PROVINCIE FLEVOLAND

FLEVOLAND INNOVATIEF EN ONDERNEMEND

VERBINDINGSWEG EN HALVE AANSLUITING OP DE A6

INPASSINGSPLAN

Nota van beantwoording zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan



INHOUDSOPGAVE

Inleiding		5
Deel A	De gemeenteraad van Lelystad	7
Deel B	Advies van de commissie MER	8
Deel C	Zienswijzen	10
	C1. Zienswijzen algemeen	10
	C2. Lijst van insprekers	19
	C3. Zienswijze per inspreker	21
Deel D	Lijst van wijzigingen	37

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding van deze nota, de informatieverstrekking in het kader van de planologisch-juridische procedure van het provinciale inpassingsplan, de met betrekking tot het ontwerpplan ontvangen adviezen en zienswijzen, wijzigingen die in het inpassingsplan zijn doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp en de opbouw van deze nota.

Aanleiding
Om de bereikbaarheid van Lelystad en Lelystad Airport te verbeteren en in de toekomst te behouden realiseert de provincie ten zuiden van de huidige aansluiting 10 een nieuwe aansluiting op de A6. De nieuwe aansluiting wordt met een verbindingsweg verbonden met de ontsluitingsweg van de luchthaven en het bedrijventerrein Larserknoop.

Om deze ontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te maken stelt de provincie een provinciaal inpassingsplan (PIP) vast.

In verband met de nieuwe halve aansluiting op de A6 moeten op grond van de Wet milieubeheer geluidproductieplafonds (GPP) worden gewijzigd. Voor de procedure van deze wijziging is niet de provincie maar de Minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd. De inspraakprocedure voor deze wijziging is afgestemd op die van het PIP. Bij de voorbereiding van het PIP, wijziging van de GPP, inspraakperiode en informatiebijeenkomsten voor bewoners heeft de provincie nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Informatieverstrekking over de ontwerpbesluiten
De stukken zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt:
- Het ter inzage leggen van genoemde stukken is aangekondigd in de Staatscourant, de regionale huis-aan-huisbladen, in het Provinciaal blad en op de website van de provincie Flevoland. Het ontwerp inpassingsplan is tevens geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- De stukken zijn aan diverse overheden en andere instanties toegezonden met het verzoek op- en aanmerkingen uiterlijk 6 juli 2016 door te geven;
- Op 26 mei 2016, 6 juni 2016 en 21 juni 2016 zijn informatiebijeenkomsten gehouden.

Vanaf 2 juni tot en met 13 juli 2016 hebben de navolgende stukken ter inzage gelegen:
- de toelichting, regels en verbeelding van het ontwerp inpassingsplan “Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6”;
- de bijlagen bij de toelichting, waaronder het Milieueffectrapport (MER);
- het ontwerpbesluit ter wijziging van de geluidproductieplafonds.

Gedurende deze periode konden zienswijzen op de stukken met betrekking tot het PIP naar voren worden gebracht. Met betrekking tot het wijzigen van de geluidproductieplafonds konden zienswijzen worden ingediend bij de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Ontvangen adviezen en zienswijzen
Gemeenteraad van Lelystad
Als Provinciale Staten een inpassingsplan voorbereiden treden zij in de bevoegdheid van de gemeenteraad om op haar grondgebied een bestemmingsplan vast te stellen. In verband daarmee is in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening bepaald dat Provinciale Staten bij de voorbereiding van een inpassingsplan de gemeenteraad van de betreffende gemeente horen.
Bij brief, d.d. 16 december 2015, met kenmerk UI 5-94949, heeft de gemeenteraad van Lelystad laten weten ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, schriftelijk te willen reageren op het ontwerp-inpassingsplan en het bijbehorende MER. Bij brief van

14 april 2016 zijn de stukken aan de raad toegestuurd. Bij brief van 11 juli 2016, met kenmerk 160014024, heeft de gemeenteraad inhoudelijk gereageerd.

Advies van de Cmer
Op 20 juli 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), onder projectnummer 3075, haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In deze nota wordt het oordeel van de Cmer over het milieueffectrapport samengevat en wordt aangegeven hoe met het advies van de Cmer is omgegaan.

Zienswijzen
Gedurende de periode van terinzageligging zijn 26 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De beantwoording is gebundeld in deze nota. Voor de overzichtelijkheid zijn vaker gestelde vragen gebundeld en van één antwoord voorzien in het algemene deel van deze antwoordnota. Daarnaast zijn de diverse vragen en opmerkingen per inspreker beantwoord. Als een vraag of opmerking van een inspreker betrekking heeft op een onderdeel dat in het algemene deel of als reactie op een eerdere zienswijze is beantwoord, wordt kortheidshalve naar dat onderdeel of die reactie verwezen.
De ingediende zienswijzen zijn als bijlage aan deze Nota van Beantwoording toegevoegd.
Op het ontwerpbesluit ter wijziging van de geluidproductieplafonds zijn geen zienswijzen ingediend.

Wijzigingen van het ontwerpplan, MER en overige stukken
In verband met de, hierboven genoemde, ontvangen reacties is het gewenst het inpassingsplan, het bijbehorende MER en een aantal achtergrondrapporten op onderdelen aan te passen. Daarnaast behoeven de stukken op een aantal punten ambtshalve wijzigingen, bijvoorbeeld als gevolg van de uitwerking van het project in een (technisch) ontwerp en als gevolg van door ons geconstateerde omissies in de stukken. De halve aansluiting op de A6 is in nauw overleg met Rijkswaterstaat uitgewerkt. Rijkswaterstaat heeft in verband daarmee de stukken mede beoordeeld en voorstellen tot wijziging gedaan. Aan het einde van deze nota zijn de, in het vastgestelde inpassingsplan en overige stukken, doorgevoerde wijzigingen ten opzichte van de vorige fase samengevat.

Opbouw Nota van beantwoording zienswijzen
Deze nota heeft de volgende indeling:
Deel A De reactie van de gemeenteraad
Deel B Advies van de Cmer
Deel C Zienswijzen
- C1. Zienswijzen algemeen
- C2. Beantwoording per inspreker
- C3. Zienswijze per inspreker

Deel D Lijst van wijzigingen

Deel A De gemeenteraad van Lelystad

Bij brief van 11 juli 2016, met kenmerk 160014024, heeft de gemeenteraad schriftelijk gereageerd op het inpassingsplan en het bijbehorende MER.

Samenvatting reactie gemeenteraad
De gemeenteraad constateert dat het besluit van Gedeputeerde Staten conform de afspraken is, zoals deze zijn vastgelegd in de “Bestuursovereenkomst betreffende infrastructuur Lelystad Airport”.

De raad heeft met instemming geconstateerd dat het inpassingsplan en MER volledig lijkt en tegemoet komt aan de inspraakreacties die eerder op de uitgangspuntennotitie zijn ingebracht. Daarbij zijn de suggesties, zoals die als raad zijn aangegeven verwerkt.

Verder stemt de raad in met de genoemde termijn tot en met 2020 van overdracht van haar wettelijke bevoegdheden op planologisch vlak. Geconstateerd wordt dat na 2020 inmiddels het regime van de Omgevingswet geldend zal zijn. De raad verzoekt in de formulering van de planregels rekening te houden met het Handboek bestemmingsplannen Lelystad, zodat sprake is van een gelijkluidend planologisch regime binnen de gemeente.

In het plangebied is het industrie- en verkeerslawaai in relatie tot de bedrijfsactiviteiten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer een belangrijk onderwerp. Het is derhalve belangrijk dat het op 23 februari 2016 door de raad partieel hervastgestelde bestemmingsplan Larserknoop reparatie en het Inpassingsplan op dit punt overeenstemmen en goed op elkaar aansluiten. Hierover zal ambtelijk overleg plaatsvinden.

Als laatste roept de raad op een voorziening te treffen om direct geschadenen (nabije omwonenden en ondernemingen) te kunnen compenseren op een wijze die zo nodig uitgaat boven het wettelijk voorgeschrevene en met een meerjarige werkingsduur.

Reactie
De gemeenteraad van Lelystad stemt in met het voornemen van de provincie om een inpassingsplan vast te stellen voor de aanleg van de beoogde Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6. Daarbij stemt de gemeenteraad in met de inhoud van het ontwerp inpassingsplan en het bijbehorende MER en met de overdracht van haar wettelijke bevoegdheden op planologisch vlak tot en met 2020.

Bij het formuleren van de planregels is, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, rekening gehouden met het Handboek bestemmingsplannen Lelystad. Voor zover de definities, wijze van meten en algemene afwijkingsregels afwijken van het handboek zijn deze aangepast. Het partieel hervastgestelde bestemmingsplan Larserknoop reparatie en het Inpassingsplan zijn in overeenstemming gebracht ten aanzien van het aspect industrie- en verkeerslawaai.

In haar reactie heeft de raad van de gemeente Lelystad opgeroepen om een voorziening te treffen om direct geschadenen (nabije omwonenden en ondernemingen) te kunnen compenseren op een wijze die zo nodig uitgaat boven het wettelijk voorgeschrevene en met een meerjarige werkingsduur. De provincie gaat uit van hetgeen wettelijk benodigd is. Dit is het algemene uitgangspunt van de provincie rondom de verwerving van de benodigde gronden en andere situaties waar een schadevergoeding aan de orde is. Indien andere partijen van mening zijn dat bovenop de wettelijke verplichtingen aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden, dan zal desbetreffende partij de financiële consequenties daarvan moeten dragen.
Tegelijkertijd vindt er veelvuldig overleg plaats en worden afspraken gemaakt met de gemeente over de uitvoering van de plannen. Tevens worden in de uitvoering maatregelen getroffen om eventuele negatieve effecten op de omgeving te beperken. Als voorbeeld daarvan zijn er maatregelen getroffen rondom het bouwverkeer in verband met de aanleg van de Ontsluitingsweg Lelystad Airport en is besloten het Larserpad te verbreden.

Deel B Advies van de commissie MER

Op 20 juli 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), onder projectnummer 3075, haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. In dit deel wordt het oordeel van de Cmer over het milieueffectrapport samengevat en wordt aangegeven hoe met het advies van de Cmer is omgegaan.

In haar toetsingsadvies geeft de Cmer haar oordeel over de juistheid en volledigheid van het MER. De Cmer is van oordeel dat de keuze voor het voorkeursalternatief in het MER helder is beschreven. Wel adviseert zij om in een aanvulling op het MER de onderbouwing van de probleemanalyse van de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de luchthaven samen te vatten. Om de problemen rondom afslag 10 inzichtelijk te maken, stelt zij voor om de huidige en nieuwe situatie zoveel mogelijk kwantitatief te onderbouwen met verkeerscijfers, en de (on)mogelijkheden om het probleem bij de bestaande aansluiting 10 op te lossen, te beschrijven.

Ook ontbreekt naar het oordeel van de Cmer het samenhangend inzicht in de autonome ontwikkelingen en een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen, zoals bedrijventerreinen, luchthaven, woningbouw, verbreding A6 en fietsverbindingen met daarbij de milieueffecten.

Daarnaast wordt in het advies gevraagd om de effecten op natuur, naast de wettelijk beschermde dieren en soorten, in beeld te brengen en duidelijk te maken dat de mitigerende maatregelen voor otter en bever gewaarborgd zijn.

Reactie

Nut en noodzaak
In een aanvulling op de Mer is een onderbouwing van de nut en noodzaak gegeven. Deze geeft meer stapsgewijs de ontwikkelingen weer en een onderbouwing zodat dit beter navolgbaar is. Naast de in het inpassingsplan opgenomen situatie op de wegvakken van de A6 en de toe- en afrit op de A6, is ook gekeken naar de afwikkeling op de kruispunten op het onderliggende wegennet. Uit deze analyse komt naar voren dat zonder maatregelen de kruispunten het verkeer niet kunnen verwerken.

Bekeken is vervolgens in de aanvulling van de MER of met aanpassingen aan de kruispunten ter plaatse van aansluiting 10 deze problemen op te lossen zijn. Zelfs met het treffen van maatregelen op de kruispunten en het onderliggend wegennet is er geen oplossing waarbij beide kruispunten een aanvaardbare cyclustijd van de verkeerslichten van maximaal 120 seconden hebben. Met andere woorden, aanvullende maatregelen ter plaatse lossen de problemen niet op. Op basis hiervan luidt de conclusie dat autonoom het verkeer bij aansluiting 10, ook met het treffen van maatregelen aan de kruispunten, niet af te wikkelen is.

Daarmee is er in het MER ‘Halve aansluiting en verbindingsweg’ terecht uitgegaan van het zoeken naar een oplossing buiten deze aansluiting om. Toekomstige verkeersmaatregelen om aansluiting 10 en de Larserdreef en Larserweg te ontlasten (zoals de Warandedreef) bieden alleen uitkomst samen met een nieuwe aansluiting 9.

In de aanvulling is tevens een overzicht gegeven van de verschillende autonome ontwikkelingen in het gebied. Voor de autonome ontwikkelingen is het verkeerseffect op afslag 10 in beeld gebracht. Daarnaast zijn in de aanvulling relevante toekomstige ontwikkelingen benoemd.

