

VERBINDINGSWEG EN HALVE AANSLUITING OP DE A6

Ontwerp Inpassingsplan

*Toelichting & Regels*



## Inhoudsopgave *Toelichting*

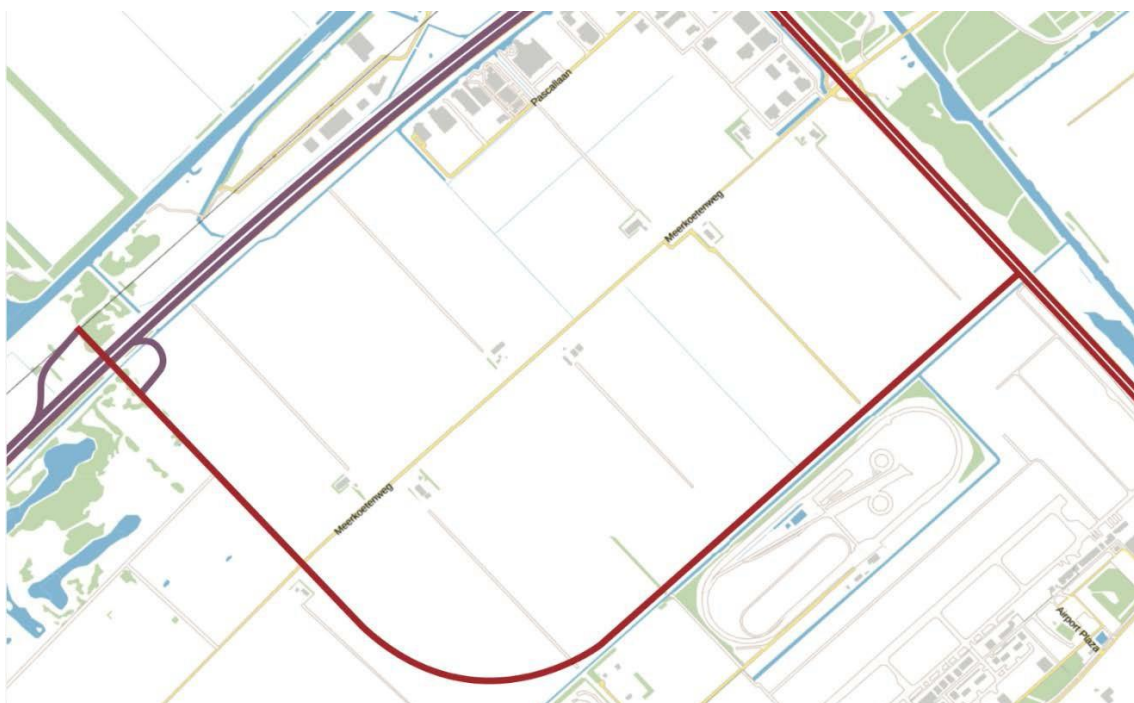
		<b>1</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding	2
1.2	Betrokken overheden en bevoegd gezag	3
1.3	M.e.r.-procedure	4
1.4	Ligging van het plangebied	4
1.5	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.6	Leeswijzer	6
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Huidige situatie</b>	<b>7</b>
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Lelystad Airport	8
2.3	Bedrijventerreinen	8
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Voornemen</b>	<b>10</b>
3.1	Nut en noodzaak	10
3.2	Onderdelen van de ontwikkeling	11
3.3	Doorkijk naar de toekomst	15
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Beleid</b>	<b>16</b>
4.1	Rijksbeleid	16
4.2	Provinciaal beleid	17
4.3	Gemeentelijk beleid	19
4.4	Conclusie	20
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>	<b>21</b>
5.1	Aanleiding	21
5.2	De m.e.r.-procedure	22
5.3	Voorkeursalternatief	23
5.4	Varianten	25
5.5	Conclusies	28
5.6	Mitigerende maatregelen	28
5.7	Leemten in kennis	29
5.8	Aanzet tot evaluatie	30
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>	<b>31</b>
6.1	Verkeer	31
6.2	Geluid	34
6.3	Luchtkwaliteit	36
6.4	Externe veiligheid	37
6.5	Bodem en water	39
6.6	Ecologie	45
6.7	Archeologie, landschap en cultuurhistorie	50
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>53</b>
7.1	Algemeen	53
7.2	Juridisch systeem	53
7.3	Toelichting op de bestemmingen	53
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>55</b>
8.1	Economische uitvoerbaarheid	55
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op 21 juli 2014 is 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. In het convenant is de ambitie opgenomen om de infrastructuur te realiseren voor de opening van Lelystad Airport in 2018.

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 uitgewerkt. In het eerder uitgevoerde 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)**

De capaciteit van de bestaande aansluiting 10 is in de bestaande situatie al een punt van aandacht en dreigt met de autonome ontwikkelingen die in het gebied spelen een nog groter knelpunt te worden. Voor de opening van de terminal van Lelystad Airport (in april 2018) wordt een ontsluitingsweg gerealiseerd. De realisatie van de halve aansluiting en van de verbindingsweg die aansluit op deze ontsluitingsweg zal in de periode aansluitend op de realisatie van de ontsluitingsweg plaatsvinden en leidt tot een andere verkeersverdeling vanaf en naar de A6.

Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan de robuustheid van het verkeerssysteem van Lelystad, omdat op dit moment alternatieven voor de Larserweg/Larserdreef ontbreken. 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. Een extra aansluiting leidt er bovendien toe dat de stad beter toegankelijk wordt en bij knelpunten op de huidige aansluiting op de A6, bijvoorbeeld ook door calamiteiten, een goed alternatief beschikbaar komt.

De ontwikkeling van Lelystad Airport tot twin-airport van Schiphol draagt verder 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 2017. 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 het MIRT-onderzoek is beschreven of er sprake is van knelpunten (probleemanalyse) in de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport en zo ja, 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 dit 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 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 richting luchthaven.

De conclusies uit het MIRT-onderzoek hebben geleid tot het Convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport waarin afspraken zijn gemaakt over de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 die met dit provinciaal inpassingsplan mogelijk worden gemaakt.

Het doel van de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 betreft de volgende aspecten:

- Meer robuuste aansluiting van Lelystad op de A6
- Verbetering van de toekomstige doorstroming op de A6
- Voldoende robuuste verbinding met Lelystad Airport en het bijbehorende bedrijventerrein

In het bijbehorende MER in bijlage 1 zijn de keuze voor een voorkeursalternatief en de afweging van de milieueffecten beschreven. 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. 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.

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. In bijlage 3 is de antwoordnota opgenomen.

Het MER is opgenomen in bijlage 1 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.

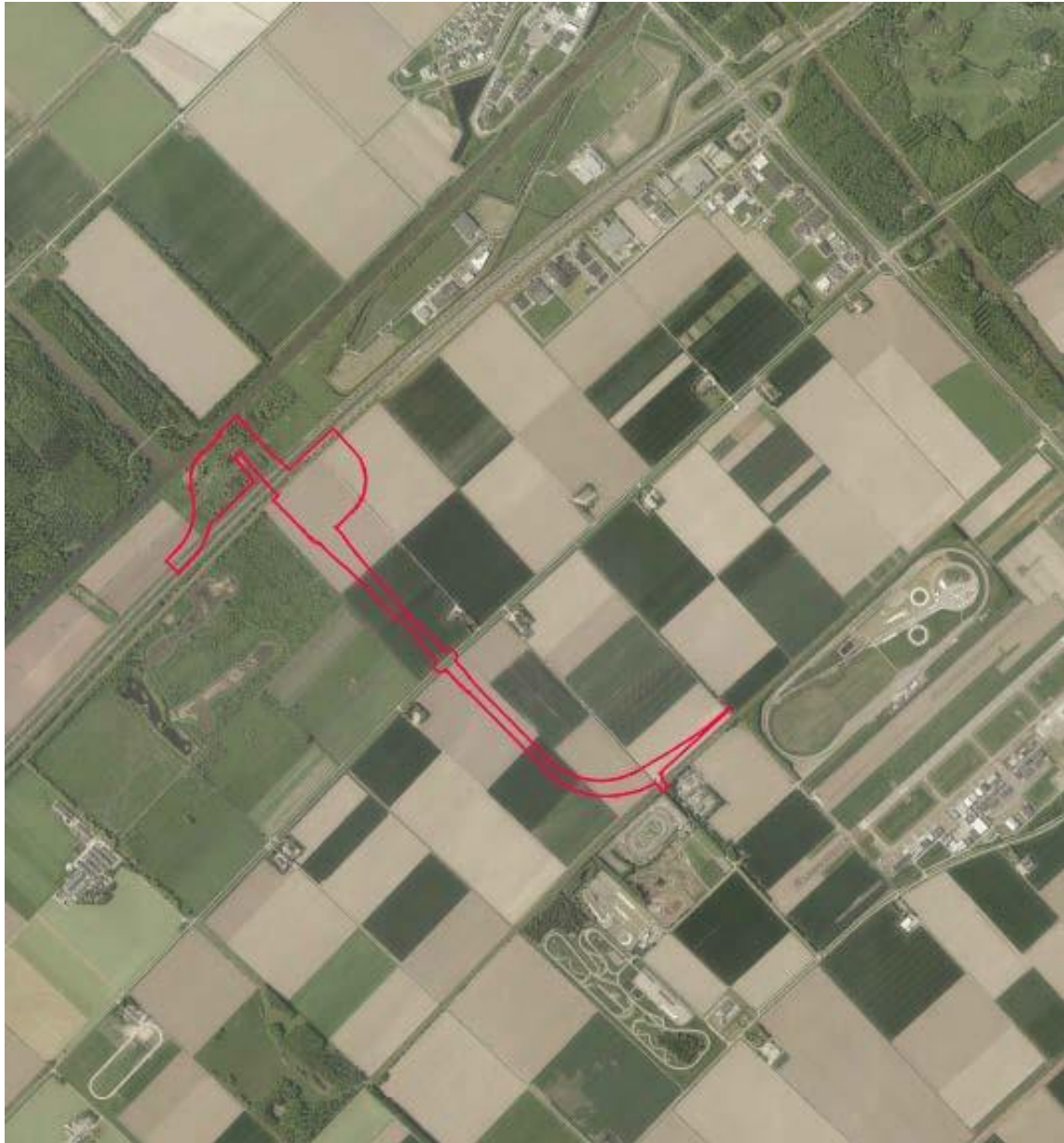
#### **M.e.r.-plicht volgens uit Voortoets Passende Beoordeling**

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 deels ten noordwesten van de snelweg. 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 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)

Daarnaast raakt het plangebied aan 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 het bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop – reparatie is beroep aangetekend bij de Raad van State.

De gemeente Lelystad is in de gelegenheid gesteld het plan te repareren. Voor 1 maart 2016 zal de noodzakelijke aanvullende motivering door de gemeente aangeleverd worden bij de Raad van State.

