Antwoordnota inspraakreacties vooroverleg

Met de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan op 4 november 2015, is de ruimtelijke procedure gestart behorende bij het provinciaal inpassingsplan "Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6". De Commissie voor de m.e.r. is in deze fase om een advies gevraagd over de NRD. In de zes weken volgend op de terinzagelegging heeft een ieder de kans gekregen om een inspraakreactie in te dienen. Er zijn in totaal zes inspraakreacties in de vorm van een zienswijze ontvangen van de volgende insprekers:

- Stichting Het Flevo-Landschap
- Schothorst Feed Research
- Milieudefensie Lelystad
- Vogel- en Natuurwacht Flevoland
- Waterschap Zuiderzeeland
- Gemeente Lelystad

Alle inspraakreacties zijn binnen de inspraaktermijn ontvangen.

In deze antwoordnota wordt samengevat hoe wordt omgegaan met het advies van de commissie voor de m.e.r. Tevens zijn de ontvangen inspraakreacties samengevat en is aangegeven hoe met de aangedragen punten wordt omgegaan in het provinciaal inpassingsplan en de bijbehorende milieueffectrapportage (m.e.r.). De antwoordnota leidt niet tot aanpassing van de NRD of de uitgangspuntennotitie. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de inspraakreacties zijn gebundeld als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd.

Omgang met het advies van de Commissie voor de m.e.r.

In haar advies op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de Commissie in detail welke informatie het MER moet bevatten. Gezien het detailniveau van de adviezen is het niet praktisch om deze hier samen te vatten. Voor het voldoende meewegen van het milieubelang in de besluitvorming acht de Commissie het noodzakelijk dat de volgende informatie in ieder geval in het MER opgenomen is:

a. een heldere probleemanalyse en formulering van de doelstelling op basis waarvan de verschillende alternatieven kunnen worden beoordeeld;
b. een beschrijving van de autonome ontwikkelingen in het studiegebied en de consequenties daarvan voor de bereikbaarheid. Geef een doorkijk van de ontwikkelingen en plannen die nog in ontwikkeling zijn en die van invloed zijn op de bereikbaarheid en uitbreiding van de infrastructuur;
c. een gefaseerde beschrijving van het onderzoek naar de effecten van het voornemen, waarbij in de eerste fase globaal het onderzoek naar de onderscheidende aspecten is gericht op de keuze voor een voorkeursalternatief en in de tweede fase een gedetailleerder onderzoek plaatsvindt naar de effecten van dat voorkeursalternatief.

Omgang met het advies
Het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt ter harte genomen en met inachtneming van de door de Commissie genoemde punten is het MER opgesteld. Bij het opstellen van het MER is aan het advies getoetst om te zorgen voor het juiste detailniveau van de effectbeschrijving. Ten aanzien van de genoemde hoofdpunten kan het volgende genoemd worden:
In hoofdstuk 1 en 2 van het MER wordt uitgebreid aandacht besteed aan de context van de ontwikkeling. De aanleiding, achtergrond, vaststaande (autonome) ontwikkelingen en mogelijke andere toekomstige ontwikkelingen die raken aan de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 zijn daarbij beschouwd. Dit leidt tot een aantal technische criteria op basis waarvan een keuze voor een voorkeursalternatief gemaakt kan worden. Deze criteria zijn:

- *een toekomstvast ontwerp*
- *inpassing in relatie tot het TenneT hoogspanningstracé*
- *voldoende afstand tot aansluiting 10*
- *het "nee, tenzij"-principe ten aanzien van doorsnijding van de Burchtkamp*
- *landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit*

