



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Bedrijvenpark Larserknoop te Lelystad

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

21 juli 2009 / rapportnummer 2274-46





## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeenten Almere en Lelystad en de provincie Flevoland hebben de Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere NV (OMALA) opgericht. OMALA is initiatiefnemer voor het bedrijvenpark Larserknoop tussen Lelystad Airport en de snelweg A6. De gemeenteraad van Lelystad dient voor de realisatie van dit bedrijvenpark een bestemmingsplan vast te stellen. Gezien de omvang van het terrein (meer dan 150 hectare) dient een milieueffectrapportage te worden doorlopen, waarvoor de gemeenteraad van Lelystad het bevoegd gezag is. Er is een startnotitie uitgebracht, die de start markeert voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Er is een milieueffectrapport nodig op plan- en besluit-m.e.r.-niveau. Dit wordt gecombineerd.

Voor het bedrijventerrein liep al een planologische procedure, te weten Industrieterrein Luchthaven Lelystad.<sup>1</sup> De gemeente Lelystad heeft besloten deze procedure, waaraan ook m.e.r. was gekoppeld, niet af te maken. Larserknoop komt daarvoor in de plaats.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna de 'Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- De gevolgen van het bedrijvenpark voor omliggende natuurgebieden als Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen en de ecologische hoofdstructuur (EHS).
- De onderbouwing van de nut en noodzaak voor het bedrijvenpark, met daarbij aandacht voor de behoefte naar ruimte voor specifieke bedrijvigheid en het schaalniveau waarop deze behoefte aan de orde is. Doorloop daarbij tevens de SER-ladder, waarin kritisch wordt gekeken naar het ruimtebeslag van bedrijfsontwikkeling.
- Een uitwerking van de mogelijke inrichtingsvarianten, waaronder in ieder geval een compacte variant en een variant met meerdere kernen, beide ingevuld met een logische fasering.
- Gevoeligheidsanalyses voor de situaties waarbij er geen extra aansluiting op de snelweg A6 gerealiseerd wordt en waarbij er geen uitbreiding plaatsvindt van Lelystad Airport.
- Een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting, met daarin een helder beeld van de keuzemogelijkheden en hun milieugevolgen.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> De Commissie heeft hierover geadviseerd. Zie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl), nr. 2037.

## **2. EERST TOETSEN AAN NATUURBESCHERMINGSWETGEVING**

Uit de Natuurbeschermingswet 1998 volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast of als de zogenaamde ADC-toets<sup>2</sup> met succes is doorlopen.<sup>3</sup>

Het plangebied Larserknoop ligt nabij Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen en het heeft een functie als foerageergebied voor soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden. Deze soorten staan onder druk en bevinden zich ten dele al onder de kritische grens. In de omgeving spelen andere plannen, projecten of activiteiten die de druk op de natuurlijke kenmerken van de Oostvaardersplassen vergroten. Er is een kans dat door de realisatie van Larserknoop significante gevolgen voor Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen niet zijn uit te sluiten<sup>4</sup> (door de activiteit zelf, dan wel gecumuleerd met andere activiteiten). Dat kan betekenen dat de ADC-toets doorlopen moet worden. Dan is relevant om al vroegtijdig een inschatting te kunnen geven of deze succesvol kan worden doorlopen.

De Commissie geeft derhalve in overweging om – alvorens een MER uit te gaan werken – eerst nadrukkelijk te bezien hoe de ontwikkeling van Larserknoop zich verhoudt tot andere ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Oostvaardersplassen. Door dit als eerste stap uit te voeren kan al vroeg in beeld komen of/hoe het project realiseerbaar is op grond van de eisen van de Natuurbeschermingswet 1998.

Verderop in dit advies is aangegeven hoe aan deze beoordeling gestalte kan worden gegeven.

## **3. ACHTERGROND, BELEIDSKADER EN BESLUITVORMING**

### **3.1 Nut en noodzaak**

De onderbouwing van de behoefte voor de ontwikkeling van de locatie Larserknoop is in de startnotitie in aanzet behandeld. Het valt de Commissie op dat verschillende studies verschillende typen bedrijventerreinen noemen en dat de inschattingen naar de behoefte variëren.