## **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

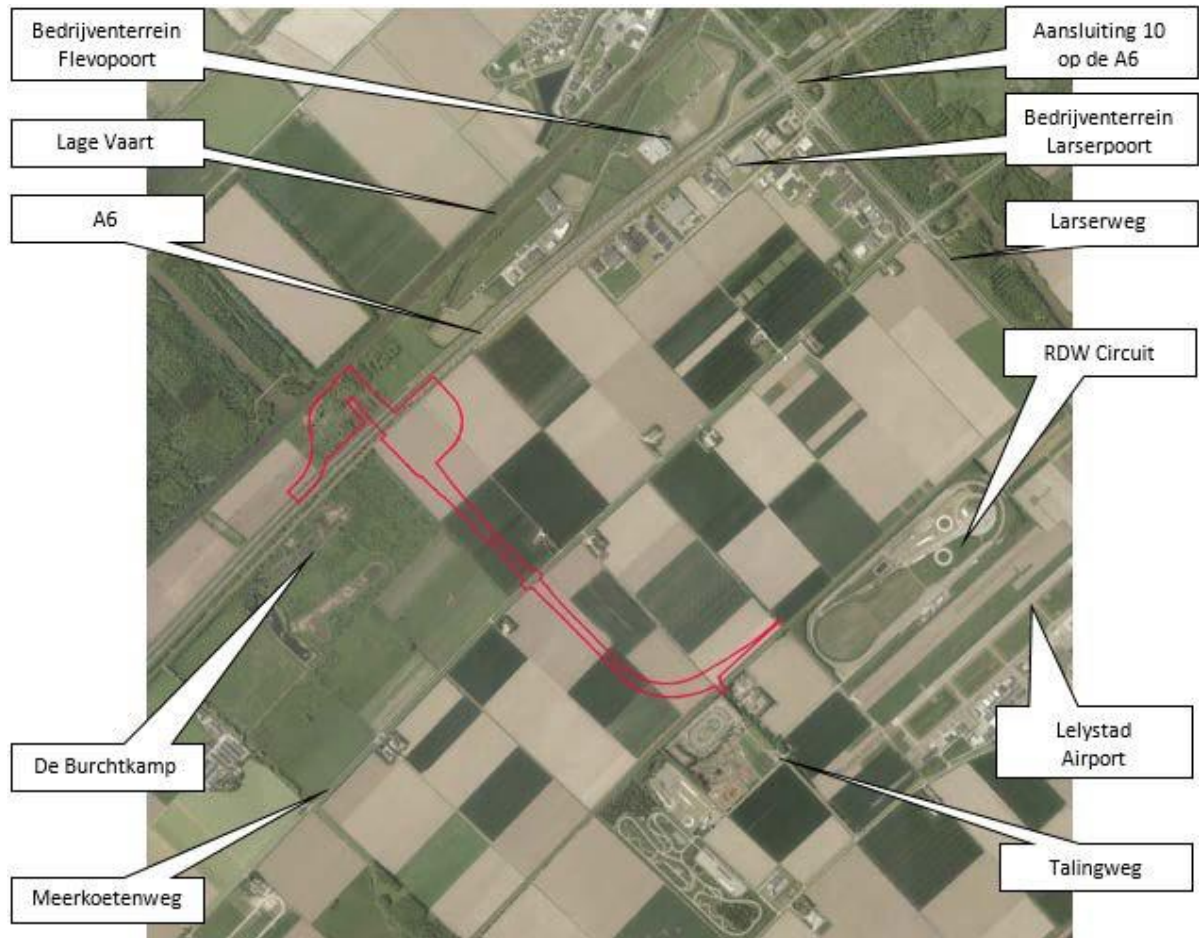
Het plangebied is momenteel voornamelijk in gebruik voor agrarische productie. Daarnaast is een klein deel van het gebied verruigd. Tevens kruist het plangebied de A6 en de Meerkoetenweg. De verbindingsweg sluit aan de zuidzijde aan op de nog aan te leggen Ontsluitingsweg Lelystad Airport en wordt via deze weg met de Larserweg verbonden.

In de omgeving van het plangebied komen agrarische bedrijven voor langs de Meerkoetenweg. 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. Tussen dit bedrijventerrein en Lelystad Airport wordt in de komende periode het bedrijventerrein Larserknoop (OMALA/Airport Garden City) ontwikkeld volgens het bestemmingsplan dat hiervoor vastgesteld is.

Ten zuidoosten liggen verschillende circuits (ANWB, 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 parallel aan 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. Lelystad zelf ligt op enige afstand, ca. 3 km, van het plangebied.





**Figuur 2.1: Luchtfoto van de omgeving van het plangebied.**

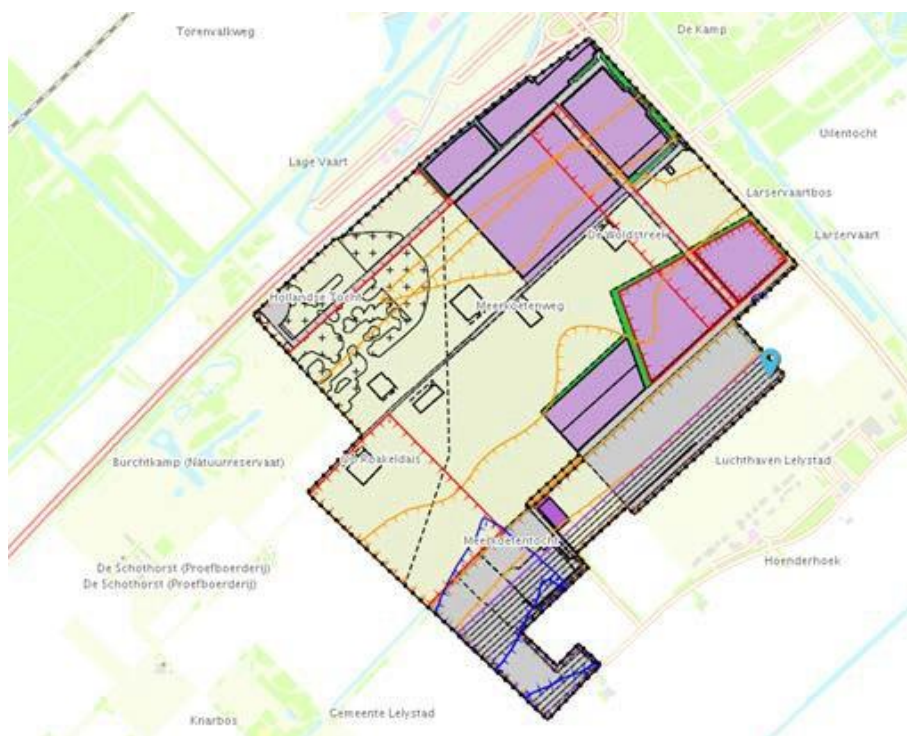
## 2.2 Lelystad Airport

Met het inwerkingtreden van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport verruimd en krijgt de Schiphol Group 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 huidige weg (de Talingweg) naar de circuits.

## 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

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. Deze twee maatregelen hebben echter de verkeersdoorstroming onvoldoende opgelost; geconcludeerd is dat met de maatregelen de verkeersveiligheid is vergroot, maar dat de verkeersdoorstroming slechts beperkt is verbeterd.

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 gebiedsontsluitingswegen 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.

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:

**Tabel 3.1: Berekende I/C-verhoudingen autonome situatie 2030 (I/C = intensiteit/capaciteit van een wegvak).**

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

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. 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 leidt er bovendien toe dat de stad beter toegankelijk wordt en bij knelpunten op de huidige aansluiting op de A6, bijv. ook door calamiteiten, een goed alternatief beschikbaar komt. 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.

Daarnaast is voor zowel de ontwikkeling van de luchthaven als van het bedrijventerrein Larserknoop een extra aansluiting op de A6 noodzakelijk, omdat beide ontwikkelingen extra verkeer genereren die bovenop de verkeersaantallen komen die reeds 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 de meest logische en kortste aansluiting in de richting van zowel het zuidelijke gedeelte van bedrijventerrein Larserknoop als de Luchthaven Lelystad. Tevens zijn maatregelen ten behoeve van het verminderen van de congestie in de spits en ter ontlasting van de Larserdreef noodzakelijk om de stad en de bedrijventerreinen bereikbaar te houden.

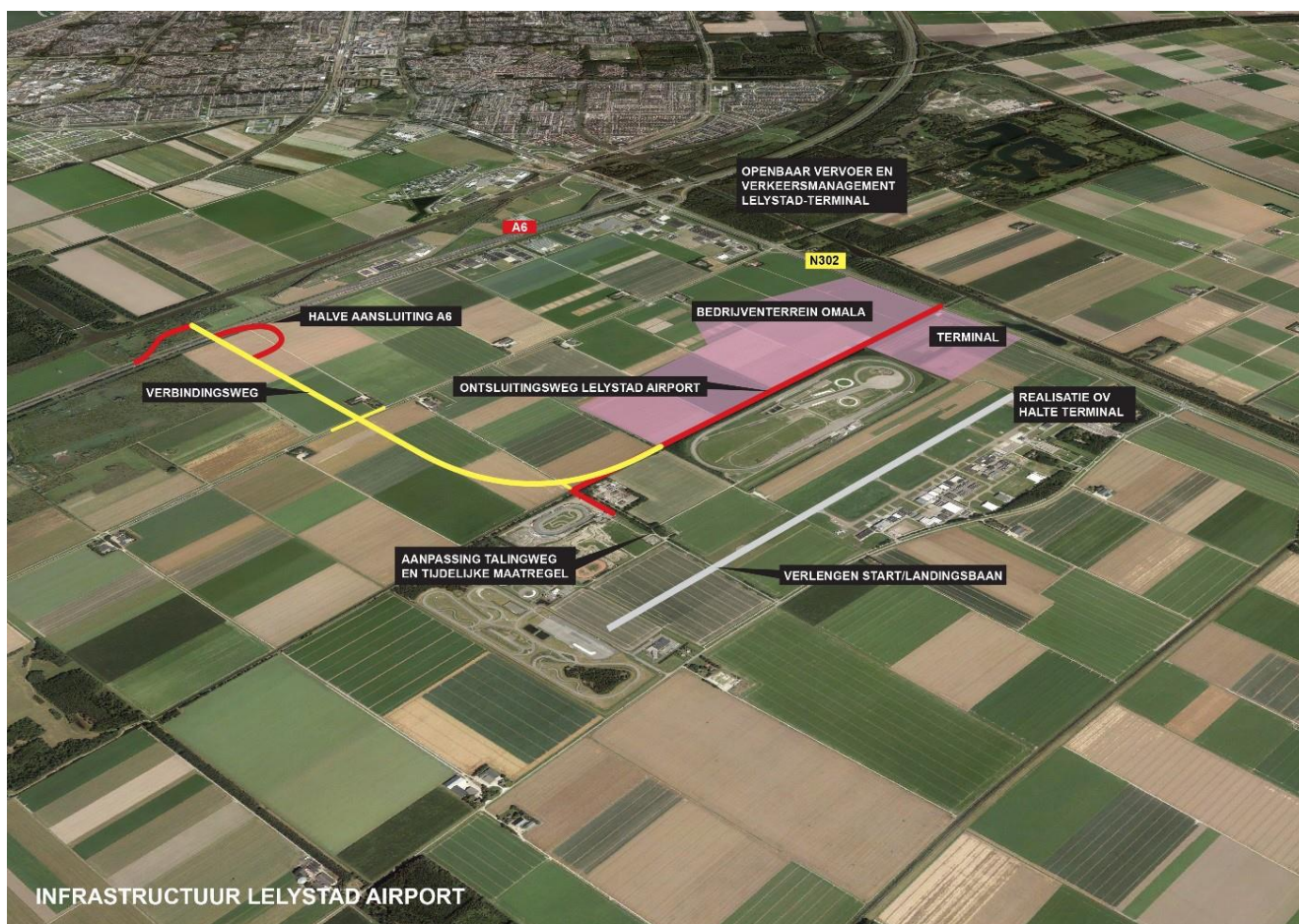
Met de beoogde ontwikkeling van de Warande en de Warandedreef ontstaat bovendien de noodzaak om Lelystad Zuid direct aan te sluiten op de A6. De nieuwe halve aansluiting sorteert voor op deze ontwikkeling.

