

Reactienota zienswijzen Rondweg Lelystad-Zuid

Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Uitgangspuntennotitie

December 2022



PROVINCIE
FLEVOLAND

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Wat kunt u van deze nota verwachten?	3
1.2	Opzet van deze nota	4
1.3	Vervolgproces	4
1.4	Publieksparticipatie	4
2.	Veel gestelde vragen en opmerkingen	5
2.1	Alternatieven	5
2.2	Snelheid Rondweg	6
2.3	Gezondheid	7
2.4	Verkeer en verkeersveiligheid	7
2.5	Natuur	8
2.6	Geluid	8
3.	Individuele beantwoording van zienswijzen	9
3.1	Zienswijze 3008790	9
3.2	Zienswijze 3010976	9
3.3	Zienswijze 3010964	9
3.4	Zienswijze 3029051	10
3.5	Zienswijze 3010966	11
3.6	Zienswijze 3010968	12
3.7	Zienswijze 3010969	12
3.8	Zienswijze 3010970	12
3.9	Zienswijze 3029032	13
3.10	Zienswijze 3010971	14
3.11	Zienswijze 3010973	15
3.12	Zienswijze 3010979	15
3.13	Zienswijze 3018101	15
3.14	Zienswijze 3026513	16
3.15	Zienswijze 3028516	17
3.16	Zienswijze 3026966	18
3.17	Zienswijze 3027478	22
3.18	Zienswijze 3028451	25
3.19	Zienswijze 3028456	26
3.20	Zienswijze 3028469 - Staatsbosbeheer	30
3.21	Zienswijze 3028726 - Waterschap Zuiderzeeland	33
3.22	Zienswijze 3029034	33
3.23	Zienswijze 3029030	36
3.24	Zienswijze 3030218	37
3.25	Zienswijze 3030215	38
3.26	Zienswijze 3032552	41
4.	Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs	42
	Bijlage: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	45

1. Inleiding

In 2021 hebben Provinciale Staten van Flevoland en de Gemeenteraad Lelystad ingestemd met de verkenning voor Rondweg Lelystad-Zuid (bestaande uit de Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef) en de daarin aangegeven voorkeursoplossing Langs de bosrand.

Met de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd vanaf de aansluiting 9 (A6) Lelystad-Zuid naar de Westerdreef. Deze vormt een rechtstreekse toegangsweg naar Nationaal Park Nieuw Land aan de zuidwestzijde van Lelystad (nieuwbouwwijk Warande). Door aanleg van de rondweg verbetert de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad en de verkeersveiligheid op bestaande wegen. Daarnaast wordt de aansluiting 10 Lelystad Centrum en het wegennet richting het centrum van Lelystad ontlast.

In het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Flevoland staat dat er in de periode tot en met 2023 positieve besluiten zijn genomen over de ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land. De nieuwe aansluiting 9 op de A6 maakt een rechtstreekse ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land mogelijk voor verkeer van en naar de Randstad. Ook de programmabegroting 2021-2024 van de gemeente Lelystad benadrukt het belang van een goede verbinding naar het Nationaal park Nieuw Land en een betere verdeling van het verkeer op het huidige wegennet van Lelystad door de Westerdreef te verlengen.

De planologische procedure en de milieueffectrapportage (m.e.r.) is gestart door de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid van 7 september tot en met 19 oktober 2022 ter inzage te leggen. Afhankelijk van de inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet gebeurt dat in de vorm van een Provinciaal inpassingsplan (conform de Wet ruimtelijk ordening (Wro) of een Projectbesluit (conform de Omgevingswet). Daarom wordt een procedure doorlopen die zowel aan de Wro als aan de Omgevingswet voldoet. Voor het besluit over de weg wordt een MER opgesteld.

- Er zijn in totaal 26 zienswijzen ingediend:
- 24 namens één of meerdere particulieren
- 2 van overheidsorganisaties.

De wettelijk adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) zijn om advies gevraagd. De Commissie m.e.r. heeft advies uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage Rondweg Lelystad-Zuid.

De zienswijzen die zijn ingediend op de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid en/of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Rondweg Lelystad-Zuid en het advies van de Commissie m.e.r. worden in deze Reactienota beantwoord. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad waarderen de betrokkenheid van de indieners en vertrouwen erop dat zij met deze beantwoording tegemoet komen aan de gerezen vragen en/of zorgen.

1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In deze Reactienota geeft Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland in afstemming met de gemeente Lelystad antwoord op de zienswijzen en adviezen op de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid en/of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid. Relevante punten uit deze nota worden verwerkt in het Ontwerp Projectbesluit en het milieueffectrapport (MER). Naast de zienswijzen en reacties die aan de NRD en Uitgangspuntennotitie zijn te koppelen, zijn overige zaken aangedragen. Ook op deze overige zaken proberen we zo goed mogelijk antwoord te geven in de voorliggende Reactienota.

1.2 Opzet van deze nota

Alle ontvangen zienswijzen hebben een uniek nummer gekregen. Deze individuele zienswijzen en de reacties hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer dat de zienswijze van de provincie heeft gekregen. De zienswijzen zijn integraal overgenomen. Aangezien een deel van de zienswijzen qua inhoud overeenkomt of een algemeen karakter hebben, is ervoor gekozen deze ook onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording (hoofdstuk 2). De individuele zienswijzen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 gaat in op de geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs en het advies van de Commissie m.e.r.

1.3 Vervolgproces

In 2023 worden het MER en het Ontwerp Projectplan opgesteld. Deze worden vervolgens vastgesteld door de provincie Flevoland in afstemming met de gemeente Lelystad. Op dat besluit kan een zienswijze worden ingediend. De omgeving wordt op de hoogte gehouden van deze procedure. Heeft u een zienswijze ingediend op de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid en/of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid, dan wordt u tijdig geïnformeerd over het proces rondom het Ontwerp Projectplan.

Voor actuele informatie over de planning, de procedure en de stand van zaken wordt u verwezen naar de website van Provincie Flevoland: [Rondweg Lelystad-Zuid - Provincie Flevoland | Wegen en vaarwegen \(flevowegen.nl\)](#) en de website van de gemeente Lelystad: [Rondweg Lelystad zuid | Gemeente Lelystad](#).

1.4 Publieksparticipatie

Naast het formele zienswijzenproces is er ook sprake van publieksparticipatie waarbij de omgeving bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt betrokken. Op een aantal momenten vindt consultatie plaats over de verdere uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en de inpassing. Hierover wordt te zijner tijd via diverse kanalen gecommuniceerd. Het eerstvolgende moment staat begin 2023 gepland in de vorm van een inloopavond.

2. Veel gestelde vragen en opmerkingen

In dit hoofdstuk vindt u de beantwoording van zienswijzen die meerdere keren zijn ingebracht of algemeen van aard zijn.

2.1 Alternatieven

Insprekers wijzen erop dat de nut en noodzaak voor de aanleg van het voorkeursalternatief (Rondweg Lelystad-Zuid) aangetoond moet worden. Hiervoor worden verschillende alternatieven benoemd.

Reactie

Er zijn door insprekers verschillende alternatieven en varianten aangedragen voor de Rondweg Lelystad-Zuid. Alternatieven gaan in dit project over de te onderzoeken tracés. Varianten gaan over onderdelen van deze tracés, bijvoorbeeld de ligging van een rotonde binnen een tracé.

Alternatieven en/of varianten worden in het MER onderzocht als deze reëel zijn. Dit houdt in dat deze:

- bijdragen aan de besluitvorming;
- maakbaar zijn;
- technisch mogelijk en betaalbaar;
- relevant gezien de milieugevolgen (onderscheidend t.o.v. andere alternatieven en varianten);
- voldoen aan de doelstelling.

Daarbij moet ook aandacht zijn voor het voorkomen en mitigeren van mogelijke effecten. Mitigeren is het nemen van maatregelen waardoor eventuele aantastingen van natuurwaarden worden verzacht.

Er zijn door insprekers vier alternatieven en varianten aangedragen:

1. *Laan van Nieuw Land niet laten aansluiten op Verlengde Westerdreef, maar slechts te gebruiken als ontsluiting van Warande.*

De doelstellingen van het project zijn o.a. de ontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land, het verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad (nieuwbouwwijk Warande), het ontlasten van aansluiting 10 op de A6 en het wegennet naar het centrum van Lelystad. Daarnaast is het noodzakelijk om de bestaande infrastructuur van Lelystad te verbeteren en de capaciteit te vergroten om de woningbouwopgave en daarmee de groei van Lelystad mogelijk te maken en te faciliteren. Dit geldt niet alleen voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Uit de verkenning kwam naar voren dat er een extra aansluiting op de Verlengde Westerdreef nodig is. De aansluiting moet een oplossing bieden voor de overbelasting van het hoofdwegennet van Lelystad en aansluiting 10 op de A6. Ook is de aansluiting tegelijkertijd nodig om de groei van Lelystad aan de zuidwestzijde te faciliteren. Daarmee draagt dit alternatief niet bij aan de gestelde doelstellingen.

2. *De Torenavalkweg als serieuze ontsluitingsweg bezien.*

De doelstellingen van het project zijn o.a. de ontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land, het verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad (nieuwbouwwijk Warande), het ontlasten van aansluiting 10 op de A6 en het wegennet naar het centrum van Lelystad. Daarnaast is het noodzakelijk om de bestaande infrastructuur van Lelystad te verbeteren en de capaciteit te vergroten om de woningbouwopgave en daarmee de groei van Lelystad mogelijk te maken en te faciliteren. Dit geldt niet alleen voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Uit de verkenning kwam naar voren dat de Torenavalkweg als ontsluitingsweg geen toereikende oplossing is in relatie tot het hoofdwegennet van Lelystad. De hoofdinfrastructuur van Lelystad wordt niet verlicht en de Larserdreef en aansluiting 10 op de A6 blijven een knelpunt. Daarmee draagt dit alternatief niet bij aan de gestelde doelstellingen.

3. *De voorkeurslocatie van de rotonde tussen de Verlengde Westerdreef en Laan van Nieuw Land meer richting de Lage Dwarsvaart te leggen.*

De aangedragen variant is eerder in de verkenning beschouwd. In deze variant komt de rotonde op flinke hoogte te liggen. Dat komt doordat de wegen elkaar kruisen op het punt dat de Buizerdweg omhoog loopt naar de brug over de Lage Dwarsvaart. Om op die hoogte te komen moet de weg richting de rotonde omhoog lopen. Dit mag niet te steil worden, waardoor er een lange aanloop nodig is die meer ruimte in beslag neemt. Ook mag de Buizerdweg naar de brug over de Lage Dwarsvaart niet te steil zijn en kan de rotonde niet te hoog worden aangelegd (in verband met o.a. licht- en geluidoverlast). Door de verschillende dwangpunten en wet- en regelgeving te combineren bleek het noodzakelijk de rotonde op de huidige plek te plaatsen. Deze variant wordt daarom in het vervolg verder niet onderzocht.

4. *Een brug in plaats van een tunnel over de Verlengde Westerdreef*

Een brug kent nadelen ten opzichte van een tunnel. Een brug betekent dat er meer hoogtemeters moeten worden overwonnen dan bij een tunnel. Dit heeft een grotere ruimtelijke impact. Niet alleen in de lengte, maar ook in de breedte. Bij een fietsbrug dient eveneens rekening te worden gehouden met het zicht op en in de tuinen van toekomstige bebouwing en daarmee mogelijke privacy aantasting. Bij de verdere uitwerking beschouwen we deze afweging nogmaals.

2.2 Snelheid Rondweg

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp snelheid regelmatig aan bod.

Reactie

Om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te borgen, houden zowel de provincie Flevoland als de gemeente Lelystad zich voor de inrichting van de wegen aan de richtlijnen van het CROW en aan het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Bij het bepalen van de snelheid voor een weg wordt door wegbeheerders zoals provincie en gemeente gekeken naar de functie van de weg. Ook wordt gekeken naar de omgeving van de weg en welke wegcategorie daarbij hoort. Zo is in een woonomgeving (bij scholen, woningen, winkels) sprake van een andere dynamiek en worden wegen vaak ingedeeld in een lagere wegcategorie (erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur). Aan de randen van een woonomgeving zijn gebiedsontsluitingswegen gesitueerd, zoals bijvoorbeeld de dreven in Lelystad. Dit zijn de wegen bedoeld om verkeer op een vlotte en veilige wijze te leiden naar wegen van een hogere categorie ontsluitingswegen en stroomwegen (zoals een autosnelweg) of een lagere categorie (zoals erftoegangswegen). Bij iedere categorie hoort een andere snelheid. Dit bij wet vastgesteld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef vormen samen een nieuwe rondweg aan de zuidwestzijde van Lelystad. De twee wegen zijn bedoeld om aangrenzende gebieden te ontsluiten en de Larserdreef te ontlasten. Wegen als de Verlengde Westerdreef, Larserdreef en Buizerdweg zijn bij de gemeente Lelystad in beheer. De gemeente bepaalt op welke manier zij haar wegen indeelt en welke snelheid geldt (zoals 30, 50, 70 km/uur). De Verlengde Westerdreef krijgt een maximum snelheid van 70 km/uur en vormt de verbinding tussen de Laan van Nieuw Land en de rotonde Larserdreef - Westerdreef en is onderdeel van de buitenring van Lelystad. De buitenring in Lelystad kent een maximum snelheid van 70 km/uur. De Buizerdweg richting Hollandse Hout is een weg die het Hollandse Hout en het Nationaal Park Nieuw Land verbindt met de hoofdwegenstructuur (Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef).

Tussen de rotonde Laan van Nieuw Land en de rotonde Hollandse Hout ligt de Buizerdweg binnen de bebouwde kom en heeft daar een maximum snelheid van 50 km/uur.

Wegen die buiten de bebouwde kom liggen en gebieden ontsluiten, zoals de Laan van Nieuw Land en de Anthony Fokkerweg, vallen onder het beheer van de provincie Flevoland. Hiervoor geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur.

2.3 Gezondheid

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp gezondheid regelmatig aan bod.

Reactie

In het MER wordt onderzoek gedaan op tal van thema's die onder gezondheid geschaard kunnen worden. Zo wordt er onderzoek gedaan naar de thema's geluidsoverlast, trillingen, luchtkwaliteit en licht. Hiervoor gelden in Nederland normen die wettelijk zijn vastgesteld. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven o.a. hierop beoordeeld en vergeleken.

Geluidbelasting: In het MER wordt de geluidbelasting op o.a. woningen en natuur als gevolg van de alternatieven onderzocht. Tevens wordt onderzocht of geluidreducerende maatregelen noodzakelijk of gewenst zijn, welke mogelijke geluidreducerende maatregelen mogelijk zijn en welke effecten deze maatregelen hebben. Zie ook paragraaf 2.6.

Trillingen: De effecten van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer ter plaatse van bestaande en geplande woningen en woongebieden worden in het MER in beeld gebracht.

Luchtkwaliteit: In het MER worden de effecten op de luchtconcentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en NO₂ beschreven. Ook het effect op WHO-normen worden beoordeeld. Ontwikkelingen als voertuigemissie en verduurzaming van het wegtransport worden hierbij meegenomen. Fijnstof uitstoot wordt niet alleen bepaald door gebruik van fossiele brandstoffen, maar ook door slijtage van remmen en banden. In de m.e.r.-studie wordt een integrale afweging gemaakt van diverse aspecten en belangen.

Licht: De effecten van de hoeveelheid lichtemissie en lichtintensiteit in de omgeving worden in het MER beschreven, met aandacht voor de gevolgen voor de omgeving en natuur. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijke en realistische maatregelen om zoveel mogelijk hinder te beperken.

Algemene gezondheidsaspecten: Naast geluid en luchtkwaliteit worden in het MER ook andere effecten onderzocht, zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Daarbij wordt ook onderzocht of aanvullende maatregelen mogelijk zijn die een gezonde leefomgeving nastreven, zoals het verminderen van de barrièrewerking door de weg maar ook het bevorderen van sociale veiligheid en het waar mogelijk vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving.

2.4 Verkeer en verkeersveiligheid

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp verkeer en verkeersveiligheid regelmatig aan bod.

Reactie

De nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid wordt mede aangelegd ter ontlasting van het bestaande wegennet in Lelystad. De verkeersintensiteiten zijn in heel Lelystad toegenomen en zelfs zodanig op de Larserdreef en bij aansluiting 10 op de A6, dat tijdens de spits filevorming ontstaat.

Door de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid wordt het verkeer op de huidige wegen herverdeeld. Het exacte effect van de nieuwe Rondweg wordt de komende periode nader uitgewerkt in het verkeersmodel. Het verkeersmodel wordt gebruikt voor het doorrekenen van toekomstige scenario's in 2030 en 2040. In de scenario's wordt gekeken naar toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw, sociale voorzieningen, ontwikkeling bedrijventerreinen, thuiswerken, openbaar vervoer, reizen buiten de spits.

