Bijlage 2 Gebundelde zienswijzen

gemeenteraad Lelystad

Provinciale Staten
Provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

160014024

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
14 april 2016	1873826		11 JULI 2016
behandeld door	**doorkiesnummer**	**bijlagen**	**dossiernummer**
T Tuenter	0320 - 279577		

onderwerp
Horen Raad inzake het Ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 Lelystad Airport

pr-nummer
160009073

Geachte leden van de staten,

Hierbij ontvangt u in reactie op uw brief van 14 april 2016, waarin u onze raad verzoekt om een reactie op het ontwerp inpassingsplan Verbindingsweg en halve aansluiting A6, onze raadsbrede reactie. Middels deze reactie wordt voldaan aan artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening dat bepaalt dat de gemeenteraad voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan dient te worden gehoord.

Per brief d.d. 16 december 2015 hebben we aangegeven dat wij aan dit recht gehoor willen geven middels een brief op het ontwerp inpassingsplan. Wij constateren dat het besluit van Gedeputeerde Staten conform de afspraken is zoals deze zijn vastgelegd in de "Bestuursovereenkomst betreffende infrastructuur Lelystad Airport". Op grond van deze bestuursovereenkomst is de provincie verantwoordelijk voor de realisatie van de Landzijdige Ontsluiting van Lelystad Airport. Onderdeel van de afspraken is dat voor de noodzakelijk planologische aanpassingen door de provincie een zogenaamd provinciaal inpassingsplan wordt vastgesteld.

Wij hebben met instemming geconstateerd dat het inpassingsplan en MER ons volledig lijkt en tegemoet komt aan de inspraakreacties die eerder op de uitgangspuntennotitie zijn ingebracht daarbij zijn de suggesties zoals wij die als raad hebben aangegeven verwerkt. Verder stemmen wij in met de genoemde termijn tot 2020 van overdracht van onze wettelijke bevoegdheden op planologisch vlak. Geconstateerd wordt dat na 2020 inmiddels het regime van de Omgevingswet geldend zal zijn. Wij verzoeken u derhalve in de formulering van de planregels rekening te houden met het Handboek bestemmingsplannen Lelystad zodat sprake is van een gelijkluidend planologisch regime binnen onze 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 onze 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 roepen wij u 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.

Wij wensen u verder succes met het verder doorlopen van de wettelijke procedure.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verzoeken u onze reactie te betrekken bij de vaststelling van het inpassingsplan.

Hoogachtend,

de raad van de gemeente Lelystad,

de griffier, de voorzitter,

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

postnl



gemeente
Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
13 JULI 2016

2595CC 8200AB 55

Postbus 91 8200 AB Lelystad

LS 01

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verbindingsweg/halve aansluiting met de A6, provincie Flevoland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

20 juli 2016 / projectnummer: 3075









1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Flevoland wil in het verlengde van het luchthavenbesluit Lelystad van 12 maart 2015 de ontsluiting van de luchthaven verbeteren. Zij wil daarom een verbindingsweg met een (halve) aansluiting op de A6 realiseren. De provincie streeft naar ingebruikname van deze weg op het moment dat de uitbreiding van de luchthaven gereed is. Voor realisatie van de nieuwe verbindingsweg en de aansluiting moet het bestemmingsplan worden aangepast. Dit gebeurt in de vorm van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming over het PIP heeft de provincie een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is samen met het ontwerp-PIP door de provincie ter inzage gelegd. De Provinciale Staten hebben de Commissie voor de m.e.r. (hierna de Commissie) gevraagd het MER te toetsen.

In dit advies spreekt de Commissie[1] zich uit over de juistheid en volledigheid van het MER.

De Commissie merkt op dat, gegeven de keuze voor een nieuwe halve aansluiting, de selectie van het voorkeursalternatief van de aansluiting en verbinding helder is beschreven. Op basis van verschillende typen aansluitingen en verschillende locaties voor de aansluiting/verbindingsweg zijn varianten geselecteerd en onderzocht. Hieruit is een voorkeursalternatief geselecteerd. De randvoorwaarden die daarbij een rol spelen zijn het natuurgebied de Burchtkamp en de ligging van de hoogspanningsmasten. De onderbouwing van de probleemanalyse is echter niet volledig, de beschrijving van de referentie en met name de effecten van de toekomstige ontwikkelingen zijn niet helder beschreven, de effectvergelijking in verschillende stappen vergt meer uitleg en de beschrijving van de effecten op natuur behoeft aanvulling.

De Commissie signaleert dan ook dat het MER een aantal tekortkomingen bevat, zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het Provinciaal Inpassingsplan.
De tekortkomingen betreffen de probleemanalyse die leidt tot de noodzaak voor het plan en het ontbreken van inzicht in de milieueffecten op basis van de toekomstige gebiedsontwikkelingen (de 'doorkijk naar de toekomst'). Daarnaast dienen de effecten op natuur, naast de wettelijk beschermde gebieden en soorten, in beeld gebracht te worden en duidelijk te worden dat de mitigerende maatregelen voor otter en bever gewaarborgd zijn.
De Commissie acht het essentieel voor de besluitvorming dat informatie over de hiervoor genoemde onderwerpen en het MER wordt aangevuld, zodat deze kan worden betrokken bij de besluitvorming.

De Commissie adviseert om eerst een aanvulling op het MER op te stellen en pas daarna een besluit te nemen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 doet zij aanbevelingen voor verdere besluitvorming.

---

[1] De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 3075 in te vullen in het zoekvak.

2. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe.

2.1 Probleemanalyse en doelstelling

De Commissie adviseerde over de notitie reikwijdte en detailniveau om de bereikbaarheidsproblemen te beschrijven die ontstaan door een toename van het verkeer naar en van de luchthaven, De Warande en de verschillende bedrijventerrein. Zowel de probleemanalyse als de doelstellingen voor de nieuwe aansluiting en de verbindingsweg moeten daarbij kwantitatief worden gepresenteerd.[2]Het MER wordt op die manier een zelfstandig leesbaar document en de onderliggende informatie navolgbaar. De gehanteerde uitgangspunten voor economische groei, ruimtelijke ontwikkelingen en andere relevante uitgangspunten moeten daarbij duidelijk zijn.

Het MER schetst de aanleiding voor het project Aansluiting en verbindingsweg A6 luchthaven. De beperkte capaciteit van aansluiting 10 (A6 – N302) is volgens het MER in de huidige situatie al een knelpunt en met de autonome ontwikkelingen in het gebied dreigt dit knelpunt groter te worden.
Op basis van dit geschetste beeld lijkt het, ook voor de Commissie, logisch de capaciteit van de aansluiting en de verbinding met de luchthaven te verbeteren. De Commissie constateert echter dat het MER geen (kwantitatieve) onderbouwing geeft van de bereikbaarheidsproblemen en het knelpunt op aansluiting 10.
Het MER verwijst hiervoor wel naar het MIRT-onderzoek en onderzoeken naar de landzijdige bereikbaarheid (MOBLA) die zijn uitgevoerd. De Commissie heeft een aantal documenten van MOBLA ontvangen van het bevoegd gezag, maar constateert dat ook hier een kwantitatieve onderbouwing van de bereikbaarheids- en verkeersknelpunten ontbreekt.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de probleemanalyse van de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de luchthaven samen te vatten. Ga daarbij ook in op de effecten van de nog niet vastgestelde ontwikkelingen. Beschrijf de doorstromingsproblemen op/rond aansluiting 10 en de (on)mogelijkheden om dit probleem op de bestaande aansluiting op te lossen. Onderbouw deze analyse zoveel mogelijk met kwantitatieve informatie. Maak, indien beschikbaar, gebruik van bestaande gegevens en analyses.

2.2 Beschrijving van de autonome ontwikkeling en doorkijk naar de toekomst

De Commissie adviseerde over de notitie reikwijdte en detailniveau om een beschrijving van de autonome ontwikkelingen in het studiegebied uit te werken en de consequenties daarvan voor de bereikbaarheid in beeld te brengen. Omdat de nieuwe verbindingsweg en aansluiting onderdeel vormen van de gehele gebiedsontwikkeling rond luchthaven Lelystad, de A6, bedrijventerreinen en woningbouw, adviseerde de Commissie in het bijzonder aandacht te besteden aan de beschrijving van de autonome ontwikkelingen. Relevant daarbij is ook inzicht

[2] Wellicht is deze informatie in een eerdere fase wel uitgewerkt, maar niet in het MER opgenomen.

te geven in de fasering en het tempo van de geplande ontwikkelingen. Daarnaast heeft de Commissie geadviseerd ook een doorkijk naar de toekomst te geven, omdat naast de autonome ontwikkelingen ook diverse plannen en ontwikkelingen nog in studie zijn waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.
Het MER beschrijft de ontwikkelingen die behoren tot de referentiesituatie, de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen en de doorkijk naar de toekomst. Het onderscheid tussen autonome ontwikkeling en 'doorkijk naar de toekomst' is onvoldoende scherp gemaakt in het MER. De Commissie adviseert daarom in het MER duidelijk aan te geven welke ontwikkelingen als autonoom zijn aangemerkt en welke als mogelijke toekomstige ontwikkelingen.
De Commissie concludeert dat de effectbeschrijving van de Autonome ontwikkeling beperkt is, zie ook 2.1 probleemanalyse en dat de effectbeschrijving van de doorkijk ontbreekt.
De robuustheid van de aansluiting en de verbindingsweg is een belangrijk criterium. Bij het ontwerp is namelijk rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals uitbouw naar een hele aansluiting en aansluiting op de Warande. Op basis van de toekomstige ontwikkelingen in het gebied zullen later nieuwe infrastructuurbesluiten moeten worden genomen. Daarom is het van belang een globale (kwalitatieve) doorkijk te geven van de milieueffecten. Het MER gaat niet in op de effecten van de doorkijk op verkeer, milieu, natuur en landschap. Een voorbeeld daarvan is de aansluiting op de woonwijk De Warande. Met de ligging van de aansluiting op de A6 wordt voorgesorteerd op de ligging van de aansluiting van De Warande en daarbij zal het Natuurnetwerk Nederland (NNN) ook worden doorkruist.

