

Notitie reikwijdte en detailniveau

Rondweg Lelystad-Zuid

Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef



Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 MER-procedure en de notitie reikwijdte en detailniveau	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Reeds doorlopen stappen	5
2.1 Verkenningsfase	5
3. Voorgenomen activiteit	7
3.1 Doelstellingen	7
3.2 Te treffen maatregelen	7
3.3 Plan en studiegebied	8
3.4 MER-plichtige activiteiten	10
4. Alternatieven en selectie	13
4.1 Uitgangspunten alternatieven	13
4.2 Ontwikkeling alternatieven	15
4.3 Eerste beoordeling ligging wegen	16
4.4 Aandachtspunten bij nadere detaillering	17
4.5 Koppelkansen	17
5. Aanpak effectbeoordeling	18
5.1 Effecten alternatieven	18
5.2 Detailniveau	20
6. Participatie en proces	21
6.1 Participatiemomenten	21
Bijlage 1 m.e.r.-procedure	24
Inleiding	24
Bijlage 2 Afkortingen en begrippen	28
Bijlage 3 Verkenningsrapportage Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef September 2021	29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de toenemende drukte op de huidige wegen in en rond Lelystad ontstaan er problemen in de verkeersdoorstroming en verkeersonveilige situaties. Door sluipverkeer wordt de leefbaarheid van de stad negatief beïnvloed. Zonder aanvullende maatregelen aan de zuidwest-zijde van Lelystad, worden de komende jaren steeds grotere problemen verwacht. Door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Warande en de groei van het aantal bezoekers naar Nationaal Park Nieuw Land, is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen verder toeneemt. Om deze problemen te voorkomen en te zorgen voor een betere bereikbaarheid van de zuidwestkant van Lelystad willen de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad een nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid aanleggen die loopt vanaf aansluiting 9 op de A6 tot en met de huidige Westerdreef.

Tijdens de verkenningsfase is in september 2021 een voorkeursoplossing vastgesteld door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt ingegaan op de daarin reeds gezette stappen, de afwegingen en de inhoudelijke aspecten die daarbij een rol spelen. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gezamenlijk opgesteld door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad en markeert, samen met de Uitgangspuntennotitie, de start van de procedure om de Rondweg Lelystad-Zuid te realiseren.

1.2 MER-procedure en de notitie reikwijdte en detailniveau

Voor de realisatie van deze Rondweg Lelystad-Zuid moeten de geldende bestemmingsplannen worden aangepast. Afhankelijk van de inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet gebeurt dat in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (conform de Wet ruimtelijk ordening (Wro)) of een projectbesluit (conform de Omgevingswet). Daarom wordt een procedure doorlopen die zowel aan de Wro als aan de Omgevingswet voldoet.

Voor het projectbesluit/inpassingsplan is een Milieueffectrapportage (MER) vereist. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de start van de m.e.r. procedure. De m.e.r. procedure dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het projectbesluit. In deze m.e.r. procedure treedt de provincie Flevoland op als initiatiefnemer en bevoegd gezag. De uitgangspunten voor de planologische procedure zijn beschreven in de Uitgangspuntennotitie.

Omdat de Rondweg Lelystad-Zuid bestaat uit een provinciaal deel en een gemeentelijk deel hebben de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad afgesproken de rondweg integraal voor te bereiden. Daarbij is afgesproken dat de provincie de initiatiefnemer en bevoegd gezag is voor het inpassingsplan/projectbesluit en de m.e.r.-procedure, waarbij de gemeente intensief betrokken is. Tijdens de komende planvoorbereidingsfase worden projectbesluit en MER in nauwe samenhang met het voorontwerp van de Rondweg Lelystad-Zuid opgesteld.

Het doel van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het beschrijven van de te volgen m.e.r. procedure. Hierbij wordt ingegaan op zowel de inhoudelijke als procedurele aspecten van de m.e.r. procedure. Inhoudelijke aspecten zijn de afbakening en onderzoeksaanpak voor het m.e.r. Procedurele aspecten zijn de stappen die worden doorlopen in de m.e.r. en de (formeel) betrokken partijen. Voor de overige procedurele aspecten wordt verwezen naar bijlage 1.

1.2.1 Zienswijzen indienen

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt samen met de Uitgangspuntennotitie 6 weken ter inzage gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen. De inspraak op deze notitie is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op welke milieuaspecten en bijbehorende beoordelingscriteria in het MER onderzocht worden en welke alternatieven en inpassingsvarianten onderzocht worden. Tevens wordt de commissie m.e.r. gevraagd een advies uit te brengen op deze notitie. Zij brengen hun advies uit in de periode van de 6 weken ter inzage legging.

Ook kunnen koppelkansen worden aangedragen voor het voornemen. Te denken valt bijvoorbeeld aan ambities, doelen of plannen die goed aansluiten (win-win situaties of werk-met-werk maken) op de opgaven die voor de Rondweg Lelystad-Zuid worden uitgevoerd. Voor het vast te stellen projectbesluit gaat het ook om de gelegenheid bieden nieuwe alternatieven aan te dragen en daarbij is het mogelijk om een onafhankelijk adviseur (al dan niet bij naam genoemd door aandrager alternatief) te raadplegen.

Naar aanleiding van de reacties stelt de provincie Flevoland de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau vast. Daarmee is definitief vastgelegd wat er in de m.e.r. moet worden onderzocht.

Publicatie/terinzagelegging Kennisgeving start op **woensdag 7 september 2022**. De zes weken durende termijn waarin zienswijzen ingezonden kunnen worden eindigt op **woensdag 19 oktober 2022**.

Digitale terinzagelegging via:

Op de websites [Provincie Flevoland - \(Ter inzage\)](#), [Lelystad.nl](#) en [Officielebekendmakingen.nl](#) staat de kennisgeving. Op de websites [Flevowegen.nl](#) en [Rondweg Lelystad-Zuid - Gemeente Lelystad](#) en staat meer informatie over het project.

Op verzoek kan een fysiek exemplaar worden opgevraagd.

Een schriftelijke reactie dient u te richten aan het college van Gedeputeerde Staten. Dit kan zowel per mail via rondweglelystadzuid@flevoland.nl onder vermelding van 'reactie NRD Rondweg Lelystad-Zuid' of per post via het adres Gedeputeerde Staten, Postbus 55, 8200 AB in Lelystad. Wilt u mondeling reageren, dan kunt u hiervoor een telefonische afspraak maken met één van de omgevingsmanagers van Rondweg Lelystad-Zuid via telefoonnummer 0320 265 566.

1.2.2 Rol en samenwerking

Omdat de Rondweg Lelystad-Zuid bestaat uit een provinciaal deel en een gemeentelijk deel (zie plangebied) hebben de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad afgesproken de rondweg integraal voor te bereiden. Daarbij is afgesproken dat de provincie de initiatiefnemer en bevoegd gezag is voor het inpassingsplan/projectbesluit en de m.e.r.-procedure, waarbij de gemeente intensief betrokken is. Tijdens de komende planvoorbereidingsfase worden projectbesluit en m.e.r. in nauwe samenhang met het voorontwerp van de Rondweg Lelystad-Zuid opgesteld.

Omdat zowel de rol van bevoegd gezag als het initiatiefnemerschap bij de provincie Flevoland ligt is afgesproken om hier intern scheiding in aan te brengen. Initiatiefnemer is de afdeling Infrastructuur en Bevoegd gezag is de afdeling Strategie & Beleid binnen de provincie Flevoland. Ook op bestuurlijk niveau is scheiding aangebracht door dit te verdelen over twee gedeputeerden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgenomen activiteit en het plan- en studiegebied. Daarnaast wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht welke stappen reeds doorlopen zijn aan de hand van de eerdere verkenning. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de breedte van de oplossing en de daarin gezette stappen. Hoofdstuk 5 beschrijft op welke wijze de milieueffecten in het MER worden onderzocht. Hierbij wordt ingegaan op de te onderzoeken alternatieven en het beoordelingskader. In de bijlagen staat procedurele informatie over de te volgen m.e.r. procedure (bijlage 1), een verklarende woordenlijst (bijlage 2) en de verkenningsrapportage Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef september 2021 (bijlage 3).

2. Reeds doorlopen stappen

2.1 Verkenningfase

In 2021 is door de provincie Flevoland en gemeente Lelystad een gezamenlijke verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor genoemde problemen en doelstellingen. Daarbij is al geparticipeerd door inwoners en belanghebbenden bij het opstellen van die verkenning. Zo is er meegedacht over de vormgeving van de alternatieve liggingen.

Tijdens de in 2020 en 2021 uitgevoerde verkenning zijn de volgende zaken onderzocht:

- inventarisatie en analyse plangebied.
- zoekgebied en eerste keuze ligging weg.
- uitwerking voorkeursoplossing.