De Rondweg Lelystad-Zuid, bestaande uit de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef, wordt ingericht als rondweg waarbij vrachtverkeer is toegestaan. Hierbij worden vooralsnog geen beperkingen ingesteld m.b.t. gebruik door vrachtverkeer. Wel wordt, zoals hiervoor aangegeven, onderzoek gedaan naar de effecten van de totale verkeersstromen, waar de vrachtwagens onderdeel van uitmaken. In het MER wordt ook het aspect omgevingsveiligheid onderzocht (vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen).

2.5 Natuur

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp natuur regelmatig aan bod.

Reactie

In het kader van het MER worden onderzoeken uitgevoerd naar de aanwezige flora en fauna. Bij de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid zijn de gevolgen op de natuur niet uit te sluiten, eventuele barrièrewerking valt hier ook onder. Het betreft dan met name verstoring van natuurwaarden door geluid, licht en stikstofdepositie. Om die reden wordt in de planvoorbereiding opnieuw naar deze effecten op de natuur gekeken en naar de wijze waarop negatieve effecten kunnen worden voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de Natura2000 gebieden, maar ook naar effecten op de Natuurnetwerk Nederland gebieden, bossen en op beschermde soorten. Voor de Natura2000 gebieden wordt tevens rekening gehouden met de mogelijkheid voor het opstellen van een passende beoordeling. In de passende beoordeling wordt gekeken hoe negatieve effecten voorkomen, beperkt of gecompenseerd kunnen worden. Daarnaast ontwerpen we natuurinclusief en kijken we samen met de gebiedsontwikkeling naar de mogelijkheid van onderdoorgangen.

2.6 Geluid

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp geluid regelmatig aan bod.

Reactie

Een uitgebreid geluidsonderzoek maakt onderdeel uit van het MER. Het MER heeft tot doel om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het kader van het MER moet daarom langs het hele tracé van de alternatieven onderzoek gedaan worden naar de geluidseffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft o.a. betrekking op het aantal geluidbelaste woningen, het akoestisch ruimtebeslag, geluidseffecten op de natuur en houdt rekening met de bestaande geluidproductie (o.a. spoorweg).

In het projectbesluit wordt meer specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de geluidproductie en de geluidbelasting. Het projectbesluit is ook het document waarin de eventuele geluidseffecten worden vastgelegd. Of en wanneer er sprake is van het moeten nemen van maatregelen is wettelijk vastgelegd. Provincie en gemeente zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de wettelijke bepalingen.

Tijdens de realisatiefase zijn alle inspanningen erop gericht om geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen.

3. Individuele beantwoording van zienswijzen

3.1 Zienswijze 3008790

Ik heb jullie plan gezien en het ziet er mooi uit. Ik zou voor bosrand kiezen en absoluut niet door woonwijk.

Reactie

Hartelijk dank voor uw reactie.

Verder zie ik in de tekeningen dat verder niets over info spoor staat vermeld. Hou er rekening mee met infrastructuur wegnen dat in toekomst misschien Lelylijn er aan komt, dus verbreding spoor en daarbij een stationshal met snelle verbinding naar natuurpark en luchthaven.

Reactie

Bij de voorbereidingen van de aanleg van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef wordt breed gekeken naar de ontwikkelingen in het gebied en welke invloed dit heeft op de ligging van de weg. Hierbij valt onder andere te denken aan de woningbouwopgave en ook aan ontwikkelingen m.b.t. het spoor.

3.2 Zienswijze 3010976

Op het nieuwe stuk rondweg zou een snelheidsmaximum van 80 km/u gelden. De doorgaande Lelystadse dreven en wegen kennen snelheidsmaximum van 50 km/u (nabij rotonde Westerdreef/Larserdreef). Daarna Buizerdweg 60 km/u, nabij Albert Heijn 30 km/u, op de Larserdreef en Westerdreef bij de rotonde vandaan is het 70 km/u. Er is geen touw aan vast te knopen. Het verdient aanbeveling om eenduidigheid te creëren in snelheidslimieten in combinatie met wegprofielen/-functies.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

3.3 Zienswijze 3010964

Ik woon recht tegenover de geplande rotonde en maak mij zorgen over geluidsoverlast. Graag blijf ik op de hoogte van relevante stappen in de ontwikkeling van de weg en de mogelijkheden tot inspraak en bezwaar.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.6.

U wordt gedurende het project op de hoogte gehouden middels informatiebulletins en digitale nieuwsbrieven en inloopmomenten. Ook op de projectpagina (www.flevowegen.nl/rondweg-lelystad-zuid-nieuw) is actuele informatie te vinden.

3.4 Zienswijze 3029051

Mijn zienswijze is dat aan de aanleg van deze rondweg veel voor mij onoverkomelijke nadelen zijn verbonden en dat de voordelen van de aanleg van de rondweg zeer beperkt zijn. Onderstaand noem ik de nadelen puntsgewijs op:

De aanleg van de rondweg brengt hoge kosten met zich mee.

Reactie

De provincie Flevoland en gemeente Lelystad zijn van mening dat de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid noodzakelijk is, onder andere om de stad in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. Zie ook paragraaf 2.1. Daarom zijn hiervoor de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld.

De rondweg veroorzaakt teveel stikstofuitstoot, zowel tijdens de aanleg als in het gebruik waarmee de kwetsbare omgeving wordt belast.

Reactie

Bij de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid zijn gevolgen op de natuur niet uit te sluiten, bijvoorbeeld door stikstofdepositie. Om die reden wordt in het MER, het Wet natuurbeschermingstraject en de AERIUS-berekening naar de effecten op de natuur gekeken en naar de wijze waarop negatieve effecten kunnen worden voorkomen en gemitigeerd.

De rondweg veroorzaakt teveel geluidsoverlast voor omwonenden, zowel tijdens de aanleg als in het gebruik.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.6.

De rondweg vervuult de kwetsbare omgeving, zowel tijdens de aanleg als in het gebruik.

Reactie

In de planstudiefase wordt nadrukkelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen voor milieu en leefomgeving. Dit wordt onderzocht en vastgelegd in het MER.

De rondweg verstoort en belast de kwetsbare natuur in de omgeving, zowel tijdens de aanleg als in het gebruik.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.5.

De rondweg verstoort het landschapsaanzicht.

Reactie

De Rondweg Lelystad-Zuid sluit aan bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level en de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven. Het is de ambitie om de nieuwe infrastructuur als een groene toegangsweg naar het Nationaal Park Nieuw Land te ontwikkelen. In de verkenningsfase is gekeken naar de landschappelijke inpassing van de Rondweg Lelystad-Zuid. Daaruit is het beeld als een Parkway met veel groen en een bredere middenberm op een aantal plekken naar voren gekomen. Deze inrichting sluit aan bij het nabij gelegen Nationaal Park Nieuw Land. In het vervolgtraject wordt parallel aan het ontwerp een landschapsplan opgesteld waarbij de elementen van het gebied terugkomen.

Voordelen van de rondweg zijn onvoldoende aanwezig. Ik ben een regelmatige gebruiker van het wegennet in Lelystad en heb nooit ervaren dat het verkeersaanbod te groot is voor de wegen. De voorziene uitbreiding van woningbouw rechtvaardigt aanleg van de rondweg evenmin.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

Tot slot wil ik graag opmerken dat het verstandiger zou zijn om de prioriteiten anders te stellen. Investerings en het gebruik van de schaarse stikstofruimte zou beter ten goede moeten komen aan woningbouw en hoogwaardig openbaar vervoer in Lelystad.

Reactie

Om de woningbouwopgave en daarmee de groei van Lelystad mogelijk te maken en te faciliteren, is het noodzakelijk om de bestaande infrastructuur van Lelystad te verbeteren en de capaciteit te vergroten. Dit geldt niet alleen voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. In het MER wordt de ontwikkeling o.a. vergeleken met de autonome situatie waarin de geplande ontwikkeling van de woningbouw wel plaatsvindt zonder dat de Rondweg Lelystad-Zuid wordt aangelegd. Het verschil wordt op die manier inzichtelijk. Zie ook paragraaf 2.1.

3.5 Zienswijze 3010966

De geluidswal ter hoogte van de Waterbies 74 (nu nog een ingang van de wijk) en de Koriander staat op de tekening dat deze na de sluiting niet doorgetrokken wordt, maar open blijft. Het effect van de geluidswal valt daardoor weg. Als deze open blijft is dat ook een aanzienlijk gevaar voor de kinderen en huisdieren die dan zo maar de Verlengde Westerdreef op kunnen lopen met alle gevolgen van dien. Mijn vraag dus, blijft deze open of wordt deze toch nog gedicht?

Reactie

Dit betreft een vraag buiten de NRD en Uitgangspuntennotitie (vraag overig).

De geluidswal wordt dicht gezet voordat de woningen daar opgeleverd worden, voor het eind van 2022. Ter hoogte van het Wijkplein wordt de geluidwerende voorziening uitgevoerd als geluidscherm.

3.6 Zienswijze 3010968

Wat komt er precies in het gebouw tegenover de Waterbies 92? Dit is nu nog een open vlakte. Per wanneer wordt dit project (gebouw) opgeleverd?

Reactie

Dit betreft een vraag buiten de NRD en Uitgangspuntennotitie (vraag overig).

Er komt een appartementengebouw. Het worden ongeveer 34 koopappartementen en op de begane grond komen voorzieningen. Het gebouw wordt maximaal 14 meter hoog. De bouw start naar verwachting medio 2024 en het gebouw wordt opgeleverd in 2025. Deze planning is onder voorbehoud.

Wat is de functie van de huidige opening in de geluidswal?

Reactie

Dit betreft een vraag buiten de NRD en Uitgangspuntennotitie (vraag overig).

De geluidswal wordt dicht gezet voordat de woningen daar opgeleverd worden, voor het eind van 2022.

Ter hoogte van het Wijkplein wordt het geluidscherm in glas uitgevoerd. Nu is deze opening nog nodig voor het bouwverkeer.

3.7 Zienswijze 3010969

Waarom een 80 km weg als er twee rotondes in zijn. Afremmen en optrekken brandstof slurpend en nauwelijks snelheidswinst. Alles in Lelystad is 50/70 km. Is dus ook verwarrend.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

3.8 Zienswijze 3010970

Het bestuur van de Belangenvereniging Bewoners Hollandse Hout (BBHH) vertegenwoordigt de bewoners van onze wijk. Ons reeds vaak gemelde standpunt is dat de aansluiting van de Laan van Nieuw Land op de huidige Buizerdweg NIET boven het maaiveld uitkomt. Dus dient de Laan van Nieuw Land sterk af te buigen richting de Albert Heijn om op maaiveldniveau aan te sluiten.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Bij alle drie alternatieven wordt onder andere gekeken naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit. De rotonde Buizerdweg/Laan van Nieuw Land in de variant Langs de bosrand komt vanwege de benodigde hellingbaan richting brug en de eerder met de belangenvereniging gemaakte afspraken maximaal 1 meter boven het maaiveld. Tevens zijn wij voor één rotonde i.p.v. twee.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Een van de drie te onderzoeken alternatieven bevat 1 rotonde. Het is bekend dat de belangenvereniging een voorkeur heeft voor 1 rotonde. De belangenvereniging heeft desalniettemin op 1 september 2021 per mail ingestemd met de voorkeursalternatief die twee rotondes bevat. Vooralsnog wordt uitgegaan dat twee rotondes nodig zijn voor een goede ontsluiting van het voorzieningencentrum, Warande en Hollandse Hout. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief wordt hier naar gekeken. Mocht uit het MER een andere uitkomst komen, dan wordt dit met de omgeving gecommuniceerd.

3.9 Zienswijze 3029032

Zoals reeds vele malen eerder aan beide instanties (gemeente en provincie) aangegeven, willen wij dat de aansluiting van de Laan van Nieuw Land niet hoger dan op maaiveldniveau aansluit op de Verlengde Westerdreef.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Bij alle drie alternatieven wordt onder andere gekeken naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit. De rotonde Buizerdweg/Laan van Nieuw Land in de variant Langs de bosrand komt vanwege de benodigde hellingbaan richting brug en de eerder met de belangenvereniging gemaakte afspraken maximaal 1 meter boven het maaiveld..

Het fietspad dat nu als tunnel is gepland, dient een brug te worden.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1..

Er dient slechts één rotonde te worden gebouwd in plaats van twee; twee rotondes geeft teveel verkeersoverlast en geluidsoverlast.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Een van de drie te onderzoeken alternatieven bevat 1 rotonde. Vooralsnog wordt uitgegaan dat twee rotondes nodig zijn voor een goede ontsluiting van het voorzieningencentrum, Warande en Hollandse Hout. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief wordt hier naar gekeken. Mocht uit het MER een andere uitkomst komen, dan wordt dit met de omgeving gecommuniceerd.

De routing voor vrachtverkeer vanuit de Houtribdijk naar de A6 en vice versa dient via Lelystad- Noord te worden geregeld.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

De snelheid op de Laan van Nieuw Land dient ook 50 km/u te worden, net als de meeste dreven in Lelystad.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Wij willen dat u de mogelijkheid onderzoekt om de Laan van Nieuw Land NIET aan te laten sluiten op de Verlengde Westerdreef, maar de Laan van Nieuw Land slechts te gebruiken als ontsluiting van Warande. Er is ons inziens geen onderbouwing om de Laan van Nieuw Land te gebruiken voor ontsluiting van andere wijken.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Wij verwachten dat u ook de Torenavalkweg als serieuze ontsluitingsweg beziet in plaats van aansluiting Laan van Nieuw Land op de Verlengde Westerdreef.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

3.10 Zienswijze 3010971

Torenavalkweg: blijft de slenk van Staatsbosbeheer bereikbaar voor auto + kano?

Reactie

De slenk blijft bereikbaar voor voertuigen. In de verkenning is eerder als uitgangspunt gehanteerd dat dit via de Praamweg zal zijn en dat naar verwachting de Torenavalkweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer.

Kunstwerk Torenavalktocht: Graag hoger aanleggen zodat boten onderdoor vaart hebben + ruimte fietspad reserveren. Dit met het oog op bouwen woningen voor "hogere inkomens".

Reactie

In de verkenningsfase is een doorvaarthoogte van minimaal 1,5 meter en doorvaartbreedte van 6 meter in het ontwerp van de voorkeursoplossing opgenomen. In relatie met de beoogde woningbouwontwikkelingen en bijbehorende ambities is dit ontwerponderdeel nog onderwerp van gesprek en dient nog nader uitgewerkt te worden. Het ontwerpproces wordt meegenomen in het MER en de milieueffecten worden hierin onderzocht.

Uitleg over aansluiting, fases en bouw Verlengde Westerdreef + Laan van Nieuw Land.

Reactie

Op dit moment worden de drie alternatieven uitgewerkt. Onderdeel hiervan zijn de aansluitingen en de uitwerking van de faseringen. U wordt gedurende het project op de hoogte gehouden middels informatiebulletins, digitale nieuwsbrieven en inloopmomenten. Ook op de projectpagina (www.flevowegen.nl/rondweg-lelystad-zuid-nieuw) is actuele informatie te vinden.

3.11 Zienswijze 3010973

Wij willen graag op de hoogte gehouden worden van de plannen. En wij zouden graag een geluidswal langs de gehele Verlengde Westerdreef zien.

Reactie

In het MER wordt onderzocht welke geluidscontouren de Rondweg Lelystad-Zuid met zich mee gaat brengen. Uit onderzoek zal blijken of en eventueel welke geluidswerende voorzieningen nodig zijn voor de omgeving. Zie ook paragraaf 1.3 en 2.6.

U wordt gedurende het project op de hoogte gehouden middels informatiebulletins en digitale nieuwsbrieven en inloopmomenten. Ook op de projectpagina (www.flevowegen.nl/rondweg-lelystad-zuid-nieuw) is actuele informatie te vinden.

3.12 Zienswijze 3010979

Een vrij liggend fietspad langs de Verlengde Westerdreef is gewenst. De geschetste “fietsstraat” zal niet voldoen als fietspad voor verkeer o.a. door kruising(en) bij de supermarkt: je kunt niet veilig doorfietsen.

Reactie

Het huidige fietspad Buizerdweg wordt ter plaatse van het deelplan De Olmen onderdeel van de fietsstraat Buizerdlaan. Hier geeft de route prioriteit aan het fietsverkeer en krijgen (brom)fietsers voorrang op de kruispunten. Daarnaast wordt er een tunnel onder de Verlengde Westerdreef aangelegd voor langzaam verkeer van en naar Hollandse Hout. Door deze maatregelen is een vrijliggend en parallel lopend fietspad aan de noordwestzijde van de Verlengde Westerdreef binnen dit project niet noodzakelijk.