Met behulp van deze criteria is een voorkeursalternatief gekozen. Om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de procedure, is daarna beoordeeld of andere haalbare alternatieven mogelijk een significante verbetering ten aanzien van de verwachte milieueffecten teweeg zouden brengen. Hierbij is een afweging gemaakt op basis van onderscheidende aspecten. De keuze voor een voorkeursalternatief is hierdoor niet

veranderd. Op een hoger detailniveau is vervolgens bekeken wat de verwachte milieueffecten van het voorkeursalternatief zijn. Deze effecten zijn vervolgens afgewogen ten opzichte van de autonome situatie. In het MER is deze fasering terug te vinden in de volgorde van de hoofdstukken in deel 2 van het rapport. In hoofdstuk 4 is de trechtering naar een voorkeursalternatief en de gevoeligheidsanalyse op basis van onderscheidende aspecten opgenomen. In hoofdstuk 6 en 7 worden de effecten van het voorkeursalternatief beoordeeld op basis van het in hoofdstuk 5 uitgewerkte beoordelingskader.
De consequenties van de autonome ontwikkeling voor de bereikbaarheid zijn in beeld gebracht door gebruik te maken van beschikbare en nieuw berekende cijfers. Nieuwe verkeerscijfers zijn berekend voor de autonome situatie in 2020 en in 2030 aan de hand van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de diverse autonome ontwikkelingen. Met behulp van bestaande informatie uit eerdere onderzoeken, zoals het MIRT-onderzoek, zijn conclusies getrokken over de effecten op de bereikbaarheid van Lelystad en Lelystad Airport als gevolg van de autonome ontwikkelingen.

Inspraakreactie Stichting Het Flevo-Landschap

Stichting Het Flevo-Landschap heeft een inspraakreactie gestuurd, gedateerd 23 november 2015, waarin hun reactie op de NRD en de uitgangspuntennotitie uiteen wordt gezet. De stichting heeft geen opmerkingen over de inhoud van de uitgangspuntennotitie. Ten aanzien van de NRD is de reactie onderstaand samengevat.

De stichting geeft aan content te zijn over de werkwijze, waarbij zij vroegtijdig hebben kunnen meedenken.
Voorts geeft de stichting aan in te stemmen met het gekozen voorkeursalternatief 2D, omdat deze variant de Burchtkamp niet doorsnijdt. Wel dienen eventuele nadelige effecten op de Burchtkamp geminimaliseerd, gemitigeerd en gecompenseerd te worden.
Voorts meldt de stichting aandacht te vragen voor de onderbouwing van de resultaten van de Voortoets ten aanzien van de effecten voor de blauwe kiekendief.
De stichting verzoekt om niet alleen de effecten op de blauwe en bruine kiekendief te beschouwen, maar ook op andere soorten waarvoor de Burchtkamp belangrijk is als extensie van Natura 2000-gebied de Oostvaardersplassen. De stichting verzoekt de volgende soorten bij de m.e.r. te betrekken: dodaars, roerdomp, bruine kiekendief, blauwborst, snor, rietzanger, lepelaar, grote zilverreiger, wilde zwaan, blauwe kiekendief.
Tevens verzoekt de stichting om bij de beoordeling van de verstoring van NNN-gebieden minstens de volgende onderdelen te betrekken:

- Verstoring door gemotoriseerd verkeer (geluid, achtergrondgeluid/ruis, verkeersbewegingen, verkeersslachtoffers).
- Verstoring door licht (koplampen motorvoertuigen, lichtmasten).
- Visuele verstoring (veranderde waarneming van het landschap, toevoegen nieuwe elementen).
- Verstoring door luchtverontreiniging (uitstoot vervuilende stoffen).
- Verstoring bij de aanleg van de weg/ontsluiting (infrastructurele werkzaamheden, werkverkeer).
- Cumulatieve effecten (in relatie tot de Luchthaven, Larserpoort, Warande).