---

<sup>2</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

<sup>3</sup> Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrictlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>4</sup> Zie o.a. het toetsingsadvies van de Commissie (nr. 1130 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)) over woningbouwlocatie Warande en het artikel in Toets (van de Laak & van der Veen. 2008: *Help, foeragerende kiekendieven*) en het MER Luchthaven Lelystad.

Tijdens het locatiebezoek van de Commissie<sup>5</sup> is medegedeeld dat er nog de volgende trajecten lopen, die van invloed zijn op de bepaling van nut en noodzaak voor de ontwikkeling van Larserknoop:

- de regionale economische visie, waarin de provincie Flevoland keuzen zal maken over ontwikkelingsrichtingen en locaties;
- het doorlopen van de SER-ladder, waarin kritisch wordt gekeken naar het ruimtebeslag van bedrijfsontwikkeling.<sup>6</sup>

Onderbouw in het MER de nut en noodzaak voor Larserknoop. Ga daarbij in op:

- de omvang van de regio waarvoor Larserknoop faciliterend dient te zijn (schaalniveau waarop gekeken wordt);
- de behoefte gespecificeerd naar segment;
- de uitkomsten van toepassing van de SER-ladder.

### 3.2 Doelen

Geef in het MER duidelijk aan welke strategische doelen het project heeft, zoals bevordering van werkgelegenheid en bedrijfsontwikkeling. Ga ook in op het operationaliseren van deze strategische doelen, zoals het aantal werknemers per eenheid ruimte (fte/hectare).

Ga tevens in op de doelen voor het type bedrijvigheid en welke relatie er is met de luchthavenactiviteiten. Presenteer deze in het MER, zodat ook hieraan eventueel getoetst kan worden.<sup>7</sup> Indien de doelen nog niet geheel helder zijn, kan overwogen worden in het MER te werken met een bandbreedte voor de invulling, dan wel kan een situatie met maximale invulling worden uitgewerkt en beoordeeld.

### 3.3 Beleidskader en wet- en regelgeving

De Commissie beveelt aan om de belangrijkste beleids- en wettelijke kaders voor het project gericht te behandelen. Dit kan door in het MER aan te geven wat de essentie is van bepaalde beleidskaders, welke randvoorwaarden van belang zijn voor de activiteit en hoe hiermee wordt omgegaan.

De belangrijkste beleids- en wettelijke kaders zijn:

- Nota Ruimte en de uitwerking daarvan in de 'Spelregels voor de ecologische hoofdstructuur (EHS)';
- Omgevingsplan Flevoland 2006;
- Natuurbeschermingswet 1998;
- Nota Mobiliteit;
- Beleidslijn aansluitingenbeleid (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 2007);
- de restricties die gelden vanuit de luchthavengebonden activiteiten.

---

<sup>5</sup> Dit heeft plaatsgevonden op 17 juni 2009. Naast de Commissie waren vertegenwoordigers aanwezig van bevoegd gezag en initiatiefnemer, alsmede de opstellers van de startnotitie.

<sup>6</sup> De SER-ladder houdt in: Eerst kijken naar bestaande capaciteit op bedrijventerreinen, vervolgens zoeken naar ruimtewinst door herstructurering van bestaande terreinen en daarna pas de eventuele aanleg van nieuwe terreinen.

<sup>7</sup> De Commissie suggereert om hiervoor gebruik te maken van visiedocumenten die reeds beschikbaar zijn, zoals de Gebiedsvisie.

De overige beleidskaders kunnen beknopter in het MER aan de orde komen.

### 3.4 Te nemen besluit(en)

De startnotitie geeft aan dat bedrijvenpark Larserknoop zijn beslag zou moeten krijgen in een bestemmingsplan van de gemeente Lelystad.

Het MER en het aanwijzingsbesluit Luchtvaartwet voor de uitbreiding van Lelystad liggen tot en met 22 juli 2009 ter visie. Ten tijde van het uitbrengen van het MER Larserknoop kan de actuele stand van zaken omtrent de luchthaven daarin verwerkt worden.