3.13 Zienswijze 3018101

Met interesse heb ik kennisgenomen van de plannen voor de nieuw te realiseren Rondweg Lelystad-Zuid. Als bewoner van de Warande en forens op de A6 juich ik deze nieuwe verbinding van harte toe. Als bewoner van de Warande ben ik daarnaast sterk voorstander van de ligging Langs de bosrand.

Reactie

Hartelijk dank voor uw reactie.

Vanuit mijn eigen vakgebied (Assetmanagement Wegen) heb ik enkele suggesties om de weg op een duurzame wijze in te passen. Zo komt er bij het aanleggen van een nieuwe weg grond vrij. Daarvoor zou je een bestemming binnen het plangebied kunnen zoeken, om zo een gesloten grondbalans te borgen.

Reactie

De vrijkomende grond wordt inderdaad zoveel mogelijk in het werk hergebruikt. In de eerste analyse vanuit de verkenningsfase komt naar voren dat het mogelijk is om een gesloten grondbalans te creëren. Dit wordt nader uitgewerkt in het ontwerp.

Ook zou ik mee willen geven de duurzaamheid van de constructie mee te nemen in een vorm te geven aanbestedingsdocument. De aannemerij is tegenwoordig in staat om zowel in de fundering als in de asfaltconstructie duurzame bouwstoffen toe te passen. Door het uitvragen met de Milieukosten Indicator is dit meetbaar te maken.

Reactie

Vanuit duurzaamheidsbeleid worden meerdere aspecten meegenomen in zowel het ontwerp, voorgeschreven eisen als uitvoeringsmethode. Een exacte invulling en toepassing wordt na het projectbesluit in de contractfase nader uitgewerkt.

Omdat de weg nabij de Warande komt te liggen zou er nagedacht moeten worden over de geluidsbelasting. Daarvoor pleit ik voor bronmaatregelen en dus een deklaag die het geluid reduceert. Binnen Lelystad zijn hier wisselende ervaringen mee, qua levensduur en duurzaamheid. Toch zou hier een geluidreducerend deklaagmengsel mogelijk moeten zijn.

Reactie

Het is momenteel nog niet bekend of er maatregelen nodig zijn om een te hoge geluidsbelasting te voorkomen. Dit volgt uit onderzoek wat in kader van het MER uitgevoerd gaat worden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bepaald of bronmaatregelen genomen moeten worden.

3.14 Zienswijze 3026513

Aanleg van de rotonde bij de brug over de Lage Dwarsvaart en de aan- en afvoerwegen dient onverhoogd te geschieden. Dit voorkomt geluidsoverlast en luchtverontreiniging zoveel mogelijk voor de bewoners van Hollandse Hout. Ook maakt het een ingepaste, mooie toegang mogelijk tot het Hollandse Hout bos en tot het geplande bezoekerscentrum van het Oostvaarders natuurgebied aan de Lelystad zijde.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Bij alle drie alternatieven wordt onder andere gekeken naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit. De rotonde Buizerdweg/Laan van Nieuw Land in de variant Langs de bosrand komt vanwege de benodigde hellingbaan richting brug en de eerder met de belangenvereniging gemaakte afspraken maximaal 1 meter boven het maaiveld.

Om punt 1 mogelijk te maken dient de rotonde niet langs de bosrand maar wat verder van de Lage Dwarsvaart af komen te liggen en moet de Laan van Nieuw Land al ruim vóór de nieuwe rotonde afbuigen van de Lage Dwarsvaart af. Ook de Verlengde Westerdreef moet ruim voor de nieuwe rotonde afbuigen van de Lage Dwarsvaart af.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn.

Wij zijn voorstander van de aanleg van één rotonde i.p.v. twee (een tweede is nu gepland bij de Albert Heijn).

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Een van de drie te onderzoeken alternatieven bevat 1 rotonde. Vooral nog wordt uitgegaan dat twee rotondes nodig zijn voor een goede ontsluiting van het voorzieningencentrum, Warande en Hollandse Hout. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief wordt hier naar gekeken. Mocht uit het MER een andere uitkomst komen, dan wordt dit met de omgeving gecommuniceerd.

Om geluid en stankoverlast zoveel mogelijk te voorkomen wensen wij dat het verkeer naar en van de richting Enkhuizen NIET over deze wegen langs het natuurgebied en onze wijk gaat lopen. Daarom willen wij een maximumsnelheid van 50 i.p.v. 70 op de geplande Verlengde Westerdreef en 70 i.p.v. 80 op de geplande Laan van Nieuw Land van/naar de A6.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Tevens verzoeken wij de Gemeente actief andere maatregelen te overwegen om deze gedachte te ondersteunen zoals een verbod op vrachtverkeer en een bewegwijzering via Lelystad-Noord.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

3.15 Zienswijze 3028516

Er wordt uitgegaan van de voorkeursalternatief in het besluitvormingsproces. Ik begrijp dat alle drie de opties worden meegenomen in de MER. Mocht uit het MER blijken dat de voorkeursalternatief niet de meest gunstige is/negatief uitpakt. Wat betekent dat voor het besluitvormingsproces? Ik zie dan nog wel mogelijkheid tot een zienswijze, maar dan zou er geen heroverweging meer mogelijk zijn van de verschillende alternatieven?

Reactie

In het MER worden de drie alternatieven vergeleken op de opgenomen thema's. Met de uitkomsten van deze onderzoeken wordt een integrale keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Dit kan een andere keuze zijn dan die in de verkenning is gemaakt. Deze wordt verder uitgewerkt en in het projectbesluit opgenomen om te worden vastgesteld door de provincie en gemeente. Op het ontwerpprojectbesluit is het mogelijk een zienswijze in te dienen. Op het projectbesluit is beroep mogelijk.

Er wordt gesproken over klimaatbestendigheid en geluidswerende voorzieningen. In hoeverre worden de wijzigende weersomstandigheden meegenomen in het onderzoek? Het gaat dan onder meer om toenemende neerslag, het reguleren van de waterstand in de wijk Warande, extra geluidshinder bij neerslag en verlichting/ lichtvervuiling van het traject.

Reactie

Klimaatbestendigheid is onderdeel van het MER. Waterafvoer vanaf verhard oppervlak naar de watergangen en de waterafvoer van de watergangen naar het hoofdwaterstelsel wordt gedimensioneerd op extreme buien die bijvoorbeeld 1 keer in de 10 jaar voorkomen. Hiervoor worden landelijke richtlijnen aangehouden. Door nieuwe inzichten en meetresultaten worden deze richtlijnen regelmatig aangescherpt. In samenwerking met het Waterschap Zuiderzeeland wordt beschouwd of het gebied klimaatbestendig is en of bepaalde maatregelen getroffen moeten worden in het project. In de MER-procedure wordt tevens mogelijke geluid- en lichthinder onderzocht en meegenomen in de besluitvorming. Zie ook paragraaf 2.3 en 2.6.

3.16 Zienswijze 3026966

Het plan Rondweg Lelystad-Zuid is een plan van enige tijd geleden. Het is goed om dit plan tegen het licht te houden met de huidige kennis van zaken. In het televisieprogramma van Pauw op zondag 9 oktober 'Nederland is vol' (NPO1 om 22.15) werden het verkeer, transport, luchtkwaliteit en volksgezondheid besproken. Het verkeer, de industrie en landbouw/veeteelt hebben grote invloed op de kwaliteit van de lucht. Nederland heeft de slechtste luchtkwaliteit van heel Europa. In dit programma werd benadrukt dat het aanleggen of verbreden van wegen NIET tot vermindering van filevorming leidt. Verkeerswetenschappers zeggen dat meer asfalt juist leidt tot meer files!

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3. De Rondweg Lelystad-Zuid wordt aangelegd om de bestaande infrastructuur (met name Larserdreef en aansluiting 10 op de A6) te ontlasten en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken, zoals de ontsluiting van de (nieuwe) woonwijk Warande. In het MER wordt onderzocht wat dit betekent voor 2030 en 2040. Zie ook paragraaf 2.4.

Tijdens Corona is gebleken dat er bij 5-10% minder verkeer in de spits geen filevorming was. Oplossingen bij filevorming zijn o.a.:

- het rijden buiten de spitsuren;
- meer thuis werken (een zaak van werkgevers en werknemers);
- het vrachtvervoer niet met lege ladingen van en naar de haven laten rijden;
- meer vrachtvervoer per schip.

Bijna nergens wordt zoveel vracht vervoerd als in Nederland. Het (vracht)vervoer dat elektrisch rijdt, vermindert natuurlijk wel de uitstoot van bepaalde stoffen, maar fijnstof en ultra fijnstof ontstaan alleen al door remmen en banden. Fijnstof en ultra fijnstof belandt in onze longen en bloed. Stikstof en fijnstof veroorzaken astma. Vooral kinderen en ouderen ondervinden hiervan ernstige nadelen. Nederland staat in Europa door luchtvervuiling aan de top van de meeste kinderen met astma (1 op de 5 kinderen). Naast astma, veroorzaakt luchtvervuiling ook hart- en vaatziekten en is de luchtvervuiling een risicofactor bij dementie, autisme en ADHD. De slechte luchtkwaliteit heeft per jaar 5.000- 11.000 doden extra tot gevolg. De gezondheidswinst die je kunt halen uit een schonere luchtkwaliteit is volgens artsen gigantisch. De overheid heeft een zorgplicht t.a.v. de luchtkwaliteit! De nadelige gevolgen van de luchtkwaliteit kost ons Nederlanders jaarlijks miljarden.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.

Vanwege de nieuwe woonwijk de Warande (deels gerealiseerd en deels gepland) en de “gewenste” ontwikkeling van Nationaal Park Nieuw Land, lijkt de Rondweg Lelystad-Zuid nodig. Een extra weg voor de nieuwe wijk de Warande van en naar de A6 lijkt nodig, maar bij het aanleggen van deze weg is het verstandig de route zo kort mogelijk te houden i.p.v. een rondweg.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn. Het voorkeursalternatief voor de Rondweg Lelystad-Zuid wordt de komende periode nader uitgewerkt in het verkeersmodel. Het bestaande verkeersmodel wordt gebruikt voor het doorrekenen van toekomstige scenario's in 2030 en 2040. Zie ook paragraaf 2.4. Een van de uitgangspunten is de ontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land en de nieuwbouwwijk Warande. Om dit goed te doen is een aansluiting op de Verlengde Westerdreef, als toegangspoort van het park, nodig, mede gezien vanuit Lelystad. Zie ook paragraaf 2.1.

De plannen van de provincie en gemeente om de Rondweg Lelystad-Zuid aan te leggen heeft een enorme verkeerstoename tot gevolg in dit deel van Lelystad o.a. door:

- het vrachtverkeer dat i.p.v. de Rondweg Lelystad-Noord nu de Rondweg Lelystad-Zuid gaat gebruiken;
- meer autoverkeer van en naar Nationaal Park Nieuw Land (vakantiehuisjes?)

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn. Het voorkeursalternatief voor de Rondweg Lelystad-Zuid wordt de komende periode nader uitgewerkt in het verkeersmodel. Het bestaande verkeersmodel wordt gebruikt voor het doorrekenen van toekomstige scenario's in 2030 en 2040. Zie ook paragraaf 2.4. De Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef worden ingericht als rondwegen waarbij (vracht)verkeer is toegestaan. Hierbij worden vooralsnog geen beperkingen ingesteld m.b.t. gebruik door (vracht)verkeer. In paragraaf 2.1 worden de doelstellingen van dit project nader toegelicht.

In de woonwijken langs de geplande Rondweg Lelystad-Zuid zal door de enorme verkeerstoename de luchtkwaliteit verslechteren. Naast deze bedreiging zijn er ook bedreigingen qua geluidsoverlast, hinderlijk licht, stikstof en CO₂. Geluidsoverlast veroorzaakt stress. Wegen de veronderstelde voordelen van een Rondweg wel op tegen de genoemde nadelen?

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. Zie paragraaf 2.3.

De Rondweg Lelystad-Zuid wordt aangelegd om de bestaande infrastructuur (met name Larserdreef en aansluiting 10 op de A6) te ontlasten en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. In het MER wordt onderzocht wat dit betekent voor 2030 en 2040. Hierbij wordt onder andere gekeken naar effecten op de luchtkwaliteit, effecten van geluid en effecten op natuurwaarden. Zie ook paragraaf 2.1 en 2.4.

Lelystad staat niet bekend als een mooie, aantrekkelijk stad. De sterke kanten van Lelystad zijn:

- rust;
- frisse lucht, die bijv. beter is dan in Amsterdam of Rotterdam door ontbreken van zware industrie en kolencentrales;
- natuur;
- ruimte.

Wil Lelystad een mooie toekomst hebben, dan moet je zuinig zijn op bovenstaande punten.

Reactie

In de planuitwerking en het MER wordt aandacht gegeven aan onder andere effecten op natuurwaarden en luchtkwaliteit en inpasbaarheid van de weg. Op basis van het geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of er maatregelen dienen te worden getroffen. Zie ook paragraaf 2.3 en 2.6.

Een goed initiatief is om van de Oostvaardersplassen, de Marker Wadden en het bos Hollandse Hout één groot natuurgebied te maken. Het bos Hollandse Hout is geen bijzonder bos qua natuurschoon, zoals de Veluwe. Dit bos is vooral een heerlijk bos vanwege de rust (weinig verkeerslawaai) en de vele vogels die er zijn en die je o.a. in het voorjaar kan horen zingen. Door hier o.a. (100) vakantiehuisjes en jeepsafari's te plannen, wordt de rust in dit gebied verstoord en afbreuk gedaan aan het ontstane stukje natuur. Voor het behoud van het bos Hollandse Hout is dit een ongewenste ontwikkeling! Wie heeft er belang bij een bungalowpark in het bos Hollandse Hout? Een forse toename van het aantal geplande bezoekers aan dit gebied zou, net als de Floriade, wel eens een economisch fiasco kunnen zijn.

Reactie

Dit betreft een vraag buiten NRD en Uitgangspuntennotitie (vraag overig).

Uw reactie heeft geen betrekking op de Rondweg Lelystad-Zuid maar op de plannen in het bos van Hollandse Hout. Communicatie en participatie hieromtrent lopen separaat via het project Poort Oostvaardersplassen Lelystad van het Nationaal Park Nieuw Land.

De toegangspoort voor Nationaal Park Nieuw Land staat gepland aan de Buizerdweg. Ook hier geldt weer: houd de weg ernaar toe zo kort mogelijk, zodat er zo min mogelijk overlast van autoverkeer zal zijn voor de omgeving (natuur en bewoners). Het is doodzonde om de waardevolle attractie (prachtige bomen en ecologisch gehouden koeien en kalfjes) aan de Buizerdweg in te ruilen voor een grote hoeveelheid parkeerplaatsen. Dit is juist mooi voor eventuele bezoekers die per fiets of te voet dit gebied bezoeken. De toegangspoort zou beter gepland kunnen worden aan de Torenavalkweg, zodat bewoners van de Warande en de Hollandse Hout geen overlast krijgen van vele dagelijkse auto's van en naar "Poort Lelystad".

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Om redenen van volksgezondheid, luchtkwaliteit, stikstof, fijnstof, CO₂, behoud van natuur en rust, kun je stellen dat het in deze tijd niet meer verantwoord is om een Rondweg langs woongebieden aan te leggen! Mijn voorstel is:

- om de weg vanaf afrit 9 van de A6 niet verder dan de Torenavalkweg te laten lopen.
- om de toegangspoort langs de Torenavalkweg te plannen i.p.v. langs de Buizerdweg.

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Ik hoop dat de democratische inspraakronde van burgers geen schijn is en dat u serieus uw plannen wilt heroverwegen. Argumenten dat rekenmodellen laten zien dat de rondweg voor de toekomst nodig is, zijn niet overtuigend, omdat de uitkomst van deze modellen afhangt van de gegevens, die in de modellen gestopt worden.

Reactie

Alle ingediende reacties worden serieus genomen. Verkeersmodelresultaten zijn onderdeel van het MER. Zie ook paragraaf 2.4.

Ik maak bij deze bezwaar tegen de aanleg van Rondweg Lelystad-Zuid, tegen de “gewenste” ontwikkeling van Nationaal Park Nieuw Land (met name de plannen voor vakantiehuisjes in het bos Hollandse Hout) en tegen de toegangspoort aan de Buizerdweg.

Reactie

De reactie op uw zienswijze m.b.t. de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid is opgenomen in paragraaf 2.1.

Dit betreft een vraag buiten NRD en Uitgangspuntennotitie (vraag overig).

Het tweede deel van uw reactie heeft geen betrekking op de Rondweg Lelystad-Zuid maar op de plannen in het bos van Hollandse Hout. Communicatie en participatie hieromtrent lopen separaat via het project Poort Oostvaardersplassen van het Nationaal Park Nieuw Land.

