar met zich (meer als beschreven) en geven veel overlast aan omwonenden. Een locatie ten noorden van de sluizen zou in ogenschouw kunnen worden genomen.

Reactie gemeente:
De gemeente hecht belang aan de aanwezigheid van afmerende riviercruiseschepen, zeker voor de langere termijn wanneer Bataviakwartier als goede bestemming voor de passagiers dienst kan doen en er minder sprake is van overstappen op bussen voor excursies (ver) buiten Lelystad. In het MER is beschreven dat zich daarbij negatieve effecten op de scheepvaart kunnen voordoen die bij de uitwerking van de plannen gemitigeerd moeten worden. Een locatie ten noorden van het plangebied is voor deze functie niet overwogen vanwege het ontbreken van de benodigde toeristische infrastructuur.

Zienswijze 37
Hoofdstuk 12 gaat zeer uitgebreid in op de milieuconsequenties aangaande de natuur tijdens de uitvoering en in de eindsituatie van de verschillende varianten bij de voorliggende plannen. Wat opvalt is dat de VKA variant “prominent” aanwezig is. Ook hier geldt weer dat er kanttekeningen te zetten zijn bij de beoordelingen, weergegeven in de tabellen.

- de zilverreiger en de zwaan, die juist in het gebied Meerdijkhaven en de Saerdam veelvuldig voorkomen, worden niet benoemd;
- bij de stikstofdepositie wordt de AERIUS berekening aangehaald, dit is een zeer specialistisch onderdeel, dat voor een relatieve leek moeilijk te beschouwen is. Hier ligt duidelijk een taak voor de MER commissie;
- er wordt ingezoomd op Natura 2000 gebied Veluwe en er wordt aangegeven dat het Natura 2000 gebied Markermeer IJsselmeer niet gevoelig zou zijn. Nu de Markerwadden in ontwikkeling zijn en ook de opgehoogde stroken langs de Markerwaarddijk aanwezig zijn, valt dit te bezien;
- er wordt ingezoomd bij de berekeningen op het gebied Meerdijkhaven. Maar de kans bestaat, dat tegelijkertijd uitstoot plaatsvindt in gebied Bataviakwartier, dat zou samengetrokken moeten worden.
- het project wordt in zijn geheel “stand alone” beoordeeld. De vraag, zeker wat betreft de Veluwe, moet gesteld worden of de stikstofdepositie ruimte die er eventueel is, moet worden benut voor dit project of dat een meer integrale afweging op zijn plaats is.

Reactie gemeente:
De grote zilverreiger en de knobbelzwaan zijn geen doelsoorten van het Markermeer waar een instandhoudingsdoelstelling voor geldt. Daarom zijn ze niet specifiek benoemd. Ook zijn er in het Markermeer geen natuurwaarden aangewezen die gevoelig zijn voor stikstof. Bij de stikstofberekening zijn alle potentiële bronnen betrokken dus ook die in Bataviakwartier.

Zienswijze 38
Hoofdstuk 13 gaat onder meer in op cultuurhistorie. Hierbij kan worden opgemerkt dat met name de herbouwde Cantine een te behouden element zou moeten zijn. Verder worden de varianten Geen strand voor de Saerdam, en Zonder landaanwinning ook in de tabellen van hoofdstuk 13 weer minder positief beoordeeld als de variant VKA. Ook hier kan weer worden aangegeven dat dit subjectief is. De polder is in het verleden aangelegd met dijken, die een vrij harde overgang van land naar water vormden. Een wandelboulevard langs de Saerdam die prima vorm gegeven kan worden, kan die historisch strakke

overgang prima in beeld brengen en als zodanig een mooi landschapselement vormen met een cultuurhistorische waarde.

Reactie gemeente:
De beoordeling van de effecten op het landschap en cultuurhistorie zijn in hun aard inderdaad subjectief. De Commissie MER heeft geadviseerd om alle alternatieven opnieuw te beoordelen op deze parameters. Dat is gedaan in een aanvulling op het MER.

Zienswijze 39
Hoofdstuk 14 behandelt de gezondheidsaspecten. Er zijn duidelijke voorbehouden te plaatsen bij de verkeersberekeningen en dien ten gevolge bij de geluidsoverlast.

Reactie gemeente:
De indiener maakt niet concreet welke voorbehouden.

Zienswijze 40
Hoofdstuk 15 gaat uitgebreid in op duurzaamheid. Hierbij wordt erg ingegaan op de voorgenomen woningbouw, waarvan nog moet blijken of die in de praktijk ook zo uitpakken. E.e.a. lijkt derhalve in dit stadium minder relevant. Wat op valt is, dat aardwarmte en warmte winning uit wateroppervlakken niet of nauwelijks aan de orde komen. Ook lijkt het aannemelijk dat tal van nieuwe technieken in de komende decennia naar voren zullen komen en misschien toepassing kunnen vinden in een project dat nog jaren in ontwikkeling zal zijn.

Reactie gemeente:
Aquathermie (warmtewinning uit dieper gelegen grondwater) wordt inderdaad wel benoemd maar niet verder uitgewerkt. Zoals indiener terecht stelt, is e.e.a. in het stadium van het bestemmingsplan minder relevant.

Zienswijze 41
Hoofdstuk 16 brengt de hinder aan de gebouwde omgeving in beeld. Binnen een ontwerpbestemmingsplan, dat enorm globaal is opgesteld en waar nog allerlei uitwerkingen mogelijk zijn, kan dit onmogelijk geheel volgens de werkelijkheid in beeld gebracht worden. Wel kan worden opgemerkt dat als de ruimte, die het ontwerpbestemmingsplan biedt, maximaal wordt gebruikt er een gebouwde omgeving ontstaat, die absoluut grote hinder voor mens, dier en milieu zal gaan opleveren (woontoren van 23 bouwlagen, een reuzenrad en een groot hotel). Nagegaan zou moeten worden of trekroutes van vogels hinder zullen
ondervinden.

Reactie gemeente:
In het MER is een zo realistisch mogelijke inschatting gemaakt van de 'worst case' effecten. Deze zijn in dit hoofdstuk beschreven. Effecten op dier en milieu staan in andere hoofdstukken.

2.2.19. (Rechts)persoon 19

Zienswijze 1
Hoofdvaarwegennet

a) Voor schepen vanuit richting Amsterdam dient de huidige ligplaatscapaciteit aan de nieuwelandzijde te blijven bestaan en in het kader van de MIRT-opgave te worden uitgebreid. Deze uitbreiding geldt ook voor ligplaatsen schepen voor transport gevaarlijke stoffen. Dit vergt een veiligheidscontour van 100 meter die vrij moet blijven van bebouwing. Het bestemmingsplan zal hiervoor op een 100 meter brede strook van de sluizen tot en met de bestemming 'Functieaanduiding specifieke vorm van recreatie - hotel met avondvertier' moeten worden aangepast.
b) In het MER (deel A, blz. 21) is een kaartje opgenomen waarin de overnachting-steigers naar de westelijke zijde van het vaarwater zijn gebracht. Deze verplaatsing resulteert in een zeer ongewenste situatie voor het afmeren van meerdere, naast elkaar liggende klasse Va of b schepen en levert beperking van de nautische veiligheid. Er blijft te weinig ruimte en uitwijkmogelijkheid over voor de doorgaande scheepvaart. Het is dan ook onwenselijk om de huidige ligplaatsen te verplaatsen of het aantal op de huidige locatie terug te brengen.
c) De toename van de interactie tussen waterrecreatie in de voorhaven, recreatievaart en beroepsvaart acht (rechts)persoon 19 ongewenst, ivm kruisende verkeerstromen, wederzijdse hinder en een toename van nautisch onveilige situaties. Verzoek is onderzoek te doen naar de door het plan te verwachten interactie tussen beroeps- en recreatievaart. Daaraan gerelateerd is het vanuit veiligheidsoogpunt essentieel dat er uitgewerkte veiligheidsmaatregelen komen voor fysieke en harde scheiding van gebruikers van de stadstranden en de vaarweggebruikers.
d) In het ontwerpbestemmingsplan(proces) ontbreekt aandacht voor mogelijke effecten van activiteiten en bebouwing langs de vaarweg ten aanzien van hinder voor de radar van schepen en eventuele visuele overlast naar schepen; scheepvaartmarkering moet te allen tijde goed zichtbaar blijven.
e) De in het bestemmingsplan beoogde landaanwinning voor realisatie van een boulevard c.q. boardwalk resulteert in aanpassing en versmalling van de watergang. Dit heeft in samenhang met het beoogde damwandprofiel invloed op de golfbewegingen en daarmee de gedragingen van schepen. Dit vergt nader onderzoek vanuit nautisch veiligheidsoogpunt en mogelijk aanpassing van de beoogde planontwikkeling (landaanwinning) in Bataviakwartier.
f) In het MER ontbreekt onderzoek naar de auto-afzetplaatsen voor beroepsvaart en in het ontwerpplan zijn daar geen locaties voor opgenomen. Met een 5 meter brede strook met 'verkeer' bestemming over de gehele lengte van de beoogde kade bij Bataviakwartier is afzet van auto's mogelijk te maken.
g) Voor de vaarroute vanuit de Lage Dwarsvaart (Noordersluis) naar de vaarweg Amsterdam - Lemmer is het denkbaar dat deze met de in het bestemmingsplan beoogde ontwikkeling niet meer voldoet deze aan de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Gevraagd dit nader te onderzoeken en zo nodig het plan zodanig aan te passen dat wordt voldaan aan deze richtlijnen.
h) Tussen de Noordersluis en Batavia wordt de huidige loswal van het waterschap wegbestemd en vervangen door een stuk landaanwinning in het Oostvaarders diep. Gevraagd wordt te onderzoeken of de vaargeul tussen de lange strekdam en het beoogde nieuwe land breed genoeg is voor beroepsvaart (conform Richtlijnen Vaarwegen 2020). Dit is mede relevant omdat bij een stremming van de huidige doorgang er via de oude doorgang gevaren moet kunnen worden met klasse Va of b schepen.
i) Voor het steunpunt van Rijkswaterstaat is behoud van de huidige pier met steigers en optimale nautische bereikbaarheid/toegankelijkheid van deze centrale ligplaats

van groot belang voor RWS, Politie en Omgevingsdienst. De beoogde ontwikkeling mag niet resulteren in aantasting van dit belang. Graag ziet (rechts)persoon 19 dat deze belangen niet worden aangetast.

j) Ten aanzien van de (extra) havencapaciteit voor rivercruises is nader onderzoek nodig omtrent de vraag of er voldoende manoeuvreerruimte en afstand tot de vaarroute is, zodat bij aan- en afmeren de doorvaart op de (beroeps)vaarroute ongehinderd blijft.

k) In het ontwerpbestemmingsplan staat een natuurcompensatie/vereffeningsgebied ingetekend. Dit is voor (rechts)persoon 19 geen voor de hand liggende locatie vanwege verstoring. Het beoogde gebied ligt vlak naast de druk bevaren hoofdvaargeul in Corridor 5.

Reactie gemeente:

a) *Het ligt voor de gemeente niet voor de hand om extra ligplaatsen voor transport gevaarlijke stoffen te creëren in het waterfront aangezien het aanpalende gebied een functie heeft voor recreatie en leisure. In het bestemmingsplan wordt dan ook niet vooruitgelopen op de uitkomsten van het betreffende MIRT-traject. De huidige ligplaats (één kegel) blijft ongemoeid. Vanuit regelgeving ziet de gemeente geen aanleiding om geen bebouwing toe te staan binnen de 100 m brede strook. Er bevinden zich geen gesloten woongebieden binnen 100 meter. De gemeente ziet geen aanleiding om de bestaande bebouwing (niet-woonbestemming) weg te bestemmen.*

b) *De gemeente ziet af van het in het bestemmingsplan mogelijk maken van de transformatie van de dijkzone en de zone tussen dijk en waterweg. De betreffende verplaatsing van de ligplaatsen is in het kader van het bestemmingsplan niet meer aan de orde.*

c) *Deze zorgen worden uitgewerkt in vergunningprocedures. Daarin wordt vastgelegd welke maatregelen waar getroffen moeten worden.*

d) *Zie antwoord onder c.*

e) *De gemeente ziet naar aanleiding van o.a. deze zienswijze af van het in het bestemmingsplan mogelijk maken van de transformatie van de dijkzone en de zone tussen dijk en waterweg.*

f) *De huidige afzetlocatie blijft wat de gemeente betreft ongemoeid.*

g) *In het MER is betreffende vaarroute onderzocht. Deze voldoet aan de richtlijn.*

h) *De betreffende vaarweg is getoetst aan haar huidige klasse (CEMT-II). De gemeente kiest er voor om een grotere breedte (80 m) te vrijwaren voor deze vaarweg dan is vereist. Deze breedte is aanzienlijk groter dan de breedte van het Prinses Margrietkanaal (Va).*

i) *Volledig mee eens. Het betreffende gebied is ook in het nieuwe bestemmingsplan bestemd als water.*

j) *Dit zal in de vergunningfase wanneer tot ontwerpen wordt gekomen worden onderzocht en onderbouwd.*

k) *Het is juist een gebied waar nu niet of nauwelijks gevaren wordt, de te verwachten hinder van langsvarend verkeer op vogels is gering. Dat blijkt ook wel uit het bestaan van de huidige lepelaarkolonies op de strekdammen.*

Zienswijze 2

Geluid

In de Toelichting staat scheepvaartlawaai niet als geluidaspect genoemd. Het is wel genoemd in het MER voor de realisatiefase, alsook in het deelrapport geluid bij het MER

en in bijlage 10. Scheepvaartlawaai is weggeschreven als cumulatiebron. Het is gezien de plaatselijke relatief korte afstand in relatie tot laagfrequent geluid (geluid dat ver reikt) gewenst dat hier wel aandacht aan wordt besteed, en dat in ieder geval die afweging wordt genoemd in de Toelichting.

***Reactie gemeente**:*
Dit is opgenomen in de Toelichting.

Zienswijze 3
Externe Veiligheid

a) Op de verbeelding lijkt de droge landgrens/landaanwinning niet over de vaarwegbegrenzing te reiken. Echter de MER-stukken spreken van bebouwing binnen de PR10-6 van de Vaarweg Amsterdam - Lemmer (Onderdeel van Corridor Amsterdam - Noord-Nederland). En in het MER wordt als beheersmaatregel 'geen bebouwing binnen de PR10-6' voorgesteld. Vervolgens wordt in de plantoelichting met bijlagen niet meer gesproken over deze situatie noch wordt een duidelijke keuze verwoord. Gevraagd wordt duidelijk te maken dat er geen landaanwinning plaatsvindt binnen de begrenzing van de vaarweg.
b) De verantwoording groepsrisico van gemeente ontbreekt. Verzoek is deze toe te voegen met daarbij het advies van de Veiligheidsregio met betrekking tot brandbestrijding, aanrijroutes, vluchtroutes en zelfredzaamheid.
c) Het is gewenst om in het kader van de verantwoordingsplicht rekening te houden met de komst van de Omgevingswet (zie ook H5.7.1.2 van de Toelichting).
d) Conform het Barro heeft de vaarweg een vrijwaringszone van 25 meter c.q. 50 meter nabij een havenuitvaart, gemeten vanaf de begrenzingslijn aan weerzijden van de vaarweg. Het plangebied ligt voor een deel binnen de vrijwaringszone. Binnen een vrijwaringszone dient er rekening te worden gehouden met de gevolgen van een plasbrand. Dit houdt in dat er een afwegingsplicht geldt voor het bevoegd gezag met betrekking tot het toestaan van bebouwing binnen de vrijwaringszone.

***Reactie gemeente**:*

a) Het citaat uit het MER had betrekking op enkele vierkante meters waar de contour van de landaanwinning de PR10-6 overschreed. In het ontwerp-bestemmingsplan was de contour hier reeds op aangepast waardoor het niet meer werd besproken in de plantoelichting.
b) De verantwoording groepsrisico was opgenomen in paragraaf 5.7.1.2 waarin wordt geconcludeerd dat toetsing van het groepsrisico conform het Bevt geen beperkingen opleveren voor het planvoornemen. De Veiligheidsregio heeft hier advies op uitgebracht.
c) In bijlage 11 bij het ontwerp-bestemmingsplan (Onderzoek Externe Veiligheid) is dit ook gedaan. Hieruit volgt om in de verantwoording groepsrisico rekening te houden met brand-, explosie en gifwolkaandachtsgebieden van de vaarweg Amsterdam-Lemmer.
d) Aangezien de gemeente afziet van het mogelijk maken van nieuwe bebouwing in betreffende zone is de betreffende afwegingsplicht niet meer van toepassing.