Bij de alternatieven is steeds rekening gehouden met een extra aansluiting op de snelweg A6. Hiervoor is de medewerking nodig van de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Het beleid van V&W is gericht op het beperken van het aantal aansluitingen op het landelijke hoofdwegenet en er geldt een richtlijn voor de minimale afstand tussen de aansluitingen. Geef in het MER aan welk besluit vereist is voor de extra aansluiting, welke procedure hiervoor zal worden doorlopen en welke eisen hieraan gesteld worden.<sup>8</sup>

## **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

### 4.1 Voornemen

De voorgenomen activiteit betreft het realiseren van een hoogwaardig bedrijvenpark. Het plangebied heeft een omvang van 660 hectare. Hiervan behoudt de helft zijn agrarische functie, de andere 330 hectaren zullen worden ontwikkeld tot bedrijventerrein en andere functies als toerisme, recreatie, expositie- en congresactiviteiten.

### 4.2 Alternatieven

In de startnotitie (hoofdstuk 4) wordt reeds een keuze gemaakt uit drie alternatieven voor inrichting van het gebied. Hieruit komt een voorkeur naar voren voor Garden City. In het op te stellen MER kan dit beschouwd worden als (basis voor een) voorlopig voorkeursalternatief.

Bij de alternatieven moeten in het MER verschillende mogelijke ontwikkelconcepten aan de orde komen. De grootste keuze ligt in een compacte ontwikkeling versus een meerkernen-setting. Gezien de omvang van het plangebied dient in het MER ook aandacht te worden besteed aan de fasering van de ontwikkeling en de interne ontsluiting<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Ook de zienswijze van Rijkswaterstaat IJsselmeergebied gaat hierop in. In paragraaf 4.5.1 in dit advies is een voorstel opgenomen om een gevoeligheidsanalyse op te nemen in het MER.

<sup>9</sup> Let daarbij ook op calamiteitsroutes.

### 4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER dient een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ontwikkeld en beoordeeld te worden. Het MMA moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een MMA te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. De Commissie adviseert om in dit ontwikkelproces vooral aandacht te besteden aan:

- beperking van het ruimtebeslag van de ontwikkeling (met expliciete aandacht voor het compacte model versus het meerkernenmodel uit de startnotitie);
- de instandhouding en/of ontwikkeling van landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten (zoals ontsnippering van EHS-gebieden);
- mogelijke mitigerende maatregelen ten behoeve van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen<sup>10</sup>;
- de zonering ten opzichte van luchthaven en snelweg;
- benutting van mogelijkheden voor duurzaamheid, met name op energie- en vervoersgebied.<sup>11</sup>

### 4.4 Referentie

De startnotitie presenteert in hoofdstuk 3 huidige situatie en autonome ontwikkelingen in het studiegebied.

Het valt de Commissie op dat de uitbreiding van de luchthaven en de extra aansluiting op de snelweg A6 beschouwd worden als onderdeel van de autonome ontwikkeling. Geef op deze veronderstelling een nadere toelichting in het MER, of presenteer de actuele stand van zaken ten tijde van het MER (zie ook paragrafen 3.3 en 3.4 van dit advies).

De Commissie beveelt aan de volgende aspecten van de referentie nog nader aandacht te geven in het MER.

- Illustreer de thematische teksten voor de referentiesituatie met heldere kaartbeelden<sup>12</sup> en heldere legenda.
- Verkeer en vervoer: presenteer:
  - de wegcategorisering;
  - de verkeersintensiteiten op de relevante wegen in het studiegebied in de spitsen en gedurende het etmaal;
  - I/C plots en V/C plots van ochtend- en avondspits voor de relevante wegen in het studiegebied, zowel voor het basisjaar, als voor het referentiejaar 2020. Geef een doorkijk voor de eindsituatie van het plan;
  - de plannen voor de uitbreiding van de snelweg A6 tot 2x3 rijstroken<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van foerageergebied voor de kiekendieven door cyclische akkerbouw / rotatiecultuur toe te passen met teelten van lucerne en vlas.

<sup>11</sup> Denk bijvoorbeeld aan beperking van energiegebruik, duurzame energieopwekking (uit zonne-energie, warmte-koudeopslag en reststoffenbenutting(biomassa)), stimulering van (H)OV en goede fietsvoorzieningen.

<sup>12</sup> Denk aan duidelijke kaartbeelden van bijvoorbeeld de wegcategorisering, bodemstructuur, bodemverontreiniging, hoogtekaart, zoneringen vanwege de luchthaven en de snelweg A6, luchtkwaliteit, natuurwaarnemingen e.d.