Verkeer

Het tijdens de verkenning gebruikte verkeersmodel laat zien dat na 2030 de etmaalintensiteiten op de nieuwe Rondweg boven de 20.000 motorvoertuigen per etmaal uitkomen.

Uit de analyse van de verkeerscijfers blijkt verder dat in de periode tot 2030:

- De Rondweg Lelystad-Zuid vanaf het begin een duidelijk functie heeft en de intensiteit vanaf het begin hoog is.
- Er een behoorlijke afname is van het verkeer op de Larserdreef en aansluiting 10 (A6).
- Een deel van het verkeer via andere routes zal rijden waardoor de Oostvaardersdijk veiliger wordt richting het centrum van Lelystad.
- Er minder verkeer door het centrum van Lelystad zal gaan rijden.
- De leefbaarheid in de stad (minder sluipverkeer) en de verkeersveiligheid op de bestaande wegen verbetert doordat de huidige delen worden ontlast.
- Poort Lelystad rechtstreeks wordt ontsloten vanuit de Randstad en vanuit overige delen van de stad.

Vanwege de verwachte hoge intensiteit wordt geadviseerd uit te gaan van een profiel van een 2 x 2 rijstroken. Uitgangspunt daarbij is dat de nieuw aan te leggen Rondweg Lelystad-Zuid 80 km/uur en de Verlengde Westerdreef 70 km/uur wordt. Voor het veilig gebruik van de weg speelt de herkenbaarheid van het wegbeeld tevens een rol. Provinciale en gemeentelijke wegen met een intensiteit groter dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal zijn gewoonlijk ingericht met 2 x 2 rijstroken. Daarnaast hebben de Westerdreef en Larserdreef tevens een 2 x 2 inrichting. Doorzetting van deze inrichting bevordert de herkenbaarheid voor de weggebruiker en de doorstroming.

De uitwisseling van verkeer bij ontsluitingswegen vindt plaats door middel van gelijkvloerse kruispunten. Het fiets- en voetgangersverkeer kruist, ter bevordering van de doorstroming en veiligheid, ongelijkvloers.

Onderzochte alternatieven

De alternatieven voor de ligging van de weg zijn in de verkenning op hoofdlijnen vergeleken op een aantal onderscheidende effecten:

- Het alternatief Langs de bosrand scoort op veel beoordelingscriteria goed.
- Het alternatief Langs de Lage Dwarsvaart scoort vooral door de ligging in het NNN gebied slecht en heeft een hoog gelegen kruispunt bij de Buizerdweg die voor licht en geluidhinder op de bestaande bebouwing kan zorgen.
- Het alternatief Door de wijk beperkt de mogelijkheden voor de toekomstige woningbouw en is minder goed landschappelijk in te passen.

Als bijlage 3 is de verkenningsrapportage opgenomen waarin meer gedetailleerde informatie over de eerste beoordeling is opgenomen.

Op basis van uitgevoerde onderzoeken in de verkenningsfase en de beoordelingsaspecten is er een voorkeur voor een ligging Langs de bosrand. Zie hiervoor hoofdstuk 4.3.

3. Voorgenomen activiteit

3.1 Doelstellingen

De nieuw aan te leggen infrastructuur draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- Een rechtstreekse ontsluiting vanaf de A6 bij aansluiting 9 naar de toegangspoort van Nationaal Park Nieuw Land aan de Buizerdweg. Deze ontsluiting faciliteert de te verwachten toekomstige bezoekersaantallen.
- Verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwest zijde van Lelystad, het ontlasten van de aansluiting 10 Lelystad Centrum en het wegennet richting het centrum van Lelystad.
- De nieuwe wegen sluiten aan bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level en de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven.

3.2 Te treffen maatregelen

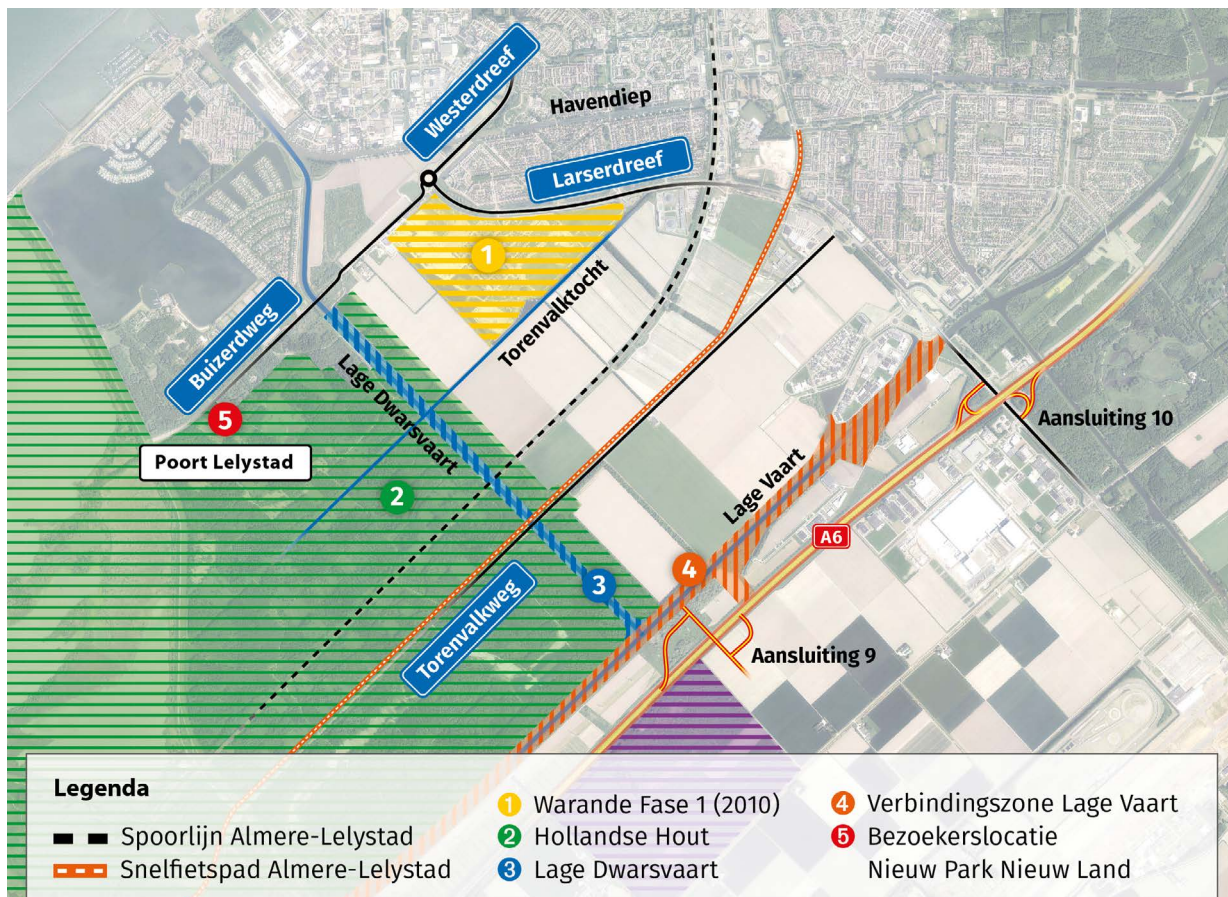
Zoals aangegeven hebben de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad samen een verkenning naar mogelijke oplossingen uitgevoerd die tot doel hebben de verkeersbewegingen voor nu en in de toekomst vlot en veilig te laten plaatsvinden. Een robuuste en toekomstbestendige oplossing, waarbij rekening wordt gehouden met de omgeving waarin deze moet worden aangelegd. In de verkenningsfase in 2021 komt dat de aanleg van een nieuwe Rondweg aan de zuidzijde van Lelystad de voorkeur heeft. In die verkenning zijn drie alternatieve liggingen van de Rondweg op hoofdlijnen onderzocht. In september 2021 hebben zowel Provinciale Staten als de Gemeenteraad Lelystad ingestemd met de voorkeursoplossing 'Langs de Bosrand'. Uitgangspunt hierbij is een goede landschappelijke inpassing, die rekening houdt met ontwikkeling van de woonwijk Warande en Nationaal Park Nieuw Land. Voor het projectbesluit worden de uitkomsten van de verkenning als uitgangspunt genomen.

De rondweg aan de zuidzijde van Lelystad bestaat uit:

- Een rondweg vanaf aansluiting 9 op de A6 met 2 x 2 rijstroken, onder het spoor door en dan afbuigend naar de Buizerdweg tot en met de rotonde bij de Larserdreef/Westerdreef.
- Aanleg van een aantal kruispunten ter ontsluiting van het gebied.
- Landschappelijke inpassing als een Parkway met een bredere middenberm.
- De Laan van Nieuw Land wordt een provinciale weg met 80 km, de Verlengde Westerdreef een gemeentelijke weg met 70 km per uur.
- Aanpassingen aan aansluiting 9 op de A6.
- Voorzieningen voor langzaam verkeer: een langzaam verkeersverbinding langs de Buizerdweg onder de Verlengde Westerdreef met een aanpassing van de brug over de Lage Dwarsvaart.
- Aanpassing aan de brug over het Havendiep zodat een weg met 2 x 2 rijstroken ontstaat (de oorspronkelijke situatie) en een nieuwe fietsbrug.
- Kruising spoor door bestaande spoorkruising.

