PROVINCIE FLEVOLAND

FLEVOLAND INNOVATIEF EN ONDERNEMEND

VERBINDINGSWEG EN HALVE AANSLUITING OP DE A6

INPASSINGSPLAN

Toelichting



Inhoudsopgave *Toelichting*

Hoofdstuk1 Inleiding 1
1. Aanleiding 1
2. Betrokken overheden en bevoegd gezag 3
3. M.e.r.-procedure 3
4. Ligging van het plangebied 3
5. Vigerende bestemmingsplannen 4
6. Leeswijzer 5

Hoofdstuk2 Huidige situatie 6
2.1 Huidige situatie 6
2.2 Lelystad Airport 7
2.3 Bedrijventerreinen 7

Hoofdstuk 3 Voornemen 9
3.1 Nut en noodzaak 10
3.2 Onderdelen van de ontwikkeling 16
3.3 Doorkijk naar de toekomst 16

Hoofdstuk4 Beleid 17
4.1 Rijksbeleid 17
4.2 Provinciaal beleid 18
4.3 Gemeentelijk beleid 20
4.4 Conclusie 21

Hoofdstuk5 Milieueffectrapportage 22
5.1 Aanleiding 22
5.2 De m.e.r.-procedure 23
5.3 Voorkeursalternatief 25
5.4 Varianten 29
5.5 Conclusies 30
5.6 Mitigerende maatregelen 31
5.7 Leemten in kennis 32
5.8 Aanzet tot evaluatie 32

Hoofdstuk6 Milieu- en omgevingsaspecten 33
6.1 Verkeer 33
6.2 Geluid 40
6.3 Luchtkwaliteit 42
6.4 Externe veiligheid 44
6.5 Bodem en water 45
6.6 Ecologie 51
6.7 Archeologie, landschap en cultuurhistorie 58

Hoofdstuk7 Juridische planopzet 61
7.1 Algemeen 61
7.2 Juridisch systeem 61
7.3 Toelichting op de bestemmingen 61

Hoofdstuk8 Uitvoerbaarheid 63
8.1 Economische uitvoerbaarheid 63
8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 63

Bijlagenlijst inhoudsopgave - Inpassingsplan Toelichting

Bijlage 1	Nota van Beantwoording zienswijzen
Bijlage 2	Gebundelde zienswijzen
Bijlage 3	Aanvulling op het MER
Bijlage 4	Milieueffectrapportage
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek PIP
Bijlage 6	Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 7	Landschapsvisie nieuwe aansluiting A6
Bijlage 8	Landschapsvisie Verbindingsweg
Bijlage 9	Onderzoek water
Bijlage 10	Natuurtoets
Bijlage 11	Passende beoordeling
Bijlage 12	Stikstofberekening
Bijlage 13	Gebundelde inspraakreacties
Bijlage 14	Antwoordnota inspraakreacties vooroverleg

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van Lelystad Airport tot twin-airport van Schiphol draagt bij aan de noodzaak om te investeren in de bereikbaarheid van het gebied.

De toename van het vliegverkeer in Nederland tot 580.000 vliegbewegingen kan niet geheel op Schiphol worden opgevangen. Uit overleg aan de Alderstafel Schiphol is geconcludeerd dat 70.000 vliegbewegingen buiten Schiphol opgevangen moeten worden. Hiervoor zijn de vliegvelden van Eindhoven en Lelystad aangewezen. In aanvulling op de Alderstafel Schiphol werden vervolgens ook Alderstafels in Eindhoven en Lelystad geïnitieerd om advies uit te brengen aan het kabinet over de ontwikkeling.

Uit de Alderstafel Lelystad is het advies naar voren gekomen om een MIRT-onderzoek naar de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport te starten.

De bereikbaarheid dient gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de luchthaven. De ontwikkeling van de luchthaven start in het eerste kwartaal van 2018. Vanaf de opening in 2018 komen er per jaar 5.000 vluchten bij. Uit eerder onderzoek, zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en de studie bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad, blijkt dat capaciteitsproblemen ontstaan op de A6 in de periode tot 2030 als er geen maatregelen worden genomen. De congestie rondom de A6 en aansluiting 10 wordt al geprognosticeerd voor het jaar 2020 in het lage groei scenario (Regional Communities) voor de situatie zonder de ontwikkeling van de luchthaven .

In 2013 is het MIRT-onderzoek “Bereikbaarheid Lelystad Airport” (hierna: MIRT-onderzoek uitgevoerd.

In het MIRT-onderzoek is beschreven of er sprake is van knelpunten in de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport en welke maatregelen kansrijk zijn om de bereikbaarheid van Lelystad Airport te verbeteren. In paragraaf 2.2.1 van het MER wordt nader ingegaan op het MIRT-onderzoek. Bovendien zijn diverse conclusies uit het MIRT-onderzoek relevant voor het MER en hierin verwerkt.

Uit de probleemanalyse van het MIRT-onderzoek komt naar voren dat in alle onderzochte scenario's bereikbaarheidsproblemen ontstaan op het wegvak A6 tussen aansluiting Almere-Buiten en Lelystad. De problemen doen zich voor in de spitsrichting: in de ochtendspits ontstaat congestie richting Amsterdam; in de avondspits van Amsterdam richting Lelystad. Voor de bereikbaarheid van de luchthaven betekent dit dat reizigers en werknemers vanuit de luchthaven in de richting van Amsterdam in de ochtendspits hinder ondervinden. In de avondspits is dit omgekeerd en stagneert het verkeer in zuidelijke richting.

Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de capaciteit van de bestaande aansluiting 10 (A6 / Larserweg, Larserdreef) als gevolg van autonome ontwikkelingen, zoals de opening van de terminal van Lelystad Airport (in april 2018), een knelpunt dreigt te worden. Bij aansluiting 10 zijn in 2006 en in 2014 maatregelen getroffen om de doorstroming te verbeteren. Daarmee is de maximale capaciteit van de aansluiting in de huidige vorm bereikt.

In het MIRT onderzoek is ten behoeve van het afgesloten convenant een globale oplossingsrichting voor de verbindingsweg en de halve aansluiting gegeven. Deze is in figuur 1.1 opgenomen.



Figuur 1.1: Situatie en globale oplossingsrichting. (Bron: Arcadis, Verlengd MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport, rapportage fase 3, 2014)

Op 21 juli 2014 is naar aanleiding van de conclusies uit het MIRT een convenant gesloten door de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M), de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport. In het convenant zijn afspraken vastgelegd met betrekking tot de aanleg van een verbindingsweg en een nieuwe halve aansluiting op de A6 van deze verbindingsweg die met dit inpassingsplan planologisch mogelijk worden gemaakt.
De provincie Flevoland en het ministerie van I&M hebben geconstateerd dat de verbindingsweg en de halve aansluiting zodanig samenhangen dat deze integraal moeten worden uitgewerkt.
Inmiddels is een Realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 getekend tussen de provincie en het rijk waarin een afspraak over de financiën is gemaakt en de planning van de realisatie van de halve aansluiting en verbindingsweg. Daarbij wordt uitgegaan van een realisatie door de provincie in 2019 / 2020.

Het doel van de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 betreft de volgende aspecten:
- Een robuuste aansluiting van Lelystad op de A6 en betere verkeersafwikkeling ook van verkeer vanaf de N302
- Verbetering van de toekomstige doorstroming op de A6
- Voldoende robuuste verbinding met Lelystad Airport en het bijbehorende bedrijventerrein

De realisatie van de halve aansluiting en verbindingsweg zal leiden tot een andere verdeling van verkeer tussen de luchthaven en de A6.
Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan de robuustheid van het verkeerssysteem van Lelystad. Met een meer robuuste aansluiting worden niet alleen de knelpunten rondom aansluiting 10 die in de spits in de huidige situatie (en met name de toekomst) optreden, opgelost, maar ook de problemen op het onderliggende wegennet. Ook worden mogelijkheden geboden voor alternatieve ontsluiting van bedrijventerreinen en toekomstige verbreding van de A6 met een hele aansluiting en toekomstige ontsluiting van de Warande via de Warandedreef.

In het bijbehorende MER in bijlage 4 zijn de keuze voor een voorkeursalternatief en de afweging van de milieueffecten beschreven. In de aanvulling op het MER (bijlage 3) is de probleemanalyse met betrekking tot de bereikbaarheid nader toegelicht.

Op dit plan is afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet van toepassing, omdat het een provinciaal inpassingsplan betreft.

1.2 Betrokken overheden en bevoegd gezag

In het Convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport is afgesproken dat de gemeente Lelystad de juridisch-planologische borging zou verzorgen. Gemeente en provincie hebben later afgesproken dat de provincie vanwege het provinciale belang als initiatiefnemer optreedt en de juridisch-planologische borging door middel van een provinciaal inpassingsplan verzorgt. In nauwe samenwerking hebben het Ministerie, Rijkswaterstaat (RWS) en de provincie eisen en randvoorwaarden opgesteld. In de Realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 tussen de provincie en het rijk zijn afspraken gemaakt over de financiën en de planning van de realisatie van de halve aansluiting en verbindingsweg. Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is in dit geval Provinciale Staten van Flevoland.

1.3 M.e.r.-procedure

1.3.1 M.e.r.-procedure

Op basis van de onderstaande conclusies ten aanzien van de m.e.r.-verplichting wordt een m.e.r.-procedure doorlopen voor het inpassingsplan Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6. De procedure is gestart met de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Uitgangspuntennotitie Provinciaal Inpassingsplan op 4 november 2015 voor een termijn van zes weken. In deze zes weken heeft een ieder de kans gekregen om inspraakreacties in te dienen.
Het MER is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting. De samenvatting van het rapport is integraal opgenomen in hoofdstuk 5.

1.3.2 M.e.r.-plicht

Voor het voornemen geldt een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die beschreven staan in het Besluit mer of omdat een passende beoordeling benodigd is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

M.e.r.-plicht op grond van het Besluit m.e.r.

Op grond van het Besluit mer is sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht voor de aanleg van een autosnelweg of autoweg (categorie C.1.2).
De definitie van autoweg in het Besluit mer is:

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

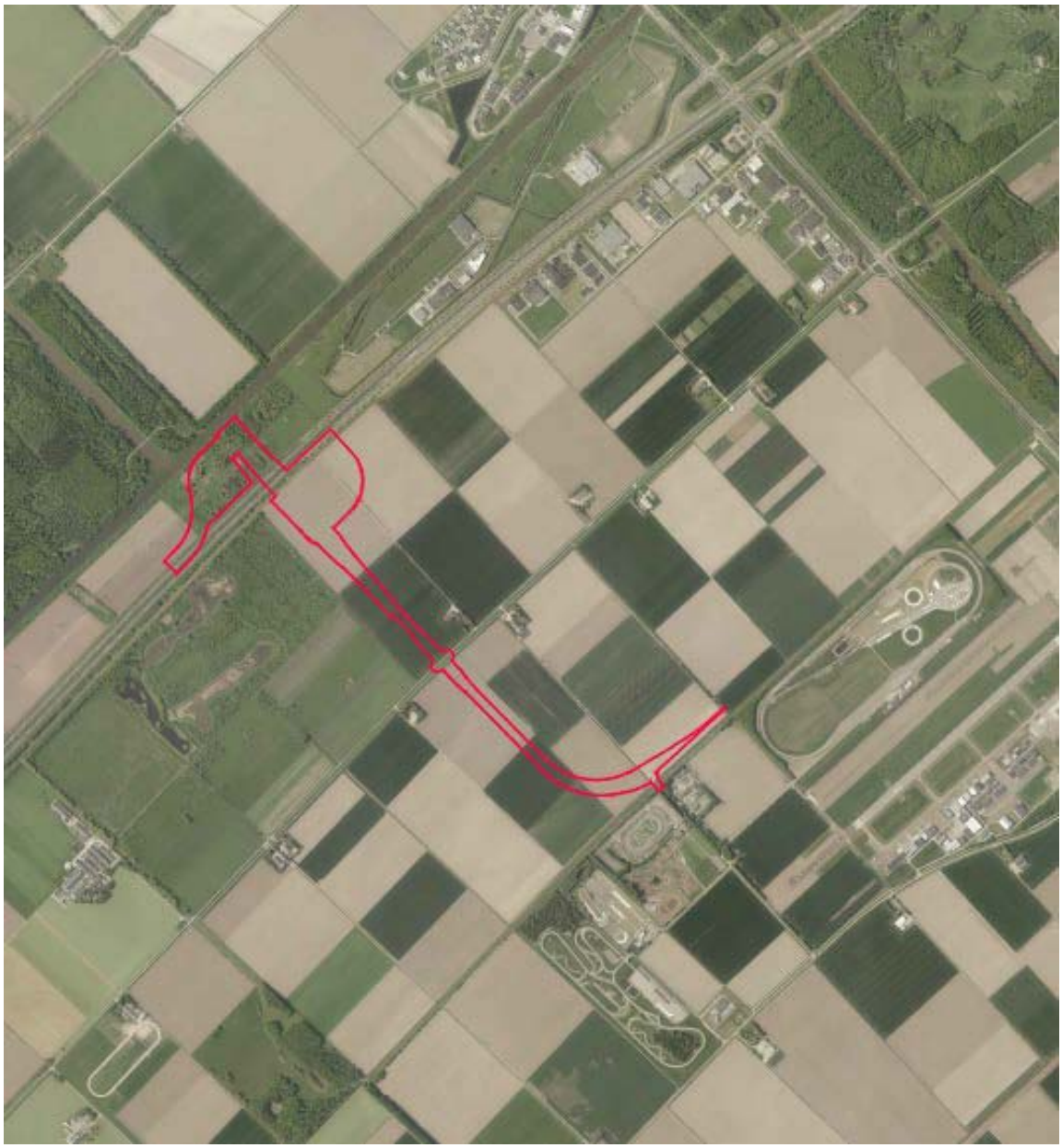
De verbindingsweg wordt ingericht als een provinciale weg met een 80 km/u regime. De exacte inrichting van de kruispunten is nog niet definitief besloten, maar een reële mogelijkheid is dat de weg alleen toegankelijk wordt via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en daarom gedefinieerd kan worden als autoweg. Op grond hiervan is het uitgangspunt dat de aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 m.e.r.-plichtig is.

M.e.r.-plicht volgend uit Voortoets Passende Beoordeling

Op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wet milieubeheer is een m.e.r.-procedure verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet moet worden opgesteld. Uit de Voortoets die is uitgevoerd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, blijkt dat voor onderhavig inpassingsplan significant negatieve effecten voor de blauwe kiekendief op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Er is daarom een passende beoordeling (PB) opgesteld. Voor het inpassingsplan is daarom op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wm een plan-MER benodigd.

1.4 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen ten noordwesten van Lelystad Airport in de gemeente Lelystad. De omgeving van het plangebied is weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 1.2: Ligging plangebied in de omgeving.

De halve aansluiting op de A6 ligt ten noordwesten en ten zuidoosten van de snelweg en ten zuidwesten van de aansluiting 10. Hier wordt een oprit richting Almere gerealiseerd. Ten zuidoosten van de A6 wordt een afrit gerealiseerd voor het verkeer komende vanuit Almere. Vanaf de halve aansluiting wordt een verbindingsweg gerealiseerd die ter hoogte van de Meerkoetentocht aansluit op de ontsluitingsweg Lelystad Airport. Het plangebied is het gehele gebied waar vanwege de aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 een bestemmingswijziging noodzakelijk is.

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor de ontwikkeling van de luchthaven geldt het Luchthavenbesluit dat op 12 maart 2015 is vastgesteld. Dit besluit heeft planologisch-juridische gevolgen, onder andere gelden er hoogtebeperkingen en een geluidcontour in de omgeving van de luchthaven.
De nu geldende relevante bestemmingsplannen zijn:

- Bestemmingsplan Buitengebied Lelystad (16-02-2010, NL.IMRO.0995.0000RP)
- Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (28-09-2010, NL.IMRO.0995.083811)
- Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop – reparatie (zelfde dossier als Larserknoop)
- Bestemmingsplan Lelystad Zuid II (02-10-1986, NL.IMRO.09950000BPPP23)

Voorliggend inpassingsplan vervangt voor de betreffende gronden de geldende bestemmingsplannen of het
geldende bestemmingsplan. Daarnaast sluit het plangebied aan op het plangebied van:

- Bestemmingsplan Verbindingsweg – Circuits (2014-12-16, NL.IMRO.0995.BP00054)

De gronden zijn binnen het beoogde plangebied/zoekgebied bestemd voor:

- Agrarische doeleinden
- (uit te werken) verkeersdoeleinden
- (uit te werken) bedrijfsdoeleinden
- Water

Daarnaast zijn er aanduidingen voor onder andere:

- Archeologische waarden
- Geluidzone
- Hoogspanningsverbinding
- Hoogtebeperkingen

Inzake de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie) is beroep aangetekend bij de Raad van State. Hiertoe heeft op 28 juni 2016 een zitting plaatsgevonden.
De uitspraak van de Raad van State wordt verwacht in derde kwartaal van 2016.

1.6 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 Inleiding
- Hoofdstuk 2 Huidige situatie
- Hoofdstuk 3 Voorgenomen ontwikkeling
- Hoofdstuk 4 Beleid
- Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage
- Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten
- Hoofdstuk 7 Juridische planopzet
- Hoofdstuk 8 Uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie

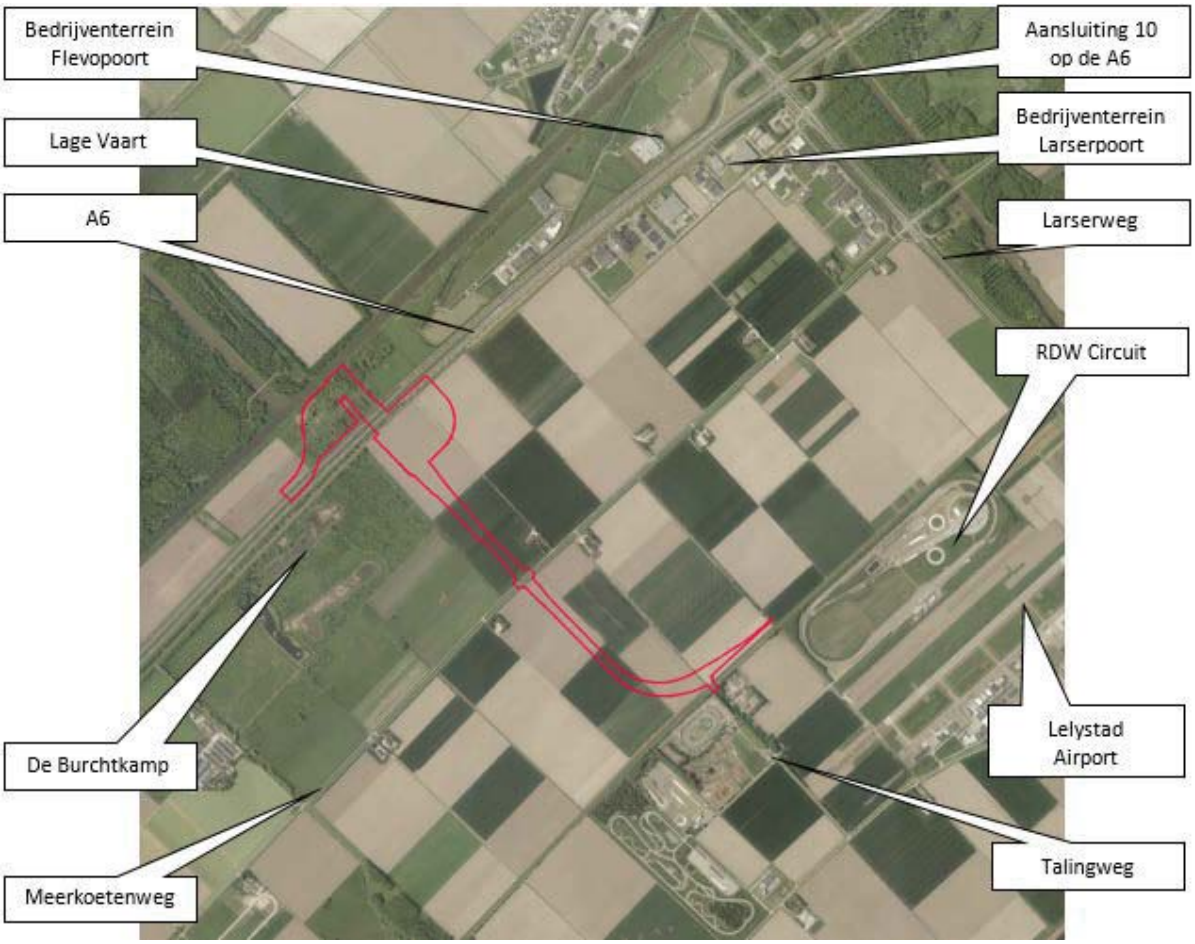
Het plangebied is voornamelijk in gebruik voor agrarische productie. Aan de noordwest zijde van de A6 is een ruig gebied gelegen dat in feite een onbeheerd gebied betreft, aangeduid als ruigteveld. Tevens kruist het plangebied de A6 en de Meerkoetenweg. De verbindingsweg sluit aan de zuidzijde aan op de nog aan te leggen Ontsluitingsweg Lelystad Airport en wordt via deze weg met de Larserweg verbonden.

Langs de Meerkoetenweg (in de omgeving van het plangebied) komen agrarische bedrijven voor. Ten westen van het plangebied ligt aan de zuidzijde van de A6 een natuurgebied, De Burchtkamp, dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS). Ten oosten van de verbindingsweg liggen een agrarisch gebied en bedrijventerrein Larserpoort. Voor het gebied tussen dit bedrijventerrein en Lelystad Airport is een bestemmingsplan[1] vastgesteld dat het mogelijk maakt om in de komende periode het bedrijventerrein Larserknoop (OMALA/Airport Garden City) te ontwikkelen.

Ten zuidoosten liggen verschillende circuits (Politieschool, RDW, Midland, Kartcentrum en motorcross), alsmede een paar bedrijven die momenteel ontsloten zijn via de Talingweg. Ten oosten van deze bedrijven ligt Lelystad Airport. De luchthaven en Lelystad worden in de huidige situatie ontsloten door de Larserweg, die ten noordoosten van het plangebied is gelegen en met twee kwart klaverbladen is aangesloten op de A6 (aansluiting 10). Bij deze aansluitingen liggen het bedrijventerrein Flevopoort (ten noordwesten van de A6) en het eerder genoemde bedrijventerrein Larserpoort (ten zuidoosten van de A6).

Aan de noordwestzijde van de A6 ligt een ruigteveld in de strook tussen de A6 en de Lage Vaart, ter hoogte van de toekomstige oprit richting Almere. Achter de Lage Vaart liggen een bos (Hollandse Hout) en een agrarisch gebied. Hier loopt de spoorweg Almere-Lelystad doorheen. De bebouwde kom van Lelystad ligt op enige afstand, ca. 3 km, van het plangebied.

[1] Bestemmingsplan Larserknoop, vastgesteld d.d. 11 juni 2013. Tussenuitspraak van de Raad van State op 14 oktober 2015 met de gelegenheid om het plan te repareren. Inzake de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (reparatie) is beroep aangetekend bij Raad van State. Hiertoe heeft op 28 juni 2016 een zitting plaatsgevonden. De uitspraak van Raad van State wordt verwacht in derde kwartaal van 2016.



Figuur 2.1: Luchtfoto van de omgeving van het plangebied.

2.2 Lelystad Airport

Met het inwerkingtreden van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport verruimd en krijgt de Schiphol Group als eigenaar de mogelijkheid om Lelystad Airport (gefaseerd) te ontwikkelen als twin-airport van Schiphol. Voor het functioneren van de luchthaven is een goede bereikbaarheid nodig. Daarom wordt in het verlengde van het luchthavenbesluit ook de landzijdige ontsluiting van de luchthaven verbeterd. Op korte termijn wordt voorzien in een ontsluitingsweg Lelystad Airport die vanaf de Larserweg de ontsluiting voor het terminalterrein en het te ontwikkelen bedrijventerrein Larserknoop moet vormen en primair de ontsluiting van de circuits en de bedrijven aan de Talingweg. De landingsbaan van de luchthaven wordt doorgetrokken over de Talingweg naar de circuits en bedrijven.

2.3 Bedrijventerreinen

In 2010 is het bestemmingsplan vastgesteld dat de ontwikkeling van bedrijventerrein Larserknoop op basis van het scenario Airport Garden City mogelijk maakt. Het bedrijventerrein is gelieerd aan de luchthaven en maakt onder meer logistieke bedrijven, Research & Development en internationale expositie en congresactiviteiten mogelijk.

Ten behoeve van de realisatie van het bedrijventerrein is ook reeds sprake geweest van een mogelijke nieuwe aansluiting op de A6. Deze is in het bestemmingsplan ook bestemd. De weg is, met een aansluiting op de Pascallaan, opgenomen op de verbeelding, maar wijziging in de ligging is door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk binnen het wijzigingsvlak. De verbindingsweg tussen de nieuwe aansluiting en Lelystad Airport is echter niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.