De Commissie adviseert een duidelijke beschrijving op te nemen van de autonome ontwikkelingen en daarnaast een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen op te nemen. Ga daarbij in op de effecten van de ontwikkelingen zoals de bedrijventerreinen (Flevopoort, Larserpoort en OMALA), De Warande (fase 1 en 2/Warandedreef), de luchthaven (25.000 en 45.000 vluchten) en de infrastructuur plannen o.a. verbreding A6, en besteed kwalitatief aandacht aan mogelijke relevante fietsverbindingen die hiermee samenhangen.

2.3 Effecten op natuur

2.3.1 Algemeen

De Commissie constateert dat in het MER en de Natuurtoets goed wordt gerapporteerd over effecten op natuur die wettelijk zijn beschermd (Natura 2000, Flora en Faunawet en Natuur Netwerk Nederland (NNN)). De effecten op algemene kwaliteiten of bijzondere soorten die op de Rode Lijst staan of dieren die vanuit de Burchtkamp de omgeving gebruiken, komen echter niet of nauwelijks aan de orde in de effectbeschrijvingen.
De Commissie merkt op dat in het MER de effecten op natuur in algemene zin in beeld moeten worden gebracht. Het gaat niet alleen om een toets aan de wettelijk vereisten.
Het MER dient bijvoorbeeld ook inzichtelijk te maken of het initiatief ook gevolgen heeft voor mogelijk aanwezige bijzondere broedvogels, zoals bijvoorbeeld kwartel of ijsvogel[3], of Rode Lijst soorten, zoals de gele kwikstaart en spotvogel. Dit geldt ook voor ongewervelden zoals dagvlinders en andere insecten die bijvoorbeeld bij het Ruigteveld voor kunnen komen.

[3] De kwartel wordt genoemd in een van de inspraakreacties op de Notitie R&D en de ijsvogel is door de Commissie gesignaleerd tijdens het locatiebezoek.

2.3.2 Otter en bever

In de Natuurtoets en het MER wordt beschreven dat de effecten op otter en bever uitsluitend zijn te voorkomen als er een raster aangelegd wordt om verkeersslachtoffers te bepreken. In de Natuurtoets is dit leidend bij de conclusie dat er geen effecten optreden. In het MER is het weliswaar in de tekst opgenomen maar niet in de samenvattende tabellen (7.3.4) noch in de conclusies (8.1). Op basis van de informatie in het MER en het PIP is niet duidelijk of dit raster onderdeel is van het besluit.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten op natuur in algemene zin in beeld te brengen en aan te geven dat het raster voor de otter en bever als maatregel genomen gaat worden.

3. Aanbevelingen voor verdere besluitvorming

In dit hoofdstuk doet de Commissie aanbevelingen voor verdere besluitvorming. Dit hoofdstuk heeft geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

3.1 Effectenbeschrijving van de alternatieven in de verschillende stappen

De ontwikkeling en selectie van de alternatieven en varianten gebeurt in het MER in verschillende stappen. In de eerste stap is de locatie en vormgeving van de aansluiting bepaald. In de tweede stap is het geselecteerde voorkeursalternatief verder beoordeeld op effecten en uitgewerkt.
De Commissie merkt op dat de effectscores van deze verschillende stappen niet op elkaar aansluiten. Dit wordt duidelijk in de samenvatting op basis van een vergelijking van de tabellen S.1 (pagina 14) en S.2 (pagina 15-18). In tabel S.1 zijn de verschillende varianten naast elkaar gezet, in tabel S.2 zijn de effecten van het voorkeursalternatief 2D verder uitgewerkt. Alternatief 2D scoort voor doelbereik eerst neutraal (0) en vervolgens in tabel S.2 een dubbele plus (++). Op archeologie, cultuurhistorie en landschap scoort deze variant wederom eerst neutraal (0) om vervolgens in tabel S.2 op diverse deelaspecten (archeologische verwachtingswaarde, fysieke landschappelijke waarden en historisch geografische waarden) negatief (-) te scoren. Ook voor de effecten op natuur (NNN) wordt eerst neutraal en daarna negatief gescoord.
De Commissie merkt op dat deze afwijkende effectscores vragen oproepen, onder andere of de vergelijking van varianten in de eerste stap wel heeft geleid tot de keuze van het juiste voorkeursalternatief, omdat variant 2D bij nadere bestudering toch leidt tot een aantal negatieve effectscores.

De Commissie beveelt aan de verschillen tussen effectscores in de verschillende tabellen in de samenvatting van het MER toe te lichten en indien er correcties nodig zijn aan te geven wat dit betekent voor de besluitvorming over de voorkeursvariant.

3.2 Natuur

Ganzen

In het MER en de Passende beoordeling worden de effecten op ganzen in een zeer korte kwalitatieve paragraaf als onbelangrijk beschreven. De Commissie acht die conclusie aannemelijk en beveelt aan om dit nader te onderbouwen, bijvoorbeeld door aan te geven dat het plangebied niet als foerageergebied door ganzen gebruikt wordt. Een onderbouwing ontbreekt nu en ook is niet navolgbaar waarom deze conclusie wordt getrokken.

Ruigteveld

In het MER wordt beschreven dat de natuurwaarde van het ruigteveld beperkt is (p. 124). Ook hiervoor wordt geen onderbouwing gegeven. Elders in het MER wordt dit veld "…*in enige mate als geschikt foerageergebied voor de blauwe kiekendief…*"" beschreven (o.a. p 133). Dat zou juist betekenen dat dit veld wel waarde heeft, omdat het hier blijkbaar om (incidenteel?) foerageergebied van een soort gaat waarvoor een doel is gesteld in de Oostvaarderplassen.

De Commissie beveelt aan het ontbreken van de effecten op ganzen beter te duiden. Tevens is het aan te bevelen de veronderstelde lage natuurwaarde te onderbouwen en de inconsistentie weg te nemen.

Effecten Blauwe en Bruine Kiekendief

In het MER worden de effecten op het leefgebied van de Blauwe en Bruine Kiekendief beoordeeld als niet negatief. Toch worden er mitigerende maatregelen voorgesteld ten behoeve van deze soorten. De Commissie merkt op dat dit verwarrend is en vragen kan oproepen over de effectbeoordeling. Een negatief effect verplicht namelijk tot het nemen van mitigerende maatregelen.

De Commissie beveelt aan de beschreven mitigerende maatregelen voor Blauwe en Bruine Kiekendieven bij het definitieve besluit als 'extra maatregelen' te benoemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Flevoland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Flevoland

Besluit: vaststellen of wijzigen van een provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2

Activiteit: Voor het goed functioneren van de nieuwe luchthaven Lelystad Airport willen de Provincie en het Rijk een nieuwe aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar de luchthaven aanleggen. Voor de realisatie van deze nieuwe infrastructuur wordt een Provinciaal inpassingsplan opgesteld. Voordat Provinciale Staten hierover beslissen worden de milieugevolgen van het project onderzocht in een milieueffectrapport.

Procedurele gegevens:
Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 28 september 2015
Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 4 november 2015 t/m 16 december 2015
Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 23 december 2015
Kennisgeving MER: 1 juni 2016
Ter inzage legging MER: 2 juni 2016 t/m 13 juli 2016
Toetsingsadvies uitgebracht: 20 juli 2016

Samenstelling van de werkgroep:
Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dhr. dr. C.A. Linse (voorzitter)
dhr. drs. R. Meeuwsen (secretaris)
dhr. ir. H. Otte
dhr. drs. J. van der Winden

Werkwijze Commissie bij toetsing:
Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Provincie Flevoland 16 februari 2016, met bijlagen;
- Ontwerp Inpassingsplan Toelichting en Regels, Provincie Flevoland februari 2016;
- Akoestisch onderzoek PIP, Anteagroup, 24 februari 2016;
- Luchtkwaliteitonderzoek Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Anteagroup, 17 februari 2016;
- Vormgevingsvisie en klanteneisspecificatie, Afslag A6 – Lelystad Airport, Veenenbosen-bosch, 23 oktober 2015;
- Landschapsvisie Verbindingsweg A6 Lelystad Airport, 4 december 2015;
- Onderzoek water, Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Anteagroup, 10 februari 2016;
- Natuurtoets Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Anteagroup, 18 februari 2016;
- Passende Beoordeling Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Anteagroup, 17 februari 2016;
- Stikstofberekening ten behoeve van de toekomstige verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, Aerius, 11 december 2015
- Verlengd MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport Rapportage fase 3, Arcadis, 29 januari 2014;
- Eindrapport MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport, Berenschot Arcadis, 5 november 2013.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Bezoekadres
A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

Schothorst Feed Research

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Lelystad, 2 juni 2016

Betreft: Zienswijze m.b.t. ontwerp inpassingsplan "verbindingsweg en halve aansluiting A6"

Geachte heer, mevrouw,

Graag wil ik namens Schothorst Feed Research (SFR) waar dagelijks ruim 65 mensen werkzaam zijn onze zienswijze kenbaar maken m.b.t. het genoemde inpassingsplan.

Onze zienswijze heeft m.n. betrekking op de kruising/aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op de Meerkoetenweg al waar op nr. 26 ons bedrijf gevestigd is. Tevens staan er op ons terrein 4 bedrijfswoningen waar medewerkers met hun gezinnen wonen, die ook dagelijks over de Meerkoetenweg naar hun werk en/of school in Lelystad moeten.

De belangrijkste wensen van SFR m.b.t. de kruising met de Meerkoetenweg zijn:

- Zo min mogelijk belemmering voor verkeer op de Meerkoetenweg. Derhalve de nadrukkelijke wens voor een ongelijkvloerse kruising.
  Als dat niet mogelijk blijkt, gaat onze 2e keus uit naar een kruising met verkeerslichten die functioneren middels intelligente detectielussen die dusdanig schakelen dat het verkeer op de Meerkoetenweg, als er weinig verkeer op de ontsluitingsweg rijdt, niet lang hoeft te wachten.
- Kruising zou o.i. moeten bestaan uit 2 banen voor de Meerkoetenweg, anders kan tegemoetkomend verkeer elkaar op de kruising niet passeren.
- SFR opteert ervoor om geen afslagen te hebben van de Meerkoetenweg richting de ontsluitingsweg of vice versa. Dus alleen een kruising waar men rechtdoor kan, dit ter voorkoming van sluipverkeer richting Larserpoort.
- SFR vindt het belangrijk dat er een fietstunnel wordt aangelegd, omdat het anders te gevaarlijk wordt voor fietsers. Deze zullen vermoedelijk niet wachten voor rood licht als er weinig verkeer is op de ontsluitingsweg (de detectielussen werken voor zover wij weten niet voor fietsers). Ook is er sprake van kinderen, van medewerkers die in de bedrijfswoningen op ons terrein wonen en via het fietspad naar school en/of werk moeten in Lelystad. Tevens bezoeken stagiaires van het MBO, HBO en WO het jaar rond ons bedrijf per fiets of brommer/scooter.