Conclusie:
Hiermee wordt het door de Cmer gevraagde overzicht met autonome ontwikkelingen en een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen in beeld gebracht en de probleemanalyse kwantitatief en inzichtelijk onderbouwd. Uit de onderbouwing blijkt dat zelfs met aanzienlijke maatregelen het verkeer op afslag 10 in totaliteit onvoldoende afgewikkeld kan worden. Om de problemen op te lossen is het mogelijk om kruispunt 10 geheel aan te pakken (en om te bouwen naar een knooppunt), echter dit betekent dermate veel aanpassingen van zowel het kruispunt als het onderliggende wegennet dat daar niet voor gekozen is. Ook

blijft de verkeerssituatie kwetsbaar als er slechts een aansluiting is op de A6, aan deze zijde van Lelystad. Daarom is er een keuze gemaakt voor een nieuwe afslag. Dat wordt dus ook ondersteund door bijkomende argumenten zoals dat daarmee Lelystad in de toekomst meer robuust wordt ontsloten, een oplossing biedt voor ook de problemen op het onderliggende wegennet en mogelijkheden biedt voor alternatieve ontsluiting van bedrijventerreinen en aansluit bij de toekomstige verbreding van de A6.

Met deze aanvulling wordt de nut en noodzaak beter volgbaar onderbouwd waaruit blijkt dat een nieuwe aansluiting noodzakelijk is. De tekst van de toelichting van het inpassingsplan is op dit punt aangepast.

Natuur
Om de effecten op natuur, naast de wettelijk beschermde gebieden en soorten, in beeld te brengen zijn de natuurtoets en het Mer onder andere aangevuld met de rode lijst soorten om daarmee de effecten op natuur in algemene zin in beeld te brengen (zie bijvoorbeeld paragraaf 7.3.3.2 Beschermde soorten en Rode lijst soorten). Ook door insprekers is aangegeven dat zij vrezen voor negatieve effecten op natuur en flora en fauna. Er wordt verwezen naar vleermuizen, het natuurgebied de Burchtkamp en de grauwe kiekendief. Hierop is het Mer aangevuld, zie hoofdstuk 7.

In paragraaf 5.5 van het PIP is een overzicht opgenomen van de mitigerende maatregelen, waaronder die voor de otter en bever, en op welke wijze deze zijn geborgd. De overige mitigerende maatregelen hebben betrekking op geluid, water, archeologie, lichthinder en kiekendief. De maatregelen voor de otter en de bever worden overgenomen in het definitief ontwerp. Verder is er bijvoorbeeld sprake van afschermende maatregelen om licht op omliggende natuurgebieden vanaf de Verbindingsweg uit te kunnen sluiten. Deze wordt als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. De aanleg van optimaal foerageergebied voor de blauwe kiekendief wordt juridisch geborgd in een overeenkomst tussen de provincie en Staatsbosbeheer (SBB) waarmee de realisatie wordt gegarandeerd.

Conclusie:
Met het opnemen van het overzicht van mitigerende maatregelen en het opnemen van juridische borging in de planregels voor uitvoering van de mitigerende maatregelen en het afsluiten van een overeenkomst met SBB is er meer zekerheid opgenomen dat deze maatregelen worden uitgevoerd.

Deel C Zienswijzen

Er zijn 26 schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht. De zienswijzen zijn op volgorde van binnenkomst genummerd. In Bijlage 1 is een genummerd overzicht van insprekers opgenomen. Bij de beantwoording van de zienswijzen zijn deze nummers aangehouden.

Ontvankelijkheid
De hierboven bedoelde zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Omdat door een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp inpassingsplan naar voren kunnen worden gebracht, zijn de zienswijzen door ons in behandeling genomen.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen
Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. Deze worden onderstaand, onder het kopje “algemeen”, omschreven en van onze reactie voorzien. Het betreft de volgende onderwerpen: kruising Verbindingsweg met de Meerkoetenweg, nut en noodzaak van het plan en natuur.
Vervolgens wordt in een tabel per inspreker de inhoud van de zienswijzen weergegeven en volgt onze reactie daarop.

C 1. Zienswijzen algemeen

1. Kruising Verbindingsweg met de Meerkoetenweg

Van de 26 zienswijzen zijn er 23 zienswijzen ingediend over de kruising van de Meerkoetenweg met de verbindingsweg. De insprekers maken zich zorgen over:
- Een toename van het verkeer op de Meerkoetenweg en het sluipverkeer wat ontstaat door een gelijkvloerse kruising van de Meerkoetenweg en de verbindingsweg;
- Het ontstaan van een verkeersonveilige situatie voor fietsende kinderen en recreanten. Er moet een veilige oversteek worden gerealiseerd;
- Daarnaast is voor het landbouwverkeer een gelijkvloerse kruising onveilig, het verkeer krijgt amper de tijd om over te steken;
- De breedte van de Meerkoetenweg is beperkt en meer passerend verkeer zal onveilige situaties met zich meebrengen;
- Tegelijkertijd moet de doorstroming op de Meerkoetenweg wel zijn gewaarborgd.

De insprekers zijn van mening dat er een ongelijkvloerse kruising moet worden aangelegd om de doorstroming te waarborgen en te zorgen dat er een verkeersveilige oplossing is. De bewoners mogen niet meer overlast krijgen van de ontwikkelingen van de luchthaven. Indien dit niet mogelijk is wordt er in een aantal zienswijzen aangegeven dat er dan een verkeerslicht moet worden geplaatst meteen bij aanvang van de verbindingsweg.

Reactie
In dit deel wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende onderwerpen:
1. Kader inpassingsplan en Mer en betekenis voor kruising
2. Beschrijving van de situatie Meerkoetenweg;
3. Beschrijving verbindingsweg, beleid provincie en vergelijkbare voorbeelden;
4. Analyse nieuwe situatie

Bij deze onderwerpen wordt ingegaan op de punten die door de bewoners zijn ingebracht en waar zij zorgen over hebben.

De afgelopen periode is er intensief overleg geweest met de bewoners en de omgeving over de kruising van de Meerkoetenweg en verbindingsweg:
- Er is regulier overleg met de Club van omwonenden (CdO) en LTO over de voortgang van de Infrastructuur Lelystad Airport;

- Er is op 26 mei 2016 een bijeenkomst geweest voor de bewoners van de Meerkoetenweg en Knarweg over de kruising van de Meerkoetenweg en Verbindingsweg om hun belangen inzichtelijk te maken;
- Op 6 juni 2016 is er een inloopavond geweest over het inpassingsplan en MER en de procedure rond het geluidproductieplafond;
- Op 21 juni 2016 is er een informatieavond geweest voor alle leden van de CdO en LTO in het gebied om de voortgang en inhoud van de projecten en werkzaamheden van de luchthaven en de provincie met betrekking tot infrastructuur toe te lichten.

Besloten is om naar aanleiding van de zienswijzen en de informatieavonden een opdracht aan een adviesbureau (Inspec) te geven voor een aanvullend advies over de kruising. Dit aanvullende advies wordt op een tweetal momenten ook besproken met CdO en LTO.

De onderstaande toelichting maakt gebruik van dit advies.

Ad 1 Kader inpassingsplan en Mer en betekenis voor de kruising
In het ontwerp-inpassingsplan en Mer is een kader opgenomen ten aanzien van de kruising van de Meerkoetenweg:
De gelijkvloerse kruising van de Meerkoetenweg met de verbindingsweg is nieuw en vormt een extra situatie waar verkeer elkaar kruist. De exacte invulling wordt nader bepaald, al dan niet op termijn met Verkeersregelinstallatie, waarbij veiligheid, doorstroming en toekomstvastheid belangrijke aandachtspunten zijn. De belanghebbenden worden betrokken bij de verschillende keuzemogelijkheden.

Uiteindelijk zal de oplossingsrichting worden uitgewerkt in het definitief ontwerp die komende periode verder wordt opgepakt. Centraal staat nu de vraag of het kader wat is aangegeven in het inpassingsplan voldoende ruimte biedt voor de oplossing.

Ad 2 Beschrijving situatie Meerkoetenweg
De Meerkoetenweg is een erftoegangsweg (ETW) buiten de bebouwde kom en heeft als belangrijkste functie het ontsluiten van de aanliggende woningen, bedrijven en landbouwkavels. De Meerkoetenweg loopt parallel aan de A6 tussen de Knardijk en Larserweg. De Meerkoetenweg sluit aan de oostzijde haaks aan op de Knarweg welke aansluit op de Vogelweg. De Meerkoetenweg sluit aan op de Larserweg met een Verkeersregelinstallatie (VRI). De Larserweg is een stroomweg.
Voor de weg geldt een 80 km / uur regime, omdat deze nog niet is opgenomen in een 60 km / uur zone.
De Meerkoetenweg is:
- 3,5 meter breed en heeft daarmee een voor een erftoegangsweg gebruikelijke breedte, om de circa 300 meter zijn er passeerstroken;
- een weg met een apart vrijliggend fietspad van 2,00 meter langs de weg, wat voor een dergelijk weg met de lage intensiteiten fietsers niet gebruikelijk is. Schoolgaande jongeren maken van het fietspad gebruik en daarnaast maakt het onderdeel uit van het landelijk fietsknopennetwerk;
- een erftoegangsweg met 22 huisadressen, waar op 17 adressen bedrijfsmatige activiteiten zijn;
- een weg die veel wordt gebruikt door landbouwverkeer, vooral in de oogsttijd. Er is veel intern verkeer op de weg, met pieken op momenten dat de oogst wordt uitgevoerd.

Tellingen
In april en mei 2016 zijn tellingen uitgevoerd op de Meerkoetenweg. Daaruit blijkt dat de maximale intensiteit 372 voertuigen per etmaal is. Er is een groot deel vracht- en landbouwverkeer door de aanwezige landbouwbedrijven en de aanwezigheid van het bedrijf Schothorst. Op dit moment wordt opnieuw geteld om ook te bekijken of er in de oogsttijd nog een hoger aantal voertuigen rijdt.

Qua maatvoering en verkeersintensiteit voldoet de Meerkoetenweg aan de standaard zoals die voor erftoegangswegen is gesteld. Aandachtspunt is het hoge aandeel vrachtverkeer, waarbij de breedte van de weg wel een kritische grens heeft bereikt. Dit is ook door veel bewoners ingebracht, vooral het passeren van de vrachtwagens wordt als onveilig gezien.

In de huidige situatie is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de Meerkoetenweg op dit moment onderdeel is van een sluiproute in het normale netwerkverkeer.

Ad 3 Beschrijving verbindingsweg en beleid provincie
De nieuwe verbindingsweg is een gebiedsontsluitingsweg type II, omdat deze weg primair de verschillende gebieden binnen de omgeving van Lelystad Airport en de bedrijventerreinen met elkaar verbindt. Dit type weg wordt buiten de bebouwde kom bij voorkeur met 1 x 2 rijstroken uitgevoerd waarop 80 km per uur wordt gereden en landbouwverkeer is toegestaan.

De inschatting is op basis van de modellen dat de intensiteiten oplopen (tussen 2030 en 2043) naar 8000 motorvoertuigen per etmaal. Bij verkeersintensiteiten van meer dan 10.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal verdient het aanbeveling de weg te sluiten voor landbouwverkeer.
In het begin zal er, gezien het beperkt aantal vliegbewegingen, sprake zijn van een lage intensiteit op de verbindingsweg, pas in het maximale groeimodel (groei bedrijfsterreinen en luchthaven) zal het oplopen naar 8000 motorvoertuigen.

Beleid provincie kruispunten
De provincie Flevoland volgt in principe de landelijke richtlijnen. Deze zijn vastgelegd in de CROW publicatie 315 a Basiskenmerken kruispunten en rotondes. Specifieke zaken voor Flevoland zijn vastgelegd in de Richtlijn wegontwerp provincie Flevoland.