Figuur 2.2 Verbeelding bestemmingsplan Larserknoop

Hoofdstuk 3 Voornemen

3.1 Nut en noodzaak

Nut en noodzaak van de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar Lelystad Airport wordt door een aantal ontwikkelingen ingegeven, namelijk:

- De ontwikkeling van de luchthaven
- De ontwikkeling van bedrijventerreinen
- De ontwikkeling van stedelijk gebied Lelystad

In de aanvulling op het MER is een uitgebreide beschrijving opgenomen van relevante autonome en toekomstige ontwikkelingen.
De gezamenlijke ontwikkelingen geven een toename in het verkeer op de bestaande aansluiting Lelystad op de A6 , omdat op dit moment alternatieven voor de Larserweg/Larserdreef ontbreken.
In het recente verleden hebben de ontwikkelingen in het stedelijk gebied al geleid tot aanpassingen van de huidige aansluiting Lelystad op de A6.
In 2006 is de afrit komende vanuit Amsterdam voorzien van een parallelbaan om te voorkomen dat congestie vanaf het kruispunt Larserweg terugsloeg naar de hoofdrijbaan op de A6. Daarnaast is de verkeersbeweging vanaf Amsterdam naar het centrum van Lelystad om de verkeersregeling geleid, zodat deze vrij van hinder door verkeerslichten kon doorstromen[2].
Deze twee maatregelen hebben de verkeersdoorstroming voor nu wel voldoende opgelost, maar zijn met oog op de verwachte verkeerstoename ontstaan in de toekomst ontstaan met het oog op de verwachte verkeerstoename weer problemen met de doorstroming.
In de periode na 2006 is regelmatig congestie op de A6 ontstaan voor de afrit vanaf Amsterdam in de avondspits. Het werd steeds meer inzichtelijk dat de bestaande afrit in capaciteit tekort schoot wat heeft geleid tot uitbreiding van de afrit naar 2 rijstroken in 2014.
Aansluitingen van stroomwegen op autosnelwegen worden conform de Richtlijnen Autosnelwegen (van het CROW) gebruikelijk uitgevoerd in 1 of 2 rijstroken en daarmee is de bestaande aansluiting vanaf Amsterdam maximaal van capaciteit voorzien.
Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op de wegvakken van de A6 en de op- en afritten is de I/C-verhouding berekend. Op basis daarvan is inzicht in de verkeersintensiteit (I) op een weg tegenover de beschikbare capaciteit (C). Uit verkeersmodelberekeningen voor 2030[3] (scenario Global Economy) is gebleken dat met de boven uiteengezette ontwikkelingen de I/C verhoudingen kunnen oplopen tot de volgende waarden:

Wegvak	I/C-verhoudingen (2030GE+)	
	Ochtenspits	Avondspits
A6 richting Almere	1,00	0,86
A6 vanuit Almere	0,76	1,00
Oprit 10 ri. Almere	0,90	0,87
Oprit 10 ri. Emmeloord	0,18	0,31
Afrit 10 va. Almere	0,41	0,43
Afrit 10 va. Emmeloord	0,16	0,26
Larserweg ri. Lelystad	0,32	0,79
Larserweg ri. Harderwijk	0,70	0,51
Gooise Weg ri. A27	1,00	0,97
Gooise Weg ri. N302	0,97	1,00
Vogelweg ri. A27	0,93	0,67
Vogelweg ri. N302	0,55	0,70

Tabel 3.1: Berekende I/C-verhoudingen autonome situatie 2030[4]

[2] Programma Beter benutten 2014
[3] 'Verbindingsweg Lelystad Airport' Uitgangspunten notitie modelberekeningen, 11 februari 2016.
[4] De I/C-verhouding is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een wegvak. Bij een verhouding boven de 0,9 zal structurele filevorming plaatsvinden. Deze zijn rood gekleurd. De waarden tussen 0,8 en 0,9 zijn oranje gekleurd.

In de autonome situatie wordt structurele congestie verwacht op de invoeger op de A6 richting Almere (I/C verhouding > 0,8) en enige congestie op de Larserdreef en Larserweg nabij aansluiting 10 (I/C verhouding = 0,8). Hierop wordt uitgebreid ingegaan in hoofdstuk 6 van deze toelichting.

Aanpassing van de bestaande aansluiting die voldoet aan de normen en eisen is niet mogelijk. De noodzakelijke ingrepen om de bestaande aansluiting aan te passen zijn zo grootschalig, dat deze vrijwel alleen toegepast worden bij kruisingen van autosnelwegen (niet bij kruisingen van autosnelwegen met onderliggend wegennet). Bovendien zou een dergelijke aanpassing niet gerealiseerd kunnen worden zonder verplaatsing van activiteiten uit het gebied. Afrit 10 heeft onvoldoende capaciteit om in de toekomstige situatie het verkeer af te wikkelen.

Naast de beoordeling van de afwikkeling op de wegvakken van de A6 en de op- en afritten is in de aanvulling op het MER het functioneren beoordeeld van de kruispunten van aansluiting 10 in het onderliggende wegennet. Onderzocht is of door aanpassing van de cyclustijden (de tijd die nodig is om al het verkeer één keer groen licht te geven) of met aanvullende maatregelen de autonome problemen opgelost kunnen worden. Geconcludeerd wordt dat autonoom het verkeer bij aansluiting 10 niet af te wikkelen is. Daarnaast voldoet een dergelijke oplossing niet aan de wens om een meer robuuste verbinding van Lelystad met de A6 te maken door een extra aansluiting te realiseren.

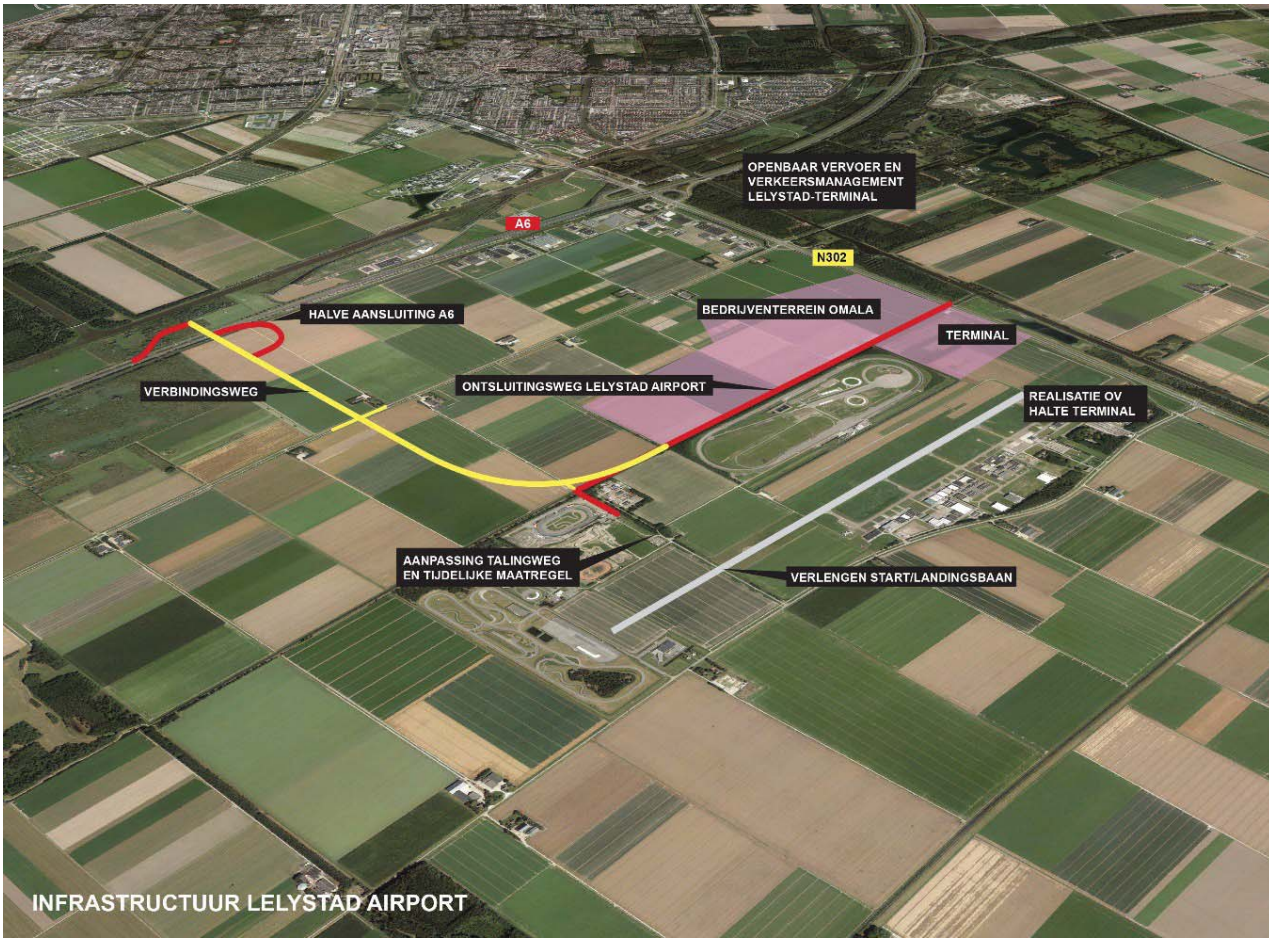
Met een meer robuuste aansluiting worden niet alleen de knelpunten op de A6 die in het spits in de huidige situatie (en met name de toekomst) optreden, opgelost. Een extra aansluiting biedt bovendien mogelijkheden om de stad beter toegankelijk te maken. Bij knelpunten op de huidige aansluiting op de A6, bijvoorbeeld ook door calamiteiten, komt hierdoor een goed alternatief beschikbaar. Deze gewenste robuuste verbinding is los van de andere ontwikkelingen een belangrijke reden voor de realisatie van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6.

Voor zowel de ontwikkeling van de luchthaven als van het bedrijventerrein Larserknoop is een extra aansluiting op de A6 noodzakelijk, omdat beide ontwikkelingen extra verkeer genereren die bovenop de verkeersaantallen komen, omdat deze ontwikkelingen autonoom tot knelpunten op de A6 en de Larserweg/Larserdreef leiden. Zonder deze aansluiting zullen de ontwikkelingen belemmerd worden vanwege de slechte bereikbaarheid. De verbindingsweg vormt een logische en korte aansluiting in de richting van zowel het zuidelijke gedeelte van bedrijventerrein Larserknoop als de Luchthaven Lelystad. Op termijn zijn tevens maatregelen nodig ten behoeve van het verminderen van de congestie in de spits en ter ontlasting van de Larserdreef om de stad en de bedrijventerreinen bereikbaar te houden.

Met de beoogde ontwikkeling van de Warande en de Warandedreef ontstaat bovendien de noodzaak om Lelystad Zuid direct aan te sluiten op de A6. De nieuwe halve aansluiting sorteert voor op deze ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 bijdragen aan de bereikbaarheid van Lelystad nu en in de toekomst, aan de ontwikkelingen in en rond de stad, en aan het creëren van een robuust verkeerssysteem rondom de A6 bij de stad.

3.2 Onderdelen van de ontwikkeling

Het voorliggend provinciaal inpassingsplan maakt een verbindingsweg en een halve aansluiting op de A6 mogelijk. De inpassing van een kruising met de Meerkoetenweg is tevens onderdeel van het inpassingsplan, zo ook de aansluiting op de ontsluitingsweg Lelystad Airport waarbij de kruising met de Talingweg dient te worden ingepast.



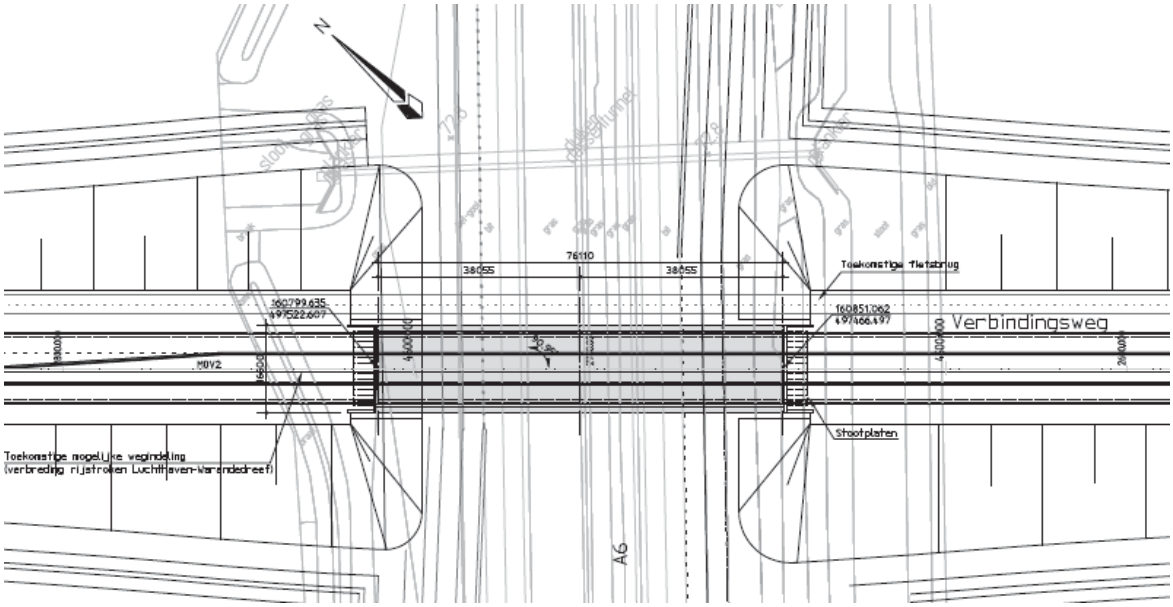
Figuur 3.1: Voorgenomen ontwikkeling van de infrastructuur Lelystad Airport. De gele lijn en de rood aangegeven aansluitingen op de A6 aan de westzijde maken deel uit van het PIP.

3.2.1 Halve aansluiting op de A6

De nieuwe aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd ten zuidwesten van de bestaande aansluiting 10. In eerste instantie wordt alleen voor het verkeer van en naar Almere een aansluiting gerealiseerd, daarom wordt dan ook gesproken van een halve aansluiting. In het ontwerp is wel rekening gehouden met het later realiseren van een hele aansluiting. De oprit richting Almere aan de noordzijde van de A6 en de afrit vanuit Almere aan de zuidzijde van de A6 zijn vormgegeven als delen van een klaverblad.

3.2.2 Viaduct over de A6

De kruising tussen verbindingsweg en A6 wordt ongelijkvloers gerealiseerd, waarbij de verbindingsweg over de A6 wordt gebouwd. Hiervoor wordt een viaduct gerealiseerd.



Figuur 3.2: Viaduct (betreft een indicatieve weergave).

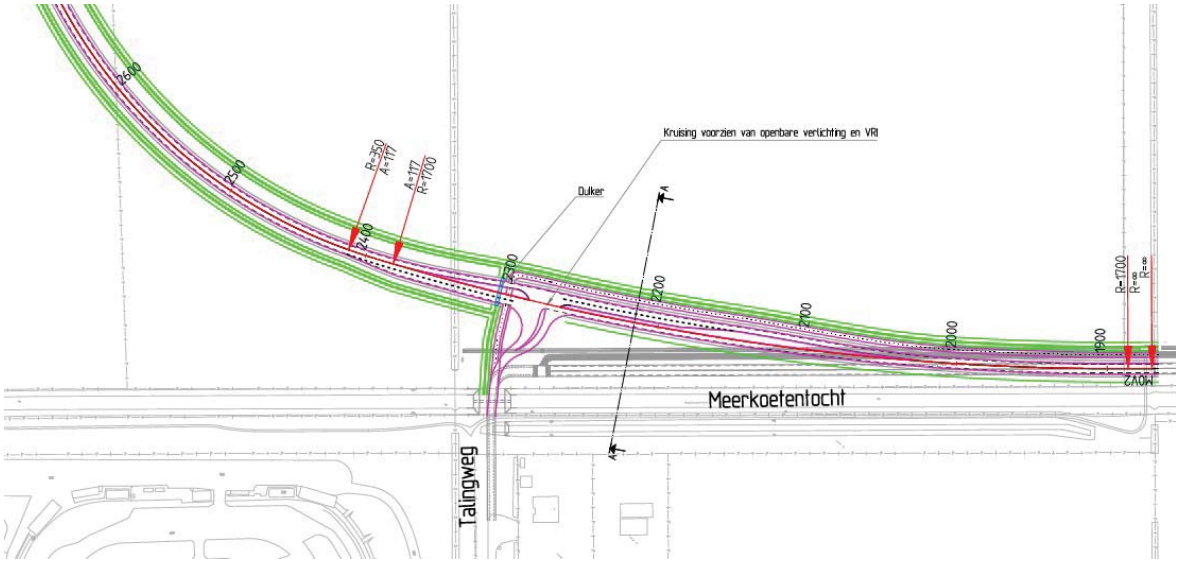
3.2.3 Verbindingsweg

De verbindingsweg tussen de halve aansluiting op de A6 en de Ontsluitingsweg Lelystad Airport wordt gerealiseerd loodrecht op de A6. De verbindingsweg loopt als kunstwerk over de A6 en loopt van daar naar het maaiveldniveau en vervolgens naar het zuiden. De verbindingsweg wordt ingericht als 1x2 gebiedsontsluitingsweg.
De kruising met de Meerkoetenweg wordt gelijkvloers aangelegd. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg en de Meerkoetenweg is een gelijkvloerse oversteek die veilig is goed mogelijk.
Een verdere uitwerking vindt in het definitief ontwerp plaats waarbij aandacht voor de veiligheid van de fietsers (oversteken in twee fases) en voor het landbouwverkeer essentieel is. Belangrijk is dat gemonitord wordt of en hoeveel sluipverkeer er in de toekomst ontstaat op de Meerkoetenweg, en bij toekomstige keuzes rond verkeer en de kruispunten van de bedrijfsterreinen is het noodzakelijk om te bezien welk effect dit heeft op de Meerkoetenweg. Aanvullende maatregelen kunnen noodzakelijk zijn. Een kruispunt met Verkeersregelinstallatie is op basis van de te verwachten intensiteiten niet noodzakelijk en lijkt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

3.2.4 Aansluiting Ontsluitingsweg Lelystad Airport

Begin 2018 zal de Ontsluitingsweg Lelystad Airport zijn gerealiseerd, waarbij een nieuwe aansluiting op de Talingweg ontstaat. De verbindingsweg wordt op de Ontsluitingsweg aangesloten, waarmee de bocht tussen de Talingweg en de Ontsluitingsweg wordt vervangen door

een T-aansluiting met opstelvakken zodat de verbindingsweg rechtstreeks aansluit op de Ontsluitingsweg en de Talingweg hierop aantakt. Indien noodzakelijk wordt hierop op termijn, een VRI gerealiseerd.



Figuur 3.3: Aansluiting Ontsluitingsweg Lelystad Airport en Talingweg

3.2.5 Landschappelijke inpassing

In het kader van de verbindingsweg en de halve aansluiting is vanuit respectievelijk de provincie en RWS een landschapsvisie uitgewerkt voor de landschappelijke inpassing. Deze landschapsvisies zijn opgenomen in bijlagen 7 en 8 bij deze toelichting. Deze visies zijn vanuit een verschillend perspectief opgesteld, de landschappelijke visie van de provincie gaat in op het beeld vanaf de verbindingsweg terwijl de landschapsvisie van RWS ingaat op het beeld vanaf de A6. Deze visies hebben input gegeven aan hoe naar de landschappelijke inpassing kan worden gekeken als wensbeelden, ook in relatie met toekomstige ontwikkeling, maar vormen daarom niet automatisch het beleidskader.

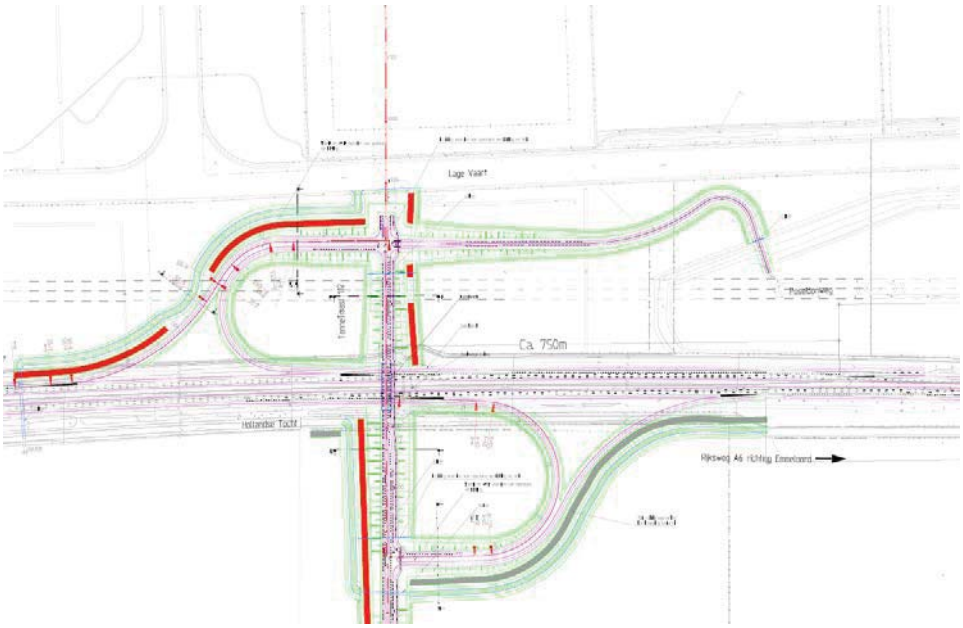
De wens vanuit het landschap is om de verbindingsweg van een breder profiel dan standaard te voorzien, waarbij voor de huidige realisatie uitgegaan wordt van het minst belastende en strikt noodzakelijke grondbeslag. Er wordt in het open landschap geen opgaand groen gerealiseerd, met uitzondering van de afschermende maatregelen ter hoogte van de Burchtkamp bij de halve aansluiting. Hiervoor is in de regels van het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Dit past in het beeld dat in de landschapsvisies wordt geschetst.

Verder wordt geadviseerd om bij de aansluiting van de Burchtkamp het restgedeelte tussen de verbindingsweg en de Burchtkamp te betrekken bij het natuurgebied. Dat is op dit moment niet in het plan opgenomen.
Voor de langere termijn wordt meer aankleding van de verbindingsweg gevraagd. Dit wordt in dit inpassingsplan niet mogelijk gemaakt, omdat een dergelijke meer robuuste inpassing past in een landschap waarin meer ontwikkelingen plaatsvinden. Vooralsnog blijft het gebied nog grotendeels als landbouwgebied in gebruik.

In de vormgevingsvisie voor de aansluiting op de A6 is een aansluiting gezocht met de andere aansluitingen op de A6. De visie maakt hiervan een analyse en beschrijft hoe de gekozen aansluitvorm past in deze familie van aansluitingen op de A6. Voor de landschappelijke inpassing spelen hier de overgang van gesloten naar open landschap, de aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding en de (toekomstige) ontwikkelingen met bedrijven een belangrijke rol. Deze geven richting aan de voorgestelde inrichting. Belangrijk is dat het gekozen voorkeursalternatief een duidelijke overgang geeft van het dichtere natuurgebied van de Burchtkamp naar het meer stedelijke gebied. De berm en de beplanting van de A6 tot aan de aansluiting kenmerken zich door doorgaande, opgaande beplanting. De vormgeving van de klaverbladaansluiting past ook in de afwisseling van de verschillende aansluitingen op de A6, omdat deze zich met een viaduct over de A6 onderscheidt van aansluiting 10.

3.2.6 Eindsituatie

In de volgende figuur is de eindsituatie van het voorkeursalternatief opgenomen. Hierin is te zien hoe in de toekomst de halve aansluiting kan worden uitgebreid tot een volledige aansluiting en hoe de aantakkingen van de Poseidonweg en Warandedreef kunnen worden vormgegeven. Deze aantakkingen en vormgeving zijn ter illustratie weergegeven. De besluitvorming over de exacte invulling daarvan ligt in de toekomst.



Figuur 3.4: Eindsituatie volledige aansluiting op de A6 met aantakking Poseidonweg en indicatieve ligging Warandedreef.

3.3 Doorkijk naar de toekomst

De uitbreiding van Lelystad Airport en de ingebruikname als twin-airport van Schiphol, de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserknoop en overige reeds mogelijk gemaakte autonome ontwikkelingen in de omgeving zijn aanleiding geweest om een halve aansluiting te realiseren om Lelystad Airport apart aan te takken op de A6 van en naar Almere. Het voornemen (de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6) dienen om een goede bereikbaarheid van deze autonome ontwikkelingen te behouden.

Met het oog op eventuele verdere ontwikkelingen in de omgeving van Lelystad Airport en de halve aansluiting wordt de infrastructuur met oog voor toekomstvastheid aangelegd. In het uitgevoerde MIRT-onderzoek en de inventarisatie van de mogelijke alternatieven van de (halve) aansluiting en verbindingsweg zijn steeds een aantal (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen betrokken in de afweging van varianten.

Door de groei van het verkeer en verwachte knelpunten op de A6 in de spits, is in de toekomst verbreding van de A6 naar 2x3 noodzakelijk. Bij een verdere groei van Lelystad, is bovendien aantakking van de Warandedreef op de aansluiting noodzakelijk om de doorstroming in Lelystad en op de A6 te waarborgen. Overigens dient
voor de aantakking van de Warandedreef op de nieuwe aansluiting de verbreding van de A6 gerealiseerd te zijn. Voor een verdere versterking van het verkeerssysteem is ook aansluiting van de bedrijventerreinen

Larserpoort en Flevopoort op de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 van belang. Bij een verdere groei zal tot slot ook een uitbreiding van een halve naar een hele aansluiting op de A6 tot de mogelijkheden moeten behoren. Samenvattend zijn de volgende zaken vanuit oogpunt van toekomstvastheid voorwaarden voor het voorkeursalternatief :

- Uitbreiding van de halve aansluiting tot een hele aansluiting.
- Verbreding van de A6 tot 2x3 rijbanen.
- Toekomstige verdere ontwikkeling van de Warande en aansluiting van de Warandedreef op de nieuwe aansluiting.
- Aansluiting van bedrijventerrein Flevopoort op de verbindingsweg met de nieuwe aansluiting.
- Aansluiting van bedrijventerrein Larserpoort op de verbindingsweg.

De voornaamste van deze ontwikkelingen is de ontwikkeling van de wijk Warande ten zuidwesten van Lelystad, aan de noordzijde van de A6. Dit zal waarschijnlijk de volgende grote nieuwbouwlocatie van Lelystad worden, met het gevolg dat het zwaartepunt van de stad enigszins naar het zuiden verschuift. Gezien deze ontwikkeling en de reeds onder druk staande Larserdreef, Larserweg en aansluiting 10 is het wenselijk om de met voorliggend inpassingsplan mogelijk gemaakte infrastructuur zodanig aan te leggen, dat hierop de in de toekomst te realiseren Warandedreef aan te sluiten is. Daarmee krijgt Lelystad-Zuid (en de Warande) een eigen aansluiting op de A6, waarmee het verkeerssysteem in Lelystad robuuster wordt en capaciteitsknelpunten op de bestaande infrastructuur worden weggenomen. Een verdere uitbreiding van de bestaande aansluiting 10 is niet mogelijk. Hier is reeds een tweetal maatregelen getroffen, waardoor de maximale capaciteit is bereikt.

De aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 sorteert voor op een eventuele verbreding van de A6. In het MOBLA fase 3 is geconcludeerd dat het bestaande systeem de toename van het verkeer als gevolg van een verbreding naar 2x3 niet aan kan. De Warandedreef (en een ontwikkelde Warande) kan pas aangetakt worden op het wegennet, wanneer de verbreding gerealiseerd is.