Wensen m.b.t. het uitvoeren van de aanlegwerkzaamheden

- Verzoek om aanleg van de kruising niet plaats te laten vinden in het oogstseizoen en in de periode dat de mest wordt uitgereden.
- Verzoek om in de periode van de aanleg (aanvoer van vrachtwagens met zand) er op de Meerkoetenweg en Knarweg (mits die voor de aanvoer benut wordt) voor te zorgen dat de bermen beschermd worden. Deze worden anders helemaal kapot gereden.
  Mogelijk structureel grastegels/bermblokken toepassen op de genoemde wegen.
  In het najaar/winter is het namelijk ook handig voor de steeds breder wordende (landbouw) verkeer dat elkaar op de genoemde wegen moet passeren.

Bovenstaande punten zijn op 30 juni jl. ook mondeling kenbaar gemaakt aan uw medewerkers Marieke Werkman en Johan van Damme.

Graag ontvang ik binnen twee weken een bevestiging van ontvangst van bovengenoemde zienswijze.

Hoogachtend,

Ir. P.L. Roosenschoon
Algemeen Directeur Schothorst Feed Research

Schothorst Feed Research B.V.
Meerkoetenweg 26
P.O. Box 533, 8200 AM Lelystad
The Netherlands

Telephone: +31(0)320 - 25 22 94
Telefax: +31(0)320 - 25 50 30

Bank: Rabobank Lelystad
IBAN: NL24 RABO.033 77 38 394
BTW/VAT: NL8127.12.365.B01
K.v.K. Flevoland 39084732

Aan: Provincie Flevoland
Van: Patricia Hooiveld
Meerkoetenweg 42
8218 NA Lelystad.
e-mail: pma.hooiveld@planet.nl

Datum: 07 juni 2016

Onderwerp: ontwerp inpassingsplan “verbindingsweg en aansluiting A6”.

Zienswijze: Geen op en afritten aan de Meerkoetenweg.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wil ik als bewoner aan de Meerkoetenweg onze zienswijze geven op de voorgenomen plannen.
Wij vinden het niet verstandig dat er op en afritten komen aan de Meerkoetenweg voor de bereikbaarheid van industrieterrein Larserpoort om de volgenden redenen:

1. **Auto’s**: Wij hebben aan onze weg een onderzoeksintituut, waar ongeveer 100 medewerkers werken en gebruik maken van de weg. Tevens zijn er diverse caravanstallingen aan de weg waardoor er veel verkeer is. Als er op en afritten komen zal het verkeer van Larserpoort de Meerkoetenweg nemen voor een snelle verbinding met de A6 en de Vogelweg richting Utrecht. Waar wij nu al mee te maken hebben (sluipverkeer).
   De Meerkoetenweg is niet geschikt voor zoveel verkeer en al overbelast, wat voor onveilige situaties zal leiden.
2. **Fietsers**: Onze schoolgaande kinderen moeten veilig over kunnen steken d.m.v. stoplichten of een fietsbrug. De fietsroute is druk onder recreanten die de Oostvaarderplassen en het Natuurpark aandoen als mooie verbindingsroute rond Lelystad. Wij hebben een tuinbankje naast het fietspad en daar maken zo’n 50 tot 70 fietsers per jaar gebruik van. Ook zie je veel fietsers uit Almere op de route. Het lijkt mij voor de verkeersveiligheid en fietsdrukte verstandig dat er stoplichten komen.

Wij willen als bewoners daarom geen op en afritten aan de Meerkoetenweg. En een veilige oversteekplaats voor fietsers.
Dat wij dan geen snelle verbinding hebben met de A6 weegt niet op tegen de verkeeroverlast die we krijgen. Wij vinden het dan ook geen probleem om de bestaande route te nemen naar Amsterdam of het Noorden.

Wij zouden graag zien dat er nog eens goed naar voorgenomen plannen betreffende de nieuwe verbinding aan de Meerkoetenweg gekeken wordt en bovenstaande redenen daarin meegenomen wordt.

Met vriendelijke groet,
Patricia Hooiveld.

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Provincie@flevoland.nl

Betreft: Zienswijze verbindingsweg en halve aansluiting op de A6
Datum: 15 juni 2016
Ondergetekende: Keijzer Agro V.O.F.
Meerkoetenweg 23
8218 NA Lelystad

Geachte heer/mevrouw,

Met betrekking tot de aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, willen wij u graag het volgende mededelen. Door het realiseren van een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten ontstaat er een levensgevaarlijke situatie. Niet alleen voor de schoolgaande kinderen die dagelijks deze weg moeten oversteken, maar ook voor de rest van de fietsers en weggebruikers. Wij wonen aan de Meerkoetenweg en dagelijks komt er erg veel verkeer langs.
Zelf maken wij een aantal keer per dag gebruik van de Meerkoetenweg. Wij hebben een landbouwbedrijf en alle produkten worden via vrachtwagens over de Meerkoetenweg afgevoerd. Tevens worden er verschillende producten aangevoerd, zoals de mest, kunstmest, gewasbeschermingsmiddelen, zaad e.d. Alleen voor ons bedrijf zijn dit per jaar al meer dan 250 ritten met vrachtverkeer over de Meerkoetenweg. Deze ritten zijn niet alleen op de rustige tijden, maar ook in de spits en in de weekenden. Dan hebben wij nog niet eens de personenauto's meegerekend die ons bedrijf regelmatig bezoeken, zoals adviseurs, accountants, vertegenwoordigers enz.

Enkele jaren geleden is er bij ons langs de weg een fietspad aangelegd. Destijds is deze aangelegd omdat er erg veel fietsverkeer op de Meerkoetenweg is en dit veelal voor onveilige situaties heeft gezorgd. Al deze fietsers zullen de nieuwe verbindingsweg moeten kruisen. Onder deze fietsers bevinden zich ook de schoolgaande kinderen. Vanaf 11 jaar oud fietsen deze kinderen van en naar scholen in Lelystad. Er ontstaat een levensgevaarlijke situatie, als deze kinderen de verbindingsweg moeten oversteken, zowel met als zonder stoplichten.

Tevens hebben wij vernomen dat bij de aanleg van een gelijkvloerse kruising sorteervakken worden aangelegd op de nieuwe weg, voor de afslag naar de Meerkoetenweg. Het gevolg hiervan is dat er nog veel meer sluipverkeer op de Meerkoetenweg zal komen. Onze weg is al erg smal en het onderling passeren van voertuigen is in de huidige situatie al erg lastig. Vooral in het najaar als de bermen nat en modderig zijn, ligt er regelmatig modder op de weg, met als gevolg weer een onveilige situatie. Bij de toename van het sluipverkeer zal deze situatie alleen maar erger worden.

Ook zullen de voertuigen, waaronder grote landbouwvoertuigen, inmiddels voorzien van een flinke hoeveelheid modder aan de banden door het passeren van een ander voertuig in de berm, de nieuwe verbindingsweg moeten kruisen, met als gevolg dat ook deze weg vuil wordt. Erg onveilig voor de auto's die op de verbindingsweg rijden.

Wij passeren regelmatig het kruispunt Meerkoetenweg met de Larserweg met onze landbouwvoertuigen. Het is onmogelijk om de kruising over te steken met een tractor en een kipper tijdens het groene licht. Het verkeer op de Larserweg mag al weer gaan rijden als wij de kruising nog niet hebben verlaten. Ook met een gewone personenauto is het goed opletten, omdat veel bestuurders door rood rijden. Dezelde situatie zal ontstaan bij de nieuwe verbindingsweg.

Naar ons inziens heeft u geen idee hoeveel voertuigen en fietsers er dagelijks over de Meerkoetenweg rijden. Ook verwachten wij dat er veel meer verkeer gebruik zal maken van de nieuwe verbindingsweg dan dat er door u wordt aangegeven. Veel mensen zullen de voorkeur geven om via de nieuwe verbindingsweg richting Vliegveld, Harderwijk, Dronten en Biddinghuizen te rijden om wachttijden bij de stoplichten van de Larserweg te omzeilen. Het aantal te verwachten voertuigen over deze verbindingsweg en het huidige aantal voertuigen/fietsers van de Meerkoetenweg wordt volgens ons door u erg onderschat.

Onze conclusie is dat de meest veilige situatie een ongelijkvloerse kruising is.

Uiteraard zijn wij bereid om het bovenstaande nader toe te lichten.
Wij verzoeken u vriendelijk ons een ontvangstbevestiging van dit schrijven te doen toekomen.

Met vriendelijke groet,

Keijzer Agro V.O.F.
Meerkoetenweg 23
8218 NA Lelystad
Telefoonnummer: 0320 - 218206

Biddinghuizen 8 juni 2016

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6

Geachte heer, mevrouw,

Wij hechten groot belang aan de verkeersveiligheid op de Meerkoetenweg. In het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg/Halve aansluiting A6 in gekozen voor de onveiligste verkeerssituatie m.b.t. het kruispunt Verbindingsweg/Halve aansluiting A6 en de Meerkoetenweg:

Een gelijkvloerse kruising zonder stoplichten.

De verbindingsweg/Halve aansluiting A6 wordt een 80 km weg, maar we weten allemaal dat daar vaak veel harder wordt gereden.

Op de Meerkoetenweg rijdt veel landbouwverkeer omdat er meerdere boeren zijn met percelen aan beide kanten van de aan te leggen kruising. Deze voertuigen zijn zwaar en trekken op een kruispunt langzaam op. Wij gaan er zelf per jaar ca. 300 maal met trekker en aanhanger overheen. Ook als het donker en mistig is.

Wij gaan ervan uit dat in het ontwerp-inpassingsplan dit probleem is onderschat en dat een College van Gedeputeerde Staten van een Provincie waar de agrarische sector sterk aanwezig is, alsnog kiest voor een duurzame verkeersveilige oplossing m.b.t. deze kruising.