Beantwoording
Het voorbehoud dat de stichting maakt bij de instemming met het Voorkeursalternatief wordt uiteraard toegepast. Bij uitwerking van de plannen is steeds uitgangspunt geweest dat eventuele nadelige effecten op de Burchtkamp geminimaliseerd, gemitigeerd en gecompenseerd worden. Ten aanzien van de verstoring van NNN-gebieden is getoetst op de verstoringseffecten die door de stichting voorgesteld worden. Uit het onderzoek is gebleken dat alleen verstoringseffecten door licht een belangrijke rol spelen. Om deze effecten te mitigeren wordt langs de verbindingsweg een strook opgaande beplanting gerealiseerd. Deze strook gaat instraling in de Burchtkamp vanaf de weg en de halve aansluiting tegen en voorkomt daardoor verstoring door licht. Op deze manier worden de effecten geminimaliseerd.
De stichting verzoekt de effecten op de volgende soorten te beschouwen, aanvullend op effecten op de bruine en blauwe kiekendief: dodaars, roerdomp, blauwborst, snor, rietzanger, lepelaar, grote zilverreiger en wilde zwaan. Moerasvogels, rietvogels, reigerachtigen, eenden en steltlopers, waarvoor de Oostvaardersplassen een instandhoudingsdoel heeft, foerageren, rusten en broeden alleen in de Oostvaardersplassen en zijn niet aangewezen op omliggende gebieden. Voor het overgrote deel van de moeras- en watergebonden vogels heeft (de omgeving van) het plangebied geen functie. In het beheerplan Oostvaardersplassen is opgenomen voor welke soorten wél sprake is van een uitwisselingsrelatie met gebieden buiten het Natura 2000-gebied. Van de genoemde soorten hebben alleen de beide kiekendieven een uitwisselingsrelatie met het plangebied. Het kan wel zo zijn dat vogels, behorend tot de andere soorten, in de omgeving van het plangebied voor komen. Dan is echter sprake van een andere populatie, die niet relevant is voor de beoordeling van effecten op de gunstige

staat van instandhouding in de Oostvaardersplassen. De effecten op beide soorten kiekendieven worden in de m.e.r. wel beschouwd, omdat het plangebied en de omgeving daarvan tot foerageergebied van de populatie in de Oostvaardersplassen kunnen behoren. Daarom kunnen de verbindingsweg en halve aansluiting een effect hebben op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soorten.
Concluderend: op voorhand kan worden uitgesloten dat de voorgenomen ontwikkeling een significant negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van dodaars, roerdomp, blauwborst, snor, rietzanger, lepelaar, grote zilverreiger en wilde zwaan in Natura 2000-gebied de Oostvaardersplassen.
Niettemin wordt op alle door het Flevo-landschap genoemde soorten ingegaan in de passende beoordeling. Daarin is – conform de hierboven genoemde conclusie – beschreven dat alleen voor de kiekendieven mogelijk relevante effecten optreden.

Inspraakreactie Schothorst Feed Research

Op 3 december 2015 heeft het bedrijf Schothorst Feed Research (SFR) per brief gereageerd op de ter inzage gelegde notities. In de reactie wordt aangegeven dat het bedrijf geen problemen heeft met de voorgenomen ontwikkeling. Wel geeft SFR aan graag betrokken te worden bij de inrichting van de kruising van de nieuwe (verbindings)weg en de Meerkoetenweg. SFR spreekt een voorkeur uit voor een ongelijkvloerse kruising met aansluiting middels op- en afritten op de verbindingsweg.

Beantwoording
De kruising met de Meerkoetenweg wordt gelijkvloers aangelegd, want de verkeersaantallen vormen geen aanleiding voor een ongelijkvloerse kruising. Tevens is dit vanuit landschappelijke inpassing niet gewenst en zijn de kosten daarbij een argument om te kiezen voor gelijkvloers. De exacte invulling wordt nader bepaald, al dan niet op termijn met VRI, waarbij veiligheid, doorstroming en toekomstvastheid belangrijke aandachtspunten zijn. De belanghebbenden worden betrokken bij de verschillende keuzemogelijkheden.

De wens van SFR om bij de inrichting van de kruising betrokken te worden wordt ter harte genomen. Om hieraan tegemoet te komen wordt een aanvullende inloopavond georganiseerd voor betrokkenen die wonen of werken langs de Meerkoetenweg. Tijdens deze inloopavond zal de keuze voor de vorm van de kruising besproken worden.