In de eerste stap van de m.e.r. worden de drie alternatieve liggingen van deze rondweg onderzocht op hun effecten. In de tweede stap van de m.e.r. worden inrichtingsvarianten van het voorkeursstracé onderzocht, zoals de vormgeving van de kruisingen.

3.3 Plan en studiegebied



Figuur 1: Plangebied project Rondweg Lelystad-Zuid

Het plangebied waar de Rondweg komt te liggen bestaat voornamelijk uit akkerbouwgronden, ingericht volgens de oorspronkelijke verkaveling vanuit de inpoldering. Dit zijn nu nog landbouwgronden maar de gemeente Lelystad heeft een uitbreiding van de woonwijk Warande daarop voorzien in de komende jaren.

Door het gebied ligt een aantal smallere wegen zoals de Torenvalkweg en de Buizerdweg, die het Nationaal Park Nieuw Land nu ontsluiten. Deze polderwegen zijn sober ingericht, zonder laanbeplantingen en hebben relatief smalle bermen en bermsloten. Het gebied rond de Torenvalkweg is (vrijwel) onbebouwd, langs de Buizerdweg staat enige lintbebouwing. De huidige woonwijk Warande is in aanbouw en wordt nu ontsloten door de Larserdreef en de Buizerdweg/Verlengde Westerdreef, ter hoogte van het winkelcentrum Warande.

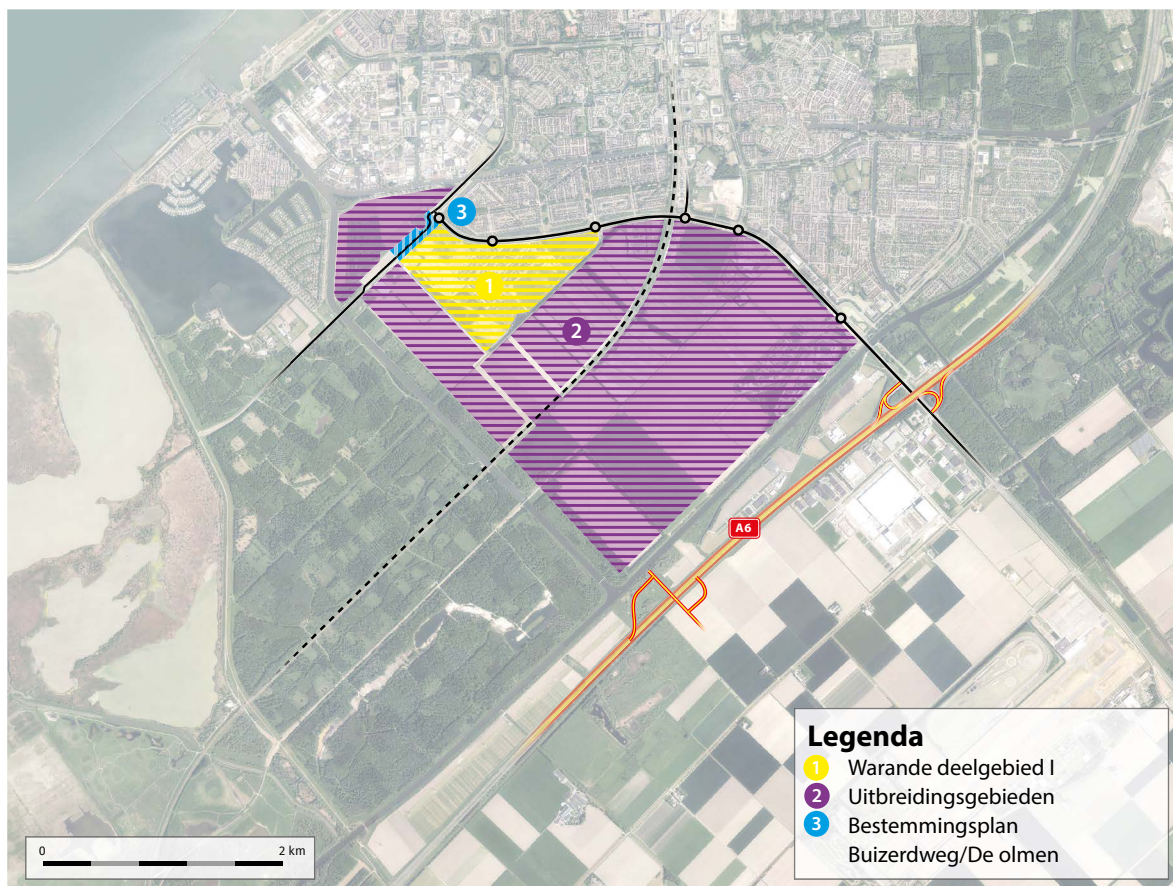
Tussen de Torenvalktocht en de Torenvalkweg ligt de verhoogd aangelegde spoorlijn tussen Lelystad en Almere. In combinatie met de beplanting op het dijktaalud vormt de spoorlijn een ruimtelijke scheiding in het gebied. In de spoordijk is binnen het plangebied een viaduct aanwezig, waar de Rondweg Lelystad-Zuid gebruik van kan maken. Dit viaduct is bij de aanleg van de spoorlijn gebouwd (omstreeks 1980). Naast de Torenvalktocht lopen er enkele watergangen door het gebied zoals de Lage Vaart en Lage Dwarsvaart. Beide watergangen worden gebruikt door recreatieve en beroepsvaart. De intensiteiten zijn laag. Verder is het de insteek om langs de Torenvalkweg een snelfietspad te realiseren. Deze zal via een fietsbrug de Rondweg Lelystad-Zuid kruisen. In de uitwerking zal daarmee rekening moeten worden gehouden.

Aan de zuidzijde van het plangebied (aan weerszijden van de Lage Dwarsvaart) is NNN-gebied aanwezig. Dit is het begin van Nationaal Park Nieuw Land.

Aan de noordwest kant van het gebied is de woonwijk Hollandse Hout gesitueerd.

Daarnaast heeft het plangebied de volgende landschappelijke kenmerken en kwaliteiten:

- hoog opgaande, afwisselende bosrand van het Hollandse Hout
- aantal hoog opgaande boom- en bossingels
- hoge bruggen over de vaarten welke tevens fungeren als uitzichtpunt over het gebied.



Figuur 2: Toekomstige ontwikkelingen

Woningbouw

In het Ontwikkelingsplan Warande 2.0, welke in 2009 is vastgesteld door de gemeente Lelystad, staat dat er 8.500 tot 10.000 woningen worden gebouwd in dit gebied (van Waterkop tot aan de A6).

Als uitwerking van de visie is de gemeente gestart met de aanleg van het eerste deelgebied. In totaal worden daar 1.650 woningen gerealiseerd.

Daarnaast heeft het Rijk heeft de provincie Flevoland gevraagd of het ruimte ziet voor de bouw van 100.000 extra woningen binnen de gehele provincie. De gemeente Lelystad heeft naar aanleiding van deze vraag als stip aan de horizon een verdubbeling van de stad gezet, door de bouw van 40.000 woningen. Een deel van deze woningen is voorzien in het plangebied. Met deze extra woningbouwopgave zal opnieuw worden gekeken naar het ontwikkelingsplan 2.0 van Warande. De gemeente Lelystad gaat onderzoeken of er opgeschaald kan worden naar in totaal 10.000 tot mogelijk 16.000 woningen. Inzet is om de gehele Warande inclusief de extra woningbouwopgave vanuit het Rijk in 2040 gerealiseerd te hebben.

In de huidige plannen van Warande fase 1 is opgenomen dat er aandacht moet zijn voor een goede wijk-ontsluiting. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan De Olmen/Buizerdweg, dat in december 2020 door de gemeenteraad van Lelystad is vastgesteld. In Warande deelgebied 1 zijn nog niet alle procedures afgerond, er zijn nog lopende procedures, over bestemmingsplan Groote Nooten (oostzijde deelgebied 1) en wijzigingsplan Waterwoningen Ranonkellaan (zuidzijde deelgebied 1). Beide zijn in ontwerp terinzage gelegd en beschikbaar op ruimtelijkeplannen.nl. Langs de Larserdreef en langs de A6 is sprake van (nieuwe) woon- en werkgebieden.