Zienswijze 4
Specifieke reactie op de Verbeelding en bijbehorende Regels

a) Het is voor het operationeel beheer en gebruik van de Houtribsluizen van groot belang dat de huidige werkwijze rond gebruik en capaciteit van wachten- en ligplaatsen mogelijk blijft. Hiertoe dient over de gehele lengte van oostelijke sluiskolk tot aan de locatie met functieaanduiding 'specifieke vorm van water - drijvend boothuis' een 5 meter brede strook direct grenzend aan het water de bestemming 'verkeer' te krijgen (eventueel als dubbelbestemming) en in eigendom van het Rijk te blijven.
   Deze strook valt in de zone die volgens de Verbeelding respectievelijk is aangeduid met 'Bouwaanduiding specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bebouwing', 'Recreatie — Leisure' en 'Functieaanduiding specifieke vorm van recreatie - hotel met avondvertier', en dient vrij te blijven van bebouwing, toegankelijk te worden ingericht voor verkeer en goed bereikbaar te zijn voor onder meer de hulpdiensten. Op de Verbeelding lijkt al wel de bedoelde 5 meter brede strook aanwezig, echter zonder eerdergenoemde (dubbel)bestemming 'verkeer'. (Rechts)persoon 19 verzoekt de Verbeelding en de Regels hieromtrent aan te passen.
b) In het MIRT-traject van de toekomstige herstructurering van de wacht- en ligplaatsen nabij de Houtribsluizen zal ruimte worden gezocht voor ligplaatsen ten behoeve van kegelschepen. Aan de zuidzijde van de sluis dient deze ruimte voor kegelschepen vanuit het Markermeer bestemd te worden aan de nieuwelandszijde (zie toelichting eerder in deze brief). Vanwege de veiligheidscontour van 100 meter moet het bestemmingsplan op een 100 meter brede strook van de sluizen tot en met de bestemming 'Functieaanduiding specifieke vorm van recreatie - hotel met avondvertier' worden aangepast naar 'geen bebouwing'.

***Reactie gemeente**:*

a) Naar aanleiding van o.a. deze zienswijze ziet de gemeente af van het mogelijk maken van landaanwinning ter plaatse van Bataviakwartier en het mogelijk maken van bebouwing buitendijks. Daarmee wordt voldaan aan de wens van rechtspersoon 19 dat de huidige werkwijze rond gebruik en capaciteit van wacht- en ligplaatsen mogelijk blijft.
b) Vanuit een goede ruimtelijke ordening ligt het niet voor de hand om ligplaatsen voor kegelschepen te creëren in het waterfront. In het bestemmingsplan wordt dan ook niet vooruitgelopen op de uitkomsten van het MIRT-traject.

Zienswijze 5

Hoofdwatersysteem, waterkwaliteit

a) (Rechts)persoon 19 acht het denkbaar dat door de beoogde ontwikkeling sprake kan zijn van wijzigingen in sedimentatiepatronen en ongewenste bovenmatige algenbloei met mogelijk gevolgen voor de (zwem)waterkwaliteit. Daarnaast kan ook negatieve invloed ontstaan op de ecologische waterkwaliteit. (Rechts)persoon 19 verzoekt nader onderzoek te doen, en zo nodig tot planaanpassing over te gaan.
b) Het voorlopig VKA gaat uit van zandwinning in het Markermeer. Daarbij wordt het risico van meer kwel en ook brakke kwel in de polder benoemd. Verdere zandwinning in het Markermeer kan echter ook tot verzilting leiden in het Markermeer zelf. Dit kan er toe leiden dat het Markermeer ongeschikt wordt als bron voor toekomstige drinkwatervoorziening. Een nieuwe zandwinput kan ook negatieve effecten hebben voor het ecologisch functioneren van het Markermeer, niet alleen door vertroebeling van het water maar ook door pyrietoxidatie waardoor

jarenlang fosfaat aan het systeem kan worden onttrokken en in de put verdwijnt. Dit is ongunstig voor de productiviteit van het systeem. Gevraagd wordt deze effecten en de verdere gevolgen ervan mee te nemen in de beoordeling en wijzen erop dat nieuw zandwinbeleid in ontwikkeling is waarbij ook wordt afgewogen of in de toekomst sprake zal kunnen zijn van diepe putten.

c) Vanuit de gedachte dat tijdelijke of langdurige verstoring van de waterkwaliteit en ecologie mogelijk toch leidt tot onomkeerbare effecten, wordt verzocht dit in de effectbeschrijving mee te nemen. Ook de mitigerende maatregelen dienen concreet aangegeven te worden. Daarnaast vraagt (rechts)persoon 19 een nadere onderbouwing voor de relevantie die wordt gezien tussen klei en natuurontwikkeling en waarom dit vanuit natuurontwikkeling als een 'leidend' principe wordt opgepakt.
d) Met betrekking tot het aspect 'vertroebeling' (Passende Beoordeling §5.7, pag. 29 bijlage A3) is (rechts)persoon 19 van mening dat vertroebeling ook buiten het plangebied aan de orde zal zijn. Extra sediment in suspensie vanuit de dijkaanleg, strandaanleg, vooroeveraanleg en dergelijke reikt verder dan alleen het plangebied. Dit resulteert naar verwachting in troebeler water buiten het projectgebied en meer "slibregen' buiten het projectgebied, met mogelijk effect op mosselen en waterplanten. Dit hoort thuis in de effectbeoordeling, en dat zo nodig aanpassing van het plan aan de orde is.
e) Met natuurontwikkelingen (geleidelijke land-waterovergangen) kunnen vestigingsmogelijkheden voor oever- en waterplanten ontstaan, wat de paai- en opgroeimogelijkheden voor vissen kan bevorderen. Er wordt gewezen op een uitspraak van het Europese Hof van Justitie dat ook tijdelijke achteruitgang van de waterkwaliteit volgens de KRW niet is toegestaan.
f) In de optiek van (rechts)persoon 19 is de beoogde compensatie via inrichting van een waterrijk natuurgebied vooral gericht op de landvegetatie en niet op herstel van de waterkwaliteit en onderwaterecologie in het Markermeer. Het plan dient dan ook aangepast te worden en de invulling van de vereffeningsopgave die met het wegnemen van KRW areaal ontstaat duidelijk te benoemen, apart van de compensatie voor Natura 2000.
g) In het plan wordt aangegeven dat voor het plangebied in de land- en waterbodem hooguit licht verhoogde gehalten -van vervuilende stoffen zijn aangetoond. Tevens is aangegeven dat daarmee de bodem geschikt is voor de gewenste toepassingen en dat gebruik van bodemmateriaal geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Aan het voornemen is ten aanzien van bodemkwaliteit de beoordeling 0 (geen effect) toegekend. Naar de mening van (rechts)persoon 19 moet de toetsing plaatsvinden aan de hand van alle in MER deel B opgesomde kaders. Dus met een breder palet aan milieueffecten, en niet alleen op gepland gebruik van bodem. Daarbij moet ook worden getest op PFAS omdat dat wel meetelt.

***Reactie gemeente**:*

a) Dit zijn inrichtingsaspecten die in het kader van de vergunningverlening nader zullen worden onderzocht. Het bestemmingsplan is een globaal ruimtelijk kader waarbinnen diverse planuitwerkingen mogelijk zijn.
b) Het bestemmingsplan benoemt niet waar de zandwinning zal plaatsvinden. De omvang van de zandwinning (éénmalig < 2 miljoen m3) is beperkt ten opzichte van de totale zandwinning in het Markermeer (gemiddeld ca. 5 miljoen m3 per jaar).
c) Het is naar het oordeel van de specialisten niet te verwachten dat er sprake is van negatieve onomkeerbare effecten op de waterkwaliteit. In het projectMER ten

behoeve van de vergunningverlening zal nog diepgaander op de effecten van zandwinning worden ingegaan.

De toepassing van klei voor natuurontwikkeling is zeer succesvol gebleken bij het project Marker Wadden. Het jaagt de primaire productie aan waar de hele voedselketen van profiteert. De klei komt automatisch vrij bij zandwinning omdat het winbare zand zich onder de kleilaag bevindt.

d) Deze aspecten worden betrokken bij het projectMER wanneer dieper wordt ingegaan op (alternatieven voor) de wijze van uitvoering.

e) Dit aspect is getoetst. Er is geen risico op een tijdelijke achteruitgang waar deze uitspraak betrekking op heeft.

f) Het waterrijk natuurgebied is niet gericht op landvegetatie maar juist op water- en oevermilieus.

g) Aanvullend milieukundig onderzoek vindt plaats in de vervolgfase (ProjectMER) wanneer duidelijk is waar en hoe groot de voorgenomen zandwinlocatie is en de landaanwinning. Betreffende onderzoeken dienen tzt de vergunningaanvraag te onderbouwen.

<u>Zienswijze 6</u>

Waterkwantiteit

a) Zowel de kombergingscapaciteit als de zoetwaterbuffer nemen af door de beoogde landaanwinning ter plaatse van de boardwalk/boulevard in Bataviakwartier en Meerdijkhaven/Saerdam. Gezien de recente hoge waterstanden laat zien dat uitdrukkelijk behoefte is aan (kom)bergingscapaciteit. Vanuit deze ervaring bezien ligt landaanwinning in kader van het Waterfront Lelystad niet voor de hand omdat daarmee de (kom)bergingscapaciteit afneemt.

b) Bij het Houtribsluizencomplex is sprake van golfoploop door windwerking vanuit het westen. Dit zorgt voor een verschil in waterstand, hetgeen gunstig is voor de spuimogelijkheden. Door aanleg van compensatie/vereffeningsnatuur op de beoogde locatie is de golfoploop mogelijk minder hoog, waardoor de spuimogelijkheden bij Lelystad mogelijk geringer zijn dan in een situatie zonder natuur op deze locatie. Verzocht wordt hier nader onderzoek naar te doen.

c) De in het bestemmingsplan beoogde ontwikkeling zal resulteren in wijziging van stromingspatronen rond gemaal Wortman. De mogelijke impact hiervan op de morfologie en waterkwaliteit is onbekend en vergt nader (modelmatig) effectonderzoek en zo nodig verkenning van alternatieven gericht op aanpassing van de beoogde ontwikkeling. Gevraagd wordt dit nader te onderzoeken.

***<u>Reactie gemeente</u>**:*

a. Het MER heeft aangetoond dat er geen (merkbaar) effect is op de kombergingscapaciteit en de zoetwaterbuffer. De omvang van de landaanwinning (35 ha) is daarvoor te klein ten opzichte van het geheel (Markermeer 70.000 ha, IJsselmeergebied 200.000 ha). De problematiek die zich recent heeft voorgedaan laat zien dat niet behoud van de huidige omvang van de komberging essentieel is maar de robuustheid van buitendijkse ontwikkelingen tegen tijdelijk hogere waterstanden. De scheefstand als gevolg van opwaaiing bedroeg vele decimeters terwijl de 'impact' van de landaanwinning op de waterstand van het Markermeer 0,2 mm zou hebben bedragen. De beoogde landaanwinning heeft dan ook geen enkel effect op de risico's die zich elders in het Markermeer kunnen voordoen als gevolg van hoge waterstanden.

b. *De gemeente meent dat niet de golfoploop maar de door de wind veroorzaakte scheefstand relevant is voor de spuimogelijkheden. De aanwezigheid van het genoemde natuurgebied heeft daar geen invloed op. Overigens is er ook geen invloed te verwachten op het golfklimaat ter plaatse van de spuisluizen.*
c. *Naar aanleiding van de zienswijze is de contour van de landaanwinning iets opgeschoven. De afstand tussen het Wortmangemaal en de nieuwe landaanwinning bedraagt tenminste 200 meter. Een grote impact op de morfologie en waterkwaliteit mag niet worden verwacht. In het vervolgproces – wanneer de precieze contour van de landaanwinning wordt bepaald en er ook een projectMER wordt opgesteld – wordt dit nader onderzocht..*

Zienswijze 7
Water en bodem sturend

a) (Rechts)persoon 19 wijst de gemeente nadrukkelijk op de Kamerbrief 'Water en Bodem sturend' van 25 november 2022, en de redeneerlijn uit de Kamerbrief van 5 oktober 2023, waarin het kabinetsbeleid is verwoord dat relevant is voor de beoogde ontwikkeling van het Waterfront Lelystad. Buitendijks bouwen wordt dan ook ontraden.
b) Naar aanleiding van het WBS-beleid hecht (rechts)persoon 19 er aan dat de gemeente de alternatieve oplossingen onderzoekt die mogelijk zijn voor het realiseren van de ambities, zonder of met minder landaanwinning.

***Reactie gemeente**:*

a) *Alle woonbebouwing is om deze reden binnendijks beoogd, we zijn zeer terughoudend met buitendijks bouwen. Ter plaatse van de landaanwinning wordt de dijk verlegd zodat de bewoning binnendijks komt te liggen.*
b) *Naar aanleiding van diverse zienswijzen en het advies van de Commissie MER is in samenspraak met (rechts)peroon 19 een extra alternatief opgesteld: het 'volwaardig binnendijks alternatief'. In de aanvulling op het MER is dit alternatief nader onderzocht op milieueffecten waardoor deze resultaten betrokken kunnen worden bij de definitieve besluitvorming.*

Zienswijze 8
Natura 2000

(Rechts)persoon 19 geeft een aantal punten mee ten aanzien het MER en de Passende Beoordeling behorend bij het ontwerpbestemmingsplan.

***Reactie gemeente**:*

De aandachtspunten hebben alle betrekking op verdieping van het verrichte onderzoek. Op het niveau van een planMER is dat niet zinvol omdat nog sprake is van een globaal plan. De genoemde punten krijgen aandacht in het te zijner tijd op te stellen projectMER. In die fase is duidelijk welke inrichtingsmaatregelen de gemeente precies beoogt.

Zienswijze 9
Morfologie

De beoogde landaanwinning gaat in brede zin zorgen voor morfologische veranderingen in het watersysteem (en sedimentatie in de vaargeul) ter plaatse van het Houtribsluiscomplex, het plangebied als geheel en in de nabije omgeving. Nader onderzoek daarnaar is van essentieel belang.

***Reactie gemeente**:*
De omvang van deze problematiek is afhankelijk van de inrichting en zal daarom worden onderzocht ten tijde van de vergunningverlening.

Zienswijze 10
Vastgoed
Het aspect landaanwinning dat speelt in de met het bestemmingsplan beoogde ontwikkeling raakt direct aan de eigendomspositie van de Staat en het beleid en de regelgeving daaromtrent, waaronder de Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2017 en het beleid van Rijkswaterstaat dat gronden die (blijvend) nodig zijn voor de taakuitoefening voor de minister van IenW, niet worden afgestoten.

Reactie gemeente
Dit is bij de gemeente bekend.

Zienswijze 11
Hoofwegennet
a) In het ontwerpbestemmingsplan is te beperkt ingegaan op de aantrekkende werking die de invulling van het Waterfront heeft op (auto)verkeer. De bevindingen vanuit het onderzoek 'Verkeer en parkeren' staat haaks op praktijkervaringen van Rijkswaterstaat.
b) De ontwikkeling van het Waterfront zou geen negatief effect hebben op de A6 (aansluiting 11 Lelystad Noord). Echter, in de directe omgeving van deze aansluiting vindt ook realisatie van het bedrijventerrein bij Flevokust Haven plaats, die wel gevolgen heeft voor de afwikkeling van het verkeer.