Inspraakreactie Milieudefensie Lelystad

In een brief, gedateerd 15 december 2015, geeft Milieudefensie Lelystad haar reactie op de NRD. Hierin wordt op vier aspecten ingegaan:

- noodzaak;
- flora en fauna;
- landschappelijke aspecten en
- afstand tussen afslagen.

Noodzaak nieuwe aansluiting en verbindingsweg
Ten eerste geeft Milieudefensie aan dat de noodzaak van de nieuwe verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 nog onvoldoende aangetoond is en derhalve beter onderbouwd dient te worden. Milieudefensie heeft het standpunt dat de gelden benodigd voor de voorgenomen activiteit beter elders ingezet kunnen worden. De aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting zou uitgesteld moeten worden tot blijkt dat de bestaande infrastructuur (inclusief eventuele aanpassingen) ontoereikend is. Hiervoor draagt Milieudefensie de volgende argumenten aan:

- De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in de infrastructuur rondom aansluiting 10, waarmee de capaciteit van deze wegen flink is toegenomen. Deze situatie zou als nulpunt voor een onderzoek naar noodzaak van de nieuwe aansluiting gebruikt moeten worden.
- De ontwikkeling van de luchthaven is nog onzeker. Ook het onlangs gesloten Klimaatakkoord zal naar verwachting een rol gaan spelen bij de ontwikkeling van de luchtvaart. De komst van bedrijven naar het nabijgelegen bedrijventerrein is tevens onzeker. De Warandedreef lijkt nog lange tijd onnodig.

Flora en fauna
Ten tweede verzoekt Milieudefensie naast gevolgen voor de blauwe en de bruine kiekendief ook gevolgen voor de grauwe kiekendief te beschouwen in het MER, omdat deze soort geregeld gebruik maakt van de

Burchtkamp als foerageergebied. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor andere vogels en zoogdieren die van de Burchtkamp, Hollandse Tocht en omgeving gebruik maken en voor de ecologische functie van de verbindingstocht tussen de Lage Vaart en de Hollandse Tocht.
Milieudefensie spreekt een voorkeur uit voor een situering van de verbindingsweg zo ver mogelijk van de Burchtkamp.

Landschappelijke effecten
Ten aanzien van landschappelijke aspecten wordt door Milieudefensie aangegeven dat de nieuwe verbindingsweg afbreuk zal doen aan de stilte-ervaring op de Meerkoetenweg en daarmee aan de aantrekkelijkheid van deze weg als fietsroute.

Afstand tussen afslagen
Tenslotte heeft Milieudefensie een opmerking ten aanzien van de (minimale) afstand tussen de bestaande en de nieuwe aansluiting op de A6. Voorgesteld wordt om te onderzoeken wat de mogelijkheid is om de aansluitingen te combineren, zodat het verkeer de beide aansluitingen als één stroom oprijdt/verlaat. Dit zou mogelijk kunnen leiden tot minder ontregeling/filevorming en komt de bedrijventerreinen ten goede door een verkorte afstand tot de aansluiting.