3.17 Zienswijze 3027478

Hoe is het mogelijk dat in deze tijd en met de kennis van nu (over luchtkwaliteit en geluidsoverlast) het (snel) verkeer belangrijker wordt gevonden dan welzijn en natuur? Hoe is het mogelijk dat MEER autoverkeer een gewenste ontwikkeling is van:

- Nationaal Park Nieuw Land?
- het programma Lelystad Next Level?
- de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven?

Reactie

In het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Flevoland staat dat er in de periode tot en met 2023 positieve besluiten zijn genomen over de ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land. De nieuwe aansluiting 9 op de A6 maakt een rechtstreekse ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land mogelijk voor verkeer van en naar de Randstad. Ook de programmabegroting 2021-2024 van de gemeente Lelystad benadrukt het belang van een goede verbinding naar het Nationaal park Nieuw Land en een betere verdeling van het verkeer op het huidige wegennet van Lelystad door de Westerdreef te verlengen. Daarnaast werken de gemeente Lelystad, provincie Flevoland en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties onder de naam ‘Lelystad Next Level’ aan plannen voor de toekomst van Lelystad (www.lelystad.nl/next-level). Verder heeft de gemeente Lelystad de ambitie om het Nationaal Park Nieuw Land toegankelijker en aantrekkelijker maken voor meer bezoekers en als stad te groeien om te voorzien in de woningbouw behoefte. Dit is een autonome ontwikkeling. Ook de ontwikkeling van recreatie en toerisme zijn onderdeel van deze groei. Dat alles resulteert onvermijdelijk tot extra verkeer. Zie paragraaf 2.4.

Nergens staat informatie over het gebruikte verkeersmodel. Elk model gaat uit van veronderstellingen. Hoe kunt u aantonen dat het gebruikte verkeersmodel een juist model is? Welke veronderstellingen zitten in het gebruikte verkeersmodel?

Reactie

Het verkeersmodel is geënt op het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat en is aangevuld met sociaal economische gegevens vanuit de gemeente Lelystad. Het betreft hier de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Deze gegevens zijn weer verwerkt in het verkeersmodel STRAVELA van de gemeente Lelystad. Zie ook paragraaf 2.4. Dit verkeersmodel wordt gebruikt voor het doorrekenen van toekomstige scenario's in 2030 en 2040. In de scenario's wordt gekeken naar toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw, sociale voorzieningen, ontwikkeling bedrijventerreinen, thuiswerken, openbaar vervoer, reizen buiten de spits.

“Door sluijverkeer wordt de leefbaarheid van de stad negatief beïnvloed.” Welk sluijverkeer wordt hier bedoeld? Hoe kunt u aantonen dat dit sluijverkeer wordt opgelost? Welke andere oplossingen zijn er om dit sluijverkeer op te lossen? Hoeveel nieuw sluijverkeer zal er ontstaan na aanleg? Waarom zal er door de aanleg van deze weg minder verkeer door het centrum van Lelystad gaan rijden?

Reactie

In de huidige situatie maakt een deel van het verkeer gebruik van de wegen door het centrum om vervolgens via de Larserdreef richting de A6 te gaan. De route door het centrum is echter alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer dat het centrum wil bereiken. Doorgaand verkeer moet een andere route nemen om te voorkomen dat de leefbaarheid van het centrum onder druk komt te staan. Door de aanleg van de nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid zal een deel van dit verkeer voor de nieuwe rondweg kiezen en daardoor de Larserdreef ontlasten.

“Poort Lelystad wordt rechtstreeks ontsloten vanuit de Randstad.” Hoe is het dan mogelijk dat “Poort Lelystad” gezien vanaf de A6 zover mogelijk weg ligt? Hoeveel onnodige autokilometers worden afgelegd door een “verkeerde” situering van “Poort Lelystad”? Is het niet logischer om een Poort (de naam zegt het natuurlijk al) aan het begin te plannen in plaats van aan het eind?

Reactie

Nationaal Park Nieuw Land krijgt een aantal ‘poortgebieden’; entrees aan de randen van het gebied, elk met een eigen karakter. Een poortgebied is startpunt voor activiteiten in het kerngebied van de Oostvaardersplassen. Voor het poortgebied Lelystad wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en geen nieuwe ontsluitingswegen naar het poortgebied aan te brengen. Ook zonder aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid zou de ontsluiting van het poortgebied niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Waar het poortgebied komt te liggen valt buiten het project Rondweg Lelystad-Zuid.

Op de nieuwe Rondweg wordt een intensiteit verwacht van meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Wat is de te verwachten intensiteit tijdens de ochtend- en avondspits? Welke motorvoertuigen gaan of mogen gebruik maken van de Rondweg? Hoe is de procentuele verdeling over personenauto’s, motoren en vrachtauto’s?

Reactie

Uit het in de verkenning gebruikte verkeersmodel blijkt een verwachte verkeersintensiteit van meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal. In de planvormingsfase worden de verkeersintensiteiten van het verkeersmodel nader bekeken (zie ook paragraaf 2.4) in relatie tot de ochtend- en avondspits. Dit geldt ook voor de verdeling van het (vracht)verkeer.

De Rondweg moet een zogenaamde “Parkway” worden. Een “Parkway” heeft normaal gesproken geen 2x2 rijstroken, geen intensiteit van meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal en geen maximumsnelheid van 80 km per uur. Waar ter wereld is zo’n “Parkway” ooit aangelegd?

Reactie

De Rondweg Lelystad-Zuid sluit aan bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level en de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven. Het is de ambitie om de nieuwe infrastructuur als een groene toegangsweg naar het Nationaal Park Nieuw Land te ontwikkelen. In de verkenningsfase is gekeken naar de landschappelijke inpassing van de Rondweg Lelystad-Zuid. Daaruit is het beeld als een Parkway met veel groen en een bredere middenberm op een aantal plekken naar voren gekomen. Deze inrichting sluit aan bij het nabij gelegen Nationaal Park Nieuw Land. In het vervolgetraject wordt parallel aan het ontwerp een landschapsplan opgesteld waarbij de elementen van het gebied terugkomen. De term ‘Parkway’ betreft hier dan ook de stedenbouwkundige/ landschappelijke invulling en wordt gebruikt om de samenhang tussen nieuwe ‘groene stad’ en de nabij gelegen natuur te benadrukken.

Waarom is de Rondweg de enige oplossing voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad?

Reactie

De provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben een verkenningsfase doorlopen, waarbij een nieuwe weg tussen aansluiting 9 op de A6 en de Verlengde Westerdreef als meest optimaal naar voren kwam in relatie tot toekomstige ontwikkelingen. Uit de verkenning kwamen drie alternatieven naar voren, waarbij alternatief Langs de Bosrand door de provincie en de gemeente als voorkeursalternatief is gekozen. In het MER worden alle drie alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn.

Waarom mogen wij alleen participeren over de Rondweg en niet over alternatieven die meer rekening houden met welzijn en natuur?

Reactie

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben door de ter inzagelegging van de NRD en Uitgangspuntennotitie van 7 september t/m 19 oktober 2022 belanghebbenden de mogelijkheid geboden om (aanvullingen op) alternatieven en oplossingen aan te dragen. Tijdens deze periode zijn alternatieven en varianten ingediend. Deze zijn beschreven in paragraaf 2.1.

In de Wet Geluidhinder wordt o.a. geregeld dat woningen worden beschermd tegen een teveel aan bijvoorbeeld autolawaai. Helaas hebben gemeenten wettelijke mogelijkheden om van die Wet Geluidhinder af te wijken. Gaat de Gemeente Lelystad/Provincie Flevoland gebruik maken van deze wettige mogelijkheden?

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Heeft u enig idee wat de omvang is van het maatschappelijk leed en de daarbij behorende kosten die u veroorzaakt door de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid? Ik adviseer u om de uitzending “Nederland is vol” over verkeer van zondag 9 oktober te bekijken.

Reactie

Wij bedanken de indiener voor deze tip en zullen de uitzending bekijken.

In de planuitwerking en het MER wordt aandacht gegeven aan natuur en luchtkwaliteit. Op basis van het geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of er maatregelen dienen te worden getroffen. Zie ook paragraaf 2.3.

Op grond van kosten van aanleg en maatschappelijke kosten adviseer ik u om de ontsluiting van zowel de woonwijk Warande en het Nationaal Park Nieuw Land zo kleinschalig mogelijk te doen in plaats van een dure en maatschappelijk niet verantwoorde Rondweg aan te leggen.

Reactie

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben een verkenning uitgevoerd naar de aanleg van een nieuwe rondweg aan de zuidwestkant van Lelystad. Aanleiding voor deze verkenning waren de toekomstige ontwikkelingen van het Nationaal Park Nieuw Land, de ruimtelijke ontwikkelingen in Lelystad en specifiek Lelystad-Zuid en het belang van een goede doorstroming in en bereikbaarheid van Lelystad. Daarnaast komt uit het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Flevoland en de programmabegroting 2021-2024 van de gemeente Lelystad het belang van een nieuwe rondweg naar voren.

3.18 Zienswijze 3028451

In de plannen is voorzien dat het fietspad langs de Buizerdweg via een tunnel de nieuwe weg gaat kruisen. Bij deze het verzoek te overwegen dit fietspad via een brug te laten lopen. Dit kan worden geïntegreerd in een verhoogde aarden wal die als geluidwal kan dienen om de overlast voor de bewoners van de Hollandse Hout te beperken.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Het lijkt mij tevens wenselijk er voor te zorgen dat de nieuwe verbinding niet sneller is voor vrachtverkeer dan de route via Lelystad Noord. Indien de TomTom aangeeft dat via Lelystad-Zuid de route 1 minuut sneller is zal al het vrachtverkeer deze route kiezen en half Lelystad moeten doorkruisen. Hier tijdig rekening mee houden voorkomt noodzakelijke aanpassingen in een later stadium.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

3.19 Zienswijze 3028456

De plannen om de rondweg Lelystad-Zuid naast ons erf aan te leggen, zijn voor ons onacceptabel en doen onze bedrijfsvoering geen goed!

Reactie

Wij hebben begrip voor uw standpunt en zorgen en zullen zoveel mogelijk doen om negatieve effecten te voorkomen. Dit vraagt om maatwerk en wordt tijdens individuele gesprekken besproken. In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Voor alle alternatieven wordt onderzocht wat de mogelijke effecten op de omgeving zijn.

Aangezien Lelystad-Airport geen milieuvergunning heeft ontvangen, is het enorm onnodig om de Laan van het Nieuwe Land aan te leggen. Waarom legt u deze weg in deze tijden überhaupt aan?

Reactie

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben een verkenning uitgevoerd naar de aanleg van een nieuwe rondweg aan de zuidwestkant van Lelystad. Aanleiding voor deze verkenning waren de toekomstige ontwikkelingen van het Nationaal Park Nieuw Land, de ontwikkelingen in Lelystad-Zuid en het belang van een goede doorstroming in en bereikbaarheid van Lelystad. De ontsluiting van Lelystad-Airport is geen doelstelling van dit project. Daarnaast komt uit het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Flevoland en de programmabegroting 2021-2024 van de gemeente Lelystad het belang van een nieuwe rondweg naar voren.

Allereerst vragen wij ons af hoe u de uitstoot van gassen – veroorzaakt door het verkeer – denkt op te lossen? Ons bedrijf is biologisch: gezondheid en welzijn van ons en onze dieren is een noodzaak voor het voortbestaan van ons bedrijf. Onze koeien dienen ook als gezond voedsel voor de mens. Welke maatregelen denkt u te nemen om dit te behouden?

Reactie

In de planuitwerking en het MER wordt aandacht gegeven aan natuur- en luchtkwaliteit, voor zowel mens als dier en aan natuurwaarden en luchtkwaliteit. Op basis van het onderzoek moet blijken of er sprake is van overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of er maatregelen dienen te worden getroffen. Zie ook paragraaf 2.3.

Welke maatregelen denkt u te nemen wat betreft de geluidsoverlast, die wordt veroorzaakt door het verkeer? Komt er een geluidswal en zo ja welke? Hebben wij inspraak bij deze geluidswal? Worden onze huizen extra geïsoleerd?

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen, waarbij ook naar individuele situaties wordt gekeken. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

De voorkeurslocatie van de rotonde is voor ons onacceptabel. Wij stellen voor om de rotonde zover naar de Lage Dwarsvaart toe te leggen, dat de afstand van de Lage Dwarsvaart tot de rotonde gelijk is aan de afstand van het kanaal naar de huidige rotonde van het Hollandse Hout. Zie schets in de bijlage, waarbij we de locatie van de fietstunnel hebben aangegeven en 2 opties voor de aansluiting met de A6. De keuze voor de ligging van de Laan van Nieuwland is enorm dicht bij ons erf en dit is niet acceptabel. Waarom kiest u niet voor ons welzijn en het welzijn van al onze klanten en dieren door deze Laan langs de Lage Dwars Vaart te leggen? Er is dan een nieuwe groenstrook mogelijk tussen de Laan van Nieuw Land en de Warande, wat een groenbeleving geeft aan de wijk en aan ons. Bovendien zorgt dit voor veel minder geluidsoverlast en overlast door fijnstof.

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Heeft u de andere mogelijkheid onderzocht om de rotonde naar het zuidwesten te verplaatsen en in de paardenwei aan te leggen?

Reactie

In de verkenningsfase is naar deze mogelijkheid gekeken, echter mede door het hoogteverschil is er op die locatie geen goede aansluiting op de bestaande brug over de Lage Dwarsvaart te maken. Daarnaast ontstaat er door de ligging van de rotonde in de paardenwei een onwenselijke knik in de doorgaande (Verlengde) Westerdreef.

80km/h is voor de provinciale weg enorm hard en zal voor ons erg veel overlast veroorzaken, is dit wel de juiste snelheid? Wij stellen voor om de snelheid – in ieder geval de laatste vierhonderd meter – te reduceren naar 50 km/h. Elders in Lelystad is dit reeds toegepast: de snelheid van het verkeer tussen het Karveel en de Kempenaar is gereduceerd tot 50 km/h. Ook op de Westerdreef, ter hoogte van de Kogge tot het Stadseiland, is de snelheid gereduceerd tot 50 km/h. Waarom hier geen maximumsnelheid van 50 km/h? Waarom stelt u een maximumsnelheid van 70 km/h tussen de rotondes ? in, dit zal een overbodig geluid gaan produceren van optrekkende en afremmende vrachtwagens.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Is het asfalt waarvan deze nieuwe wegen worden gemaakt geluidsarm?

Reactie

Het is momenteel nog niet bekend of er maatregelen nodig zijn om een te hoge geluidsbelasting te voorkomen. Dit volgt uit onderzoek wat in kader van het MER uitgevoerd gaat worden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bepaald of bronmaatregelen genomen moeten worden.

Worden er snelheidsribbels aan de zijkant van de weg aangelegd, die nog veel meer overlast veroorzaken?

Reactie

Op beide rijbanen van de Laan van Nieuw Land komt aan de rechterzijde een ribbelstrook met glasbollen. De ribbelstrook en glasbollen verhogen de veiligheid op de weg: het geeft bestuurders extra ruimte om terug te sturen wanneer ze per ongeluk over de kantstreep komen. Alleen wanneer over deze waarschuwingsstrook wordt gereden is een geluid hoorbaar. Naar verwachting worden langs de Verlengde Westerdreef geen ribbelstroken aangelegd.

Hoe wordt de weg verlicht? Hoe voorkomt u dat deze verlichting bij ons in het huis schijnt?

Reactie

Naar verwachting wordt de Laan van Nieuw Land alleen ter plaatse van de kruisingen verlicht. Langs de Verlengde Westerdreef komt waarschijnlijk wel verlichting. Daar waar verlichting wordt toegepast, zal dit met LED-armaturen zijn. Lichtbundels worden in armaturen afgeschermd zodat deze alleen op het wegvak gericht zijn. Exacte verlichtingsberekeningen en de daaruit volgende lichtmasthoogte moeten nog gemaakt worden. Tevens wordt er een verlichtingsberekening opgesteld waarbij de benodigde hoeveelheid lumen bepaald wordt.

De verlichting van de auto's: hoe voorkomt u dat deze bij ons naar binnen schijnt?

Reactie

De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten van lichteffecten zijn en onderzoekt ook eventueel benodigde maatregelen indien dit aan de orde is. Indien hier sprake van is worden aanvullende maatregelen getroffen.

Onze dochter heeft door een chronische longziekte minder dan 30 procent van haar longfunctie tot haar beschikking, hoe gaat u voorkomen dat zij klachten gaat krijgen door de ontstane fijnstof?

Reactie

In het MER gaan we onderzoek doen naar de luchtkwaliteit. Hieruit moet blijken of de concentraties fijnstof en stikstofdioxide binnen de wettelijke grenswaarden vallen. De WHO-normen zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden hierbij ook onderzocht. Zie ook paragraaf 2.3.