Van		**Met**			
		Solitaire hoofdfietsroute	Erftoegangsweg (ETW)	Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Stroomweg (SW)
ETW	Vorm	Gelijkvloers (fiets in de voorrang)	Gelijkvloers/rechts gaat voor/gelijkwaardig	Gelijkvloers met voorrangsregeling	Ongelijkvloers
	Optionele elementen	Snelheidsbeperkende maatregelen, eventueel voorrangsregeling voor fietsers	Plateau Attentie verhogende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	-
GOW	Vorm	Gelijkvloers met voorrangsregeling (fiets uit de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangsregeling	Gelijkvloers met voorrangsregeling Rotonde VRI	Ongelijkvloerse aansluiting met voorrangsregeling Rotonde
	Optionele elementen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	-
			VRI Kruispuntplateau Plateau in zijweg	De veilige snelheid op het kruispunt is 50 km/h	
SW	Vorm	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloerse aansluiting met voorrangsregeling	Ongelijkvloers knooppunt

Tabel 1: Landelijke richtlijnen CROW kruispunten

In de provincie Flevoland worden op kruispunten tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangswegen gelijkvloerse voorrangskruispunten toegepast. Bij een nieuw kruispunt komt deze in de volgende vormen voor afhankelijk van de intensiteit en functie van de kruisende wegen:
- Voorrangskruispunt met kruispuntplateau;
- Voorrangskruispunt met linksafvakken en snelheidsremmers in de zijwegen (vanaf circa 5000 motorvoertuigen per etmaal);
- Voorrangskruispunten met verkeerslichten

Kruispuntvorm	**GOW**	**Intensiteit** (mvt/etmaal)	**ETW**	**Intensiteit** (mvt/etmaal)
VRI	N307 Hanzeweg	12.500	Ketelweg / Hondweg	
	N307 Hanzeweg	12.400	Roggebotweg	
Kruispuntplateau	N706 Vogelweg	4.500	Gruttoweg / Wulpweg	
	N705 Roerdompweg	3.000	Juttepeerlaan / Sterappellaan	
	N715 Oosterringweg	3.900	Lindeweg	
Bajonet	N706 Vogelweg	4.500 *(wegvak vanaf Diuikerweg)* 2.2.00 *(wegvak vanaf Lepeplaarweg)*	Roerdompweg / Reigerweg	3.000
Snelheidsremmers	N715 Oosterringweg	4.000	Friesepad	
	N309 Elburgerweg	5.800	Haringweg	
4-taks conventioneel	N305 Biddingringweg	7.200	Nonnetjesweg / Harderringweg	
Beweegbare Fysieke Afscheiding (BFA)	N710 Biddingweg	2.400	Wisentweg	

Tabel 2: Inventarisatie vergelijkbare kruisingen provincie Flevoland

Uit vergelijkbare voorbeelden uit Flevoland blijkt dat kruisingen van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen door een gelijkvloerse kruising worden vormgegeven. Naarmate de intensiteit toeneemt is er sprake van meer maatregelen (bv Hanzeweg boven de 12.000 motorvoertuigen). Kruisingen bij stroomwegen worden overwegend vormgegeven met een VRI, slechts in een enkele situatie is er binnen de provincie een ongelijkvloerse oplossing.

Ad 4 Analyse nieuwe situatie
Voor een nieuwe kruising moet aansluitend op het provinciaal beleid ook worden gekeken naar de lokale situatie en is veiligheid en een vlotte doorstroming een belangrijk afwegingscriterium.

Context toekomstige situatie
Binnen het gebied vinden ontwikkelingen plaats zoals geschetst in het inpassingsplan. Naast Lelystad Airport betreffen dit de geplande bedrijfsterreinen. Aansluitingen zijn voorzien van Larserpoort en de bedrijfsterreinen van Lelystad Airport Businesspark via de Ontsluitingsweg en de verbindingsweg.

Op de verbindingsweg zullen naar verwachting per etmaal maximaal 8000 motorvoertuigen rijden. Uit de verkeersmodellen is voor een weg als de Meerkoetenweg niet kwantitatief af te leiden welke verkeersintensiteit er zal ontstaan in de toekomst. Daarvoor is het verkeersmodel niet gedetailleerd genoeg. Zoals aangegeven is er op basis van tellingen en informatie van de bewoners door Inspec geconcludeerd dat in de huidige situatie de intensiteit 437 mvt / etmaal zal zijn, en dat er in verhouding met de breedte van de weg veel vrachtverkeer op aanwezig is. Bij de uitgangspunten conform het inpassingsplan zal dit naar verwachting weinig sluipverkeer opleveren. Veel verkeer zal via aansluiting 10 gaan omdat dit de kortste route is. Daarnaast zal er verkeer via de voorziene aansluitingen van de bedrijfsterreinen worden afgewikkeld.
Door Inspec is bekeken wat de verwachting is ten aanzien van eventueel sluipverkeer als er een slechtste scenario optreedt (als er wel verkeersgroei optreedt maar als de aangegeven aansluitingen van de bedrijfsterreinen niet worden gerealiseerd). Dan zou er druk op de Meerkoetenweg kunnen ontstaan als er geen maatregelen worden getroffen. Naar de inschatting van Inspec zou dit in het slechtste geval een toename kunnen betekenen van 360 motorvoertuigen per etmaal, wat zou kunnen leiden tot een aantal van 800 motorvoertuigen per etmaal. Dit zal pas op langere termijn aan de orde zijn en indien de geplande aansluitingen niet worden gerealiseerd. Het zijn voor een erftoegangsweg geen enorme intensiteiten, maar gezien de breedte van de Meerkoetenweg en het aandeel landbouwverkeer wat ontstaat wel een ongewenste situatie. Gemonitord zal moeten worden of en hoeveel sluipverkeer er ontstaat, om te bekijken of er maatregelen noodzakelijk zijn.

De bewoners hebben eerder aangegeven zorgen te hebben ten aanzien van de veiligheid en de doorstroming op de Meerkoetenweg. Daarover wordt het volgende opgemerkt:

- Gezien de huidige aantallen motorvoertuigen op de Meerkoetenweg zal vooral het passeren van voertuigen en het aanwezige vrachtverkeer in relatie met de breedte van de Meerkoetenweg een aandachtspunt zijn. Op zichzelf is een erftoegangsweg met deze aantallen acceptabel.
- De snelheid op de verbindingsweg wordt beperkt doordat er een VRI op de afslag vanaf de A6 wordt geplaatst en doordat er sprake is van lagere snelheden in verband met de te nemen bocht bij de halve aansluiting. Dit leidt tot een betere adaptatie van de snelheid op de verbindingsweg;
- De doorstroming op de Meerkoetenweg wordt vooral bepaald door de mogelijkheid om de verbindingsweg over te steken. Aandachtspunt bij een kruising bij een verdere detaillering is de veiligheid van de fietsers en het landbouwverkeer. Een veilige oversteek voor fietsers is mogelijk mits het fietsverkeer in twee fases kan oversteken. Om het landbouwverkeer veilig te laten oversteken is nader onderzoek nodig. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg en de Meerkoetenweg zijn er mogelijkheden om in de nadere detaillering tot een goede uitwerking in relatie met de veiligheid te komen.

Op basis van het advies en het provinciale beleid kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Een ongelijkvloerse oplossing is niet passend binnen het beleid van de provincie en volgend op de landelijke richtlijnen ook niet gebruikelijk. Dit kan leiden tot precedentwerking. Bovendien is op meerdere locaties sprake van situaties die gelijkwaardig zijn en waar niet gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising;

2. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg is een veilig ontworpen gelijkvloerse oversteek goed mogelijk. Een veilige oversteek is mogelijk mits het fietsverkeer in twee fases kan oversteken. Om het landbouwverkeer veilig te laten oversteken is nader onderzoek nodig;

3. Naar inschatting zou bij een evenredige verdeling van het verkeer over het ontsluitingsnetwerk het sluipverkeer op de Meerkoetenweg met 360 motorvoertuigen per etmaal kunnen toenemen, wat zou kunnen leiden tot een aantal van 800 motorvoertuigen per etmaal. Dit zijn voor een erftoegangsweg geen enorme intensiteiten, maar gezien de breedte van de Meerkoetenweg en het aandeel landbouwverkeer ontstaat wel een ongewenste situatie. Gemonitord zal moeten worden of en hoeveel sluipverkeer er ontstaat, om te bekijken of er maatregelen noodzakelijk zijn;

4. Op dit moment is er nog onzekerheid over het tempo van de ontwikkelingen in het gebied en moeten er nog keuzes worden gemaakt bij de toekomstige ontwikkelingen rond verkeer en de kruispunten. Bij toekomstige keuzes rondom verkeer en kruispunten van de bedrijfsterreinen zal steeds moeten worden bezien welke effecten dit heeft op de Meerkoetenweg;

5. De oplossingsrichtingen voor de kruising Meerkoetenweg - Verbindingsweg zullen de komende periode verder moeten worden uitgewerkt in het definitief ontwerp, waarbij zal worden gekeken naar de volgende gelijkvloerse oplossingen:
   - een voorrangsplein, een rotonde of een voorrangskruising. Een kruispunt met VRI is op basis van de te verwachten intensiteiten niet noodzakelijk en is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

   Geadviseerd wordt deze drie oplossingen nader te onderzoeken waarbij het adviesbureau een voorkeur geeft voor een voorrangsplein. De keuze tussen deze oplossingen hangt vooral af van de mate waarin de aandachtspunten (doorstroming en veiligheid) in detail kunnen worden vormgegeven. In de eindafweging over alle aspecten is het verschil tussen deze oplossingen klein.

Mede gezien de overwegingen en conclusies zal het kader waarbinnen de nadere uitwerking van de kruising Meerkoetenweg- Verbindingsweg zal plaatsvinden als volgt worden geformuleerd:

De kruising met de Meerkoetenweg wordt gelijkvloers aangelegd. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg en de Meerkoetenweg is een gelijkvloerse oversteek die veilig is goed mogelijk. Een verdere uitwerking vindt in het definitief ontwerp plaats waarbij aandacht voor de veiligheid van de fietsers (oversteken in twee fases) en voor het landbouwverkeer essentieel is. Belangrijk is dat gemonitord wordt of en hoeveel sluipverkeer er in de toekomst ontstaat op de Meerkoetenweg, en bij toekom-

stige keuzes rond verkeer en de kruispunten van de bedrijfsterreinen is het noodzakelijk om te bezien welk effect dit heeft op de Meerkoetenweg. Aanvullende maatregelen kunnen noodzakelijk zijn. Een kruispunt met Verkeersregelinstallatie is op basis van de te verwachten intensiteiten niet noodzakelijk en lijkt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

2. Nut en noodzaak aanleg Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6

Door een inspreker wordt nut en noodzaak van de Verbindingsweg en de Halve aansluiting op de A6 betwijfeld. De bestaande aansluiting (10) op de A6 kan worden aangepast om het aanbod van verkeer zonder problemen te kunnen verwerken.

Reactie:
Er is een Aanvulling op het MER gemaakt die een navolgbare onderbouwing geeft van de nut en noodzaak in relatie met kruispunt 10. Zie daarover ook onderdeel B van deze nota van beantwoording. Daaruit blijkt dat zelfs met aanzienlijke maatregelen het verkeer op kruispunt 10 onvoldoende kan worden afgewikkeld. Alhoewel de capaciteit op de op- en afritten door recente maatregelen is verhoogd, ontstaan er problemen in de afwikkelingscapaciteit op de kruispunten en het onderliggende wegennet. Door de problemen in de afwikkelingscapaciteit op de kruispunten ontstaat ook vertraging van de bus richting Lelystad Airport. Voor Lelystad Airport zal een busverbinding aanwezig moeten zijn voor de opening van Lelystad Airport, die voldoende betrouwbaar is.

3. Natuur

Ten gevolge van de aanleg van de Verbindingsweg en de Halve aansluiting op de A6 wordt door insprekers gevreesd voor negatieve effecten op de natuur en de aanwezige flora en fauna. Er wordt verwezen naar vleermuizen en voor wat betreft de flora en fauna in het natuurgebied de Burchtkamp in het bijzonder naar de grauwe kiekendief. Insprekers verzoeken om meer zekerheid ten aanzien van het voorkomen van eventuele lichthinder en stellen vragen ten aanzien van de onderbouwing van de 1 tot 3,5 ha foerageergebied dat voor de blauwe kiekendief wordt aangelegd.

Insprekers geven aan dat de grauwe kiekendief foerageert boven de akkers van de Burchtkamp en de graanakkers in het gebied waar nu de verbindingsweg is gepland.

Reactie

Grauwe kiekendief
Het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen kent geen instandhoudingsdoelstelling voor de Grauwe Kiekendief. Daarnaast volgt uit het, in het kader van de Natuurtoets uitgevoerde, bureauonderzoek dat deze vogelsoort in het plangebied en de omgeving daarvan, dus inclusief de Burchtkamp, niet voorkomt. Ook de diverse veldbezoeken geven geen aanleiding te veronderstellen dat de Grauwe Kiekendief ter plaatse voorkomt. Indien dat wel zo zou zijn, is geconstateerd dat het effect van de aanleg van de verbindingsweg en Halve aansluiting op de Burchtkamp minimaal is en dus geen effect heeft op de flora en fauna aldaar.

Lichthinder
De verbindingsweg wordt op afstand van het NNN-gebied de Burchtkamp gerealiseerd. In het Mer wordt geconcludeerd dat als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting er sprake is van verstoring van de omgeving door geluid en licht. Voor wat betreft geluid is geconcludeerd dat er een minimaal projecteffect wordt veroorzaakt en dat de geluidsproductie als gevolg van de halve aansluiting geheel binnen de aanwezige zone van geluidsniveau blijft (zie hoofdstuk 7 MER). Ten aanzien van lichthinder is, zoals aangegeven, sprake van afschermende maatregelen om licht op omliggende natuurgebieden te voorkomen, deze maatregel is als voorwaardelijke verplichting op genomen in de regels van het inpassingsplan.

