

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan 1^e Partiële herziening
bestemmingsplan Bataviahaven 2015



Afdeling: DVL-WB

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

Datum: 24-1-2021

Versie: 5.0

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

1. Inleiding

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

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

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

2. Behandeling zienswijzen

2.1 Formele aspecten

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

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

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

2.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

1.1

Zienswijze:

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

Reactie gemeente:

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

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

1.2

Zienswijze:

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

Reactie gemeente:

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

Aantal reguliere woningen

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

Daadwerkelijk gebruik parkeerplaatsen door reguliere woningen

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

Verwacht gebruik op basis van normen parkeerbeleidsplan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3

Zienswijze:

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

Reactie gemeente:

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

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

1.4

Zienswijze:

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

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

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

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

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

Adressant trekt volgende conclusies:

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

Reactie gemeente:

Bij deze geven wij per conclusie een reactie:

Ad 1.

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

Ad 2.

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

Ad 3.

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

Ad 4.

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

Ad 5.

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

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

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

1.5

Zienswijze:

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

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

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

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

Reactie gemeente:

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

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

1.6

Zienswijze:

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

Reactie gemeente:

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

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

De herziening gaat nu uit van:

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

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

1.7

Zienswijze:

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

Reactie gemeente:

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

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

1.8

Zienswijze:

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

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

Reactie gemeente:

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

3. Conclusie zienswijzen

De hiervoor behandelde zienswijzen geven aanleiding tot volgende wijziging:

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

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

4. Ambtshalve wijzigingen

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

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

Toelichting

- Hoofdstuk 1 Inleiding:

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

- Hoofdstuk 3 1^e partiële herziening bestemmingsplan

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

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

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

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

- Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

- 4.1.2 Parkeren

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

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

Aantal reguliere woningen

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

Daadwerkelijk gebruik parkeerplaatsen door reguliere woningen

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

Verwacht gebruik op basis van normen parkeerbeleidsplan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Paragraaf 4.5 Geluid

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

- Hoofdstuk 6 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

- Paragraaf 6.2 Zienswijzen

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

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

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

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

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

Regels

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

Verbeelding

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