Op ons erf leven verscheidene beschermde dieren: egels, vossen, kerkuilen, vleermuizen en een nachtegaal. Hoe gaat u waarborgen dat deze diersoorten hun leefomgeving en foerageergebied kunnen behouden?

Reactie

In de komende periode worden in het kader van het MER onderzoeken uitgevoerd naar de natuurwaarden en de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op deze waarden. Zie ook paragraaf 2.5.

Heeft u de mogelijkheid onderzocht om het vrachtverkeer buiten de stad te houden, door de bestaande mogelijkheid van de Houtribweg met aansluiting op de A6 nabij de Oostervaart te gebruiken?

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

Wij bieden de mogelijkheid voor mensen om rust te ervaren op ons erf. Hoe gaat u zorgen dat deze rust blijft behouden, zodat deze praktijken kunnen blijven doorgaan?

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren onderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Het RIVM en de WHO Wereld gezondheidsorganisatie heeft onderzoek gedaan naar geluid, zie de bijgevoegde bijlage waarin dit wordt verduidelijkt en deze heeft richtlijnen voor geluid opgesteld, onder andere om nachtelijk geluidsniveau door wegverkeer te reduceren tot 45 db. Hoe gaat u daarmee om, hoe kan dit bewerkstelligd en gewaarborgd worden?

Reactie

Het is momenteel nog niet bekend of er maatregelen nodig zijn om een te hoge geluidbelasting te voorkomen. Dit volgt uit onderzoek wat in kader van het MER uitgevoerd gaat worden. De WHO-normen zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden hierbij ook onderzocht. Op basis van de onderzoeksresultaten en het bestaand wettelijk normenkader wordt bepaald of bronmaatregelen genomen moeten worden. Zie ook paragraaf 2.6.

Daarnaast neemt de kans op ernstige slaapproblemen, stress, hoge bloeddruk en hartziekten toe volgens het RIVM en de WHO bij blootstelling aan hoge decibellen als 50-60 db. Hoe gaat u voorkomen dat wij ernstige ziekteverschijnselen krijgen?

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. De WHO-normen zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden hierbij ook onderzocht. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

In de jaarlijkse verkiezing van de twintig belangrijkste Hotspots van Nederland is cluster Flevoland op de vierde plek geëindigd, De wethouder Dennis Grimbergen is trots op deze hoge notering en wil zelfs hoger komen, dit betekent een enorme groei aan (vracht)verkeer, ook langs ons huis. Wordt hier rekening mee gehouden in de berekeningen van geluidslast van de Laan van Nieuw Land, rotonde en Verlengde Westerdreef?

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

Ook is ons huis onvoldoende geïsoleerd, hoe gaat u hiermee om?

Reactie

Wij gaan ervan uit dat u het over geluidisolatie heeft. Het is momenteel nog niet bekend of er maatregelen nodig zijn om een te hoge geluidsbelasting te voorkomen. Dit volgt uit onderzoek wat in kader van het MER uitgevoerd gaat worden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bepaald of bronmaatregelen genomen moeten worden. Zie ook paragraaf 2.6.

Onze bezwaren die wij kenbaar hebben gemaakt tijdens de verkenningsgesprekken met de gemeente en provincie, vinden we niet terug in het verkenningrapport Laan van Nieuwland - Verlengde Westerdreef onder 5.3 participatie. Hoe kan het dat wij onze bezwaren niet terugzien in het rapport?

Reactie

In de verkenningrapportage wordt genoemd dat vanuit de bewoners aandacht is gevraagd voor de leefbaarheid en het beperken van de geluidshinder. Naast de aandacht voor leefbaarheid en het beperken van de geluidshinder voor omwonenden, is tijdens de verkenning ook gekeken naar andere aspecten. Bijvoorbeeld naar de landschappelijke inpassing, de invloed op de natuur, de toekomstvastheid en het effect op de omgeving. Bij de totaalbeoordeling kwam het voorkeursalternatief als best scorende oplossing naar voren.

3.20 Zienswijze 3028469 - Staatsbosbeheer

Staatsbosbeheer maakt zich zorgen over het aantal kruispunten ter ontsluiting van het gebied. Echter, onduidelijk is wat u op bladzijde 7 van de Notitie Reikwijdte en detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid bedoelt met 'het gebied'.

Reactie

Het gebied waarover gesproken wordt betreft bestaande deel en het nieuw te ontwikkelen deel van Warande.

Staatsbosbeheer vindt de bereikbaarheid van het Hollandse Hout voor de inwoners van de Rondweg noodzakelijk.

Reactie

Wij nemen aan dat met 'inwoners van de Rondweg' de (toekomstige) inwoners van de wijk Warande wordt bedoeld. De bereikbaarheid van het bos Hollandse Hout voor (toekomstige) inwoners van de wijk Warande wordt gerealiseerd door de aanleg van onder andere een snelfietsroute via de Torenavalkweg en via de Buizerdweg. Daarnaast wordt er gekeken naar de mogelijkheid van een fietstunnel onder de Verlengde Westerdreef om het Hollandse Hout goed bereikbaar te houden. Dit wordt tevens onderzocht in het MER.

Staatsbosbeheer begrijpt dat gezien de groei van Lelystad een westelijke rondweg noodzakelijk is. Daarbij onderschrijft Staatsbosbeheer het uitgangspunt dat de weg voorziet in de directe ontsluiting vanaf de A6 naar de toegangspoort van Nationaal Park Nieuw Land bij de Buizerdweg. Ook de te nemen maatregel dat de weg landschappelijk wordt ingepast als Parkway met een bredere middenberm is voor Staatsbosbeheer een waardevolle maatregel.

Reactie

Hartelijk dank voor uw reactie.

Staatsbosbeheer ziet het huidige voorkeurstracé Langs de bosrand als een ongewenste ontwikkeling omdat de bestaande bosstrook van een waardevol natuurgebied een geïsoleerde reststrook wordt. Door de 2x2 rijbaan direct grenzend aan de bosstrook te projecteren worden de mogelijkheden om de bosstrook te benutten als onderdeel van Lelystad-Zuid ontnomen. De kansen die de bosstrook biedt voor de ontwikkeling van een hoogwaardig recreatie- en uitloopegebied voor het toekomstige stadsdeel (vanuit de Groene Metropool gedachte) gaan door de ligging van de weg verloren. Tevens worden kansen gemist voor de ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu.

Reactie

In het MER wordt onderzocht wat de impact van de Rondweg Lelystad-Zuid is op de omgeving, waaronder ook op de flora en fauna. Bij de ontwikkeling van het masterplan voor Warande wordt vooralsnog uitgegaan van een tweetal ecologische verbindingen aan weerskanten van de spoordijk, om de kansen die de bosstrook biedt voor de ontwikkeling van een hoogwaardig recreatie- en uitloopegebied voor het toekomstige stadsdeel te benutten.

Daarnaast zal de natuurkwaliteit niet meer tot volle waarde kunnen komen door verstoring van de weg. In de bosstrook komt flora en fauna voor, die wettelijk beschermd zijn. Wij maken ons veel zorgen over het voortbestaan van met name de reeënpopulatie in de bosstrook. Met de aanleg van de Laan van Nieuw Land zijn deze dieren gevangen tussen de verschillende infrastructuren. Dit zal leiden tot onnodige verkeersslachtoffers en uiteindelijk tot het niet meer aanwezig zijn van de soort.

Reactie

Wij nemen aan dat u het hier over barrièrewerking heeft. Wij spannen ons in om de waarde van de natuurkwaliteit zoveel mogelijk te behouden. Vanuit het MER volgen maatregelen om de effecten van barrièrewerking voor flora en fauna zoveel mogelijk te beperken en het ontwerp zal daarin voorzien, conform het natuurinclusief beleid van de provincie Flevoland. Tevens is onderzoek flora en fauna onderdeel van het MER.

Staatsbosbeheer maakt zich zorgen over de ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land en in het bijzonder de bereikbaarheid van ons kantoor aan de Kitsweg 1. In de huidige plannen geeft u aan de kruising met de Torenvalkweg nader uit te werken en dat de intentie is de Torenvalkweg om te vormen tot snelfietsroute. Met deze ontwikkeling wordt de Torenvalkweg afgesloten voor verkeer ter hoogte van de brug over de Lage Dwarsvaart. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van het Nationaal Park en het kantoor en bezoekerscentrum aan de Kitsweg voor gemotoriseerd verkeer drastisch af. Deze zorg is reeds meegenomen in de lopende studie naar de verkeersontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land. Echter, we zien nog geen concrete oplossingen ontstaan.

Reactie

De ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land en de bereikbaarheid van uw kantoor aan de Kitsweg 1 worden nader uitgewerkt in de planvormingsfase en het ontwerp.

Staatsbosbeheer heeft n.a.v. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende inzicht in het detailniveau waarop het MER uitgevoerd wordt. De genoemde aspecten zijn veelal een verzamelterm, waardoor details van wat daar toe behoort niet duidelijk zijn. Van de effecten wordt alleen maar aangegeven dat er iets kwalitatief of kwantitatief beoordeeld wordt. Onduidelijk is wat dat dan betekent en welk effect er uiteindelijk op welke manier gewaardeerd wordt. Wij ontvangen heel graag meer details over dit proces.

Reactie

Alle belanghebbenden worden bij het proces betrokken, ook Staatsbosbeheer als stakeholder. Dit doen wij o.a. door het voeren van persoonlijke gesprekken. Staatsbosbeheer wordt ook betrokken bij het nader onderzoeken van de alternatieven.

Tot slot wil Staatsbosbeheer graag intensiever betrokken worden in het proces. In lijn met het Participatieplan Rondweg Lelystad-Zuid wordt Staatsbosbeheer gezien als partij die meebeslist. Als eigenaar beheerder van de voor een heel groot deel direct aan het plangebied grenzende gronden ervaren wij dat wij onvoldoende betrokken zijn geweest om die rol volwaardig in te vullen. Vanuit deze rol willen wij graag meedenken over integraal ruimtelijke gebiedsontwikkeling waar de Laan van Nieuw Land onderdeel van is.

Reactie

We staan aan de start van een intensief traject waarin we samen met de gebiedspartners, waaronder Staatsbosbeheer willen samenwerken. Vanuit het project Rondweg Lelystad-Zuid zijn meerdere persoonlijke gesprekken met Staatsbosbeheer gevoerd. De door Staatsbosbeheer aangedragen klanteisen worden zoveel mogelijk meegenomen in het ontwerp. Staatsbosbeheer wordt hierbij betrokken.

3.21 Zienswijze 3028726 - Waterschap Zuiderzeeland

Op 12 september 2022 ontvingen wij uw kennisgeving over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), Uitgangspuntennotitie en Participatieplan Rondweg Lelystad-Zuid (Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef). In deze brief geven wij onze zienswijze in het kader van de watertoets. Voor het plan geldt de normale procedure.

Door de toenemende drukte op de huidige wegen in en rond Lelystad ontstaan er problemen in de verkeersdoorstroming die leiden tot verkeersonveilige situaties. Naar verwachting neemt het aantal verkeersbewegingen verder toe door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Warande en de groei van het aantal bezoekers naar Nationaal Park Nieuw Land. De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad willen daarom de nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid aanleggen die loopt vanaf aansluiting 9 op de A6 tot en met de huidige Westerdreef. In september 2021 is een voorkeursoplossing vastgesteld door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. In het kader van de watertoets is de normale procedure van toepassing.

Reactie

Hartelijk dank voor uw reactie.

De rondweg heeft gevolgen voor de waterhuishouding en waterstaatswerken. Het overleg hierover tussen provincie, gemeente en het waterschap is in 2022 gestart. Opmerking tekst 'Water' In de NRD en de Uitgangspuntennotitie is volgende zin opgenomen:

'Uit analyse van het waterschap blijkt dat er een risico aanwezig is dat een deel van de gronden die in de zone liggen waarin de nieuwe Rondweg is bedacht kan inunderen bij langdurige neerslag.' Wij herkennen het gestelde niet. Op dit moment beschikt het waterschap niet over een analyse van het traject waaruit risico op inundatie blijkt bij langdurige neerslag. Indien ter plaatse van de rondweg een stresstest wordt uitgevoerd met de maatgevende bui (klimaatsscenario 2050) voor het gebied verwachten wij geen inundatie.

Reactie

Dit is niet door het Waterschap vastgesteld. Nader onderzoek zal dit wel of niet bevestigen.

3.22 Zienswijze 3029034

Ik ben hier (de wijk Hollandse Hout) komen wonen in 2002 vanwege de stilte en natuur. Ik hoop dat beiden zo min mogelijk gestoord worden door het nieuwe verkeer vandaar dat ik u vraag (ook voor de bewoners van de Warande) om:

Voor het wegdek materiaal te gebruiken dat zo min mogelijk geluid produceert. Er zijn nieuwe ontwikkelingen (o.a. de ontwikkeling van Ultra Stil Wegdek door Rijkswaterstaat in samenwerking met de enkele aannemers) die overwogen kunnen worden om toe te passen.

Reactie

Het is momenteel nog niet bekend of er maatregelen nodig zijn om een te hoge geluidsbelasting te voorkomen. Dit volgt uit onderzoek wat in kader van het MER uitgevoerd gaat worden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bepaald of bronmaatregelen genomen moeten worden. Zie ook paragraaf 2.6.

De rijsnelheid voor het hele gebied niet hoger te maken dan 50km. Dit scheelt aanzienlijk in geluidsoverlast, ook wanneer er gestopt en opgetrokken moet worden (bijv. bij een rotonde). Hierop dient vervolgens ook gehandhaafd en beboet te worden, zodat voor iedereen duidelijk wordt dat deze snelheid geldt. Mijns inziens draagt dit ook bij aan de tendens om het autoverkeer met bijbehorende geluidsoverlast minder prominent aanwezig te laten zijn in de Nederlandse samenleving.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

In het ontwerp serieus mee te nemen dat er een fietsbrug komt vanaf de brug over de Lage Dwarsvaart naar de supermarkt. De hierdoor ontstane verhoging kan dienen als extra geluidsbarrière (waardoor mogelijk lelijke schermen niet hoeven).

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Het vrachtautoverkeer zoveel mogelijk te beperken door de verbinding vanaf de A6 naar Enkhuizen en de overslaghaven te sturen via Lelystad-Noord.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

Ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk stop- en optrekmomenten in de weg komen.

Reactie

Het verkeersmodel moet aantonen welke verkeersoplossingen het beste toepasbaar zijn in relatie tot toekomstige ontwikkelingen. Uit het MER moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn.

De nieuwe rondweg komt vlak tegen de natuurgebieden Hollandse Hout en de Oostvaardersplassen te liggen. Ik vraag u dan ook nadrukkelijk hier goed rekening mee te houden o.a. door:
Zeer terughoudend te zijn met de verlichting (uiteraard zonder dat er een gevaarlijke situatie ontstaat).

Reactie

Naar verwachting wordt de Laan van Nieuw Land alleen ter plaatse van de kruisingen verlicht. Langs de Verlengde Westerdreef komt waarschijnlijk wel verlichting. Daar waar verlichting wordt toegepast, zal dit met LED-armaturen zijn. Lichtbundels worden in armaturen afgeschermd zodat deze alleen op het wegvak gericht zijn. Exacte verlichtingsberekeningen en de daaruit volgende lichtmasthoogte moeten nog gemaakt worden. Tevens wordt er een verlichtingsberekening opgesteld waarbij de benodigde hoeveelheid lumen bepaald wordt en wordt er rekening gehouden met nachtdieren zoals vleermuizen. Ook wordt er nagegaan in het MER of er effecten te verwachten zijn van verlichting op vleermuizen.

Bij voorkeur gebruik te maken van (nacht)diervriendelijke verlichting.

Reactie

Naar verwachting wordt de Laan van Nieuw Land alleen ter plaatse van de kruisingen verlicht. Langs de Verlengde Westerdreef komt waarschijnlijk wel verlichting. Daar waar verlichting wordt toegepast, zal dit met LED-armaturen zijn. Lichtbundels worden in armaturen afgeschermd zodat deze alleen op het wegvak gericht zijn. Exacte verlichtingsberekeningen en de daaruit volgende lichtmasthoogte moeten nog gemaakt worden. Tevens wordt er een verlichtingsberekening opgesteld waarbij de benodigde hoeveelheid lumen bepaald wordt en wordt er rekening gehouden met nachtdieren zoals vleermuizen. Ook wordt er nagegaan in het MER of er effecten te verwachten zijn van verlichting op vleermuizen.

Bij de aanleg van het groen rondom de weg gebruik te maken van inheemse planten en bomensoorten, met een genetische achtergrond die hoort in dit gebied (voor meer info zie: <https://hetlevendarchief.nl/>). Dit vergroot de kans dat bijbehorende insecten hier gebruik van kunnen maken en onderdeel gaan vormen van een groter ecosysteem.