<sup>13</sup> Zie ook de zienswijze van Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, waarin wordt aanbevolen hiervan uit te gaan.

- Recreatie: geef in het MER aan of in of nabij het plangebied sprake is van recreatieve routes, toeristische locaties e.d.

## 4.5 Gevoeligheidsanalyses

### 4.5.1 Aansluiting A6

Bij het voornemen en de alternatieven daarvoor is uitgegaan van een extra aansluiting op de snelweg A6 ten behoeve van de verkeersafwikkeling van Warande en Larserknoop. Beschrijf de ligging en dimensionering van de nieuwe aansluiting. Gezien het restrictieve beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake nieuwe aansluitingen, beveelt de Commissie aan om in het MER door middel van een gevoeligheidsanalyse in te gaan op de situatie waarbij er géén extra aansluiting komt. Presenteer voor die situatie de wijze van ontsluiting van het gebied, de verkeersafwikkeling, de verkeersknelpunten (ook kwantitatief)<sup>14</sup> en de lucht- en geluidssituatie die daarvan het gevolg is.

### 4.5.2 Uitbreiding Lelystad Airport

Er ligt een ontwerp-Aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet voor Lelystad Airport. Deze voorgenomen uitbreiding van de luchthaven heeft een relatie met Larserknoop en is in de startnotitie als autonome ontwikkeling verondersteld. Geef in het MER in de vorm van een gevoeligheidsanalyse aan welke consequenties het niet doorgaan van de uitbreiding van Lelystad Airport heeft voor het initiatief voor Larserknoop. Presenteer voor die situatie de veranderingen op de vestigingsfactor voor bedrijven inclusief een eventuele verandering in het type bedrijvigheid die dit met zich zou kunnen brengen, de verkeers- en vervoereffecten en de effecten op de externe veiligheid.

## 5. MILIEUGEVOLGEN

### 5.1 Algemeen

De startnotitie presenteert in hoofdstuk 5 een helder effectenkader. De Commissie geeft in dit hoofdstuk aanvullend daarop een aantal aandachtspunten.

### 5.2 Natuur

In hoofdstuk 2 van dit advies is expliciet aandacht gevraagd voor de toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Hieronder volgt een inhoudelijke invulling van de in beeld te brengen natuuronderwerpen, waarbij aanvullend op de instandhoudingsdoelstellingen op grond van de Nbw ook andere natuuraspecten aandacht krijgen.

---

<sup>14</sup> Zie de benodigde werkwijze voor de verkeersgegevens, zoals gepresenteerd in paragraaf 4.4 van dit advies.



### **Algemeen**

- Geef de ligging van natuurgebieden weer op kaart en beschrijf het beschermingsregime (beschermd natuurmonument, Natura 2000-gebied, ecologische hoofdstructuur, ganzengedoooggebieden e.d.).
- Beschrijf de instandhoudingsdoelstellingen en/of te behouden natuurwaarden in deze gebieden.
- Beschrijf de aanwezige beschermde/bijzondere soorten in het plangebied zo gedetailleerd mogelijk (locaties, aantallen, functie van het plangebied zoals broeden/voortplanten, foerageren, migratie).
- Beschrijf voor de aanlegfase de mogelijke effecten en ga daarbij in ieder geval in op de positieve/negatieve gevolgen van tijdelijke natuur, ruimtebeslag, geluid, licht, trillingen, veranderingen in grondwaterpeil en extra vervoersbewegingen.
- Beschrijf voor de gebruiksfase de mogelijke effecten en ga daarbij in ieder geval in op aantasting door ruimtebeslag, aantasting van foerageergebied van kiekendieven, ganzen en andere relevante soorten, de toevoeging aan atmosferische depositie en verstoring door geluid en kunstlicht.