Hoogachtend,

G.H. Kofoed

M. Kofoed van Schoonhoven

S. Kofoed

B. Kofoed

J. Kofoed

Correspondentieadres: Botweg 10

8256PB Biddinghuizen





Gedeputeerde Staten van
Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad.

2050C 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,



Mts. Heinstra-Miedema
Knarweg 10
8218 NB Lelystad.
e-mail: ahzeinstra@solcon.nl







Provincie Flevoland

College van Gedeputeerde
Staten

Postbus 55

8200 AB Lelystad

2041CC 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Van: C.R Rademaker
Meerkoetenweg 11
8218 NA Lelystad
0320-255037

22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.
- Er moet ontlasting komen van verkeer afslag Lelystad Zuid-Harderwijk.
- U wilt daarom ook verkeer Harderwijk-Almere en omgekeerd daarover heen leiden.

Ik voeg er een aantal aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- U wilt moderne infrastructuur en een groeiende luchthaven in het gebied neerleggen.
- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.

- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

C.R.Rademaker
Meerkoetenweg 11
8218 NA Lelystad.





Aan Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

afz. Merkenlaan 11
8218 NA Lelystad

2040C 8200AB 55

Lisdoddeweg 53, 8219 PR Lelystad, 06-13230115
mail@stichtingcdo.nl / www.stichtingcdo.nl

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Lelystad, 22 juni 2016

Geacht college,

Hierbij dienen wij als Stichting Club Direct Omwonenden, verder te noemen CDO, onze zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Wij verzoeken u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Achtergrond
In 2006 hebben de omwonenden van Lelystad Airport (LA) de Stichting Club Direct Omwonenden opgericht met als doel om gezamenlijk hun belangen in het kader van de ontwikkeling van Lelystad Airport te kunnen behartigen. In dat kader heeft een vertegenwoordiging van het CDO zitting in de Commissie Regionaal Overleg Lelystad, neemt zij deel aan de Alderstafel en overlegt zij op regelmatige basis met verschillende overheden en andere betrokkenen.

Uitgangspunten
Het CDO heeft bij haar werkzaamheden altijd voorop gesteld, dat er sprake moet zijn van een constructieve samenwerking tussen de diverse partijen, als het gaat om de ontwikkeling van LA. Vanuit deze opvatting brengen wij dan ook onderstaande zienswijze in. Van de zijde van de provincie heeft men het belang van samenwerking op alle niveaus ook onderstreept. Helaas vinden wij de procedure rondom dit inpassingsplan en met name de wijze waarop hierover is overlegd tijdens de informatieavond niet in lijn met hetgeen hierboven als gemeenschappelijke ambitie is uitgesproken. Wij willen onze opmerkingen, gemaakt tijdens de informatieavond en voor zover zij in deze zienswijze niet herhaald worden hier inlassen en deze als onderdeel van onze zienswijze beschouwen.

Lisdoddeweg 53, 8219 PR Lelystad, 06-13230115
mail@stichtingcdo.nl / www.stichtingcdo.nl

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijst het CDO af. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Wij voegen er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er ons inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar onze mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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.

Lisdoddeweg 53, 8219 PR Lelystad, 06-13230115
mail@stichtingcdo.nl / www.stichtingcdo.nl

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 info-avond 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.
We merken hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk willen wij u verzoeken om al onze bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, vernemen wij dat graag van u.

Hoogachtend,
Stichting CDO

R. ter Haar (voorzitter)

E. Doeksen (secretaris)

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
22 JUNI 2016

ZWOLLE 1 NEDERLAND 602

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB
Lelystad

2070CC 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 om tijdig op het vliegveld te komen is een belangrijk punt van aandacht.

Het is toch onvoorstelbaar dat als je de verkeerssituatie die hier ontstaat gaat vergelijken met de afslag vanaf de A4 richting Schiphol , je kunt je toch niet voorstellen dat er op die afslag ineens een kruising is met kruisend landbouwverkeer.
Niet wachten op calamiteiten maar direct een ongelijkvloerse kruising aan leggen.

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.

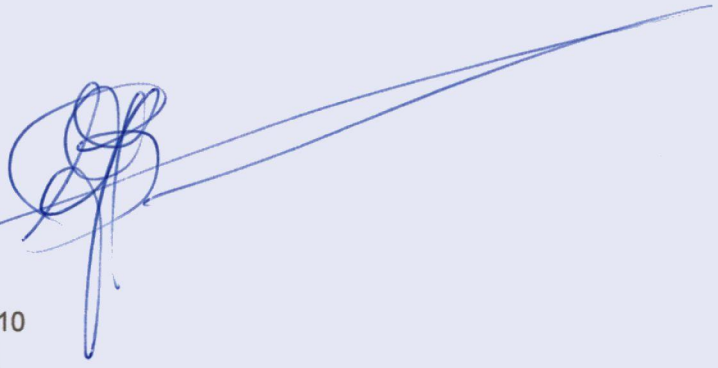
Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg om naar de Vogelweg te komen richting Harderwijk en vice versa. 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.



Hoogachtend,
J.G.Brouwer
Meerkoeten weg 10
8218NA Lelystad.

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
22 JUNI 2015



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:
- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,
VOF Hoekstra
Lisdoddeweg 61
8219PR Lelystad

AL Hoekstra

MF Hoekstra

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
27 JUNI 2016

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

2100CC 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

W.D. de Winter
Meerwenweg 27
8218 NE Lelystad



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
28 JUNI 2016

NOBCC 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

Meneer en Mevrouw Verhoeven
Eendenweg 19
8218 NC Lelystad



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
- 1 JULI 2016

20600 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

Sebastiaan Meeuwes
Knarweg 14
8218 NB Lelystad





Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
- 1 JULI 2016

2060C 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

Yvonne Veehoeven
Eenderweg 21
8218 NC Lelystad

Veehoeven



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
- 1 JULI 2016

2060C 8200AB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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 dezé 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

M Bloemert
Knarweg 2
8218 NB Lelystad



schrijven
zegelmeer



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
04 JULI 2016

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

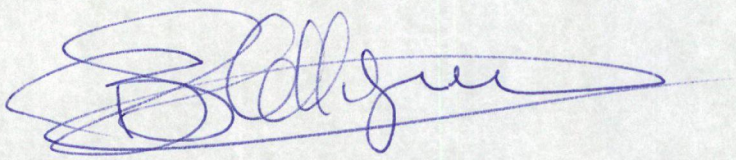
Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft dat met de huidige groei van het luchtverkeer Lelystad sneller zal ontwikkelen dan eerder aangenomen. In dat verband studeert de Schipholgroep al op een verdere groei van het aantal vliegbewegingen naar 90000.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

B. Stellingwerf.
Knarweg 5
8218 NB Lelystad



Stichting Flevo-landschap
Vlotgrasweg 11 8219 PP Lelystad
Postbus 2181 8203 AD Lelystad
tel. 0320 - 286111
e-mail info@flevolandschap.nl
www.flevolandschap.nl
SNS Bank 94.11.71.744
IBAN NL87 SNSB 0941 1717 44
KvK Lelystad 410 239 12

Natuur dichtbij
HET FLEVO LANDSCHAP

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Lelystad, 11 juli 2016
Kenmerk 160356

Betreft: Zienswijze Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het Ontwerp Inpassingsplan 'Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6.' Het plan geeft ons aanleiding tot de volgende reactie.

1. Natuurtoets:
   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. Kunt u zeggen wanneer dit onderzoek gaat plaatsvinden en of de resultaten hiervan worden meegenomen in het inpassingplan/ MER?

2. Passende beoordeling
   Aangegeven is dat 1 tot 3,5 ha foerageergebied voor de blauwe kiekendief wordt aangelegd. Waar wordt dit aanlegd en hoe wordt de realisatie geborgd? Wordt hierbij rekening gehouden met de Burchtkamp?

3. Landschapsvisie / Landschappelijke inpassing
   3.1. In het plan is aangegeven dat lichtinstraling vanaf de afslag richting de Burchtkamp wordt voorkomen door het aanleggen van een groenzone. De lichtinstraling kan worden veroorzaakt door het verkeer en/of de te plaatsen lichtmasten.
      3.1.1. Als het gaat om lichtmasten is lichtinstraling waarschijnlijk door technische maatregelen te voorkomen (afstellen armaturen etc). Wij verzoeken u hier in de plannen nadere aandacht aan te besteden.
      3.1.2. Als het gaat om de lichtinstraling vanuit het verkeer kan het planten van een bosstrook dit tegen gaan. Op dit moment is het naar ons idee 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. Graag zien wij dit in de stukken nader toegelicht/onderbouwd.
   3.2. In bijlage 7 is een landschapsvisie opgenomen. Voor het gebied langs de Burchtkamp is een profielschets opgenomen. Een onderbouwing van deze schets ontbreekt. Ons is niet duidelijk 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.

3.3. Niet duidelijk is hoe de grens van het plangebied is bepaald. Op de verbeelding maakt 'het restgebied' (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.

4. Planregels / Verbeelding
   4.1. 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). Wij vinden het wenselijk als deze bestemming expliciet verwoord dat hier ook een faunapassage (ecoduiker) en lichtwerende voorzieningen onder wordt verstaan.
   4.2. In samenhang hiermee vragen wij ons af of een bestemming 'Verkeer' voldoende garantie met zicht meebrengt dat de landschapsstrook ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd, of dat een bestemming 'Groen' niet meer recht doet 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.
   4.3. 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 er een omgevingsvergunning zou moeten 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. Graag vernemen wij hoe u hiermee denkt om te gaan.