Reactie

Het toepassen van inheemse beplanting is beleid van provincie en gemeente.

Rekening te houden met overstekend klein en groot wild.

Reactie

Het rekening houden met overstekend wild is beleid van provincie. We gaan eerst in beeld brengen of er maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat groot of klein wild de weg kan oversteken. Is dit wenselijk dan worden maatregelen getroffen om eventuele aanrijdingen tussen auto en dier zoveel mogelijk te voorkomen.

3.23 Zienswijze 3029030

Bij deze dien ik namens mijn gezin onze zienswijze in op uw planologische procedure:

Zoals reeds vele malen eerder aan beide instanties (gemeente en provincie) aangegeven, willen wij dat de aansluiting van de Laan van Nieuw Land niet hoger dan op maaiveldniveau aansluit op de Verlengde Westerdreef.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Bij alle drie alternatieven wordt onder andere gekeken naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit. De rotonde Buizerdweg/Laan van Nieuw Land in de variant Langs de bosrand komt vanwege de benodigde hellingbaan richting brug en de eerder met de belangenvereniging gemaakte afspraken maximaal 1 meter boven het maaiveld.

Het fietspad dat nu als tunnel is gepland, dient een brug te worden.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Er dient slechts één rotonde te worden gebouwd in plaats van twee; twee rotondes geeft teveel verkeersoverlast en geluidsoverlast.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Een van de drie te onderzoeken alternatieven bevat 1 rotonde. Vooralsnog wordt uitgegaan dat twee rotondes nodig zijn voor een goede ontsluiting van het voorzieningencentrum, Warande en Hollandse Hout. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief wordt hier naar gekeken. Mocht uit het MER een andere uitkomst komen, dan wordt dit met de omgeving gecommuniceerd.

De routing voor vrachtverkeer vanuit de Houtribdijk naar de A6 en vice versa dient via Lelystad- Noord te worden geregeld.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

De snelheid op de Laan van Nieuw Land dient ook 50 km/u te worden, net als de meeste dreven in Lelystad.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Wij willen dat u de mogelijkheid onderzoekt om de Laan van Nieuw Land NIET aan te laten sluiten op de Verlengde Westerdreef, maar de Laan van Nieuw Land slechts te gebruiken als ontsluiting van Warande. Er is ons inziens geen onderbouwing om de Laan van Nieuw Land te gebruiken voor ontsluiting van andere wijken.

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Wij verwachten dat u ook de Torenavalkweg als serieuze ontsluitingsweg beziet in plaats van aansluiting Laan van Nieuw Land op de Verlengde Westerdreef.

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Bij het door u genoemde onderzoek naar de effecten op het milieu (flora en fauna), de zogeheten MER rapportage, ga ik er vanuit dat u als startpunt neemt de situatie zoals deze was voordat de Buizerdweg is veranderd, de bomen zijn gekapt en Warande is gebouwd.

Reactie

In de MER-rapportage wordt de autonome ontwikkeling als uitgangssituatie gebruikt en niet de situatie zoals deze was voordat er in Warande werd gebouwd.

Verder ga ik er vanuit dat u in het MER de gevolgen voor de bewoners van Hollandse Hout en Warande t.a.v. geluidsoverlast (rekening houdend met de houtskeletbouw in Hollandse Hout), fijnstof etc. onderzoekt en rapporteert.

Reactie

In de planstudiefase wordt nadrukkelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen voor milieu en leefomgeving. Dit wordt onderzocht en vastgelegd in het MER. Zie ook paragraaf 2.3, 2.5 en 2.6.

3.24 Zienswijze 3030218

Naar aanleiding van het plan om Lelystad-Zuid te ontsluiten heb ik wel enige vragen/zorgen. Aangezien ik in de wijk Hollandse Hout woon, aan de Lage Dwarsvaart verwacht ik hier overlast van te krijgen. Mijn zorgen bevinden zich op het vlak van geluidshinder, verlichting, fijnstof en uitzicht.

Op dit moment woon ik heerlijk rustig, alleen bestemmingsverkeer en is het 's avonds donker. Onze hele wijk heeft een ruime, groene natuurlijke opzet. Doordat Lelystad-Zuid ontsloten moet worden, komt hier opeens veel verkeer bij. Vrachtverkeer wat nu via Lelystad-Noord wordt gestuurd, zal zeker gebruik gaan maken van de zuidelijke rondweg. Doordat de weg blijkbaar wat hoger komt te liggen, verwacht ik last te krijgen van verkeersgeluid. Mijn opbouw op zolder is van hout, dit houdt geen enkel geluid tegen. In hoeverre gaat een geluidswal dit tegenhouden?

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Behalve geluidshinder, zal dit ook zorgen voor meer fijnstof in mijn omgeving.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3 en 2.5.

Hoe gaat de weg er in het landschap uitzien. Wij wonen in een groene omgeving, zijn naaste burens van Oostvaardersplassen, en Hollandse Hout bos. Natuur is een belangrijk gedeelte van ons leven en woongenot, waarbij ik het zeer jammer vind als dit teniet wordt gedaan omdat, voor mijn gevoel zeer tegenstrijdig, dagjesmensen met de auto naar de nieuwe natuur moeten worden gelokt.

Reactie

De Rondweg Lelystad-Zuid sluit aan bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level en de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven. Het is de ambitie om de nieuwe infrastructuur als een groene toegangsweg naar het Nationaal Park Nieuw Land te ontwikkelen. In de verkenningsfase is gekeken naar de landschappelijke inpassing van de Rondweg Lelystad-Zuid. Daaruit is het beeld als een Parkway met veel groen en een bredere middenberm op een aantal plekken naar voren gekomen. Deze inrichting sluit aan bij het nabij gelegen Nationaal Park Nieuw Land. In het vervolgetraject wordt parallel aan het ontwerp een landschapsplan opgesteld waarbij de elementen van het gebied terugkomen.

Vervolgens hoor ik dat de rotonde verlichting gaat krijgen. Op dit moment is het gelukkig donker buiten. Wat gaat dit brengen voor het nachtleven, vleermuizen en insecten etc.?

Reactie

Naar verwachting wordt de Laan van Nieuw Land alleen ter plaatse van de kruisingen verlicht. Langs de Verlengde Westerdreef komt waarschijnlijk wel verlichting. Daar waar verlichting wordt toegepast, zal dit met LED-armaturen zijn. Lichtbundels worden in armaturen afgeschermd zodat deze alleen op het wegvak gericht zijn. Exacte verlichtingsberekeningen en de daaruit volgende lichtmasthoogte moeten nog gemaakt worden. Tevens wordt er een verlichtingsberekening opgesteld waarbij de benodigde hoeveelheid lumen bepaald wordt en wordt er rekening gehouden met nachtdieren zoals vleermuizen. Ook wordt er nagegaan in het MER of er effecten te verwachten zijn van verlichting op vleermuizen.

3.25 Zienswijze 3030215

Rotonde Laan van Nieuw Land/Verlengde Westerdreef/Buizerdweg: Rotonde realiseren op maaiveldhoogte of zo gering mogelijk daarboven. Aangeven op welke maximale hoogte boven maaiveld deze rotonde wordt gerealiseerd.

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Bij alle drie alternatieven wordt onder andere gekeken naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit. De rotonde Buizerdweg/Laan van Nieuw Land in de variant Langs de bosrand komt vanwege de benodigde hellingbaan richting brug en de eerder met de belangenvereniging gemaakte afspraken maximaal 1 meter boven het maaiveld.

Rotonde Laan van Nieuw Land: Deze rotonde Extra Aandacht geven, want het is 'DE ROTONDE nabij Lelypoort Nieuwland', waar het verkeer afbuigt naar Lelypoort, daarom Extra Ruim dimensioneren, en zo uitvoeren dat kwalitatief hoogstaand kunstwerk/herkenningsteken met bijv. thema Natuur, daar goed tot zijn recht kan komen.

Reactie

Bij het ontwerp van de rotonde wordt uitgegaan van het verkeer dat hiervan gebruik moet maken. Het is daarbij het streven om de impact voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden. De inrichting van de rotondes vindt plaats in overleg met het Nationaal Park Nieuw Land. Door de rotondes herkenbaar in te richten, wordt de Nationaal Park-beleving voor de weggebruikers versterkt.

Géén tweede rotonde/kruising in de Verlengde Westerdreef ter hoogte van de supermarkt op zo'n 200 meter van de aansluiting/kruising van Buizerdweg! (Geen tweede rotonde op zo'n 200 meter afstand scheelt aanzienlijk in de kosten, en er is minder verkeerslawaaai.)

Reactie

In het MER worden drie alternatieven onderzocht. Een van de drie te onderzoeken alternatieven bevat 1 rotonde. Vooralsnog wordt uitgegaan dat twee rotondes nodig zijn voor een goede ontsluiting van het voorzieningencentrum, Warande en Hollandse Hout. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursalternatief wordt hier naar gekeken. Mocht uit het MER een andere uitkomst komen, dan wordt dit met de omgeving gecommuniceerd.

Inrichting als een Parkway met verbrede middenbermen. Voor een goede landschappelijke inpassing dienen ook de beide zijbermen extra ruim te zijn. Dat moet zeker ook voor de Verlengde Westerdreef gelden: Wat er tot nu toe gerealiseerd is, belooft niet veel goeds om te worden tot een Parkway.

Reactie

Zowel de Verlengde Westerdreef als de Laan van Nieuw Land kennen brede groene bermen, zowel middenbermen als zijbermen. De exacte (groene) invulling hiervan wordt richting het definitief ontwerp verder uitgewerkt.

Bij Verlengde Westerdreef is de nu gerealiseerde zij berm te smal voor de bomen die in het plan waren aangegeven: het asfalt ligt zo dicht naast de geluidswal dat van een ruime berm, zoals de ruime bermen bij andere Lelystadse dreven, hier nauwelijks sprake is. In de middenberm en de zijbermen moet ruimte zijn voor de bomen zoals in de Westerdreef.

De bomen langs alle Lelystadse dreven behoren volgens het Bomenbeleidsplan tot de categorie 'Bomen van Stadsniveau', en zijn structuurbepalend in ruimtelijke zin. De dreven maken essentieel deel uit van de Gemeentelijke Ecologische Structuur. De Verlengde Westerdreef moet in ruimtelijk opzicht qua beleving aansluiten bij de Westerdreef, dus moet deze dreef minstens de dwarsdoorsnede-afmetingen hebben als de Westerdreef of zoals de Oostranddreef bij De Landerijen.

Reactie

Zowel de Verlengde Westerdreef als Laan van Nieuw Land kennen brede groene bermen, zowel middenbermen als zijbermen. De exacte (groene) invulling hiervan wordt richting het definitief ontwerp verder uitgewerkt.

In veel woningen in Hollandse Hout zijn verblijfsruimten (deels) uitgevoerd in houtskeletbouw, waardoor de buitenschil een geluidsisolatie heeft die minimaal is. Daarom extra aandacht aan geluidswerende voorzieningen en daarbij een rapport opmaken van de maximale geluidsbelasting Op de gevel, en óók de geluidbelasting binnen In de houtskelet-verblijfsruimten.

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

De geluidswerende voorziening tussen Westerdreef en woonwijk Hollandse Hout landschappelijk inpassen: geen strakke geluidswal. Omdat aan de oostzijde van de Verlengde Westerdreef al een strakke geluidswal is geplaatst op korte afstand van de dreef, de geluidswerende voorziening aan de westzijde op grotere afstand van de dreef in het landschap inpassen als een landschappelijke verhoging met natuurlijke vormen. Zand en aarde daarvoor zouden kunnen worden voorzien door zand en aarde te gebruiken dat vrijkomt bij het aanleggen van de beoogde kanoroutes door het Hollandse Hout bos. Dit is een koppelkans.

Reactie

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6. Wanneer blijkt dat geluidswerende maatregelen nodig zijn, wordt de omgeving hierin meegenomen. Eventueel hergebruik van grond gaan we meenemen in de voorbereidingsfase.

3.26 Zienswijze 3032552

Dinsdag 27 september jl. hebben wij in een buurtoverleg kennis genomen van uw plannen omtrent een aansluiting op de A6 vanuit de Buizerdweg. Ons werd verteld dat dit een 4-baansweg gaat worden met een groenscheiding in het midden, toegankelijk voor vrachtverkeer vanaf de A6 en met een maximum snelheid van 80 km per uur. De weg komt direct naast de wijk Warande en een natuurgebied. Wij begrijpen de noodzaak om de Larserdreef te ontlasten maar tekenen ernstig bezwaar aan tegen de bovengenoemde voorstellen.

Wij wonen met veel plezier in het Hollandse Hout en genieten van de natuur en de rust. Tevens zijn wij van mening dat de plannen niet stroken met de verdere ontwikkeling van het natuurgebied. Met name vrachtverkeer zal het milieu en de natuur extra belasten. Tevens uitstoot van fijnstof (naast andere schadelijke stoffen) en geluidsoverlast wat alleen met extra kostbare voorzieningen kan worden gecompenseerd.

Reactie

Uw zorg wordt door meerdere indieners gedeeld. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3, 2.5 en 2.6.

Omdat wij de noodzaak begrijpen met name voor bestemmingsverkeer pleiten wij voor een dreef zoals deze in Lelystad aanwezig zijn, max 4-baans met een maximum snelheid van 50 km per uur.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

VERBOD voor vrachtverkeer: doorgaand vrachtverkeer kan de nu gebruikelijke route over Lelystad Noord blijven volgen.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.4.

Wat het fietspad betreft pleiten wij voor een pad over de weg zodat er al direct een geluidsbuffer ontstaat.

Reactie

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1.

Op basis van het in het MER uit te voeren geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen er dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregelen nodig zijn. Zie ook paragraaf 2.6.

Wij gaan er vanuit dat u onze bezwaren serieus neemt en worden graag op de hoogte gehouden van de verdere besluitvorming.

Reactie

U wordt gedurende het project op de hoogte gehouden middels informatiebulletins en digitale nieuwsbrieven en inloopmomenten. Ook op de projectpagina (www.flevowegen.nl/rondweg-lelystad-zuid-nieuw) is actuele informatie te vinden.

4. Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs

Onderdeel van de m.e.r.-procedure is dat het bevoegd gezag de betrokken bestuursorganen en de (wettelijke) adviseurs om advies vraagt over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Het gaat daarbij om adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijke voorschrift waarop het plan of besluit rust bij de voorbereiding hiervan moeten worden betrokken. Daarnaast is er gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies te vragen over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

Geraadpleegde bestuursorganen:

- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Geen reactie ontvangen
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
Geen reactie ontvangen
- Waterschap Zuiderzeeland
Heeft naar aanleiding van de ter inzage legging een zienswijze ingediend. Zie paragraaf 3.21.

Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. De Commissie m.e.r. heeft op 31 oktober 2022 haar advies uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid en de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid.

Het advies van de Commissie m.e.r. is als bijlage bij deze Reactienota opgenomen, maar is ook digitaal in te zien op de site van de Commissie m.e.r.: [a3673rd \(commissiemer.nl\)](#).

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aangegeven welke essentiële informatie naar haar oordeel in het MER moet worden meegenomen. De hoofdpunten van dit advies zijn:

De samenhang tussen weg, toegangspoort Nationaal Park en nieuwe woonwijk. De plannen voor de weg hangen samen met de ontwikkeling van het hele gebied: de toegangspoort tot het Nationaal Park Nieuw Land en zeker ook de toekomstige woningbouw ten oosten van de geplande weg. Het MER moet deze integraliteit goed beschrijven en aangeven hoe hiermee bij de ontwikkeling van de verschillende plannen in het gebied rekening wordt gehouden.

De op te lossen knelpunten. Werk in het MER uit waar de rondweg een oplossing voor moet bieden. Werk een aantal scenario's uit voor bijvoorbeeld de hoeveelheid toekomstige woningen en ook voor veranderingen in reispatronen, zoals omschreven in de omgevingsvisie van Lelystad. Beschrijf de doelen van de weg zo concreet en kwantitatief mogelijk, zodat getoetst kan worden of ze ook gehaald worden.

De voorkeur voor tracé 'Langs de bosrand'. Volgens de NRD heeft dit alternatief de voorkeur. Geef aan welke rol het milieubelang bij deze keuze heeft gespeeld. Gebruik de resultaten uit het MER (waarin dit en twee andere alternatieven onderzocht gaan worden) om de drie alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken en na te gaan of deze keuze blijft staan. Ga bij het alternatievenonderzoek ook na in hoeverre er binnen de bestaande situatie (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de doelstellingen te halen.

Beschermende maatregelen en voorkeurstracé. Onderzoek met welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving zo goed mogelijk beschermd is. Werk daarvoor het voorkeurstracé uit en ga na hoe de weg de natuur van het nationaal park zo min mogelijk verstoort en wat de beste inpassing in het landschap is.