Natuur

In het plangebied ligt aan de randen een gedeelte NNN-gebied en in de nabijheid van het Natura2000 gebied Oostvaardersplassen. Het NNN-gebied zal bij de te onderzoeken alternatieven voor de Rondweg mogelijk worden gewijzigd. De ecologische waarde is van het NNN-gebied tussen de Lage Dwarsvaart en de landbouwpercelen naar verwachting niet hoog, wel moet er vanuit rekening worden gehouden met soorten uit natura-2000 gebieden, zoals de blauwe kiekendief (en bruine kiekendief). Daarnaast moet de nodige aandacht zijn voor de beschermde soorten die mogelijk in het gebied voorkomen. Hier zal in de m.e.r. specifieke aandacht aan worden besteed. Uitgangspunt is het natuurinclusief ontwerpen van een Rondweg die rekening houdt met natuurkenmerken.

De houtopstanden vragen aandacht omdat het plangebied valt onder twee verschillende houtopstand-procedures: er zijn delen die vallen binnen en delen die vallen buiten de bebouwde kom zoals die vastgelegd is in de Natuurbeschermingswet.

Voor de kap van bomen in het buitengebied zal een herplantplicht gaan gelden.

Verkeer

Er wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Lelystad. Met dit verkeersmodel worden een aantal scenario's doorgerekend:

- Voor de planperiode tot en met 2034, en een doorkijk naar 2040 (ivm een robuuste oplossing).
- In de scenario's wordt rekening gehouden met aantallen woningbouw, bezoekers Nationaal Park Nieuw Land en arbeids- en leerlingplaatsen.
- De huidige en toekomstige infrastructuur is opgenomen.

Daarmee wordt de nut en noodzaak onderbouwd van de Rondweg Lelystad-Zuid en de effecten beoordeeld. Tevens wordt er op basis van het verkeersmodel een simulatie gemaakt van de aansluitingen (o.a. de rotonde Larserdreef-Westerdreef zoals aangegeven in de verkenning) en worden de effecten op aansluiting 9 bekeken.

Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. Hoe groot het studiegebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten en kan daarom ook per milieuaspect verschillen.

Water

Klimaatbestendigheid is een aandachtspunt in het plangebied. Uit analyse van het waterschap blijkt dat er een risico aanwezig is dat een deel van de gronden die in de zone liggen waarin de nieuwe Rondweg is bedacht kan inrunderen bij langdurige neerslag.

3.4 m.e.r.-plichtige activiteiten

Het doel van een m.e.r. (milieueffectrapportage) is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Het project Rondweg Lelystad-Zuid start onder de huidige wetgeving, tegelijkertijd wordt er rekening gehouden met de nieuwe Omgevingswet die uitgaat van het nemen van een projectbesluit. Er wordt dus uitgegaan van zowel bestaande wetgeving als nieuwe wetgeving. Beide sporen zijn m.e.r.-plichtig.

Alhoewel de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is de verwachting dat dit wel zo is op het moment dat het ontwerp-projectbesluit voor dit project ter inzage wordt gelegd. Om deze reden is er voor gekozen om te anticiperen op de Omgevingswet en uit te gaan van een projectbesluit en deze voor te bereiden door middel van de projectprocedure.

Het projectbesluit is als planologisch instrument bedoeld om slagvaardig in te kunnen spelen op ingrijpende en ingewikkelde projecten waarbij een publiek belang een rol speelt. Denk aan:

- Het aanleggen, verleggen en/of versterken van een waterkering.
- Aanleg of uitbreiding van auto(snel)wegen, spoorwegen en vaarwegen.
- Het bouwen van een hoogspanningsleiding of windturbines.

Het projectbesluit geeft het bestuursorgaan dat het projectbesluit toepast de regie over besluitvorming, ook waar belangen van andere overheden in het spel zijn. Het projectbesluit is gebaseerd op de Elverdingmethode ('sneller en beter'-aanpak) met een verkenning van alternatieven en vroegtijdige participatie van belanghebbenden (als verplicht onderdeel).

Voor een aantal activiteiten geldt een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die beschreven staan in het Besluit milieueffectrapportage of omdat een passende beoordeling nodig is op grond van de Wet Natuurbescherming. Hierna worden beiden gevallen toegelicht.

MER-plicht op grond huidige wetgeving

De drempelwaarde van de C-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage wordt overschreden (aanleg autoweg).

Als voor deze activiteit een plan of een besluit wordt voorbereid geldt een m.e.r.-plicht.

De procedure van een plan wordt dan aangevuld met de procedurele stappen van de m.e.r. die zijn opgenomen in [paragraaf 7.4](#) Wet milieubeheer. De procedure van een besluit wordt dan aangevuld met de procedurele stappen van de m.e.r. die zijn opgenomen in [paragraaf 7.8](#) of [paragraaf 7.9](#) Wet milieubeheer.

De definitie van autoweg in het Besluit milieueffectrapportage is:

“Een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.”

De Rondweg Lelystad-Zuid wordt tussen aansluiting 9 van de A6 en de Buizerdweg ingericht als een provinciale weg met een 80 km/u regime en tussen de Buizerdweg en Westerdreef ingericht als een gemeentelijke weg 70 km/uur. De exacte inrichting van de kruispunten is nog niet bekend, maar het is een reële mogelijkheid dat de weg alleen toegankelijk wordt via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en daarom gedefinieerd kan worden als autoweg. Op grond hiervan is het uitgangspunt dat de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid m.e.r.-plichtig is.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg	-	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Citaat bijlage onderdeel C van besluit m.e.r.

MER-plicht op grond van nieuwe Wetgeving

Op basis van Omgevingsbesluit artikel 11.6 en 11.7 en Bijlage V is de activiteit m.e.r.-plichtig. Als voor deze activiteit een Projectbesluit wordt voorbereid geldt een m.e.r.-plicht.

J. INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

J1: Wegen

Als sprake is van:

1° de aanleg van een autosnelweg of autoweg;

2° de aanleg, wijziging of uitbreiding van een nieuwe weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer; of

3° de verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10km of meer.

Aanleg, wijziging of uitbreiding

Het omgevingsplan

Citaat bijlage bijlage V Omgevingsbesluit

MER-plicht omdat een passende beoordeling benodigd is

Uit het natuuronderzoek moet blijken of er sprake is van mogelijk significante negatieve effecten op N2000 gebieden. Dit onderzoek wordt in de m.e.r. uitgevoerd. Uitgangspunt op moment van schrijven van deze notitie is dat die niet uit te sluiten zijn.

Vigerende wetgeving

Onder de vigerende wetgeving in de Wet Natuurbescherming is geregeld in art. 2.8, lid 1 dat er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd als significant negatieve effecten niet uit te sluiten zijn op N2000 gebieden. Bij een passende beoordeling moet een plan-m.e.r. worden uitgevoerd die de milieueffecten onderzoekt. Volgens [art. 7.2a lid 1 Wm](#) zijn plannen die volgens een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn en waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt m.e.r.-plichtig.

Nieuwe wetgeving

Op grond van art.16.36 lid 2 Omgevingswet ju. art 16.53c Omgevingswet is een MER verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Wet

Natuurbescherming moet worden opgesteld. Daardoor kan het mogelijk zijn dat op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wet milieubeheer art.16.36 lid 2 Ow ju. art 16.53c Ow onder de Omgevingswet een plan-MER nodig is voor respectievelijk een PIP of een projectbesluit. Voor de plan-m.e.r. wordt geput uit data van onderhavige MER.

4. Alternatieven en selectie

Voor de ligging van de Rondweg Lelystad-Zuid zijn verschillende alternatieven mogelijk. In 2021 is een eerste selectie van alternatieven en varianten afgerond.

Het MER zal in twee stappen worden uitgevoerd, waarbij in de eerste stap de onderzoeken een zodanig detail-niveau hebben dat de effecten van de reeds drie onderzochte alternatieven met elkaar kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of de conclusie ten aanzien van het gekozen voorkeursalternatief definitief als voorkeursalternatief wordt gezien.

Van het definitieve voorkeursalternatief wordt een voorlopig ontwerp gemaakt. Daarbij wordt een aantal ontwerpkeuzes verder uitgewerkt ten opzichte van de selectiefase en worden bijvoorbeeld de kruispunten verder ontworpen. In de tweede stap van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht.

Hierna volgt een toelichting op de wijze waarop de eerste selectie heeft plaatsgevonden en welke alternatieven in het MER worden onderzocht.