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 gelijkvloerse kruising met de Meerkoetenweg is tevens onderdeel van het PIP, zo ook de aansluiting op de ontsluitingsweg Lelystad Airport waarbij de kruising met de Talingweg dient te worden ingepast.





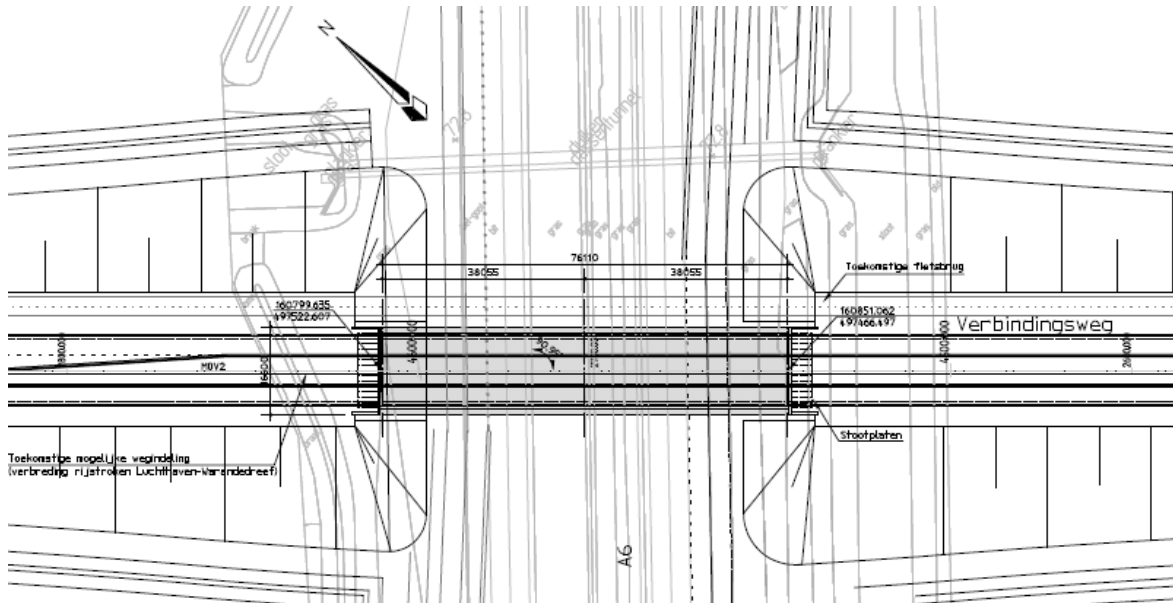
**Figuur 3.1: Voorgenomen ontwikkeling van de infrastructuur Lelystad Airport. De gele lijn en de rood aangegeven aansluitingen op de A6 aan de westzijde maken deel uit van het PIP.**

### 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**

### 3.2.3 Verbindingsweg

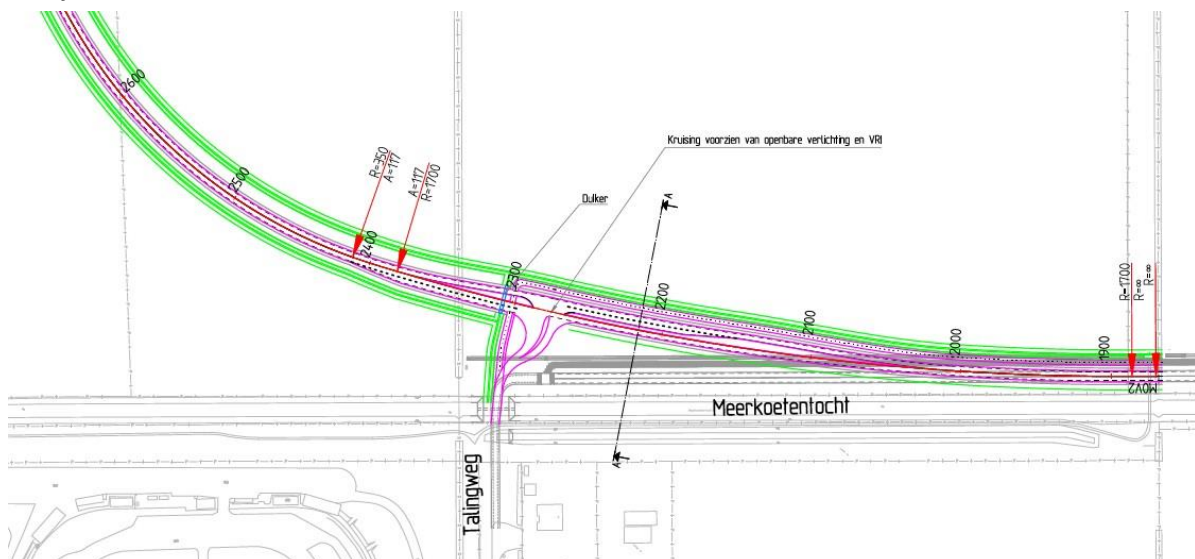
De verbindingsweg tussen de halve aansluiting op de A6 en de Ontsluitingsweg Lelystad Airport wordt gerealiseerd loodrecht op de A6. De verbindingsweg loopt als kunstwerk over de A6 en loopt van daar naar het maaiveldniveau en vervolgens naar het zuiden. De verbindingsweg wordt ingericht als 1x2 gebiedsontsluitingsweg.

De verbindingsweg kruist één weg. De kruising, met de Meerkoetenweg, wordt gelijkvloers aangelegd, want de verkeersaantallen vormen geen aanleiding voor een ongelijkvloerse kruising. Tevens is een ongelijkvloerse kruising vanuit landschappelijke inpassing niet gewenst en zijn de kosten daarvan een argument om te kiezen voor een gelijkvloerse oplossing. De exacte invulling wordt nader bepaald, al dan niet op termijn met VRI, waarbij veiligheid, doorstroming en toekomstvastheid belangrijke aandachtspunten zijn.

Ten zuiden van de Meerkoetenweg buigt de verbindingsweg in een ruime bocht af richting de Ontsluitingsweg Lelystad Airport.

### 3.2.4 Aansluiting Ontsluitingsweg Lelystad Airport

De verbindingsweg zal zonder kruispunt aansluiten op de Ontsluitingsweg Lelystad Airport. De aansluiting van de Talingweg op de verbindingsweg wordt vormgegeven als T-splitsing met opstelvakken en, al dan niet op termijn, een VRI.



**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 advies gegeven voor de landschappelijke inpassing. Deze landschapsvisies zijn opgenomen in bijlagen 6 en 7 bij deze toelichting.

De wens vanuit het landschap is om de verbindingsweg van een breder profiel te voorzien, waarbij is aangegeven dat voor de huidige realisatie uitgegaan wordt van de minst belastende en het strikt noodzakelijke grondbeslag.

Er wordt geen opgaand groen gerealiseerd, met uitzondering van de eventuele afschermende maatregelen bij de Burchtkamp bij de halve aansluiting. Dit past in het beeld dat in de landschapsvisies wordt geschetst.

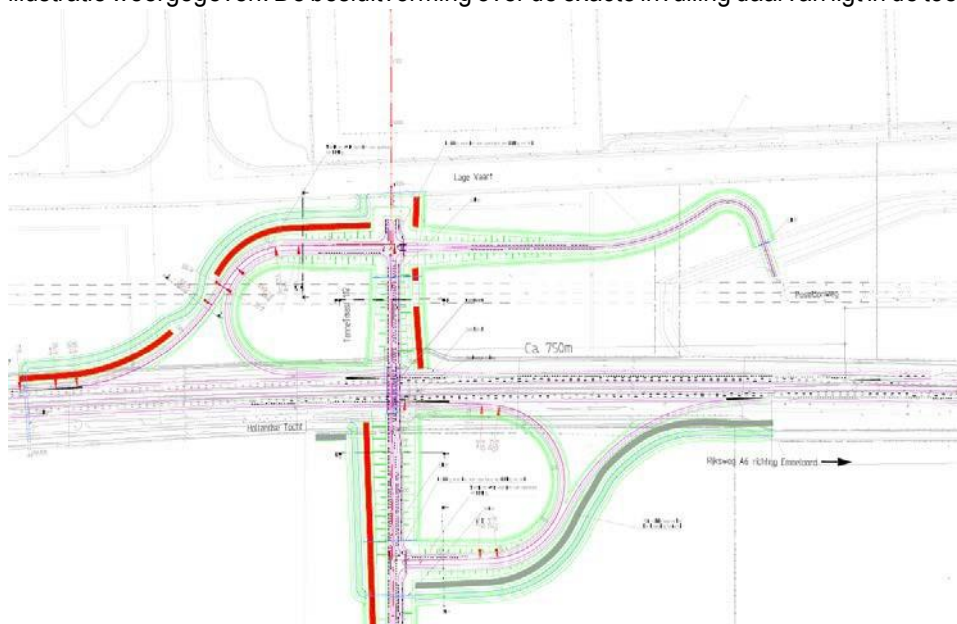
Verder wordt geadviseerd om bij de aansluiting van de Burchtkamp het restgedeelte tussen de verbindingsweg en de Burchtkamp te betrekken bij het natuurgebied. Dat is op dit moment niet in het plan opgenomen.

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. Vooral nog 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

Het voornemen om de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 te realiseren ontleent nut en noodzaak grotendeels uit de autonome ontwikkelingen die plaats zullen vinden in de planperiode. De uitbreiding van Lelystad Airport en de ingebruikname als twin-airport van Schiphol, de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserknoop en overige reeds mogelijk gemaakte 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.

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 zijn reeds tweemaal 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 verbreding zal gerealiseerd moeten zijn voordat aantakking van de Warandedreef (en een ontwikkelde Warande) op het wegennet kan worden opgevangen.

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.

Ook een aansluiting naar de Poseidonweg (bedrijventerrein Flevopoort) is een toekomstige ontwikkeling. Door de gemeente Lelystad zal een separate ruimtelijke procedure worden doorlopen, waarmee de realisatie van de aansluiting van de Poseidonweg op de nieuwe aansluiting mogelijk wordt gemaakt. Deze ontwikkeling is buiten het PIP gelaten, omdat dit een gemeentelijk belang is.