Door toevoeging van de nieuwe aansluiting en verbindingsweg wordt het mogelijk om, indien het nog uit te voeren MIRT-onderzoek dit aanbeveelt, de snelweg te verbreden en daarmee het capaciteitsknelpunt tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad aan te pakken.

In verband met mogelijke sociaal-economische ontwikkelingen is de halve aansluiting op de A6 bovendien zo vormgegeven, dat deze kan worden uitgebreid tot een hele aansluiting.

Een andere toekomstige ontwikkeling binnen het plangebied is een parallel aan de verbindingsweg aan te leggen fietsverbinding. Voor deze verbinding wordt ruimte gereserveerd in het ontwerp, maar een optimalisering zou tot een andere routekeuze kunnen leiden. De verbinding is op termijn wenselijk. De aansluiting met de Warandedreef is hierbij een belangrijke aanjager.

In de aanvulling op het MER wordt uitgebreider ingegaan op de autonome en toekomstige ontwikkelingen en de samenhang daarvan met de noodzaak voor een extra aansluiting op de A6.

Hoofdstuk 4 Beleid

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 22 november 2011 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) inclusief een ontwerp van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel aangeduid als AMvB Ruimte) door de Tweede Kamer aangenomen. De SVIR is op 13 maart 2012 inwerking getreden en het Barro op 30 december 2011. Bij de inwerkingtreding zijn de Nota Ruimte (27 februari 2006) en de realisatieparagraaf over de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid vervallen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid voor Nederland zijn weergegeven in het SVIR:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen (en provinciale inpassingsplannen) en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Het Barro is gefaseerd in werking getreden.

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op bestemmingsplannen, gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Voor de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is de Ecologische Hoofdstructuur (nu: Natuurnetwerk Nederland, NNN) een onderwerp uit de SVIR en het Barro dat van belang is. Het NNN komt in de effectbeoordeling uitgebreid aan bod.

In de SVIR wordt de bereikbaarheid van steden en met name de Metropoolregio Amsterdam als nationale opgave benoemd. De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

4.1.2 Luchtvaartnota

Op 17 april 2009 heeft het kabinet de Luchtvaartnota vastgesteld. Op 20 april 2009 is deze aangeboden aan de Tweede Kamer en op 29 april 2009 aan de Eerste Kamer. In de Luchtvaartnota zet het kabinet zijn visie uiteen op de Nederlandse luchtvaart voor de komende twintig jaar. De adviezen van de commissie Alders vormden belangrijke input voor de Luchtvaartnota. Deze commissie keek naar de mainportfunctie van Schiphol in relatie tot de mogelijke accomoderende functie van regionale luchthavens.

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat voor het niet-mainport gebonden verkeer van Schiphol tot en met 2020 ruimte wordt gemaakt voor 70.000 vliegbewegingen op de luchthavens van Lelystad en Eindhoven, waarbij de daadwerkelijke invulling afhankelijk is van de marktontwikkelingen en van de mate waarin het niet-mainport gebonden verkeer door het nemen van selectiviteitsmaatregelen gestimuleerd wordt om zich te verplaatsen.

De Luchtvaartnota geeft aan dat de beoogde selectieve ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart ook betekent dat op alle Nederlandse luchthavens duurzame luchtvaart wordt gestimuleerd. Luchthavens hebben de instrumenten om de ruimte te bieden aan duurzame luchtvaart en de minder duurzame luchtvaart te ontmoedigen en eventueel te weren. Op Schiphol wordt door middel van tariefdifferentiatie lawaaiig vliegverkeer al ontmoedigd. Het kabinet is er voorstander van deze lijn ook voor andere luchthavens te hanteren.

4.1.3 Actualisatiebrief Luchtvaartnota

Bij de aantreding van het kabinet Rutte in oktober 2010 heeft de Tweede Kamer gevraagd een actualisatie op te stellen van het in de Luchtvaartnota geformuleerde beleid en de uitwerking hiervan. Via de actualisatiebrief van het kabinet van januari 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze waarop het kabinet uitwerking wil geven aan de in de Luchtvaartnota aangekondigde beleidsmaatregelen. Daarin heeft het kabinet uiteengezet dat het luchthavenbeleid voor Nederland nu staat en het zaak is over te gaan tot uitvoering en implementatie van het beleid. Ingestoken wordt op het bieden van extra ruimte voor 70.000 point-to-point (niet-mainportgebonden) vliegbewegingen op Eindhoven en Lelystad. Dit is afgestemd op de marktontwikkelingen.

Verder wordt ingezet op de verbetering van de luchthavens, waaronder Lelystad. Daarbij zijn twee uitgangspunten van belang, namelijk: (1) het behouden dan wel vergroten van het catchment area van de luchthavens en (2) het zorgen voor robuuste, snelle en attractieve verbindingen van en naar luchthavens.

4.1.4 Luchthavenbesluit

Op 12 maart 2015 heeft het Rijk het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld. Dit besluit is gepubliceerd op 31 maart 2015 en op 1 april 2015 in werking getreden. Met het inwerkingtreden van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport verruimd en krijgt Schiphol Group de mogelijkheid om Lelystad Airport (gefaseerd) te ontwikkelen als twin-airport van Schiphol. In de eerste fase groeit de luchthaven tot 25.000 vliegbewegingen per jaar. Vervolgens kan de luchthaven verder groeien tot 45.000 vliegbewegingen. Het is de inzet dat Lelystad Airport vanaf april 2018 is geaccommodeerd voor groot handelsverkeer.

4.1.5 Bereikbaarheid Lelystad Airport

Volgend op het besluit om de luchthaven van Lelystad verder te ontwikkelen, is een MIRT-onderzoek uitgevoerd met de regio en het bedrijfsleven. Hierin is onderzocht hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de landzijdige bereikbaarheid. In het MIRT-onderzoek is uitgegaan van zowel een nieuwe aansluiting op de A6, als van een busverbinding (vanaf Station Lelystad Centrum) en een uitbreiding van de capaciteit van de A6 tussen Almere Buiten en Lelystad.

4.2 Provinciaal beleid

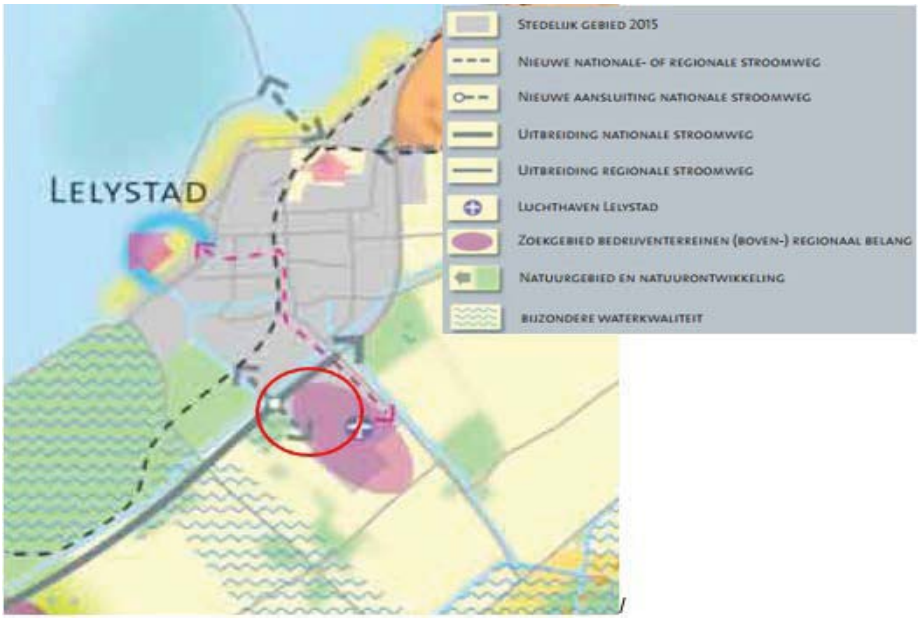
4.2.1 OmgevingsplanFlevoland2006-2015

In het Omgevingsplan Flevoland 2006-2015 zet de provincie in op omgevingskwaliteit. Daarbij zet de provincie zich in voor de balans tussen de groeiende bevolking enerzijds en het behoud van de kwaliteit van de omgeving anderzijds. Daarbij zet de provincie zich specifiek in voor de omgevingskwaliteit binnen de provinciale hoofdstructuur. De provinciale hoofdstructuur is ontleend aan diverse ruimtelijk relevante stedelijke en groen- blauwe structuren: verstedelijking en bundelingsbeleid, infrastructuur, de ecologische hoofdstructuur, het watersysteem en de recreatieve en toeristische structuur.

De luchthaven heeft volgens het Omgevingsplan goede kansen om zich binnen gestelde kaders te ontwikkelen. De provincie Flevoland wil de luchthavenontwikkeling stimuleren en combineren met een optimale economische ontwikkeling van het gebied Larserpoort bij luchthaven Lelystad. Dit is een belangrijke kans voor versterking van de economische structuur en de verbetering van de interne en externe bereikbaarheid van Flevoland. Hierbij kunnen enkele duizenden nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan.

Voor de (gehele) aansluiting op de A6, met verbindingswegen naar het noorden (Warande) en het zuiden (Lelystad Airport) is in het Omgevingsplan een ruimtelijke reservering opgenomen. Het plangebied bevindt zich in een obstakelvrije zone en een zone waarbinnen geen geluidgevoelige bestemmingen zijn toegestaan (47 Bkl-zone).

Deze zones zijn ingericht vanwege de ontwikkeling van Lelystad Airport. Het gebied tussen de Larserweg, Lelystad Airport en de verbindingsweg en halve aansluiting is in het Omgevingsplan opgenomen als stedelijk gebied en zoekgebied voor een bedrijventerrein met bovenregionale functie. Ten zuidwesten van deze zone is de Burchtkamp aangeduid als natuur(ontwikkelings)gebied met bijzondere waterkwaliteit.



Figuur 4.1: Uitsnede uit de kaart Ruimtelijke reservering voor de hoofdinfrastructuur (Bron: Flevoland, 2006)

De genoemde aanduidingen vormen geen belemmering voor het plan. De toevoeging van een aansluiting op de A6 tussen de Burchtkamp en het bedrijventerrein Larserpoort is één van de beoogde ontwikkelingen uit het Omgevingsplan Flevoland.

4.2.2 Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012

De provincie heeft de Verordening voor de fysieke leefomgeving Flevoland 2012 eind 2012 vastgesteld. Via deze provinciale omgevingsverordening kan de provincie regels stellen aan ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bestemmingsplannen. In 2013 is de verordening gewijzigd en zijn regels ten aanzien van de NNN (voorheen EHS) opgenomen. In 2015 is een tweede wijziging vastgesteld om de verordening aan te passen aan de Waterwet.

De provincie kiest ervoor de provinciale ruimtelijke belangen alleen via het Omgevingsplan te laten doorwerken, zodat verder geen ruimtelijke regels in de verordening zijn opgenomen. Er zijn dan ook in de Verordening geen specifieke regels voor de voorgenomen ontwikkeling opgenomen.

4.2.3 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 2014 - 2018 (p- MIRT)

Het p-MIRT geeft een overzicht van alle projecten die relevant zijn voor ruimte, infrastructuur en bereikbaarheid in de provincie. Met het p-MIRT willen Gedeputeerde Staten:

1. Zichtbaarheid en de verantwoording van de provincie aan de Flevolandse burger bevorderen over wat de provincie Flevoland concreet doet in de fysieke leefomgeving.
2. Provinciale Staten vooraf informeren over waar de middelen uit de begroting voor worden gebruikt, zodat hierover later verantwoording kan plaatsvinden.
3. Andere overheden (ministeries, provincies, gemeenten, brandweer en politie) en belangenorganisaties (ANWB, VVN, LTO, etc.) informeren en betrekken bij werkzaamheden zodat coördinatie en samenwerking kan plaatsvinden.

De verbindingsweg en halve aansluiting is in het p-MIRT opgenomen.

Tevens is het Meerjarenprogramma beheer en vervanging infrastructuur opgenomen in het p-MIRT. Hierin is het beheer van wegen geregeld.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurplan Lelystad 2015 (Lichte actualisatie)

Het "Structuurplan Lelystad 2015" is in april 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. De looptijd is tot 2015 en er wordt een doorkijk gegeven tot 2030. Met het Structuurplan ontwikkelt de gemeente een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving met daarin de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijke beleid.

In het Structuurplan is de zuidelijke aansluiting op de A6 voor Lelystad reeds geprojecteerd. De ontwikkeling van de luchthaven tot business airport en de betekenis van Larserknoop als economisch knooppunt van Lelystad zijn onderdeel van het Structuurplan. Vanwege het verwachte bereiken van de capaciteitsgrens voor de Larserdreef is de potentie van het doortrekken van de zuidelijke aansluiting om de bereikbaarheid van de luchthaven te garanderen reeds benoemd.

In 2013 heeft een "Lichte Actualisatie" van het Structuurplan plaatsgevonden. Deze actualisatie is in januari 2014 vastgesteld als "Structuurvisie Lelystad 2023". In figuur 4.2 is een uitsnede van de structuurvisiekaart opgenomen, waarin de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 staan aangegeven als onderdeel van de Buitenring, te realiseren in de periode tot 2023.

In de herijking van het Structuurplan ziet de gemeente Lelystad dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad met een aangrenzend bedrijventerrein Airport Garden City niet alleen kan bijdragen aan een structurele verbetering van de Lelystadse economie, maar een ontwikkeling is van bovenregionaal belang. Waar in het oude structuurplan uitgegaan werd van een business airport met een regionale functie voor zakelijk verkeer is Lelystad inmiddels aangewezen als regionale luchthaven van nationale betekenis.



Figuur 4.2: Uitsnede structuurvisie Lelystad. Te zien zijn onder andere bestaande en toekomstige bedrijventerreinen (paars) en de globale locatie van de Warandedreef en verbindingsweg (zwarte onderbroken lijn) met aansluiting op de A6. Ook natuur en groengebieden zijn aangegeven (groen).

4.3.1 Nota mobiliteit

In de Nota mobiliteit (februari 2009) is door de gemeente Lelystad haar mobiliteitsvisie en –beleid vastgelegd. Hoofddoel is het bieden van ruimte voor economische groei door een toekomstvast verkeers- en vervoersysteem, waarbij ook in de toekomst steeds een keuze tussen verschillende vervoersmiddelen mogelijk is. De drie deelplannen die hierbij worden uitgerold zijn:

- Reizen over regionale/nationale netwerken
- Verplaatsen binnen Lelystad
- Verblijven in de eigen wijk

Voor elk deelplan zijn speerpunten benoemd. Het realiseren van een extra aansluiting op de A6 voor zuidelijk Lelystad is één van de speerpunten die in het deelplan “Reizen over regionale/nationale netwerken” zijn benoemd. De zwaartepunten binnen dit deelplan zijn:

- reizen vindt vooral plaats met de auto en het ov (trein, bus);
- het rijk en de provincie zijn de beslissers. De gemeente Lelystad heeft wel invloed, maar indirect via overleg (al dan niet structureel);
- bereikbaarheid heeft de hoogste prioriteit, gevolgd door verkeersveiligheid.

Dit leidt tot de volgende aanknopingspunten in de visie. De ritten naar de rest van het land betreffen vaak woon-werkverkeer. De reiziger heeft de keus uit meerdere modaliteiten, waarbij de reissnelheid en eventueel betaald parkeren bij de bestemming een rol spelen. De invloed van de gemeente is hierin vaak relatief beperkt. Dit thema draait grotendeels om bereikbaarheid.

4.3.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied kan verdeeld worden in een deelgebied ten noorden van de A6, een viaduct over de A6 en een deelgebied ten zuiden van de A6. Verreweg het grootste deel van het plangebied is gelegen ten zuiden van de A6. Het vigerende bestemmingsplan voor dit gebied is Lelystad – Larserknoop. Het plangebied raakt dat van het bestemmingsplan Verbindingsweg Circuits. Het viaduct over de A6 bevindt zich in het plangebied van bestemmingsplan Buitengebied Lelystad. Het deelgebied ten noorden van de A6 bevindt zich in het plangebied van Lelystad Zuid II. De genoemde vigerende plannen zijn alle vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Lelystad.

Voor de ontwikkeling van de luchthaven geldt nu het Luchthavenbesluit dat op 12 maart 2015 is vastgesteld. Een deel van dit besluit heeft planologisch-juridische gevolgen. Zo gelden er hoogtebeperkingen en een geluidcontour in de omgeving van de luchthaven.

De nu geldende bestemmingsplannen zijn:

- Bestemmingsplan Buitengebied (16-02-2010, NL.IMRO 0995.0000RP)
- Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (28-09-2010, NL.IMRO 0995.083811)
- Bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop – reparatie (zelfde dossier als Larserknoop)
- Bestemmingsplan Lelystad Zuid II (02-10-1986) Daarnaast raakt het plangebied aan het plangebied van:
- Bestemmingsplan Verbindingsweg – Circuits (2014-12-16, NL.IMRO 0995.BP00054)

Inzake de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop (repartie) is beroep aangetekend bij de Raad van State. Hiertoe heeft op 28 juni 2016 een zitting plaatsgevonden. In het derde kwartaal van 2016 wordt de uitspraak verwacht.

4.4 Conclusie

De ontwikkeling van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 sluit aan op rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid. In de beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport en Lelystad Zuid is reeds rekening gehouden met een extra aansluiting op de A6 om de bereikbaarheid te borgen.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

In bijlage 4 is het milieueffectrapport opgenomen. Hieronder is de samenvatting van het MER vrijwel integraal opgenomen.

5.1 De m.e.r.-procedure

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij projecten waar mogelijk aanzienlijke milieueffecten op kunnen treden. Deze type projecten zijn vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage. In dit Besluit milieueffectrapportage is onder andere de aanleg van een nieuwe autoweg (categorie C1.2) als m.e.r.-plichtig aangeduid. De definitie van autoweg in het Besluit m.e.r. is:

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

De verbindingsweg wordt ingericht als een provinciale weg met een 80 km/u regime. De exacte inrichting van de kruispunten is nog niet definitief besloten, maar een reële mogelijkheid is dat de weg alleen toegankelijk wordt via knooppunten of door verkeerslichtengeregelde kruispunten en daarom gedefinieerd kan worden als autoweg. Op grond hiervan is de aanleg van de verbindingsweg m.e.r.-plichtig.

Op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wet milieubeheer is een Milieu Effect Rapportage (MER) verplicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet moet worden

opgesteld. Uit de Voortoets die is uitgevoerd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, blijkt dat voor onderhavig inpassingsplan significant negatieve effecten voor de blauwe kiekendief op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Er is daarom een passende beoordeling (PB) opgesteld. Voor het inpassingsplan is daarom op grond van artikel 7.2a eerste lid van de Wm een plan-MER benodigd.

In het Convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport is afgesproken dat de gemeente Lelystad de juridisch-planologische borging zou verzorgen. Gemeente en provincie hebben later afgesproken dat de provincie vanwege het provinciale belang als initiatiefnemer optreedt en de juridisch-planologische borging door middel van een provinciaal inpassingsplan verzorgt. Het ministerie is verantwoordelijk voor de financiën van de halve aansluiting en de provincie is financieel verantwoordelijk voor de verbindingsweg. In nauwe samenwerking hebben het Ministerie, Rijkswaterstaat en de provincie eisen en randvoorwaarden samengebracht aangezien verbindingsweg en halve aansluiting nauw met elkaar samenhangen.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de inpassingsplanprocedure. Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is in dit geval Provinciale Staten van Flevoland.

Deze m.e.r.-procedure is gestart met een raadpleging op basis van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In deze notitie zijn de diverse ontwikkelingen beschreven en wordt uitgelegd hoe de onderzoeksmethodiek eruit ziet om de milieueffecten van deze ontwikkelingen te kunnen toetsen. Op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 heeft een ieder tussen 4 november en 14 december 2015 zijn of haar reactie kunnen geven. Daarnaast zijn wettelijke adviseurs en bestuursorganen (zoals de gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, het Waterschap, de Veiligheidsregio, omliggende gemeenten, etc.) geraadpleegd.

Tevens is de Commissie voor de m.e.r. om een advies gevraagd. In paragraaf 8.2.2 is nader ingegaan op de ingebrachte zienswijzen en adviezen.

De volgende stap is het opstellen van het MER. Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan een (ruimtelijk) besluit. Het MER is gekoppeld aan provinciaal inpassingsplan “Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6” dat de voorgenomen activiteiten planologisch vastlegt. Het MER vormt dan ook een bijlage bij het (ontwerp) inpassingsplan. De ter inzage legging van het MER en het ontwerp inpassingsplan heeft gelijktijdig plaats gevonden. Op de stukken heeft een ieder zijn of haar zienswijzen kunnen indienen.

Een speciale rol bij m.e.r.-procedures in Nederland speelt de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). In de wet is vastgelegd dat deze Commissie m.e.r. alle in Nederland opgestelde verplichte MER's die een uitgebreide procedure doorlopen toetst en hierover ook een toetsingsadvies uitbrengt.

Een MER geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van een voorgenomen activiteit (voornemen). Door deze milieueffecten in een vroeg stadium in beeld te brengen is het mogelijk om verschillende alternatieven en varianten af te wegen en keuzes te maken. Hierdoor krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming.

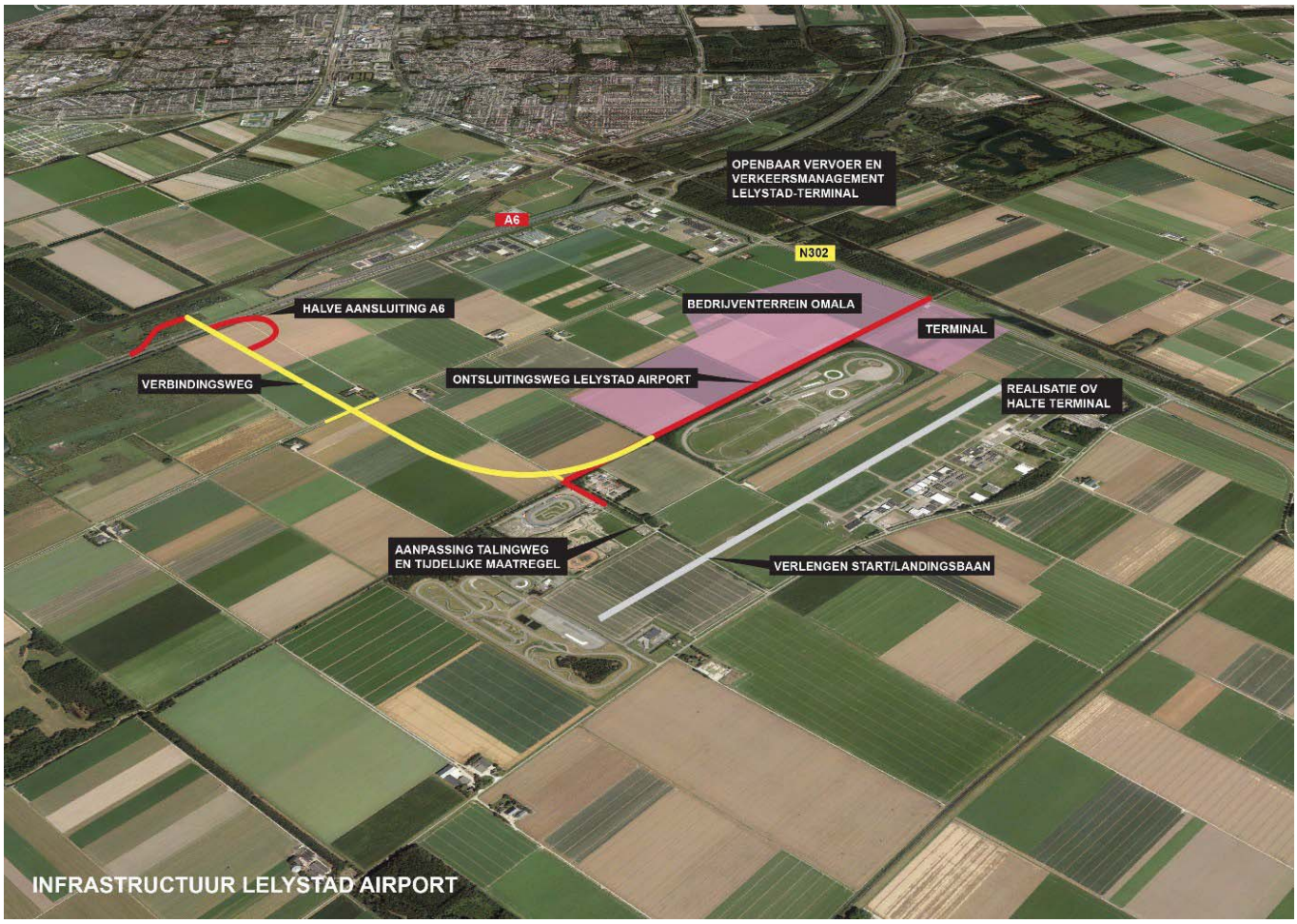
Het MER voor de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6:

- geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van de aanleg van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 in het plangebied zelf en op de omgeving;
- biedt een kapstok om een integrale milieuafweging te kunnen uitvoeren van een aantal varianten van de verbindingsweg;
- levert de milieu-informatie die nodig is om keuzes vanuit milieu-optiek in het nieuwe inpassingsplan te onderbouwen;

en kan aanbevelingen bevatten om milieugevolgen tegen te gaan.

5.2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief (VKA) betreft de realisatie van een nieuwe halve aansluiting op de A6 bij Lelystad en een verbindingsweg tussen deze aansluiting en de Ontsluitingsweg Lelystad Airport. Het provinciaal inpassingsplan (PIP) maakt het voorkeursalternatief mogelijk voor de verbindingsweg en de halve aansluiting. De inpassing van een kruising met de Meerkoetenweg is tevens onderdeel van het inpassingsplan, zo ook de aansluiting op de Ontsluitingsweg Lelystad Airport waarbij de kruising met de Talingweg dient te worden ingepast.



Figuur 5.2: Voorgenomen ontwikkeling. De gele lijnen de oranje aangegeven aansluitingen op de A6 maken deel uit van het PIP.