De bestaande milieusituatie. Er zullen veel nieuwe ontwikkelingen in het gebied gaan plaatsvinden. Motiveer daarom goed wat de referentiesituatie is en ga daarbij uit van alle activiteiten waar al over besloten is. Geef ook alvast ook een doorkijk naar de verdere toekomst als Lelystad nog (veel) verder groeit.

De milieueffecten. Beschrijf de gevolgen van de rondweg voor de leefkwaliteit voor huidige en toekomstige bewoners, natuur, bodem en water, duurzaamheid en klimaat.

Reactie

Veel van de adviezen van de Commissie m.e.r. sluiten aan bij de voorgestelde aanpak van het MER of worden beschouwd als een zinvolle aanvulling. Deze worden dan ook overgenomen. Op een aantal onderdelen geeft het advies echter aanleiding om wat meer toelichting te geven op de aanpak. Hier wordt in de navolgende paragrafen nader op ingegaan.

Paragraaf 2.2. Probleemstelling

De Commissie m.e.r. adviseert om de huidige en toekomstige knelpunten voor bijvoorbeeld de doorstroming, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving te kwantificeren en daarbij een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de scenario's en de bandbreedte van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. Zij adviseert bij de berekeningen en bij de gevoeligheidsanalyse de volgende ontwikkelingen te betrekken en daarbij een aantal scenario's in ruimte en tijd uit te werken:

- De ontwikkeling van Warande met de bouw van de woningen waarover al besloten is.
- Een doorkijk naar de aanvullende woningbouw waarover nog niet besloten is maar waar de wijk wel ruimte voor biedt en naar de mogelijke verdubbeling van Lelystad. Hoe verhoudt zich deze weg daar-toe? Betrek hierbij ook de wijze van ontsluiting van de wijk (rol openbaar vervoer, fiets, deelauto's, etc.).
- Bezoekersaantallen van het Nationaal Park Nieuw Land.
- Doorstroming en sluiptverkeer: waar is dit nu en in de toekomst een probleem?
- Het gebruik van de weg verdeeld over de dag. Bezoekers van het Nationaal Park zullen waarschijnlijk op andere dagen en tijdstippen gebruik maken van de weg dan het doordeweekse woon-werkverkeer.
- Kosten van automobiliteit (eventuele invoering van 'Betalen naar Gebruik' en brandstofprijzen).

De genoemde ontwikkelingen om mee te nemen in de scenario's hebben een verschillende mate van concreetheid. De ontwikkeling van de al besloten woningbouwen en de te verwachten bezoekersaantallen voor het Nationaal Park Nieuw Land worden opgenomen in het verkeersmodel. Voor het verkeersmodel worden aannames gedaan over o.a. de wijze van ontsluiting van de wijk en de effecten van de kosten van automobiliteit welke in het MER zullen worden benoemd. De resultaten van het verkeersmodel zijn kwantitatief. De mogelijke effecten van een andere wijze van ontsluiten of veranderingen in kosten van automobiliteit zullen kwalitatief worden beschreven.

Daarnaast zal voor de verdere toekomst (2040) de effecten van de verwachte woningbouw worden berekend. Daarbij wordt een bandbreedte in de woningbouw opgenomen.

Paragraaf 4.4. Natuur, Gevolgen voor beschermde soorten en gebieden

Sinds begin 2022 berekent het rekenmodel voor stikstof AERIUS effecten tot maximaal 25 kilometer van de emissiebron. De rondweg kan niettemin een effect hebben op de verder weg gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Wieden/Weerribben en de Veluwe. De Commissie m.e.r. adviseert daarom om aannemelijk te maken in hoeverre nog een milieueffect kan plaatsvinden op stikstofgevoelige leefgebieden en habitattypen van deze verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Daarom zal worden onderzocht of er op 25 km van de emissiebron stikstofdeposities plaatsvinden. Als die er zijn, zal aannemelijk gemaakt moeten worden of er effecten kunnen optreden op de Natura 2000-gebieden Wieden/Weerribben en de Veluwe. Indien voor de vaststelling van het plan een (AERIUS-)model beschikbaar komt dat verder kan rekenen dan 25 km, zullen de berekeningen hiermee worden gemaakt.

Paragraaf 4.4. Natuur, Gevolgen voor beschermde soorten en gebieden

Ook NNN-gebieden kunnen verzurings- en vermestingsgevoelig zijn. Ondanks dat, vanwege de aard van de ondergrond, de kans niet groot is dat de wezenlijke kenmerken van het nabijgelegen NNN-gebied Hollandse Hout door stikstofdepositie worden aangetast, adviseert de Commissie m.e.r. dit toch te onderzoeken. De eerste stap is om na te gaan of er NNN-gebieden in de nabije omgeving aanwezig zijn met een afwijkende ondergrond, die mogelijk wel stikstofgevoelig zijn.

Bijlage: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Rondweg Lelystad Zuid

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

31 oktober 2022 / projectnummer: 3673



1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad willen de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid rond Lelystad verbeteren. Ook willen ze Nationaal Park Nieuw Land beter bereikbaar maken. Hiervoor willen ze een nieuwe weg aanleggen: Rondweg Lelystad-Zuid. Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Flevoland heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie adviseert onderstaande punten in ieder geval in het MER op te nemen. Deze informatie is essentieel om het milieubelang in het besluit over de Rondweg Lelystad-Zuid mee te kunnen wegen.

De samenhang tussen weg, toegangspoort Nationaal Park en nieuwe woonwijk. De plannen voor de weg hangen samen met de ontwikkeling van het hele gebied: de toegangspoort tot het Nationaal Park Nieuw Land en zeker ook de toekomstige woningbouw ten oosten van de geplande weg. Het MER moet deze integraliteit goed beschrijven en aangeven hoe hiermee bij de ontwikkeling van de verschillende plannen in het gebied rekening wordt gehouden.

De op te lossen knelpunten. Werk in het MER uit waar de rondweg een oplossing voor moet bieden. Werk een aantal scenario's uit voor bijvoorbeeld de hoeveelheid toekomstige woningen en ook voor veranderingen in reispatronen, zoals omschreven in de omgevingsvisie van Lelystad. Beschrijf de doelen van de weg zo concreet en kwantitatief mogelijk, zodat getoetst kan worden of ze ook gehaald worden.

De voorkeur voor tracé 'Langs de bosrand'. Volgens de NRD heeft dit alternatief de voorkeur. Geef aan welke rol het milieubelang bij deze keuze heeft gespeeld. Gebruik de resultaten uit het MER (waarin dit en twee andere alternatieven onderzocht gaan worden) om de drie alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken en na te gaan of deze keuze blijft staan. Ga bij het alternatievenonderzoek ook na in hoeverre er binnen de bestaande situatie (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de doelstellingen te halen.

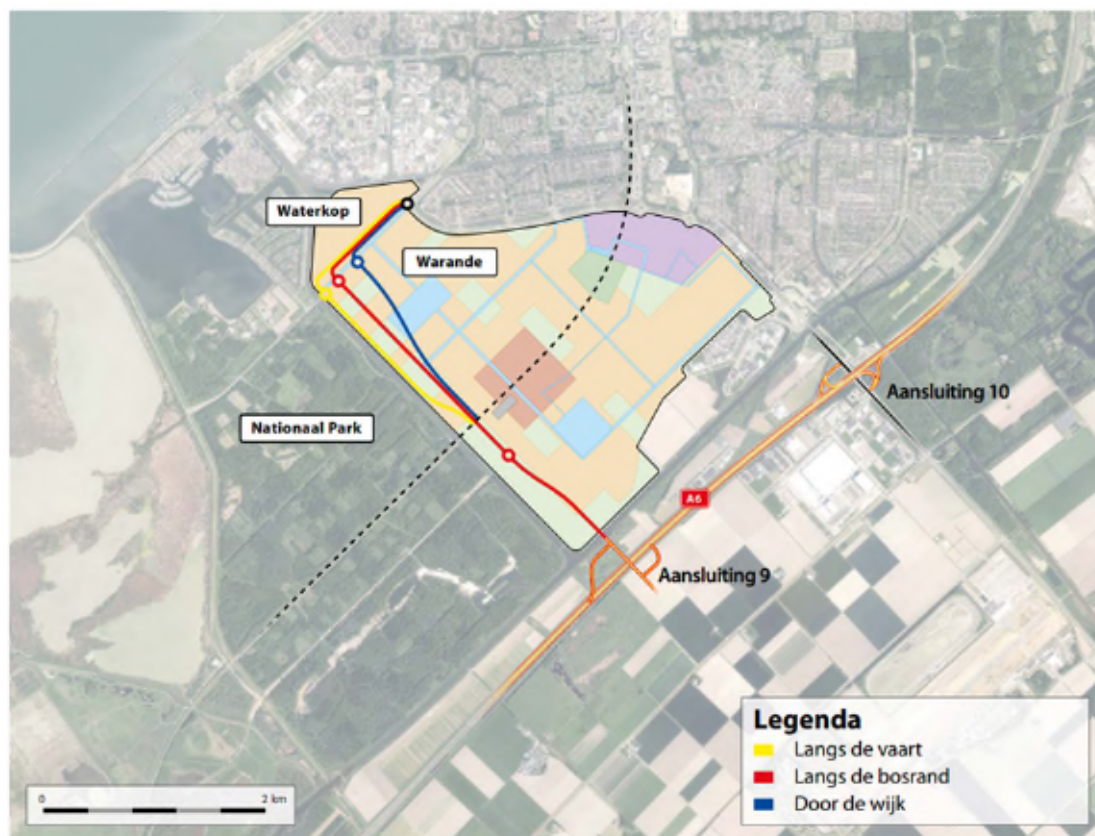
Beschermende maatregelen en voorkeurstracé. Onderzoek met welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving zo goed mogelijk beschermd is. Werk daarvoor het voorkeurstracé uit en ga na hoe de weg de natuur van het nationaal park zo min mogelijk verstoort en wat de beste inpassing in het landschap is.

De bestaande milieusituatie. Er zullen veel nieuwe ontwikkelingen in het gebied gaan plaatsvinden. Motiveer daarom goed wat de referentiesituatie is en ga daarbij uit van alle activiteiten waar al over besloten is. Geef ook alvast ook een doorkijk naar de verdere toekomst als Lelystad nog (veel) verder groeit.

De milieueffecten. Beschrijf de gevolgen van de rondweg voor de leefkwaliteit voor huidige en toekomstige bewoners, natuur, bodem en water, duurzaamheid en klimaat.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)¹. Ze herhaalt slechts punten die al in de notitie Reikwijdte en Detailniveau aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.



Figuur 1. Een overzicht van de mogelijke traces van de rondweg.

Aanleiding MER

Om de Rondweg Lelystad-Zuid mogelijk te maken moeten de geldende bestemmingsplannen worden aangepast. Afhankelijk van de inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet gebeurt dat in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (conform de Wet ruimtelijk ordening (Wro) of een projectbesluit (conform de Omgevingswet). Daarom wordt een procedure doorlopen die zowel aan de Wro als aan de Omgevingswet voldoet. Voor het besluit over de weg wordt een plan-MER/project-MER opgesteld. Een MER is in dit geval nodig omdat het gaat om een weg (categorie C 1.2 van het besluit milieueffectrapportage). Ook is vooraf niet uit te sluiten dat de aanleg en het gebruik van de weg invloed zullen hebben op Natura 2000-gebieden. Daarom moet een Passende beoordeling worden gemaakt.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad – besluit over de Rondweg Lelystad-Zuid.

¹ Notitie reikwijdte en detailniveau, Rondweg Lelystad-Zuid, Laan van Nieuw Land – Verlengde Westerdreef, provincie Flevoland en gemeente Lelystad, juni 2022.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer 3673 op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

2.1 Samenhang rondweg en woningbouw Warande

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben ervoor gekozen om aparte procedures te doorlopen voor de aanleg van de rondweg en voor de grootschalige woningbouw in de nieuwe, aangrenzende wijk Warande.² De projecten hangen echter onlosmakelijk met elkaar samen. Keuzes voor de omvang en het ruimtelijk ontwerp van de wijk beïnvloeden het ontwerp en de inrichting van de weg. Denk hierbij aan ligging en aantal kruispunten en rotondes, keuze van mitigerende maatregelen, capaciteit van de weg, groene zones, parken en faunapassages, et cetera). Omgekeerd hebben het trace en de inrichting van de weg juist ook gevolgen voor de inrichting van de wijk. Het gaat om bijvoorbeeld de mogelijkheden voor de ligging van geluidgevoelige objecten.

De keuze om de beide projecten te scheiden kan tot gevolg hebben dat kansen voor een optimale inrichting en leefmilieu van het gebied worden gemist. Ook blijven dan mogelijk de milieueffecten van het totaal buiten beeld. Het niet integraal bezien van beide ontwerpen zal bijvoorbeeld kunnen leiden tot noodzakelijke aanpassingen aan de weg of in de wijk nadat alles al is gerealiseerd. De onzekerheden over de totaal-inrichting werken door in alle onderdelen van het project. In het MER werkt dit door in de reikwijdte en keuzes in de probleem- en doelstelling, de uitwerking van de varianten, de referentiesituatie en uiteindelijk in de beschrijving van de milieueffecten.

Laat in het MER zien welke samenhang er is tussen weg, wijk en toegangspoort en maak duidelijk in welke mate de projecten toch los van elkaar zijn te beschouwen en waarom de keuze voor scheiding van weg en wijk is gemaakt. Geef daarbij aan of de weg zonder wijk ook op deze manier zou worden aangelegd en andersom welke consequenties het niet aanleggen van de weg op de ontwikkeling van de wijk zou hebben. Doe hetzelfde voor de samenhang tussen de weg en de toegangspoort voor het nationaal park. Beschrijf tot slot de risico's die de scheiding van projecten geeft en hoe hiermee wordt omgegaan.

2.2 Probleemstelling

Door de toenemende drukte op de huidige wegen in en rond Lelystad ontstaan er volgens de NRD:

- problemen in de verkeersdoorstroming;
- verkeersonveilige situaties;
- een slechtere leefkwaliteit door toename van het sluipverkeer.

² Hierover is in 2007 een milieueffectrapport opgesteld. Daarnaast zijn er nog ontwikkelingen waarover nog niet besloten is.

Zonder aanvullende maatregelen ten zuidwesten van Lelystad worden voor deze thema's steeds grotere problemen verwacht. Het gaat daarbij vooral om de toename van verkeer door de groei van Lelystad en om het toenemend aantal bezoekers van het nationaal park. In 2021 hebben de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad een gezamenlijke verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen.

Maak in het MER duidelijk waarom deze weg wordt overwogen en welke oplossingsrichtingen in deze verkenning zijn beschouwd. Maak duidelijk welke oplossingen zijn afgefallen en of, en zo ja, welke milieuoverwegingen daar een rol bij hebben gespeeld. Geef daarnaast concreet aan hoe de plannen voor de weg samenhangen met die van de woningbouw en in hoeverre deze projecten afhankelijk van elkaar zijn.

Kwantificeer de huidige en toekomstige knelpunten voor bijvoorbeeld de doorstroming, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Voer een gevoeligheidsanalyse uit voor de scenario's en de bandbreedte van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. De Commissie heeft begrepen dat er voor de berekeningen gebruik zal worden gemaakt van een nieuw verkeersmodel. Benoem in het MER de uitgangspunten van dit verkeersmodel, zoals voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Lelystad en omgeving, de voertuigverdeling, effecten van elektrificatie, et cetera. Betrek verder bij de berekeningen en bij de gevoeligheidsanalyse ook de volgende ontwikkelingen:

- De ontwikkeling van Warande met de bouw van de woningen waarover al besloten is.
- Een doorkijk naar de aanvullende woningbouw waarover nog niet besloten is maar waar de wijk wel ruimte voor biedt en naar de mogelijke verdubbeling van Lelystad. Hoe verhoudt zich deze weg daartoe? Betrek hierbij ook de wijze van ontsluiting van de wijk (rol openbaar vervoer, fiets, deelauto's, et cetera).
- Bezoekersaantallen van het Nationaal Park Nieuw Land.
- Doorstroming en sluipverkeer: waar is dit nu en in de toekomst een probleem?
- Het gebruik van de weg verdeeld over de dag. Bezoekers van het Nationaal Park zullen waarschijnlijk op andere dagen en tijdstippen gebruik maken van de weg dan het doordeweekse woon-werkverkeer.
- Kosten van automobilititeit (eventuele invoering van 'Betalen naar Gebruik' en brandstofprijzen).

Werk voor bovenstaande variabelen een aantal scenario's in ruimte en tijd uit. Geef aan of de resultaten tot nieuwe inzichten leiden.