***Reactie gemeente**:*
a) De door de gemeente voorgestelde aanpassing van de bereikbaarheid van Bataviakwartier is er op gericht om het bestaande knelpunt bij de rotonde N307-Bataviastad te ontlasten. Het verkeer wordt vanuit de stad bij de zuidelijke rotonde naar Bataviakwartier geleid zodat deze verkeersstroom niet meer de doorstroming op de noordelijke rotonde blokkeert.
b) Uit het verkeersonderzoek blijkt dat – zeker in combinatie met de Zuidelijke Rondweg Lelystad (de Laan van Nieuwland) – het verkeer voor het overgrootste deel via afslag 9 en 10 op het bovenregionale wegennet komt en slechts in beperkte mate via afslag 11. Dat geldt niet voor Flevokust Haven voor wie juist afslag 11 de kortste route is. Bij de verdere uitwerking van afslag 9 in combinatie met de realisatie van de Zuidelijke Rondweg Lelystad wordt het extra verkeer dat Waterfront produceert meegenomen.

2.2.20. (Rechts)persoon 20

Zienswijze 1
In strijd met Kustvisie 2030
(Rechts-)persoon 3 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en

Meerdijkhaven) was de aanleg van een ‘Suyderseeboulevard’ voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:
De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 2:
Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar
In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 3 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.
Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant ‘Geen strand voor Saerdam’ wordt dat risico vermeden en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:
Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 3:
Gezondheid
De Suyderseeboulevard biedt een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een ‘unique seliingpoint’ dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is!

Reactie gemeente:
Het unieke uitzicht op de scheepvaart verhoogt inderdaad de belevingswaarde van het Waterfront. Met het Bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd deze beleving te intensiveren omdat de mogelijkheid ontstaat om nog aanzienlijk dichter bij de scheepvaartroute te wandelen. Tegelijkertijd blijft het zicht op de scheepvaart vanaf de bestaande dijk intact.

Zienswijze 4:
Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning

In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief'. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement en de auto in de parkeergarage zeer groot door verstuiving van zand. Deze schadelijke te verwachte effecten zijn volgens (rechts-)persoon 3 in het ontwerpbestemmingsplan niet of onvoldoende onderzocht of meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 5:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd. De recente bouw in een sterk afwijkende en eenvoudige architectuur doet sterk afbreuk aan het originele plan om draagkrachtige inwoners te trekken op een unieke locatie. Het is niet ondenkbaar dat de te ontwikkelen wijk Meerdijkhaven hetzelfde lot zal treffen.

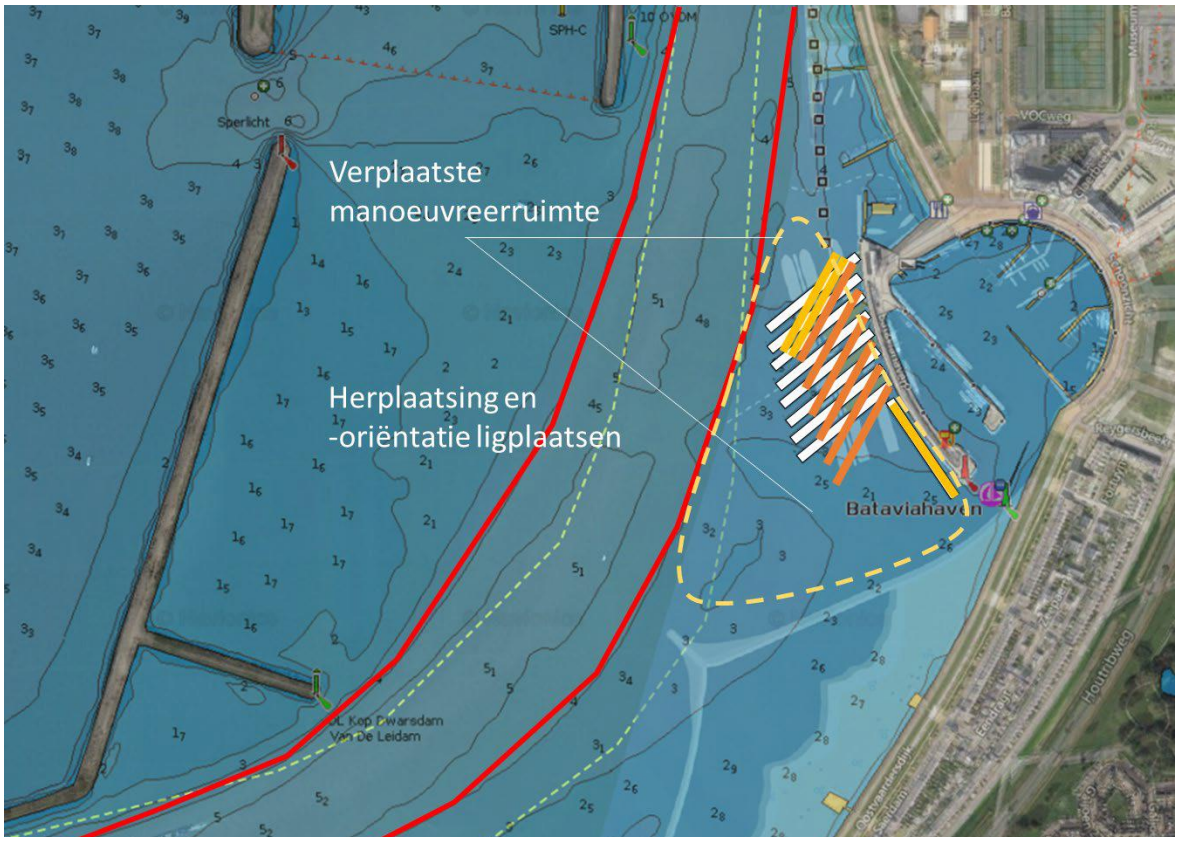
Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.
In tegenstelling tot wat de indiener stelt is de doelgroep voor de bouwblokken in Bataviahaven niet gewijzigd. De oorspronkelijke doelgroep is nog steeds de doelgroep voor de woningbouw.

Zienswijze 6:
Cruiseschepenhaven
In het ontwerpbestemmingsplan wordt de aanleg van een cruiseschepenhaven mogelijk gemaakt aan de buitenkant van Bataviahaven voor circa 10 riviercruiseschepen. Deze schepen hebben veelal de maximale lengte van 135 meter afgestemd op de sluisgrootte op de Europese rivieren. Als een riviercruiseschepenhaven aan de buitenzijde van Bataviahaven wordt gerealiseerd zal het uitzicht van bewoners aan die zijde van de Saerdam in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt beweerd, wel degelijk significant kwalitatief verminderen. De grote gevolgen die het ligplaats innemen op die locatie op het uitzicht van de bewoners van de Saerdam zal hebben, is ook vastgesteld in de conclusies en aanbevelingen van Rapport Smets, (januari 2023). Deze

schepen zullen immers een muur vormen van circa 135 meter lengte voor de huizen en daarmee het huidige uitzicht van die bewoners op het open water belemmeren.
Bovendien komen en gaan de cruiseschepen op willekeurige momenten en vaak in de avond en nacht. Bij het aan- en afmeren worden (voor de veiligheid) felle schijnwerpers gebruikt, die overlast veroorzaken door zeer hinderlijk in woonkamers en slaapkamers te schijnen van de woningen aan de Saerdam.
Niet alleen de lichthinder, maar ook de verkeersoverlast, veroorzaakt door komen en gaan van touringcars zal verder toenemen.
De in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven locatie is derhalve zeer slecht gekozen en zou naar de mening van (rechts)persoon 11 veel beter naar de noordzijde van de sluis kunnen worden verplaatst, zoals al eerder aangegeven.
Ook nautisch ontstaat een onwenselijke situatie. De ingang naar Bataviahaven wordt immers door aanleg van een cruiseschepenhaven verkleind en veel minder overzichtelijk, waardoor bij in- en uitvarende scheepvaart het risico van aanvaringen en ongelukken zal toenemen.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.
In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder afneemt. Dit geldt in versterkte mate indien telkens bij voorkeur de meest noordelijke vrije ligplaats wordt ingenomen. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.
Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.
De betreffende afbeeldingen maken ook inzichtelijk dat de afgemeerde riviercruiseschepen de ingang naar Bataviahaven niet verkleinen of onoverzichtelijk maken.
De overlast vanuit wachtende touringcars wordt verminderd door de beoogde verandering van de verkeerscirculatie binnen Bataviakwartier. Omdat Schoonzicht/Oostvaardersdijk ter plaatse van Bataviahaven voor autoverkeer wordt afgesloten kunnen de touringcars alleen nog via de Lelybaan de opstelplaatsen bereiken.


1
2
3


Verplaatste
manoeuvreerruimte
Herplaatsing en
-oriëntatie ligplaatsen
Sperlicht
SPH-C
Bataviahaven
VOC-weg

Zienswijze 7:

Klimaatadaptatie

De overheid heeft een voorbeeldfunctie ten aanzien van klimaatadaptatie dat hoge prioriteit heeft. In het ontwerpbestemmingsplan wordt echter opvallend weinig aandacht besteed aan dit maatschappelijk en wereldwijd steeds belangrijker onderwerp. De buitendijkse plannen voor het waterfront stroken in feite niet met de grote urgentie van dit onderwerp zoals omschreven in de Kamerbrieven Water en Bodem d.d. 25 november 2022 en de Tweede Kamerbrief over ‘Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied’ d.d. 5 oktober 2023. De buitendijkse ambities hebben immers grote gevolgen voor de waterbergingscapaciteit en de noodzakelijke zoetwaterbuffer waarvoor het Markermeer is aangewezen. Onduidelijk is hoe het verlies van waterbergingscapaciteit door de buitendijkse ambities in hetzelfde watersysteem zullen/kunnen worden gecompenseerd. Het lijkt onwaarschijnlijk dat enkel de aanleg van groen het verlies van waterbergend vermogen in het Markermeer van totaal 35 hectare, zal kunnen compenseren.

In de afgelopen tijd is door de hoge waterstand in het Markermeer en wateroverlast in Hoorn, Enkhuizen, Edam, Volendam en Warder eens te meer gebleken dat behoud van de
waterbergingscapaciteit essentieel is voor de waterveiligheid. De recente gevolgen van langdurige hevige neerslag, hoge rivierafvoer en harde wind hebben aangetoond dat de waterbergingscapaciteit van het Markermeer op dit moment in feite al te kort schiet. In de Kamerbrief 'Buitendijks bouwen in het Markermeer’ wordt niet voor niets aangegeven dat in het Markermeer als gevolg van klimaatverandering vaker extremen zullen optreden en heftiger zullen worden in de vorm van perioden van langdurige droogte en watertekorten en perioden van te veel water en stormen. Hierdoor zullen lagere en hogere waterstanden optreden die voor overlast en schade zullen zorgen. 'Water en Bodem Sturend’ is er daarom op gericht om 'meer rekening te houden met extremen’ en om problemen ‘niet af te afwentelen’ op volgende generaties.
Door klimaatverandering zal de bovenregionale afvoer naar het IJsselmeer en Markermeer door langdurige en heftige neerslag alleen maar erger worden. Bekend feit is dat dit steeds moeilijker zal worden door zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering. Het is derhalve niet aanvaardbaar dat buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden in het ontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen in de wetenschap dat die een bedreiging vormen voor de waterveiligheid in het Markermeergebied.
Hetzelfde geldt in feite voor de essentiële functie die het Markermeer heeft voor de zoetwatervoorziening.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer voor de drinkwatervoorziening als gevolg van de gewenste buitendijkse ontwikkelingen. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor deze aanname. Dit is noodzakelijk omdat de kwaliteit van het Bovenwater al jaren te wensen overlaat en het dus maar zeer de vraag is of dat water geschikt is als vervangende drinkwatervoorraad.

Reactie gemeente:

Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt

omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner.

Mocht het Bovenwater als compensatiegebied voor watercompensatie wordt aangemerkt dan zal nader worden onderzocht of de waterkwaliteit beperkingen oplegt. Watercompensatie betreft geen drinkwater maar oppervlaktewater om de waterstand in de polder hoog genoeg te houden voor de landbouw.

2.2.21. (Rechts)persoon 21

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 21 wil dat zijn en haar bestaan wordt erkend, dat de in het oude bestemmingplan vermelde situatie ook in het nieuwe bestemmingsplan wordt opgenomen en dat ze zich kunnen inschrijven op de plek waar ze wonen.

Reactie gemeente:
In het nieuwe bestemmingsplan is geen ruimte voor bestaan van ligplaatsen.

Zienswijze 2
De betreffende steiger is in beheer gegeven bij Lelystad Haven. Alle gebruikers betalen inmiddels dan ook jachthavenprijzen voor hun ligplaatsen, terwijl zij daar behalve een steiger niets voor terug krijgen: er wordt al jaren noch door de gemeente, noch door de jachthaven onderhoud gepleegd. Des te vreemder is het dat de gemeente heeft aangegeven de ontwikkeling van een strand bij het Bovenwater te kostbaar te vinden, vooral omdat de onderhoudskosten uit de hand zouden lopen.

***Reactie gemeente**:*
Vanuit dit project kan er geen verdere motivering worden gegeven over de zwemkwaliteit in het Bovenwater.

Zienswijze 3
In strijd met Kustvisie 2030
(Rechts-)persoon 21 geeft aan dat voor dit project de vastgestelde Kustvisie 2030 beleidskader is. In deze breed gedragen visie was een volwaardig recreatiestrand geprojecteerd op een schiereiland ter hoogte van de Houtribsluizen en niet voor de Saerdam. Langs de Saerdam (als verbinding tussen het Bataviakwartier en Meerdijkhaven) was de aanleg van een 'Suyderseeboulevard' voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Dit plan werd door bewoners van de Saerdam omarmd. Het voorliggende plan lijkt volgens (rechts-)persoon 3 op geen enkele manier op deze Kustvisie 2030.

Reactie gemeente:
De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. De nadere planuitwerking heeft er toe geleid dat een strand noodzakelijk is gebleken om de beoogde doelen te behalen aanvullend op wat in de Kustvisie stond beschreven.

Zienswijze 4

Overlast horeca en sanitair

Volgens de plannen zouden er bouwwerken t.b.v. de horeca en sanitair kunnen worden toegestaan. De hoogte van overige bouwwerken, zijnde geen gebouwen zoals lichtmasten kunnen zelfs 15 meter hoog worden. Door de opening van horeca toe te staan, overdag en 's avonds jaarrond, verwacht (rechts-)persoon 21 dat de overlast veroorzaakt door menselijke aanwezigheid in het gebied en de aantrekkingskracht voor (hang)jongeren, waarschijnlijk tot laat in de avond zeer groot zal zijn.

***Reactie gemeente**:*

Deze zienswijze nemen we niet over vanwege het belang van (de voorzieningen voor) het strand voor de stad en nieuwe bewoners van Meerdijkhaven. Het zal hier niet toegestaan zijn horeca in de avond te openen, enkel horeca ter ondersteuning van het strandgebruik zal toegestaan zijn. De afstand tot de bestaande bewoning is ruim 300 meter waardoor verwacht mag worden dat de overlast voor bewoners langs de Saerdam beperkt zal zijn. De gemeente kan zich vinden in de zienswijze met betrekking tot de hoge lichtmasten en wijzigt de planregels zodanig dat lichtmasten niet zijn toegestaan.

Zienswijze 5

Overlast strand

Omdat in het plan wordt aangegeven dat in het 'Voorkeursalternatief' de geplande aanlanding voor strand, danwel parkachtige omgeving iets meer richting Meerdijkhaven is opgeschoven, dit is gedaan vanwege de zorgen van bewoners van de Saerdam voor mogelijke overlast. Daarmee wordt, volgens (rechts-)persoon 21, erkend dat door aanleg van strand overlast voor bewoners is te verwachten. Door deze aanpassing zijn echter de zorgen voor de gevreesde overlast door onder andere geluid en zwerfafval nog lang niet weggenomen.

Reactie gemeente

De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. Omdat het belang van recreatie voor het woonplezier en gezondheid groot is, is dit voor de gemeente geen aanleiding om er van af te zien. Wel zullen deze en andere overlast gevende aspecten bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 6

Geschikte stranden te ver weg en binnendijkse stranden onbruikbaar

In het plan wordt betoogd dat alle binnendijkse stranden in Lelystad zomers onbruikbaar zijn door de slechte waterkwaliteit (blauwalg) en dat geschikte buitendijkse stranden in Almere en Trintelhaven te ver weg liggen. Deze bewering is volgens (rechts-)persoon 21 onvolledig aangezien de dichtbij gelegen stranden bij Houtribhoek en het Watersportstrand bij de sluizen onvermeld zijn gebleven. Deze populaire stranden, waar voorzieningen aanwezig zijn, worden veel gebruikt.