De realisatie van Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 maakt deel uit van de infrastructuur Lelystad Airport. Het draagt mede bij aan de ontsluiting van het huidige bedrijventerrein van Airport Garden City (Larserpoort) en de toekomstige ontwikkeling van Lelystad-Zuid/Warande. Daarmee wordt door de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 de ontsluiting van de bestaande bebouwing van Lelystad verbeterd, zodat de Larserdreef wordt ontlast. Daarmee dragen verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 bij aan de economische ontwikkeling van het gebied. De nieuwe aansluiting op de A6 leidt tot een beperking van de druk op de huidige aansluiting op de A6 (aansluiting 10, ook bekend als aansluiting Lelystad). De ontwikkelingen van de luchthaven, bedrijventerreinen en woningbouw zijn reeds in ruimtelijke besluiten vastgelegd. De voorgenomen activiteit heeft daarom alleen betrekking op de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6.

Ten behoeve van de realisatie van de verbindingsweg en nieuwe aansluiting is een aantal varianten ontworpen. De trechtering van de potentiële varianten naar het voorkeursalternatief is in hoofdstuk 4 van het MER toegelicht.

Het voorkeursalternatief is zodanig gelegen dat aan een aantal belangrijke criteria wordt voldaan:

- Er is geen ruimtebeslag op het gebied De Burchtkamp, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
- De halve aansluiting op de A6 is inpasbaar zonder dat verhoging van de TenneT-masten ten noorden van de A6 noodzakelijk is.
- De ontwikkeling is toekomstvast, doordat aansluiting van de Warandedreef en bedrijventerreinen Larserknoop en Flevopoort goed mogelijk is, inclusief uitbreiding naar een volledige aansluiting op de A6 en verbreding van de A6 naar 2x3.
- De afstand en weefvaklengte tussen de nieuwe aansluiting en aansluiting 10 op de A6 is voldoende om de verkeersveiligheid te kunnen borgen.
- De ontwikkeling past bij de huidige structuur van de omgeving en het landschap.

Het VKA is een (kwart) klaverbladaansluiting op de A6 met op- en afrit richting Almere, met een verbindingsweg haaks op de A6 gelegen tussen TenneT-masten 112 en 113. Deze weg maakt een ruime bocht zodat een aansluiting met goede doorstroming ontstaat op de Ontsluitingsweg Lelystad Airport.

In onderstaande figuur is het voorkeursalternatief uitgewerkt met de toekomstvaste ontwikkelingen, zoals hierboven genoemd en geeft daarmee zicht op de eindsituatie. Hierin is te zien hoe in de toekomst de halve aansluiting kan worden uitgebreid tot een volledige aansluiting en hoe de aantakkingen van de Poseidonweg en Warandedreef kunnen worden vormgegeven. De aantakking en vormgeving zijn ter illustratie weergegeven De besluitvorming over de exacte invulling daarvan ligt in de toekomst.



Figuur 5.3: Eindsituatie volledige aansluiting op de A6 met aantakking en indicatieve ligging Poseidonweg en indicatieve ligging van de aansluiting van de Warandedreef.

5.3 Varianten

Op basis van de uit het MOBLA voortkomende oplossingsrichting voor de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 zijn diverse alternatieven uitgewerkt voor de ligging en vormgeving van de infrastructuur.

De alternatieven die gegenereerd zijn hebben betrekking op:

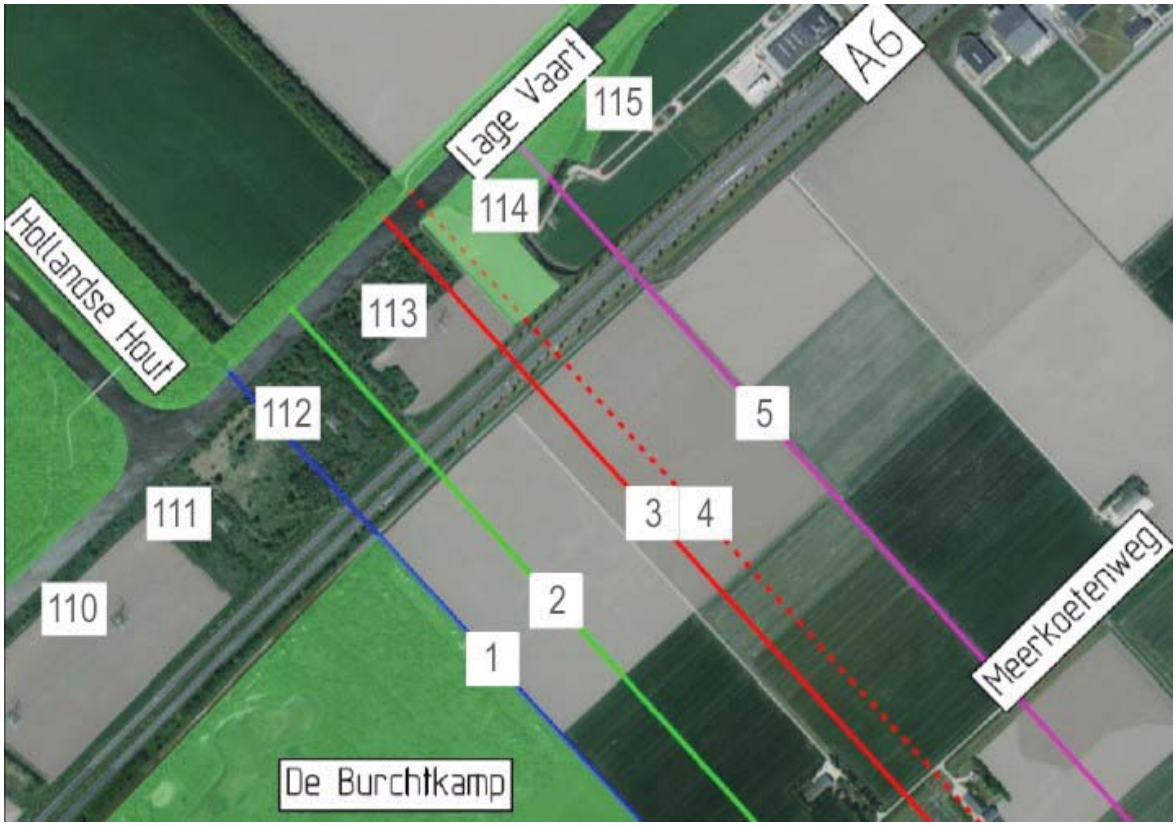
1. Ligging van de verbindingsweg; en
2. Vormgeving van de aansluiting op de A6.

Basisuitgangspunt is de realisatie van een weg, die via een zo kort mogelijk tracé de beoogde verbinding vormt.

Ligging verbindingsweg

Voor de ligging van de verbindingsweg zijn vijf potentiële alternatieven benoemd. Deze liggingsvarianten zijn gelegen in een gebied begrensd door De Burchtkamp aan de zuidzijde (eis natuur) en door de minimaal benodigde afstand tot de huidige aansluiting 10 en het bedrijventerrein Flevopoort aan de noordzijde (eis ontwerp, verkeersveiligheid). In figuur 5.4 zijn de varianten in ligging inzichtelijk gemaakt.

Voor de verbindingsweg is uitgegaan van een zoveel mogelijk rechte weg, parallel aan de perceelsgrenzen. De landschappelijke structuur met rechte perceelsgrenzen is een van de aanleidingen om hiervoor te kiezen.

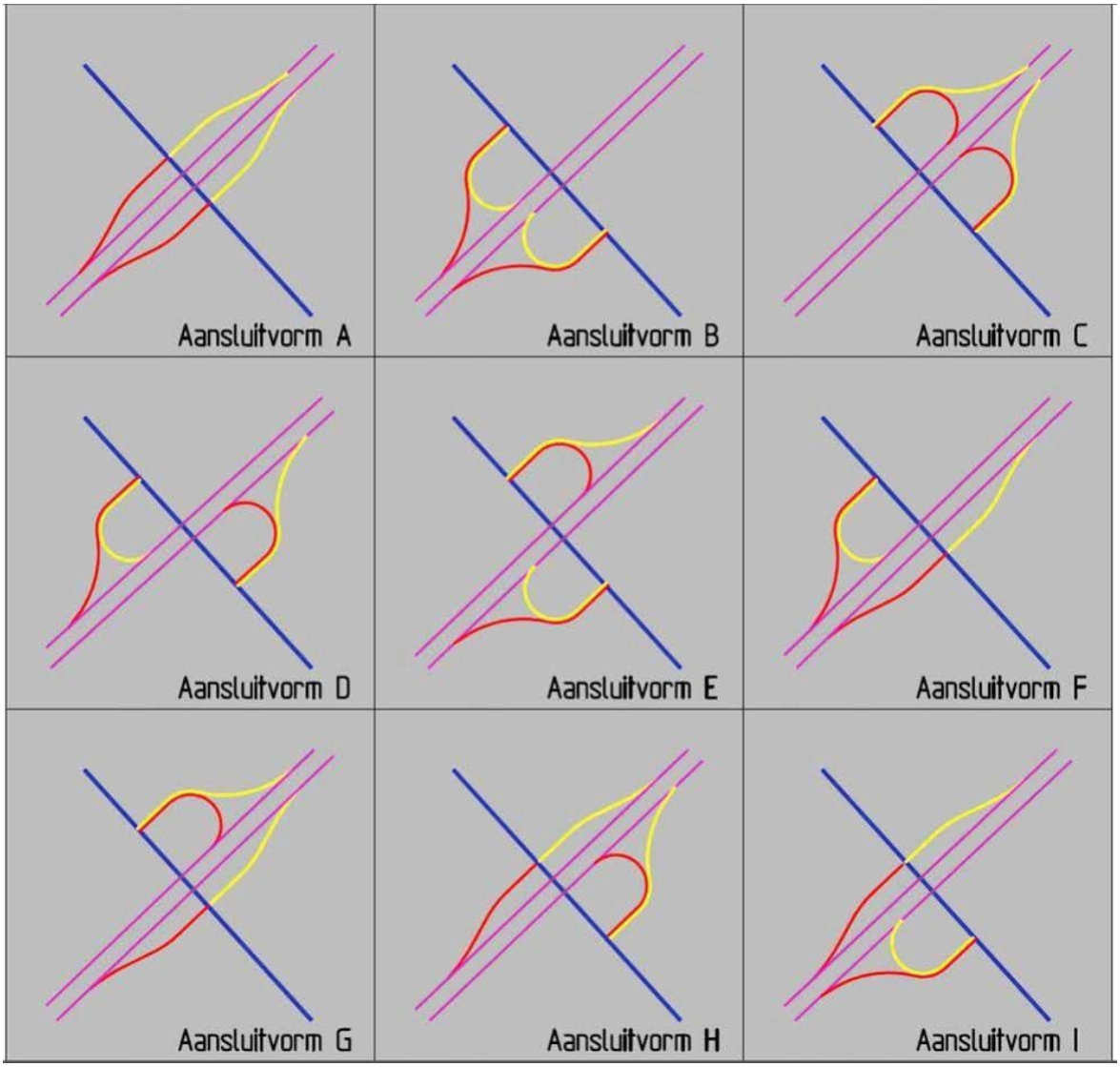


Figuur 5.4: Liggingsvarianten voor de verbindingsweg (1 tot en met 5)

Op basis van ruimtebeslag op de NNN en verkeersveiligheid op het hoofdwegennet zijn de liggingsvarianten 1, 4 en 5 als niet kansrijk komen te vervallen. Een toekomstvast ontwerp met een hele aansluiting en een A6 met 2 x 3 rijstroken was uitgangspunt voor deze vergelijking. Varianten 1 en 4 leggen beide direct beslag op de NNN. Variant 5 ligt zo dicht bij aansluiting 10, dat deze voor de verkeersveiligheid van het hoofdwegennet te weinig haalbaar is. Bovendien leidt deze variant tot ruimtebeslag op bedrijventerrein Flevopoort en tot weinig goede mogelijkheden om de Warandedreef aan te sluiten.

Varianten vormgeving aansluiting A6

Voor de vormgeving van de aansluiting van de verbindingsweg op de A6 kan gekozen worden voor (een combinatie van) een Haarlemmermeeraansluiting en een Klaverbladaansluiting. Per ligging ontstaan de in figuur 5.5 weergegeven negen varianten voor de vormgeving van de aansluiting. In de figuur is de vormgeving voor een hele aansluiting weergegeven met het oog op toekomstvastheid.



Figuur 5.5: Aansluitingsvarianten

Uit een vergelijking van de aansluitingsvarianten op basis van toekomstvastheid, invloed op de TenneT hoogspanningsverbinding, beslag op de NNN en ruimtelijke kwaliteit is uit deze varianten variant 2D als voorkeursvariant naar voren gekomen. Met name het ruimtebeslag op de NNN leidt tot het afvallen van de meeste van de varianten. Eigenlijk leiden alle varianten, behalve varianten 2D en 3D tot beslag op de NNN. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de A6 liggen namelijk NNN-gebieden in de buurt van de aansluiting. Het “nee, tenzij”-principe (ruimtebeslag op het NNN is niet toegestaan als andere alternatieven beschikbaar zijn voor de ontwikkeling) vormt hierbij een belangrijke aanleiding om varianten uit te sluiten.

De toekomstvastheid en de onmogelijkheid om de TenneT-masten aan de noordzijde van het plangebied aan te passen vormen een verdere inperking van het aantal varianten. Variant 2D vormt de voorkeursvariant, omdat in variant 3D de kruising met de TenneT-verbinding op belemmeringen stuit en de inpassing (bochtstraal bij de aansluiting op de ontsluitingsweg Lelystad Airport) in variant 2D beter mogelijk is. Bovendien is de weefvaklengte in variant 3D kleiner dan in variant 2D, wat vanuit verkeersveiligheid minder gewenst is.

Hoewel een voorkeursalternatief gekozen is, is een vergelijking gemaakt van dit voorkeursalternatief met twee andere alternatieven. Deze vergelijking is opgenomen om vast te stellen of andere varianten tot milieuvoordelen leiden ten opzichte van het VKA. De vergelijking heeft de vorm van een gevoeligheidsanalyse waarin alternatief 2D vergeleken is met de alternatieven 3B en 2A en met de referentiesituatie op hoofdlijnen.

Indien de andere alternatieven geen significante voordelen bieden ten opzichte van variant 2D, blijft dit alternatief als VKA gehandhaafd.

De vergelijking van het voorkeursalternatief met de beide andere alternatieven leidt tot de volgende beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie:

Tabel 5.1: Vergelijking effecten van de drie varianten t.o.v. de referentiesituatie

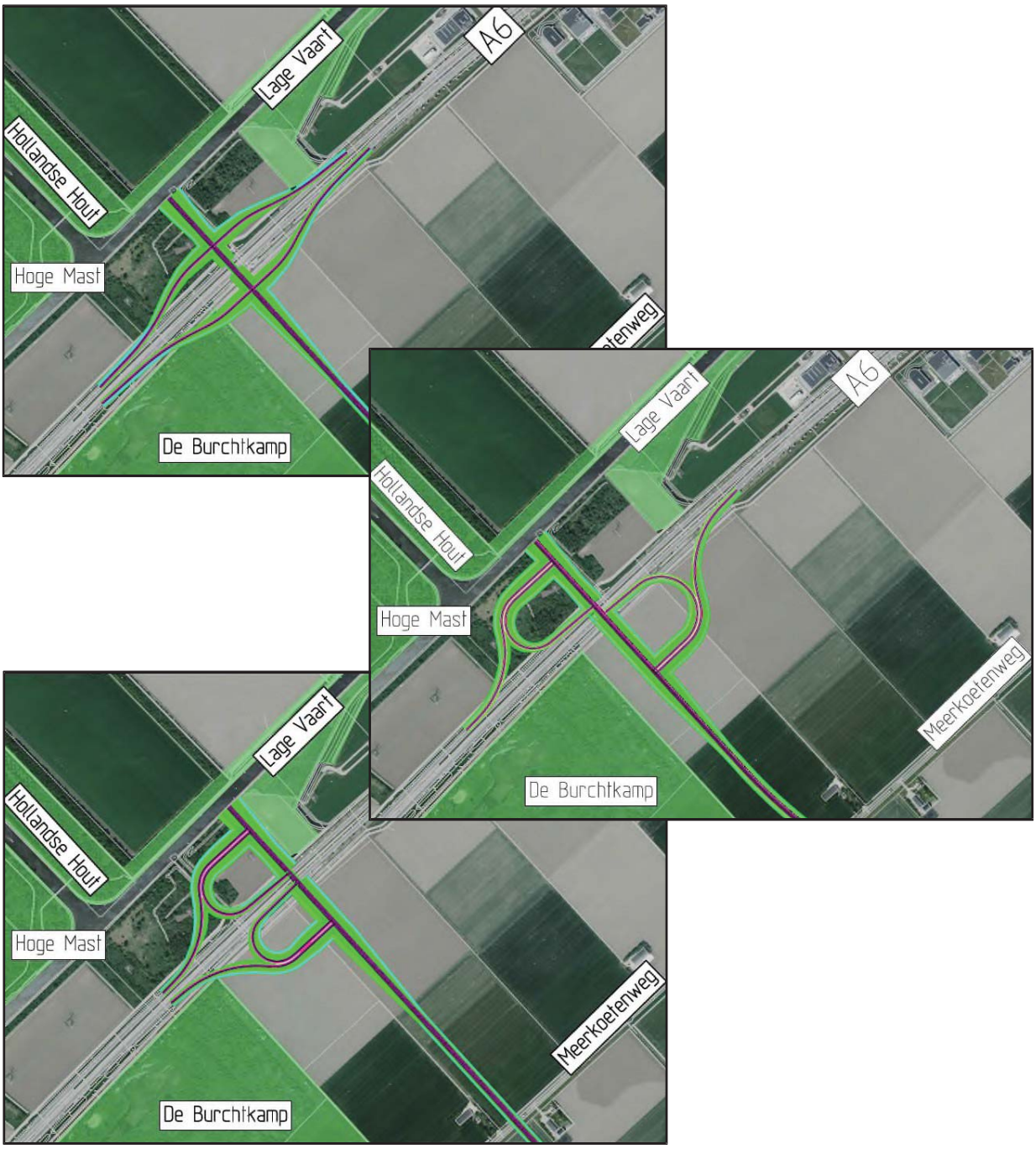
Aspect	subcriterium	Alternatief		
		2A	2D	3B
Doelbereik	Robuuste aansluiting	-	0	+
Verkeer	Verkeersveiligheid hoofdwegennet	0	0	0
	Doorstroming kruispunten	+	+	+
Geluid	Geluidgevoelige bestemmingen	0	0	-
	Geluidbelast oppervlak natuur	-	-	0
Luchtkwaliteit	Fijn stof en stikstof	0	0	0
Gezondheid		0	0	0
Externe veiligheid		0	0	0
Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Archeologische waarden	0	0	0
	Cultuurhistorische waarden	0	0	0
	Landschappelijke waarden	-	0	-
Natuur	NNN-gebied	-	0	-
	Nb-wet	-	-	-
	Flora & faunawet	-	-	0
Bodem		0	0	0
Water		0	0	0

Op basis van de milieuaspecten scoort variant 2D het beste. Variant 2A scoort van de drie het meest negatief. Bovendien zijn de varianten 2A en 3B in principe niet realiseerbaar door het ruimtebeslag op de Burchtkamp. Het “nee, tenzij”-principe leidt met variant 2D, die geen ruimtebeslag legt op de NNN, tot deze onuitvoerbaarheid. Voor landschappelijke waarden scoort alternatief 2D beter dan de beide andere alternatieven.

Variant 2D leidt alleen voor geluidbelast oppervlakte voor natuur en effecten op soorten (Flora- en faunawet) tot een enigszins negatiever effect dan variant 3B. Dit betreft aspecten waarop mitigerende maatregelen, of kleine aanpassingen aan het ontwerp kunnen bijdragen aan een betere inpassing. Deze aspecten wegen niet zwaarder dan het ruimtebeslag op de NNN.

Nadere afwegingen ten aanzien van de TenneT hoogspanningslijn, grondverwerving en kosten hebben evenmin geleid tot een ander voorkeursalternatief.

Geconcludeerd is dat 2D als voorkeursalternatief gehandhaafd kan blijven. Daarom zijn in het MER de effecten van variant 2D onderzocht.



Figuur 5.6: Schets geselecteerde alternatieven aansluiting A6 (met de klok mee: 2A, 2D en 3B). Voor de alternatievenbepaling zijn schetsmatig de alternatieven in beeld gebracht. Vervolgens is in het schetsontwerp een andere (grotere) boogstraal noodzakelijk gebleken, waardoor bij variant 3B sprake is van (significant) groter ruimtebeslag op de Burchtkamp dan in de figuur is weergegeven.

5.4 Conclusies

In het MER is een samenvattende tabel met effectbeoordelingen opgenomen (zie samenvatting van het MER en hoofdstuk 8). Uit deze tabel blijkt dat het effect van het voornemen op de doorstroming van verkeer ten opzichte van de referentiesituatie als zeer positief beoordeeld wordt. Effecten op grondverzet en grondstromen, verstoring van NNN-gebieden, ruimtebeslag op en verstoring van flora en fauna, verwachte archeologische waarden, fysieke landschappelijke waarden en historisch-geografische waarden zijn als enigszins negatief beoordeeld. Andere aspecten zijn neutraal beoordeeld.

5.5 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen worden getroffen ten behoeve van de aspecten geluid, water, natuur, archeologie en landschap. De borging van de mitigerende maatregelen staat in tabel 5.2.

Thema	*Effect*	*Maatregel*	*Borging*
Water	Verminderde infiltratie als gevolg van toename in verharding	Creëren van extra oppervlaktewater	Watervergunning op basis van Definitief Ontwerp
Ecologie/water	Verlies duikerverbinding onder de A6	Nieuwe ecoduiker	F&F ontheffing op basis van Definitief Ontwerp
Ecologie	Verkeersslachtoffers otter en bever	Wildrasters aanbrengen	F&F ontheffing op basis van Definitief Ontwerp
Ecologie	Verstoring van beschermde soorten	Werken volgens gedragscodes	F&F ontheffing
Archeologie	Verlies van archeologische waarden	Onderzoeksplicht bij grondroerende werkzaamheden	Dubbelbestemming archeologie, regels inpassingsplan
Ecologie	Verstoring door lichthinder	Afschermende strook beplanten langs de Burchtkamp	Voorwaardelijke verplichting, regels inpassingsplan
Cultuurhistorie en landschap	Negatieve effecten op beleving van het landschap	Beplanting	Voorwaardelijke verplichting, regels inpassingsplan
Geluid	Geluidshinder RDW-circuit, te hoge geluidbelasting bij ingebruikname verbindingsweg	Geluidsscherm ter hoogte van RDW-circuit	Voorwaardelijke verplichting, regels inpassingsplan
Ecologie	Verstoring door lichthinder	Beplanting ten noorden van de A6	Voorwaardelijke verplichting, regels inpassingsplan
Ecologie*	Verlies van (potentieel) foerageergebied van blauwe kiekendief, daarmee een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling (geen significant effect)	Aanleg van 1.0 tot 3.5 ha optimaal foerageergebied	Overeenkomst met staatsbosbeheer

Het gebruik van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 veroorzaakt een grotere geluidbelasting op de meetlocatie ter plaatse van het RDW-circuit. Om deze effecten tegen te gaan zal een geluidsscherm worden geplaatst en wordt gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt ter plaatse. Beide maatregelen worden geborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting, waarvan het geluidsscherm als voorwaardelijke verplichting is opgenomen in de regels van het inpassingsplan.

De toename in verharding die het voornemen veroorzaakt wordt gecompenseerd door aanleg van extra oppervlaktewater. Dit is in de uitwerking van het ontwerp afgestemd met het waterschap Zuiderzeeland en wordt geborgd in de door het waterschap af te geven watervergunning.

Het verlies van de duiker onder de A6 wordt hersteld door de aanleg van een nieuwe duiker ten westen van de nieuwe aansluiting. Zo wordt het watersysteem gehandhaafd en worden de uitwisselingsmogelijkheden tussen Lage Vaart en Hollandse Tocht behouden en mogelijk verbeterd. De verbetering schuilt in de meer directe verbinding met de Burchtkamp.

Om verkeersslachtoffers (bever, otter) ter plaatse van de nieuwe infrastructuur (ten noorden van de A6) te vermijden worden rasters aangebracht. Om overige nadelige effecten op verschillende soorten, bijvoorbeeld als gevolg van verstoring, te minimaliseren wordt gewerkt volgens de geldende gedragscodes. Deze mitigerende maatregelen ten aanzien van beschermde soorten worden vastgelegd in de aanvraag voor ontheffing van de flora & faunawet.

Om verstoring door lichthinder op NNN-gebieden de Burchtkamp en de Lage Vaart te voorkomen worden afschermende stroken (beplanting) ingericht. Door afschermende beplanting wordt lichtinstraling voorkomen. Aangezien de aanplant van deze strook onderdeel uitmaakt van het ontwerp, heeft dit onderdeel geen negatieve beoordeling ontvangen. Beplanting wordt tevens toegevoegd om landschappelijke effecten te mitigeren. Het toevoegen van deze beplanting wordt opgenomen als voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan en als maatregel in de aanvraag in het kader van de flora & faunawet. De verdere uitwerking van de beplanting wordt vormgegeven in het definitieve ontwerp van de weg.

Voor het aspect archeologie bestaat de mitigerende maatregel uit de dubbelbestemming die in het inpassingsplan is opgenomen. Hierin is geregeld dat de gebieden waarvoor een (middel)hoge archeologische verwachting geldt, nader onderzocht moeten worden op het voorkomen van archeologische waarden.

Ondanks dat effecten op de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied en daarmee significante effecten zijn uitgesloten, resulteert het project in verlies van (potentieel) foerageergebied van zowel blauwe als bruine kiekendief. Dit leidt niet tot een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling voor de bruine kiekendieven, omdat het aantal paren bruine kiekendieven boven de instandhoudingsdoelstelling ligt. Vanuit het zorgvuldigheidsprincipe en de 'worst-case' benadering zullen wel extra maatregelen worden getroffen vanwege de effecten van het ruimtebeslag op foerageergebied voor de blauwe kiekendieven. Deze extra maatregelen betreffen de aanleg van optimaal foerageergebied. Voorgaande tabel toont de maatregel. Uitgaande van de aanleg van optimaal foerageergebied voor de blauwe kiekendief wordt 1.0 tot 3.5 ha foerageergebied aangelegd. Hiervoor zal de provincie een realisatieverplichting aangaan met Staatsbosbeheer.