Blauwe en bruine kiekendieven
In de passende beoordeling is uitgebreid ingegaan op de Bruine en Blauwe Kiekendief, volgend uit het feit dat Oostvaardersplassen instandhoudingsdoelstellingen kent voor deze Kiekendieven.
Uit de Passende beoordeling blijkt dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen niet worden aangetast omdat:

- van de soorten waarvoor het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen is aangewezen, alleen de bruine en blauwe kiekendief een mogelijke ecologische relatie hebben met het plangebied, aangezien beide soorten foerageren op (agrarisch) gronden in de nabijheid van het Natura 2000-gebied. Voor andere soorten heeft het plangebied geen tot nauwelijks een functie, zodat het plan de instandhoudingsdoelstellingen voor de andere soorten niet in gevaar brengt;
- Voor de bruine kiekendief is geconcludeerd dat er geen sprake is van een significant effect op de draagkracht van de Oostvaardersplassen en daarmee het instandhoudingsdoel. Weliswaar is de soort een aantal maal in het plangebied waargenomen, maar de ligging, de vegetatie, afstand, aanwezige barrières en obstakels maken dat het Ruigteveld niet als suboptimaal gekenmerkt kan worden.
  Het areaalverlies van agrarisch land heeft geen invloed op de ecologische vereisten die nodig zijn voor het behoud van de populatie bruine kiekendieven.
- Voor de blauwe kiekendief is geconstateerd dat het plangebied geen aantoonbare functie heeft en er actueel geen geschikt gebied voor de blauwe kiekendief verloren gaat.
- Wel gaat het slecht met de blauwe kiekendieven in de Oostvaardersplassen. Extra inzet is nodig om het instandhoudingsdoel voor deze soort te bereiken. Vanuit het project wordt het voorzorgsbeginsel toegepast en legt de provincie zich een extra opgave op.

De Faunabescherming en anderen betogen voorts dat de voorgenomen maatregelen onvoldoende zijn om te voorkomen dat door het project significante effecten zullen optreden dan wel de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied ‘Waddenzee’ zullen worden aangetast vanwege sterfte van de scholekster, de steenloper en de grote stern. Zij voeren hiertoe aan dat de maatregelen niet voltooid zijn wanneer met de uitvoering van het project wordt begonnen, zodat onzeker is of deze maatregelen het beoogde effect zullen hebben. Bovendien zullen de foerageergebieden volgens de Faunabescherming en anderen sneller onder het zand verdwijnen dan alternatieve foerageergebieden beschikbaar zijn en worden de maatregelen uitsluitend getroffen ten noorden van de Hondsbossche Zeewering. Volgens de Faunabescherming en anderen is bovendien sprake van compenserende maatregelen en had het bevoegd gezag een zogenoemde ADC-toets moeten verrichten.
In rechtsoverweging 24.4.3.5 reageert de Afdeling als volgt:
(…) Het project dat geheel buiten het Natura 2000-gebied Waddenzee wordt uitgevoerd heeft geen gevolgen voor de omvang van het leefgebied of voor de mogelijkheden van verbetering van de kwaliteit van het leefgebied in het aangewezen gebied. De gevolgen van het project houden verband met het verdwijnen van een foerageergebied dat buiten het Natura 2000-gebied Waddenzee ligt en dat zal kunnen leiden tot een afname van de omvang van de populatie scholeksters waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Met de aanleg van de nieuwe foerageermogelijkheden wordt beoogd deze afname van de omvang van de populatie scholekster grotendeels te voorkomen.
De in het projectbesluit opgenomen maatregelen kunnen naar het oordeel van de Afdeling worden beschouwd als beschermingsmaatregelen. Met deze maatregelen worden de schadelijke gevolgen verminderd die rechtstreeks uit het project voortvloeien voor de scholeksters uit het HPZ-gebied die een relatie hebben met het Waddenzee-gebied. (…)
En in rechtsoverweging 24.6:
Zoals overwogen in 24.4.3.1 tot en met 24.4.3.8 hebben verweerders zich verder terecht op het standpunt gesteld dat het project na beschermingsmaatregelen ten aanzien van de scholekster niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied ‘Waddenzee’. Gelet hierop bestaat, anders dan de Faunabescherming en anderen betogen, in zoverre geen aanleiding voor het oordeel dat ten onrechte geen ADC-toets is verricht. De Faunabescherming en anderen betogen, zoals overwogen in 24.4.3, evenwel terecht dat de beschermingsmaatregelen ten onrechte niet in de verleende vergunning op grond van de Nbw 1998 zijn opgenomen.

Al met al wordt ten aanzien van de Bruine en Blauwe kiekendief geconstateerd dat er geen sprake is van significante negatieve effecten. Mede op basis van het feit dat het slecht gesteld is met de blauwe kiekendief valt een effect niet volledig uit te sluiten en wordt een mitigatieopgave vastgelegd, hetgeen in lijn is met recente jurisprudentie rondom mitigatiemaatregelen bij de versterking van de primaire waterkering Zwakke Schakels Noord-Holland (zie de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) met zaaknummer 201309630/1. Zie het citaat in onderstaand kader). Daarom wordt uitgegaan van de aanleg van optimaal foerageergebied voor de blauwe kiekendief van maximaal 3.5 ha.

Overigens stelt de Cmer voor om deze extra opgave niet als mitigatie aan te duiden maar als extra maatregel. Vanuit de provincie achten wij het passend om deze opgave aan te duiden als mitigatie, daarbij uit te gaan van een realisatieverplichting om daarmee niet te vrijblijvend hiermee om te gaan. Ook stemt deze benadering overeen met de lijn dat voor alle ontwikkelingen rondom de Oostvaarders-plassen mitigatiemaatregelen worden opgelegd.

Om te borgen dat de maatregel wordt uitgevoerd, is deze toegevoegd aan een overeenkomst met Staatsbosbeheer (SBB). In deze overeenkomst zijn de afspraken tussen provincie en SBB vastgelegd met betrekking tot het project “Oostvaardersplassengebied”, waarin compensatieopgaven in het kader van het Programma Nieuwe Natuur worden uitgevoerd. Dit komt ook tegemoet aan de wens van inspreker om deze opgaven zoveel mogelijk in aaneengesloten gebieden te realiseren. Met het invullen van de verplichting op deze wijze wordt bereikt dat versnippering wordt tegengegaan.

Foerageergebied	Nodig voor 1 paar blauwe kiekendief	Totaal verlies foerageergebied	Extra opgave
Optimaal	75 - 100 ha	-	1.04 - 3.48 ha
Suboptimaal	600 - 1500 ha	20.9 ha	-
Agrarisch	Ongeschikt	88.7 ha	-

Tabel 6.1: Extra opgave voor blauwe kiekendief.

Uitgangspunten bij de berekeningen zijn:
- Omdat het slecht gaat met de blauwe kiekendieven in de Oostvaardersplassen is het uitgangspunt dat extra inzet nodig is om het instandhoudingsdoel voor deze soort te bereiken. Vanuit het project wordt het voorzorgsbeginsel toegepast en legt de provincie zich een extra opgave op. Deze is berekend door het gebied ten noorden van de A6 als suboptimaal kiekendieffoerageergebied te beschouwen, en op basis daarvan de extra opgave te berekenen;
- In de passende beoordeling is op een gangbare wijze berekend wat het verlies is aan oppervlakte suboptimaal foerageergebied in het ruigteveld (20,9 hectare, zie de passende beoordeling). Dit oppervlak is omgerekend naar een aantal ha optimaal foerageergebied. Daarbij is ook de totale benodigde oppervlakte die er nodig is voor één paar blauwe kiekendieven een uitgangspunt.
- Daaruit blijkt dat, gebaseerd op de oppervlakte van het noordelijk deel, de extra opgave voor optimaal foerageergebied 1.04 tot 3.48 hectare bedraagt.

Vleermuizen

De Natuurtoets is aangevuld met onder andere de Rode lijst soorten. Voor vleermuizen wordt nader onderzoek uitgevoerd ter voorbereiding van de realisatiefase, met name gericht op de situatie in het Ruigteveld. Het ruigteveld vormt een potentieel geschikte foerageer- en verblijfplaats. Vleermuizen zijn zwaar beschermde soorten en staan vermeld in tabel 3 van de Flora- en fauna wet en Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In verband met de mogelijke effecten die de planontwikkeling kan hebben op de hier potentieel aanwezige vleermuissoorten, is opdracht verstrekt tot het uitvoeren van een jaarrond-onderzoek om hierin inzicht te verkrijgen. Vleermuizen gebruiken hun leefgebied door het jaar heen op verschillende manieren. Het vleermuis-onderzoek wordt verspreid over het seizoen (mei/juni - september/oktober). uitgevoerd. Wanneer geen vleermuizen worden aangetroffen, dan kunnen de werkzaamheden zonder bezwaren vanuit de Flora- en faunawet doorgang vinden. Indien vleermuizen wel aanwezig zijn dan dient een activiteitenplan opgesteld te worden waarin beschreven staat welke mitigerende

(en zorgplicht gerelateerde) maatregelen genomen worden om overtredingen van de in de Flora- en faunawet opgelegde verbodsbepalingen te voorkomen.

Tevens dient bij verstoring van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaats(en) en wanneer essentieel leefgebied of een essentiële vliegroute verloren gaat een ontheffing aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Naar verwachting is de noodzakelijke ontheffing op basis van de uitgebreide toets te verkrijgen, omdat aan de te stellen voorwaarden wordt voldaan.

De gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten komt niet in gevaar, mits de mitigerende maatregelen worden gerealiseerd.

Met het opnemen van het overzicht van mitigerende maatregelen en het opnemen van juridische borging in de planregels voor uitvoering van de mitigerende maatregelen en het afsluiten van een overeenkomst met SBB is er meer zekerheid opgenomen dat deze maatregelen worden uitgevoerd. Zie hiervoor deel B Advies van de commissie MER.

C2. Lijst van insprekers

	Naam	Adres en woonplaats	Inhoud zienswijze
1	Schothorst Feed Research B.V.	Meerkoetenweg 26 8218 NA Lelystad	Kruising
2	P. Hooiveld	Meerkoetenweg 42 8218 NA Lelystad	Kruising
3	Keijzer Agro V.O.F.	Meerkoetenweg 23 8218 NA Lelystad	Kruising
4	G.H. Kofoed, M. Kofoed van Schoonhoven S. Kofoed B. Kofoed J. Kofoed	Botweg 10 8256 PB Biddinghuizen	Kruising
5	Maatschap Zeinstra-Miedema	Knarweg 10 8218 NB Lelystad	Kruising
6	C.R. Rademaker	Meerkoetenweg 11 8218 NA Lelystad	Kruising
7	Stichting Club Direct Omwonenden	Lisdoddeweg 53 8219 PR Lelystad	Kruising en aandacht voor proces
8	J.G. Brouwer	Meerkoetenweg 10 8218 NA Lelystad	Kruising
9	VOF Hoekstra A.L. Hoekstra M.F. Hoekstra	Lisdoddeweg 61 8219 PR Lelystad	Kruising
10	W.D. de Winter	Meeuwenweg 27 8218 NE lelystad	Kruising
11	De heer Verhoeven Mevrouw Verhoeven	Eendenweg 19 8218 NC Lelystad	Kruising
12	S. Meeuwes	Knarweg 14 8218 NB Lelystad	Kruising
13	Y. Verhoeven	Eendenweg 21	Kruising

		8218 NC Lelystad	
14	M. Bloemert	Knarweg 2 8218 NB Lelystad	Kruising
15	B. Stellingwerf	Knarweg 5 8218 NB Lelystad	Kruising
16	Stichting Flevo-Landschap	Vlotgrasweg 11 8219 PP Lelystad	Natuur en Burchtkamp
17	H.H. Levers G. Levers-Bronninkreef	Knarweg 6 8218 NB Lelystad	Kruising
18	Van Benthem & Keulen advocaten N.V.	Postbus 85005 3508 AA Utrecht	Namens: a. Lelyhaeve Partners B.V. en eigenaren Kruising, alternatieve energiebronnen en minst bezwarende oplossing eigenaren en pachters.
19	J. Keijzer	Meerkoetenweg 23 8218 NA Lelystad	Kruising
20	H. de Wilde	Meerkoetenweg 25 8218 NA Lelystad	Kruising
21	Stichting Vogel- en Natuurwacht Flevoland	Stopperknoop 15 1319 GK Almere	Natuur
22	Bungalowpark KVM	Rietweg 84 8219 PV Lelystad	Kruising
23	Milieudefensie Lelystad	Archipel 44-27 8224 HV Lelystad	Nut en noodzaak, kruispunt 10 en natuur
24	LTO Noord afdeling Oostelijk Flevoland	Postbus 240 8000 AE Zwolle	Kruising en verzoek om een Landbouweffectrapportage
25	M. Riep-Keijzer	Statengulden 9 8253 DH Dronten	Kruising
26	W. Vendrig	Eendenweg 20 8218 NC Lelystad	Kruising