Door verontdieping in geval van aanleg van een strand voor de Saerdam en (semi)afsluiting van het zwemwater ter plaatse wordt het risico op blauwalg en waterplantengroei sterk vergroot. De kans op het onbruikbaar worden van het beoogde strand en zwemwater is daardoor niet denkbeeldig. Door het bestemmingsplan aan te passen overeenkomstig de Variant 'Geen strand voor Saerdam' wordt dat risico vermeden

en kunnen inwoners vanaf de bestaande steigers blijven zwemmen om verkoeling te zoeken

Reactie gemeente:
Het Houtribhoekstrand is te klein en te ver afgelegen van het zwaartepunt van de stad en het Watersportstrand is niet geschikt voor grote aantallen strandbezoekers vanwege de strijdigheid met het gebruik door de watersporters.
De zorg voor blauwalg en waterplantengroei is reëel maar ook goed oplosbaar door de juiste inrichting. Het belang van een goede waterverversing en voldoende diepte wordt volledig erkend en zal ook deel uitmaken van het uiteindelijke inrichtingsplan.

Zienswijze 7:
Gezondheid
De Suyderseeboulevard biedt een volstrekt uniek uitzicht op de scheepvaart. Deze beleving is een ‘unique seliingpoint’ dat nergens anders in Lelystad zo te ervaren is!

Reactie gemeente:
Het unieke uitzicht op de scheepvaart verhoogt inderdaad de belevingswaarde van het Waterfront. Met het Bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd deze beleving te intensiveren omdat de mogelijkheid ontstaat om nog aanzienlijk dichter bij de scheepvaartroute te wandelen. Tegelijkertijd blijft het zicht op de scheepvaart vanaf de bestaande dijk intact.

Zienswijze 8:
Effecten als gevolg van werkzaamheden door landaanwinning
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat heel veel zand nodig is voor de aanleg van Meerdijkhaven en de stranden en voorlanden voor de Saerdam in geval van het 'Voorkeursalternatief’. Bij harde wind en storm, meestal uit het westelijke kwadrant, is het risico van schade aan de gevel, ramen en schuifpuien van het appartement zeer groot door verstuiving van zand. Deze risico’s zijn volgens (rechts-)persoon 21 niet meegewogen.

Reactie gemeente:
De gemeente erkent dat zeker in de eerste jaren verwacht mag worden dat overlast ontstaat door verstuivend zand. Bij de nadere uitwerking zullen maatregelen getroffen moeten worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Bij vergunningverlening voor realisatie van de woongebieden zullen maatregelen hiervoor opnieuw worden gemotiveerd.

Zienswijze 9:
Alternatieve locaties om draagkrachtige inwoners aan te trekken
In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen alternatieve locaties binnendijks zijn om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Deze stelling is verder niet onderzocht en wordt ook niet onderbouwd. Wijken als Hollandse Hout, Golfpark en delen van Warande laten zien dat ook binnendijks wijken gebouwd kunnen worden om draagkrachtige inwoners aan te trekken. Bataviahaven was ook gericht op het aantrekken van draagkrachtige inwoners. Helaas is het originele plan met opvallende architectuur slechts voor 1/5 deel gerealiseerd.

Reactie gemeente:

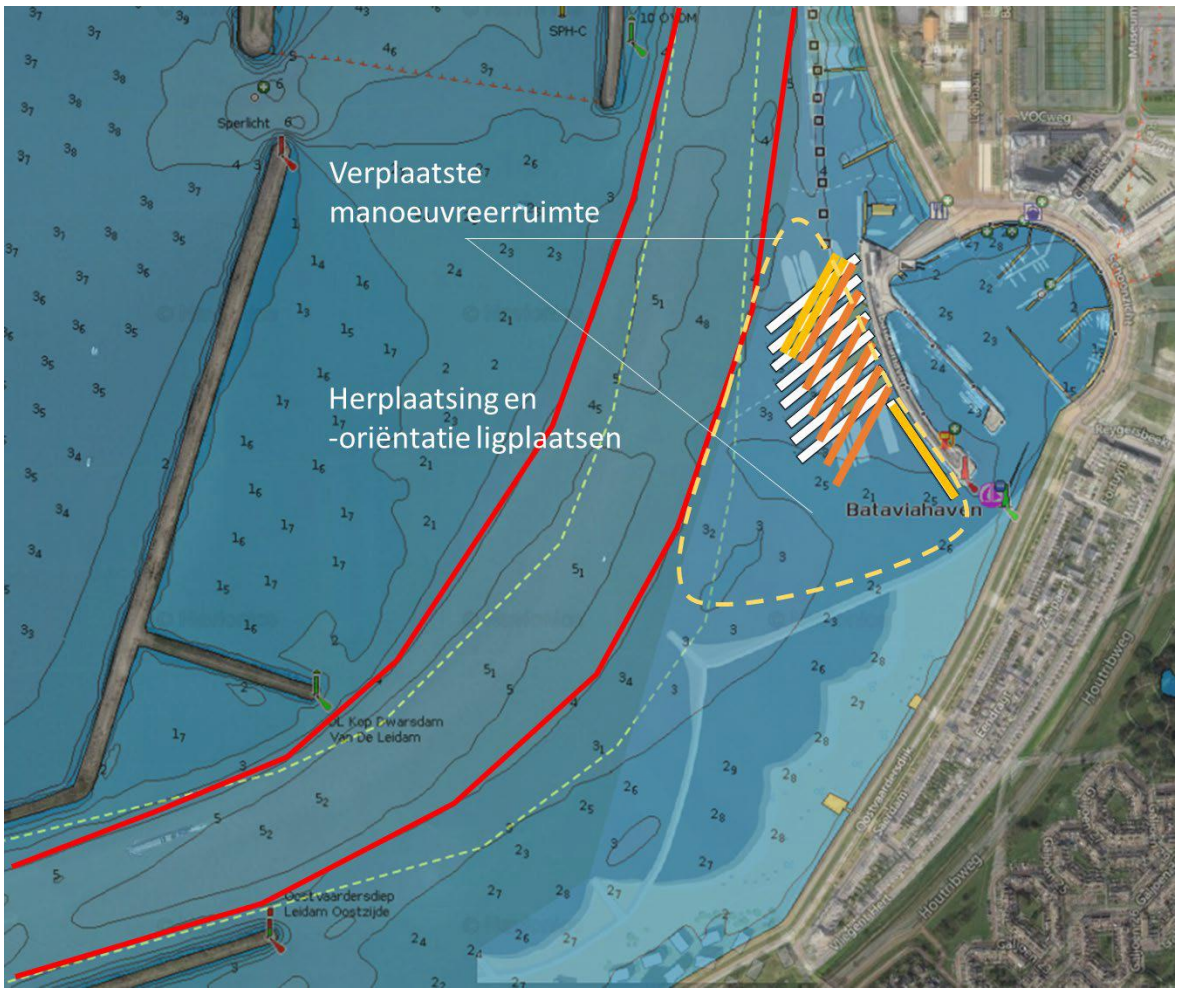
Het bestemmingsplan stelt niet dat er geen andere locaties in Lelystad zijn om draagkrachtige inwoners te huisvesten. Het stelt wel dat het Waterfront essentieel is om (voldoende) draagkrachtige inwoners aan te trekken. Het Waterfront zal significant bijdragen aan een positievere uitstraling van Lelystad. Ook stelt het bestemmingsplan dat een deel van deze draagkrachtige inwoners ook binnen het Waterfront een nieuwe woonplek kunnen vinden.
In tegenstelling tot wat de indiener stelt is de doelgroep voor de bouwblokken in Bataviahaven niet gewijzigd. De oorspronkelijke doelgroep is nog steeds de doelgroep voor de woningbouw.

Zienswijze 10:
Cruiseschepenhaven
In het ontwerpbestemmingsplan wordt de aanleg van een cruiseschepenhaven mogelijk gemaakt aan de buitenkant van Bataviahaven voor circa 10 riviercruiseschepen. Deze schepen hebben veelal de maximale lengte van 135 meter afgestemd op de sluisgrootte op de Europese rivieren. Als een riviercruiseschepenhaven aan de buitenzijde van Bataviahaven wordt gerealiseerd zal het uitzicht van bewoners aan die zijde van de Saerdam in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt beweerd, wel degelijk significant kwalitatief verminderen. De grote gevolgen die het ligplaats innemen op die locatie op het uitzicht van de bewoners van de Saerdam zal hebben, is ook vastgesteld in de conclusies en aanbevelingen van Rapport Smets, (januari 2023). Deze schepen zullen immers een muur vormen van circa 135 meter lengte voor de huizen en daarmee het huidige uitzicht van die bewoners op het open water belemmeren.
Bovendien komen en gaan de cruiseschepen op willekeurige momenten en vaak in de avond en nacht. Bij het aan- en afmeren worden (voor de veiligheid) felle schijnwerpers gebruikt, die overlast veroorzaken door zeer hinderlijk in woonkamers en slaapkamers te schijnen van de woningen aan de Saerdam.
Niet alleen de lichthinder, maar ook de verkeersoverlast, veroorzaakt door komen en gaan van touringcars zal verder toenemen.
De in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven locatie is derhalve zeer slecht gekozen en zou naar de mening van (rechts)persoon 21 veel beter naar de noordzijde van de sluis kunnen worden verplaatst, zoals al eerder aangegeven.
Ook nautisch ontstaat een onwenselijke situatie. De ingang naar Bataviahaven wordt immers door aanleg van een cruiseschepenhaven verkleind en veel minder overzichtelijk, waardoor bij in- en uitvarende scheepvaart het risico van aanvaringen en ongelukken zal toenemen.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan beoogt niet méér afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.
In het vigerende bestemmingsplan Bataviahaven is het water bestemd voor o.a. "aanlegplaatsen voor charterschepen, waaronder begrepen riviercruiseschepen". Aan de buitenzijde zijn nu 3x3 ligplaatsen. Dat wil zeggen drie scheepslengten aaneensluitend met de mogelijkheid om 3-dik af te meren. In de huidige situatie is de afstand tussen een afgemeerd riviercruiseschip en de bewoning minimaal 125 meter. In het MER heeft de gemeente een alternatief onderzocht waarbij de minimale afstand tenminste 250 meter bedraagt. In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder

afneemt. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.
Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.
De betreffende afbeeldingen maken ook inzichtelijk dat de afgemeerde riviercruiseschepen de ingang naar Bataviahaven niet verkleinen of onoverzichtelijk maken.
De overlast vanuit wachtende touringcars wordt verminderd door de beoogde verandering van de verkeerscirculatie binnen Bataviakwartier. Omdat Schoonzicht/Oostvaardersdijk ter plaatse van Bataviahaven voor autoverkeer wordt afgesloten kunnen de touringcars alleen nog via de Lelybaan de opstelplaatsen bereiken.





<u>Zienswijze 11:</u>

Klimaatadaptatie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt weinig aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Het is onaanvaardbaar dat:

- buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de wetenschap dat die een bedreiging vormen voor de waterveiligheid in het Markermeergebied;
- het voorliggende ontwerpbestemmingsplan toch buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden biedt die de zoetwaterbuffer nog eens met 35 ha verkleinen voor woningbouw. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek en motivering voor de aanname dat het Bovenwater kan worden benut ter compensatie van het gedeeltelijke verlies van de functie van zoetwaterbuffer van het Markermeer.

(Rechts)persoon 21 veronderstelt dat het College denkt, door haast te maken om de plannen ruimtelijk te borgen, een beroep gedaan kan worden op de status van ‘vergevorderd plan’ om op die manier nog onder de reeds aangekondigde verscherpte regels voor buitendijkse bouwen in het Markermeer uit te komen. Dit lijkt uitgesloten aangezien het ontwerp van het plan voor de buitendijkse ontwikkelingen niet vóór publicatie van de Kamerbrief Water Bodem Sturend d.d. 25-11-2022 reeds ter inzage is

gelegd. Daarmee is niet voldaan aan het vereiste zoals genoemd in de Kamerbrief Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied d.d 5-10-2023.

Reactie gemeente:
Dit aspect van waterbergingcapaciteit en zoetwaterbuffer is in het MER uitgebreid onderzocht. Vastgesteld is dat er geen sprake is van een merkbaar effect. Dat komt omdat de omvang van 35 ha ten opzichte van de totale omvang van het Markermeer zijnde 70.000 ha buitengewoon klein is. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner.

2.2.22. (Rechts)persoon 22

Zienswijze 1
Algemeen
De juiste aanduiding voor de buurt waarin de woning van (rechts)persoon 22 is gelegen dient aangeduid te worden als: 'Saerdam, Vliegent Hert, Reygersbeek'.

Reactie gemeente:
De gemeente neemt het voorstel over.

Zienswijze 2
Hotel met avondentertainment
(Rechts)persoon 22 mist regels over wat bedoeld wordt met avondentertainment, zoals welke omvang dat mag hebben en tot hoe laat, of dat binnen of ook buiten mag plaatsvinden, hoeveel geluid het avondvertier mag produceren en hoe groot de verkeersaantrekkende werking mag zijn. Gevraagd wordt dergelijke regels alsnog op te nemen.

Reactie gemeente:
De gemeente heeft naar aanleiding van zienswijzen besloten in het definitieve bestemmingsplan geen leisureontwikkelingen mogelijk te maken op en langs de dijk bij Bataviakwartier. Het vergt een aanvullend planproces om samen met verantwoordelijke mede-overheden tot een gedragen oplossing voor dit deelgebied te komen. Het bestemmingsplan maakt dan ook een hotel met avondentertainment niet planologisch mogelijk.

Zienswijze 3
Stadsstrand
(Rechts)persoon 22 heeft bezwaar tegen het voorlopig voorkeursalternatief van een langgerekt stadsstrand met duinlandschap langs de Saerdam. Dringend word verzocht de in het participatieproces getoonde inrichtingsvariant met opgeschoven stadsstrand over te nemen als voorkeursalternatief en daarmee verwarring te voorkomen die nu ontstaat doordat op enkele plaatsen in de tekst de indruk wordt gewekt dat er een strand komt ter hoogte van Meerdijkhaven, zonder daarbij te melden dat dit niet het voorkeursalternatief betreft.

Reactie gemeente:
Het concept-stedenbouwkundig Masterplan is het resultaat van het benoemde participatieproces. Daarbij is het strand met strandvoorzieningen ten opzichte van eerdere uitwerkingen opgeschoven in de richting van Meerdijkhaven. Het Voorlopig Voorkeursalternatief uit het MER is hieraan identiek.
De gemeente neemt de zienswijze niet over. Het belang van een groot stadstrand voor alle inwoners van de stad en voor de uitstraling die de stad daarmee krijgt naar buiten, weegt voor de gemeente het zwaarst.

Zienswijze 4
Parkeervoorzieningen voor auto's
(Rechts)persoon 22 begrijpt niet wat de nut en noodzaak is van het herinrichten van de parkeerplaatsen aan de Saerdam. Er wordt geen onderbouwing gegeven. Dit mag niet tot minder plaatsen leiden.

Reactie gemeente:
De herinrichting van de parkeerplaatsen aan de Saerdam is een voorstel van één van de bewoners. De gedachte is dat wanneer de parkeerplaatsen zich aan de gevelzijde van de weg bevinden ze minder uitnodigen tot parkeren door bezoekers van het strand zodat bewoners minder kans op parkeeroverlast hebben. Het is daarbij niet de intentie het aantal parkeerplaatsen nabij Saerdam omlaag te brengen.
De uiteindelijke parkeeroplossing wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De betreffende straat valt ook buiten de bestemmingsplangrens. De gemeente kijkt positief naar het idee de parkeerplaatsen te verplaatsen naar de andere zijde, maar uitwerking hiervan dient nader onderzocht te worden in samenspraak met alle betrokkenen.