5.6 Leemteninkennis

Alle informatie die nodig is voor de beoordeling van het besluit is beschikbaar. In principe is bij de effectbeoordeling steeds uitgegaan van volledige invulling van de ontwikkelmogelijkheden: een worst case situatie. Ten aanzien van de snelheid en de karakteristiek van ontwikkeling van bedrijventerrein Larserknoop, de Warande en Lelystad Airport bestaan echter onzekerheden. Voorliggend MER is uitgegaan van de effecten van ontwikkelingen waarover een besluit is genomen. De overige (onzekere) toekomstige ontwikkelingen behoren niet tot de referentiesituatie. Voor de beoordeling van de effecten van het voorkeursalternatief is slechts één scenario beschouwd, het worst-case scenario, waarin de verkeerseffecten van het Global Economy scenario zijn opgenomen. Dit volstaat, omdat een ander scenario niet leidt tot andere keuzen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.
Voor bedrijventerrein Larserknoop is de ontwikkeling van de bedrijvigheid afhankelijk van de vestiging van bedrijven, met de arbeidsplaatsen die daarmee gecreëerd worden en met de termijn waarop dit zal gebeuren. Met betrekking tot Lelystad Airport is nog niet geheel zeker of en wanneer de tweede fase van ontwikkeling, van 25.000 naar 45.000 vliegbewegingen, ingezet zal worden.

Hoewel een en ander een effect zal hebben op verbindingsweg en halve aansluiting op de A6, komt het nut en de noodzaak van het voornemen niet in het geding. Deze zijn ook bij een beperktere ontwikkeling van Larserknoop en Lelystad Airport geborgd. Bovendien is de voorgenomen ontwikkeling belangrijk om de groei van Larserknoop en Lelystad Airport en daarmee de ontwikkeling van Lelystad te stimuleren. In het besluitvormingsproces over Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is niet alleen rekening gehouden met bestaande randvoorwaarden, maar is ook toekomstvastheid van de ontwikkeling betrokken, zodat het voornemen ook in de diverse toekomstscenario's een optimale bijdrage levert aan de vlotte afwikkeling van het verkeer.

Op enkele thema's, met name natuur en archeologie, bestaat een leemte in kennis voor wat betreft de aanwezige waarden. Omdat is uitgegaan van een worst case benadering, waarop de mitigerende maatregelen zijn gebaseerd, leveren deze onzekerheden geen belemmeringen op voor de besluitvorming. In de onderzoeken is voldoende zicht op de uitvoerbaarheid en/of vergunbaarheid geboden.

Met betrekking tot het aspect geluid is onduidelijk wat het grondgeluid is dat geproduceerd wordt op/door de luchthaven. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld taxiënde vliegtuigen. Dit grondgeluid is echter hetzelfde in de referentiesituatie als in de plansituatie en heeft dan ook geen effect op de effectbeoordeling van het voornemen.

Betekenis van de leemten voor de besluitvorming

Op het niveau van het inpassingsplan en de effectvoorspelling daarvan hebben de hierboven genoemde aandachtspunten geen belangrijke gevolgen. Daarom zijn ze voor de besluitvorming over het inpassingsplan Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 niet essentieel.

5.7 Aanzet tot evaluatie

Het doel van de realisatie van Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is het creëren van een robuuste verkeersverbinding tussen de A6 en Lelystad Airport, om daardoor de bereikbaarheid van de luchthaven en van de stad Lelystad te borgen en te verbeteren.

Monitoring en evaluatie wordt vooral aanbevolen ten aanzien van verkeer en natuur. Mocht blijken dat het voornemen niet leidt tot een ander gebruik van het hoofdwegennet, dan kunnen maatregelen getroffen worden om verkeersdeelnemers meer gebruik te laten maken van de verbindingsweg. Deze maatregelen kunnen zich ook richten op eventueel ongewenste verkeersstromen / sluipverkeer.

Voor natuur is van belang dat gemonitord wordt wat de effecten van de ontwikkeling zijn op flora en fauna. Dit geldt met name in de Burchtkamp, waar gemonitord dient te worden of de te treffen mitigerende maatregelen voldoen. Zo niet, dan kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen. Tevens is monitoring van (het functioneren) van de nieuw aan te leggen ecoduiker van belang. Monitoring van het voorkomen van bruine en blauwe kiekendief wordt gedaan in het kader van het beheerplan Oostvaardersplassen.

5.8 Toetsingsadvies van de Commissie MER

Op 20 juli 2016 heeft de commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht over het MER. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies over het MER een aantal aanbevelingen gedaan. Naar aanleiding van het advies is een aanvulling op het MER gemaakt. Deze behandelt de aanbeveling op het thema verkeer, voor zover dit nut en noodzaak van de ontwikkeling in relatie tot de autonome capaciteit van aansluiting 10 betreft en geeft inzicht in de autonome en toekomstige ontwikkelingen in het gebied zodat de noodzaak van de extra aansluiting en verbindingsweg beter navolgbaar is. Verder zijn er naar aanleiding van het advies van de commissie verduidelijkingen aangebracht in de natuurtoets, passende beoordeling en bijbehorende effectbeschrijving.

Op basis van de aanvulling op het MER luidt de conclusie dat autonoom het verkeer bij aansluiting 10, ook met het treffen van maatregelen aan de kruispunten niet af te wikkelen is. Daarmee is er in het MER ‘Halve aansluiting en verbindingsweg’ terecht uitgegaan van het zoeken naar nieuwe varianten buiten deze aansluiting om.

Hoofdstuk 6 Milieu-enomgevingsaspecten

6.1 Verkeer

6.1.1 Huidige situatie en probleemanalyse

6.1.1.1 MIRT onderzoek

In het MIRT onderzoek bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA) fase 1 zijn bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd om knelpunten in kaart te brengen met behulp van het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model (NRM) 2013.
Tevens is een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van Lelystad Airport met het openbaar vervoer. In het verlengd MIRT onderzoek (fase 3) zijn nadere conclusies getrokken ten aanzien van de fasering van wegmaatregelen en OV-maatregelen.
Uit de probleemanalyse komt naar voren dat in de periode tot 2030 diverse knelpunten ontstaan rondom de A6 en de Larserweg en de Larserdreef. De problemen doen zich voornamelijk voor in de spits. De wegvakken en kruispunten waar knelpunten bestaan zijn:

- A6 Lelystad - Almere. In de ochtendspits richting Almere en in de avondspits richting Lelystad.
- De toerit van de A6 richting Almere (aansluiting 10).
- De Gooise Weg (N305) nabij de aansluiting met de A27.

Voorts wordt opgemerkt dat nabij de verkeerslichten bij de aansluiting van de Larserweg en direct op de Larserdreef en nabij de rotondes met de Zuigerplasdreef en de Middendreef problemen ontstaan. Hier is sprake van schokgolven die worden veroorzaakt door de eerder genoemde knelpunten.

Bovendien is het netwerk in Lelystad nabij de A6 (zonder maatregelen) kwetsbaar, omdat er bij calamiteiten geen alternatieve routes zijn. Hulpdiensten hebben ook last van de congestie, die tijdens de ochtend- en avondspits optreedt.
Uit het MIRT onderzoek kan geconcludeerd worden dat ook zonder ontwikkeling van Lelystad Airport in de toekomst problemen ontstaan/groeien rondom de bestaande aansluiting 10 van de A6 en de Larserweg.
Uit de probleemanalyse komt ook de huidige busverbinding van en naar Lelystad Airport als probleem naar voren. Door de lage frequentie en de grote loopafstand tussen de huidige halte van buslijn 148 en de huidige terminal, is de bereikbaarheid per openbaar vervoer tussen Lelystad Centrum en Lelystad Airport een knelpunt. In het Convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport is vastgelegd dat de luchthaven vanaf Lelystad CS bediend zal worden. de regio heeft de verplichting om voor de opening van de luchthaven een kwalitatief hoogwaardige busverbinding met herkenbare halteplaatsen bij Lelystad CS en Lelystad Airport te realiseren.
Een vrijliggend fietspad langs de Larserdreef en Larserweg bedient het fietsverkeer tussen Lelystad en Lelystad Airport.

6.1.1.2 Situatiebeschrijving

Aansluiting 10 op de A6 is de ontsluiting van Lelystad en Lelystad Airport. De verkeersstromen van en naar Lelystad worden nagenoeg volledig via aansluiting 10 afgewikkeld. Aansluiting 10 verbindt Lelystad en Lelystad Airport via de Larserdreef en de Larserweg. Op dit moment zijn alternatieven voor de Larserweg (richting lelystad Airport) en Larserdreef (richting Lelystad) niet beschikbaar. In de spits levert dit reeds knelpunten op, die met de autonome ontwikkelingen in het gebied groter worden.

Ten noordwesten van de A6 kruist de Larserdreef met de toe- en afrit van de A6 richting Almere en met de Zeuslaan/Larserplein. Ten zuiden van de A6 kruist de Larserweg de toe- en afrit van de A6 richting Emmeloord en de Larserpoortweg. De beide kruisingen die hiermee ontstaan zijn uitgerust met een verkeersregelinstallatie (VRI).

6.1.1.3 Autonome en toekomstige ontwikkeling

De verkeersintensiteiten bij aansluiting 10 nemen autonoom toe. Enerzijds doordat er meer kilometers gereden worden, anderzijds door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van aansluiting 10, zoals de ontwikkeling van Lelystad Airport. Tot 2030 is een aantal concrete ontwikkelingen betrokken in de verkeersanalyse. Dit zijn de zogenaamde autonome ontwikkelingen. Daarnaast is een aantal minder concrete ontwikkelingen voorzien, waarvoor nog geen bestemmingsplan (BP) is vastgesteld. Dit betreffen de zogenaamde toekomstige ontwikkelingen. De autonome en toekomstige ontwikkelingen zijn weergegeven in de volgende tabel 6.1

Ontwikkeling	Autonoom (vastgesteld, kwantitatief)	Toekomstig (niet-vastgesteld, kwalitatief)	Omvang	Autonoom effect aansluiting 10
Lelystad Airport	X Opening 2018		Van 0 naar 25.000 (2020) en 45.000 (2030) vluchtbewegingen / jaar. Van 330 (2011) naar 6300 arbeidsplaatsen in 2030.	14.900 mvt/etmaal
Bedrijventerrein Larserknoop (Lelystad Airport Businesspark (LPB), voorheen Omala), fase 1	X BP vastgesteld sept. 2010		Van ca 1.700 (2011) naar 6.000 arbeidsplaatsen. Netto opp. ca 90 ha.	9.200 mvt/etmaal (totaal incl huidig)
Bedrijventerrein Larserknoop (LPB, voorheen Omala), fase 2		X	Toename netto opp. met ca. 35 ha.	-
Warande, fase 1	X BP onherroepelijk feb. 2010		Woningbouw, ca. 4000 woningen	2.000 mvt/etmaal
Warande, fase 2		X	Woningbouw, circa 4300 woningen	-
Bedrijventerrein Flevopoort	X BP vastgesteld nov. 2012	X Ondanks vastgesteld bestemmingsplan is ontwikkeling deels niet voor 2030.	5 clusters bedrijventerrein, totaal ca 80 ha. Cluster 1 en 2 zijn in ontwikkeling/ deels gerealiseerd.	1.100 mvt/etmaal
Doortrekken Pascallaan naar aansluiting 9	X BP vastgesteld september 2010		Verkeer bedrijventerrein wordt deels afgewikkeld richting afslag 9. Ontlasting van afslag 10	Niet relevant in MER aanvulling; biedt pas oplossing na realisatie van aansluiting 9.
Warandedreef		X	Extra ontsluiting van Lelystad. Ontlasting van afslag 10	
Aansluiting Poseidonweg op aansluiting 9		X	Betere bereikbaarheid van bedrijventerrein. Ontlasting van afslag 10	
Verbreding A6 Almere - Lelystad		X	Verbreding van Rijksweg A6 van 2x2 naar 2x3 rijbanen tussen Almere Buiten en afslag 10 Lelystad	Zwaardere belasting van afslag 10
Fietsverbindingen		X		

6.1: Overzicht autonome en toekomstige ontwikkelingen

Tevens is in de aanvulling op het MER een overzicht van alle relevante autonome en toekomstige ontwikkelingen opgenomen. Een overzicht van de ontwikkelingen die zijn meegenomen voor de verkeersanalyses is opgenomen in tabel 6.2

Ontwikkeling	In verkeersmodel MER aanvulling	In verkeersmodel 2030 MER	In verkeersmodel plansituatie 2030 MER
Lelystad Airport	ja	ja	ja
Larserknoop (Lelystad Airport Businesspark (LPB), voorheen Omala), fase 1	ja	ja	ja
Doortrekken van Pascallaan naar afslag 9	Pas relevant bij realisatie aansluiting 9	nee	ja
Larserknoop (Lelystad Airport Businesspark (LPB), voorheen Omala), fase 2	Nee	nee	nee
Warande, fase 1	ja	ja	ja
Warande, fase 2	nee	nee	nee
Warandedreef	Pas relevant bij realisatie aansluiting 9	nee	nee
Bedrijventerrein Flevopoort	ja	ja	ja
Aansluiting Poseidonweg op halve aansluiting	Pas relevant bij realisatie aansluiting 9	nee	ja
Ov- maatregelen	nee	nee	nee
Verbreding A6	nee	nee	nee
Fietsverbindingen	nee	nee	nee

Tabel 6.2 Overzicht meegenomen ontwikkelingen per verkeersanalyse (kwantitatief)

6.1.1.4 Verkeerafwikkeling

Huidige situatie verkeersafwikkeling

In de huidige situatie is geen structurele congestie bij aansluiting 10. Dit was in het verleden wel het geval en heeft tot twee maal toe tot een infrastructurele aanpassing geleid:

1) In 2006 is in het kader van ZSM de uitvoeger vanuit Almere verlengd met als doel terugslag op de hoofdrijbaan van de A6 door de wachtrijvorming vanaf het door een VRI geregelde kruispunt op de Larserweg, te voorkomen. Tevens is toen een vrije rechtsaffer vanaf de A6 vanuit Almere naar het centrum van Lelystad gerealiseerd.
2) In 2014 is in het kader van Beter Benutten de uitvoeger vanuit Almere van 1 rijstrook naar 2 rijstroken verbreed. Tevens is de invoeger richting almere voor een gedeelte verbreed van 1 rijstrook naar 2 rijstroken om het verkeer op de tweestrooks opstelvakken vanuit Lelystad en vanuit Harderwijk bij groen op de VRI beter af te laten stromen. De invoeger bleef met 1 rijstrook invoegen op de A6 omdat er anders filevorming op de A6 zou ontstaan.

In de huidige situatie is er in de ochtend- en avondspits sprake van enige vertraging voor (en soms direct na) de verkeerslichten op beide kruispunten. Er is geen sprake van bijzondere congestie. De invoeger richting Almere is in 2014 deels verbreed en verlengd, zodat eventuele congestie van het samenvoegen voor de invoeger van 2 naar 1 rijstrook niet terugslaat op het kruispunt.

Even buiten de aansluiting zijn de rotondes met de Zuigerplasdreef en de Middendreef overbelast, wat voor problemen zorgt voor het verkeer tussen Lelystad Airport en Lelystad Centrum (reizigers en werknemers). In de avondspits treedt ten oosten van de aansluiting soms congestie op omdat de twee rijstroken Lelystad in, niet voldoende capaciteit hebben.

Autonome situatie verkeersafwikkeling

Door de autonome ontwikkelingen, waaronder Lelystad Airport, Larserknoop en Warande neemt de verkeersdruk op aansluiting 10 en de omgeving daarvan in de toekomst toe. De autonome verkeersafwikkeling is achtereenvolgend beschouwd voor wegvakken en de kruispunten. Van wegvakken is afzonderlijk onderzocht of deze autonoom het verkeer kunnen verwerken. Voor wegvakken is hiervoor de verhouding tussen intensiteit en de wegcapaciteit (I/C- verhouding) onderzocht.

Indien de wegvakken voldoende capaciteit hebben, is het alsnog mogelijk dat bij de kruispunten congestie ontstaat. Kruispunten leveren een extra beperking op voor de doorstroming ten opzichte van de wegvakken. Hiervoor is de cyclustijd (de tijd die nodig is om al het verkeer één keer groen licht te geven) van de verkeersregelinstallaties (VRI's) op de kruispunten onderzocht. Indien zowel de wegvakken als de kruispunten het verkeer kunnen afwikkelen, dan is sprake van een voldoende goede verkeersafwikkeling. Hiertoe dienen zowel de I/C verhouding lager dan 0,8 en de cyclustijd niet hoger dan 120 seconden te zijn.

Verkeersafwikkeling wegvakken

Door de autonome ontwikkelingen neemt autonoom de hoeveelheid verkeer bij aansluiting 10 aanzienlijk toe. De autonome toename van verkeer tussen 2015 en 2030 bedraagt:

- A6 (zuid): +30 tot +31 %;
- A6 (noord): +22 tot +26 %;
- Larserweg (tussen A6 en Airport): +96 tot +99 %;
- Larserdreef (Tussen A6 en Lelystad): +36 tot +40 %.

Doordat op de A6 meer verkeer rijdt dan op de toeleidende wegen, is relatief de toename van het verkeer op de A6 lager.

I/C-verhouding

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op de wegvakken en de op- en afrit is de I/C-verhouding berekend. Op basis daarvan is inzicht in de verkeersintensiteit (I) op een weg tegenover de beschikbare capaciteit (C). In de autonome situatie wordt structurele congestie verwacht op de invoeger op de A6 richting Almere (I/C verhouding > 0,8) en enige congestie op de Larserdreef en Larserweg nabij aansluiting 10 (I/C verhouding = 0,8). Uit verkeersmodelberekeningen voor 2030 (scenario Global Economy) is gebleken dat met de boven uiteengezette ontwikkelingen de I/C verhoudingen kunnen oplopen tot de volgende waarden, opgenomen in de onderstaande tabel.

Wegvak	I/C-verhoudingen (2030GE+)	
	Ochtenspits	Avondspits
A6 richting Almere	1,00	0,86
A6 vanuit Almere	0,76	1,00
Oprit 10 ri. Almere	0,90	0,87
Oprit 10 ri. Emmeloord	0,18	0,31
Afrit 10 va. Almere	0,41	0,43
Afrit 10 va. Emmeloord	0,16	0,26
Larserweg ri. Lelystad	0,32	0,79
Larserweg ri. Harderwijk	0,70	0,51
Gooise Weg ri. A27	1,00	0,97
Gooise Weg ri. N302	0,97	1,00
Vogelweg ri. A27	0,93	0,67
Vogelweg ri. N302	0,55	0,70

Tabel 6.3: I/C-verhouding in de omgeving van het plangebied (I/C = intensiteit/capaciteit op het wegvak)

Kruispuntenafwikkeling

Naast de situatie op de wegvakken van de A6 en de toe- en afrit op de A6, is ook gekeken naar de afwikkeling op de kruispunten op het onderliggende wegennet op basis van het advies van de Cmer. Het functioneren van de kruispunten van aansluiting 10 is in de aanvulling van het MER beoordeeld door de cyclustijd van de verkeersregeling te bepalen. Uit deze analyse komt naar voren dat zonder maatregelen de kruispunten het verkeer niet kunnen verwerken. De cyclustijden lopen op tot 170 en 350 seconden, terwijl 120 seconden aanvaardbaar is. De wachtrijen voor de verkeersregelinstallaties kunnen oplopen tot 1,5 kilometer.

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

Conclusies

Op basis van het voorgaande luidt de conclusie dat autonoom het verkeer bij aansluiting 10, ook met het treffen van maatregelen aan de kruispunten niet af te wikkelen zonder vertraging. Op enkele wegvakken treedt congestie op, en het autonome knelpunt in de verkeersafwikkeling op de kruispunten is niet oplosbaar. Daarmee is er een noodzaak tot het zoeken van een oplossing buiten de bestaande aansluiting 10.

6.1.2 Effecten van de ontwikkeling

6.1.2.1 Verkeersintensiteiten

Door Goudappel Coffeng zijn de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen in de referentiesituatie en op de omliggende wegen, de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 in de autonome situatie en voor de plansituatie in 2030 berekend met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het berekenen van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie in 2030:

- De snelheid op de Onsluitingsweg is 80 km/u met een maximumsnelheid van 60 km/u ter hoogte van de aansluiting op de Larserweg.
- Voor Lelystad Airport is in 2030 uitgegaan van 45.000 vliegbewegingen per jaar. De arbeidsplaatsen die bij dit aantal vliegbewegingen horen, zijn gelijkmatig verdeeld over de noordkant van de luchthaven (ontsluiting via de Ontsluitingsweg) en de zuidkant van de luchthaven (ontsluiting via de Eendenweg).
- Voor het bedrijventerrein Larserpoort/Larserknoop is er van uitgegaan dat het bedrijventerrein volledig is ontwikkeld conform het bestemmingsplan van de eerste fase. Dit komt in totaliteit neer op ongeveer 6.000 arbeidsplaatsen.

De uitgangspunten voor de berekening van de verkeerscijfers in de plansituatie in 2030, waarbij de verbindingsweg en de halve aansluiting zijn gerealiseerd, zijn als volgt:

- De snelheid op de verbindingsweg is tussen de A6 en de aansluiting met Lelystad Airport 80 km/u. Op de noordoostelijke 440 m van de Ontsluitingsweg is de maximumsnelheid 60 km/u.
- Voor Lelystad Airport is in 2030 uitgegaan van 45.000 vliegbewegingen per jaar. De arbeidsplaatsen die bij dit aantal vliegbewegingen horen, zijn gelijkmatig verdeeld over de noordkant van de luchthaven (ontsluiting via de Ontsluitingsweg) en de zuidkant van de luchthaven (ontsluiting via de Eendenweg).
- Voor het bedrijventerrein Larserpoort/Larserknoop is er van uitgegaan dat het bedrijventerrein volledig is ontwikkeld conform het bestemmingsplan van de eerste fase. Dit komt in totaliteit neer op ongeveer 6.000 arbeidsplaatsen.
- In de plansituatie wordt uitgegaan van een aansluiting van de Pascallaan (Larserpoort) op de verbindingsweg.

Doorstroming

In tabel 6.4 is voor de relevante wegvakken opgenomen hoe de verkeersintensiteiten veranderen als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg en de halve aansluiting. In figuur 6.1 zijn de in het verkeersmodel opgenomen wegen weergegeven inclusief met de tabel corresponderende nummering.

De cijfers geven weer dat de verbindingsweg ervoor zorgt dat het verkeer van de luchthaven en bedrijventerrein Larserknoop wordt afgewikkeld via de verbindingsweg in plaats van via de Larserweg. Uit de tabel is op te maken dat de Larserweg wordt ontlast door de verbindingsweg en de nieuwe halve aansluiting. In plaats van aansluiting 10, worden ruim 7.500 voertuigbewegingen in beide richtingen gezamenlijk langs de nieuwe aansluiting geleid. Dit levert een zelfde afname van bewegingen op de A6 tussen de bestaande en de nieuwe aansluiting op.

Het doel van de verbindingsweg is de doorstroming op de A6 te waarborgen en de bereikbaarheid van zowel Lelystad als de luchthaven in de toekomst te waarborgen. De verbindingsweg is zodanig ontworpen dat deze de intensiteiten in de plansituatie kan verwerken. Ook andere wegen in het gebied zijn voldoende gedimensioneerd om de verkeersaantallen te kunnen verwerken. Daarbij wordt opgemerkt dat de aantallen van de Meerkoetenweg aantallen betreffen op het eerste gedeelte tot de strip.

Wegvakken referentiesituatie		Weekdag intensiteiten referentie situatie	Weekdag intensiteiten plansituatie	Verschil
Rijksweg A6 ri. noorden	1	42.820	40.600	-2.220
Rijksweg A6 ri. zuiden	1	44.770	43.200	-1.570
Oprit Rijksweg A6	2	-	4.790	4.790
Afrit Rijksweg A6	3	-	4.380	4.380
Verbindingsweg	4	-	7.550	7.550
Pascallaan	5	8.370	6.420	-1.950
Ontsluiting bedrijventerrein	6	3.200	2.780	-420
Meerkoetenweg	7	1.740	1.520	-220
Ontsluitingsweg	8	19.070	13.040	-6.030
N302 Larserweg	9	39.600	33.970	-5.630
Eendenweg	10	7.210	7.250	40
Minervaweg	11	750	750	0
Zeuslaan	12	830	830	0

Tabel 6.4: Verkeersintensiteiten



Figuur 6.1: Geprojecteerde wegen met wegvakcodes

Verkeersveiligheid

Voor de veiligheid op het hoofdwegennet is vooral de weefvaklengte tussen de bestaande aansluiting 10 op de A6 en de nieuwe aansluiting van belang. Voor de lengte van weefvakken geldt vanuit een verkeersveilig ontwerp een minimale weefvaklengte. Een weefvaklengte tussen 1.300 en 1.500 meter is goed en veilig inpasbaar. Een weefvaklengte tussen 1.000 en 1.300 meter is met aanpassingen inpasbaar. Een weefvaklengte korter dan 1.000 meter is ongewenst vanwege onveiligheid op de weg. Het voorkeursalternatief van het voornemen heeft een weefvaklengte van 1.100 m. De nodige aanpassingen zullen getroffen worden om de verkeersveiligheid voldoende te borgen.
De gelijkvloerse kruising van de Meerkoetenweg met de verbindingsweg is nieuw en vormt een extra situatie
waar verkeer elkaar kruist. De kruising met de Meerkoetenweg wordt gelijkvloers aangelegd. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg en de Meerkoetenweg is een gelijkvloerse oversteek die
veilig is goed mogelijk. Een verdere uitwerking vindt in het definitief ontwerp plaats waarbij aandacht voor de veiligheid van de fietsers (oversteken in twee fases) en voor het landbouwverkeer essentieel is. Belangrijk is dat gemonitord wordt of en hoeveel sluipverkeer er in de toekomst ontstaat op de Meerkoetenweg, en bij toekomstige keuzes rond verkeer en de kruispunten van de bedrijfsterreinen is het noodzakelijk om te bezien welk effect dit heeft op de Meerkoetenweg. Aanvullende maatregelen kunnen noodzakelijk zijn.
Een kruispunt met Verkeersregelinstallatie is op basis van de te verwachten intensiteiten niet noodzakelijk en lijkt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

Bij de kruising van de verbindingsweg met de Talingweg wordt, al dan niet op termijn, een VRI gebruikt om de veiligheid te borgen.