C3. Zienswijze per inspreker

In onderstaande tabel wordt de inhoud van de zienswijzen weergegeven en worden de zienswijzen voorzien van onze reactie. Indien een zienswijze leidt tot aanpassing van de stukken, wordt dit in de kolom "Oordeel" aangegeven met "A". Staat in deze kolom de vermelding "NA", dan leidt de desbetreffende opmerking niet tot een wijziging van de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	Reactie	Oordeel
1.1	Bij het bedrijf zijn ruim 65 mensen werkzaam en op het terrein staan 4 bedrijfswoningen. Er wordt dus veelvuldig gebruik gemaakt van de Meerkoetenweg (ook door fietsers en scooters). Het ontwerp van de kruising van de Meerkoetenweg met de Verbindingsweg moet: - zo min mogelijk belemmeringen opleveren voor het verkeer op de Meerkoetenweg. Een ongelijkvloerse kruising wordt nadrukkelijk gewenst. Als dat niet mogelijk is, dan dient een gelijkvloerse kruising te worden uitgevoerd met een VRI en intelligente detectielussen; - bestaan uit 2 rijbanen voor de Meerkoetenweg wegens het kunnen passeren van tegemoetkomend verkeer; - ter voorkoming van sluipverkeer naar Larserpoort, niet voorzien in een afslag van de Verbindingsweg naar de Meerkoetenweg; - voorzien in een fietstunnel, omdat het anders te gevaarlijk wordt voor (brom)fietsers.	Voor wat betreft de opmerking van inspreker over de kruising van de Verbindingsweg met de Meerkoetenweg, verwijzen wij naar het algemene deel onder C.	A
1.2	Uitvoering aanleg van de weg: - niet tijdens het oogstseizoen en de periode dat mest wordt uitgereden; - bescherming van de bermen langs de Meerkoetenweg en de Knarweg tegen beschadiging door met zand geladen vrachtwagens; - structurele bescherming van die bermen, omdat in het najaar/winter steeds breder wordend (landbouw)verkeer elkaar op deze wegen moet passeren.	Uit overleggen van de provincie met de CdO en LTO is naar voren gekomen dat de Meerkoetenweg intensief wordt gebruikt tijdens de oogstperiode. Ter zijner tijd zal worden bezien in welke periode de uitvoering zal plaatsvinden en op welke wijze. Op dat moment zal ook bekeken worden hoe met bijvoorbeeld de oogstperiode rekening kan worden gehouden en welke maatregelen noodzakelijk zijn (bijvoorbeeld bermbescherming). Daarbij zijn de genoemde wegen smal en is er daarbij specifieke aandacht nodig in dat geval onder andere voor bescherming van de bermen. Op dit moment worden aanvullende tellingen uitgevoerd ten aanzien van het gebruik van de Meerkoetenweg tijdens de oogsttijd, zie ook algemeen onder C.	A

2.1	Ten aanzien van het ontwerp van de kruising van de Meerkoetenweg met de Verbindingsweg: - wordt het, ter voorkoming van sluipverkeer naar Larserpoort, niet verstandig geacht dat wordt voorzien in een afslag van de Verbindingsweg naar de Meerkoetenweg; - wordt opgemerkt, dat een veilige oversteekplaats voor fietsers (schoolgaande kinderen en recreanten) dient te worden gerealiseerd d.m.v. stoplichten of een fietsbrug.	Zie algemeen onder C.	A
3.1	Ten aanzien van het ontwerp van de kruising van de Meerkoetenweg met de Verbindingsweg wordt opgemerkt dat: - een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten levensgevaarlijk is vanwege het vele (vracht)verkeer en de fietsers, waaronder schoolgaande kinderen. De hoeveelheid verkeer op de Meerkoetenweg en de te verwachten verkeersintensiteit op de Verbindingsweg worden zwaar onderschat; - door een afslag van de Verbindingsweg naar de Meerkoetenweg het sluipverkeer toeneemt, terwijl deze weg al smal is. Door de hoeveelheid modder van de banden van de landbouwvoertuigen worden de Meerkoetenweg en de Verbindingsweg onveilig; - het qua tijd onmogelijk is om tijdens het groene licht de kruising over te steken met een tractor en een kipper; - een ongelijkvloerse kruising derhalve de meest veilige situatie oplevert.	Zie algemeen onder C. De wegbeheerder heeft als taak hierop toe te zien. Er zijn veel soortgelijke situaties in de provincie, die aandacht verdienen i.v.m. de veiligheid.	A
4.1	Ten aanzien van het ontwerp van de kruising van de Meerkoetenweg met de Verbindingsweg wordt opgemerkt dat: - een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten de onveiligste oplossing is	Zie algemeen onder C.	A

	vanwege de combinatie van verkeer dat 80 km/u rijdt op de Verbindingsweg en het vele zware (langzame) landbouwverkeer op de Meerkoetenweg; - ervan uit wordt gegaan dat alsnog voor een duurzame verkeersveilige oplossing wordt gekozen.		
5.1	De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd: - het moet veilig zijn; - het moet niet te veel sluipverkeer opleveren; - het verkeer moet vlot doorstromen van en naar de luchthaven. In het kader van de ontwikkeling van de luchthaven zijn op meerdere momenten door vertegenwoordigers van provincie en gemeente nog de volgende uitgangspunten benoemd: - De luchthaven wordt op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast in het gebied; - Bij de ontwikkeling van de luchthaven wordt uitdrukkelijk de mening van de omwonenden gehoord en meegenomen in de besluitvorming; - De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied. Voor de kruising van de Verbindingsweg met de Meerkoetenweg is dan ook slechts één goede oplossing en dat is een ongelijkvloerse kruising zonder de mogelijkheid om af te slaan. Een dergelijke kruising garandeert een goede doorstroming van verkeer van en naar de luchthaven en is de meest veilige. Met name voor fietsers en landbouwverkeer is een gelijkvloerse kruising met een weg die van de snelweg afkomt gevaarlijk. Dit blijft het geval wanneer er stoplichten geplaatst zouden worden. Net zoals bij de kruising van de Meerkoetenweg met de Larserweg levert dit gevaarlijke situaties op, omdat met name het (langzame) fiets- en landbouwverkeer maar amper tijd krijgt om over te steken. Omdat dit langzame verkeer tijd nodig heeft om over te steken is het negeren van rood licht door automobilisten die de Meerkoetenweg kruisen en misschien onder tijdsdruk staan	Zie algemeen onder C.	A

	om tijdig op het vliegveld te komen is een belangrijk punt van aandacht. Verder zal door afslaand verkeer, vanaf de verbindingsweg de Meerkoetenweg op, de Meerkoetenweg drukker worden en gezien de breedte van deze weg zal ook dit tot gevaarlijke situaties leiden. Verder zal wachten voor de kruising en het passeren van tegenliggers op de Meerkoetenweg bovendien voor veel hinder en gevaarlijke situaties zorgen.		
5.2	De provincie heeft onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer neemt niet alleen op de Meerkoetenweg toe, maar ook van de Knarweg en de Eendenweg zal meer gebruik worden gemaakt om naar de Vogelweg te komen richting Harderwijk en vice versa. Het sluipverkeer is nu al een probleem in het gebied en zal door een gelijkvloerse kruising van de Verbindingsweg met de Meerkoetenweg alleen maar verder toenemen. Op de infoavond die door de provincie is georganiseerd en waar de meeste bewoners van de Meerkoetenweg en Knarweg aanwezig waren, is uitdrukkelijk de wens uitgesproken om de kruising ongelijkvloers te maken. Het mag zo zijn dat het op dit moment de duurste oplossing is, maar veiligheid is niet in geld uit te drukken. Bovendien is het zeker niet ondenkbaar dat met het toenemen van verkeer op termijn alsnog voor deze optie gekozen moet worden nadat de ontwikkeling van de verkeersstromen dit noodzakelijk hebben gemaakt. Goedkoop is dan duurkoop geworden. Tijdens de informatieavond is de indruk ontstaan, dat de huidige oplossing primair tot stand is gekomen vanuit de beschikbare budgetten en dat de overige argumenten daaraan ondergeschikt zijn gemaakt. Ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven geeft Schipholgroep aan dat met de huidige groei van het luchtverkeer Lelystad sneller zal ontwikkelen dan eerder aangenomen. In dat verband studeert de Schipholgroep al op een verdere groei van het aantal vliegbewegingen naar 90000.	Zie algemeen onder C. Daarnaast wordt ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen opgemerkt, dat het juist is dat de Schiphol Group heeft aangegeven dat zij, op basis van de actuele groeicijfers van de luchtvaartmarkt, verwachten dat het groeitempo van Lelystad Airport sneller zal gaan dan in het in 2014 opgestelde businessplan is aangegeven. Op dit moment wordt er geen studie verricht naar mogelijkheden om op Lelystad Airport meer dan het in het businessplan aangegeven aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen (groothandelsverkeer) te accommoderen. Uitgegaan wordt van het huidig groeiscenario.	A
6.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5 met dien verstande dat: - de door de provincie benoemde uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg zijn aangevuld met de volgende: • het verkeer op de afslag Lelystad Zuid-Harderwijk moet worden ontlast; • daarom wordt ook het verkeer Harderwijk-Almere daarover heen geleid.	Zie algemeen onder C.	A

	- de door vertegenwoordigers van provincie en gemeente, in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven, op meerdere momenten benoemde uitgangspunten zijn aangevuld met de volgende: • de provincie wil moderne infrastructuur en een groeiende luchthaven in het gebied realiseren.		
7.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5 met dien verstande dat aanvullend wordt gesteld dat: - de procedure rondom dit inpassingsplan, en met name de wijze waarop hierover is overlegd tijdens de informatieavond, niet in lijn is met de uitgesproken gemeenschappelijke ambitie van een constructieve samenwerking tussen de diverse partijen als het gaat om de ontwikkeling van Lelystad Airport.	Zie algemeen onder C. Betreurd wordt dat de inspreker dit als zodanig heeft ervaren. Er heeft namelijk intensief overleg geweest over het inpassingsplan op verschillende momenten en er is de mogelijkheid geboden om de zorgpunten in te brengen. Naast de diverse bijeenkomsten heeft op structurele wijze overleg plaatsgehad met verschillende belangenorganisaties, en is advies gevraagd aan een adviesbureau waarbij ook is gevraagd in te gaan op de door de bewoners ingebrachte zorgpunten.	A
8.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5 met dien verstande dat aanvullend wordt gesteld dat: - in vergelijking met de afslag vanaf de A4 richting Schiphol, het onvoorstelbaar is dat op die afslag ineens een kruising is met kruisend landbouwverkeer. Niet wachten op calamiteiten maar direct een ongelijkvloerse kruising aanleggen.	Zie algemeen onder C.	A
9.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
10.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
11.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
12.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
13.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
14.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A

15.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
16.1	Over de Natuurtoets wordt het volgende opgemerkt: Het inpassingsplan geeft aan dat ten aanzien van vleermuizen niet op voorhand kan worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Aangegeven is dat nader onderzoek daarom noodzakelijk is. Wanneer gaat dit onderzoek plaatsvinden en worden de resultaten hiervan meegenomen in het inpassingplan/MER?	Vleermuisonderzoek is inmiddels gestart en wordt jaarrond uitgevoerd. Dit is nodig voor de uitvoering van de werkzaamheden, maar nog niet voor de vaststelling van het inpassingsplan en het bijbehorende MER. Zie ook algemeen onder C.	A
16.2	In de passende beoordeling is aangegeven dat 1 tot 3,5 ha foerageergebied voor de blauwe kiekendief wordt aangelegd. Waar wordt dit aangelegd en hoe wordt de realisatie geborgd? Wordt hierbij rekening gehouden met de Burchtkamp?	Zie algemeen onder C.	A
16.3	Ten aanzien van eventuele lichthinder ten gevolge van de realisatie van het inpassingsplan wordt het volgende opgemerkt: - als het gaat om lichtmasten is lichtinstraling waarschijnlijk door technische maatregelen te voorkomen (afstellen armaturen etc). Verzocht wordt hier in de plannen nadere aandacht aan te besteden; - als het gaat om de lichtinstraling vanuit het verkeer kan het planten van een bosstrook dit tegen gaan. Op dit moment is het niet inzichtelijk of deze strook voldoende bescherming biedt. Dit zal onder andere mede afhangen van de breedte van de strook en de hoogte/dichtheid van de beplanting. Een nadere toelichting is gewenst.	Er wordt op dit moment gestart met een definitief ontwerp. Bij de verdere uitwerking zal aandacht worden besteed aan lichthinder van lichtmasten. Besloten is om dit beter te borgen in het inpassingsplan, door middel van het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de planregels. In het definitief ontwerp wordt dit verder uitgewerkt en wordt ook beoordeeld op welke wijze dit voldoende bescherming biedt.	A
16.4	Ten aanzien van de landschappelijke inpassing van het project wordt het volgende opgemerkt: - voor het gebied langs de Burchtkamp is in een landschapsvisie (bijlage 7) een profielschets opgenomen. Een onderbouwing van deze schets ontbreekt. Niet duidelijk is hoe de maatvoering van 10 m van de zone t.b.v. lichtoverlast en de 15 m voor natuurcompensatie tot stand is gekomen. De mogelijkheid om een deel van dit gebied aan de Burchtkamp toe te voegen staat ook nog ter discussie. Niet duidelijk is wat de relatie tussen de schets en het inpassingsplan is; - niet duidelijk is hoe de grens van het plangebied is bepaald. Op de verbeelding	De profielschets geeft een wensbeeld voor de landschappelijke inpassing vanuit het perspectief van de langere termijn. Daarbij is aangegeven dat het een wens is om het gebied tussen de Burchtkamp en de verbindingsweg te betrekken bij het natuurgebied. In de toelichting is aangegeven dat dit nu niet in het inpassingsplan is opgenomen. De verbeelding is bepalend en de landschapsvisies zijn wensbeelden voor de	NA