Met vriendelijke groet,

Drs. M.J.H. Rijs
Hoofd Beleid Kwaliteit Ontwikkeling

Natuur dichtbij

HETFL
LANDS

Aangetekende Brief D-A-1

0-2kg

postnl

3SRPPB2627498

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
12 JULI 2016

Gedeputeerde Staten van Flevoland

Postbus 55

8200 AB Lelystad

Postbus 2181 8203 AD Lelystad

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

Revers-Bronninkreef,
(G. Revers-Bronninkreef en Ir. H. Revers)

schrijven
zegt meer



Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
12 JULI 2016

2660C 8200AB 55

VAN BENTHEM & KEULEN
ADVOCATEN & NOTARIAAT

AANTEKENEN
Aan de Gedeputeerde Staten van de Provincie
Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Tevens per email: provincie@flevoland.nl

mr. ir. ing. F.A. Linssen
Advocaat
Archimedeslaan 61
Postbus 85005
3508 AA Utrecht
T: 030 - 2595 521
F: 030 - 2595 501
E: frederikelinssen@vbk.nl
www.vbk.nl

Datum: 11 juli 2016
Onze referentie: 541/121478/3604716.1
Uw referentie:
Betreft: Zienswijze Verbindingsweg en Halve Aansluiting A6

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

1. Het ontwerp inpassingsplan "Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6" heeft ter inzage gelegen van 2 juni 2016 tot en met 13 juli 2016. Langs deze weg dien ik tijdig een zienswijze in namens de volgende partijen:

    a. Lelyhaeve Partners B.V.
    Gevestigd te Rosmalen, met adres Rossinilaan 4, 5242 HG, Rosmalen
    KvK nummer 53821343

    b. Businesspark Lelystad Airport I B.V.
    Gevestigd te Rosmalen, met adres Rossinilaan 4, 5242 HG, Rosmalen
    KvK nummer 64456595

    c. Businesspark Lelystad Airport II B.V.
    Gevestigd te Rosmalen, met adres Rossinilaan 4, 5242 HG, Rosmalen
    KvK nummer 64456420

    d. Businesspark Lelystad Airport III B.V.
    Gevestigd te Rosmalen, met adres Rossinilaan 4, 5242 HG, Rosmalen
    KvK nummer 64648648

    e. Arij Johannes Piek
    Wonende te Meerkoetenweg 14, 8218 NA, Lelystad

    f. Pieter Roelf Hopma Zijlema
    Wonende te Meerkoetenweg 21, 8218 NA, Lelystad

    g. Cornelis Franciscus Josephus Maria Hermus
    Wonende te Meerkoetenweg 17, 8218 NA, Lelystad

Van Benthem & Keulen N.V. is gevestigd te Utrecht en staat ingeschreven in het handelsregister bij de Kamer van Koophandel onder nummer 30241317.
Uitsluitend Van Benthem & Keulen N.V. geldt als opdrachtnemer. Op haar dienstverlening zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Een uittreksel van deze algemene voorwaarden staat afgedrukt op de achterkant van deze pagina. De algemene voorwaarden zijn eveneens te raadplegen via www.vbk.nl en worden op verzoek kosteloos toegezonden.

h. Jacob Cornelis Oosterom
Wonende te Stadslaan 68, 8051 NE, Hattem

i. Cornelis Johannes Oosterom
Wonende te Meerkoetenweg 18, 8218 NA, Lelystad

2. Reclamanten sub e tot en met i zijn eigenaar respectievelijk erfpachter van gronden waarover de verbindingsweg en halve aansluiting A6 volgens het ontwerp inpassingsplan gerealiseerd zal gaan worden. De grondposities zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



3. Op het perceel van reclamanten sub h en sub i is de halve aansluiting op de A6 en een deel van de verbindingsweg geprojecteerd. Over de gronden van reclamanten sub e, f en g is een gedeelte van de verbindingsweg voorzien.

4. Het eigendom van de betreffende percelen is verkocht (maar nog niet geleverd) aan reclamant sub a. Ten aanzien van het erfpacht zijn intentieovereenkomsten gesloten. In verband hiermee hebben reclamanten sub e tot en met i reclamant sub a gemachtigd hen te vertegenwoordigen. Reclamant sub a heeft de rechten uit de koop- en intentieovereenkomsten overgedragen aan respectievelijk reclamant sub b, sub c en sub d.

Belangen reclamanten en financiële compensatie

5. De beoogde verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 loopt over de percelen van reclamant sub h en i (Oosterom), sub f (Hopma Zijlema) en sub g (Hermus). De percelen zijn thans in gebruik voor agrarische doeleinden, maar zijn (in de toekomst) bestemd als bedrijventerrein

en/of voor alternatieve energiebronnen. Reclamanten sub a t/m d hebben grondposities ten aanzien van de onder 2 genoemde percelen grondposities verworven door genoemde koop- en intentieovereenkomsten.

6. Op zichzelf zijn reclamanten niet tegen de beoogde verbindingsweg en aansluiting op de A6, maar zij zullen wel schade lijden als gevolg van de realisatie van het inpassingsplan. Zij verzoeken u daar bij het vaststellen van het inpassingsplan rekening mee te houden. Dat wil zeggen 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.

Verkeer en verkeersveiligheid

7. Algemeen genomen verzoeken reclamanten u bij de vaststelling van het inpassingsplan rekening te houden met een goede ontsluiting van zowel de luchthaven als het beoogde bedrijventerrein. Daarbij past dat het plan voorziet in een vlotte doorstroming van het verkeer en beperking van sluipverkeer.

8. 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.

Aanleg elektriciteitsleiding zonnepark

9. Op het perceel van reclamant sub f, gelegen aan de Meerkoetenweg 21 te Lelystad, 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.

10. 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 kunnen liggen om vervolgens over (in het viaduct) of onder de A6 te gaan. Als bijlage 1 is opgenomen een schets van de aan te leggen leiding en bijbehorend mailbericht aan de Provincie.

Bijlage 1: Schets elektriciteitsleiding zonnepark en e-mail d.d.15 juni 2016

11. 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.

Conclusie

12. Reclamanten verzoeken u bij de vaststelling van het inpassingsplan rekening te houden bovenstaande punten.

Met vriendelijke groet,

mr. F.A Linssen en mr. F.A. Mulder

VAN BENTHEM & KEULEN

ADVOCATEN & NOTARIAAT

BIJLAGE 1

Van: Hans van Goor [mailto:hpajvangoor@gmail.com]
Verzonden: woensdag 15 juni 2016 21:52
Aan: sander.clemens@proground.nl
CC: Simon Terpstra <terpstra.s.a@gmail.com>
Onderwerp: schets aspecten infrastructuur ivm kabels zonnepark

Geachte heer Clemens, Beste Sander,

Gisteren heb ik u telefonisch geïnformeerd dat wij samen met een grote bouwonderneming voorbereidingen treffen om op het perceel aan de Meerkoetenweg 21 te Lelystad, waar nu nog de heer Hopma Zijlema zijn bedrijf uitoefent, en waar reeds een duurzame energie-bestemming op rust, een zonnepark te realiseren.

In verband met de aanleg van de verbindingsweg heb ik uw aandacht gevraagd rekening te houden met de benodigde middenspannings infrastructuur ten behoeve van de netinpassing op het netwerk van Liander.

In de bijlage doe ik u op uw verzoek een schets toekomen van de benodigde middenspannings infrastructuur tussen het geplande zonnepark en de oostzijde van de A6.

De structuur dient volgens opgave van onze partner BAM te bestaan uit drie mantelbuizen van rond 315 mm PE.

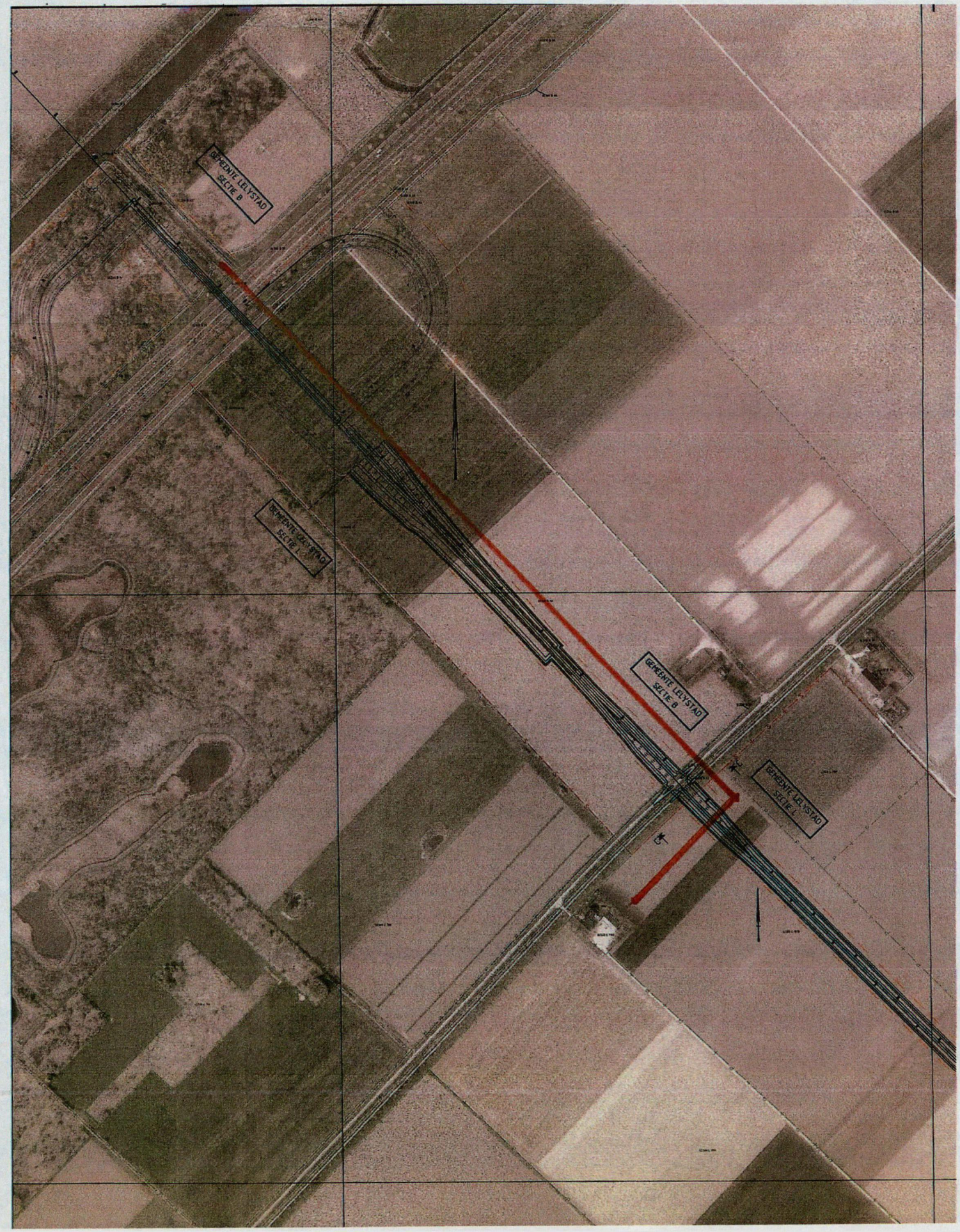
Daar de voorbereidingen voor de aanleg van de verbindingsweg nu van start gaan lijkt het ons raadzaam dat deze infrastructuur in de planning wordt meegenomen

Gaarne bespreken wij samen met onze partner BAM de verdere detaillering van de middenspannings infrastructuur om zo tot de meest efficiënte oplossing te kunnen komen.