## 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 in werking 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 accommoderende 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 geacommodeerd 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.

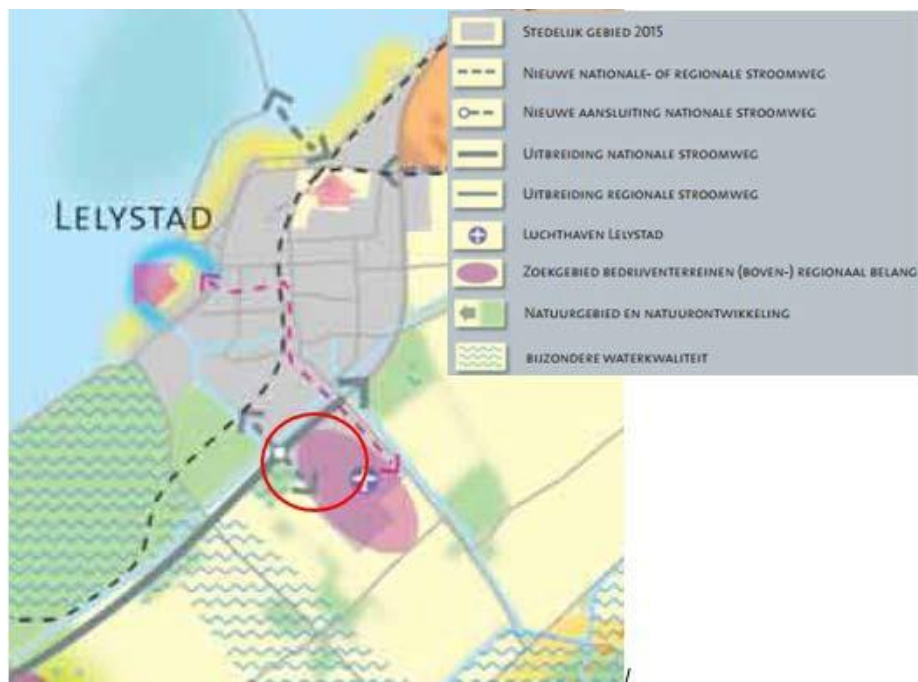
## **4.2 Provinciaal beleid**

### **4.2.1 Omgevingsplan Flevoland 2006-2015**

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, NLTO, etc.) informeren en betrekken bij werkzaamheden zodat coördinatie en samenwerking kan plaatsvinden.

De verbindingsweg is in het p-MIRT opgenomen. De halve aansluiting is financieel de verantwoordelijkheid van het ministerie van I&M.

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).**

### 4.3.2 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 het bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop – reparatie is beroep aangetekend bij de Raad van State. De gemeente Lelystad is in de gelegenheid gesteld het plan te repareren. Voor 1 maart 2016 zal de noodzakelijke aanvullende motivering door de gemeente aangeleverd worden bij de Raad van State.

## 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 zuidelijk Lelystad is reeds rekening gehouden met een extra aansluiting op de A6 om de bereikbaarheid te borgen.

## Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

In bijlage 1 is het milieueffectrapport opgenomen. Hieronder is de samenvatting van het MER vrijwel integraal opgenomen.

### 5.1 Aanleiding

Op 21 juli 2014 is 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. In het convenant is de ambitie opgenomen om de infrastructuur te realiseren voor de opening van Lelystad Airport in 2018.

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 uitgewerkt. In het eerder uitgevoerde MIRT onderzoek is ten behoeve van het afgesloten convenant een globale oplossingsrichting voor de verbindingsweg en de halve aansluiting gegeven. Deze is in figuur 5.1 opgenomen.



**Figuur 5.1: Situatie en globale oplossingsrichting. (Bron: Arcadis, Verlengd MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport, rapportage fase 3, 2014)**

De capaciteit van de bestaande aansluiting 10 is in de bestaande situatie al een punt van aandacht en dreigt met de autonome ontwikkelingen die in het gebied spelen een nog groter knelpunt te worden. Voor de opening van de terminal van Lelystad Airport (in april 2018) wordt een ontsluitingsweg gerealiseerd. De realisatie van de halve aansluiting en van de verbindingsweg die aansluit op deze ontsluitingsweg zal in de periode aansluitend op de realisatie van de ontsluitingsweg plaatsvinden en leidt tot een andere verkeersverdeling vanaf en naar de A6.

Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan de robuustheid van het verkeerssysteem van Lelystad, omdat op dit moment alternatieven voor de Larserweg/Larserdreef ontbreken. 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. Een extra aansluiting leidt er bovendien toe dat de stad beter toegankelijk wordt en bij knelpunten op de huidige aansluiting op de A6, bijvoorbeeld ook door calamiteiten, een goed alternatief beschikbaar komt.

De ontwikkeling van Lelystad Airport tot twin-airport van Schiphol draagt verder 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 2017. 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 het MIRT-onderzoek is beschreven of er sprake is van knelpunten (probleemanalyse) in de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport en zo ja, 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 dit 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 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 richting luchthaven.

De conclusies uit het MIRT-onderzoek hebben geleid tot het Convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport waarin, zoals aan het begin van deze paragraaf beschreven is, afspraken zijn gemaakt over de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 die het onderwerp van dit MER zijn.

Het doel van de Verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 betreft de volgende aspecten:

- Meer robuuste aansluiting van Lelystad op de A6
- Verbetering van de toekomstige doorstroming op de A6
- Voldoende robuuste verbinding met Lelystad Airport en het bijbehorende bedrijventerrein

## 5.2 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 1.3 is nader ingegaan op de ingebrachte zienswijzen en adviezen.

De volgende stap is het opstellen van onderhavig MER. Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan een (ruimtelijk) besluit. Dit MER is gekoppeld aan het 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 vindt gelijktijdig plaats. Op de stukken kan een ieder zijn of haar zienswijzen 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:

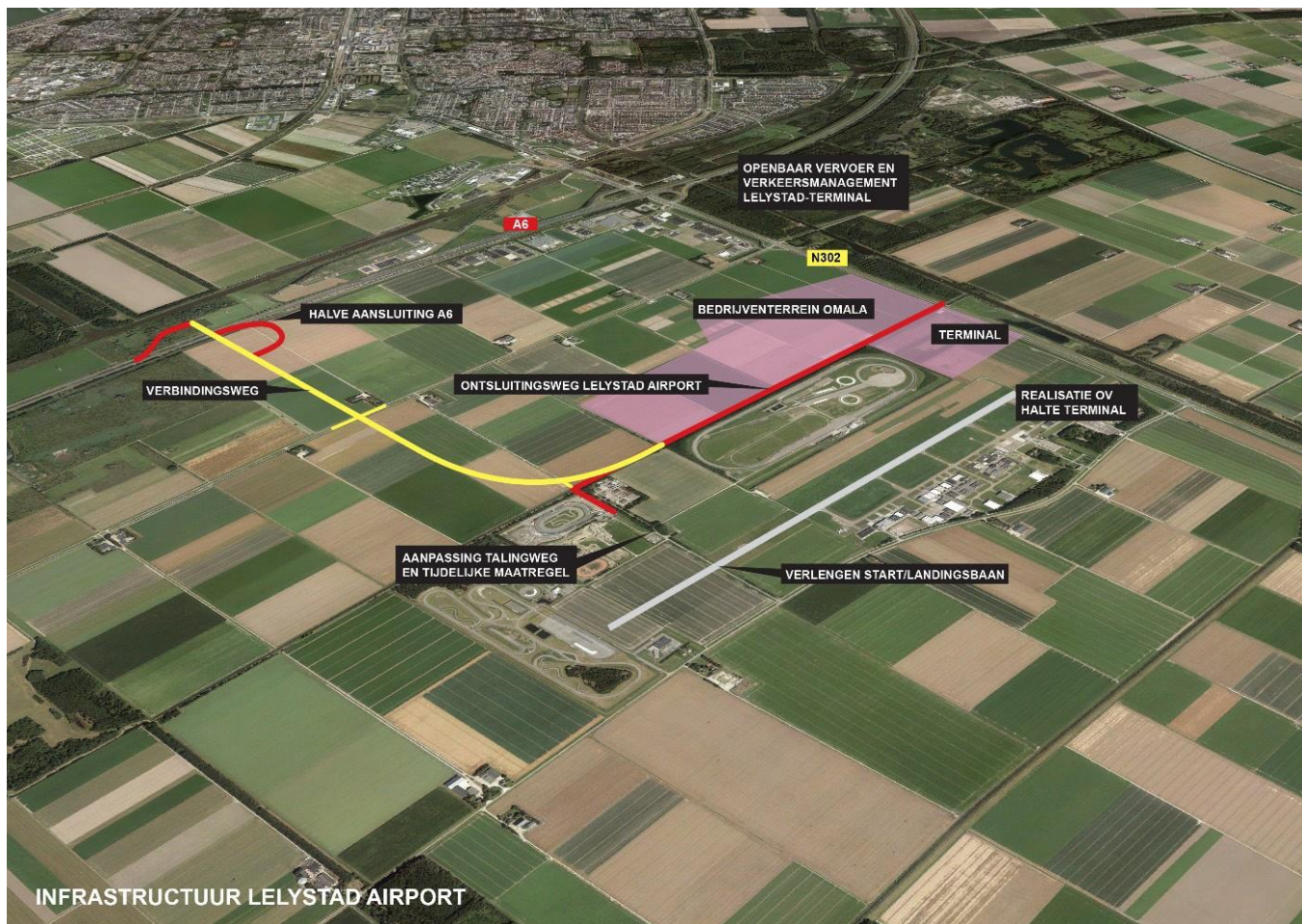
- geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van de aanleg van de Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 in het plangebied zelf en op de omgeving;
- biedt een kapstok om een integrale milieufweging te kunnen uitvoeren van een aantal varianten van de verbindingsweg;
- levert de milieu-informatie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

en kan aanbevelingen bevatten om milieugevolgen tegen te gaan.

### 5.3 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 gelijkvloerse kruising met de Meerkoetenweg is tevens onderdeel van het PIP, 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 lijn en de rood 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.