4.1 Uitgangspunten alternatieven

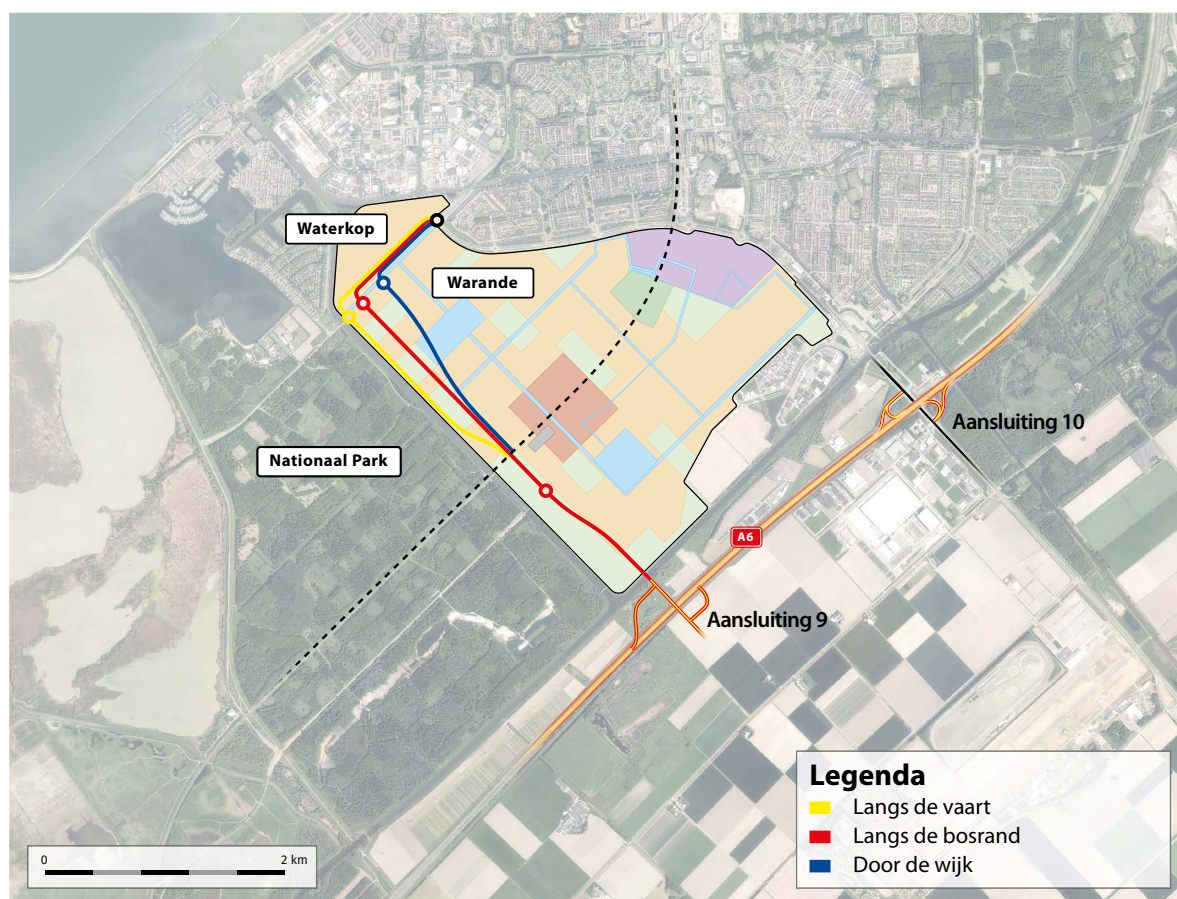
Als eerste stap zijn de eisen en uitgangspunten op basis van de doelstellingen geïnventariseerd waaraan de Rondweg Lelystad-Zuid moet voldoen. Vanuit de gemeente Lelystad zijn extra uitgangspunten meegegeven voor de verkeersstructuur rondom de wijk Warande en met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Het ontwikkelingstempo en fasering is ook meegenomen bij de scenario's voor bijvoorbeeld het verkeersmodel.

Uitgangspunten	Omschrijving
Ontsluiting Nationaal Park Nieuw Land	Rechtstreekse ontsluiting Poort Lelystad via Buizerdweg en via de Verlengde Westerdreef Verbetering verkeersdoorstroming
Verbetering verkeersdoorstroming	Rechtstreekse aansluiting op de A6 Verbinding tussen de A6 en de Verlengde Westerdreef Het aantal aansluitingen van de nieuwe weg moet beperkt blijven
Verkeersstructuur Warande	Eerste deel van Warande moet ontsloten worden
Toekomstige ontwikkelingen	De oplossing voor de ligging van de nieuwe weg biedt mogelijkheden voor (geplande) toekomstige ontwikkelingen

Om haalbare oplossingsrichtingen te kunnen schetsen zijn de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkelingen op basis van de beschikbare beleidskaders (structuurplan) gedeeld tussen provincie en gemeente. In het herziene ontwikkelingsplan Warande 2009 wordt uitgegaan van:

- Hogere woondichtheden rond een toekomstig station in de directe nabijheid van de Laan van Nieuw Land.
- Uitgangspunt is de woningbouwontwikkeling te starten vanaf de huidige Westerdreef (beginnend bij het huidige bestemmingsplan).
- Eventueel clusters 'boswonen' in de bosstrook langs de Lage Dwarsvaart.
- Ontwikkelingen Warande.

- In het Ontwikkelingsplan Warande 2.0, welke in 2009 is vastgesteld door de gemeente Lelystad, staat dat er 8.500 tot 10.000 woningen worden gebouwd in dit gebied (van Waterkop tot aan de A6). Als uitwerking van de visie is de gemeente gestart met de aanleg van het eerste deelgebied. In totaal worden daar 1.650 woningen gerealiseerd.
- Daarnaast heeft het Rijk heeft de provincie Flevoland gevraagd of het ruimte ziet voor de bouw van 100.000 extra woningen binnen de gehele provincie. De gemeente Lelystad heeft naar aanleiding van deze vraag als stip aan de horizon een verdubbeling van de stad gezet, door de bouw van 40.000 woningen. Een deel van deze woningen is voorzien in het plangebied. Met deze extra woningbouwopgave zal opnieuw worden gekeken naar het ontwikkelingsplan 2.0 van Warande. De gemeente Lelystad gaat onderzoeken of er opgeschaald kan worden naar in totaal 10.000 tot mogelijk 16.000 woningen. Inzet is om de gehele Warande inclusief de extra woningbouwopgave vanuit het Rijk in 2040 gerealiseerd te hebben.
- Voor de woningbouw in de toekomst is bekeken hoeveel aansluitingen er moeten zijn. Op de Laan van Nieuw Land zullen de aansluitingen voor de wijk worden beperkt tot maximaal twee (één aansluiting tussen de Lage Vaart en de spoorlijn en een aansluiting tussen de spoorlijn en de Buizerdweg).
- Ontwikkelingen Nationaal Park Nieuw Land.
- Uitgegaan wordt van een rechtstreekse bereikbaarheid van Poort Lelystad aan de Buizerdweg. Op deze locatie wordt in de toekomst de hoofdentree van Nationaal Park Nieuw Land voorzien aan de kant van Lelystad.



Figuur 3: De drie oplossingen in relatie tot de ontwikkelingen

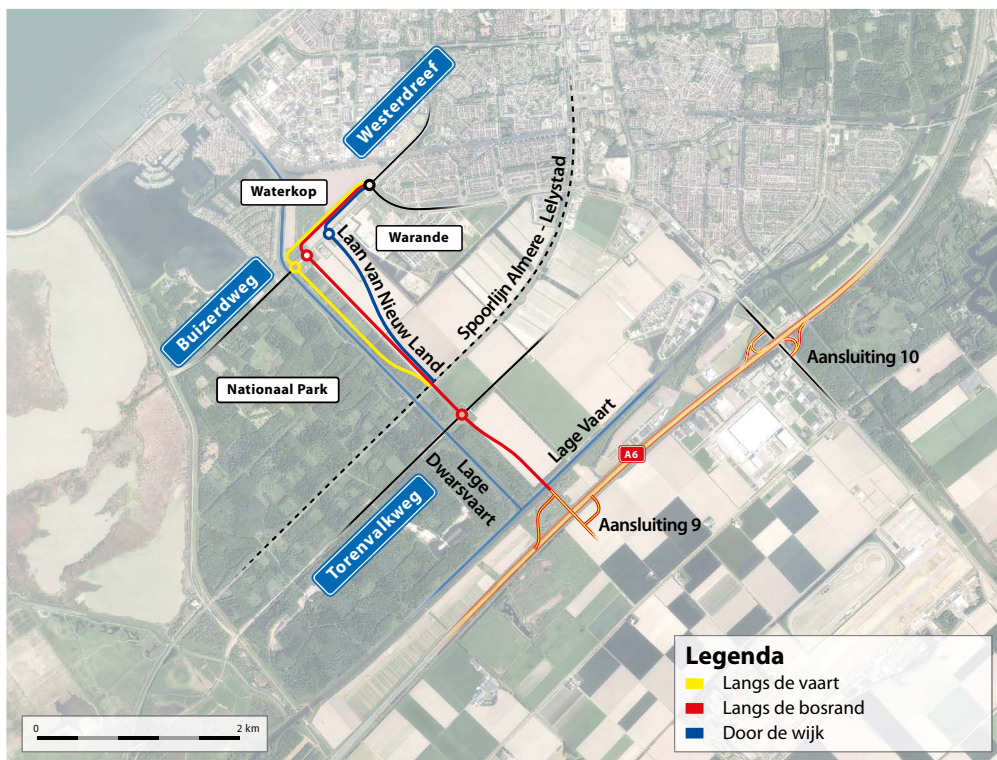
4.2 Ontwikkeling alternatieven

Alternatieven ligging wegen

In het plangebied zijn dwangpunten aanwezig die invloed hebben op de ligging van de weg, zoals de huidige aansluiting 9, de spoorlijn en de brug over de Lage Dwarsvaart. Verder speelt de woningbouw tussen de Buizerdweg en het eerste deel van de Verlengde Westerdreef ook een rol, zoals opgenomen in het bestemmingsplan De Olmen. Op basis van de verzamelde eisen en uitgangspunten zijn drie mogelijke liggingen van Rondweg Lelystad-Zuid samengesteld. Deze drie mogelijke liggingen zijn in de verkenning beoordeeld en op hoofdlijnen vergeleken op een aantal onderscheidende effecten.