Met vriendelijke groet

Lelyhaeve Partners BV

Hans van Goor


GEMEENTE LELYSTAD
SECTIE B
GEMEENTE LELYSTAD
SECTIE B
GEMEENTE LELYSTAD
SECTIE I

PostNL
Port Betaald

VAN BENTHEM & KEULEN
ADVOCATEN & NOTARIAAT

VAN BENTHEM & KEULEN
ADVOCATEN & NOTARIAAT

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
12 JULI 2016

van benthem en keulen
Archimedeslaan 61 , 3584 BA UTRECHT

Port Betaald postnl

Aangetekend

Recommandé

NL 3SLQCN700005250

G-A-1

Aan de Gedeputeerde Staten
van de Provincie Flevoland
Postbus 55
8200AB LELYSTAD

3SLQCN700005250

P 2202

Postbus 85005 • 3508 AA Utrecht

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 10 juli 2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

De heer J. Keijzer
Meerkoetenweg 23
8218 NA LELYSTAD

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

A. De Wilde
B. Meerkoetenweg 25

C. 8218NA Lelystad
D. Tel. 0320245335

Vogel- en Natuurwacht Flevoland

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Almere, 11 juli 2016

Betreft: Zienswijze op Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6

Geacht College,

Nadat wij op 21 juni in een prettig gesprek met mevrouw Werkman en de heer van Damme op het Provinciehuis hierover nader geïnformeerd zijn, geven wij graag onze zienswijze op het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 zoals geannonceerd in de Staatscourant van 1 juni 2016.

In de toelichting op het plan wordt aangegeven dat vanuit het zorgvuldigheidsprincipe en de 'worst-case' benadering de effecten van het ruimtebeslag op foerageergebied voor de blauwe kiekendieven gemitigeerd worden door de aanleg van (optimaal) foerageergebied. Allereerst zijn wij zeer verheugd dat de provincie onze zorg voor de instandhouding van de blauwe kiekendief deelt en bereid is mitigerende maatregelen te treffen in verhouding tot het gebied dat verloren gaat. Wat betreft de omvang van deze mitigerende maatregelen menen wij echter dat de te compenseren hectares van 1,04 – 3,45 aan optimaal foerageergebied te krap berekend worden.

In de passende beoordeling wordt de positieve intentie van de provincie nader verklaard door te stellen dat vanuit het project het zorgbeginsel wordt toegepast om een positieve bijdrage te leveren aan de stand van de blauwe kiekendief bovenop de maatregelen die in het beheerplan Oostvaardersplassen getroffen worden om daarmee ook een eventuele discussie over de negatieve impact van het project te vermijden.

Een dergelijke discussie zou inderdaad mogelijk zijn, 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 ten eerste het agrarisch gebied ten zuidoosten van de A6 en ten tweede het ruigtegebied tussen de A6 en de Lage Vaart.

In de passende beoordeling wordt op grond van het rapport van Brenninkmeijer et al. uit 2006 geconcludeerd dat ~~het~~ de agrarische gebieden ten zuiden van de A6 ongeschikt zouden zijn voor blauwe kiekendieven. Het rapport zegt hier slechts over: 'blauwe kiekendieven

Stichting Vogel- en Natuurwacht Flevoland
Postadres: Stopperknoop 15, 1319 GK Almere, e-mail: info@vogelwachtflevoland.nl, website: vogelwachtflevoland.nl
KvK nr. 41023531, ING Bank IBAN: NL28 INGB 0004 9184 83

Vogel- en Natuurwacht Flevoland

foerageren momenteel niet op dit boerenland ten zuiden van de A6, waarschijnlijk omdat dit kwalitatief te arm is (aan geschikte prooien als muizen)'. Hieruit kan een algehele ongeschiktheid van deze gebieden als foerageergebied voor de kiekendief niet afgeleid worden temeer daar het voorkomen van muizen van jaar tot jaar kan verschillen en het onderzoek van Brenninkmeijer een momentopname betreft. 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 kiekendiefpopulaties."

Naar onze mening dient het verlies aan agrarisch foerageergebied als gevolg van de verbindingsweg meegenomen te worden in de berekening van het te compenseren gebied.

Verder ligt het ruigtegebied direct in het verlengde van de zogenaamde Bufferzone A6. Dit is het gebied tussen de A6 en de Lage Vaart ter hoogte van de Hollandse Hout. Dit gebied wordt vanuit het beheerplan Oostvaardersplassen beoogd als optimaal foerageergebied voor de kiekendief. Ook het ruigtegebied had met een kleine ingreep ingericht kunnen worden als optimaal foerageergebied of had kunnen dienen als overgang, maar dat kan straks niet meer als gevolg van het inpassingsplan. Bovendien ligt deze ruigte aan het eind van de corridor langs de Hollandse Hout die door deze bufferzone gevormd wordt. De Hollandse Hout vormt een barrière waar kiekendieven vanuit de broedplaatsen in de Oostvaardersplassen niet graag overheen vliegen, maar ze vliegen er wel graag langs. De corridor zou door kiekendieven gebruikt kunnen worden om ook andere (agrarische) foerageergebieden te bereiken en terug te vliegen. Deze corridor wordt straks onderbroken en is als het ware doodlopend door de halve aansluiting op de A6. In onze zienswijze op de notitie op reikwijdte en detailniveau hadden wij al gepleit voor een noordelijker variant van de aansluiting. Daarmee zou ook de corridor beter intact gebleven zijn. Nu niet gekozen is voor een noordelijker variant achten wij een meer passende compensatie op zijn plaats.

De methode van terugrekening zoals in de passende boordeling gedaan is 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.

Wij verzoeken u ten gevolge van dit inpassingsplan het verloren gaande foerageergebied ruimhartig te compenseren. Wij stellen voor het (bijna optimale) ruigtegebied dat nu verloren gaat door de halve aansluiting, afgerond 21 ha, geheel door optimaal foerageergebied te compenseren. Tevens verzoeken wij u het verlies aan suboptimaal agrarisch foerageergebied ten gevolge van de verbindingsweg, afgerond 90 ha, met een factor 1:15 (zoals gehanteerd in o.a. het bestemmingsplan Oostvaarderswold) dus 6 ha te compenseren door optimaal foerageergebied. 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 wat ons betreft inderdaad voorkomen kunnen worden.

Stichting Vogel- en Natuurwacht Flevoland
Postadres: Stopperknoop 15, 1319 GK Almere, e-mail: info@vogelwachtflevoland.nl, website: vogelwachtflevoland.nl
KvK nr. 41023531, ING Bank IBAN: NL28 INGB 0004 9184 83

Vogel- en Natuurwacht Flevoland

Graag verzoeken wij u 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. Wij komen hierop, omdat in het eerder aangehaalde gesprek van 21 juni op de vraag waar gecompenseerd zou gaan worden, bleek dat mogelijk gedacht wordt aan een project in het kader van Nieuwe Natuur dat ons inziens al dient ter compensatie of realisatie van andere projecten.

Tot slot zouden wij met het oog op de effectiviteit van compensatiegebieden willen pleiten voor een streven naar zoveel mogelijk aaneengesloten gebieden, waarmee versnippering tegengegaan kan worden.

Wij zien met belangstelling uw reactie op onze zienswijze tegemoet.
Voor vragen kunt u zich richten tot Marius Bouscholte (06-23511978).

Met vriendelijk groet,
Namens de Vogel- en Natuurwacht Flevoland,

Marius Bouscholte
algemeen bestuurslid

Sonja Hartlief
secretaris

Stichting Vogel- en Natuurwacht Flevoland
Postadres: Stopperknoop 15, 1319 GK Almere, e-mail: info@vogelwachtflevoland.nl, website: vogelwachtflevoland.nl
KvK nr. 41023531, ING Bank IBAN: NL28 INGB 0004 9184 83

[redacted]

Provincie Flevoland

Kenmerk:	12 JUL 2016	Kopie:
Afdeling:	GA	15.55
Rappel:		
Class.nr:		

Stichting Vogel en Natuurwacht
Flevoland
Stopperknoop 15
1319 GK Almere

Bungalowpark
KVM
Rietweg 84
8219 PV Lelystad

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Betreft: ontwerp inpassingsplan "Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6"

Lelystad, 1 juli 2016

Geachte college,

Met ingang van 2 juni 2016 tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp inpassingsplan "Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6" (toelichting, planregels en verbeelding), inclusief de bijlagen ter inzage. Met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

Het ontwerp inpassingsplan voorziet in de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar Lelystad Airport met als doel:

- het realiseren van een verbeterde aansluiting van Lelystad op de A6;

- het verbeteren van de toekomstige doorstroming op de A6;

- het realiseren van een goede verbinding met Lelystad Airport en het bijbehorende bedrijventerrein.

Mede door een uitnodiging, waar wij gebruik van hebben gemaakt voor direct omwonenden van 21 juni in de Statenzaal van het Provinciehuis, maken wij graag gebruik van de mogelijkheid om hierover onze zienswijze in te dienen.

Wie zijn "wij" als direct omwonende
Dan is het nuttig om in het kort de historie van ons mooie bungalowpark genoemd kampeervereniging "Muiderberg" (KVM) te schetsen.
De eerste vormen van de vereniging zijn in 1946 begonnen wat in juli 1950 heeft geresulteerd in het ontstaan van de huidige vereniging. Deze vond toen zijn domein aan de oever van het IJsselmeer in Muiderberg. Aan die plaats heeft de vereniging haar naam overgehouden. Na oprukkende bebouwing is besloten om uit te wijken naar een andere locatie wat in 1969 resulteerde in contacten met de Rijksdienst voor de IJsselmeer- polders. Dit mondde uit in een overeenkomst over de pacht van een groot terrein in het Larserbos. Een recreatiegebied in opbouw in een open gebied van vette klei en rietvelden. Het toen gerealiseerde terrein met 220 bungalows en opstallen is in juli 1975 officieel geopend door de toenmalige minister Westerterp van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In 1987 is het terrein van 14 ha groot, wat toen nog op pacht stond, aangekocht van de Domeinen door de leden van de KVM. De leden van de vereniging zijn dan ook allen eigenaar van deze grond met opstallen. Vervolgens is door de jaren heen het park geworden wat het nu is.