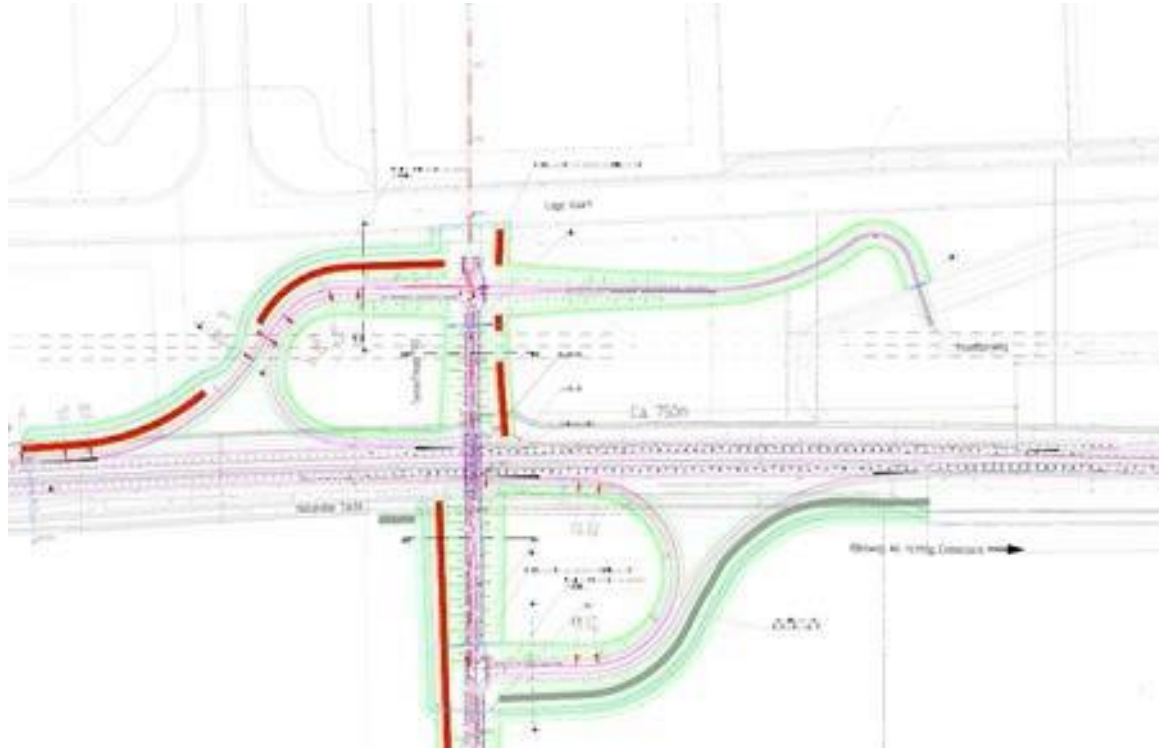
Ten behoeve van de realisatie van de verbindingsweg en nieuwe aansluiting is een aantal varianten ontworpen. De trechtering van de potentiële varianten naar het voorkeursalternatief is in hoofdstuk 4 van dit MER toegelicht.

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.
- 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 weefvakkengte 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 toekomstige 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 Waranedreef 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 Waranedreef.**

## 5.4 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.

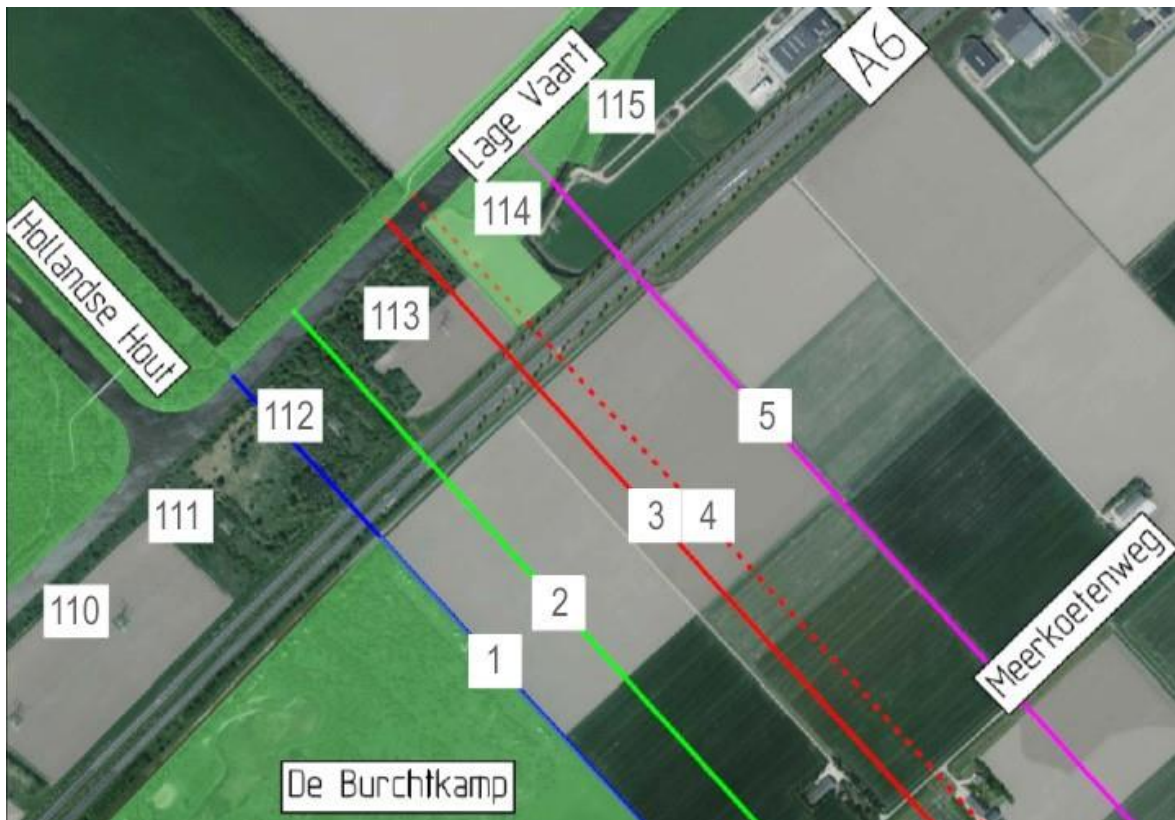
Basisuitgangspunt is de realisatie van een weg, die via een zo kort mogelijk tracé de beoogde verbinding vormt.

### Ligging verbindingsweg

Voor de ligging van de verbindingsweg zijn vijf potentiële alternatieven benoemd. Deze liggingvarianten 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.



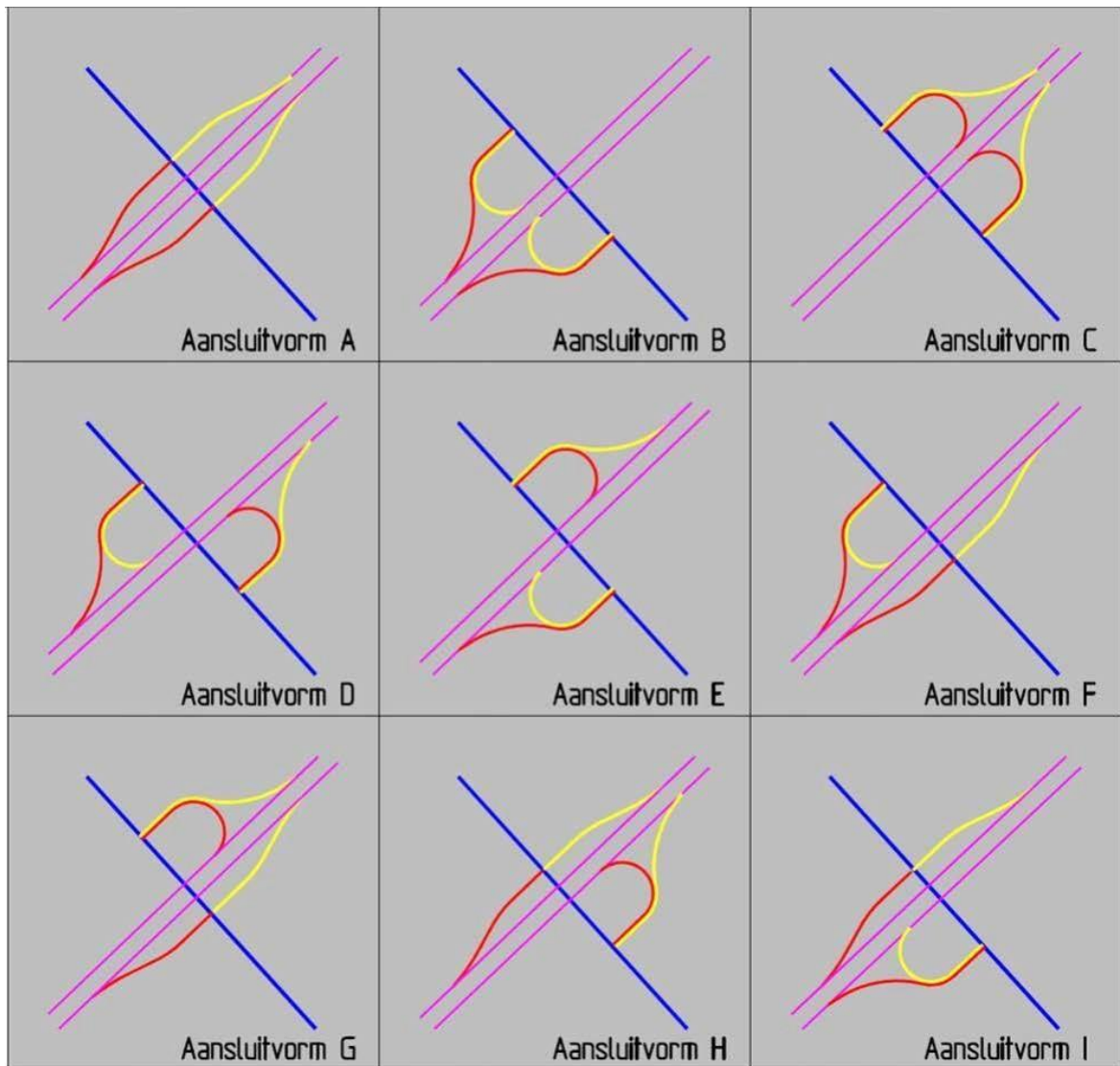


**Figuur 5.4: Liggingsvarianten voor de verbindingsweg (1 tot en met 5)**

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. Overigens was een toekomstvast ontwerp met een hele aansluiting en een A6 met 2 x 3 rijstroken 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.

Hoewel een voorkeursalternatief gekozen is, is een vergelijking gemaakt van dit voorkeursalternatief met twee andere alternatieven. Deze vergelijking is opgenomen om de milieueffecten voldoende te laten meewegen in de besluitvorming. 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 kan geconcludeerd worden dat variant 2D het best scoort. 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.

## 5.5 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.

## 5.6 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen worden getroffen ten behoeve van de aspecten water, natuur, archeologie en landschap.

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.

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.

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.

Om verstoring door lichthinder op NNN-gebied de Burchtkamp te voorkomen wordt een afscherpende strook ingericht. Door het planten van bomen 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. De verdere uitwerking van de beplanting wordt vormgegeven in het definitieve ontwerp van de weg. Het PIP maakt de aanplant van de bomen mogelijk.

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. Het ruigteveld gaat deels verloren en agrarisch akkerland ten zuiden van de A6 gaat ook verloren. De waarde van deze gebieden voor beide vogelsoorten is in beeld gebracht. Voor de bruine kiekendieven betreft het verlies aan agrarisch gebied verlies van suboptimaal foerageergebied. 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 de effecten van het ruimtebeslag op foerageergebied voor de blauwe kiekendieven gemitigeerd worden door de aanleg van foerageergebied. Tabel 5.3 toont de mitigatieopgave. Uitgaande van de aanleg van optimaal foerageergebied voor de blauwe kiekendief dient 1.0 tot 3.5 ha foerageergebied te worden aangelegd.