Zienswijze 5
Fietsenstallingen
In het ontwerpbestemmingsplan is geen uitwerking van de benodigde fietsenstallingen. Er is ruime aandacht voor het afwikkelen van het fietsverkeer zelf, maar het is niet duidelijk hoe het parkeren van fietsen is geregeld. Dit geldt voor zowel het Bataviakwartier, als de boulevard langs de Saerdam en het strand in Meerdijkhaven. Te denken valt aan bewaakte fietsenstallingen, eventueel ondergronds. Extra aandacht is nodig voor het stallen van scooters, gelet op het meerdere ruimtebeslag.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan is een globaal plan. Bij het later op te stellen inrichtingsplan wordt concreet uitgewerkt waar fietsenstallingen worden voorzien. Hierbij wordt rekening gehouden met het onderdeel fietsparkeren uit de Nota parkeernormen. In dit proces zal ook participatie van omwonenden plaatsvinden.

2.2.23. (Rechts)persoon 23

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 23 geeft aan dat hem is toegezegd dat er een tweetal zichtlijnen vanuit appartementencomplex Galjoen 09 45 op het water worden behouden.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente erkent het belang van uitzicht vanuit het betreffende appartementencomplex. Door Meerdijkhaven zal het uitzicht sterk veranderen. Het open houden van twee zichtlijnen is inderdaad het gemeentelijk uitgangspunt.

2.2.24. (Rechts)persoon 24

Zienswijze 1
Woningbouw
(Rechts)persoon 24 stelt dat de motivatie waarom er zo hoog en intens op deze in een natuurgebied gelegen plek aan verstedelijking moet worden gedaan, ontbreekt. Hoogbouw aan de randen van de natuurgebieden het Markermeer en het IJsselmeer zorgt landschappelijk gezien voor een te abrupte overgang tussen de weidsheid van het open water en het land (zie kustlijn Almere Poort). Het beperkt de mogelijkheid om meer biodiversiteit en zachtere water/land overgangen te creëren binnen de bebouwde omgeving. Ook de beleving van het open water door inwoners komt niet voldoende naar voren. Er wordt namelijk in de plannen wel in het water gebouwd maar niet aan het water. Er ontbreekt een boulevard, er is geen maritieme atmosfeer en de meeste inwoners krijgen
geen zicht op het water.
In het plan gaat het over de realisatie van 3.000 woningen op 300 ha. Er is voldoende grond aanwezig rond Lelystad om divers te bouwen (incl.hoogbouw). Het water naar binnen halen is ook een optie. (Rechts)persoon 24 vraagt zich af of deze optie is overwogen?
Het Werkeiland Lelystad is van grote cultuurhistorische waarde, het verhaal van de pionierfase van Lelystad is hier beleefbaar. (Rechts)persoon 24 vindt het dan ook treurig dat het schiereiland van Meerdijkshaven met een bebouwing tot maximaal 23 bouwlagen pontificaal vóór het noordelijk deel van het werkeiland met de sluiswachterswoningen wordt neergezet. De woningbouw vindt grotendeels buitendijks plaats. Veiligheid voor bewoners wordt gezocht in verhoogde aanleg van de wooncomplexen. Het is echter de vraag of de veiligheidsbeleving van de bewoners daarmee vanzelf is gegarandeerd.

Reactie gemeente:
De gemeente heeft in de Toelichting op het bestemmingsplan beschreven de ambitie te hebben om Lelystad veel nadrukkelijker te ontwikkelen als 'stad aan het water' met een relatief groot aantal woningen (max. 3.000). Tegelijkertijd is Lelystad de Hoofdstad van de Nieuwe Natuur. Door te kiezen voor een relatief kleine footprint en dus relatief hoog te bouwen is er relatief veel ruimte voor natuur. Door de relatief kleine footprint is – waar het kan – juist gekozen voor zachte overgangen naar het water, een zone uitgestrekt over ca. anderhalve kilometer met gemiddeld meer dan 100 meter breedte. Het betreft een afwisseling van (recreatie)strand en meer natuurlijke oevers.
De hoogteaccenten zijn zo gekozen dat er een indrukwekkende skyline ontstaat vanaf het water die past bij de enorme schaal van het Markermeer. Tegelijkertijd is er door de vergrote kustlijn én de benodigde hoogtes voor de primaire waterkering extra veel mogelijkheden om vanaf het land de enorme schaal van het Markermeer te beleven. De hoogbouw doet daar niets aan af. Er is zowel sprake van een boulevard die het huidige dijktracé volgt als wandelpaden langs de oevers. Binnen de clusters is de woonbebouwing zodanig gepositioneerd dat het overgrote deel van de bewoners in meer of mindere mate zicht heeft op open water, juist door de keuze voor relatief veel hoogbouw.

Er is niet gedacht aan water naar binnen halen. Er is al binnendijks al niet voldoende ruimte. In bestaand stedelijk gebied is dat in verband met de benodigde breedte van de primaire waterkering geen optie.
Met betrekking tot de cultuurhistorische waarde van het Werkeiland zoekt de gemeente de kwaliteit in het benutten van het contrast tussen oud en nieuw en wil door goede architectuur een kwalitatief hoogwaardige stedenbouwkundig en landschappelijke oplossing te bereiken. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is woongebied 4 in noordoostelijke richting verschoven met ongeveer 175 meter.

Zienswijze 2
Recreatie/natuur
(Rechts)persoon 24 maakt zich zorgen over de verwevenheid van recreatie en natuur in het gebied. Indien geen goede zonering wordt aangebracht, delft de natuur het onderspit. Een extra groot aantal mensen zal naar deze omgeving komen, terwijl de natuur van het IJsselmeergebied nu al zo onder druk staat.
(Rechts)persoon 24 mist een zoneringsaanpak op welke wijze verstoring van bestaande en te ontwikkelen natuur wordt voorkomen of wordt beperkt en er goed kan worden gehandhaafd. Er wordt niet verwezen naar in acht te nemen afstanden van waterrecreanten tot natuurzones en tot broed/rustlocaties van watervogels of van in acht te nemen afstanden van andere voorzieningen tot deze natuurlocaties. En wat betreft de genoemde afstanden van paden tot natuur is niet duidelijk of die ook verplicht in de uitwerking moeten worden overgenomen. Strakke randvoorwaarden t.a.v. verlichting lijken verder niet te zijn opgenomen. Terwijl het van belang is om lichtvervuiling te voorkomen. Voor geluid is het ook van belang dat er strikte concrete normen gelden. Zeker ook voor lage tonen die namelijk ver dragen en daarmee een heel groot gebied kunnen verstoren (natuur, landschap en woonomgeving). In de regels zijn echter helemaal geen normen opgenomen voor geluid in relatie tot natuur en landschap en tot de noodzaak voor behoud van rust en stilte.

Reactie gemeente:
De locatie waar het Waterfront is gepositioneerd ligt tussen de primaire waterkering en de leidammen. Een gebied waar nu druk gevaren wordt. De betekenis van dit gebied voor de natuur van het IJsselmeergebied is beperkt.. De integrale gebiedsontwikkeling versterkt juist de natuurwaarden. Op het schaalniveau van de totale gebiedsontwikkeling wordt de zonering bereikt door het onbereikbaar maken/houden van het nieuw te maken natuurgebied zodat daar de rust voor de vogels gewaarborgd blijft. Binnen de landaanwinning is zonering te bewerkstelligen door inrichtingsmaatregelen. Het bestemmingsplan is daarvoor te globaal van karakter.
Juist omdat veel mensen het waterfront bezoeken, is het niet de bedoeling om gedeeltes af te sluiten of minimale maten aan te houden tussen paden en natuur. Als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur wil de gemeente de natuur naar de harten van haar inwoners brengen.

De gemeente ziet geen noodzaak noch ruimte voor het introduceren van geluidsnormen voor natuur en landschap. De geluidsbronnen zijn de voorbijvarende binnenvaartschepen waar het bestemmingsplan geen invloed op heeft.

Zienswijze 3
Relatie met het Beheerplan Natura2000 gebied
(Rechts)persoon 24 vindt dat er eerst een integrale beoordeling nodig is van wat het IJsselmeergebied gelet de instandhoudingsdoelstellingen vanuit Natura2000 en de

natuurdoelen voor het NNN er nog bij kan hebben. Zolang die beoordeling voor het gebied er niet is, zou ter bescherming van de natuurbelangen de toepassing van het voorzorgsbeginsel moeten gelden wanneer het gaat over afzonderlijke plan- en projectvoorstellen die niet voortkomen uit het Beheerplan Natura2000 IJsselmeergebied.

Reactie gemeente:
De Passende Beoordeling laat overduidelijk zien dat de integrale gebiedsontwikkeling van Waterfront Stedelijke Kust een grote positieve bijdrage levert aan de natuur van het IJsselmeergebied.

Zienswijze 4
MER
Er zijn in de MER zorgpunten opgenomen, die niet verder worden opgelost. Zo wordt het foerageergebied van de meervleermuis een aantal jaar weggenomen, zonder dat er een alternatief is en is het te kort door de bocht om te zeggen dat broedvogels in het gebied gewend zijn aan verstoring, en dus wel meer verstoring aankunnen. (Rechts)persoon 24 stelt dat dit een onjuiste aanname is.
In de toelichting van het plan en in de PlanMer wordt, wanneer het gaat over natuurwaarden en natuurmaatregelen, verwezen naar een rapport van van der Winden (van der Winden, 2023). Dit rapport is niet terug te vinden bij de bijlagen.

Reactie gemeente:
In het MER is nadrukkelijk beschreven dat het betreffende foerageergebied suboptimaal is en alleen bij bepaalde weerscondities gebruikt zou kunnen worden. Het grote foerageergebied van de betreffende kolonies, de Oostvaardersplassen, blijven ongemoeid. Tijdens de realisatie zullen beperkingen worden opgelegd aan de verlichting zodat ook tijdelijke effecten uitgesloten zijn. Dit wordt vastgelegd in vergunningsvoorwaarden.
Ten aanzien van de verstoring van vogels is in de plannen een groot natuurgebied opgenomen dat aan de Markermeerzijde van de leidammen is gesitueerd en niet toegankelijk is voor recreanten. Daarmee wordt de noodzakelijke rust gegarandeerd.
Het rapport van Van der Winden is een achtergrondsrapport dat is opgesteld in opdracht van Gemeente Lelystad. Dit rapport is desgewenst te ontvangen.

Zienswijze 5
Energie
(Rechts)persoon 24 is tegen meer vaste energieopwekking door de bouw van windturbines en/of drijvende zonnepanelen (of staand op nieuwe atollen) in het Natura2000 IJsselmeergebied. Een vooruitstrevende gemeente als Lelystad, met als motto ‘ Lelystad is Hoofdstad van de Nieuwe Natuur ’, zou de energiebehoefte van de nieuwbouw niet af moeten wentelen op de natuur maar zich moeten focussen op bijvoorbeeld energiepositieve nieuwbouw: gebouwen die energie leveren. Wanneer energiepositief bouwen geen mogelijkheid is, blijft afwenteling op de natuur niet de juiste weg. Er zal dan naar alternatieven moeten worden gezocht.

Reactie gemeente:
De gemeente heeft geen plannen voor drijvende zonnepanelen of windturbines in het Natura 2000 gebied Markermeer en is ook niet voornemens om iets dergelijks mogelijk te maken in het bestemmingsplan Waterfront Stedelijke Kust.

De gemeente kijkt op zich positief aan tegen energiepositieve nieuwbouw. Omdat gekozen wordt voor hoogbouw is het aandeel dak en gevel per woning relatief laag waardoor er wel een gunstige uitgangssituatie wordt gecreëerd voor energiebesparing maar minder gunstig voor energieopwek.

Zienswijze 6
Water en Bodem sturend
(Rechts)persoon 24 vraagt zich af of de Minister kan bevestigen dat project Waterfront beschouwd kan worden als een project dat in een vergevorderd stadium is. Dit zou betekenen dat de brief Water en Bodem sturend helemaal niet van toepassing is. Of zijn er ook dan wel onderdelen uit die brief van toepassing, zoals bijvoorbeeld aangescherpte randvoorwaarden voor het buitendijks bouwen. De recente gebeurtenissen met hoge waterstanden in zowel het IJsselmeer en het Markermeer en langdurige regenval en de noodzakelijke capaciteitsreserves voor opvang van overtollig water gedurende deze perioden maken actuele evaluatie en mogelijke bijstelling van beleid noodzakelijk, zeker wanneer het gaat over buitendijks bouwen en areaalbeslag van open water.

Reactie gemeente:
De Minister heeft in juli 2025 de Tweede Kamer laten weten woningbouwprojecten langs de randen van het IJsselmeergebied mogelijk te willen houden en dat het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (voorheen Barro) niet wordt aangepast. Dit is ook bevestigd in het Ontwerp Nota Ruimte. In het Bestuurlijk Overleg tussen de verschillende overheden over Waterfront is gezamenlijk geconcludeerd dat een landaanwinning past binnen het Rijksbeleid mits gemaximaliseerd tot 23,5 ha waarmee tot uitdrukking wordt gebracht dat de landaanwinning niet groter moet zijn dan strikt noodzakelijk.

2.2.25. (Rechts)persoon 25

Zienswijze 1
Algemeen
De juiste aanduiding voor de buurt waarin de woning van (rechts)persoon 25 is gelegen dient aangeduid te worden als: 'Saerdam, Vliegent Hert, Reygersbeek'.

Reactie gemeente:
De gemeente neemt het voorstel over.

Zienswijze 2
Ligplaatsen en aantallen van, en overlast door riviercruiseschepen in Bataviahaven
a) Het feitelijke aantal huidige ligplaatsen bedraagt 3 en niet 9. Dit wordt in de MER bevestigd.
b) Het door de gemeente gehanteerde aantal afvaarten van riviercruiseschepen per jaar is hooguit de helft van de 500 die beweerd wordt. De toename tot 700 per jaar, zoals het ontwerpbestemmingsplan en MER voorziet, lijkt (rechts)persoon 25 volstrekt niet realistisch.
c) In het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde aantal ligplaatsen en afvaarten van riviercruiseschepen geeft meer overlast dan nu al het geval is als gevolg van geluidshinder, de uitstoot van fijnstof en stank en de (verkeers)drukte in en om Bataviahaven. In de MER is hier geen aandacht aan besteed.

d) De voorgenomen nieuw afmeervoorziening, waarbij de ligplaatsen voor de riviercruiseschepen haaks op de buitenkade van Bataviahaven worden georiënteerd, komt daarmee, gezien vanuit de woning van (rechts)persoon 25, dwars op hun kijkrichting komen te liggen waardoor niet alleen een belangrijk deel van het uitzicht op het open water wordt ontnomen maar het veroorzaakt 's nachts ook veel meer lichtvervuiling.
e) (Rechts)persoon mist de regel (en ziet deze graag alsnog opgenomen) dat riviercruiseschepen alleen mogen aanmeren in het kader van een cruiseprogramma (met passagiers), en dat de ligplaatsen niet mogen worden gebruikt voor ander verblijf, zoals de (winter)stalling of het onderhoud van riviercruiseschepen.

***Reactie gemeente**:*

a) Aan de buitenzijde zijn nu 3x3 ligplaatsen. Dat wil zeggen drie scheepslengten aaneensluitend met de mogelijkheid om 3-dik af te meren.
b) U heeft gelijk. Het aantal van 500 betrof een ruime inschatting van het aantal aan- én afvaarten. In 2023 waren er circa 150 reserveringen en in 2026 ongeveer 280. Er is dan ook zeker sprake van een grote toename maar 700 afvaarten per jaar is inderdaad niet realistisch.
c) Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners. Omdat in de refentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling) een gelijk aantal afvaarten wordt verwacht, is voor wat betreft de genoemde hinderfactoren geen effect ten opzichte van de referentiesituatie.
d) De effecten op het uitzicht van bewoners is nauwgezet onderzocht. In kwantitatieve zin blijft jaarrond gemiddeld ca. 96% van het uitzicht op het open water behouden. De belemmering is beperkt. Dat is in de huidige situatie (vrijwel) gelijk aan de gedraaide opstelling. De bewoners van het noordelijke deel van de Saerdam (die ook het dichtste bij de afgemeerde schepen wonen) geldt dat de gedraaide opstelling gunstiger is, voor bewoners zuidelijker langs de Saerdam is dat ongunstiger. De kwalitatieve vermindering van het uitzicht door de aanwezigheid van afgemeerde rivercruiseschepen is per persoon verschillend en wordt in grote mate bepaald of de aanwezigheid van riviercruiseschepen als storend wordt ervaren of niet. Wie een riviercruiseschip lelijk vindt, vindt zijn of haar uitzicht negatief beïnvloed en wie de aanwezigheid waardeert, vindt zijn of haar uitzicht positief beïnvloed.
e) Het gebruik van de Bataviahaven is gereguleerd in de vigerende Verordening Fysieke Leefomgeving Lelystad 2021. Zo is onderhoud dat hinder kan veroorzaken niet toegestaan. De wens van rechtspersoon 25 dat riviercruiseschepen alleen in het kader van een cruiseprogramma (met passagiers) mogen aanmeren is te beperkend in de exploitatie van de Bataviahaven. Zo kan het immers noodzakelijk zijn dat alleen wordt bevoorraad (water+elektriciteit) en dat op een andere locatie passagiers worden opgehaald.