### **Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming)**

- Beschrijf de gevolgen voor soorten en habitattypen (onder andere via toevoeging van depositie) en toets dit aan de instandhoudingsdoelstellingen. Houd daarbij rekening met de landelijke staat van instandhouding en het relatief belang van het betreffende gebied.
- Ga in op de aantasting van foerageergebied buiten de Oostvaardersplassen (externe werking) van soorten die deel uitmaken van de instandhoudingsdoelstellingen (onder andere Blauwe Kiekendief, Bruine Kiekendief, overwinterende ganzen, Wilde Zwaan, Smient) en voer een draagkrachtanalyse uit (bijvoorbeeld aantal benodigde en in de toekomst beschikbare 'gansdagen').
- Bepaal of het project afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten kan leiden tot significante gevolgen.
- Geef aan wat de consequenties of vervolgstappen naar aanleiding hiervan kunnen zijn, bijvoorbeeld het doorlopen van de ADC-criteria.

De volgende punten verdienen hierbij aandacht:

- De realisatie van het bedrijventerrein Larserknoop kan door middel van 'externe werking' gevolgen hebben voor nabijgelegen natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen. Gevolgen voor de Oostvaardersplassen kunnen onder andere optreden door areaalafname van foerageergebied van kiekendieven en overwinterende ganzen. Deze soorten foerageren tot een bepaalde afstand rondom het Natura 2000-gebied. Ook toename van atmosferische depositie en verstoring door geluid en licht kunnen gevolgen hebben voor het gebied. In onderlinge samenhang kunnen deze effecten elkaar mogelijk versterken ('interne accumulatie').
- Daarnaast dienen de gevolgen van het voornemen voor Larserknoop te worden beoordeeld in cumulatie met andere plannen, projecten en activiteiten. In dit kader zijn met name de uitbreiding van luchthaven Lelystad, verstedelijkingsontwikkelingen rond de Oostvaardersplassen en de aanleg van de robuuste verbindingzone Oostvaarderswold relevant.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> De Commissie wijst erop dat sommige van deze plannen afzonderlijk kunnen resulteren in aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Oostvaardersplassen. Bij nieuwe initiatieven zoals Larserknoop, waarvan de effecten met die met genoemde initiatieven cumuleren, kan deze situatie aan de orde zijn.

### **Ecologische Hoofdstructuur**

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS, onder andere aan de hand van doelsoorten of karakteristieke soorten. Besteed daarbij met name aandacht aan de gevolgen van depositie voor natuur(doel)typen, het functioneren van de ecologische verbindingzones, de cumulatieve geluidbelasting (van Larserknoop, Lelystad Airport en andere bronnen) en de gevolgen voor de voorgenomen ontsniperingsmaatregelen.

### **Soortenbescherming**

Beschrijf welke door de Flora en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren.<sup>16</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre gebodsbepalingen<sup>17</sup> mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

## 5.3 Verkeer en vervoer

Maak – in aanvulling op de verkeers- en vervoersaspecten zoals genoemd in de startnotitie – inzichtelijk of de uitbreiding van het industrieterrein leidt tot extra verkeersknelpunten. Hanteer verkeers- en vervoerprognoses en bereken de zelfstandig verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein voor 2020. Geef tevens een doorkijk naar de eindsituatie. Bereken zowel spits- als etmaalintensiteiten voor de relevante wegen in plan- en studiegebied en geef daarvoor ook I/C-verhoudingen en -plots en V/C-plots (kruispunten).

Geef aan hoe het industrieterrein wordt ontsloten voor langzaam verkeer (zoals fietsers) en openbaar vervoer. Ga daarbij in het bijzonder in op de mogelijkheden voor de ontsluiting d.m.v. hoogwaardig openbaar vervoer en de eventuele fasering daarbij.

## 5.4 Woon- en leefmilieu

### **5.4.1 Lucht**

#### *Vergelijking van alternatieven*

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden.<sup>18</sup> Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer deze voldoende onderscheidend zijn voor de alternatieven. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels contourenkaarten<sup>19</sup> en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn / bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

<sup>17</sup> De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9-12 (dieren) van de Flora en faunawet.

<sup>18</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>19</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>20</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

#### *Toetsing aan grenswaarden*

Het initiatief maakt, als 'in betekenende mate'-project, onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.<sup>21</sup> Indien hierover gereede twijfel bestaat, adviseert de Commissie het voornemen te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen zoals opgenomen in de Wet milieubeheer.