**Tabel 5.3: Mitigatieopgave kiekendieven**

<i>Foerageergebied</i>	<i>Nodig voor 1 paar blauwe kiekendief</i>	<i>Totaal verlies foerageergebied</i>	<i>Mitigatieopgave Blauwe kiekendief</i>
Optimaal	75 - 100 ha	-	1.04 - 3.48 ha
Suboptimaal	600 - 1500 ha	20.9 ha	-
Agrarisch	Ongeschikt	88.7 ha	-

## 5.7 Leemten in kennis

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 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. Gezien de worst case benadering met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen worden gehanteerd, leveren deze onzekerheden geen belemmeringen op voor de besluitvorming. In de onderzoeken is voldoende zicht op de uitvoerbaarheid en/of vergunbaarheid geboden, zodat dit geen belemmering vormt voor de besluitvorming.

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.

## **5.8 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 hoofdwegenet, 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 / sluijverkeer.

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 voldoende. 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.



## Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten

### 6.1 Verkeer

#### 6.1.1 Huidige situatie en probleemanalyse

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. 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.
- Nabij de verkeerslichten bij de aansluiting van de Larserweg en direct op de Larserdreef en nabij de rotondes met de Zuigerplasdreef en de Middendreef. Hier is sprake van schokgolven die worden veroorzaakt door de eerder genoemde knelpunten.

De relevante I/C-verhoudingen behorende bij bovenstaande knelpunten zijn in de volgende tabel opgenomen.

**Tabel 6.1: I/C-verhouding in de omgeving van het plangebied (I/C = intensiteit/capaciteit op het wegvak)**

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



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 kruising 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.

## 6.1.2 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:

- Op de Ontsluitingsweg Lelystad Airport met de Larserweg geldt de maximum snelheid 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.

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.

In de volgende tabel zijn de effecten van de ontwikkeling op de verkeerscijfers weergegeven. De aanduidingen corresponderen met de wegvakken in figuur 6.1.

**Tabel 6.2: Verkeersintensiteiten**

Wegvakken referentiesituatie		Weekdag intensiteiten referentie situatie	Weekdag intensiteiten plansituatie	Vershil
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

**Figuur 6.1: Geprojecteerde wegen met wegvakcodes**

### **Doorstroming**

De cijfers geven duidelijk 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 4.000 voertuigbewegingen in beide richtingen 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.

### **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 exacte invulling wordt nader bepaald, al dan niet op termijn met VRI, waarbij veiligheid, doorstroming en toekomstvastheid belangrijke aandachtspunten zijn. De belanghebbenden worden betrokken bij de verschillende keuzemogelijkheden.

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 diens gevolg 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 standstill 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 'LDEN,GPP' genoemd.

## 6.2.2 Onderzoek

Ten behoeve van dit PIP is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2016). Deze is als bijlage 4 aan deze toelichting toegevoegd. De rekenmethode en uitgangspunten zijn in het onderzoek nader toegelicht. Ten behoeve van het 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 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 LDEN,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 6.1: Rekenresultaten aanleg nieuwe verbindingsweg, inclusief afrek ex artikel 110g Wgh**

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [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 zijn weergegeven in bijlage 3 bij het akoestisch onderzoek.

**Tabel 6.2: Rekenresultaten A6 inclusief nieuwe halve aansluiting, exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh**

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]		
		LDEN,GPP	LDEN, plan	Plan - GPP
01b. Meerkoetenweg 18	1,5	45,60	45,68	+0,08
01b. Meerkoetenweg 18	4,5	46,92	47,09	+0,17
05b. Meerkoetenweg 21	1,5	44,52	44,65	+0,13
05b. Meerkoetenweg 21	4,5	45,71	45,85	+0,14



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelastingen hoogste 46,92 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt bij een geheel benut geluidproductieplafond. Wanneer de halve aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd, dan zal de geluidbelastingen hoogste 47,09 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedragen. Het geluidproductieplafond wordt op woningniveau met ten hoogste 0,29 dB overschreden. Omdat de stand-still doelstelling zonder maatregelen niet gehaald kan worden, moet worden onderzocht of die met doelmatige nieuwe maatregelen wel (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Omdat de geluidbelasting echter onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB blijft, is op voorhand aan te geven dat het treffen van maatregelen niet doelmatig is. De reductiepunten uit het Doelmatigheids criterium starten namelijk pas bij een geluidbelasting van 50 dB.

### 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 geluidbelastingen hoogste 46,92 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt bij een geheel benut geluidproductieplafond. Wanneer de halve aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd, dan zal de geluidbelastingen hoogste 47,09 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedragen. Het geluidproductieplafond wordt op woningniveau met ten hoogste 0,29 dB overschreden. Omdat de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB blijft, is het treffen van maatregelen niet doelmatig. Er is een GPP-wijzigingsprocedure noodzakelijk voor het realiseren van de halve aansluiting op de A6. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan.

## 6.3 Luchtkwaliteit

### 6.3.1 Kader

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet Milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen.

Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een bestemmingsplan (of inpassingsplan) worden vastgesteld, indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer opgenomen grenswaarde, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen, of;
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

### 6.3.2 Onderzoek

Ten behoeve van het PIP en MER is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd door Antea Group. Dit onderzoek is als bijlage 5 bij deze toelichting toegevoegd. Uit het luchtonderzoek blijkt dat de maximale concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> onder de grenswaarden van respectievelijk 40, 40 en 20 µg/m<sup>3</sup> blijven. 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 inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten 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."

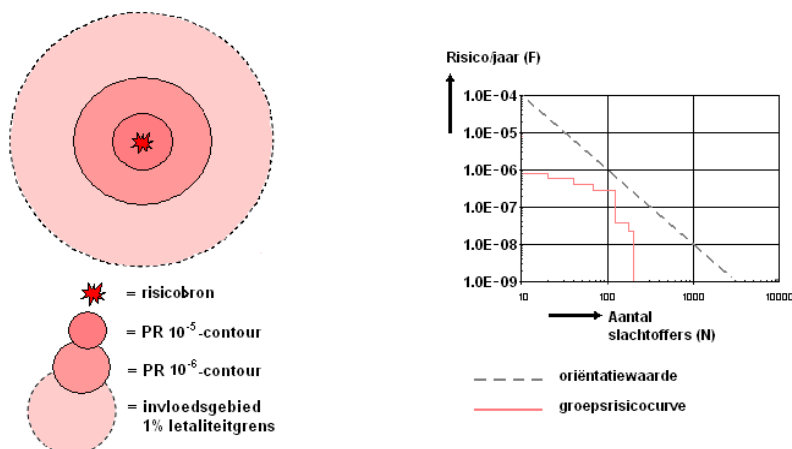
Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

#### 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 weergegeven 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 het Bevi, het Bevb en 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 routing 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, oproepinstallaties, 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 aanvoerrote 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 signaleerd.



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 bodemkwaliteitskaart 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](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 8.

### **Grondwater**

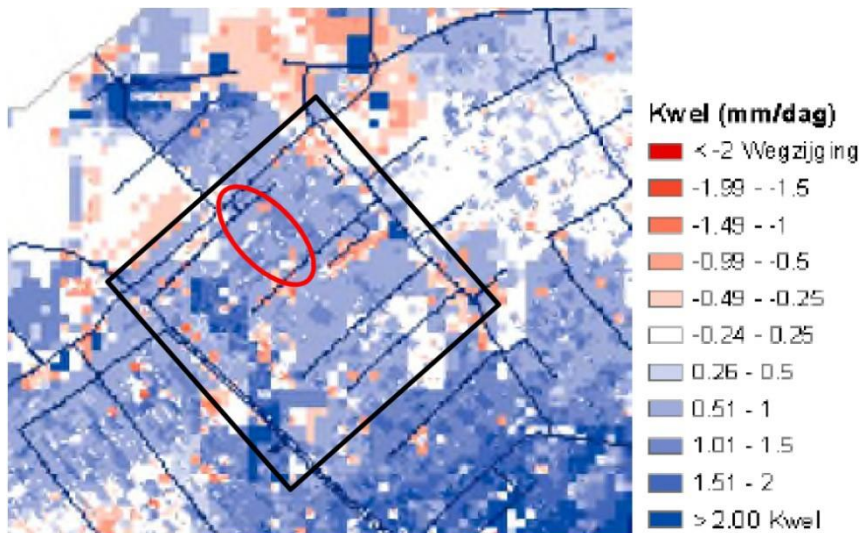
#### *Freatisch grondwater*

Het niveau van het freatische grondwater 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.

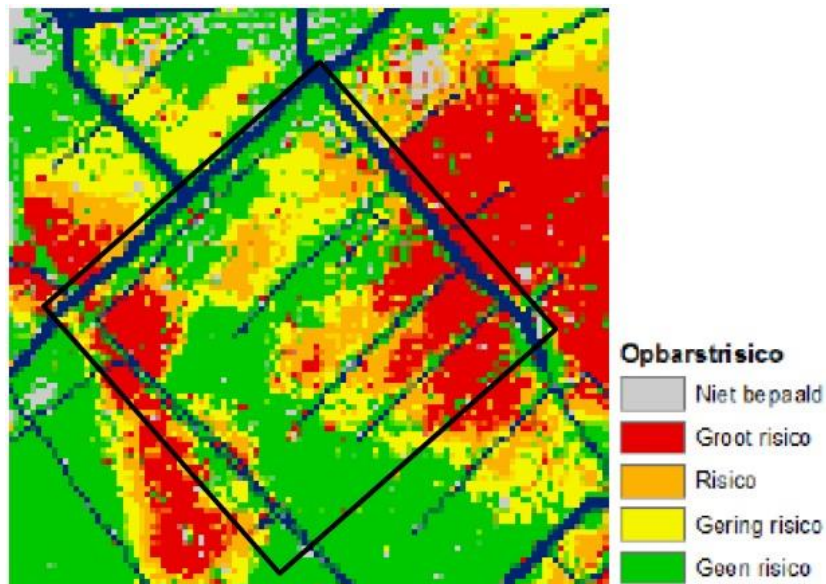
#### *Kwel*

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 de Flevopolder 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.

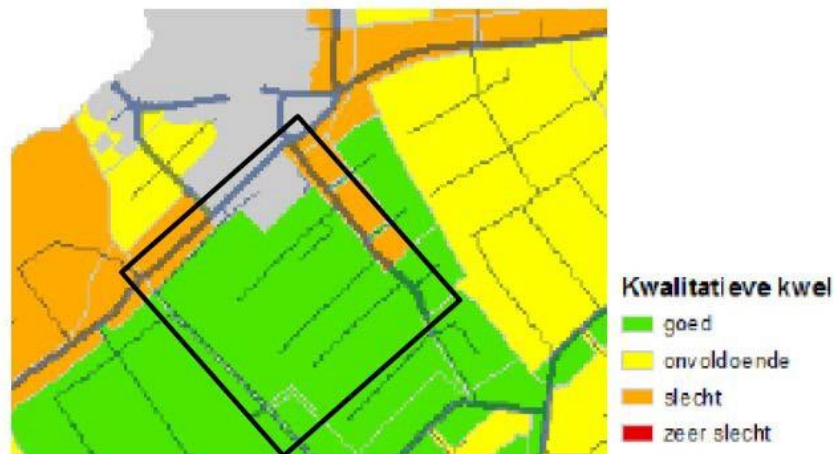


**Figuur 6.4: Verwachte kwel met globale locatie plangebied (bron: Kaartbijlagen Waterkader, Waterschap Zuiderzeeland)**



**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 (ijzergehaltenes 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.