Beantwoording
Nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit zijn beoordeeld aan de hand van de bestaande situatie. Uit de uitgevoerde bereikbaarheidsanalyse blijkt dat ook ondanks de investeringen in aansluiting 10 een verkeersknelpunt blijft bestaan. Dit probleem zal alleen maar groter worden met de ontwikkeling van Lelystad Airport. Met de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 wordt dit knelpunt aangepakt. Het heeft voor de bereikbaarheid van Lelystad de voorkeur om niet te wachten tot de capaciteit van aansluiting 10 bereikt is. Daarnaast zal ook de ontwikkeling van de luchthaven bijdragen aan een toename van verkeer, waardoor een alternatieve verdeling van het verkeer wenselijk is. De ontwikkeling van Lelystad Airport als twin-airport van Schiphol is in het Luchthavenbesluit vastgelegd. Ook voor het nabijgelegen bedrijventerrein is de juridisch-planologische procedure doorlopen, waarmee deze ontwikkeling mogelijk gemaakt is. Hoewel de exacte volgorde en snelheid van ontwikkelingen niet vast ligt, kan hierbij wel gesproken worden van vaststaande ontwikkelingen, die in de besluitvorming over de verbindingsweg en halve aansluiting meegewogen dienen te worden. De ontwikkeling van de Warande en daarmee de noodzaak om de Warandedreef aan te leggen worden in het MER als mogelijke toekomstige ontwikkelingen beschouwd. Deze dragen niet bij aan nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling, maar zijn wel factoren die de besluitvorming over ligging en vormgeving kunnen beïnvloeden. Doel is immers om een toekomstvaste ontwikkeling te realiseren. Nut en noodzaak worden nader toegelicht in het MER en het PIP.
De flora en fauna en ecologische functie van de verbindingstocht en aanwezige soorten in het plangebied en omgeving worden in de natuurtoets die is opgesteld voor deze ontwikkeling behandeld. Uit de bureaustudie wordt geconcludeerd dat de grauwe kiekendief in het plangebied van het voorkeursalternatief niet voor komt. In de natuurtoets, de Passende Beoordeling en het MER wordt daarnaast uitgebreid aandacht besteed aan de Burchtkamp en de ecologische functie van dit gebied. Het "nee, tenzij"-principe is gehanteerd ten aanzien van elke doorsnijding van de Burchtkamp en heeft een belangrijke rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. De verbindingsweg wordt zo ver als mogelijk van de Burchtkamp gesitueerd, met inachtneming van andere criteria.
De landschappelijke effecten van de verbindingsweg zijn beperkt. Ter plaatse van de Meerkoetenweg ligt de verbindingsweg op maaiveldniveau, waardoor geen sprake is van visuele barrièrewerking. Uitgangspunt bij het ontwerp van de kruising met de Meerkoetenweg, is dat de functie van deze weg behouden blijft. Enig effect op de stilte-ervaring zal niet voorkomen kunnen worden, maar in het licht van de ontwikkeling van de omliggende bedrijventerreinen en de luchthaven is eerder sprake van een effect door autonome ontwikkelingen. De thema's landschap en geluid worden in het MER uitvoerig behandeld, waarbij zowel getoetst wordt aan het wettelijk kader als aan verandering van beleefde waarden.
Rijkswaterstaat is betrokken geweest bij het ontwerp van de halve aansluiting op de A6. Hierbij zijn alle mogelijkheden bekeken. De afstand tussen de afslagen is daarbij een bepalende factor geweest. Op basis van verkeersveiligheidseisen zijn de mogelijkheden getoetst. Geconcludeerd is dat de afstand tussen de afslagen minimaal is en de realisatie van de aansluiting op een verantwoorde wijze mogelijk is, indien een zogenaamd weefvak (geïntegreerde op- en afrit) wordt gerealiseerd.

Inspraakreactie Vogel- en Natuurwacht Flevoland

In een brief, gedateerd 16 december 2015, geeft de Vogel- en Natuurwacht Flevoland haar zienswijze op de NRD. De Vogel- en Natuurwacht vraagt om meer aandacht voor het gebied dat ligt tussen de A6 en de Lage Vaart en dat in noordelijke richting ongeveer ter hoogte van de Lage Dwarsvaart begrensd wordt. Dit gebied is door Staatsbosbeheer aangemerkt als potentieel kiekendievenfoerageergebied, met name voor de blauwe kiekendief. De Vogel- en Natuurwacht verzoekt de ligging van het als potentieel kiekendievenfoerageergebied aangemerkte gebied mee te nemen in de m.e.r.-procedure, omdat dit mogelijk leidt tot een ander voorkeursalternatief. Met het oog op het potentiële kiekendievenfoerageergebied zou variant 3B volgens de inspreker de voorkeur hebben. Tevens wordt verzocht om ook een variant die verder van het gebied af gelegen is (bijvoorbeeld 3C of 3H), alsnog in de overwegingen te betrekken.