Openbaar vervoer en fietsverkeer

Door de verdeling van het verkeer over de bestaande en nieuwe infrastructuur zal het openbaar vervoer een positief effect ondervinden van de ontwikkeling. De verkeersdruk op het traject Lelystad Centrum – Lelystad Airport zal immers afnemen. Voor het fietsverkeer is in het ontwerp van de verbindingsweg ruimte gereserveerd om op termijn een fietsverbinding te kunnen realiseren. Deze verbinding zal in de toekomst zeker gewenst zijn, maar een geoptimaliseerde oplossing kan ook nog tot een andere uitwerking leiden. Voor fietsers verandert er dientengevolge weinig in de situatie als gevolg van het voornemen. Door de, al dan niet op termijn, voorziene VRI bij de Meerkoetenweg en de Talingweg wordt de veiligheid voor fietsers op de lokale wegen geborgd.

6.2 Geluid

6.2.1 Kader

Wet geluidhinder

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een inpassingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect akoestiek. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde).

Wet milieubeheer

De realisatie van de halve aansluiting op de A6 valt onder het regime van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11). Hierin is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen (en spoorwegen) met geluidproductieplafonds wordt beheerst. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op ca. 100 meter afstand van elkaar, en op ca. 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Jaarlijks controleert ('monitort') de beheerder (Rijkswaterstaat) of de geluidproductie binnen het geldende geluidproductieplafond is gebleven. Bij (dreigende) overschrijding moet een maatregelonderzoek worden ingesteld.

Voor de aanleg van een nieuwe rijksweg moet een geluidonderzoek worden ingesteld. Hierin moeten de nieuwe referentiepunten worden bepaald en moet de waarde van het vast te stellen geluidproductieplafond in elk punt worden bepaald. Er moet daarbij naar worden gestreefd de geluidproductieplafonds op een zodanige waarde vast te stellen dat bij volledige benutting daarvan de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten niet hoger wordt dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand still doelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Als toets-waarde voor de toekomstige geluidbelasting op geluidgevoelige objecten geldt de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut. Deze toetswaarde van de geluidbelasting wordt '$L_{DEN,GPP}$' genoemd.

6.2.2 Onderzoek

Ten behoeve van dit PIP is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2016). Deze is als bijlage 5 aan deze toelichting toegevoegd. De rekenmethode en uitgangspunten zijn in het onderzoek nader toegelicht. Ten behoeve van de MER is eveneens een akoestisch onderzoek uitgevoerd, dat als separate bijlage bij het MER gevoegd is. De uitkomsten van het onderzoek in het kader van het MER zijn toegelicht in Hoofdstuk 5 van deze toelichting. Met behulp van het berekeningsmodel is op alle ontvangerpunten de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de verbindingsweg en de A6 inclusief de nieuwe halve aansluiting voor het jaar 2030 berekend. De resultaten met betrekking verbindingsweg en de A6 inclusief de nieuwe halve aansluiting tot de verbindingsweg zijn getoetst aan de grenswaarden. Voor de verbindingsweg geldt de grenswaarde van 48 dB. De resultaten als gevolg van de A6 inclusief de nieuwe aansluiting worden getoetst aan de '$L_{DEN,GPP}$'. Bij de berekening van de geluidbelasting als gevolg van de aanleg van verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is rekening gehouden met de realisatie van een geluidsscherm ter hoogte van het RDW-circuit. Dit geluidsscherm is noodzakelijk vanwege de toename van het verkeer langs de ontsluitingsweg Lelystad Airport. De realisatie hiervan is geborgd middels een voorwaardelijke verplichting in artikel 3.4.2 van dit inpassingsplan.

Nieuwe aanleg verbindingsweg

In de volgende tabel worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen binnen de zone van de verbindingsweg die valt onder het begrip 'aanleg nieuwe weg'. Meer uitgebreide berekeningsresultaten per ontvangerpunt zijn weergegeven in de bijlagen bij het akoestisch onderzoek.

Tabel 6.5: Rekenresultaten aanleg nieuwe verbindingsweg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelas ng [dB]
01a. Meerkoetenweg 18	1,5	45
01a. Meerkoetenweg 18	4,5	46
05a. Meerkoetenweg 21	1,5	42
05a. Meerkoetenweg 21	4,5	42

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting ten hoogste 46 db inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 db wordt niet overschreden waarmee nader onderzoek naar maatregelen achterwege kan blijven.

Nieuwe aanleg halve aansluiting A6

In de volgende tabel worden de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen als gevolg van de A6 inclusief de nieuwe halve aansluiting. De berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte voor de hoogst belaste gevel zijn weergegeven in bijlagen 3 en 4 bij het akoestisch onderzoek.

Tabel 6.6: Rekenresultaten A6 inclusief nieuwe halve aansluiting

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]		
		$L_{DEN,GPP}$	$L_{DEN, plan}$	Plan - GPP
02 Meerkoetenweg 17	4,5	43	43	+0,10
01b. Meerkoetenweg 18	4,5	47	47	+0,17
05b. Meerkoetenweg 21	4,5	46	46	+0,14

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt bij een geheel benut geluidproductieplafond. Wanneer de halve aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd, dan bedraagt de geluidbelasting nog steeds ten hoogste 47 dB.

De geluidsbelasting neemt dus niet toe ten gevolge van het project. Bij beschouwing van onafgeronde getallen (zie bijlage 5 bij het akoestisch onderzoek) blijkt dat de geluidbelasting met ten hoogste 0,17 dB toeneemt ten opzichte van die bij volledig benut geluidproductieplafond. De hoogste toename bedraagt overigens 0,29 dB op Meerkoetenweg 18 op een minder belaste zijde van de woning op de 1e verdieping (LDEN,GPP= 43,67 dB; LDEN,plan is 43,96 dB). Dit zijn rekentechnische, niet met het oor waarneembare, verschillen.

Omdat de toetswaarden niet worden overschreden behoeft niet te worden onderzocht of die met doelmatige nieuwe maatregelen wel (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Bovendien blijft de geluidbelasting op alle drie de woningen (Meerkoetenweg 17, 18 en 21) onder de voorkeurswaarde van 50 dB. Wanneer de geluidbelasting op een object niet hoger is dan de voorkeurswaarde, hoeven er geen maatregelen onderzocht te worden. Alleen wanneer de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde (50 dB) én hoger is dan de toetswaarde (LDEN,GPP), moet onderzocht worden met welke maatregelen de geluidsbelasting wordt teruggebracht naar de toetswaarde. Dat is hier dus niet het geval.

RDW

Buiten het plangebied ligt een testlocatie van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Op zichzelf is deze testlocatie geen geluidgevoelig object volgens de interpretatie van de wet. Voor het uitvoeren van de tests is echter een laag geluidniveau op de locatie noodzakelijk. In dat kader is de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop vastgesteld, waarbij geluidwerende maatregelen zijn voorgeschreven om het geluid op een voldoende niveau te houden. In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als voor het akoestisch onderzoek voor de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop. Bovendien is de voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan opgenomen dat de Verbindingsweg alleen in gebruik genomen mag worden, als ter plaatse van de voorgeschreven locatie een geluidscherm wordt geplaatst, dat overeenkomt met het voorgeschreven scherm in de Partiele hervaststelling bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop. Op deze wijze wordt een voldoende geluidniveau voor het RDW gewaarborgd in het plan. Aangezien het terrein op zichzelf geen geluidgevoelige bestemming is zoals bedoeld in de wet, is bij de effectbeschrijving en –beoordeling niet nader ingegaan op het RDW-terrein. Dit is tevens mogelijk, omdat de te nemen maatregelen voor een voldoende geluidniveau gewaarborgd zijn.

6.2.3 Conclusie

Verbindingsweg

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het wegverkeer op de nieuw aan te leggen verbindingsweg de geluidbelasting ter plaatse van alle woningen ten hoogste 46 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens behoeven geen hogere waarden verleend te worden.

A6 inclusief nieuwe halve aansluiting

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt bij een geheel benut geluidproductieplafond. Wanneer de halve aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd, dan bedraagt de geluidbelasting nog steeds afgerond ten hoogste 47 dB.
Omdat de toetswaarden niet worden overschreden en de geluidbelasting op alle drie de woningen onder de voorkeurswaarde van 50 dB blijft, is er geen aanleiding voor maatregelonderzoek.

Met een GPP-wijzigingsprocedure wordt de halve aansluiting op de A6 verwerkt in het Geluidregister. Hiertoe loopt een aparte wettelijke procedure in het kader van de Wet milieubeheer.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Kader

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en de onderliggende regelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen. De wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2, volgt uit art. 5.16, tweede lid, Wm. Daarin is een limitatieve lijst opgenomen met bevoegdheden of wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit.

Grondslagen

Indien sprake is van een bevoegdheid of wettelijk voorschrift zoals opgenomen in het tweede lid van artikel 5.16 Wm, dient op grond van het eerste lid van datzelfde artikel aannemelijk gemaakt te worden dat uitoefening van die bevoegdheid of wettelijk voorschrift:

a. niet leidt tot overschrijden van de grenswaarden.
b. 1° niet leidt tot een verslechtering boven de grenswaarden. Sprake moet zijn van een per saldo verbetering of ten minste gelijk blijvende concentraties.
   2° per saldo, dus inclusief eventuele maatregelen, leidt tot een afname van de concentraties in de gebieden waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor deze stoffen.
c. niet in betekenende mate bijdraagt. Als grens voor niet in betekenende mate is in de AMvB 'niet in betekenende mate bijdragen' uitgegaan van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10}. Dit komt overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM_{10} van 1,2 µg/m^3.
d. is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, dan wel past binnen of elk geval niet in strijd is met een vastgesteld programma, te weten het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Alleen indien aannemelijk wordt gemaakt dat een project aan één of meer van bovenstaande grondslagen voldoet, voldoet het project aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

6.3.2 Onderzoek

Ten behoeve van het PIP en MER is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd door Antea Group. Dit onderzoek is als bijlage 6 bij deze toelichting toegevoegd. Uit het luchtonderzoek blijkt dat de maximale concentraties NO2, PM10 en PM2,5 onder de grenswaarden van respectievelijk 40, 40 en 25 µg/m3 blijven.
Ook de daggemiddelde norm voor PM10 van 50 µg/m3 wordt maximaal 9 maal en dus niet vaker dan de grenswaarde van 35 maal per jaar overschreden. De toenames van de verontreinigende stoffen in de lucht zijn relatief beperkt. In het MER is hierop nader ingegaan.

6.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Beleidskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor de onderhavige ontwikkeling is enkel het beleid voor transportroutes van toepassing, dat staat in de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten.

Bij de vaststelling van tracé- en verkeersbesluiten (aanleg of wijziging van landelijke infrastructuur) zijn de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten van toepassing. De geprojecteerde verbindingsweg is geen hoofdweg als bedoeld in de Tracéwet, zodat deze beleidsregels niet direct van toepassing zijn. Het ministerie van I&M heeft echter op pagina 2 van de toelichting van de beleidsregels het volgende verzoek opgenomen: “Aan andere bevoegde gezagen, zoals gemeenten en provincies, wordt verzocht deze beleidsregels in voorkomende gevallen op dezelfde wijze toe te passen. Verder zal de minister in gevallen waarin voor besluitvorming door andere bevoegde gezagen overleg met of instemming van de minister nodig is, de beleidsregels als beoordelingskader toepassen om te voorkomen dat externe veiligheid bij niet-basisnet wegen niet meer als milieuaspect beoordeeld zal worden."

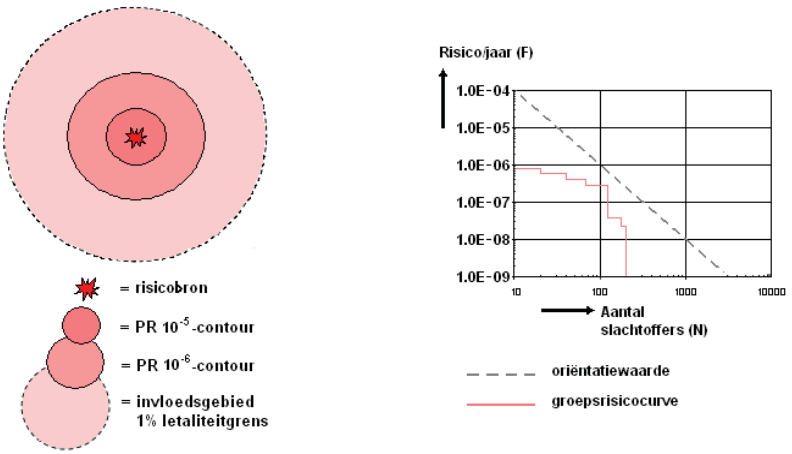
Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6}/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6}/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 6.2: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht

In de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast groepsrisico tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 6.3: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

6.4.2 Beschouwing verbindingsweg

De primaire beoordeling van de externe veiligheidseffecten richt zich op de nieuwe verbindingsweg A6 – Lelystad Airport. Over deze transportroute zal in de toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het vervoer over de verbindingsweg zal in de eindsituatie (met een volledige ontwikkeling van de luchthaven) tien transporten kerosine (stofcategorie LF1) per dag bedragen, dit komt neer op 3.650 transporten per jaar. De verbindingsweg zal niet worden ingericht als reguliere routering gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

In de bijlage van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART; paragraaf 1.2.3) is gesteld, dat een weg buiten de bebouwde kom geen PR 10-6-contour heeft wanneer het aantal transporten GF3 lager is dan 500 per jaar (stofcategorie GF3 is hierin maatgevend). Voor de verbindingsweg kan op basis van de bepaalde transportintensiteit worden afgeleid dat geen sprake is van een PR 10-6-contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering.

Groepsrisico

In (paragraaf 1.2.3 van) de bijlage van het HART staat beschreven wanneer er sprake zal zijn van een groepsrisico hoger dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het aantal GF3-transporten is hierin bepalend. Aangezien er geen transport van GF3 plaats zal vinden over de verbindingsweg en de bebouwingsdichtheid binnen het invloedsgebied van de weg (45 meter) beperkt is, kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

In het kader van het provinciaal inpassingsplan is een beperkte verantwoording van het groepsrisico (beschouwen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid) conform het Bevt verplicht. Deze volgt hieronder:

Bij een incident moeten burgers zelfredzaam zijn en op de hoogte zijn van risico's in hun omgeving. Ze moeten een idee hebben wat ze kunnen doen ten tijde van een incident. Veiligheidsregio en gemeente verzorgen vooraf de risicocommunicatie.

Bij een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen verzorgen de veiligheidsregio met de gemeente de alarmering en crisiscommunicatie, via WAS-sirenes, omroepinstallaties, publieke omroepen (radio, televisie, internet) en beschikbare netwerken (telefoonnetwerken, NL Alert).

Het plangebied kent voldoende mogelijkheden om (binnen het gebied) van de risicobronnen af te vluchten. Bij verdere inrichting van dit plangebied zal hierop worden getoetst.

Het plangebied is in zijn algemeenheid voldoende bereikbaar (Handreiking bereikbaarheid) en heeft voldoende bluswater (Handreiking bluswater). Ook op dit onderdeel zal bij verdere inrichting van dit plangebied worden getoetst.

Relatie tot aanwezige risicobronnen

De mogelijkheid dat de voorgenomen ontwikkelingen invloed hebben op andere risicobronnen in de omgeving dient ook te worden beschouwd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de ontwikkeling van Lelystad Airport en bedrijventerrein Larserknoop als autonome ontwikkelingen dienen te worden beschouwd in het kader van deze ruimtelijke procedure.

Onderzocht is welke risicobronnen (mogelijk) beïnvloed worden door de geprojecteerde ontwikkelingen. Het betreft hier vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water, buisleidingen en Bevi-bedrijven.

Over de Rijksweg A6 vindt, conform de Regeling basisnet, vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De ontwikkeling van Lelystad Airport betreft een autonome ontwikkeling, waardoor het transport van kerosine naar het vliegveld niet als additioneel vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden gezien in het kader van onderhavige ruimtelijke procedure. Het risiconiveau van de A6 zal in de toekomstige situatie daarom niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen richting het vliegveld vindt in de autonome situatie eveneens plaats, zij het via een andere route. Het risiconiveau van Lelystad Airport (plaatsgebonden risico en groepsrisico) zal ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg (en de daarmee gewijzigde aanvoerroute van kerosine) niet wijzigen. Hetzelfde geldt ten aanzien van de ontwikkeling van bedrijventerrein Larserknoop. Ook dit is een autonome ontwikkeling. Eventueel vervoer van gevaarlijke stoffen ten behoeve van dit terrein wijzigt niet door de realisatie van de verbindingsweg.

Gesteld kan worden dat de risicobronnen in de omgeving vanwege de voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve gevolgen ondervinden.

6.4.3 Conclusie

In relatie tot de geprojecteerde ontwikkelingen is de betreffende verbindingsweg de enige relevante risicobron. De ontwikkeling heeft geen invloed op het risiconiveau van overige in de omgeving aanwezige risicobronnen.

De verbindingsweg heeft geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Het plaatsgebonden risico levert geen belemmeringen op. Het groepsrisico van de verbindingsweg is lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

In het kader van de ruimtelijke procedure is verantwoording van het groepsrisico conform het Besluit externe veiligheid transportroutes verplicht. Omdat het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde is een beperkte verantwoording van toepassing (beschouwen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid).

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

6.5 Bodem en water

6.5.1 Kader

Bodem

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient nauwkeurig onderzocht te worden of er ook waterbelangen in het geding zijn. De watertoets heeft tot doel te komen tot een goed functionerend en beheersbaar ontwerp van de waterhuishouding en de riolering van het plangebied, aansluitend op het vigerende beleid van rijk, provincie, waterschap en gemeente. Hiertoe worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp vroegtijdig in het proces uitgewerkt en kunnen eventuele kansen of knelpunten in dit stadium worden gesignaleerd.

De waterbeheerder voor het plangebied is het Waterschap Zuiderzeeland. Het waterbeleid is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010 - 2015, getiteld "Meer dan water alleen". Dit plan beschrijft het waterbeheer en vormt de basis voor de watertaken die het waterschap heeft: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening: de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2011 (gewijzigd en uitgebreid 2014). Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

6.5.2 Onderzoek

Bodem

De bodemkwaliteitkaart van de Provincie Flevoland toont voor zowel de ontgravingskaart als de toepassingskaart voor boven- en ondergrond de klasse landbouw/natuur (bron: http://geo2.flevoland.nl/viewer/app/Bodematlas_van_Flevoland). Dit is de beste kwaliteitsklasse die beschikbaar is in de bodemkwaliteitskaart. Deze aanduiding geldt voor het gehele plangebied (en de omgeving ervan), met uitzondering van de A6. De A6 is uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart. Voor de wegen in het gebied geldt in de toepassingskaart de klasse “Wonen”.

Op basis van deze gegevens zijn geen bijzondere verontreinigingen te verwachten in het plangebied. Ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijventerrein Larserknoop is een historisch onderzoek bodemkwaliteit uitgevoerd. Dit onderzoek biedt informatie over het historisch bodemgebruik en bekende (potentiële) verontreinigingen in het plangebied ten zuiden van de A6.

In het historisch onderzoek zijn verdachte locaties benoemd. De betreffende locaties zijn echter zonder uitzondering locaties waar (agrarische) bedrijven zijn gevestigd, waarvan de activiteiten in het verleden mogelijk de bodemkwaliteit hebben aangetast. De mogelijk bodembedreigende activiteiten bestaan in hoofdzaak uit de opslag van olieproducten, brandstoffen en bestrijdingsmiddelen. Dit heeft plaatsgevonden op of nabij het boerenerf. Het plangebied van het PIP Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is gelegen in het agrarische gebied tussen de boerderijen, maar niet op of nabij de erven. In het plangebied voor het PIP zijn dan ook geen verdachte locaties gelegen.

Water

Ten behoeve van het PIP en MER is een onderzoek uitgevoerd waarmee de wateraspecten in beeld zijn gebracht. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage 9.

Grondwater

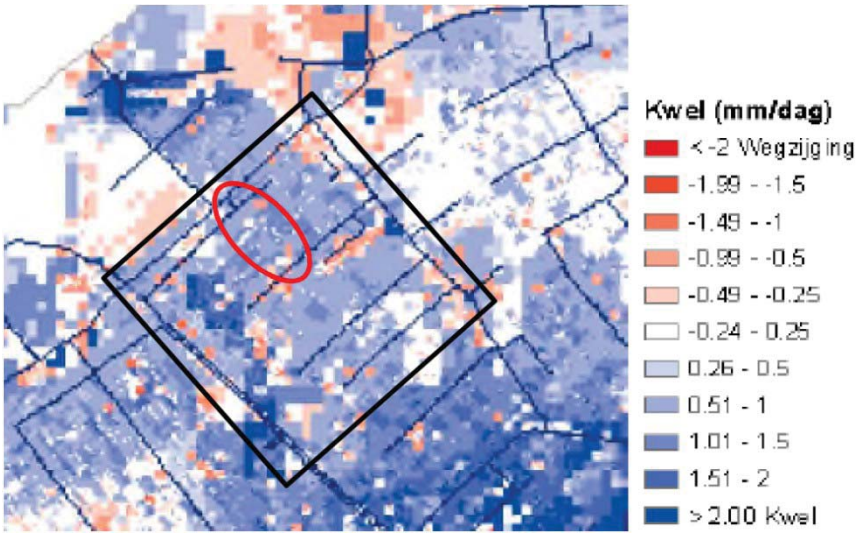
Freatisch grondwater

Het niveau van het freatische grondwater (de waterspiegel in de bovenste bodemlagen) ligt in Flevoland over het algemeen lager dan de stijghoogte van het diepere grondwater. In grote gedeelten van Flevoland treedt hierdoor diepe kwel op uit de onderliggende pakketten. De freatische grondwaterstand wordt direct beïnvloed door de oppervlaktewaterpeilen die in de diverse peilgebieden worden gehandhaafd en de aanwezige ontwateringsmiddelen.

Kwel

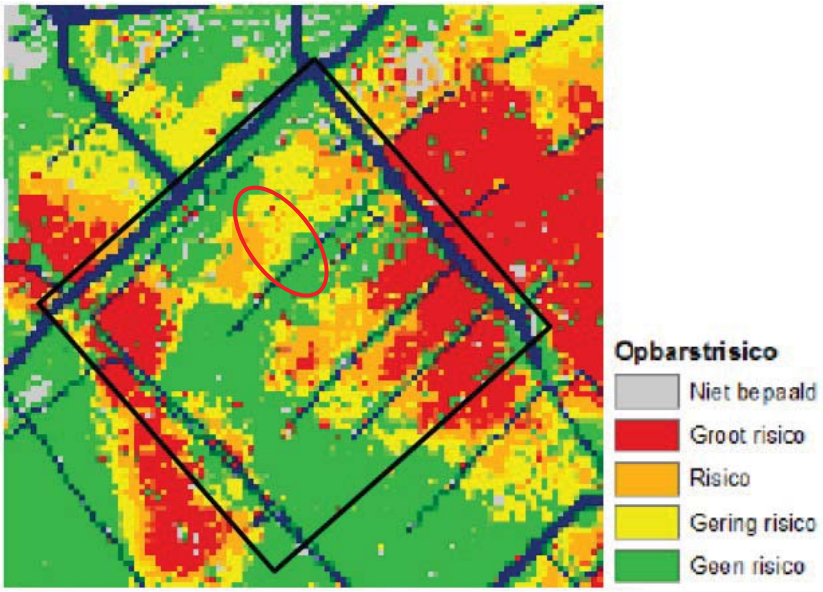
In de gehele omgeving van Lelystad treedt kwel op. De kwel treedt voornamelijk op naar de tochten waar de peilen lager zijn en de dikte van de deklaag minder is.

Het plangebied is gelegen in het westen van Flevoland waar een kwelstroom tot circa 1 mm per dag kan worden verwacht. Een overzicht van de te verwachten kwel is weergegeven in figuur 6.4. De verwachte kwel heeft een directe relatie met de stijghoogte en de dikte van deklaag. Het opbarstrisico bij ontgravingen is in beeld gebracht en weergegeven in figuur 6.5. Uit beide figuren blijkt dat rekening gehouden moet worden met een toename van kwel en risico op opbarsten van de bodem bij ontgravingen dieper dan 1,0 meter. Dit dient meegewogen te worden bij de inrichting van compenserende maatregelen voor waterberging.

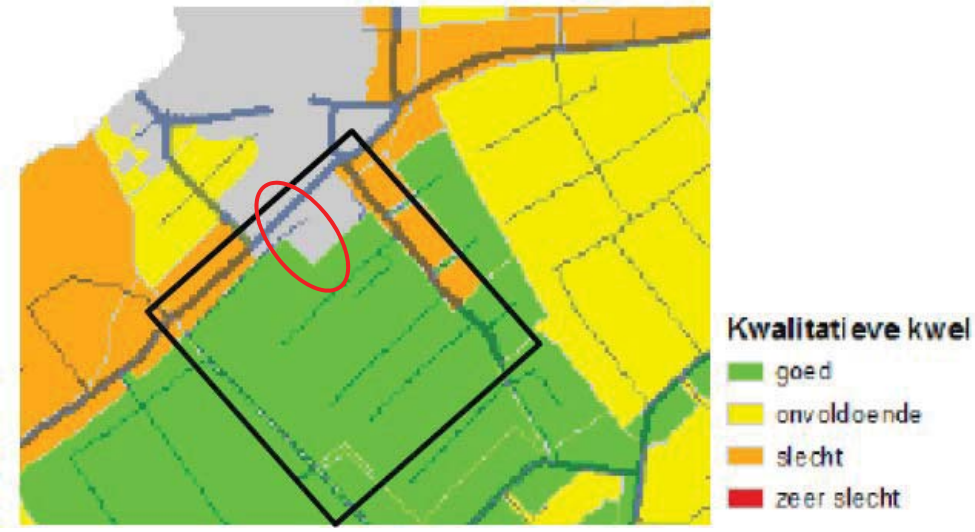


Figuur 6.4: Verwachte kwel met globale locatie plangebied (bron: Kaartbijlagen Waterkader, Waterschap Zuiderzeeland)

Figuur 6.5: Opbarstrisico met globale locatie plangebied (bron: Kaartbijlagen Waterkader, Waterschap Zuiderzeeland)



De kwelstroom in het plangebied heeft ook invloed op de waterkwaliteit. Het is daarom van belang om te weten of de grondwaterkwaliteit goed is. De kwelstroom nabij de Tochten, centraal in het plangebied wordt als goed beoordeeld (ijzergehaltes en fosfaatwaardes). De kwelstroom aan de westzijde en noordoostzijde wordt als slecht aangemerkt, zie figuur 6.6. Het is van belang om geen toename van kwel te krijgen in de gebieden waar een mindere kwaliteit kwelstroom wordt verwacht. Daarbij is niet alleen de kwaliteit van de kwelstroom van belang maar ook de hoeveelheid. Deze effecten kunnen dus een tegengesteld effect hebben. In droge perioden kan immers de toevoer van kwelwater essentieel zijn om nog aanvulling en doorstroming te verkrijgen.