Indien verwacht wordt dat het project zich naderhand toch als 'niet in betekenende mate' kwalificeert, dan dient dat aannemelijk te worden gemaakt door aan te tonen dat de toename van de concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> niet de grenswaarde met meer dan 3 % overschrijdt. Maak in dat geval tevens duidelijk dat voldaan kan worden aan de anticumulatiebepaling opgenomen in het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.<sup>22</sup>

#### **5.4.2 Geluid**

Geef aan hoe een adequaat geluidsniveau voor bestaande (of nieuwe) kwetsbare bestemmingen (wonen - al dan niet agrarisch gebonden, natuur) op of in de nabijheid van het bedrijventerrein zal worden geborgd. Denk daarbij aan industrielawaai en geluid door transportactiviteiten tengevolge van de bedrijvigheid voor zover daarvan significante effecten te verwachten zijn, en bestaande geluidbronnen in de omgeving.

#### **5.4.3 Externe veiligheid**

Geef aan hoe een adequaat beschermingsniveau van bestaande (of nieuwe) kwetsbare bestemmingen (wonen en/of verblijf) voor externe veiligheidsrisico's wordt geborgd. Denk daarbij aan de risico's verbonden aan inrichtingen op het bedrijventerrein (bijvoorbeeld bij op- en overslagbedrijven danwel productiefaciliteiten), transport van gevaarlijke stoffen als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten, wegverkeer in de omgeving en de risicocontouren van het vliegveld.

### **5.5 Overige aspecten**

Presenteer in het MER in aanvulling op de in de startnotitie genoemde aspecten:

- een grondbalans;
- de mate van robuustheid van het watersysteem en de verschillende functies van het water in het gebied (stedelijk, recreatie, landbouw);<sup>23</sup>
- voor het aspect duurzaamheid: de effecten van maatregelen gericht op het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot.

---

<sup>21</sup> Vergelijk daarvoor de projectgegevens (= projectkenmerken en de daarbij horende luchtkwaliteitseffecten) in het besluit met de projectgegevens opgenomen in het NSL.

<sup>22</sup> Zie artikel 5 in deze AMvB. Dit is het geval als zij gebruik (zullen) maken van dezelfde ontsluitingsstructuur en aan elkaar (zullen) grenzen, dan wel in elkaars directe nabijheid (zullen) zijn gelegen tot een afstand van ten hoogste 1000 meter vanaf de grens van de desbetreffende locatie of inrichting. Dit speelt niet als de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>23</sup> Zie ook de zienswijze van Waterschap Zuiderzeeland waarin een aantal suggesties worden gegeven voor de beschrijving van het watersysteem, zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht.

## **6. OVERIGE ASPECTEN**

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

De Commissie beveelt aan om duidelijke kaartbeelden op te nemen, met heldere legenda.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.**

**Initiatiefnemer:** OMALA

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van de gemeente Lelystad

**Besluit:** bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C11.2

**Activiteit:** bedrijventerrein

**Bijzonderheden:** De Commissie geeft in het richtlijnenadvies de suggestie om – alvorens het MER op te stellen – eerst te toetsen aan de Natuurbeschermingswet 1998, met name de mogelijke gevolgen van het project op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen. Verder legt de Commissie de nadruk op nut en noodzaak voor het bedrijvenpark en op gevoeligheidsanalyses voor die situaties waarbij er geen extra aansluiting op de snelweg A6 gerealiseerd wordt en waarbij er geen uitbreiding plaatsvindt van Lelystad Airport.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Flevopost d.d. 27 mei 2009

ter inzage legging startnotitie: 28 mei t/m 8 juli 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 4 juni 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 juli 2009

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. F.D. Dotinga (secretaris)

ir. J.A.M. van Dijk

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

drs. R.B. van der Werff

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. Provincie Flevoland
2. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
3. Waterschap Zuiderzeeland



## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bedrijvenpark Larserknoop te Lelystad

De gemeenten Almere en Lelystad en de provincie Flevoland hebben de Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere NV (OMALA) opgericht. OMALA is initiatiefnemer voor het bedrijvenpark Larserknoop tussen Lelystad Airport en de snelweg A6. De gemeenteraad van Lelystad dient voor de realisatie van dit bedrijvenpark een bestemmingsplan vast te stellen.

ISBN: 978-90-421-2782-1



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht  
T 030 - 234 76 66  
F 030 - 233 12 95  
E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