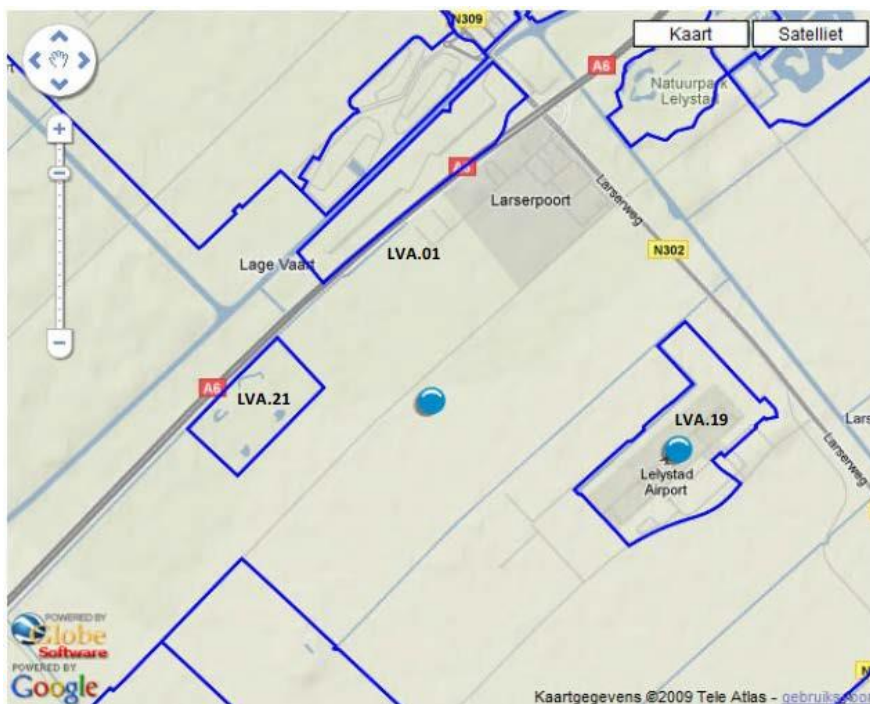
**Figuur 6.7: Overzicht bestaande waterstructuur plangebied [legger Zuiderzeeland]**



De Lage Vaart en Larservaart liggen aan de rand van het plangebied. Parallel aan de A6 centraal in het plangebied ligt de Meerkoentocht. De Meerkoentocht zorgt voor de afwatering van het gebied naar de Larservaart, ten noordoosten van de Larserweg. Op regelmatige afstand, haaks op de Meerkoentocht zijn de sloten gepositioneerd. In de Meerkoentocht 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, sluisen 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 orde grootte 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 weerszijde 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.

Om het door de aanleg van de verbindingsweg extra verharde oppervlak te compenseren, moet 5% extra water worden gegraven. In de volgende tabel zijn de te compenseren oppervlakken weergegeven, inclusief de te graven wateroppervlakken. Uit de tabel blijkt dat voldoende water wordt gecompenseerd om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen.

**Tabel 6.3: Berekeningen watercompensatie**

Post	toe of afname	
<i>Compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak</i>		
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
<i>Compensatie als gevolg van dempen en graven oppervlaktewater</i>		
te dempen oppervlaktewater:	8000	m2
te graven oppervlaktewater:	11500	m2
nog benodigd oppervlaktewater (als gevolg van dempen en graven)	-3500	m2
<i>Te compenseren oppervlaktewater (som dempen en compensatie)</i>	-803	m2



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

### 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. Er kan een tweedeling worden gemaakt in soort- en gebiedsbescherming.

#### *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 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.

#### *Boswet*

De Boswet heeft tot doel bossen te beschermen. De wet is erop gericht de bossen te behouden. Daarbij geldt dat indien bos gekapt wordt, hiervoor herplant moet plaatsvinden. Onder de Boswet vallen:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat

### 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 9 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 en rivieronderpad.

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. 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 vleermuis kasten of groene voorzieningen.

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 verkeersslachtoffers te voorkomen en de ecodikers 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.

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.

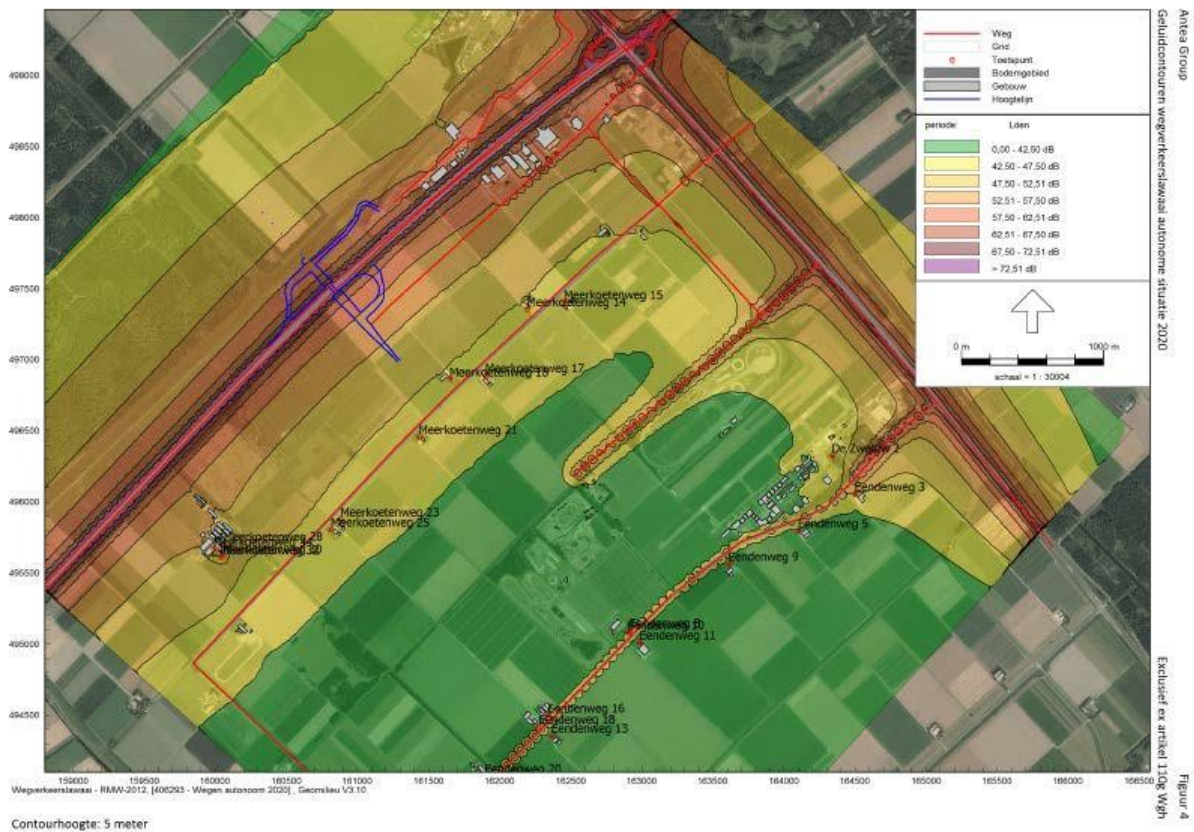
De provincie Flevoland heeft externe werking ook van toepassing verklaard op de NNN-gebieden. Dit betekent dat naast ruimtebeslag ook andere effecten op de NNN een rol dienen te spelen in de afweging.

Effecten door verzuring en vermisting op de Burchtkamp en Lage vaart als gevolg van stikstofemissies vanuit het verkeer kunnen uitgesloten worden. De natuurgebieden in Flevoland zijn niet stikstofgevoelig. 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.

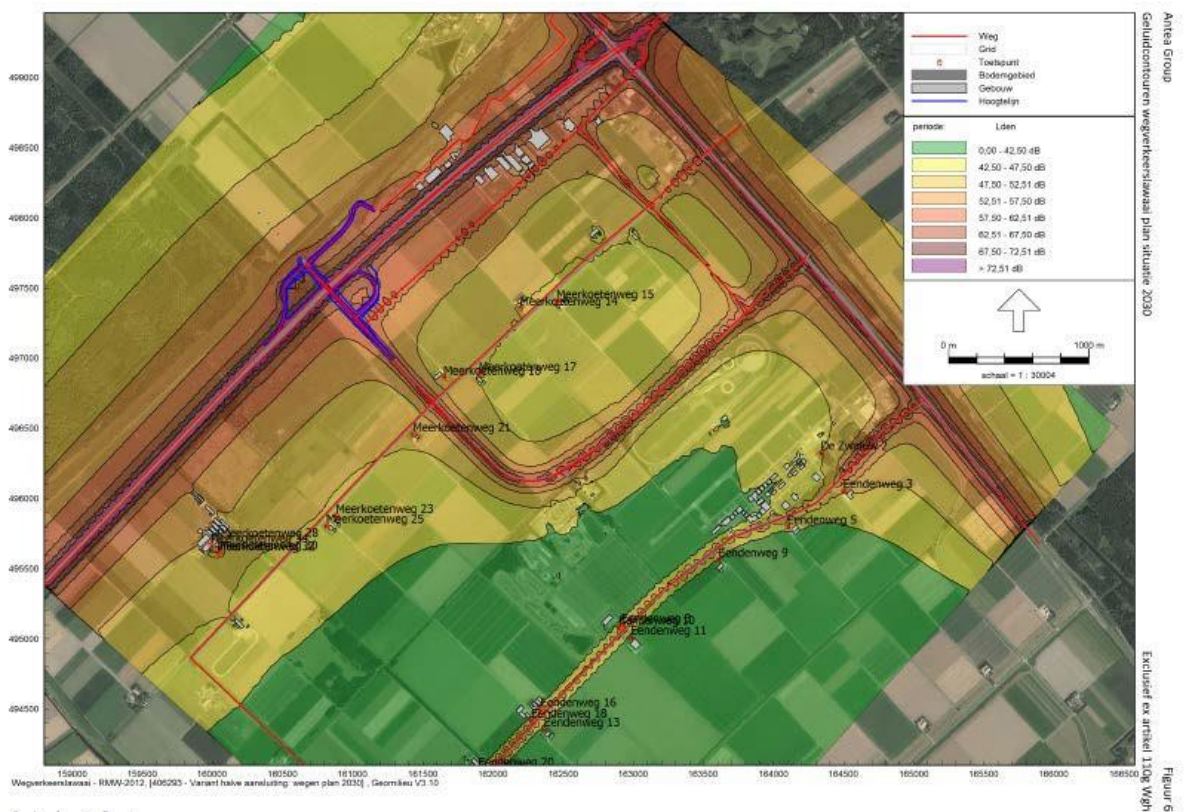
Om inzicht te krijgen in de geluidseffecten worden in figuur 6.10 en 6.11 de geluidscontouren van de huidige en toekomstige situatie getoond, respectievelijk de autonome situatie en de plansituatie. Uit beide figuren komt de aanwezigheid van de A6 sterk naar voren. Het geluidsniveau in de huidige situatie is nagenoeg in de gehele Burchtkamp hoger dan 52 dB(a). Er is geen sprake van een noemenswaardig projecteffect, het geluidseffect van de afrit van de A6 valt in zijn geheel binnen de reeds aanwezige zone met het hoge geluidsniveau (57 – 72 dBA). De geluidscontouren van de verbindingsweg overstijgen het reeds aanwezige geluidsniveau niet.