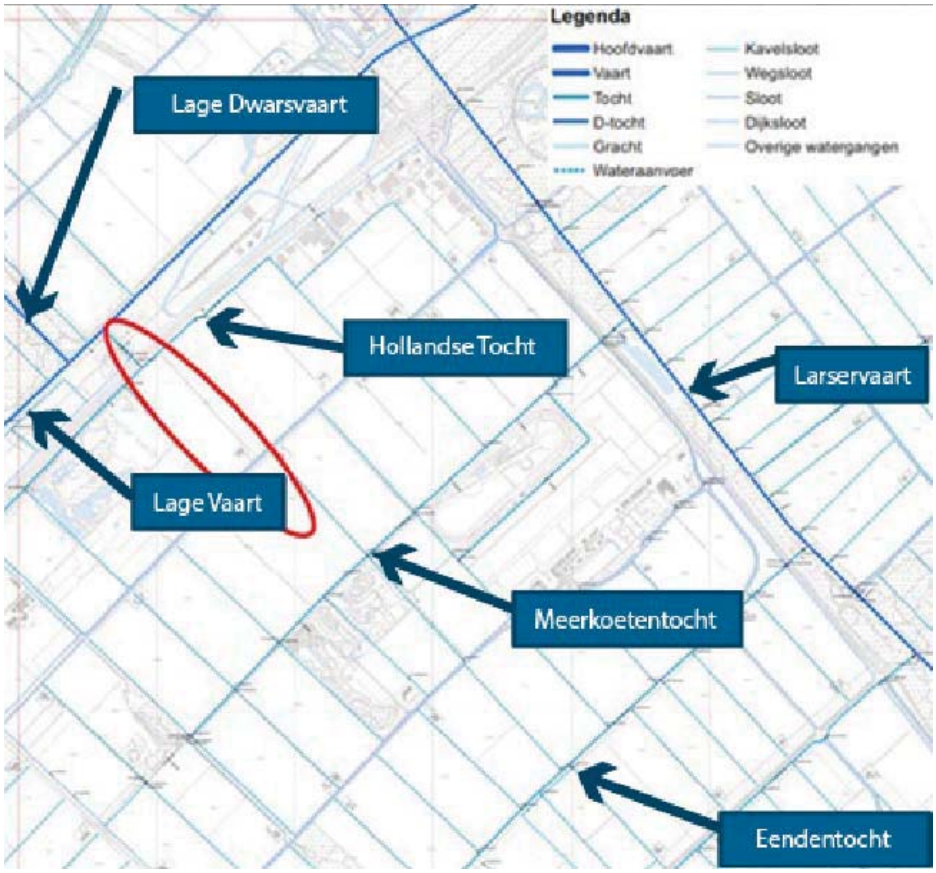


Figuur 6.6: Kwaliteit kwel met globale ligging plangebied (bron: Kaartbijlagen Waterkader, Waterschap Zuiderzeeland)

Waterstructuur / oppervlaktewater

Het belangrijkste kenmerk van een polder is het kunstmatige waterbeheer. Het watersysteem in Flevoland is er dan ook op gericht het overtollige water op doelmatige wijze af te voeren op het IJsselmeer. Om dit mogelijk te maken is een stelsel van vaarten, tochten en sloten aangelegd. Zo wordt het overtollige water via sloten afgevoerd naar de tochten. Het water uit de tochten verzamelt zich in de vaarten, waarna het door middel van een gemaal in het IJsselmeer wordt gepompt. In droge tijden werkt het systeem andersom en wordt vanuit het IJsselmeer water ingelaten dat via de watergangen naar de kavels wordt gepompt.

Dit verschil in type watergang is ook zichtbaar in de breedte van de watergang. Zo hebben de vaarten een breedte van ongeveer 35 m. Deze vaarten zijn breed genoeg om ook beroepsvaart toe te laten. De tochten zijn smaller en hebben een breedte ongeveer tot 20 m. De sloten zijn het smalst en hebben een breedte van ongeveer 3,5 m. Dit systeem van vaarten, tochten en sloten is ook zichtbaar in het plangebied.

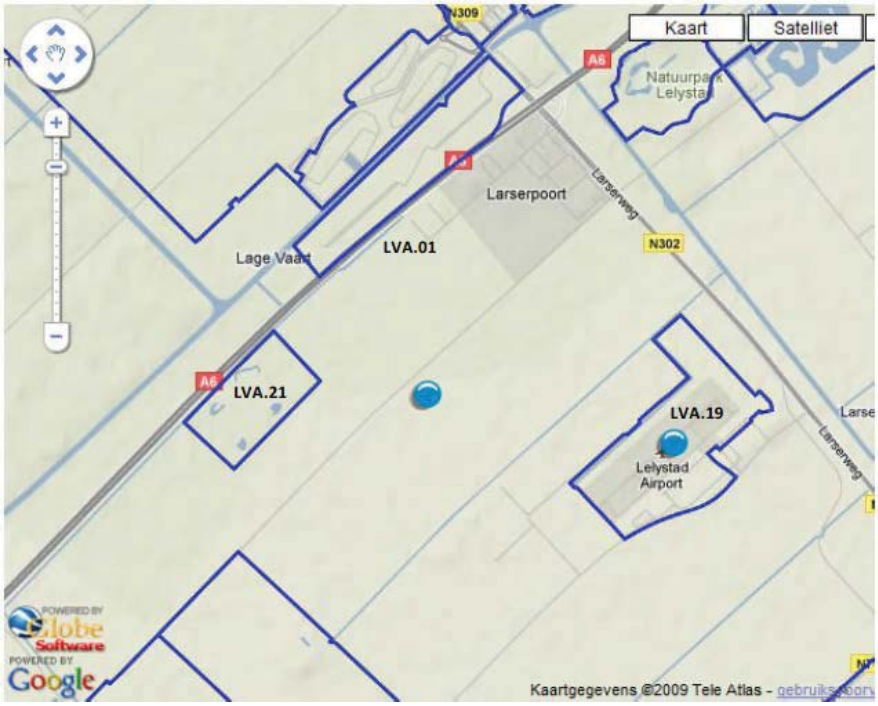


Figuur 6.7: Overzicht bestaande waterstructuur plangebied [legger Zuiderzeeland]

De Lage Vaart en Larservaart liggen aan de rand van het plangebied. Parallel aan de A6 centraal in het plangebied ligt de Meerkoetentocht. De Meerkoetentocht zorgt voor de afwatering van het gebied naar de Larservaart, ten noordoosten van de Larserweg. Op regelmatige afstand, haaks op de Meerkoetentocht zijn de sloten gepositioneerd. In de Meerkoetentocht zit nauwelijks stroming, dit doordat het boezemwater betreft en afgepompt wordt indien het te hoog staat. De waterlopen in de directe omgeving van het plangebied zijn voor wat betreft de kwaliteit en kwantiteit in beheer van het waterschap. Het vaarwegbeheer (bruggen, viaducten, sluizen en de oevers, etc.) ligt bij de provincie Flevoland. In dit kader stelt de provincie dan ook eisen aan de doorvaarthoogte.

De ontwateringsdiepte van de sloten en de peilen zijn afgestemd op het agrarische gebruik. Het waterschap Zuiderzeeland hanteert voor het gebied een zomer- en winterpeil van NAP - 6,2 m. De maaiveldligging in het gebied ligt voor het grootste deel op 4,25 tot 4,50 m beneden NAP en in een deel van het gebied in de range van 4,0 tot 4,25 m. Dit betekent dat de drooglegging (verschil slootpeil en maaiveld) in een ordegrootte ligt van ca. 2,0 m of iets minder.

Uit veldmetingen en modelberekeningen blijkt dat de invloed van het peil in een tocht op het freatisch grondwater vaak beperkt is tot een relatief smalle strook langs de tocht. In een gedraineerd gebied met een sterk landbouwkundige kwel is uit metingen gebleken dat de invloed van de tocht beperkt is tot een strook van 30 - 100 m ter weerzijde van de tocht (RIJP, 1979). Beïnvloeding van grondwater door middel van sturen van het oppervlaktewater blijkt dus maar beperkte effecten te hebben. Het effect verschilt van gebied tot gebied. Uitzondering hierop is uiteraard het hoofdsysteem van de Lage Vaart, dat grotendeels doorsnijdt tot in het watervoerend pakket. Een peilwijziging in de Lage Vaart werkt door via dit pakket en heeft daardoor invloed op een veel ruimer gebied afhankelijk van het doorlaatvermogen van het watervoerend pakket en de weerstand van de deklaag.



Figuur 6.8: Peilgebieden in de omgeving van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van peilbesluit Lage Vaart (sept. 2005). Binnen het plangebied worden de volgende peilgebieden onderscheiden welke zijn aangegeven in figuur 6.8:

- LVA 01 (algemeen), vast zomer en winterpeil van NAP -6,2 m.
- LVA 19 (vliegveld), vast zomer en winterpeil van NAP -5,9 m. In de vliegveldtocht staat een vaste stuw om peilgebied af te grenzen.
- LVA 21 (Burchtkamp Vochtig bosgemeenschap op zeeklei), afgedamd peilgebied. Peilen worden voornamelijk bepaald door de neerslag en grondwaterstand. Er vindt in principe geen afvoer plaats uit de afgedamde gebieden. In natte perioden stijgt het grondwater hier tot aan maaiveld.
- LS 8 Het bedrijventerrein ten noorden van de Lage Vaart heeft een hoger peil van NAP -5,50 tot -5,70 m.

In de omgeving van het plangebied gelegen Tochten FGIK (NL37_FGIK_2013, M1b Niet-zoete gebufferde Sloten) en Vaarten lage afdeling ZOF (NL37_V, M6b Grote ondiepe kanalen met scheepvaart) zijn aangewezen als KRW waterlichaam (zie figuur 6.9).



Figuur 6.9: KRW waterlichamen [bron: Kaartbijlagen Waterkader, Waterschap Zuiderzeeland]

In of nabij het plangebied liggen geen grondwaterbeschermingszone of boringvrije zone (bron: http://flevoland.tercera-ro.nl/mapviewer/). Het plangebied is ook niet gelegen in een aandachtsgebied wateroverlast (bodemdalingsgebied).

Door toename van verhard oppervlak kan versnelde afstroming van hemelwater naar oppervlaktewater plaatsvinden. Dit betekent een extra belasting van het oppervlaktewatersysteem. Echter, omdat bij de voorgenomen ontwikkeling hemelwater afkomstig van de weg niet zal afstromen naar het oppervlaktewater maar via de berm zal afstromen naar bermgreppels, zal de belasting op het oppervlaktewater niet toenemen. De toename van verharding en de afname van oppervlaktewater wordt in hetzelfde peilvak gecompenseerd. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt een keuze gemaakt of de bermgreppels droogvallend of watervoerend worden.

In tabel 6.7 zijn de te compenseren oppervlakken weergegeven, inclusief de te graven wateroppervlakken. Om het extra verharde oppervlak te compenseren, moet 5% extra water worden gegraven. Dit is een gebied met een oppervlakte van 2697 m^2. Als onderdeel van het plan worden bermgreppels gegraven om het water op te vangen. Deze bermgreppels dienen als compensatie voor de toename van verhard oppervlak. In totaal wordt 3500 m^2 aan bermgreppels gegraven. Dit is meer dan voldoende om aan de gestelde eisen van het Waterschap te voldoen. Er wordt 803 m^2 meer oppervlaktewater gecompenseerd dan minimaal noodzakelijk.Uit de tabel blijkt dat voldoende water wordt gecompenseerd om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen. De watercompensatie wordt geborgd via de benodigde watervergunning van het Waterschap.

Tabel 6.7: Berekeningen watercompensatie

Post	toe of afname	
Compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak		
afname verhard oppervlak (Meerkoetenweg en ontsluitingsweg)	6720	m2
toename verhard oppervlak:	60655	m2
totaal toename verhard oppervlak:	53935	m2
te compenseren oppervlaktewater (5%)	2697	m2
Compensatie als gevolg van dempen en graven oppervlaktewater		
te dempen oppervlaktewater:	8000	m2
te graven oppervlaktewater:	11500	m2
nog benodigd oppervlaktewater (als gevolg van dempen en graven)	-3500	m2
Te compenseren oppervlaktewater (som dempen en compensatie)	*-803*	*m2*

Met het waterschap Zuiderzeeland is afstemming gezocht over het wateronderzoek. Het wateronderzoek dient tevens als watertoets.

6.5.3 Conclusie

De bodemkwaliteit en wateraspecten vormen geen belemmering voor de vaststelling van dit inpassingsplan.

6.6 Ecologie

6.6.1 Kader

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. De Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet vormen het belangrijkste juridische kader voor natuurbescherming in Nederland. De verplichtingen voor de bescherming van natuurgebieden zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998 en de bescherming van plant- en diersoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Deze wetten kunnen worden gezien als een vertaling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.
Op 1 januari 2017 zal naar verwachting de Wet natuurbescherming in werking treden. De wet is in ontwerp opgesteld en bevindt zich momenteel in de implementatiefase. Deze wet vervangt het huidige wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet, door één wet. Het toetsingskader van de Natuurbeschermingswet gaat onveranderd over in de Wet natuurbescherming, alleen de beschermde natuurmonumenten die geen onderdeel zijn van Natura 2000-gebieden komen te vervallen. Dit is niet relevant voor de toetsing van de voorgenomen activiteit aan de natuurwetgeving ten aanzien van de gebiedsbescherming.
Voor het bepalen van de uitvoerbaarheid in het kader van de soortbescherming is de vigerende Flora- en faunawet relevant.

Soortbescherming
De Flora- en faunawet heeft tot doel om beschermde flora- en faunasoorten te beschermen. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen tot gevolg hebben dat beschermde soorten in het geding komen. Indien dergelijke soorten aanwezig zijn en door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling bedreigd worden, moet een ontheffing aangevraagd worden.

Gebiedsbescherming
Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is het bevoegde bestuursorgaan verplicht om te onderzoeken of het plangebied in of bij een speciale beschermingszone (sbz) als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 ligt. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten mogen niet worden aangetast. Onderdeel van de gebiedsbescherming is het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt en in Flevoland vastgelegd in de Verordening voor de fysieke leefomgeving. Ruimtelijke plannen dienen hieraan getoetst te worden.

Boswet
De Boswet is van toepassing bij het verwijderen of vellen van bomen en beplantingen. Deze wet bepaalt dat gevelde bomen en beplantingen gecompenseerd moeten worden door middel van herplanten.
De voormalige ministeries van LNV en V&W (nu EZ en IenM) hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de uitvoering van de Boswet; Samenwerkingsovereenkomst tussen LNV en V&W, uitvoering Boswet Rijkswaterstaat van 2000. Hierdoor geldt de compensatie voor alle boomsoorten. De herplant gebeurt bij voorkeur binnen het project waar de bomen of planten geveld zijn. Rijkswaterstaat hoeft niet voor iedere te kappen boom een kapmelding te doen. RWS meldt per project de kap, herplant en compensatie aan RVO en rapporteert jaarlijks over het werkelijk aantal gekapte bomen en de herplant/compensatie.

6.6.2 Natuurtoets

Door Antea Group is een natuurtoets uitgevoerd, waarin is onderzocht welke soorten in het gebied (kunnen) voorkomen en welke gebieden onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het onderzoek is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd.

Soorten

Uit de natuurtoets blijkt dat het plangebied en de directe omgeving daarvan (mogelijk) tot het leefgebied behoort van enkele vleermuissoorten, bever, otter, ringslang, kleine modderkruiper, rivierdonderpad en diverse broedvogels. Er zijn tijdens een vlakdekkende inventarisatie geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen.
Ten aanzien van de vleermuizen kan niet op voorhand worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Om te kunnen bepalen of eventuele verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden worden door de voorgenomen ontwikkeling, is nader onderzoek naar het gebruik en de functie van het plangebied noodzakelijk. Dit nader onderzoek dient gestart te worden in een actieve periode van vleermuizen. Indien het plangebied een relevant onderdeel uitmaakt (in de vorm van verblijfplaatsen/ foerageergebied) van het leefgebied van vleermuizen dienen vervolgstappen ondernomen te worden. Indien functioneel leefgebied en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig blijken te zijn, hoeft dit vooralsnog geen belemmering te zijn voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, aangezien soortspecifieke maatregelen te combineren zijn met de nieuwe bestemming in, of in de directe omgeving van het plangebied. De noodzakelijke ontheffing kan verleend worden door toepassing van deze mitigerende maatregelen. Het betekent wel dat voorafgaand aan de werkzaamheden ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied voorwaarden worden gesteld en zijn uitgevoerd aan de wijze en periode van de werkzaamheden en het opnemen/integreren van voorzieningen, zoals vleermuiskasten of groene voorzieningen. Het nader onderzoek met betrekking tot vleermuizen is inmiddels opgestart.

De strikt beschermde soorten otter, bever en ringslang komen voor in het water en de oevers nabij het plangebied. Het leefgebied van de soorten wordt in ruimtelijke zin (als netwerk) niet aangetast omdat de nu aanwezige ecologische verbinding tussen Lage Vaart en Hollandse Tocht wordt hersteld ten westen van de halve aansluiting met een nieuwe ecoduiker onder de A6. Om effecten uit te sluiten zijn maatregelen noodzakelijk om verkeersslachtoffers uit te sluiten. Rasters tussen de Lage vaart en de halve aansluiting en rondom de Hollandse Tocht zijn noodzakelijk om verkeersslachtsoffers te voorkomen en de ecoduikers goed te laten functioneren. Het toepassen van deze maatregelen past binnen de regeling van het inpassingsplan. De aanleg van de weg, het dempen van de watergang en verwijderen van begroeiing in de oeverzone zorgt voor het tijdelijk verstoren van het leefgebied van deze soorten. Hiervoor dient een goedgekeurde gedragscode gehanteerd te worden en is een ontheffing noodzakelijk. Deze kan, gezien de toe te passen mitigerende maatregelen, verleend worden.
Het leefgebied van de kleine modderkruiper en rivierdonderpad wordt verstoord tijdens de aanlegfase. Om effecten op deze soort te voorkomen dient te worden gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode.

Natuurnetwerk Nederland

De realisatie van Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 legt geen ruimtebeslag op de NNN-gebieden. De verbinding tussen de Lage Vaart en de Burchtkamp wordt door de aanleg van de verbindingsweg aangetast. Dit betreft geen NNN gebied, maar de verbinding vormt ecologisch gezien wel een belangrijke natte verbinding voor een aantal soorten. Er wordt een nieuwe verbindende watergang aangelegd, waarmee de uitwisselingsmogelijkheden worden gehandhaafd.

De provincie Flevoland heeft externe werking ook van toepassing verklaard op de NNN-gebieden. Dit betekent dat naast ruimtebeslag ook andere effecten op de NNN een rol dienen te spelen in de afweging.

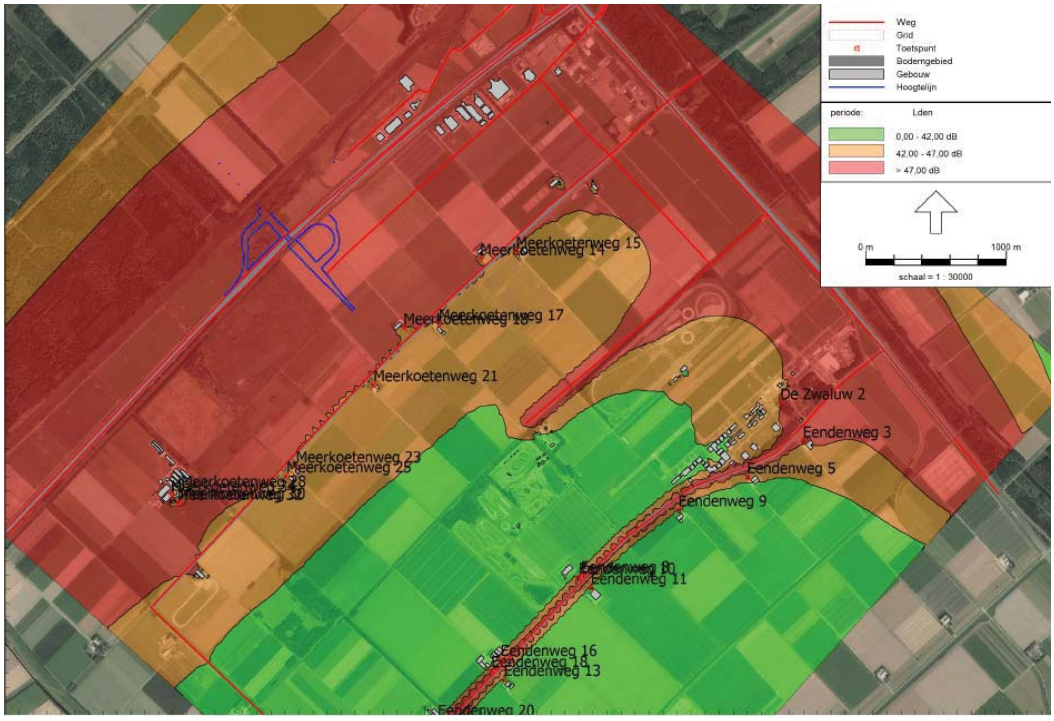
Effecten door verzuring en vermesting op de Burchtkamp en Lage Vaart als gevolg van stikstofemissies vanuit het verkeer kunnen uitgesloten worden. De natuurgebieden in Flevoland zijn, op één uitzondering na, niet stikstofgevoelig. De aanwezige vegetaties in beide gebieden (vlierstruweel, moeras, riet, ruigte, (brandnetel)- bos) zijn niet gevoelig zijn voor verzuring of vermesting. De uitzondering wordt gevormd door een deel van de Burchtkamp met “kruiden- en faunarijk grasland”, dat wordt beheerd middels extensieve beweiding door paard en rund. De natuurwaarden in de Burchtkamp, grenzend aan de A6 en de Lage Vaart hebben zich ontwikkeld in de nabijheid van de aanwezige verkeersdrukte op de A6 onder de ammoniak stikstofemissies. Gezien de cijfers, die beschikbaar zijn via het Compendium voor de Leefomgeving

(www.compendiumvoordeleefomgeving.nl), is er sinds de jaren ’80 van de vorige eeuw een dalende lijn te zien in stikstofdepositie in Nederland. De achtergronddepositie is gemiddeld over Nederland tussen 1981 en 2012 met 34 procent afgenomen. Het Natuurnetwerk is reeds sinds lange tijd als NNN/EHS aangewezen. Sindsdien is de stikstofdepositie aanzienlijk afgenomen (onder andere door generieke maatregelen en het schoner worden van industrie en verkeer), terwijl de voortdurende depositie niet geleid heeft tot een betekenisvol kwaliteitsverlies van de gebieden. De conclusie kan getrokken dat, ten opzichte van de gerealiseerde afname, door de geringe toename van de stikstofdepositie als gevolg van het beoogde plan de stikstofgevoelige natuurdoeltypen niet zullen worden aangetast. Er is dan ook geen sprake van een (significant) negatief effect op wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland. Bovendien bestaat het regulier beheer uit beweiding. Bij voortzetting van dit beheer met een dalende achtergrondwaarde wordt voldoende stikstof uit het systeem verwijderd en daardoor zal de planbijdrage geen zichtbare effecten hebben op de vegetatiesamenstelling en de kwaliteit van het stikstofgevoelige natuurdoeltype.