	maakt 'het Testgebied' (de gronden tussen de weg/het weglichaam) geen deel uit van het plangebied, terwijl in de verschillende landschapsvisies dit wel onderdeel uitmaakt van de inrichting en dit ook (mede)bepalend is voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit.	langere termijn.	
16.5	Ten aanzien van de verbeelding en de planregels wordt het volgende opgemerkt: - er is gekozen voor een enkelbestemming 'Verkeer' voor het hele plangebied. De bestemmingsomschrijving geeft aan dat de gronden mede zijn bestemd voor duikers (art. 3.1.c), groenvoorzieningen (art. 3.1.g) en geluidwerende voorzieningen (art.3.1.j). Het is wenselijk dat deze bestemming expliciet verwoord dat hieronder ook een faunapassage (ecoduiker) en lichtwerende voorzieningen worden verstaan; - biedt een bestemming 'Verkeer' voldoende garantie dat de landschapsstrook ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd, of doet een bestemming 'Groen' meer recht aan de te verwezenlijken situatie? De bestemming Verkeer biedt namelijk meer flexibiliteit dan een groenbestemming, hetgeen vanuit het oogpunt van de bescherming van de natuur in en rond de Burchtkamp ongewenst is; - de dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' geeft aan dat een omgevingsvergunning nodig is voor het verwijderen en/of aanbrengen van bomen met diepwortelende beplanting (art. 5.3.1.c). Dit betekent dat wanneer beplanting wordt aangebracht ten behoeve van de landschapsstrook een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd en een onderzoeksplicht geldt. De mogelijkheid bestaat dat de omgevingsvergunning wordt geweigerd. In die situatie is er geen enkele vorm van afscheiding tussen de Burchtkamp en de Verbindingsweg. Gevraagd wordt om een nadere toelichting hieromtrent.	Ten aanzien van de faunapassage en lichtwerende voorzieningen is het niet noodzakelijk deze in de bestemmingsomschrijving expliciet op te nemen. Beide vormen van gebruik zijn binnen de bestemming "Verkeer" toegestaan. Voor de door inspreker gewenste duidelijkheid ten aanzien van groen hebben wij In de regels in artikel 3.4.4 nu de voorwaardelijke verplichting opgenomen, dat de Verbindingsweg niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat, beplanting aanwezig is met voldoende afschermende werking om lichthinder op omliggende natuurgebieden uit te sluiten. Op deze wijze is de aanleg gewaarborgd. Het is juist dat binnen de dubbelbestemming "Waarde-archeologie" voor het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig is, tenzij één van de uitzonderingen genoemd in artikel 5.3.2 van toepassing is. De omgevingsvergunning moet worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden. Om dat te kunnen constateren dient voorafgaand aan de uitvoering een onderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de beschikbare informatie is er geen aanleiding om te veronderstellen dat een vergunning niet zal worden verleend.	A
16.6	Middels een separaat emailbericht zijn aanvullend onderstaande vragen gesteld: - graag ergens op een afbeelding de ligging van de nieuwe ecoduiker onder de A6 aangeven; - in het inpassingsplan wordt regelmatig 'het ruigteveld' genoemd. Deze naam kan verwarring opleveren, omdat het ruigteveld niet alleen het deel noordelijk van de A6 is, maar een deel van de Burchtkamp bestaat ook uit ruigteveld.	In § 8-2 van het MER is een afbeelding opgenomen waarop de ligging van de nieuwe ecoduiker onder de A6 is aangegeven. Met "het ruigteveld" wordt consequent het ruigteveld bedoeld dat is gelegen in de strook tussen de A6 en de Lage Vaart, ter hoogte van de toekomstige oprit richting Almere. De Burchtkamp is een omschreven gebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).	A

17.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
18.1	Op zichzelf zijn reclamanten niet tegen de beoogde verbindingsweg en aansluiting op de A6, maar zij willen dat de realisatie geschiedt op een wijze die voor reclamanten het minst bezwarend is. In het bijzonder vragen reclamanten om waarborging van het verlies van het eigendom en overige schade.	Inmiddels zijn er oriënterende gesprekken gestart over de grondverwerving, waarin ook dergelijke zaken aan de orde komen.	NA
18.2	Ten aanzien van de verkeersveiligheid maken reclamanten zich met name zorgen over de kruising tussen de verbindingsweg en de Meerkoetenweg. Het is te verwachten dat dit kruispunt meer verkeer zal moeten verwerken dan nu op de Meerkoetenweg het geval is. Bovendien zullen op het kruispunt langzaam (fietsers, landbouwvoertuigen etc.) en snel verkeer elkaar tegenkomen. Reclamanten verzoek u hier bij de definitieve invulling van de kruising rekening mee te houden en te zorgen voor een veilige invulling.	Zie algemeen onder C.	A
18.3	Op het perceel, gelegen aan de Meerkoetenweg 21, wordt een zonnepark gerealiseerd. Dat wil zeggen dat op het perceel zonnepanelen worden geplaatst voor de opwekking van energie. Het bestemmingsplan Larserknoop voorziet reeds in een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de realisatie van het zonnepark. De opgewekte energie zal deels worden aangewend voor de directe omgeving en deels worden geleverd aan het net. Voor de levering aan het net moet een verbinding worden aangelegd naar een leveringsstation van Liander. Het zonnepark zal gerealiseerd worden door reclamant sub a en ook de kosten van de aanleg zullen voor reclamant sub a zijn. Over de wijze waarop de leiding aangelegd moet worden heeft reclamant sub a reeds contact gehad met uw provincie. Uitgangspunt is dat de leiding zo efficiënt mogelijk en tegen de laagst mogelijke kosten wordt aangelegd. In concreto betekent dit onder meer dat de leiding zoveel mogelijk wordt aangelegd op provinciale grond en zoveel mogelijk parallel aan de Verbindingsweg, vanaf de hoek van het perceel van reclamant sub b. De leiding zou ofwel links ofwel rechts van de aan te leggen verbindingsweg	Het inpassingsplan heeft alleen betrekking op de Verbindingsweg en de Halve Aansluiting op de A6. Met het inpassingsplan treden wij in de bevoegdheid van de gemeente Lelystad. Hier gaan wij uiterst terughoudend mee om. Het is daarom niet mogelijk nog andere zaken, zoals een leidingstraat, planologisch te regelen. De gewenste leiding kruist de Verbindingsweg. Tevens is de aangegeven ligging van de elektriciteitsleiding onder de A6 ter hoogte van de Halve Aansluiting niet logisch. Met het Rijk is in de Realisatieovereenkomst namelijk vastgelegd dat de toekomstige uitbouw naar een hele aansluiting niet onmogelijk wordt gemaakt. Voorts dient het Zonnepark te worden aangesloten op een transformator van Liander (gelegen in Lelystad Noord) en wordt de A6 gekruist. Dat betreft een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.	NA

	kunnen liggen om vervolgens over (in het viaduct) of onder de A6 te gaan. De provincie heeft gezegd bij de realisatie van het inpassingsplan welwillend te staan ten opzichte van de aanleg van deze leiding en na ontvangst van een mail onzerzijds met tekening en tekstuele toelichting te zullen laten weten of het indienen van een zienswijze hiervoor noodzakelijk is. Deze email is verzonden d.d. 15 juni 2016 (zie bijlage 1). Reclamanten hebben hierop geen terugkoppeling gehad, zodat reclamanten er vanuit gaan dat de provincie deze wens mee gaat nemen in de realisatie en er geen nadere zienswijze voor behoeft te worden ingediend. Omdat dit op dit moment echter nog niet te zien is in het ontwerp-inpassingsplan, verzoeken wij u dit schrijven op dit punt alleen indien en voor zover nodig als een zienswijze te beoordelen.	Omdat van meerdere partijen toestemming is vereist, wordt de aanleg van de elektriciteitsleiding als zelfstandig project van Lelyhaeve gezien.	
19.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
20.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A
21.1	In de toelichting op het plan wordt aangegeven dat als mitigerende maatregel voor de blauwe kiekendieven (optimaal) foerageergebied ter grootte van 1,04 - 3,45 hectare wordt aangelegd. De omvang van deze mitigerende maatregel is echter te krap berekend, omdat door het project huidig en ook toekomstig foerageergebied voor de kiekendief verloren gaat, hetgeen van invloed kan zijn op het halen van de instandhoudingsdoelstellingen in de Oostvaardersplassen. Dit betreft twee gebieden: - het agrarisch gebied ten zuidoosten van de A6. In de passende beoordeling wordt op grond van het rapport van Brenninkmeijer et al. uit 2006 geconcludeerd dat de agrarische gebieden ten zuiden van de A6 ongeschikt zouden zijn voor blauwe kiekendieven. In het rapport Foeragerende kiekendieven in en rondom de Oostvaardersplassen, Pilotonderzoek in 2010, A&W rapport 1581, Beemster et al. staat in dit verband: "Voor de instandhouding is dan ook niet alleen de kwaliteit van de OVP als broed- en foerageergebied van belang; de omvang en kwaliteit van het omringende - hoofdzakelijk agrarische - gebied zijn eveneens cruciaal voor de kiekendief	Zie algemeen onder C. De uitgangspunten voor de berekening van het extra optimaal foerageergebied zijn daar nader toegelicht. Er is geen aanleiding om deze wijze van berekening te heroverwegen.	A

	populaties." Daarom dient het verlies aan agrarisch foerageergebied als gevolg van de verbindingsweg meegenomen te worden in de berekening van het te compenseren gebied. - het ruigtegebied tussen de A6 en de Lage Vaart. Dit gebied ligt direct in het verlengde van de zogenaamde Bufferzone A6. Deze zone ligt tussen de A6 en de Lage Vaart ter hoogte van de Hollandse Hout en wordt vanuit het beheerplan Oostvaardersplassen beoogd als optimaal foerageergebied voor de kiekendief. De methode van terugrekening, zoals in de passende boordeling is gedaan, naar broedparen per hectare achten wij als gevolg van het nog slechts geringe aantal blauwe kiekendieven en het uitblijven van broedsucces in de Oostvaardersplassen in de afgelopen jaren niet opportuun. Bovendien is het in eerdere onderzoeken niet mogelijk gebleken blauwe kiekendieven in voldoende mate te volgen om enigszins betrouwbaar foerageersucces vast te leggen in cijfers. Dit vraagt om een simpeler berekening. Verzocht wordt het, ten gevolge van dit inpassingsplan verloren gaande, foerageergebied als volgt ruimhartig te compenseren door de aanleg van optimaal foerageergebied: - 21 ha voor het (bijna optimale) ruigtegebied dat nu verloren gaat door de halve aansluiting; - 6 ha voor het verlies aan suboptimaal agrarisch foerageergebied ten gevolge van de verbindingsweg (90 ha met een factor 1:15, zoals gehanteerd in o.a. het bestemmingsplan Oostvaarderswold). In totaal betekent dit een compensatie van 27 ha door optimaal in te richten foerageergebied voor de blauwe kiekendief. Op deze wijze zou discussie over de negatieve impact van dit inpassingsplan inderdaad voorkomen kunnen worden.		
21.2	Verzocht wordt de te compenseren hectares goed te registreren, zodat geen overlap plaats vindt in gebied dat al uit hoofde van een andere compensatieverplichting bestemd en/of ingericht is (bijvoorbeeld een project in het kader van "Nieuwe Natuur").	Zie algemeen onder C. Het is inderdaad belangrijk om te waarborgen dat het nieuwe optimale foerageergebied navolgbaar wordt gerealiseerd. In verband daarmee is in de Intentieovereenkomst nieuwe natuur, Project 'Oostvaarderplassengebied' tussen Staatsbosbeheer en de provincie het	A