Tussen de Lage Vaart en de spoorlijn is er weinig variatie mogelijk en is er alleen een ligging mogelijk langs de bosrand. Ten noorden van de spoorlijn zijn er drie liggingen mogelijk: langs de vaart, langs de bosrand en door de wijk.

- Bij alternatief “Langs de vaart” ligt de Rondweg na de spoorkruising langs de Lage Dwarsvaart en wordt het Nationaal Park ontsloten via een hooggelegen gelijkvloerse kruising bij de brug Buizerdweg over de Lage Dwarsvaart.
- Bij alternatief “Langs de bosrand” ligt de Rondweg na de spoorkruising langs de bosrand en sluit laaggelegen gelijkvloers aan op de Buizerdweg.
- Bij alternatief “Door de wijk” ligt de Rondweg na de spoorkruising door de toekomstige woonwijk en sluit laaggelegen gelijkvloers aan op de Buizerdweg.



Figuur 4: Overzicht oplossingen ligging Rondweg Lelystad-Zuid

4.3 Eerste beoordeling ligging wegen

De alternatieven voor de ligging van de weg zijn in de verkenningrapportage op hoofdlijnen vergeleken op een aantal onderscheidende effecten:

- Het alternatief Langs de bosrand scoort op veel beoordelingscriteria goed.
- Het alternatief Langs de Lage Dwarsvaart scoort vooral door de ligging in het NNN gebied slecht en heeft een hoog gelegen kruispunt bij de Buizerdweg die voor licht en geluidhinder op de bestaande bebouwing kan zorgen.
- Het alternatief Door de wijk beperkt de mogelijkheden voor de toekomstige woningbouw en is minder goed landschappelijk in te passen.

Als bijlage 3 is de verkenningrapportage opgenomen waarin meer gedetailleerde informatie over de eerste beoordeling is opgenomen.

Op basis van uitgevoerde onderzoeken in de verkenningsfase en de beoordelingsaspecten is er een voorkeur voor het alternatief Langs de bosrand.

Beoordelingscriteria	Ligging Langs de vaart	Ligging Langs de bosrand	Ligging Door de wijk
Bereikbaarheid Poort Lelystad van Nationaal Park Nieuw Land	++	++	+/-
Verbeteren van verkeersdoorstroming Lelystad en ontlasten van aansluiting 10 Lelystad Centrum en het onderliggende wegennet	++	++	++
(Landschappelijke) inpassing	+/-	++	+/-
Natuur	-	+/-	+/-
Toekomstvastheid	+/-	+	-
Acceptatie omgeving/ effect op belangen omgeving	-	+/-	-
Kosten	-	+	+

Tabel 1: Oplossingsrichtingen

++ = zeer goed + = goed +/- = voldoende - = onvoldoende

In het MER worden deze drie liggingen nogmaals beoordeeld:

1. Langs de vaart
2. Langs de bosrand
3. Door de wijk

Daarbij is belangrijk dat:

- De ligging van de weg Poort Lelystad rechtstreeks bereikbaar maakt en er een goede entree naar Nationaal Park Nieuw Land kan worden gemaakt.
- Een alternatief niet door het NNN gebied loopt en relatief een minder grote impact voor de kiekendief heeft.
- Een alternatief minder impact heeft op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied en goed landschappelijk kan worden ingepast.
- Een alternatief goed functioneert voor de verkeersdoorstroming.

4.4 Aandachtspunten bij nadere detaillering

In de verkenningsfase is het alternatief Langs de bosrand verder beschouwd. Daaruit is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen:

- Vanwege het hoogteverschil met de brug over de Lage Dwarsvaart zal de ligging van de weg naar verwachting bijbuigen richting de Buizerdweg om te zorgen dat het kruispunt lager kan komen te liggen. In het projectbesluit en het MER en de achterliggende ontwerpen wordt dit nader bekeken.
- De nadere detaillering van de landschappelijke inpassing. Insteek is dat de weg wordt ingericht als een Parkway met verbrede middenbermen. De overblijvende hoeken bij de Lage Vaart en de Buizerdweg kunnen worden beschouwd en (deels) worden benut als gebied voor eventuele boscompensatie.
- De kruispunten moeten nader worden bekeken met een dynamische simulatie op basis van het nieuwe verkeersmodel.
- Bij de uitwerking van de inrichtingsvarianten wordt onderzocht hoe de geluidswerende voorzieningen kunnen worden ingepast, mogelijk worden verschillende varianten onderzocht.

Andere alternatieven zijn nu nog niet voorzien, maar uit participatie kunnen aanvullende alternatieven, varianten of koppelkansen naar voren komen.

4.5 Koppelkansen

Provincie en gemeente staan open voor koppelkansen (al dan niet aangedragen tijdens het participatieproces). Koppelkansen zijn ideeën en nieuwe initiatieven die een koppeling met de aanleg van de Rondweg hebben. In de gesprekken met de omgeving en uit de participatie wordt gesproken over eventuele koppelkansen. Hierbij gaat het om initiatieven in het project met een andere hoofddoelstelling dan de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Door gelijktijdige realisatie met de rondweg kan dat voordeel opleveren op gebied van kosten en beperking van overlast en mogelijk proceduretijd (werk met werk maken). De aandragers van de koppelkansen zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie van het idee. De initiatiefnemers (provincie Flevoland en gemeente Lelystad) staan financieel niet aan de lat voor de koppelkansen. Een andere mogelijkheid om koppelkansen 'mee te nemen' is om in het ontwerp rekening te houden met bepaalde ontwikkelingen (adaptief meenemen). Die ontwikkelingen kunnen zich nu in een andere fase bevinden waarbij ze op dit moment onvoldoende zijn uitgewerkt om meegenomen te worden in het project.

Meekoppelkansen zijn op dit moment nog niet voorzien, maar als zij zich voordoen, kan beoordeeld worden of zij als meekoppelkans worden meegenomen. Koppelkansen zullen dan geval in de eerste of tweede stap van de m.e.r. integraal mee beoordeeld worden t.b.v. een juiste besluitvorming.

5. Aanpak effectbeoordeling

5.1 Effecten alternatieven

Het MER maakt de relevante milieueffecten van de drie alternatieven voor de ligging van de Rondweg Lelystad-Zuid inzichtelijk. In de verkenning van 2021 zijn alle relevante milieuaspecten op een voldoende gedetailleerd niveau onderzocht om een initiële keuze te maken en voor te leggen. Nu er een projectbesluit/inpassingsplan moet worden genomen moeten de effecten van deze alternatieven nogmaals worden onderzocht. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe dit gebeurt en met wel detailniveau. In onderstaande tabel is samengevat welke aspecten in het MER worden onderzocht.

Referentiesituatie/autonome ontwikkelingen

De effecten van de alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die los van de Rondweg Lelystad-Zuid sowieso uitgevoerd worden en waarover al bestuurlijke overeenstemming is. Dit zijn op moment van schrijven o.a. de volgende ontwikkelingen:

1. Woningbouwplan Warande 2.0 herzien plan 2009 uitgaande van 7000 woningen in 2030 en 10.000 woningen in 2040.
 2. Projecten P-MIRT provincie Flevoland, betreft projecten waar bestuurlijke besluitvorming over heeft plaatsgevonden
 3. MIRT rijk
- Nationaal Park Nieuw Land

In onderstaande tabel is te zien welke criteria beoordeeld worden voor de oplossingen voor de ligging van de Rondweg Lelystad-Zuid.