Zienswijze 3
Hotel met avondentertainment
(Rechts)persoon 25 heeft bezwaar tegen een hotel met avondentertainment als dit uit meer dan 2 bouwlagen zou bestaan. Het voornemen is om dit hotel te doen vestigen op de kop van de nieuwe landaanwinning ter hoogte van de nieuwe locatie van Batavialand. Dit hotel moet een belangrijke blikvanger worden aan de skyline van het Waterfront 6. Hoewel de culturele positionering van het hotel en zijn activiteiten sympathiek zijn, zou hoogbouw op deze plek het uitzicht vanuit de woning bederven. De regels over het aantal bouwlagen en wat bedoeld wordt met avondentertainment (zoals omvang, tot hoe laat, of het binnen of ook buiten mag plaatsvinden, hoeveel geluid het avondvertier mag produceren en hoe groot de verkeer aantrekkende werking mag zijn) wordt gemist en zou alsnog opgenomen moeten worden.

Reactie gemeente:
De gemeente heeft naar aanleiding van zienswijzen besloten in het definitieve bestemmingsplan geen leisureontwikkelingen mogelijk te maken op en langs de dijk bij Bataviakwartier. Het vergt een aanvullend planproces om samen met verantwoordelijke mede-overheden tot een gedragen oplossing voor dit deelgebied te komen. Het bestemmingsplan maakt dan ook een hotel met avondentertainment niet planologisch mogelijk.

Zienswijze 4
Stadsstrand

(Rechts)persoon 25 heeft bezwaar tegen het voorlopig voorkeursalternatief van een langgerekt stadsstrand met duinlandschap langs de Saerdam. Dringend word verzocht de naar aanleiding van het participatieproces overeengekomen inrichtingsvariant over te nemen als voorkeursalternatief en daarmee verwarring te voorkomen die nu ontstaat doordat op enkele plaatsen in de tekst de indruk wordt gewekt dat er een strand komt ter hoogte van Meerdijkhaven, zonder daarbij te melden dat dit niet het voorkeursalternatief betreft.

Reactie gemeente:
Het concept-stedenbouwkundig Masterplan is het resultaat van het benoemde participatieproces. Daarbij is het strand met strandvoorzieningen ten opzichte van eerdere uitwerkingen opgeschoven in de richting van Meerdijkhaven. Het Voorlopig Voorkeursalternatief uit het MER is hieraan identiek.

Zienswijze 5
Woningen in Meerdijkhaven

a) Het voornemen om hoogbouw te realiseren in Meerdijkhaven zal in belangrijke mate het uitzicht vanuit de woning bederven. In de regels is opgenomen welke hoogten er in welke woongebieden gaat plaatsvinden, (rechts)persoon 25 geeft aan dat hiermee vanuit de woning het uitzicht op open water en op de horizon in zuidwestelijke richting wordt ontnomen.
b) Verder vraagt (rechts)persoon 25 zich af wat het nieuwvestigen van ca 3.000 woningen in Meerdijkhaven betekent voor de beperkte capaciteit van het elektriciteitsnet in Flevoland. Deze analyse ontbreekt in de MER.

Reactie gemeente:

a) Dit is waar, maar afgewogen tegen het feit dat er ook een groot deel van het uitzicht wel behouden blijft. Om in enige mate aan de zienswijze tegemoet te komen, is de contour van woongebied 1 iets aangepast zodat vanuit de meest zuidelijke bestaande bebouwing meer zicht op het open water overblijft.
b) Het bestemmingsplan gaat over een periode van 10 tot 20 jaar, de verwachting is dat het elektriciteitsnet tijdig weer op orde is.

Zienswijze 6
Parkeervoorzieningen voor auto's

a) (Rechts)persoon 25 begrijpt niet wat de nut en noodzaak is van het herinrichten van de parkeerplaatsen aan de Saerdam. Er wordt geen onderbouwing gegeven. Dit mag niet tot minder plaatsen leiden.
b) Er dient goed naar de ontsluiting van de parkeerplaats in het Bataviakwartier gekeken te worden.
c) De capaciteit van de nieuwe parkeervoorzieningen aan de Visarenddreef en Houtribweg lijken onvoldoende, gelet op het aantal woningen en het aantal auto's per huishouden in Meerdijkhaven, en het te verwachten aanbod van strandgangers die met de auto komen.
d) Er wordt een oversteekvoorziening over de Houtribweg tussen de daar te realiseren collectieve parkeervoorzieningen en Meerdijkhaven gemist.

Reactie gemeente:
De herinrichting van de parkeerplaatsen aan de Saerdam is een voorstel van één van de bewoners. De gedachte is dat wanneer de parkeerplaatsen zich aan de gevelzijde van de

weg bevinden ze minder uitnodigen tot parkeren door bezoekers van het strand zodat bewoners minder kans op parkeeroverlast hebben. Het is daarbij niet de intentie het aantal parkeerplaatsen nabij Saerdam omlaag te brengen.
De uiteindelijke parkeeroplossing wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De betreffende straat valt ook buiten de bestemmingsplangrens. De gemeente kijkt positief naar het idee de parkeerplaatsen te verplaatsen naar de andere zijde, maar uitwerking hiervan dient nader onderzocht te worden in samenspraak met alle betrokkenen.

Zienswijze 7
Fietsenstallingen
In het ontwerpbestemmingsplan is geen uitwerking van de benodigde fietsenstallingen. Er is ruime aandacht voor het afwikkelen van het fietsverkeer zelf, maar het is niet duidelijk hoe het parkeren van fietsen is geregeld. Dit geldt voor zowel het Bataviakwartier, als de boulevard langs de Saerdam en het strand in Meerdijkhaven. Te denken valt aan bewaakte fietsenstallingen, eventueel ondergronds. Extra aandacht is nodig voor het stallen van scooters, gelet op het meerdere ruimtebeslag.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan is een globaal plan. Bij het later op te stellen inrichtingsplan wordt concreet uitgewerkt waar fietsenstallingen worden voorzien. In dit proces zal ook participatie van omwonenden plaatsvinden.

2.2.26. (Rechts)persoon 26

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 26 stelt dat het bestemmingsplan te makkelijk voorbij gaat aan de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal d.d. 5 oktober 2023 kenmerk IENW/BSK- 2023/270005 waarin het Markermeer aangewezen is voor waterbergings- capaciteit en als noodzakelijke zoetwater buffer.

Reactie gemeente:
Het MER heeft aangetoond dat er geen (merkbaar) effect is op de kombergingscapaciteit en de zoetwaterbuffer. De omvang van de landaanwinning (35 ha) is daarvoor te klein ten opzichte van het geheel (Markermeer 70.000 ha, IJsselmeergebied 200.000 ha). De impact op de waterstanden ligt in de orde van tienden van millimeters.

Zienswijze 2
(Rechts)persoon 26 vindt de locatie ter hoogte van de Saerdam niet geschikt voor recreatie. De plannen maken een ernstige inbreuk op de belangrijkste kenmerk van de woningen "wonen aan het water" en op het huidige rustige karakter van de buurt. De belangrijkste doelstelling van het project Kustontwikkeling Waterfront is voor de Gemeente het realiseren van aantrekkelijke woonlandschappen voor een draagkrachtige doelgroep aan het water. Dit is juist de reden dat (rechts)persoon 26 gekozen heeft om op deze locatie te gaan wonen. Nu wordt de rust en de beleving en uitzicht van het water door de huidige plannen ontnomen.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente erkent het belang van aanwonenden. Daar staat tegenover het belang van andere bewoners van de stad. Geprobeerd is om tot een oplossingsrichting te komen

waarbij zoveel als mogelijk tegemoet is gekomen aan de inhoudelijke zorgen van aanwonenden zonder in te leveren op de potentie die het Waterfront heeft voor de hele stad. Dit is ook de reden dat het zwaartepunt van (strand)recreatie in zuidwestelijke richting is opgeschoven.

Zienswijze 2
(Rechts)persoon 26 vreest aantasting van het woongenot: lawaai en werkverkeer, verzakking/ overlast door bouwwerkzaamheden, aanbrengen strand overlast door verstuiving van suppletie, zandverstuiving, blauwalg door ondiep water, overlast door vervuiling, zwemmen in uniek open water is niet meer mogelijk, door ondiep water, parkeerplaatsen op de plekken die bestemd zijn voor woningbouw, overlast door recreanten, het komen van vaste horeca en andere zaken die met dagrecreanten te maken hebben.

***Reactie gemeente**:*
Veel van de zorgen van indiener zijn op te lossen met goede planuitwerking en met het treffen van de juiste maatregelen om overlast te voorkomen. Desalniettemin is overlast niet volledig uit te sluiten.

Zienswijze 3
(Rechts)persoon 26 verzoekt te kiezen voor de variant 'zonder strand voor Saerdam'. Hierin wordt rekening gehouden met de belangen van de huidige bewoners en is in lijn met de breed gedragen Kustvisie 2030, die in 2019 o.a. in samenspraak met de huidige bewoners is opgesteld.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente neemt de zienswijze niet over. Het belang van een groot stadstrand voor alle inwoners van de stad en voor de uitstraling die de stad daarmee krijgt naar buiten, weegt voor de gemeente het zwaarst.

Zienswijze 4
(Rechts)persoon 26 vindt dat in de huidige stikstofcrisis het niet aanvaardbaar is ten behoeve van bebouwing de stikstofuitstoot in het Natura 2000 gebied Markermeer te vergroten. Verwezen wordt naar de brief die gestuurd is naar de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal op 5 oktober 2023 kenmerk IENW -BSK-2023/270005. Ook wordt verwezen naar de brief van 16 november 2022 aan demissionair Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Dhr M.Harbers betreffende het verzoek niet in te stemmen met buitendijkse ambities in het Markermeer van de Gemeente Lelystad in het kader van het project Waterfront Kust.
De gemeente claimt dat het project Waterfront Kust een uitwerking is van de in december 2019 door de gemeenteraad vastgestelde Kustvisie 2030. Deze is destijds opgesteld in samenwerking met verschillende partijen. Langs de Saerdam (als verbindingsoever) was de aanleg van een "Suyderseeboulevard" voorzien voor wandelaars en fietsers zonder strand of vooroever. Nu heeft de Gemeente in het Project Waterfront echter op 21 november 2022 een totaal nieuw plan aan de inwoners van Lelystad gepresenteerd. (Rechts)persoon 26 vraagt zich af of daar zo maar van afgeweken kan worden. En of er ver gevorderde afspraken waren?

***Reactie gemeente**:*
De stikstofcrisis betreft depositie van stikstof in natuurgebieden die daar zeer gevoelig voor zijn. De meest dichtbij gelegen ligt op ca. 30 km. Het Markermeer is niet stikstofgevoelig.

Het project Waterfront Stedelijke Kust werd door minister Harbers beschouwd als project waarover bestuurlijke afspraken worden gemaakt omdat ze al in voorbereiding was voorafgaand aan de Kamerbrieven. Ondertussen is de afspraak gemaakt dat het Waterfront maximaal 23,5 ha aan landaanwinning mag creëren. In de bestemmingsplanregels is dit opgenomen.

De Kustvisie 2030 is een document op een abstracter niveau dan dit bestemmingsplan. In de Kustvisie is opgenomen dat dit gedeelte van de kust zich richt op vrijetijdsbesteding, recreatie op water én land in combinatie met bijzondere woonmilieus nabij water. Het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan zijn nadere uitwerkingen waarbij is gebleken dat met o.a. een landaanwinning en stadsstrand deze functies het beste ingevuld kunnen worden.

Zienswijze 5
(Rechts)persoon 26 vraag zich af waarom de braakliggende stukken grond niet bebouwd gaan worden, zoals bedoeld is in eerdere plannen: bij Schoonzicht en Batavia haven, Saerdam t/m Lelystad haven. Zie onderstaande 2 foto's.





Dit is een prima locatie voor draagkrachtigen met een mooi uitzicht. En is beter voor de toekomst om op lange termijn in het Ijselrneergebied te kunnen blijven wonen, werken en leven. En de volgende generaties na ons een toekomstbestendig watersysteem na te laten.

***Reactie gemeente**:*
Betreffende locaties maken deel uit van de plannen. Ook hier is woningbouw beoogd. De linkerlocatie wordt in het bestemmingsplan Waterfront Stedelijke Kust niet beschreven omdat er al een vigerend bestemmingsplan is (Bestemmingsplan Bataviahaven) waarin de betreffende woonbestemming al mogelijk is gemaakt.

2.2.27. (Rechts)persoon 27

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 25.

2.2.28. (Rechts)persoon 28

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 25.

2.2.29. (Rechts)persoon 29

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 25.

2.2.30. (Rechts)persoon 30

(Rechts)persoon 30 heeft vele foto's bij zijn zienswijze gevoegd.

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 30 vond het ongepast dat de gemeente de zomerperiode heeft gekozen voor het doorlopen van het voorontwerp MER van een belangrijk deel van het planproces, waardoor veel belanghebbenden door vakantie niet zullen kunnen reageren. Daar komt bij dat met veel druk nog net voor het ingaan van de nieuwe omgevingswet het ontwerpbestemmingsplan met de kerst en oud en nieuw ter inzage is gelegd, voor de tweede keer lukt het de gemeente om het in een vakantieperiode te publiceren.

Reactie gemeente:
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het MER heeft ter inzage gelegen van 18 mei tot 29 juni 2023. Het ontwerpbestemmingsplan lag ter inzage tussen 14 december 2023 tot 24 januari 2024. De gemeente is van mening dat belanghebbenden daarmee ruimschoots de tijd hebben gekregen tot het inbrengen van zienswijzen.

Zienswijze 2
In het voorkeursalternatief voor het bestemmingsplan is de ambitie voor de buitendijkse ontwikkeling voor de Saerdam nog steeds opgenomen. Landaanwinning is echter niet meer van deze tijd en volkomen in strijd met de wereldwijde klimaatproblemen, zoals beschreven in de Kamerbrief Water en Bodem d.d. 25 november 2022 van het Kabinet. Deze problemen raken ook de gemeente Lelystad. Door klimaatverandering zal een grotere zoetwaterbuffer en waterbergingscapaciteit in het Markermeergebied nodig zijn. De regelgeving voor buitendijks bouwen zal daarom worden aangescherpt. Met deze feiten moet bij ruimtelijke ordening nu al rekening worden gehouden. Het lijkt er sterk op dat de gemeente de aangekondigde aanscherping tracht voor te zijn en daarom grote haast wilt maken met de vaststelling van een bestemmingsplan. Dit vindt (rechts)persoon 30 onacceptabel.

Reactie gemeente*:*
Het MER heeft aangetoond dat er geen (merkbaar) effect is op de kombergingscapaciteit en de zoetwaterbuffer. De omvang van de landaanwinning (35 ha) is daarvoor te klein ten opzichte van het geheel (Markermeer 70.000 ha, IJsselmeergebied 200.000 ha). De impact op de waterstanden ligt in de orde van tienden van milimeters. Nu de landaanwinning wordt gemaximaliseerd tot 23,5 ha is het theoretisch effect nog kleiner.