		volgende vastgelegd: Bij de planuitwerking van de nieuwe natuur moet inzicht worden gegeven in de wijze waarop de maximaal 3,5 ha mitigatie van foerageergebied voor Blauwe kiekendieven, die voortkomen uit de aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, gerealiseerd en beheerd wordt en zowel planologisch als juridisch (publiek en privaat) geborgd wordt.	
21.3	Met het oog op de effectiviteit van compensatiegebieden wordt gepleit voor een streven naar zoveel mogelijk aaneengesloten gebieden, waarmee versnippering kan worden tegengegaan.	Zie algemeen onder C. Door aansluiting te zoeken bij nieuwe natuur, is het mogelijk de compensatiegebieden zoveel mogelijk aaneen te sluiten.	A
22.1	De aanleg van de ontsluitingsweg, de verbindingsweg en aansluiting op de A6 betekent ongetwijfeld de nodige overlast in de omgeving van het bungalowpark. Het park grenst middels een T-kruising direct aan de Rietweg. De volgende zorgen bestaan over de ontsluiting van de Rietweg, waarvan nu al veel (sluip)verkeer in met name de spitstijden gebruik maakt: - hoe krijgt de ontsluiting van de Rietweg vorm en wat betekent dit voor het bungalowpark (qua tijdsplanning, overlast, verkeersmaatregelen e.d.); - Welke (verkeer)voorzieningen worden getroffen voor de omleiding die via de Larserringweg gaat lopen. Van deze weg maken de leden van het park veelvuldig gebruik; - Welke routes gaat het zwaar verkeer rijden (aanvoer van grondstoffen en materieel) en hoe wordt de vereniging hierover geïnformeerd; - Op welke wijze wordt de vereniging tijdig meegenomen in en geïnformeerd over de genoemde projecten in de planning (2017 tot pakweg 2020) en de te verwachte overlast; - is er een officieel klachtenregistratiesysteem en bijbehorende afhandeling.	Inmiddels is voor de Ontsluitingsweg het werk gegund. Daarbij is door de aannemer aangegeven dat er minder gebruik gemaakt wordt van omleidingsroutes en periodes waarin voorzieningen nodig waren. Er volgt nog een informatiebulletin. Het bouwverkeer voor de Ontsluitingsweg gaat over de Larserweg en een aparte bouwweg. In het kader van het opstellen van het definitief ontwerp van de verbindingsweg en halve aansluiting worden klanteisen opgehaald. In het kader van bereikbaarheid van het park zal contact worden gezocht met inspreker. Routes van het bouwverkeer zijn op dit moment nog niet bekend. Vragen kunnen gesteld worden via het algemene nummer 0320-265566. Op de website van provincie Flevoland staat actuele informatie. Tevens wordt er gewerkt met (digitale) nieuwsbrieven. Ja, er is een officieel klachten registratiesysteem waar een klacht kan worden gemeld via 0320-265566.	NA
23.1	De noodzaak van de Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 wordt onvoldoende aangetoond. In het plan wordt verwezen naar verkeersmodelberekeningen voor het jaar 2030 (scenario Global Economy). Die situatie ligt dus nog ver in het verschiet en de wereld kan er dan heel anders uitzien. Het is goed mogelijk eerst de daadwerkelijke ontwikkelingen af te	Zie algemeen onder B. In een aanvulling op het MER is een onderbouwing van de nut en noodzaak gegeven. Op basis van deze aanvulling is de toelichting op het PIP aangepast.	A

	wachten en blijken daadwerkelijk problemen op te treden -of dreigen op te treden- dan kan deze weg alsnog in een kort tijdsbestek worden aangelegd.		
23.2	Dankzij de door Rijkswaterstaat in voorgaande jaren getroffen maatregelen bij afrit 10 zijn de problemen van filevorming op de A 6 tijdens de avondspits (grotendeels) voorbij. Volgens het plan zou aanpassing/verbetering van de bestaande aansluiting niet mogelijk zijn (blz. 11.). Er zijn nog zeker mogelijkheden om de doorstroming op dit punt te verbeteren. Als er al sprake zou zijn van ernstige congestie voor het verkeer richting Lelystad tijdens de avondspits, dan zou in de huidige situatie overwogen kunnen worden op de afrit 10/aansluiting Larserweg een extra rijstrook richting Lelystad te creëren. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van één van de beide stroken richting Harderwijk of zou een extra rijstrook naast de bestaande rijstrook richting Lelystad kunnen worden aangelegd. Dit vergt slechts de aanleg van een kort stukje asfalt. Ook door de afstelling van de verkeerslichten aan te passen kan winst worden bereikt. Momenteel maakt vrijwel al het woon-werkverkeer van het bedrijventerrein Larserpoort gebruik van het kruispunt Afrit 10/Larserweg. Door een andere afstelling van de verkeerslichten en vermindering van het aantal rijstroken vanaf het bedrijventerrein kan worden gestimuleerd dat dit verkeer meer gebruik gaat maken van de aansluiting van de Meerkoetenweg op de Larserweg. Daardoor zal er minder beslag worden gelegd op de capaciteit van het kruispunt Afrit 10/ Larserweg. Dat de automobilisten de zuidelijke ontsluitingsweg van Larserpoort momenteel mijden, zal vooral komen door de lange wachttijden voor de verkeerslichten op het kruispunt Meerkoetenweg/Larserweg. Het verdient derhalve aanbeveling de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Meerkoetenweg/Larserweg aan te passen en daarbij het verkeer komende van de Meerkoetenweg een hogere prioriteit te geven.	Zie algemeen onder B. De problematiek van kruispunt 10 is in de aanvulling op de MER inzichtelijk gemaakt. Niet alleen de mogelijkheden van afwikkeling op de op- en afritten speelt daarbij een rol, maar ook de mogelijkheden om op kruispunten af te wikkelen. Daarbij blijkt dat als ook naar deze afwikkelingsmogelijkheden wordt gekeken, er geen mogelijkheid is om op kruispunt 10 de toekomstige problematiek op te vangen. Mogelijkheden ten aanzien van het afstellen van verkeerslichten zijn daarbij ook onderzocht.	NA
23.3	De nieuwe aansluiting op de A6 zal een averechts effect hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming op de A6. Filevorming treedt veelvuldig op nabij op- en afritten van snelwegen. Deze files worden vooral veroorzaakt door	De afstand tussen de nieuwe en de bestaande aansluiting op de A6 voldoet aan de door Rijkswaterstaat gehanteerde (veiligheids)normen. Dit is onderzocht in een verkeersveiligheidsaudit door Inspec op het ontwerp. Een	NA

	auto's die nog niet op snelheid zijn en toch invoegen én automobilisten op de snelweg die vervolgens naar de linker rijbaan uitwijken. Deze situatie dreigt zeker nabij Lelystad, wanneer op korte afstand van elkaar het verkeer op twee locaties gaat invoegen tussen het reeds op de A6 rijdende verkeer. Mocht toch worden besloten tot aanleg van een nieuwe aansluiting op de A6, dan is het raadzaam deze meer richting de huidige afrit 10 aan te leggen en de invoegstrook van deze nieuwe aansluiting te combineren met de invoegstrook van afrit 10. Het verkeer op deze parallelle nevenbaan kan dan op snelheid komen zonder het verkeer op de feitelijke snelweg te hinderen.	kortere afstand tussen de aansluitingen voldoet niet aan deze normen.	
23.4	Het plan zal nadelig zijn voor de flora en fauna in het natuurgebied de Burchtkamp. Onder meer wordt verwezen naar de grauwe kiekendief, die in dit gebied foerageert. In de Nota van Antwoord wordt aangegeven dat grauwe kiekendief hier niet voorkomt (bureaustudie). Dit is een onjuiste constatering, want uit eigen waarneming en van anderen blijkt, dat de grauwe kiekendief wel degelijk foerageert boven de akkers van de Burchtkamp en de graanakkers in het gebied, waar nu de verbindingsweg is gepland. Om de natuur in de Burchtkamp zo veel mogelijk te ontzien pleiten wij er voor de Verbindingsweg op grotere afstand van dit natuurterrein aan te leggen dan nu in het Inpassingsplan aangegeven. Zoals hierboven reeds aangegeven is dit ook raadzaam in het kader verkeersveiligheid en doorstroming op de A6. In de Nota van Antwoord wordt ook aangegeven dat de landschappelijke effecten van de verbindingsweg beperkt zullen zijn, mede in het licht van de ontwikkeling van de omliggende bedrijventerreinen en de luchthaven. Wij betreuren deze conclusie. Uiteraard zal de uitbreiding van het vliegveld nadelig zijn voor de stilte-ervaring in grote delen van Flevoland, maar dat hoeft geen reden te zijn om recreatieve kwaliteiten van de omgeving van de Meerkoetenweg onnodig verder aan te tasten. Zeker wanneer grootschalige vestiging van nieuwe bedrijven uitblijft, zullen de bedrijven zich concentreren in de omgeving van de Larserweg en kan onnodige versnippering van het agrarisch gebied achterwege blijven.	Zie algemeen onder C. Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van het bij het inpassingsplan behorende MER. In dit hoofdstuk is uitgebreid gemotiveerd hoe de keuze van het wegtracé tot stand is gekomen. De ontwikkeling past in de totale ontwikkeling van het gebied, zoals deze al gedurende langere periode ook in het beleidskader van de provincie is opgenomen. De ontwikkeling van bedrijfsterreinen vindt geclusterd plaats. De uitbreiding van de luchthaven is conform het luchthavenbesluit.	A
23.5	Het wekt verbazing, dat de ontsluiting van het vliegveld met het openbaar vervoer	Het belang van een goede OV verbinding tussen Lelystad Centrum en	NA

	in het MER vrijwel geen rol heeft gespeeld. Voorheen was er sprake van de aanleg van een hoogwaardige Openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen het vliegveld en Lelystad Centraal. Momenteel lijken er in het geheel geen concrete plannen te zijn voor de realisatie van een optimale openbaar vervoerverbinding tussen Lelystad centraal en het vliegveld. Dit baart ons zorgen. Al jarenlang wordt de dienstregeling van stads- en streekbussen in Lelystad ontregeld door verkeersopstoppingen rond het station. Daarmee gaat kostbare tijd van de vervoerder én van de passagier verloren. Een enkele minuut langere rijtijd van de bussen tijdens het spitsuur kan tot gevolg hebben dat aansluitingen worden gemist. Uitermate vervelend voor de reizigers en dit gaat ten koste van de efficiency van niet alleen het Stadsvervoer, maar ook van het Streekvervoer waar de provincie verantwoordelijk voor is. Enkele jaren geleden was er sprake van dat er op de Stationsweg een busbaan zou worden aangelegd. Daar horen wij momenteel weinig over. Wanneer vliegveld Lelystad werkelijk intensief voor passagiersvluchten gebruikt gaat worden, is het van groot belang dat de reizigers die noodgedwongen gebruik moeten maken van vliegveld Lelystad, daar snel en comfortabel kunnen komen!! Veel inwoners van de Randstad beschikken niet over een auto. Een slechte bereikbaarheid van het vliegveld per openbaar vervoer zal de beeldvorming van Lelystad en Flevoland niet ten goede komen. Wij verzoeken de Provincie snel in overleg te treden met gemeente Lelystad om te komen tot een tijdige aanpassing van het busstation van Lelystad én de aanleg van een busbaan op of langs de Stationsweg.	Lelystad Airport wordt onderschreven. Het inpassingsplan en de bijbehorende MER betreft het plangebied van de verbindingsweg en de aansluiting op de A6. Daarnaast zijn er binnen het programma Infrastructuur Lelystad Airport bij de provincie en het eerder afgesloten convenant ook afspraken gemaakt over het OV. Dit inpassingsplan geeft niet de kaders voor het OV. Er zijn wel concrete afspraken over het OV waar door de gemeente en de provincie simultaan aan wordt gewerkt. Naast maatregelen in het centrum van Lelystad wordt bekeken hoe en wanneer welke bussen gaan rijden naar Lelystad Airport. Door de provincie is een variantenstudie gedaan voor maatregelen in het centrum van Lelystad centrum waarin een OV halte is opgenomen en doorstromingsmaatregelen in het centrum van de stad. Er vindt intensief overleg plaats tussen de provincie en de gemeente. Wel blijkt dat eventuele problemen bij aansluiting 10 ervoor zorgen dat de bus niet met een betrouwbare rijtijd naar Lelystad Airport kan rijden. Daarom is de verbindingsweg en de aansluiting wel van belang voor een goede OV verbinding.	
24.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5 met dien verstande dat aanvullend wordt gesteld, dat de effecten van het plan op (het functioneren van) de agrarische sector in het geheel niet beschouwd zijn, dan wel verantwoord worden. De agrarische sector is een zeer belangrijke grondgebruiker binnen Flevoland en zeker ook in de omgeving van het inpassingsplan. Met het inpassingsplan en daarmee de aan te leggen infrastructuur wordt agrarisch gebied doorsneden. Uit het inpassingsplan blijkt niet welke gevolgen dit voor de bruikbaarheid van het gebied voor agrarische doeleinden heeft. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van het inpassingsplan vanuit agrarisch perspectief dient te worden onderzocht middels een daartoe strekkende landbouweffectrapportage. Daarin dienen onder andere	Zie algemeen onder C. Daarnaast wordt opgemerkt, dat een landbouweffectrapportage (LER) kan worden opgesteld wanneer bij grootschalige gebiedsontwikkelingen een functiewijziging van het agrarische gebied in het verschiet ligt, waarbij sprake is van een onevenredig nadeel voor de (overblijvende) land- en tuinbouw. Hiervan is sprake wanneer wordt getornd aan het duurzaam economisch functioneren van de agrarische bedrijven in het functiewijzigingsgebied. Wij zijn van mening dat het inpassingsplan niet voorziet in een dergelijke grootschalige gebiedsontwikkeling. Door de aanleg van de Verbindingsweg wordt het duurzaam economisch	A