Een prachtig gezond park in een bosrijke omgeving waar natuur in de vormen van Flora- en Fauna, frisse lucht, rust, stilte en recreatieve mogelijkheden volop aanwezig zijn en de steden Lelystad, Dronten en Harderwijk goede mogelijkheden bieden voor andere vormen van vertier.
Uiteraard wil de KVM meedenken vanuit haar doelstellingen die zijn: het op verantwoorde wijze bevorderen van verblijfsrecreatie en het behartigen van de belangen van haar leden in relatie tot het lidmaatschap van de KVM. Zoals ontwikkelingen die in de omgeving van het Larserbos spelen waaronder nu de nieuwe aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar Lelystad Airport.

Wat staat ons te wachten
In de presentaties van 21 juni j.l. werd een beeld geschetst van ontwikkelingen die in het teken staan van de uitbreiding van de luchthaven. De ontsluiting en bereikbaarheid van de luchthaven spelen hierin een belangrijke rol dat de komende jaren (2017 tot 2020) vorm moet krijgen. Dit betekent ongetwijfeld de nodige overlast in de omgeving van de luchthaven en ons park bij de aanleg van de ontsluitingsweg, de verbindingsweg en aansluiting op de A6. Gezien en gelezen hebbende de stukken die ter inzage liggen hebben wij zorg over de ontsluiting van de Rietweg waar ons park direct aan grenst middels een T-kruising. Een weg die nu al veel (sluip)verkeer geeft in met name de spitstijden en hoe deze weg wordt aangemerkt en wat dit voor ons park betekent. Een stroomweg of een gebiedsontsluitingsweg waar verschillende snelheden kunnen worden gehanteerd. Een ander punt van zorg is de straks vaker gebruikte omleidingsroute via de Larserringweg en de (verkeer)voorzieningen die daar worden getroffen. Ook de aanvoer door zwaar verkeer om grond, zand en andere vormen van grondstoffen of materieel op de juiste locaties te krijgen. Tel daarbij de aanpassingen nabij de luchthaven op die nodig zijn om de aansluiting op de N302 mogelijk te maken en de genoemde overlast is ook hier aanwezig.

Waar denken wij dan concreet aan:
- Hoe de ontsluiting van de Rietweg vorm gaat krijgen en wat dit voor ons park betekent (qua tijdsplanning, overlast, verkeersmaatregelen e.d.);
- Welke (verkeer)voorzieningen worden getroffen voor de omleiding die via de Larserringweg gaan lopen. Waar ook onze leden veelvuldig gebruik van maken;
- Welke routes zal het zwaar verkeer gaan rijden en hoe worden wij hierover geïnformeerd;
- Op welke wijze worden wij tijdig meegenomen en geïnformeerd in de genoemde projecten in de planning (2017 tot pakweg 2020) en de te verwachte overlast;
- Is er een officieel klachtenregistratiesysteem en bijbehorende afhandeling.

Conclusie
Graag zien wij dat de genoemde punten worden meegenomen, beargumenteerd en gecommuniceerd om een verantwoorde en verkeersveilige situatie te garanderen dat recht doet aan de leden die op ons park recreëren en tijdelijk verblijven. Ook om de overlast tot het minimum te beperken. Een transparante en open opstelling van u als uitvoerder van deze projecten hierin spreken voor zich.

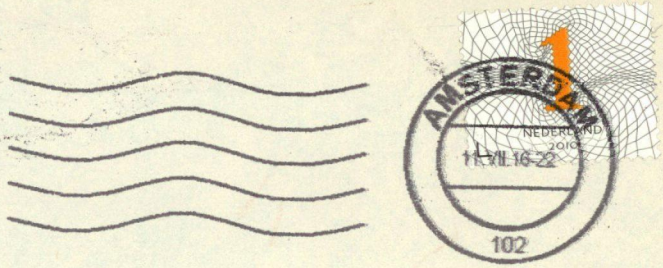
Hoogachtend,

namens het bestuur van Bungalowpark KVM,

J. Bierenbroodspot
Voorzitter

Bungalowpark KVM
Rietweg 84
8219 PV Lelystad
E-mail: secretariaat.kvm@hetnet.nl

Afschrift aan: gemeente Lelystad, Postbus 91, 8200 AB Lelystad



Gedeputeerde Staten van
Provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
13 JULI 2016

D02 160711 500443
GECONTROLEERD
FRANKERING

milieudefensie
anders kijken, anders kiezen

Milieudefensie Lelystad,
Archipel 44-27, 8224 HV Lelystad.

Zienswijze

Aan: Gedeputeerde Staten van Flevoland,
postbus 55,
8200 AB Lelystad

Lelystad, 12 juli 2016

Betreft: zienswijze Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6.

Geachte college,

Milieudefensie Lelystad betreurt het dat nog steeds wordt vastgehouden aan het voornemen om op korte termijn over te gaan tot de aanleg van een verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 ten behoeve van de ontsluiting van Vliegveld Lelystad. Zoals wij in een eerdere zienswijze hebben aangegeven is noodzaak van deze nieuwe a¹rit twijfelachtig en ook in het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A 6 wordt de noodzaak naar onze mening onvoldoende aangetoond.

noodzaak 2030:
In het Ontwerp Inpassingsplan wordt verwezen naar verkeersmodelberekeningen voor het jaar 2030 (scenario Global Economy). Die situatie ligt dus nog ver in het verschiet. De wereld kan er dan heel anders uitzien. Zeker wanneer brandstoftekorten of klimaatsverandering verder ingrijpen in de mobiliteit nodig maken.
De brandstofprijzen zijn momenteel bijzonder laag. Een gevolg van een concurrentiestrijd tussen olieproducerende landen. Dat kan snel veranderen. Sterk stijgende brandstofprijzen, of tekorten van beschikbare brandstoffen zullen een sterke afname van het autogebruik en vliegverkeer tot gevolg hebben.
Het is sowieso niet gepast dat overheden geld van de belastingbetaler investeren in voorzieningen die niet echt nodig zijn, maar ook in verband met de dreigende tekorten aan fossiele brandstoffen en rampzalige klimaatsveranderingen past het niet dat de overheid maatregelen treft die in feite een stimulans betekenen om de auto vaker te gebruiken.

Uit het feit dat het mogelijk is de Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6 nog in 2018 operationeel te maken, kan afgeleid worden dat deze infrastructuur blijkbaar in korte tijd is aan te leggen. Wij zijn dan ook van mening, dat het goed mogelijk is allereerst de daadwerkelijke ontwikkelingen af te wachten. Blijken er daadwerkelijk problemen op te treden -of dreigen op te treden- dan kan deze weg alsnog in een kort tijdsbestek worden aangelegd.

Doorstroming verkeer afrit 10/Larserweg:
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. Doordat het verkeer richting Lelystad om de verkeerslichten wordt geleid, is hier sprake van (vrijwel) onbeperkte doorgang. Naast de vrije doorgang richting Lelystad, zijn voor de richting Harderwijk(vliegveld Lelystad en Larserpoort) bij de aansluiting op de Larserweg twee rijstroken beschikbaar.

Volgens het Inpassingsplan zou aanpassing/verbetering van de bestaande aansluiting niet mogelijk zijn (blz. 11.). Naar onze mening zijn er 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.

Filevorming op de A6 ten gevolge van de nieuwe oprit:
Wij verwachten dat de nieuwe aansluiting op de A6 een averechts effect zal 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 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 A 6, dan lijkt het ons zeer 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.

Effecten op landschap en flora en fauna:
In onze eerdere zienswijze hebben wij al aangegeven dat de nieuwe aansluiting en verbindingsweg nadelig zal zijn voor de flora en fauna in het natuurgebied de Burchtkamp. Onder meer hebben wij 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 weten wij, 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.

Openbaar vervoer:
Het verbaast ons, dat de ontsluiting van het vliegveld met het openbaar vervoer in het MER vrijwel geen rol heeft gespeelt. 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 over de realisatie van een optimale openbaar vervoerverbinding tussen Lelystad centraal en het vliegveld. Dit baart ons zorgen.

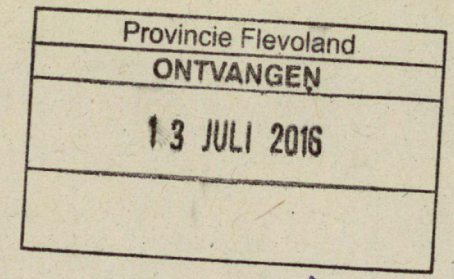
Al jarenlang wordt de dienstregeling van stads- en streekbussen in Lelystad ontregeld door verkeersopstoppingen rond het station. Daarmee gaat kostbare tijd van de vervoerder én van de passagier verloren. Een enkele minuut langere rijtijd van de bussen tijdens het spitsuur kan tot gevolg hebben dat aansluitingen 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.

Hoogachtend:
Milieudefensie Lelystad.
namens deze:

Voorzitter N. Dijkshoorn

Zienswijze.



Aan: gedeputeerde staten van Flevoland.
postbus 55,
8200 AB Lelystad.

Milieudefensie Lelystad,
Archipel 44-27.
8224 HV Lelystad

Land- en Tuinbouw Organisatie Noord

Vestiging Haarlem

Het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Telefoonnummer: 088 - 888 66 66 Datum: 12 juli 2016 Referentie: FL/PdV/MvD/16.055
Faxnummer: 088 - 888 66 60

Betreft: **Ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6**

Geacht College,

LTO Noord afdeling Oostelijk Flevoland heeft met interesse kennisgenomen van het ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6, zoals dit momenteel voor de terinzagelegging is vrijgegeven. Graag doen wij u met dit schrijven onze zienswijze toekomen.