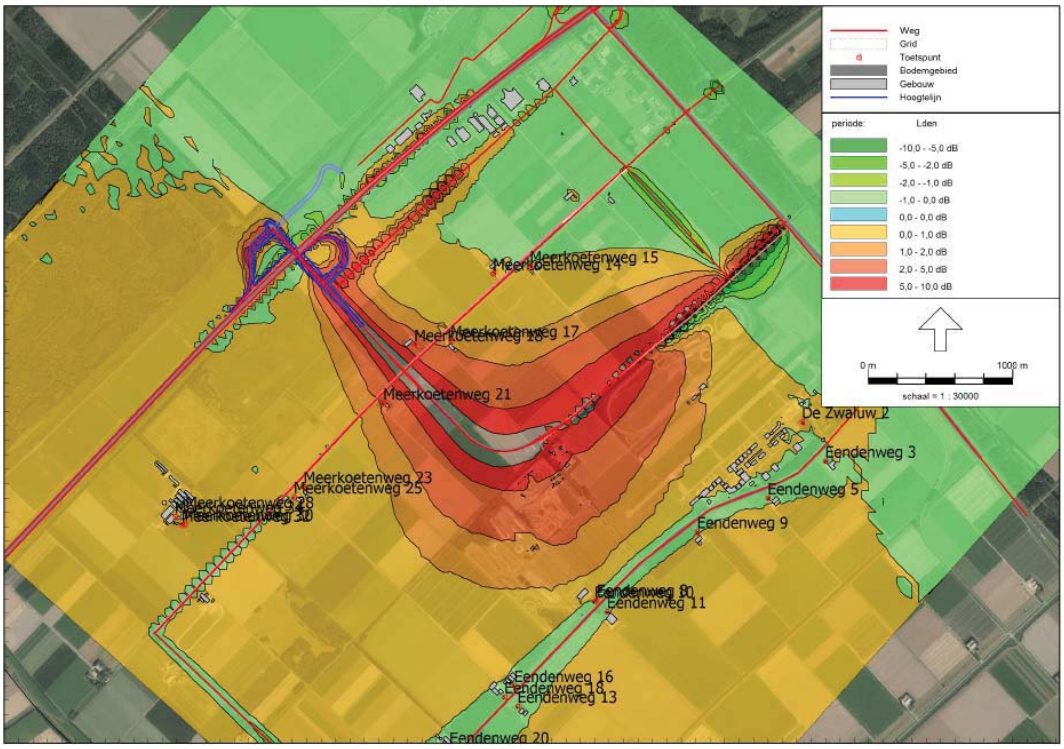
Om inzicht te krijgen in de geluidseffecten zijn in figuur 6.10 tot en met 6.12 de geluidscontouren in 2030 opgenomen. Figuur 6.10 toont de autonome situatie, figuur 6.11 het projecteffect (de verschilcontouren) en figuur 6.12 de autonome situatie

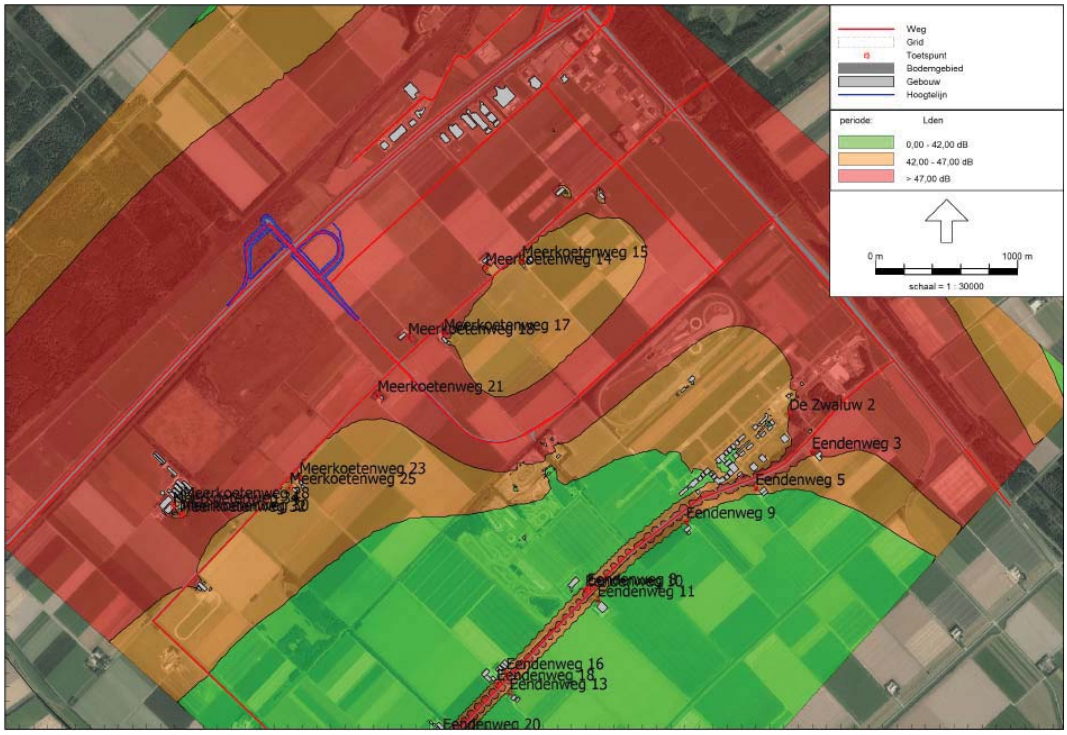
inclusief het voornemen. Uit figuur 6.10 komt de aanwezigheid van de A6 sterk naar voren. Het geluidsniveau in de autonome situatie is in de gehele Burchtkamp sterker dan 47 dB(a). Om de gevolgen van wegverkeer op vogels te bepalen wordt in Nederland veel gebruik gemaakt van het eind jaren tachtig uitgevoerde veldonderzoek van Reijnen et al. (1995, 1996). Op basis van deze Nederlandse onderzoeken zijn geluidscontouren voor verstoring van 42 db(A) in/bij bos en 47 db(A) in/bij agrarisch cultuurland bepaald. Op basis van de geluidscontouren kan geconcludeerd worden dat de geluidsniveaus in de autonome situatie verstorend zijn voor vogels in de Burchtkamp.

Er is sprake van een minimaal projecteffect, het geluidseffect van de afrit van de A6 valt in zijn geheel binnen de reeds aanwezige zone met hoge geluidsniveaus. Aan beide zijden van de A6 is een beperkt projecteffect waar te nemen over de NNN-gebieden als gevolg van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6. Hier is sprake van een grotere geluidsverstoring door de aanwezigheid van de nieuwe infrastructuur. Dit heeft geen belangrijke effecten op het NNN. Het verkeer zorgt niet voor overschrijding van de 42 dB(A) geluidscontour in de Burchtkamp, omdat deze reeds wordt overschreden. Het projecteffect is minimaal en zorgt niet voor verstoring.



Figuur 6.10: Geluidscontouren wegverkeer, autonome situatie 2030 (uitgaande van een autonome toename autoverkeer zonder gerealiseerde verbindingsweg en halve aansluiting opA6).





Figuur 6.12: Geluidscontouren na planvoornemen (uitgaande van een autonome toename autoverkeer mét verkeer op de gerealiseerde verbindingsweg en halve aansluiting op de A6)

Door het plaatsen van afschermde beplanting tussen de nieuwe afslag vanuit Almere en de Burchtkamp wordt lichtinstraling ter plaatse op het NNN-gebied voorkomen.

Boswet

Naast de boswet is tot 31 -12-2016 een samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en LNV van toepassing. Rondom de herplantplicht geldt dat alle bomen op het grondgebied van RWS in de directe nabijheid van de locatie herplant dienen te worden. Op dit moment is er voor RWS sprake van een algemene ontheffing van 5 jaar (dus 5 jaar herplanten na het moment van kappen), op basis van de boswet geldt een termijn van 3 jaar.

Binnen het plangebied is het aantal bomen op gronden van Rijkswaterstaat betreft slecht beperkt (minder dan 10) waardoor gegarandeerd kan worden dat binnen het plan deze bomen herplant zullen worden. De bomen in het ruigteveld vallen hier niet onder. Daarvoor geldt dat de eigenaar na het doen van een melding aan de minister een plicht heeft om de bomen binnen een termijn van drie jaar te herplanten.

De conclusie voor de Boswet is dat het aantal te kappen bomen op gronden van Rijkswaterstaat beperkt is (max 10 bomen langs de A6) en er tevens bomen gekapt dienen te worden in het ruigteveld ter plaatse van de halve aansluiting. De uitwerking van de herplant van deze bomen zal plaatsvinden in het definitief ontwerp om te voldoen aan de eis om zoveel mogelijk in de nabijheid van het plan deze herplant in te vullen. Met Rijkswaterstaat zijn in het kader van de realisatieovereenkomst afspraken gemaakt over de uitwerking van de landschappelijke inpassing. Mocht onvoorzien blijken dat de volledige herplant op basis van de landschappelijke inpassing niet in de directe nabijheid van het plan kan slagen, dan wordt voor de herplant een alternatieve geschikte locatie gezocht.

6.6.3 Passende beoordeling

Ten behoeve van het PIP is een passende beoordeling opgesteld ten aanzien van de effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. Effecten op deze instandhoudingsdoelen konden niet op voorhand uitgesloten worden, zodat de effecten passend beoordeeld moesten worden. De passende beoordeling is bijgevoegd als bijlage 11.

Verzuring en vermesting, effecten stikstofdepositie
Ten behoeve van de effecten op de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied zijn berekeningen uitgevoerd met AERIUS. Uit deze berekeningen volgt dat in een worst-case scenario (verkeerseffecten in 2030 met emissiefactoren 2020) de voorgenomen ontwikkeling (Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6) niet leidt tot een toename aan stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. Dit is zichtbaar op pagina 2 van bijlage 12. Op grond van deze stikstofdepositieberekeningen is geen Nb-wet vergunningaanvraag of melding noodzakelijk voor effecten van verzuring en vermesting.

Overige effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied De Oostvaardersplassen zijn onderzocht middels een passende beoordeling. Voor een uitgebreide onderbouwing en literatuurverwijzingen wordt naar bijlage 11 bij dit PIP verwezen.

Het tracé doorsnijdt het agrarische landschap ten zuiden van de A6 en een ruigteveld ten noorden van de A6. Ontwikkeling van de halve aansluiting en de verbindingsweg heeft tot gevolg dat landbouwgrond en het ruigteveld (grotendeels) verdwijnt. Het ruimtebeslag beslaat circa 26 ha. Daarnaast leidt de aanleg van de weg ook tot verstoring van het aangrenzende gebied.

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

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

Uitgangspunten bij de berekening van de extra opgave zijn:

- Omdat het slecht gaat met de blauwe kiekendieven in de Oostvaardersplassen is het uitgangspunt dat extra inzet nodig is om het instandhoudingsdoel voor deze soort te bereiken. Vanuit het project wordt het voorzorgsbeginsel toegepast en legt de provincie zich een extra opgave op. Deze is berekend door het gebied ten noorden van de A6 als suboptimaal kiekendieffoerageergebied te beschouwen, en op basis daarvan de extra opgave te berekenen;
- In de passende beoordeling is op een gangbare wijze berekend wat het verlies is aan oppervlakte suboptimaal foerageergebied in het ruigteveld (20,9 hectare, zie de passende beoordeling). Dit oppervlak is omgerekend naar een aantal ha optimaal foerageergebied. Daarbij is ook de totale benodigde oppervlakte die er nodig is voor één paar blauwe kiekendieven een uitgangspunt.
- Daaruit blijkt dat, gebaseerd op de oppervlakte van het noordelijk deel, de extra opgave voor optimaal foerageergebied 1.04 tot 3.48 hectare bedraagt. Tabel 6.8 toont de extra opgave die de provincie zichzelf oplegt.

Tabel 6.8: Extra opgave voor blauwe kiekendief.

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

6.6.4 Conclusie

In Tabel 6.9 worden de soorten weergeven die in het plangebied aanwezig zijn en/of worden verwacht en waar nader onderzoek naar uitgevoerd moet worden. In de natuurtoets wordt de vervolgprocedure voor vleermuizen toegelicht. Naar verwachting is de noodzakelijke ontheffing te verkrijgen. Voor de tabel 3-soorten geldt bij de Flora- en faunawetontheffing de uitgebreide toets en dan moeten de volgende punten worden aangetoond voor het verkrijgen van een ontheffing:

De functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust-en / of verblijfplaats wordt niet aangetast door de voorgenomen activiteiten. Het
schadelijk effect is van tijdelijke aard. Na de werkzaamheden is het plangebied weer geschikt door de verbindende watergang met ecoduiker.

Voor dit project gelden de volgende wettelijke belangen:
- dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e)
- uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j)

Er is geen andere bevredigende oplossing ten aanzien van:
- de locatie: het tracé is geoptimaliseerd om waardevol gebied (Burchtkamp) volledig te kunnen ontzien;
- de inrichting op de locatie: natuurvriendelijke oevers versterken het best het leefgebied van de soorten, het zoeken naar andere inrichtingsmogelijkheden is niet nodig.
- de wijze van uitvoering van de werkzaamheden: mitigerende maatregelen en zorgplicht conform de gedragscode en soortenstandaard (beschikbaar voor de bever).

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

Tabel 6.9. Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied.

Soort	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels algemeen	ja	nee	nee	Werken buiten broedseizoen
Vleermuizen	Mogelijk	ja	Mogelijk	
Bever en Otter	ja	nee	ja	Raster aanbrengen, geschikte landschappelijke inpassing, ecoduiker
Ringslang	ja	nee	ja	Bomen kappen voor overwinteringsperiode
Kleine modderkruiper, Rivierdonderpad	Mogelijk, afhankelijk van werkzaamheden in Hollandse Tocht en verbindende watergang	nee	Ja/nee	Werk volgens gedragscode[5] anders wel ontheffing aanvragen (onder huidige flora- en faunawet).

Uit de natuurtoets en passende beoordeling blijkt dat het voornemen niet belemmerd wordt door de wetgeving op het gebied van natuur.

[5] De Gedragscode van Rijkswaterstaat is niet toepasbaar omdat RWS ervoor gekozen heeft de gedragscode alleen toe te passen bij beheer en kleinschalige ontwikkelingen (ontwikkelingen die qua omvang onder de grens van de m.e.r.- beoordelings-plicht liggen). De aanleg van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 is m.e.r.-plichtig. De gedragscode Provinciale Infrastructuur II is wel toepasbaar.

6.7 Archeologie, landschap en cultuurhistorie

6.7.1 Kader

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het verdrag van Malta (of Valetta) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ), omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor goede conservering. Het is verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij specifieke bodemverstorende activiteiten rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht kenbaar gemaakt te worden om het documenteren van 'toevalsvondsten te garanderen'. Van archeologische vondsten dient aangifte gedaan te worden bij de bevoegde instantie. Voor Lelystad is dat het provinciale depot voor archeologische vondsten van Flevoland.

In het Besluit ruimtelijke ordening (art. 3.1.6, onder 4, sub a) is geregeld dat in een inpassingsplan moet worden verantwoord op welke wijze is omgegaan met voorkomende cultuurhistorische waarden.

6.7.2 Onderzoek

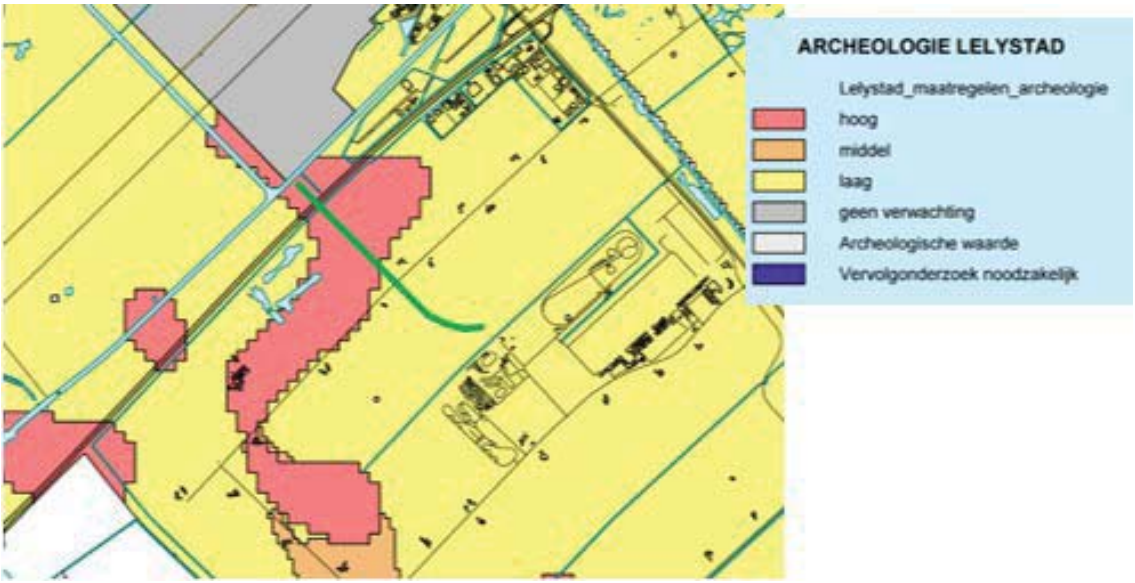
Archeologie

Er zijn geen archeologische vindplaatsen bekend in het plangebied. De provinciale Bodematlas toont de provinciaal archeologische beleidskaart, de archeologische monumenten en de bekende scheepswrakken. In figuur 6.13 is een uitsnede uit de kaart opgenomen. Hieruit blijkt dat ter plaatse van het plangebied geen belangrijke archeologische waarden bekend zijn. Wel kunnen scheepswrakken in de bodem aanwezig zijn. Deze zijn niet met zekerheid uit te sluiten, omdat geheel Flevoland lange tijd deel uitmaakte van de Zuiderzee/het IJsselmeer.



Figuur 6.13: uitsnede uit de provinciale archeologische beleidskaart (bron: Bodematlas Flevoland). (Globale ligging van de weg is in rood weergegeven)

De gemeente Lelystad heeft een eigen archeologische beleidskaart (2008), waarop de archeologische verwachtingen zijn weergegeven. Hieruit blijkt dat de weg gedeeltelijk ligt in een gebied met lage archeologische verwachtingswaarde en deels in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde (zie figuur 6.14).



Figuur 6.14: Uitsnede uit de archeologische beleidskaart van Lelystad (bron: SAMFlevoland.nl) (Globale ligging van de verbindingsweg is in groen weergegeven)

Het gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde dat binnen het vigerende bestemmingsplan Larserknoop valt, is in het kader van dat plan en bijbehorend MER middels boringen onderzocht.

Conclusie van dit veldonderzoek was dat hier nog locaties aanwezig zijn met een (deels) intact bodemprofiel, waarvoor geldt dat nog (intacte) archeologische waarden aanwezig kunnen zijn. Voor deze gebieden is een dubbelbestemming archeologie opgenomen. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden om rekening te houden met de archeologische waarden. Bij de aanvraag om vergunning waarbij mogelijk archeologische waarden aangetast worden, zal een nader archeologisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. De bescherming van archeologische waarden wordt hiermee voldoende geborgd.

Landschap en cultuurhistorie

Na de drooglegging van Oostelijk Flevoland is deze polder op een rationele wijze verkaveld. De rationele kavels zijn landbouwkundig goed bruikbaar. Tussen en rondom deze landbouwkavels komt stedelijk gebied voor en natuur. De A6 ligt als dominante verkeersader in het landschap.

In het plangebied zijn geen beschermde historisch-bouwkundige monumenten aanwezig. Voor het plangebied is van belang dat de vaarten, waaronder de Lage Vaart net ten noorden van het plangebied, onderdeel uitmaken van de in het Omgevingsplan opgenomen kernkwaliteiten van het landschap. De verkavelingsstructuur van het landschap is als basiskwaliteit benoemd in het Omgevingsplan. Overige basiskwaliteiten zijn in en rond het plangebied niet aanwezig. Openheid als basiskwaliteit is niet voor het plangebied aangewezen, maar wel voor het gebied ten noordoosten van de Larserweg en het gebied ten zuidwesten van de Knardijk.



Figuur 6.15: kaart Landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, de globale ligging van het plangebied is met rood aangegeven (bron: Omgevingsplan Flevoland)

Bij de afweging van het voorkeursalternatief zijn de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (de verkavelingsstructuur en de openheid) betrokken.

6.7.3 Conclusie

Vanuit archeologie, landschap en cultuurhistorie bestaan geen belemmeringen voor het vaststellen van het inpassingsplan.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de bestemmingen en de bijbehorende regels toegelicht. Daarnaast zal, daar waar dat verduidelijkend werkt, ook de systematiek van de verbeelding worden toegelicht. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze de binnen het plangebied voorkomende functies in het inpassingsplan zijn geregeld. Met het inpassingsplan wordt een zodanig plan beoogd dat enerzijds rechtszekerheid wordt geboden aan omwonenden en anderzijds voldoende mogelijkheden worden geboden om het voorgenomen tracé mogelijk te maken.

Het inpassingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De wijze waarop de regeling juridisch zal worden vormgegeven, wordt bepaald door de Wro en het Bro. De juridische regeling wordt vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding wordt de bestemming vastgelegd en in de regels per bestemming de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De verbeelding en regels zijn opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

Het Bro bepaalt dat een inpassingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van wat in het inpassingsplan wordt geregeld en om de uitleg daarvan.

7.2 Juridisch systeem

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de tekst van de regels en in beeld op de verbeelding. Verbeelding en regels zijn één geheel en niet afzonderlijk leesbaar.

SVBP 2012

Het inpassingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. Deze digitale versie is onder andere bedoeld om de burger via het internet informatie te verschaffen over het inpassingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen en tussen overheidsinstanties.

Regels

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden gebruikt mogen worden. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, afwijkingsmogelijkheden (middels een omgevingsvergunning) en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan onder andere de hoogte en aard van bouwwerken.

Bij uitzondering kan door middel van een omgevingsvergunning worden toegestaan dat van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages, wordt afgeweken. Het gaat dan om incidentele gevallen, waarbij het om bouwtechnische redenen en/of redenen van doelmatigheid noodzakelijk wordt geacht en aantoonbaar is, dat in geringe mate van de gegeven maten moet worden afgeweken.

7.3 Toelichting op de bestemmingen

De regels in verband met de bestemmingen kennen alle een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit bestemmingsregels en bouwregels. Voor enkele bestemmingen zijn daarbij bijzondere gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid.

De bestemmingsregels betreffen de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan (= het gebruik). De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsregels. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om omgevingsvergunning voor het bouwen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels omvat de begripsbeschrijvingen en de wijze van meten.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels bevat de bestemmingsregels. Binnen het plan wordt de bestemming Verkeer gebruikt. Binnen de bestemming Verkeer wordt de realisatie van de weg mogelijk gemaakt. Maximale hoogtes zijn aangegeven voor de bruggen en viaducten. Er worden geen gebouwen mogelijk gemaakt langs het tracé, maar binnen de bestemming kunnen wel geluidsschermen, grondwallen, parkeervoorzieningen, groen en water gerealiseerd worden.

In het plan worden twee dubbelbestemmingen gebruikt. De dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding is opgenomen ten behoeve van de TenneT hoogspanningsverbinding ten noorden van de A6. Daarnaast wordt met de dubbelbestemming Waarde - archeologie de bescherming van archeologische waarden in de bodem geborgd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels bevat regels ten aanzien van gebruik, aanduidingen, afwijkingen en wijzigingsbevoegdheden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels tenslotte, bevat het overgangsrecht en de slotregel.

Hoofdstuk 8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 21 juli 2014 is het convenant gesloten voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport. Dit convenant is afgesloten door de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M), de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. In het convenant zijn afspraken vastgelegd met betrekking tot de aanleg van een halve aansluiting op de A6 en een verbindingsweg. De verbindingsweg wordt een provinciale weg die in beheer bij de provincie komt.

In het kader van het convenant is de afspraak gemaakt dat de provincie Flevoland het initiatief neemt voor de realisatie van een nieuwe verbindingsweg van de luchthaven naar de A6. De financiering wordt door de provincie verzorgd. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie en financiering van de halve aansluiting op de A6. De provincie Flevoland en het ministerie van I&M / Rijkswaterstaat (RWS) hebben geconstateerd dat de verbindingsweg en de halve aansluiting zodanig samenhangen dat deze integraal moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Afgesproken is dat de provincie deze integraal zal voorbereiden. In het convenant zijn afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van middelen voor de realisatie van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6. Hierbij is afgesproken dat het Ministerie financieel verantwoordelijk is voor de halve aansluiting op de A6 en de provincie voor de Verbindingsweg. Er is voldoende budget beschikbaar.

Daarnaast zijn voor de regionale bijdrage aan de verschillende infrastructuurprojecten voor de luchthaven afzonderlijke afspraken gemaakt in een bestuursovereenkomst tussen de provincie, gemeente Lelystad, luchthaven, Airport Garden City om de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport te verbeteren. Die bestuursovereenkomst dient –mede- te worden gezien als een overeenkomst in de zin van artikel 6.24 van de Wet ruimtelijke ordening tot het verhaal van de kosten van de grondexploitatie van de gemeente en provincie.
Inmiddels is een Realisatieovereenkomst Halve Aansluiting A6 getekend tussen de provincie en het rijk waarin een afspraak over de financiën is gemaakt en de planning van de realisatie van de halve aansluiting en verbindingsweg. Tevens zijn afspraken gemaakt over de taakverdeling in relatie met het Convenant, waarbij de provincie voor een aantal infrastructuurprojecten, waaronder de verbindingsweg/halve aansluiting een provinciaal inpassingsplan zal opstellen. In de realisatieovereenkomst wordt uitgegaan van een realisatie in 2019 / 2020.

Op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) jo. 6.25, lid 1 WRO dienen provinciale staten een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Bro worden de bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld, opgesomd. De aanleg van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 valt niet onder één van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.2.1 Vooroverleg en inspraak

Ingevolge het participatiebeleid worden ingezetenen en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun mening inzake het voorliggende inpassingsplan kenbaar te maken. In eerste instantie is daartoe de Uitgangspuntennotitie samen met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de m.e.r.-procedure ter inzage gelegd. Deze hebben vanaf 4 november tot en met 14 december 2015 ter inzage gelegen. Bovendien zijn deze documenten aan de verschillende overlegpartners toegestuurd.

De inspraakreacties zijn gebundeld toegevoegd als bijlage 13. In de antwoordnota die als bijlage 14 is toegevoegd zijn de ingezonden inspraakreacties samengevat en beantwoord.

8.2.2 Zienswijze

De zienswijzen zijn gebundeld toegevoegd als bijlage 2. In de antwoordnota die als bijlage 1 is toegevoegd zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord.

Bij brief, d.d. 16 december 2015, met kenmerk UI 5-94949, heeft de gemeenteraad van Lelystad laten weten ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, schriftelijk te willen reageren op het ontwerp-inpassingsplan en het bijbehorende MER. Bij brief van 14 april 2016 zijn de stukken aan de raad toegestuurd. Bij brief van 11 juli 2016, met kenmerk 160014024, heeft de gemeenteraad inhoudelijk gereageerd.

Op 20 juli 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), onder projectnummer 3075, haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht (bijlage 2 bij dit inpassingsplan).

Vanaf 2 juni tot en met 13 juli 2016 heet het ontwerpinpassingsplan met het MER en overige bijlagen voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen op de stukken met betrekking tot het PIP naar voren worden gebracht. Er zijn 26 schriftelijke zienswijzen ontvangen (bijlage 2 bij dit inpassingsplan).

In de Nota van Beantwoording (bijlage 1 bij dit inpassingsplan) wordt ingegaan op de reactie van de gemeenteraad, is het oordeel van de Cmer over het MER samengevat en wordt aangegeven hoe met het advies van de Cmer is omgegaan. Tevens is in de Nota van Beantwoording de beantwoording van de zienswijzen gebundeld en is een lijst opgenomen van wijzigen die ten opzichte van het ontwerpinpassingplan zijn doorgevoerd. Dat betreft een aantal wijzigingen naar aanleiding van advies en zienswijzen, en ambtshalve wijzigingen.

Colofon

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

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

Oktober 2016