	de volgende punten nader te worden onderzocht: - Landbouwverkeer en verkeersveiligheid. Binnen de agrarische sector wordt, zoals bekend, gebruik gemaakt van grote en zware voertuigen. Vanuit het perspectief van een duurzame bedrijfsvoering (onder andere met het oog op brandstofverbruik) en een goede verkeersveiligheid is het van belang dat de agrariërs over efficiënte en veilige verbindingen kunnen beschikken. Het feit dat er met het inpassingsplan toepassing wordt gegeven aan een gelijkvloerse kruising met de Meerkoetenweg staat haaks op het streven naar een grotere verkeersveiligheid; - Kwel/opbarstrisico. Uit paragraaf 6.5.2 van de toelichting van het inpassingsplan blijkt dat zich bij de aanleg van de beoogde infrastructurele aanpassingen een groot risico voordoet voor wat betreft toename van kwel en het opbarsten van de bodem. De agrarische sector is afhankelijk van een stabiele waterhuishouding en evenwichtige bodemstructuur. Uit het inpassingsplan wordt niet duidelijk hoe het risico van kwel en het opbarsten van de bodem zich verhouden tot de agrarische functies en de geschiktheid van de gronden voor agrarische doeleinden.	functioneren van de agrarische bedrijven niet aangetast. Wel is in het advies over de kruising voorzien dat er een goede beschrijving van de huidige situatie wordt opgenomen, waarbij ook gegevens van de landbouw worden opgenomen. Uit paragraaf 6.5.2 van de toelichting op het inpassingsplan en 7.2.1.4 van het MER blijkt dat rekening moet worden gehouden met een toename van kwel en risico op opbarsten van de bodem bij ontgravingen dieper dan 1,0 meter, maar dat een groot risico doet zich niet voor doet. Uitgangspunt bij de inrichting van compenserende maatregelen voor waterberging is dat de grondwater- en kwelsituatie ter plaatse worden gehandhaafd. De gronden in het gebied blijven dus geschikt voor agrarische doeleinden.	

25.1	Ten aanzien van het ontwerp van de kruising van de Meerkoetenweg met de Verbindingsweg wordt opgemerkt dat: - de indruk bestaat dat de keuze voor een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten tot stand is gekomen omdat er te weinig budget beschikbaar is; - de hoeveelheid verkeer op de Meerkoetenweg en de te verwachten verkeersintensiteit op de Verbindingsweg worden zwaar onderschat; - een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten levensgevaarlijk is vanwege het vele (vracht)verkeer en de fietsers, waaronder schoolgaande kinderen; - onvoldoende rekening is gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer neemt niet alleen op de Meerkoetenweg toe, maar ook van de Knarweg en de Eendenweg zal meer gebruik worden gemaakt om naar de Vogelweg te komen richting Harderwijk en vice versa. Het sluipverkeer is nu al een groot probleem in het gebied en zal door een gelijkvloerse kruising van de Verbindingsweg met de Meerkoetenweg alleen maar verder toenemen. Verder zal door afslaand verkeer, vanaf de Verbindingsweg de Meerkoetenweg op, de Meerkoetenweg nog drukker worden dan het nu al is en gezien de breedte van deze weg zal ook dit tot gevaarlijke situaties leiden; - door de hoeveelheid modder van de banden van de landbouwvoertuigen worden de Meerkoetenweg en de Verbindingsweg onveilig; - het qua tijd onmogelijk is om tijdens het groene licht de kruising over te steken met een tractor en een kipper; - een ongelijkvloerse kruising derhalve de meest veilige situatie en vlotte doorstroming oplevert.	Zie algemeen onder C.	A
26.1	Gelijkluidend aan de zienswijze onder nr. 5.	Zie algemeen onder C.	A

Deel D - Lijst van wijzigingen

In de onderstaande tabellen is opgenomen welke aanpassingen in welke documenten zijn doorgevoerd. In de rechterkolommen wordt aangeven of het een wijziging naar aanleiding van een zienswijze (Z) betreft, of een ambtshalve wijziging (A).

Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 **Wijzigingen in de toelichting**			
Paragraaf	Wijziging	A	Z
1.1	De beschrijving van de aanleiding is nader verduidelijkt en geactualiseerd ten aanzien van de realisatieovereenkomst die inmiddels is afgesloten tussen rijk en provincie.	x	
1.4	De ligging van het plangebied is nader toegelicht bij figuur 1.2	x	
1.5	De relatie tussen het provinciale inpassingsplan en de geldende gemeentelijke bestemmingsplannen is verduidelijkt: het inpassingsplan vervangt voor de betreffende gronden de geldende bestemmingsplannen. De tekst over de reparatie van het bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop is geactualiseerd.	x	
2.1	De beschrijving van de huidige situatie is verduidelijkt en geactualiseerd.		x
2.2	Tekstuele aanpassing van de tekst over de landingsbaan	x	
3.1	De toelichting van nut en noodzaak is verduidelijkt, mede naar aanleiding van het advies van de Cmer en aanvullend onderzoek dat heeft plaatsgevonden.		x
3.2.3	De toelichting van de verbindingsweg is verbeterd. Naar aanleiding van zienswijzen is nader aandacht besteed aan de kruising van de verbindingsweg met de Meerkoetenweg.		x
3.2.4	De beschrijving van de T-splitsing van de Talingweg op de verbindingsweg repectievelijk ontsluitingsweg is verbeterd.	x	
3.2.5	De toelichting op de landschappelijke inpassing is verbeterd.	x	x

3.3	De doorkijk naar de toekomst is aangevuld en verbeterd, mede naar aanleiding van het advies van de Cmer.		x
4.2.3	De tekst over het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport is geactualiseerd.	x	
5.1	De paragraaf 5.1 over de aanleiding van het project is verwijderd om dubbeling met paragraaf 1.1 van de toelichting te voorkomen. De overige paragrafen zijn hernummerd.	x	
5.3 (was 5.4)	De beschrijving van de varianten die in het MER zijn onderzocht is verduidelijkt en er zijn afbeeldingen toegevoegd.		x
5.4 (was 5.5)	De conclusies die op basis van het MER kunnen worden getrokken zijn geactualiseerd en mede gebaseerd op de aanvulling op het MER.		x
5.5 (was 5.6)	De beschrijving van de mitigerende maatregelen is verbeterd en aangevuld met een tabel, zodat ook duidelijk is hoe het treffen van de maatregelen wordt geborgd.		x
5.8	In deze nieuwe paragraaf is ingegaan op het advies van de Cmer en is een samenvatting van de aanvulling op het MER opgenomen.		x
6.1.1.	De beschrijving van de huidige situatie en probleemanalyse is verbeterd. Er is een tabel toegevoegd met de ontwikkelingen die zijn meegenomen voor de verkeersanalyses. De informatie in tabel 6.1 over I/C-verhouding is toegelicht. Op basis van de aanvulling op het MER zijn de ontwikkelingen meer stapsgewijs weergegeven en een onderbouwing zodat dit beter navolgbaar is. Naast de situatie op de wegvakken van de A6 en de toe- en afrit op de A6 is ook gekeken naar de afwikkeling op de kruispunten op het onderliggend wegennet.		x
6.2	Het hoofdstuk over geluid is afgestemd op de besluitvorming over de geluidproductieplafonds door het ministerie.	x	
6.3	De beschrijving van het beoordelingskader van luchtkwaliteit en van de uitkomsten van het onderzoek is verbeterd.	x	
6.4	In het hoofdstuk over externe veiligheid zijn verwijzingen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) verwijderd omdat in het plangebied geen sprake is van inrichtingen waarop deze regelgeving van toepassing is.	x	
6.5.2	Bodem: Er is toegelicht wat het "niveau van het freatisch grondwater" is (de waterspiegel in de bovenste bodemlagen).	x	

	Water: De beschrijving van de compensatieopgave om extra verhard oppervlak te compenseren is verbeterd.	x	
6.6.1	Aan het kader dat op ecologie van toepassing is, is een beschrijving toegevoegd van de Wet natuurbescherming, die naar verwachting op 1 januari 2017 in werking zal treden. Tevens is ingegaan op het kader voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS) en is de toelichting op de Boswet verbeterd.	x	
6.6.2	Bij de beschrijving van de natuurtoets is naast de reeds beschreven soorten ingegaan op broedvogels. Er is verduidelijkt dat de noodzakelijke ontheffing kan worden verleend door toepassing van de beschreven mitigerende maatregelen en er is vastgelegd dat het nader onderzoek met betrekking tot vleermuizen wordt opgestart. Met betrekking tot NNN is naar aanleiding van het advies van de Cmer nader ingegaan op effecten natuur. De tekst over herplantplicht in het kader van de Boswet is verbeterd.	x	x
6.6.3	De toelichting op de aanleg van optimaal foerageergebied voor de blauwe kiekendief is verbeterd. Verduidelijkt is hoe het aantal hectare aan te leggen gebied tot stand is gekomen en hoe de aanleg hiervan is geborgd.		x
6.6.4	De conclusies van de natuurtoets en de passende beoordeling zijn uitgebreider geformuleerd en er is een tabel toegevoegd met soorten die in het plangebied aanwezig zijn en/of worden verwacht en waar nader onderzoek naar uitgevoerd moet worden.		x
8.1	De beschrijving van de economische uitvoerbaarheid is geactualiseerd in verband met de Realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 die inmiddels is getekend tussen de provincie en het rijk.	x	

Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 **Wijzigingen in de Regels**			
Artikel	Wijziging	A	Z
Algemeen	De begripsbepalingen met betrekking tot bouwen, bouwwerk en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn verbeterd en aangevuld naar aanleiding van de reactie van de gemeente Lelystad.	x	x
3.4.3	Aan de regels voor Verkeer is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd om de waarborgen dat beplanting wordt gerealiseerd die voldoende afschermende werking biedt om lichthinder op omliggende natuurgebieden vanaf de Verbindingsweg uit te kunnen sluiten.		x

4	Naar aanleiding van de reactie van de gemeente Lelystad is in 4.1: de Bestemmingsomschrijving gewijzigd 4.3: voor gronden met de bestemming Leiding – Hoogspanningsleiding vastgelegd dat Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen.	x	x
5	In lid 5.2.2 is onjuiste terminologie ten aanzien van omgevingsvergunningen verbeterd.	x	
7	De algemene aanduidingsregels voor geluidzones voor industrie en vliegtuiglawaai zijn aangevuld.		x
8	De algemene afwijkingsregels op grond waarvan Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn bij omgevingsvergunning af te wijken van de bepalingen van het plan zijn uitgebreid.		x

Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 **Achtergronddocumenten**			
Bijlage	Wijziging	A	Z
Aanvulling op het MER	Nieuw document naar aanleiding van het advies van de Cmer.		x
Milieueffectrapport	Aangevuld met rode lijst soorten om de effecten op natuur in algemene zin in beeld te brengen.		x
Passende beoordeling	De tekst is aangevuld en een onderbouwing van de oppervlakte is opgenomen.	x	x
Natuurtoets	2.3, Wettelijk kader Boswet toegevoegd, Spelregels EHS geactualiseerd 3.1, Beschrijving Plangebied verbeterd. 3.2, Bij het Projectvoornemen is de toetsing Poseidonweg verwijderd. 4.4, Terreinbezoek is geactualiseerd. 5.1, De natuurwaarde van het ruigteveld is nader bepaald; beschrijving NNN Burchtkamp en verbindingsweg naar Poseidonweg verwijderd. 5.2, Aangevuld met rode lijst soorten om de effecten op natuur in algemene zin in beeld te brengen. 5.3, Nieuwe paragraaf ingevoegd m.b.t. Rode lijst soorten 5.5, Nieuwe paragraaf ingevoegd m.b.t. Bos 6.1, Effectbepaling is uitgebreid met de aspecten versnippering en stikstofdepositie	x	x

	6.2, Effecten zijn aangevuld met rode lijst-soorten 6.3, De beschrijving van de effecten t.a.v. emissies en geluid zijn is geactualiseerd 6.3.2, Bij de toetsing aan provinciaal NNN beleid is de verbindingsweg naar de Poseidonweg buiten beschouwing gelaten omdat deze geen onderdeel uitmaakt van het plan. 7.1, Conclusies soortenbescherming uitgebreid met Rode lijst soorten. 7.2, Conclusies NNN aangepast omdat de verbindingsweg naar de Poseidonweg buiten beschouwing is gelaten. 7.3, Conclusies Boswet toegevoegd. 7.4, Nader onderzoek is geactualiseerd.		
Akoestisch onderzoek	In lijn gebracht met het GPP en op verzoek van de gemeente kaartmateriaal aangepast.	x	x

Colofon

Dit is een uitgave van:
Afdeling Infrastructuur
Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:
Telefoon 0320 - 265 265
E-mail: info@flevoland.nl
www.flevoland.nl

Oktober 2016