LTO Noord sluit zich aan bij zienswijze Stichting Club Direct Omwonenden
In het kader van de terinzagelegging van het ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 is door de Stichting Club Direct Omwonenden een zienswijze ingediend. LTO Noord schaart zich achter het gestelde in deze zienswijze en verzoekt u daarmee om het bepaalde in de genoemde zienswijze als onderdeel van voorliggende zienswijze te beschouwen en te behandelen. De zienswijze van de Stichting Club Direct Omwonenden is als bijlage bij deze zienswijze opgenomen.

Gevolgen voor agrarische sector niet onderzocht
Aanvullend op de zienswijze van Stichting Club Direct Omwonenden stelt LTO Noord dat in relatie tot het inpassingsplan opvalt 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. LTO Noord verzoekt derhalve om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het inpassingsplan vanuit agrarisch perspectief te onderzoeken. LTO Noord verzoekt het bevoegd gezag daartoe om een landbouweffectrapportage te laten uitvoeren.

Onder andere de volgende punten dienen wat betreft LTO Noord nader onderzocht te worden:

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. Niet beschreven is op welke wijze met het inpassingsplan rekening is gehouden met dergelijke aspecten.

Het feit dat er met het inpassingsplan toepassing wordt gegeven aan een gelijkvloerse kruising met de Meerkoetenweg staat wat LTO Noord betreft haaks op het streven naar een grotere verkeersveiligheid.

Kwel/opbarstrisico
Uit paragraaf 6.5.2 van de toelichting van het inpassingsplan blijkt dat er 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.

Uiteraard zijn wij bereid om een nadere toelichting op dit schrijven te geven. U kunt ons daartoe bereiken via pdvries@ltonoord.nl.

Graag ontvangen wij een afschrift van de antwoordnota op henknoome@solcon.nl

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Hoogachtend,

p.o.

H. Noome,
Voorzitter LTO Noord afdeling Oostelijk Flevoland

Bijlage: Zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan van de Stichting Club Direct Omwonenden

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting

Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

LTO NOORD

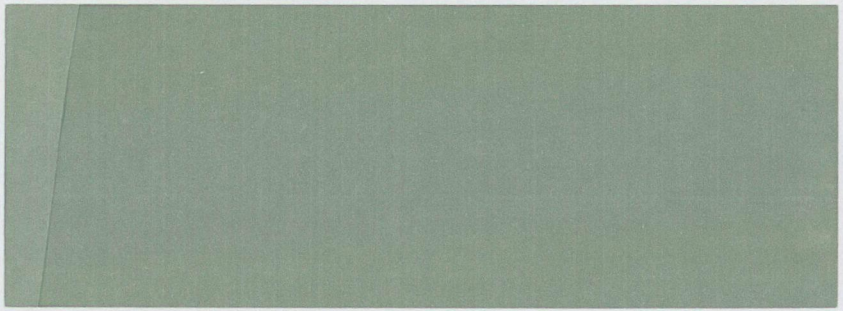
Postbus 240

8000 AE Zwolle

PostNL Afz. 8000 AE 240

Port Betaald
Port Payé
Porto Pago Bas

€1,30
postnl
NEDERLAND
12.07.2016
NetSet RN 820777



Provincie Flevoland
ONTVANGEN
13 JULI 2016

204CC 820DAB 55

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 11 juni 2016
Betreft: Zienswijze nieuwe verbindingsweg en halve aansluiting A6

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Ik ben woonachtig in Dronten en zit in de V.O.F. samen met mijn ouders. Wij hebben samen een akkerbouwbedrijf aan de Meerkoetenweg 23 te Lelystad. Ik rij dagelijks (soms meerdere malen per dag) over de Meerkoetenweg.

Ik heb op de door provincie georganiseerde informatieavond gehoord dat de te realiseren kruising van de Meerkoetenweg een gelijkvloerse kruising zal worden, zonder stoplichten. De provincie heeft een aantal argumenten/uitgangspunten benoemd voor de aanleg van de verbindingsweg onder andere dat de kruising veilig moet zijn, een goede doorstroming en minder sluipverkeer. De indruk is ontstaan, dat de huidige oplossing tot stand is gekomen omdat er te weinig budget beschikbaar is en dat de overige argumenten/uitgangspunten daaraan ondergeschikt zijn gemaakt.

Naar mijn inziens heeft u geen idee hoeveel voertuigen en fietsers er dagelijks over de Meerkoetenweg rijden. Even als voorbeeld, al onze producten worden door vrachtwagens over de Meerkoetenweg afgevoerd. Voor ons bedrijf alleen al zijn dit al meer dan 250 ritten per jaar. Dan reken ik nog niet eens de aanvoer van de goederen.
Ook verwacht ik dat er veel meer verkeer gebruik zal maken van de nieuwe Verbindingsweg dan dat er momenteel wordt verwacht. Veel mensen zullen de voorkeur geven om via de nieuwe Verbindingsweg richting Vliegveld, Harderwijk, Dronten en Biddinghuizen te rijden om wachttijden bij de stoplichten van de Larserweg te omzeilen. Het aantal te verwachten voertuigen over deze verbindingsweg en het huidige aantal voertuigen/fietsers van de Meerkoetenweg wordt volgens mij door u erg onderschat. Enkele jaren geleden is er zelfs een fietspad aangelegd langs de Meerkoetenweg omdat het vele fietsverkeer over de Meerkoetenweg voor zeer gevaarlijke situatie’s zorgden. Ook al dit fietsverkeer zal in de toekomst de nieuwe Verbindingsweg moeten oversteken, waaronder kinderen vanaf 11 jaar oud die zelfstandig van- en naar school fietsen. Een naar mijn inziens verre van veilige situatie.

De provincie heeft o.a. als aandachtspunt opgenomen dat het niet te veel **sluipverkeer** moet opleveren. Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de

Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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. De weg is al regelmatig besmeurd omdat auto's elkaar door de natte modderberm passeren. In het najaar, als wij bezig zijn met de oogst en dus met onze landbouwvoertuigen veelvuldig over de Meerkoetenweg rijden moeten wij veel auto's passeren waarbij beide voertuigen door de modderige berm moeten rijden, waardoor vervolgens op de gehele Meerkoetenweg ernstige kans op slipgevaar ontstaat. Bij het oversteken van de Verbindingsweg zal deze vervuiling, welke aan de banden van de voertuigen zit, over de kruising worden gereden, wat vervolgens weer ernstig slipgevaar voor de gebruikers van de Verbindingsweg oplevert. Met een snelheid van 80 km per uur, zal dit voor veel gevaarlijke situaties gaan zorgen! Verder zal wachten voor de kruising en het passeren van tegenliggers op de Meerkoetenweg bovendien voor veel hinder en gevaarlijke situaties zorgen.

Provincie geeft aan dat er een **vlotte doorstroming** van verkeer van en naar de luchthaven moet zijn. Wij passeren regelmatig het kruispunt Meerkoetenweg met de Larserweg met onze landbouwvoertuigen. Het is in de bestaande situatie niet mogelijk om de kruising over te steken met een tractor en een kipper tijdens het groene licht. Het verkeer op de Larserweg mag al weer gaan rijden als wij de kruising nog niet hebben verlaten. 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 om tijdig op het vliegveld te komen is een belangrijk punt van aandacht.
Daarnaast zal geen doorstroming meer zijn van de Meerkoetenweg.

De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing voor de aanleg van een gelijkvloerse kruising van de Verbindingsweg met de Meerkoetenweg wijs ik af. Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is 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 nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Graag ontvang ik een schriftelijke ontvangstbevestiging.

Met vriendelijke groet,

Mariëlle Riep-Keijzer
Statengulden 9
8253 DH DRONTEN

Provincie Flevoland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 55
8200AB Lelystad

Datum: 22-06-2016

Geacht college,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6.

Termijn
Met ingang van 2 juni tot en met 13 juli 2016 ligt het ontwerp-inpassingsplan Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Ik verzoek u derhalve vast te stellen dat deze zienswijze binnen de daarvoor gestelde termijn is verzonden.

De zienswijze is gericht tegen een aantal verschillende aspecten. De aspecten worden onderstaand puntsgewijs toegelicht..

Ontwerp-Inpassingsplan
De in het ontwerp inpassingsplan gekozen oplossing, onder meer rondom de Meerkoetenweg wijs ik af. Ik heb hiervoor de volgende argumenten :

De provincie heeft als uitgangspunten voor de aanleg van de verbindingsweg een aantal zaken benoemd. De belangrijkste zijn:

- Het moet veilig zijn
- Het moet niet te veel sluipverkeer opleveren
- Er moet een vlotte doorstroming zijn van verkeer van en naar de luchthaven.

Ik voeg er drie aan toe die in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven op meerdere momenten door vertegenwoordigers van zowel provincie als gemeente benoemd zijn, te weten:

- De luchthaven zal op een zorgvuldige en zo veilig mogelijke wijze ingepast worden in het gebied
- Bij de ontwikkeling van de luchthaven zullen we uitdrukkelijk de mening van de omwonenden horen en meenemen in de besluitvorming.
- De ontwikkeling van de luchthaven moet zo min mogelijk hinder opleveren voor de bewoners van het gebied.

Bovengenoemde punten leiden er mijns inziens toe dat er slechts één goede oplossing is voor de kruising die de verbindingsweg zal hebben met de Meerkoetenweg 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 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.

Naar mijn mening heeft de provincie onvoldoende rekening gehouden met de toename van het sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal niet alleen op de Meerkoetenweg toenemen maar er zal meer gebruik gemaakt gaan worden van de Knarweg en de Eendenweg 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 info-avond 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.

Ik merk hierbij op dat ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven de Schipholgroep aangeeft 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.

Afsluiting
Met nadruk wil ik u verzoeken om alle bovenstaande punten bij uw besluitvorming omtrent het definitieve inpassingsplan te betrekken en deze, in overeenstemming met hetgeen door u in de verschillende overleggen is gemeld als het gaat om de inbreng van de omwonenden in het gebied, vast te stellen.

Indien u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen heeft, verneem ik dat graag van u.

Hoogachtend,

Wim Vendrig
Eendenweg 20
8218 NC Lelystad



Provincie Flevoland

College van gedeputeerde staten

Postbus 55

8200 AB Lelystad

Provincie Flevoland
ONTVANGEN
14 JULI 2016

2100CC 8200AB 55