Thema	Aspect	Effectbepaling
Verkeer	Verbeteren verkeersdoorstroming Lelystad Zuid	Kwantitatief, verbeteren verkeersdoorstroming hoofdinfrastructuur, aansluiting 10 en onderliggend wegennet
	Doorstroming kruispunten	Kwantitatief, effect op doorstroming kruispunten
	Verkeersveiligheid fietsers en sociale veiligheid	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Kwantitatief en kwalitatief

Thema	Aspect	Effectbepaling
Woon en leefmilieu en gezondheid	Geluid*	Kwantitatief, aantal geluidbelaste woningen boven de 48 dB Lden
		Kwantitatief, geluidbelaste oppervlakte boven de 42 dB (24 uren gemiddelde)
		Kwantitatief, oppervlak met een toekomstige geluidsbelasting van 48 dB of meer
		Kwantitatief, geluidsproductie-plafonds geluidregister Flevoland
	Lucht	Kwantitatief, NO2 wettelijke norm
		Kwantitatief, NO2 effect op concentratie
		Kwantitatief, Fijn stof wettelijke norm
		Kwantitatief, Fijn stof effect op concentratie
		Kwantitatief, effect op WHO-normen Schone lucht akkoord
	Trillingen en geurhinder	Kwantitatief
Externe veiligheid	Kwantitatief, groepsrisico en plaatsgebonden risico	
Recreatie	Kwalitatief	
Bodem en water	Bodem	Kwalitatief, effecten op bodem-opbouw
		Kwalitatief, effecten op bodem-kwaliteit
		Kwalitatief, effecten op grondverzet en grondstromen
	Water	Grondwater kwantiteit en kwaliteit
		Oppervlaktewater kwantiteit en kwaliteit
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Kwalitatief, aansluiting bij bestaande landschappelijke waarden (kernwaarden gebied) gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.
		Kwalitatief Landschappelijke inpassing nieuwe infrastructuur <ul style="list-style-type: none"> • Overgangszone NPNL • Beperken barrièrewerking
	Archeologie	Kwalitatief en kwantitatief, effecten op archeologische waarden
	Cultuurhistorie	Kwalitatief, effecten op historisch-geografische waarden
		Kwalitatief, effecten op historische bouwkundige waarden

Thema	Aspect	Effectbepaling
Natuur	Natura 2000	Kwantitatief, effecten vanwege stikstofdepositie
		Kwantitatief en kwalitatief, effecten op instandhoudingsdoelstellingen N2000
	Natuurnetwerk Nederland gebieden	Kwantitatief, ruimtebeslag
		Kwalitatief, verstoring
	Flora en Fauna	Kwantitatief en kwalitatief, verzuring/vermesting
		Kwantitatief, ruimtebeslag
Toekomstvastheid/mogelijkheden ontwikkelingen	Mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	Kwalitatief, effect op toekomstige ontwikkeling woningbouw
		Kwalitatief, barrièrewerking
	Robuuste oplossing naar de toekomst	Kwalitatief, voldoende robuust voor toekomstige scenario's/groei
Overige aspecten	Duurzaamheid	Kwalitatief en kwantitatief, duurzaamheidskompas
	Klimaatadaptatie	Kwalitatief, effect op klimaat-adaptief vermogen
	Natuurinclusief	Kwalitatief

5.2 Detailniveau

Het MER wordt stapsgewijs uitgevoerd, waarbij in de eerste stap de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de drie oplossingen met elkaar kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of variant Langs de bosrand definitief als voorkeursoplossing wordt gezien.

Van de definitieve voorkeursoplossing wordt een voorlopig ontwerp gemaakt. Daarbij wordt een aantal ontwerpkeuzes verder uitgewerkt ten opzichte van de verkenningsfase, en worden bijvoorbeeld de kruispunten met de Torenvalkweg, Buizerdweg, Ranonkellaan en Westerdreef/Larserdreef verder ontworpen. In de tweede stap van het MER worden de effecten van het voorkeursoplossing op de omgeving nader onderzocht ten behoeve van het projectbesluit.

De effecten worden waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten (tijdens de aanlegfase). Waar nodig zullen mogelijke maatregelen worden bepaald voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten. Vervolgens wordt bepaald of er na toepassing van de mitigerende maatregelen sprake is van 'resteffecten', waarvoor (al dan niet verplicht) compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die negatieve effecten van een ingreep in het plangebied op planten- en diersoorten beperken.

6. Participatie en proces

De komst van de Rondweg Lelystad-Zuid is van invloed op omwonenden en bedrijven in de buurt. Om de omgeving juist te kunnen informeren over en mee te nemen in de te zetten stappen is duidelijke communicatie en participatie erg belangrijk. Met een uitgebreid participatietraject wordt binnen de ontwikkeling van de Rondweg Lelystad-Zuid al met de nieuwe Omgevingswet gewerkt.

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om formeel te reageren op de plannen. Het participatieproces kent naast deze formele momenten ook informele momenten. Het is een doorlopend proces, dat al tijdens de verkenning is opgestart.

6.1 Participatiemomenten

Op dit moment bevindt het project zich in de planvoorbereidingsfase. In de planvoorbereidingsfase wordt informatie opgehaald, wat als input dient voor het ontwerp van de Rondweg Lelystad-Zuid. Voor de planologische procedure (PIP/Projectbesluit) wordt een kennisgeving voor het voornemen en participatie gepubliceerd. De uitgangspunten vanuit de Omgevingswet voor participatie worden gebruikt, hierbij gaat het o.a. dat een ieder (aanvullingen op de) alternatieven mag aandragen, waarbij het mogelijk is een onafhankelijk adviseur (al dan niet bij naam genoemd door aandrager) te raadplegen.



Figuur 5: overzicht van de belangrijkste fases van het project

Voor de Rondweg Lelystad-Zuid wordt een aantal stappen doorlopen binnen de planvoorbereiding waaraan participatiemomenten gekoppeld zijn aan mijlpalen. De stappen in de planvoorbereiding en participatiemoment zijn hieronder nader uitgewerkt.

Planning	Procedurestappen	Communicatie
3e en 4e kwartaal 2022	<p>Kennisgeving</p> <ul style="list-style-type: none">• Kennisgeving participatie, Uitgangspuntennotitie en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)• Inloopbijeenkomst• Reacties ophalen	Informeren over de procedure en oproep om zorgen en wensen aan te dragen.
3e kwartaal 2022	<p>Verkenning¹</p> <ul style="list-style-type: none">• Participatie: aandragen ideeën en oplossingen• Beoordelen aangedragen ideeën en oplossingen• Keuze kansrijke ideeën en oplossingen voor rondweg	Betrekken van belanghebbenden bij het uitwerken van de voorkeursoplossing.

1 Niet te verwarren met de in 2020 uitgevoerde verkenning waaruit een voorkeursoplossing naar voren is gekomen. Tijdens deze verkenningsfase wordt de opgave en relevante ontwikkelingen in de omgeving onderzocht. Belanghebbenden kunnen ideeën en oplossingen aandragen die beoordeeld worden.

Planning	Procedurestappen	Communicatie
3e kwartaal 2022/2e kwartaal 2024	Projectbesluit en MER <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerken maatregelen per aangedragen kansrijke ideeën en oplossingen → Ontwerp-projectbesluit • Toetsen ideeën, inzichten en oplossingen → Milieueffectbeschrijving en -beoordeling • Mitigerende maatregelen → Uitwerken mitigerende maatregelen 	Betrekken van belanghebbenden bij de uitwerking van het voorontwerp. Afstemming over mitigerende maatregelen.
3e kwartaal 2023/1e kwartaal 2024	Besluitvorming <ul style="list-style-type: none"> • Besluit ontwerp-projectbesluit • Publicatie ontwerp-projectbesluit en MER (door GS) • Zienswijzen (reactie) • Zienswijzennota (vastgesteld door GS) • Publicatie definitief projectbesluit (door PS) • Keuze voorkeursoplossing → Vaststellen voorkeursoplossing (door GS) 	Informeren over het besluit, mogelijkheid tot indienen zienswijzen en eventueel beroep. Afstemming over de gemaakte keuzes.

Tabel 2: Planproces Rondweg Lelystad-Zuid

Het onderstaande overzicht geeft de verschillende contactmomenten per fase en belangengroep.

Fase	Overheden	Bewoners en lokale bedrijven	Maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en instellingen
Kennisgeving 2e helft 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Email voor publicatiedatum. • Bijeenkomst ter inzage legging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijk gesprek. Bredere doelgroep via email/brief/social media. • Bijeenkomst ter inzage legging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijk gesprek. Bredere doelgroep via email/brief/social media. • Krantenartikel met daarin de publicatiedatum. • Bijeenkomst ter inzage legging.
Verkenning 2e helft 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijke gesprekken. • Besluitvorming kansen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijke gesprekken, nazorg via email of telefoon. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijke gesprekken, nazorg via email of telefoon. • Artikel via projectpagina's, social media, omroep.
Projectenbesluiten m.e.r. 2e helft 2022/ 1e helft 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijke gesprekken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijk gesprek planuitweringsfase proces. • Informeren over proces ter inzagelegging planproducten voor projectbesluit. • Bijeenkomst ter inzagelegging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Persoonlijk gesprek, planuitwerkingsfase-proces. • Informeren proces ter inzage legging planproducten voor projectbesluit. • Bijeenkomst ter inzage legging.