Aan de noordzijde van de A6 is wel een beperkte verschuiving van de contour waar te nemen over de Lage Vaart als gevolg van de halve aansluiting. Hier is sprake van een grotere geluidsverstoring door de aanwezigheid van de halve aansluiting.

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



**Figur 6.10: Geluidscontouren wegeverkeer, autonome situatie 2020.**



**Figur 6.11: Geluidscontouren als gevolg van planvoornemen**



### 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 10.

#### **Verzuring en vermessing, 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 de AERIUS bijlage. Op grond van deze stikstofdepositieberekeningen is geen Nb-wet vergunningaanvraag of melding noodzakelijk voor effecten van verzuring en vermessing.

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 10 bij dit PIP verwezen.

#### **Ruimtebeslag**

Er is geen sprake van direct ruimtebeslag op Natura 2000-gebieden. Een effect op de instandhoudingsdoelen vanwege (indirect) ruimtebeslag zou kunnen bestaan vanwege een afname van foerageergebied van bruine en blauwe kiekendief. Ontwikkeling van Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 heeft tot gevolg dat landbouwgrond en het ruigteveld (grotendeels) verdwijnt, het ruimtebeslag beslaat in totaal circa 26 ha.

In de passende beoordeling is onderzocht in hoeverre dit ruimtebeslag effect heeft op instandhoudingsdoelen van de bruine en blauwe kiekendief, aangezien beide soorten foerageren op (agrarisch) gronden buiten het Natura 2000-gebied. Bruine kiekendieven foerageren in het broedseizoen op landbouwgronden binnen een straal van 5 à 7 km van het moerasdeel, waar ze broeden maar bij voorkeur zo dichtbij mogelijk bij de nestlocatie en vooral tot een afstand van ca. 6 kilometer van de nestplaats vandaan. De staat van instandhouding van de bruine kiekendieven is zodanig gunstig en het ruimtebeslag op het suboptimale foerageergebied voor deze soort (ten zuiden van de A6) dat geen sprake is van een (significant) negatief effect op deze soort.

Jonge bosaanplant of andere jonge stadia van bosontwikkeling (mantel- en zoomvegetaties) zijn vaak, meer dan landbouwgrond, uitermate geschikt jachthabitat voor de blauwe kiekendief. Anders dan de bruine kiekendief zoekt de blauwe kiekendief vaker bosranden en jong bos op om langs te jagen. T.o.v. van de aansluiting op de A6 (het ruigteveld) ligt de rand van het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen op circa 3 kilometer afstand van de aansluiting en 4,5 km van de potentiële broedplaatsen. Het ruigteveld is, zoals de naam al aangeeft, een ruig begroeid terrein waarin hoge bosschages, dichte struwelen en rietruigte aanwezig is. Dit terrein biedt geen specifiek optimale foerageergebied voor de blauwe kiekendief in de huidige situatie. Voor de blauwe kiekendieven is het agrarische gebied niet geschikt als foerageergebied en het gebied ligt op grotere afstand van het broedgebied van de blauwe kiekendieven (slechts net binnen het uiterste bereik). Vanwege de vereiste zorgvuldigheid is echter nog een nadere analyse uitgevoerd om te kunnen bepalen of het gebied ondanks de afstand, vanwege unieke kwaliteiten toch van (enig) belang kan zijn.

Het vastgestelde beheerplan voor de Oostvaardersplassen verwoord grootschalige ingrepen die ervoor zullen zorgen dat de grootste knelpunten in de Oostvaardersplassen zelf (onvoldoende peildynamiek in het moerasdeel, onvoldoende connectiviteit, ontbreken van poelen en onbegraasde eilanden) worden opgelost. Voor de blauwe kiekendief zijn ook aanvullende maatregelen nodig buiten het gebied (akkerranden, bermbeheer, akkerreservaten). De beheerplan maatregelen zorgen ervoor dat de draagkracht van het gebied op orde komt. Het beheerplan concludeert dat bestaande wegen en infrastructuur de draagkracht van het gebied niet negatief beïnvloeden.

Uit de nadere analyse komt naar voren dat er geen sprake is van een effect op de draagkracht en daarmee het instandhoudingsdoel van Oostvaardersplassen voor de blauwe kiekendief als gevolg van het voornemen. Ten eerste heeft het plangebied geen aantoonbare functie voor deze soort, er is in de verschillende monitoringsonderzoeken niet geconstateerd dat het onderdeel uitmaakt van het foerageerareaal van deze soort. Voor het ruigteveld, dat het dichtst bij het Natura 2000-gebied is gelegen, geldt bovendien dat de aanwezige vegetatie voor het overgrote deel te ruig en te hoog is voor de soort om te fungeren als (sub)optimaal foerageerbiotoop. Daarnaast is het ongunstig gelegen vanuit de Oostvaardersplassen, door de aanwezigheid van de Hollandse Hout én zijn er in het gebied hoogspanningsmasten en kabels aanwezig. Het gebied heeft daarmee ook niet de potentie, bij het juiste beheer, om te fungeren als substantieel suboptimaal foerageergebied van de populatie van de Oostvaardersplassen.

Het areaalverlies van agrarisch land heeft geen invloed op de draagkracht van bruine kiekendieven in de Oostvaardersplassen. Het areaal landbouwgrond in de omgeving van de Oostvaardersplassen is niet beperkend, maar wel de hoeveelheid en kwaliteit van geschikt foerageergebied met voldoende prooien in de nabijheid van de Oostvaardersplassen. De geschiktheid is afhankelijk van het landgebruik (m.n. gewaskeuze, intensiteit grondgebruik). Uitvoering van de beheerplan maatregelen voor de bruine en blauwe kiekendief, buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied, zal gezien de (ongunstige ligging voor de soort) niet overlappen met het projectgebied en daarmee niet gefrustreerd worden.

In het licht van de totale omvang van het foerageergebied van kiekendieven in vergelijking met de omvang van het plangebied, de afstand van het Natura 2000-gebied tot het plangebied, de huidige functies van plangebied voor beide soorten en de maatregelen die ten behoeve van de kiekendieven in het Beheerplan Natura 2000 genomen gaan worden, kan met zekerheid worden gesteld dat de ontwikkeling de draagkracht van het Natura 2000-gebied en daarmee het instandhoudingsdoelen van de bruine en blauwe kiekendief niet aantast. Significant negatieve effecten van de ingreep op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen kunnen hiermee, op voorhand op basis van objectieve gegevens, uitgesloten worden. Er is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied.



#### **6.6.4 Conclusie**

Het uitvoeren van een vleermuizenonderzoek is noodzakelijk om de effecten op vleermuizen in beeld te krijgen. 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.

Effecten op andere beschermde soorten tijdens de aanlegfase zijn niet uit te sluiten, maar worden gemitigeerd door het toepassen van de bijpassende gedragscode.

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

### **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 bodemversturende 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**

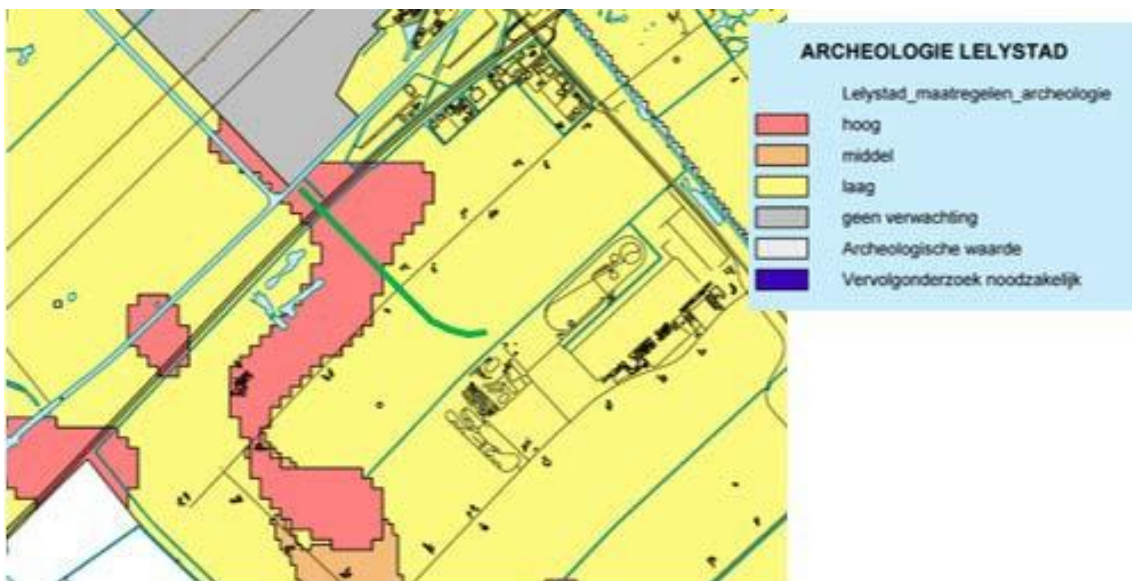
Er zijn geen archeologische vindplaatsen bekend in het plangebied.

De provinciale Bodematlas toont de provinciaal archeologische beleidskaart, de archeologische monumenten en de bekende scheepswrakken. In figuur 6.12 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 6.12: 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 6.13).



**Figuur 6.13: 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 wordt 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 6.14: kaart Landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, de globale ligging van het plangebied is met rood aangegeven (bron: Omgevingsplan Flevoland)**

Omgang met de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (de verkavelingsstructuur en de openheid) is betrokken bij de afweging rondom een voorkeursalternatief.

### 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. Afsproken is dat de provincie deze integraal zal voorbereiden. De afspraken zullen in een overeenkomst worden vastgelegd. 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.

Tevens zijn ook 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. Voor de realisatie van de verbindingsweg en de (halve) aansluiting op de A6 stellen de betrokken overheden (provincie in samenwerking met het rijk) een realisatieovereenkomst en vervolgens een uitvoeringsovereenkomst op.

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 2. In de antwoordnota die als bijlage 3 is toegevoegd zijn de ingezonden inspraakreacties samengevat beantwoord.

#### 8.2.2      **Zienswijzen**

Het ontwerp inpassingsplan wordt samen met het MER gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. In deze periode kan een ieder een reactie op het plan naar voren brengen. In het definitieve inpassingsplan worden de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Daarbij wordt tevens aangegeven of en op welke onderdelen het inpassingsplan vervolgens is aangepast.

## 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](mailto:info@flevoland.nl)  
[www.flevoland.nl](http://www.flevoland.nl)

Februari 2016