Veel essentiëler is het anticiperen op veel hogere waterstanden als gevolg van klimaatverandering. Robuust ontwerpen voorkomt problemen in de toekomst. De waterkeringen worden ontworpen voor veel hogere waterstanden dan waar de normen nu in voorzien waardoor de veiligheid tegen overstroming – ook bij de meest extreme scenario's – nooit in het geding kan komen.

Zienswijze 3
De ambities van de gemeente ten aanzien van landaanwinning staan in schril contrast met het reeds sinds 2006 alom erkende belang van behoud van open water en het behoud van de unieke zichtlijnen op het Markermeer. Bovendien leidt zandwinning en landaanwinning tot neerslag van extra hoeveelheden stikstof op het Natura2000 gebied Markermeer. Niet alleen vanwege de status van het gebied maar ook vanwege de huidige stikstofcrisis, waarin de landbouw en bouwsector volkomen in de knel zitten, is de belasting van de natuur met deze extra hoeveelheid stikstof volkomen onacceptabel. Strikt genomen is landaanwinning immers geen noodzaak om de doelstelling, het aantrekken van meer draagkrachtige inwoners, te behalen. In Flevoland en binnen de gemeente Lelystad is voldoende ruimte om aantrekkelijke bouwlocaties te creëren voor het aantrekken van deze doelgroep.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente erkent de vele andere belangen die spelen in het gebied en meent met het bestemmingsplan een basis te leggen aan een gebiedsontwikkeling die hier recht aan doet. Het Markermeer is echter geen stikstofgevoelig natuurgebied waardoor eventuele extra stikstofdepositie hier geen ecologisch effect heeft en ook niet bijdraagt aan de stikstofcrisis.

Zienswijze 4
In de eerder reeds door de gemeente vastgestelde Kustvisie 2030 is voorzien in de aanleg van een stadsstrand ten noorden van het watersportstrand. Dit is een populaire locatie, dichtbij de stad, waar een dergelijke recreatieve voorziening wel zonder grote overlast voor bewoners is te realiseren. (Rechts)persoon 30 vindt het onbegrijpelijk dat het plan voor die locatie niet verder is uitgewerkt, noch als ambitie is gepresenteerd.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente heeft – naar aanleiding van de plannen voor Nationaal Park Nieuw Land – in haar Kustvisie een groot buitendijks natuur- en recreatiegebied opgenomen met groot strand als onderdeel van de Marker Wadden. Deze ambitie heeft de gemeente nog steeds waarbij de gemeente niet de mogelijkheden heeft om een dergelijk gebied zelf te realiseren.

Zienswijze 5
Belangrijkste doelstelling van het project Kustontwikkeling Waterfront is het realiseren van aantrekkelijke nieuwe woonlandschappen AAN HET WATER voor een draagkrachtige doelgroep omdat dit een zeer gewaardeerd woonmilieu is. Aan het water wonen, is inderdaad zeer gewild. Het is de natuurlijk ook de reden waarom (rechts)persoon 30 aan de Saerdam is gaan wonen. Dit mag dus niet verloren gaan. Het is bovendien onrechtvaardig om deze doelstelling te willen realiseren ten koste van het huidige zeer gewaardeerde woonmilieu van de huidige bewoners.

***Reactie gemeente**:*
Naar het oordeel van de gemeente blijven de betreffende bewoners aan het water wonen ook wanneer er langs de Oostvaardersdijk een buitendijkse strook met natuur en recreatie mogelijk wordt gemaakt.

Zienswijze 6
Het doel van de gemeente, om binnen het project de huidige en toekomstige functies met elkaar te verbinden zonder elkaar in de weg te zitten, wordt door aanleg van een stadsstrand/vooroever voor de Saerdam niet bereikt. De voorgestelde verbindende functie in het voorkeursalternatief verstoort immers de beleving van wonen aan het water en de rust, kortom het huidige leefmilieu en karakter van de buurt voor de huidige bewoners. Tijdens participatiebijeenkomsten zijn diverse voorstellen gedaan, net als destijds tijdens het plan voor herinrichting van de Oostvaardersdijk, om van de dijk een mooie wandel- en fietsboulevard aan de waterzijde te maken met diverse uitkijkpunten waar heel Lelystad van kan genieten.

***Reactie gemeente**:*
Het alternatief, een variant zonder strand langs de Saerdam, is door de gemeente betrokken bij de afweging. De voordelen die het stadsstrand voor de stad kan hebben weegt zwaarder dan de veranderingen van het uitzicht van bewoners die door betrokkenen negatief ervaren kunnen worden. Bij de nadere uitwerking wordt zo goed als mogelijk rekening gehouden met de belangen van bewoners zodat te ervaren overlast kan worden beperkt.

Zienswijze 7
De gemeente beoogt, naast landaanwinning, beleefbare natuur te realiseren in het nieuwe woonlandschap in de sfeer van eilandjes, duinen en vooroevers. Vergeten wordt dat het water in het plangebied onderdeel is van Natura 2000. Het watergebied heeft derhalve al unieke natuurwaarden, die je niet zomaar mag laten verdwijnen of omwisselen voor een andere habitat. In een Passende Beoordeling dient met zekerheid te worden aangetoond dat de plannen geen significant negatieve effecten zullen hebben en op welke wijze de inbreuk op het Natura 2000 gebied kan worden gecompenseerd.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente is zich zeer bewust dat de landaanwinning is beoogd binnen Natura 2000 gebied en heeft daarom ook de Passende Beoordeling laten opstellen die onderdeel is van het milieueffectrapport. Juist omdat de gemeente als 'Hoofdstad van de Nieuwe Natuur' veel waarde hecht aan natuur is in het plan een goede analyse gemaakt van de bestaande waarden (en het ontbreken daarvan) en is natuurontwikkeling integraal onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling geworden. Dat met zekerheid uitgesloten kan worden dat er sprake kan zijn van negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van het Markermeer blijkt uit de Passende Beoordeling.

Zienswijze 8
In het plan wordt beschreven dat wonen en 'leisure' alleen onder bepaalde randvoorwaarden kan samengaan. Eén van die randvoorwaarden is het voorkomen van overlast voor de omwonenden. Toegegeven wordt dat overlast niet kan worden uitgesloten. In het ontwerpbestemmingsplan zal derhalve inzicht gegeven moeten worden in de effecten die de gemeentelijke ambities hebben op het woon- en leefmilieu van de

huidige bewoners aan de huidige zeer rustige Saerdam. Door de recreatiedruk ontstaat grote parkeer- en geluidsoverlast en veel zwerfvuil. Daarnaast zullen auto's en woningen van bewoners schade oplopen door stuifzand.

***Reactie gemeente**:*
De gemeente erkent dat elke mogelijkheid waar grotere aantallen mensen samen kunnen komen, kan leiden tot overlast voor anderen. De genoemde en andere overlast gevende aspecten zullen bij de nadere planuitwerking de volledige aandacht van de gemeente hebben zodat de kans op overlast zo veel als mogelijk wordt beperkt.

Zienswijze 9
Cruiseschepenhaven aan de buitenkant van Bataviahaven
In het ontwerpbestemmingsplan wordt de aanleg van een cruiseschepenhaven mogelijk gemaakt aan de buitenkant van Bataviahaven voor circa 10 riviercruiseschepen. Dit is niet vergund in het vigerende bestemmingsplan Bataviahaven, vastgesteld januari 2016. Deze schepen hebben veelal de maximale lengte van 135 meter afgestemd op de sluisgrootte op de Europese rivieren. Als een riviercruiseschepenhaven aan de buitenzijde van Bataviahaven wordt gerealiseerd zal het uitzicht van bewoners aan die zijde van de Saerdam in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt beweerd, wel degelijk significant kwalitatief verminderen.
De grote gevolgen die het ligplaats innemen op die locatie:

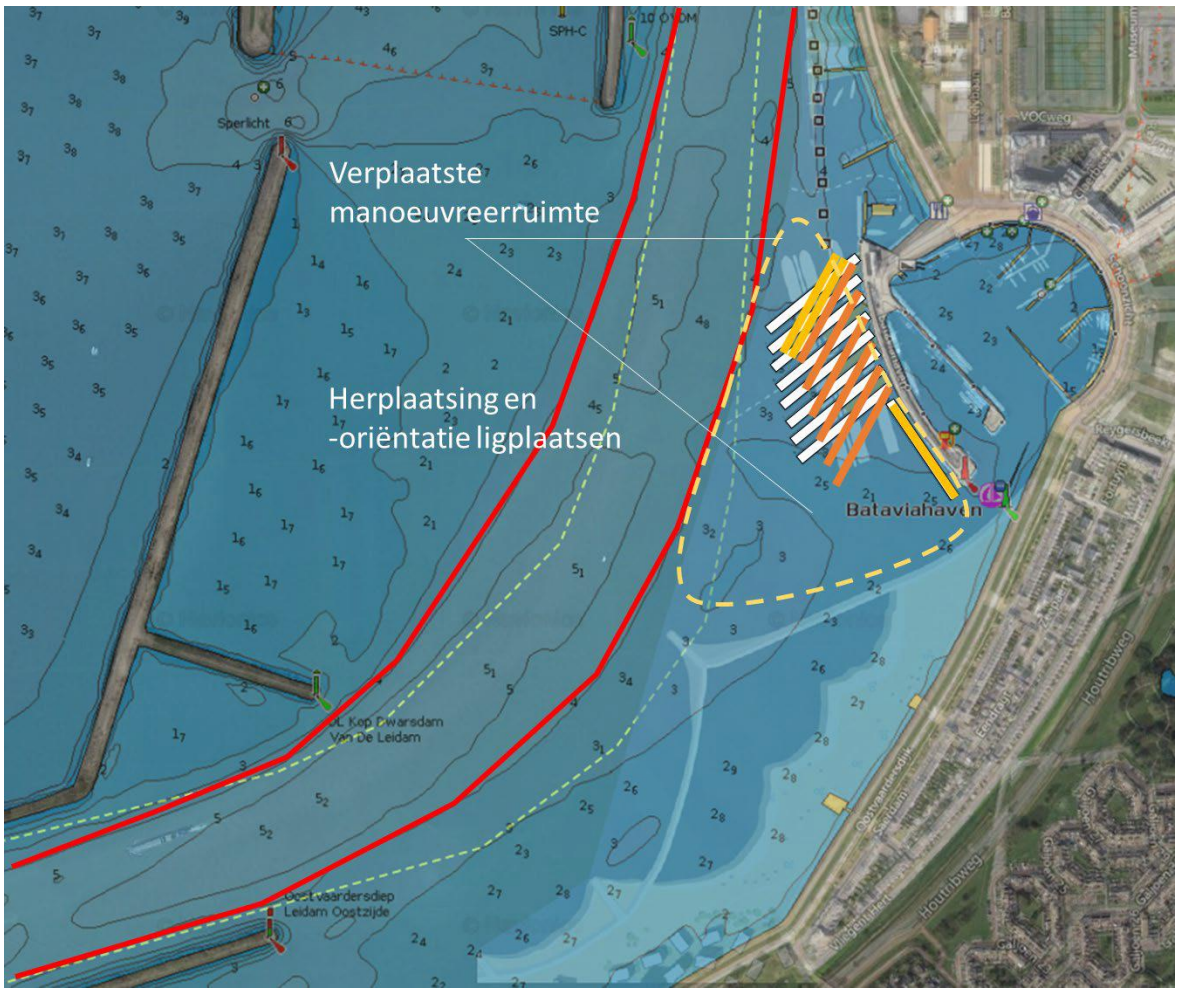
- uitzicht van de bewoners van de Saerdam;
- bij het aan- en afmeren worden (voor de veiligheid) felle schijnwerpers gebruikt, die overlast veroorzaken door zeer hinderlijk in woonkamers en slaapkamers te schijnen van de woningen aan de Saerdam;
- verkeersoverlast, veroorzaakt door komen en gaan van touringcars, zal verder toenemen;
- de ingang naar Bataviahaven wordt door aanleg van een cruiseschepenhaven verkleind en veel minder overzichtelijk, waardoor bij in- en uitvarende scheepvaart het risico van aanvaringen en ongelukken zal toenemen.

Naar de mening van (rechts)persoon 30 zou de ligplaats veel beter naar de noordzijde van de sluis kunnen worden verplaatst, aangezien daar voldoende ruimte is om de schepen te ontvangen, zonder overlast te veroorzaken voor bewoners van de Saerdam en rondom Bataviahaven.
Tenslotte draagt aanleg van een cruiseschepenhaven op de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde locatie op geen enkele wijze bij aan de hoofddoelstelling van de project ontwikkeling van het Waterfront Kust om meer draagkrachtige inwoners aan te trekken.

***Reactie gemeente**:*
Het bestemmingsplan beoogt niet meer afvaarten van riviercruiseschepen te bewerkstelligen maar om ruimte te bieden aan oplossingen die leiden tot minder overlast voor bewoners.
In het vigerende bestemmingsplan Bataviahaven is het water bestemd voor o.a. "aanlegplaatsen voor charterschepen, waaronder begrepen riviercruiseschepen". Aan de buitenzijde zijn nu 3x3 ligplaatsen. Dat wil zeggen drie scheepslengten aaneensluitend met de mogelijkheid om 3-dik af te meren. In de huidige situatie is de afstand tussen een afgemeerd riviercruiseschip en de bewoning minimaal 125 meter. In het MER heeft de gemeente een alternatief onderzocht waarbij de minimale afstand tenminste 250 meter

bedraagt. In het MER (Deel B, blz. 151 en blz 235) zijn afbeeldingen opgenomen waar de betreffende afmeervoorziening was gedacht (zie onderstaande afbeeldingen). Zichtbaar is dat de afstand tot de bestaande bewoning sterk toeneemt waardoor ook de hinder afneemt. Door de verdraaiing ten opzichte van de huidige afmeervoorziening is onder de meeste weercondities de aankomst en vertrek eenvoudiger waardoor minder lang sprake is van motorgeluid. De exacte oriëntatie wordt in het kader van een inrichtingsplan en bijbehorende vergunningen bepaald waarbij nautische aspecten en hinderaspecten worden afgewogen.
Omdat de riviercruiseschepen bijdragen aan het toeristisch profiel van Bataviakwartier is een andere locatie dan de Bataviahaven geen geschikt alternatief.
De betreffende afbeeldingen maken ook inzichtelijk dat de afgemeerde riviercruiseschepen de ingang naar Bataviahaven niet verkleinen of onoverzichtelijk maken.
De overlast vanuit wachtende touringcars wordt verminderd door de beoogde verandering van de verkeerscirculatie binnen Bataviakwartier. Omdat Schoonzicht/Oostvaardersdijk ter plaatse van Bataviahaven voor autoverkeer wordt afgesloten kunnen de touringcars alleen nog via de Lelybaan de opstelplaatsen bereiken.





Zienswijze 10
(Rechts)persoon 30 maakt zich ernstig zorgen over de parkeersituatie voor bewoners en maakt bezwaar tegen het feit dat onvoldoende beschreven is in het bestemmingsplan dat een goede parkeervoorziening gewaarborgd is en blijft voor de bewoners. In het huidige bestemmingsplan is er 1,5 parkeerplek per bestaande woning aan de Saerdam, bij verandering is dit zeer bezwaarlijk. Ook kan (rechts)persoon 30 geen kaartje vinden van de toekomstige parkeersituatie aan de Saerdam. Ook mbt de bereikbaarheid is geen schets terug te vinden en dus niet te beoordelen.

***Reactie gemeente**:*
Het gebied rond de Saerdam valt buiten de bestemmingsplangrens. De huidige parkeervoorzieningen blijven dan ook ongewijzigd. In paragraaf 3.3 zijn afbeeldingen opgenomen.

2.2.31. (Rechts)persoon 31

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 31 spreekt haar waardering uit voor de beoogde ontwikkelingen in het plangebied Waterfront. Het plan geeft een goede invulling aan de ambities die gemeente en (rechts)persoon 31 met elkaar delen op het vlak van

woningbouw en versterking van de omgevingskwaliteit. Waterfront wordt met deze variëteit aan ontwikkelingen een kwalitatief hoogstaand en markant visitekaartje van Lelystad en Flevoland. Tezamen met de andere grote ontwikkelingen die er spelen ziet (rechtspersoon) Lelystad transformeren tot een mooie plek om te wonen, recreëren en werken.