Tabel 3: Communicatie per fase en belangengroep

Planning	Omschrijving
Eind juni 2022	Besluit college van GS over Uitgangspuntennotitie en Notitie Reikwijdte en Detailniveau
7 september 2022	Publicatie en start ter inzage legging voor periode van 6 weken van de Uitgangspuntennotitie en Notitie Reikwijdte en Detailniveau
19 oktober 2022	Einde ter inzage legging notities
Medio oktober/november 2022	Commissie m.e.r. brengt advies uit over Notitie Reikwijdte en Detailniveau
December 2022	Vaststelling van nota van opmerkingen notities door college van GS
September 2022 tot en met april 2023	Opstellen Ontwerp-projectbesluit en MER
April 2023 tot en met juni 2023	Bestuurlijke besluitvorming ontwerp-projectbesluit en MER
Mei 2023 tot en met juli 2023	Toetsen inspraakrijpheid Gemeenteraad en Provinciale Staten
September 2023 tot en met oktober 2023	Publicatie en ter inzage legging ontwerp-projectbesluit en MER
Tijdens inspraakperiode	Advies commissie m.e.r.
November 2023 tot en met Maart 2024	Bestuurlijke besluitvorming Projectbesluit na consultatie Gemeenteraad en Provinciale Staten
April 2024	Ter inzage legging Projectbesluit en MER en start beroepstermijn

Tabel 4: Planning

Bijlage 1 m.e.r.-procedure

Inleiding

Het doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenoemde activiteiten op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Het milieueffectrapport (MER) onderbouwt keuzen voor de inrichting en brengt de milieueffecten in beeld.

Voor het project Rondweg Lelystad-Zuid wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgd. Deze procedure is verplicht voor plan-m.e.r. en voor project-m.e.r.-procedures die worden doorlopen voor een planologische juridisch besluit, in dit geval het projectbesluit of Inpassingsplan.

In deze bijlage vindt u welke actoren een rol spelen in de procedure en hoe de procedure voor de m.e.r. en het planologisch juridisch besluit met elkaar samen hangen. In bijlage 2 wordt een aantal afkortingen en begrippen nader toegelicht.

Actor	Omschrijving
Bevoegd gezag (BG)	Het bestuurorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende m.e.r.-plichtige plan of besluit. In dit geval de provincie Flevoland
De initiatiefnemer	Een publieke of private partij die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen en een aanvraag voor een besluit wil indienen bij het bevoegd gezag. In dit geval is dit ook de provincie Flevoland
Adviseurs	De adviseurs die worden geraadpleegd over het inpassingsplan, in dit geval de betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs.
Commissie voor de milieueffectrapportage	Onafhankelijke adviseur over MER
Een ieder	Burgers en andere belanghebbenden

Uitgebreide procedure

6 tot 12 weken

Mededeling IN aan BG
(alleen als BG # IN)

Kennisgeving en zienswijzen

Raadpleging en advies reikwijdte
en detailniveau

Advies van BG aan IN
(alleen als BG # IN)

MER

Kennisgeving en zienswijzen
Advies commissie m.e.r.

Besluit, motivering,
bekendmaking en mededeling

Bezwaar en beroep
(niet bij alle plannen)

Evaluatie

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moeder-procedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval het projectbesluit. Het doel van het milieueffectrapport is om het milieubelang volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over het projectbesluit. Het verkennen, beoordelen en vergelijken van verschillende alternatieven voor het voornemen staat centraal in het milieueffectrapport. Er is een uitgebreide m.e.r.-procedure en een beperkte m.e.r.-procedure. Bij de beperkte m.e.r.-procedure vervalt een aantal eisen uit de uitgebreide procedure. Bij een groot deel van de m.e.r.-plichtige gevallen is de uitgebreide procedure aan de orde: bij alle plannen en bij complexe besluiten. Voor de Rondweg Lelystad-Zuid wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen.

Kennisgeving

De uitgebreide procedure start met de kennisgeving van het voornemen en het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de notitie staat op welk detailniveau onderzoek wordt/is verricht. Een NRD is vormvrij en betreft in dit geval deze voorliggende notitie. Hiermee wordt tevens kennis gegeven van het voornemen en de participatie.

Op het moment van kennisgeving gaat de NRD gaat gedurende een periode van zes weken ter inzage. Tijdens de terinzagelegging kan eenieder reageren op de NRD.

Raadpleging en advies Reikwijdte en Detailniveau

In deze m.e.r.-procedure wordt vrijwillig advies met betrekking tot de NRD ingewonnen bij de Commissie m.e.r. Het inwinnen van dit advies vindt plaats tijdens de zienswijzeperiode. Tegelijkertijd wordt de NRD naar diverse (ambtelijke) overlegpartijen gestuurd ter raadpleging.

Opstellen milieueffectrapportage

De reacties en adviezen worden gebruikt bij het opstellen van het MER. Het opstellen van het MER loopt parallel dat van de projectbesluitprocedure. Zo kan het MER kan worden ingezet om de alternatieven (kansrijke oplossingsrichtingen) af te wegen. De uitwerking van het MER kan vervolgens in het projectbesluit verder worden uitgewerkt.

Terinzagelegging, zienswijzen en toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Na afronding van het MER wordt dit samen met het ontwerpprojectbesluit ter inzage gelegd en kunnen hierop zienswijzen worden ingediend. Tijdens de terinzagelegging wordt het MER getoetst door de Commissie m.e.r.. De Commissie beoordeelt de kwaliteit van de informatie die in het MER is gebruikt.

Tot slot volgt een verplichte bekendmaking van de publicatie van het projectbesluit inclusief het MER. Na de bekendmaking is het nog mogelijk om bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen het genomen besluit.

Inhoudelijke onderdelen van het MER

De inhoudelijke eisen aan het MER zijn vastgelegd in artikel 7.7 Wet milieubeheer (plan-MER) en artikel 7.23 van de Wet milieubeheer (project-MER). De inhoudsvereisten zijn:

- d. Doel: een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- e. Voorgenomen activiteit en alternatieven: een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- f. Relevante plannen en besluiten: in het geval van een m.e.r.-plichtig plan een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

- g. Huidige situatie en autonome ontwikkeling: een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- h. Effecten: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- i. Vergelijking: een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu (punt D) met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven (punt E).
- j. Mitigerende en compenserende maatregelen: een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- k. Leemten in informatie: een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (punten D en E) als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- l. Samenvatting: een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.
- m. In het Omgevingsbesluit zijn ook inhoudelijke eisen aan het MER vastgelegd in art 11.3 Omgevingsbesluit (plan-MER) en art. 11.16 Ob (project-MER). Op grote lijnen komt dit overeen met de huidige eisen, maar er zijn een aantal extra inhoudelijke vereisten:
- n. Milieubeschermingsdoelstellingen: een beschrijving van de wijze waarop de doelstellingen ter bescherming het milieu die zijn vastgesteld op internationaal, communautair of nationaal niveau en andere milieuoverwegingen zijn betrokken bij het plan of programma. (plan-MER).
- o. Motivering alternatieven/onderzoeksmethode: Een motivering van de selectie van de onderzochte alternatieven en een beschrijving van de wijze waarop de milieueffecten zijn vastgesteld (plan-MER), danwel een beschrijving van de methoden of bewijsstukken die zijn gebruikt voor de identificatie en de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten (project-MER).
- p. Monitoring: een beschrijving van de voorgenomen monitoringsmaatregelen (plan-MER) en procedures voor monitoring voor zover relevant (project-MER).
- q. Referentielijst (project-MER)

Bijlage 2 Afkortingen en begrippen

Afkorting	Begrip
MER	Het milieueffectenrapport waarin de effecten op het milieu worden beschreven, vergeleken en beoordeeld.
m.e.r.	De procedure van de milieueffectrapportage.
NRD	Notitie reikwijdte en detailniveau.
Plangebied	Het gebied dat is opgenomen in het planologisch juridisch kader.
Referentiesituatie	De huidige situatie én de autonome ontwikkeling als de activiteit niet wordt uitgevoerd. Wordt gebruikt om de effecten van de activiteit te vergelijken met de situatie dat de activiteit niet wordt uitgevoerd.
Studiegebied	Gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.
Zoekgebied	Het gebied waarin de voorgenomen activiteit zal plaatsvinden. Als de exacte locatie van de voorgenomen activiteit bekend is, zal dit worden vastgelegd in het plangebied.

Bijlage 3 Verkenningrapportage Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef September 2021

An aerial photograph showing a landscape with a canal on the left, a dense forest in the middle, and a large green field on the right. In the background, a town and a body of water are visible.

Verkenningrapportage Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef

September 2021

Colofon

Dit is een gezamenlijke uitgave van
Provincie Flevoland en gemeente Lelystad
p/a Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact

T 0320 - 265 265

E info@flevoland.nl

W www.flevoland.nl

Juni 2022