Beantwoording
Het genoemde gebied is meegewogen in het MER en in de passende beoordeling. De door Staatsbosbeheer benoemde potentie van het gebied als kiekendievenfoerageergebied is op zich geen argument om een ander alternatief te kiezen. Het genoemde gebied is als niet-optimaal foerageergebied beoordeeld omdat het voor 4 van de 5 aspecten niet voldoet aan de voorwaarden om te fungeren als optimaal foerageergebied voor de bruine kiekendief. Het gebied heeft ook niet de potentie om te fungeren als substantieel suboptimaal foerageergebied door de aanwezigheid van hoogspanningsmasten en –kabels, door de ongunstige ligging ten opzichte van de Oostvaardersplassen vanwege de barrièrewerking van de Hollandse Hout en doordat de aanwezige vegetatie over het algemeen te ruig en te hoog is om te fungeren als (sub)optimaal foerageerbiotoop. Het betrekken van het beschreven gebied in de afweging heeft niet geleid tot een ander voorkeursalternatief. Uit de gedetailleerdere uitwerking van de drie kansrijk geachte varianten (het VKA 2D en varianten 2A en 3B) blijft dat variant 3B een behoorlijk ruimtebeslag legt op de Burchtkamp, waardoor deze variant niet de voorkeur heeft vanwege het “nee, tenzij” principe. Vanuit oogpunt van toekomstvastheid zijn varianten 3C en 3H afgevallen. Bij deze varianten is aantakking van de bedrijventerreinen Flevopoort en Larserpoort niet of slecht te realiseren. Bovendien is bij een volledige aansluiting bij deze varianten sprake van een verkeersonveilige situatie vanwege een te korte weefvaklengte tussen de nieuwe aansluiting en de bestaande aansluiting 10.

Inspraakreactie Waterschap Zuiderzeeland

Op 10 december 2015 heeft het Waterschap Zuiderzeeland per e-mail laten weten dat tijdens de voorbereiding van dit project periodiek ambtelijk overleg plaats vindt tussen het waterschap en de provincie Flevoland in het kader van de watertoets. Zodoende vindt vroegtijdige afstemming plaats tussen de belangen van het waterschap en de provincie. Daarom geeft het waterschap een positieve reactie op de ter inzage gelegde notities.

Inspraakreactie gemeente Lelystad

Met een brief, gedateerd 16 december 2015, heeft de gemeente Lelystad haar inspraakreactie bekend gemaakt en tevens antwoord gegeven op een brief van de provincie Flevoland van 29 oktober, over het horen van de gemeenteraad in het kader van de voorgenomen ontwikkeling en de uitgangspunten voor het inpassingsplan. De gemeenteraad wenst middels een brief een reactie te geven op het ontwerp inpassingsplan. Met de door de provincie voorgestelde uitgangspunten stemt de gemeente in. Wel merkt de gemeente op dat de tekst ten aanzien van de over te nemen dubbelbestemmingen niet klopt en zij concludeert dat in het inpassingsplan de vigerende 50 dB industrielawaaicontour van industrieterrein Lelystad Airport en de contouren die volgen uit het Luchthavenbesluit dienen te worden overgenomen. Ten aanzien van de NRD geeft de gemeente aan dat zij kennis heeft genomen van de inhoud en constateert dat deze voldoende basis biedt voor het opstellen van een goed MER. De gemeente heeft geen aanvullende adviezen voor de inhoud.

Beantwoording
In de planning van de ruimtelijke procedure van het PIP Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 zal ruimte worden geboden voor de gemeenteraad om op de gewenste wijze te reageren op het ontwerp inpassingsplan. Aan Provinciale Staten zal worden voorgesteld om op een later moment tot vaststelling over te gaan, zodat de gemeenteraad voldoende tijd heeft om een reactie te geven. De genoemde geluidcontouren zullen in het inpassingsplan worden meegenomen.