Reactie gemeente:
De gemeente neemt hier met instemming kennis van.

Zienswijze 2
De Laddertoets is uitgebreid doorlopen met gedegen onderzoek en een stevig fundament. De programmering en locatiekeuzes zijn vanuit de juiste uitgangspunten ingestoken en onderbouwd. De Laddertoets geeft (rechts)persoon 31 dan ook geen aanleiding de gemaakte keuzes binnen de ontwikkeling Waterfront in twijfel te trekken.

Reactie gemeente:
De gemeente neemt hier met instemming kennis van.

Zienswijze 3
Het is in de huidige fase van de procedure nog onvoldoende inzichtelijk wat de totale effecten op het verkeersnet zijn, zowel op de doorstroming als op de fysieke infrastructuur. En is het verlengde hiervan is daardoor ook onvoldoende duidelijk wat de geluidsruime en de geluidseffecten op de provinciale wegen zijn.
(Rechts)persoon 31 stelt voor om samen met Rijkswaterstaat in overleg te gaan over deze knelpunten en over de vervolgstappen die nodig zijn.

Reactie gemeente:
Naar aanleiding van de zienswijze is er Inmiddels structureel overleg tussen gemeente en rechtspersoon 31 over de effecten op het totale wegennet waarin de diverse gemeentelijke projecten in hun samenhang worden beschouwd.

Zienswijze 4
Het is (rechts)persoon 31 onvoldoende duidelijk in hoeverre het vaarverkeer vanuit de primaire vaarweg bij de Noordersluis belemmeringen zal ondervinden als gevolg van de nieuwe woningen op de landaanwinning.

Reactie gemeente:
Uit het MER is gebleken dat er zich geen belemmeringen voordoen.

Zienswijze 5
De Passende Beoordeling is op hoofdlijnen goed uitgevoerd. Ten aanzien van soorten ontbreken nog een aantal onderzoeken en/ of gegevens om geheel akkoord te kunnen gaan met de Passende beoordeling. De kans op significante effecten kan niet daardoor op voorhand worden uitgesloten dus waarschijnlijk zal er gemitigeerd en gecompenseerd moeten worden. Dat geldt ook voor het stikstofonderzoek. Deze is uitgevoerd, waarbij terecht de conclusie is getrokken dat er op onderdelen effecten te verwachten zijn. Het vorenstaande heeft gevolgen voor de wijze waarop en onder welke voorwaarden er gecompenseerd

zal moeten worden, daar waar van toepassing, en het kunnen verlenen van de benodigde (natuur)vergunningen.

Reactie gemeente:
Naar aanleiding van de zienswijze is de gemeente in overleg getreden welke onderzoeken en/of gegevens naar oordeel rechtspersoon 19 ontbreken. Dit betrof het zowel de Passende Beoordeling (opnemen van maandmaxima in tabel 4.2 en bespreken van soorten uit tabel 4.2 die marginaal voorkomen maar onder het instandhoudingdsdoel zitten) als de Flora- en fauna activiteit/soortenbescherming (m.n. ten aanzien van vleermuizen).

Ten aanzien van de soorten uit tabel 4.2 geldt dat uit de maandmaxima geen andere conclusie volgt: de betreffende soorten maken niet of nauwelijks gebruik van het plangebied. Voor de Kuifeend en Smient geldt dat deze marginaal in het plangebied voorkomen en onder het instandhoudingsdoel zitten. Omdat de aantallen zo laag zijn (<1% van de Markermeerpopulatie) is het plangebied niet van relevante betekenis als leefgebied en kan op voorhand negatieve gevolgen worden uitgesloten. Ten aanzien van soortbescherming geldt dat de genoemde onderzoeken naar het voorkomen van vleermuizen en jaarrond beschermde nesten van boom broedende soorten bij de verdere planvorming plaatsvinden wanneer een concreter beeld is van de beoogde inrichting van het gebied.

Aanvullend op het MER is extra stikstofonderzoek uitgevoerd welke is vastgelegd in de aanvulling op het MER. Hierin is preciezer gekeken naar de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling omdat bij de 'worst case'/robuuste aannames in het MER negatieve effecten op de Veluwe niet uitgesloten konden worden. In de optimalisatie is het aantal woningen teruggebracht met 10% en is uitgegaan van een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding (HOV) tussen het Waterfront en het station. Deze HOV-verbinding was al onderdeel van het plan maar niet opgenomen in het eerder gehanteerde verkeersmodel. Uit de optimalisatie blijkt dat de stikstofdepositie 0,00 mol/ha/jr is in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase waardoor negatieve effecten op de natuur van de Veluwe is uit te sluiten.

Zienswijze 6
Aan de geldende regelgeving ten aanzien van de water(veiligheids)aspecten wordt voldaan, doordat is overeengekomen dat de primaire waterkering zal worden verlegd naar de buitenzijde van de landaanwinning. Daarmee is de woningbouwontwikkeling op de landaanwinning, na de verlegging van de waterkering, vanuit provinciaal perspectief vanaf dan te beschouwen als een binnendijkse ontwikkeling. De nieuw te realiseren waterkering ontbreekt echter nog wel op de verbeelding en in de planregels en dient dan ook alsnog in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan biedt enige flexibiliteit voor wat betreft de ligging van de landaanwinning en daarmee ook de ligging van de verlegde primaire waterkering. Opname in de Verbeelding is dan ook niet mogelijk. De exacte ligging van het nieuwe dijktracé worden bepaald tijdens vervolgprocedures wanneer er over enkele jaren door Waterschap Zuiderzeeland een projectbesluit wordt genomen in het kader van de Waterwet. Dit projectbesluit zal voor delen van het plangebied een nieuw dijktracé

aanwijzen. Dit projectbesluit werkt direct door in het dan geldende omgevingsplan. Het projectbesluit vestigt een dubbelbestemming op het nieuwe dijktracé waarmee de ligging van de bestemming "Waterstaat – Waterkering" wijzigt (straks aangeduid als beperkingengebied).
In de bestemmingsplanregels is naar aanleiding van de zienswijze een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat zeker is gesteld dat woningbouw alleen mogelijk is nadat er een primaire waterkering conform de vereisten van Waterschap Zuiderzeeland is gerealiseerd.

2.2.32. (Rechts)persoon 32

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 16.

2.2.33. (Rechts)persoon 33

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 6.

2.2.34. (Rechts)persoon 34

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 18.

2.2.35. (Rechts)persoon 35

Zienswijze 1
Bouwhoogte van replica's
(Rechts)persoon 35 stelt dat conform de formulering van de bestemmingsregels de huidig aanwezige schepen niet zijn toegestaan op de beoogde locatie. Verzocht wordt een hoogte op te nemen van 55 meter.

Reactie gemeente:
De opgenomen maximale bouwhoogte voor replica's in het ontwerpbestemmingsplan is 25 meter exclusief de masten en tuigage. Er is geen maximum opgenomen voor de hoogte van masten en tuigage. Het grootste schip van Batavialand is de Batavia. Dit schip heeft een aanzienlijk lagere hoogte dan 25 meter.

Zienswijze 2
Ligging
(Rechts)persoon 35 verzoekt in de bestemming 'Recreatie - Leisure', tussen de beoogde percelen voor Batavialand en de Oostvaardersdijk, de mogelijkheid voor het plaatsen van replica's en reconstructies mogelijk te maken.

***Reactie gemeente**:*
Er bevindt zich geen ruimte tussen het beoogde perceel voor Batavialand en de Oostvaardersdijk. De betreffend groenzone is reeds onderdeel van de kernzone van de dijk.

Zienswijze 3

Bestemmingsomschrijving

(Rechts)persoon 35 stelt dat de bestemmingsomschrijving beperkte ruimte geeft, waardoor niet alle huidige mogelijkheden evenals de reeds aanwezige activiteiten van Batavialand, goed borgend zijn in het nieuwe bestemmingsplan:

a) lid a geeft aan dat de gronden bestemd zijn voor 'musea en expositieruimten, waaronder replica's van schepen'. Conform de huidige situatie dient hierin ook opgenomen te worden dat het ook kan gaan om reconstructies van bestaande schepen en authentieke schepen, die op locatie hersteld dienen te worden. Doordat nu 'waaronder...' is gespecificeerd werkt dit beperkend en valt alles behalve replica's hier niet onder.
b) lid b geeft aan dat de gronden bestemd zijn voor 'wetenschappelijke onderzoeksinstituten met semi-openbaar karakter, die tevens een educatieve doelstelling hebben.' Deze formulering geeft niet voldoende ruimte voor bredere onderwijsdoelstellingen, die wel wenselijk zijn, zoals een leerwerkbedrijf (vakopleiding). Hiervoor ziet (rechts)persoon 35 kansen om een koppeling te maken met de beoogde ruimere formulering van lid 8.1 a ‘musea en expositieruimten'. Hierdoor blijft het wel gekoppeld aan de doelen zoals geformuleerd in de Kustvisie en de toelichting van het bestemmingsplan.
c) lid f geeft aan dat de gronden bestemd zijn voor 'scheepsbouw en -reparatie, voor zover gerelateerd en ondergeschikt aan de functies genoemd onder a en b'. Conform de huidige situatie dient hierin eveneens de depotmogelijkheid te zijn opgenomen evenals de (ook huidig aanwezige) werkplaatsen. Deze werkplaatsen ondersteunen het huidige Batavialand en geeft ook namens derden de mogelijkheid werkzaamheden uit te voeren, waarbij het geen commerciële doelstelling heeft. Daarnaast ontbreekt hierin de mogelijkheid om ambachtelijke werkzaamheden uit te voeren, zoals houtbewerking, touwslagerij, touwsmederij, hout- en materiaalopslag, en dergelijke.

***Reactie gemeente**:*

a) De bestemmingsbeschrijving is identiek aan de beschrijving in het vigerende bestemmingsplan ‘Bataviakwartier’. De gemeente deelt de zienswijze van de indiener niet dat met het woord ‘waaronder’ de reikwijdte beperkt is tot alleen replica’s.
b) *De bestemmingsbeschrijving is identiek aan de beschrijving in het vigerende bestemmingsplan ‘Bataviakwartier’.*
c) *De bestemmingsbeschrijving is identiek aan de beschrijving in het vigerende bestemmingsplan ‘Bataviakwartier’. Naar oordeel van de gemeente zijn alle door de indiener genoemde mogelijkheden behorend tot ‘scheepsbouw en -reparatie’.*

Zienswijze 4

Congres/evenemententerrein

In de huidige situatie worden de aanwezige binnen- en buitenterreinen tevens gebruikt voor events. Dat geldt voor de locatie waar nu de werf is gelegen en het huidige museumgebouw: de mogelijkheid voor het organiseren van congressen, bedrijfsuitjes, het geven van demonstraties en soortgelijke events. Deze mogelijkheid is niet opgenomen in de regels, maar wel degelijk van belang voor de veerkracht en economische uitvoerbaarheid van Batavialand. Het betreft dus een mogelijkheid tot een zakelijke dienstverlening, welke op dit moment niet is ondervangen door de formulering van de gehanteerde begrippen. Dit is dan ook een huidige activiteit die met de vaststelling van dit

bestemmingsplan strijdig wordt. Een ruimere omschrijving van de mogelijkheden in de regels is hierin wenselijk voor de uit te breiden bebouwing en huidige gebouwen.

***Reactie gemeente**:*
De bestemmingsbeschrijving is identiek aan de beschrijving in het vigerende bestemmingsplan 'Bataviakwartier'. Nu is ondergeschikte en aan het museum gerelatieerde dienstverlening en horeca toegestaan. Hiermee wordt voldoende ruimte geboden voor betreffende events.

Zienswijze 5
Participatie
(Rechts)persoon 35 is niet betrokken geweest bij de bewonersavonden die betrekking hadden op de grotere gebiedsontwikkeling. Deze avonden waren met name gericht op het informeren van bewoners, woonfuncties en leefbaarheid (in ruimere zin) van Lelystad.

***Reactie gemeente**:*
Dat is juist. Met gebiedspartijen binnen Bataviakwartier zoals vertegenwoordigt door indiener is een eigenstandig proces doorlopen.

2.2.36. (Rechts)persoon 36

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 36 geeft aan dat hij/zij, als bewoner van een woning aan de Saerdam, achter de zienswijze van de werkgroep 'Geen strand voor Saerdam' met betrekking tot het Ontwerp Bestemmingsplan Waterfront Stedelijke Kust Lelystad, staat. Die zienswijze toont heel helder en feitelijk dat het voorgestelde plan over de recreatieoeverzone een slecht plan is. Het bezwaar is duidelijk geformuleerd.

Reactie gemeente:
De reactie van de zienwijzen waar naar verwezen wordt, is terug te vinden onder 2.2.11.

2.2.37. (Rechts)persoon 37

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 24.

2.2.38. (Rechts)persoon 38

Zienswijze
(Rechts)persoon 38 stelt dat, voor het gebouw waar het schip Batavia in geplaatst moet worden, de maximale bouwhoogte van 15 meter volgens het ontwerpbestemmingsplan niet toereikend is. Er dient een bouwhoogte toegekend te worden die het mogelijk maakt het schip ook daadwerkelijk zonder nadere procedure in een gebouw te kunnen plaatsen, met de masten op het schip.

Reactie gemeente:
Om de Batavia met masten in een gebouw te plaatsen, zou een maximale bouwhoogte van ca. 60 meter mogelijk gemaakt moeten worden. De ruimtelijk-visuele impact daarvan is dermate groot dat de gemeente een dergelijke aanpassing van de bestemmingsplanregels niet vindt passen zonder andere belanghebbenden de gelegenheid te geven hiertegen zienswijzen in te brengen. De gemeente ziet liever een zelfstandige planologische procedure (BOPA) wanneer er een concreet voorstel voor een dergelijk gebouw ligt.

2.2.39. (Rechts)persoon 39

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze van (rechts)persoon 17.

2.2.40. (Rechts)persoon 40

Zienswijze 1
(Rechts)persoon 40 geeft aan dat een attractiepark met achtbanen en diverse activiteiten de rust in de wijk blijvend en drastisch zal verstoren. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt nergens welke maatregelen (geluidscontouren, begrenzing openingstijden) genomen worden om de nadelige gevolgen te mitigeren. Gevreesd wordt voor planschade.

Reactie gemeente:
Het betreffende 'attractiepark' was beoogd op en langs de primaire waterkering ter plaatse van Bataviakwartier. Waterschap Zuiderzeeland heeft aangegeven dat een dergelijke ontwikkeling is strijd is met het waterschapsbeleid en dat er geen medewerking wordt verleend aan maatwerkoplossingen. Als gevolg daarvan heeft de gemeente besloten de genoemde voorzieningen niet mogelijk te maken in het definitieve bestemmingsplan. Het vraagt een aanvullend planproces met medeoverheden om tot een oplossingsrichting te komen die in overeenstemming is met ieders verantwoordelijkheden.

Zienswijze 2
Gevreesd wordt dat de wijk nog minder goed bereikbaar zal worden dan nu: nu al regelmatig file voor de brug in de Markerwaarddijk en bij de grote toename van activiteiten in dit gebied zal de verkeersdruk en mogelijk ook parkeeroverlast snel toenemen.

***Reactie gemeente**:*
Zoals ook opgenomen in de Toelichting zijn er infrastructurele maatregelen voorzien om de doorstroming en toegankelijkheid bij toenemend autoverkeer te verbeteren. Zo krijgt Bataviakwartier twee gelijkwaardige toegangen waarmee de meest noordelijke rotonde wordt ontlast en congestie voor bewoners van Houtribhoogte wordt teruggedrongen. Een grote oorzaak van filevorming is de openstelling van de brug. De ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan hebben daar geen invloed op. Omdat de congestieproblemen ook in de huidige situatie al spelen, doet de gemeente onderzoek naar mogelijkheden om de hinder ervan zoveel als mogelijk te beperken.

3. Conclusie zienswijzen

De wijzingen als gevolg van de zienswijzen zijn opgenomen in een aparte bijlage bij het bestemmingsplan.