2.3 Doelen van de rondweg

De NRD vermeldt bij de beschrijving van het plan³ dat het aan drie doelstellingen bijdraagt:

- Het creëren van een rechtstreekse ontsluiting vanaf de A6 van de toegangspoort van Nationaal Park Nieuw Land aan de Buizerdweg.
- Het verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad, het ontlasten van afrit 10 Lelystad Centrum en het wegennet naar het centrum van Lelystad.
- Aansluiten bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel te geven als 'hoofdstad van de nieuwe natuur'.

³ Pagina 7 van de NRD.

Het creëren van een robuuste ontsluiting van de nieuwe woonwijk is in de NRD niet als doel benoemd. Geef aan of en waar dit een plek in het MER krijgt. Werk de beschreven doelen, op basis van de probleemstelling (zie het advies hierover in paragraaf 2.2) en ambities concreet en waar mogelijk kwantitatief uit. Geef ook aan wat de kwantitatieve doelen zijn voor de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit. Geef aan of er vanuit de mobiliteitstransitie ook doelen voor de rondweg gelden. Beschrijf tot slot wat de bijdrage van de weg is aan de doelstelling van natuurontwikkeling en aansluitend op de ambitie van gemeente om natuur hoofdstad te zijn.

Werk de mate waarin de doelen gehaald worden (doelbereik) uit in een toetsingskader. Dit is belangrijke informatie voor de besluitvorming.

2.4 Beleidskader, ontwikkelingen en besluiten

Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het besluit over Rondweg Lelystad-Zuid en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Het omgevingsbeleid: Nationale Omgevingsvisie, Omgevingsvisie Flevoland Straks, Omgevingsvisie Lelystad 2040 en het bestemmingsplan Warande - Olmenkwartier. Ga ook in op de ontwikkelingen rondom de Omgevingswet. Geef aan hoe het project rekening houdt met de geest van deze wet (samenhang en integraliteit, meer aandacht voor duurzaamheid en gezondheid).
- De Wet geluidhinder, in het kader van vast te stellen geluidmaatregelen. Met de komst van de Omgevingswet en het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL) zal hier een en ander in veranderen (zoals geluidproductieplafonds (GPP)).
- Richtlijn trillingen in woningen (SBR-richtlijn B).
- Beleid en wetgeving over water, landschap, recreatie, natuur en de openbare ruimte. Denk bijvoorbeeld aan de Kaderrichtlijn Water (KRW), het Nationaal Park Nieuw Land en het toekomstige gebiedsgerichte programma in het kader van Natura 2000-gebied. Betrek ook de actuele ontwikkelingen in beleid, wet- en regelgeving ten aanzien van stikstofdepositie.
- Nationaal provinciaal, gemeentelijk en regionaal verkeersbeleid.
- Ambities van rijk, provincies en gemeentes ten aanzien van luchtkwaliteit.

Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is. Ga concreet in op de plannen voor de woningbouw in Warande en hoe deze samenhangen met de te nemen besluiten over de rondweg. Geef aan waarover al wel besloten is en wat de te verwachten besluiten hierover zijn.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Uitwerking tracéalternatieven

De NRD noemt drie alternatieve tracés:

- langs de vaart;
- langs de bosrand;
- door de wijk.

Het gaat om een tracé van bijna vier kilometer vanaf de A6 (afrit 9) langs de Lage Dwarsvaart. In noordelijke richting, vanaf de kruising met de spoorlijn, verschillen de tracés. De NRD⁴ geeft aan dat Provinciale Staten en de gemeenteraad van Lelystad hebben ingestemd met de voorkeursoplossing 'Langs de bosrand'. Geef de status van dit besluit aan. Vermeld ook of op dit besluit kan worden teruggekomen is als de resultaten uit het MER⁵ of nieuwe inzichten, bijvoorbeeld door maatschappelijke veranderingen, hier aanleiding toe geven.

Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze voor deze drie alternatieven hebben bepaald en welke rol milieueffecten hierin hebben gespeeld. Beschrijf ook welke andere alternatieve oplossingen in de verkenningsfase in beschouwing zijn genomen.

Werk bij het alternatievenonderzoek ook uit in hoeverre er binnen de bestaande situatie (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de doelstellingen te halen.

Geef aan op welke (milieu)gronden in de NRD de voorkeur voor het tracé 'langs de bosrand' is uitgesproken. Volgens de NRD zal het MER nog wel alle drie tracés uitwerken. Beschrijf de tracés op een zodanig niveau dat de milieueffecten voldoende in beeld komen om de tracés onderling te kunnen vergelijken en om de keuze te actualiseren. Werk ook globaal al mitigerende maatregelen per variant uit, zodat duidelijk wordt of dit zou kunnen leiden tot een andere tracekeuze.

3.2 Voorkeurstracé

Uitwerking voorkeurstracé

Werk in het MER het voorkeurstracé concreet uit. Hou daarbij rekening met de geformuleerde doelen. Beschrijf zowel de aanleg- als gebruiksfase. Geef aan wat de vormgeving en inrichting van de weg wordt (bijvoorbeeld breedte, aantal rijstroken per baan, et cetera). Zoals eerder aangegeven is ervoor gekozen de weg en wijk niet in samenhang te ontwikkelen. Geef aan hoe wordt voorkomen dat oplossingen voor een –zeker ook vanuit leefkwaliteit gezien- optimale en integrale ontwikkeling van het gebied buiten beeld blijven.⁶ De Commissie adviseert toch nu al zoveel mogelijk rekening te houden met de inrichting van de nieuwe wijk.

⁴ Pagina 9.

⁵ Bijvoorbeeld door de resultaten van prognoses door het nieuwe verkeersmodel.

⁶ Een van de risico's is dat voor de leefkwaliteit bij afzonderlijke ontwikkeling makkelijker teruggevallen moet worden op het toepassen van hogere geluidwaarden. Bij een integrale ontwikkeling is dit mogelijk te voorkomen.

Beschermende maatregelen

Werk verschillende maatregelen voor het voorkeustracé uit, optimaliseer deze en hou rekening met de samenhang binnen de verschillende gebiedsontwikkelingen. Denk hierbij aan maatregelen om:

- De barrièrewerking van de weg te beperken door bijvoorbeeld de natuur zoveel mogelijk in de wijk te laten doorlopen. Besteed hierbij aandacht aan faunapassages. Geef ook aan hoe de verstoring van Nationaal Park Nieuw Land zoveel mogelijk wordt voorkomen.⁷
- De weg zo goed mogelijk in het landschap in te passen en visuele hinder voor de nieuwe wijk Hollandse Hout en voor de toekomstige woningen in Warande te beperken.
- De kwaliteit van de leefomgeving voor huidige en toekomstige bewoners van het studiegebied te optimaliseren. Betrek hierbij bijvoorbeeld aspecten als verlaging van de rijshnelheid, verdiepte ligging, toename elektrisch rijden, stimulering van ov, geluidarm asfalt en de invloed van EU-breed bronbeleid op lange en middellange termijn.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Referentie

Geef een duidelijke afbakening van het plangebied en van het studiegebied. Beschrijf de bestaande toestand van het milieu van beide en de autonome ontwikkeling. De referentiesituatie voor de te verwachten milieueffecten bestaat uit de bestaande situatie met de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Hierbij horen, zoals de NRD terecht aangeeft, ook de nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten zoals een gedeelte van de woningbouw ten oosten van de Rondweg en de realisatie van de toegangspoort tot het Nationaal Park aan de Buizerdweg. Overigens is dit in de verkenning, waarop de NRD zich baseert, niet gedaan voor de 'harde' woningbouwontwikkeling.

Met de komst van de woningbouw, die geen deel uitmaakt van dit MER, zal er veel in het gebied veranderen.⁸ Omdat deze woningbouw gedeeltelijk wel deel uitmaakt van de referentiesituatie vraagt het om een zorgvuldige beschrijving in het MER. Dit is nodig voor een goede effectbeschrijving en -vergelijking van de rondweg.

Er zal in de komende tientallen jaren nog veel meer worden gebouwd in Lelystad, dan waar nu al over is besloten. Gezien de schaal van deze ontwikkelingen is het ook een aanbeveling om hier in het MER zeker globaal al aandacht aan te besteden in de vorm van een doorkijk en aan te geven hoe dat dit project beïnvloedt.

⁷ Bijvoorbeeld kan ook overwogen worden om het bestaande aantal wegen in het Nationaal Park terug te brengen, in combinatie met de aanleg van de rondweg.

⁸ Voor de woningbouw is in 2007 een MER opgesteld. Sindsdien is er veel veranderd en de wijk is nog steeds in ontwikkeling.

4.2 Effectbepaling

Het MER moet de milieueffecten van de alternatieven en varianten beschrijven en vervolgens de effecten van de uitwerking van het voorkeurstrace (inclusief de varianten daarop) voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Deze getrapte beoordeling vraagt om twee beoordelingskaders: voor de tracekeuze kan het MER volstaan met een globaler kader dan voor de uitwerking van het voorkeurstrace. Geef voor beide situaties duidelijk aan hoe getoetst en vergeleken zal worden. Scherp het beoordelingskader, zoals opgenomen in de NRD, hierop aan. Geef bij de effectbepaling ook inzicht in de milieueffecten van de weg en de te ontwikkelen wijk. Geef aan wat de bandbreedtes zijn voor streef- en grenswaarden van het milieubeleid.

De Commissie adviseert bovendien om bij de beoordeling van de alternatieven en varianten onderscheid te maken tussen het doelbereik (oplossend vermogen van de varianten) enerzijds en de milieueffecten (effecten van de activiteiten op de omgeving) anderzijds. Geef deze los van elkaar weer. Gebruik eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Vergelijk de milieueffecten van alternatieven en varianten onderling, en met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van de voorkeursvariant en daaruit af te leiden conclusies⁹ afdoende kunnen worden onderbouwd. Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke optimalisatie van de variant en mitigerende maatregelen en breng daarvan de effecten in beeld.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, stikstofdepositie, geluid en lucht worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

4.3 Verkeer

Geef in het MER aan in hoeverre de doelen gehaald worden. Gebruik hiervoor de analyse van de verkeerssituatie (paragraaf 2.2), de doelstellingen (paragraaf 2.3) en de beschrijving van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 3).

Beschrijf ook wat de verkeerseffecten zijn voor het mobiliteitssysteem van Lelystad (fiets, ov, wegnenet), met name rondom de nieuwe wijk. Beschrijf en kwantificeer zoveel mogelijk de effecten op het sluijverkeer en op de verkeersveiligheid. Besteed ook aandacht aan de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van het langzaam verkeer tussen Lelystad en het Nationaal Park. Maak daarnaast onderscheid in recreatief verkeer en het verkeer van/naar de wijk.

⁹ Bijvoorbeeld of doelen worden gehaald en of aan (wettelijke) eisen kan worden voldaan.

4.4 Natuur

Inzicht in de natuurwaarden

De weg grenst aan Nationaal Park Nieuw Land en direct aan het gebied van Natuur Netwerk Nederland (NNN) Hollandse Hout. Ten westen van dit NNN-gebied ligt het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen. Het MER moet inzicht geven in de effecten van de nieuwe rondweg op deze beschermde gebieden. Ook als een weg niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking).

Om een overzicht te krijgen van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER, volstaat een globale omgevingsanalyse van het studiegebied. Voor Hollandse Hout, waar de alternatieven doorheen of (deels) langs lopen, is een uitgebreidere analyse en een beschrijving in meer detail nodig. Het gaat dan in elk geval om een veldinventarisatie van de natuurstrook ten oosten van de Dwarsvaart.

Geef voor de analyse de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan welke wezenlijke kenmerken (NNN) of instandhoudingsdoelen (Natura 2000) bij wegaanleg relevant zijn. In ieder geval geldt dit voor het aangrenzende NNN Hollandse Hout dat als wezenlijk kenmerk "Leefgebied voor bos- en struweelvogels en overige bossoorten" heeft. Kijk daarbij ook naar kenmerken die relevant zijn voor de Kaderrichtlijn Water (KRW). Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime van toepassing is.

Gevolgen voor beschermde soorten en gebieden

Ga specifiek in op geluid- en lichtverstoring. Neem naast verstoring ook versnippering op in het beoordelingskader. Onderzoek in hoeverre daarbij significante effecten kunnen optreden op beschermde soorten en beschermde gebieden. Indien significante verstoring door licht en geluid niet kan worden uitgesloten, geef dan aan welke mitigerende maatregelen worden genomen. Denk daarbij aan afscherming van licht en geluid die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Als er daarnaast sprake is van barrierewerking op soorten door aanleg van de randweg, geef dan aan welke ontsnipperingsmaatregelen worden overwogen zoals bijvoorbeeld faunapassages. Geef bij eventuele aantasting van wezenlijke kenmerken van het NNN-gebied ook aan welke compensatie wordt overwogen. Dat laatste is zeker aan de orde als er sprake is van direct ruimtebeslag door de wegaanleg in het NNN-gebied.

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op de Natura 2000-gebieden. Sinds begin 2022 berekent het rekenmodel voor stikstof AERIUS effecten tot maximaal 25 kilometer van de emissiebron¹⁰. De rondweg kan niettemin een effect hebben op de verder weg gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Wieden/Weerribben en de Veluwe. Maak daarom aannemelijk in hoeverre nog een milieueffect kan plaatsvinden op stikstofgevoelige leefgebieden en habitattypen van deze verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. De NRD geeft aan dat, indien er significante effecten worden verwacht, een Passende Beoordeling wordt opgesteld.

¹⁰ Er bestaan echter twijfels over de juridische houdbaarheid van de 25 kilometergrens. Door deze grens worden beschermde gebieden die buiten 25 km van een bron/project liggen namelijk buiten beschouwing gelaten, terwijl stikstof ook verder dan 25 km vanaf een bron nog neerslaat.

Ook NNN-gebieden kunnen verzurings- en vermistingsgevoelig zijn. Ondanks dat, vanwege de aard van de ondergrond, de kans niet groot is dat de wezenlijke kenmerken van het nabijgelegen NNN-gebied Hollandse Hout¹¹ door stikstofdepositie worden aangetast, moet dit toch worden onderzocht.

4.5 Omgeving en gezondheid

Geluid

Het MER dient inzicht te geven in de geluidbelasting als gevolg van de alternatieven en varianten (exclusief en inclusief maatregelen) ter plaatse van de bewoonde gebieden en natuurgebieden na realisatie. Betrek hierbij ook de geprojecteerde woongebieden in onder andere de wijk Warande.

Gebruik voor het bepalen van het percentage (ernstig) gehinderden de dosiseffectrelaties, die in de Regeling geluid milieubeheer worden gegeven. Geef absolute aantallen woningen, het aantal woningen per geluidbelastingsklasse en het aantal woningen met maatgevende veranderingen in de geluidbelasting en slaapverstoring (met en zonder toepassing van maatregelen). Geef ook de contouren voor het door geluid belast oppervlak lager dan 50 dB (en hoger dan 40 dB) aan bij de bewoonde gebieden en recreatiegebieden. Voor de effecten op de natuur moeten in het MER de 42 dB(A)- en 47 dB(A)-contouren rond de weg in beeld worden gebracht omdat daarboven verstoringseffecten voor vogels kunnen optreden: 47 dB(A) wordt aangehouden als verstoringsgrens voor vogels in open landschappen en 42 dB(A) voor vogels van gesloten en halfopen landschappen¹². Boven deze grenzen kan verstoring optreden. Deze contouren moeten zich baseren op een 24-uurs gemiddelde geluidbelasting in dB(A) exclusief weging voor de avond- en nachtperiode.

Benoem mogelijke geluidreducerende maatregelen voor plaatsen waar na realisatie van de rondweg de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Geef inzicht in de effecten van deze maatregelen ten opzichte van de op hoofdlijnen berekende geluidscontouren.

Trillingen

Onderzoek de effecten van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer ter plaatse van bestaande en geplande woningen en woongebieden. Breng de trillingniveaus kwantitatief in beeld en vergelijk deze met de streefwaarden uit SBR-richtlijn B.

Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Geef hierbij expliciet aan met welke ontwikkelingen wat betreft voertuigemissies (elektrificatie) en overige verduurzaming van wegtransport, waaronder vrachtverkeer, wordt gerekend. Daarbij kan gebruik worden

¹¹ Te weten "Leefgebied voor bos- en struweelvogels en overige bossoorten" die hier op voedselrijke kleigronden aanwezig zijn en dus weinig gevoelig zijn voor stikstofdepositie.

¹² Reijnen, M en R. Foppen (1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels) stelden vast dat voor broedvogels in bossen afname van dichtheden begonnen op te treden boven verkeersgeluid van meer dan 42 dB(A).

gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2016. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Geef aan bij hoeveel bestaande woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert of verbetert), hoe groot de verandering is. Geef ook inzicht in het effect van de alternatieven op de luchtkwaliteit bij de geprojecteerde woningen in Warande en hoe zich dit verhoudt tot de wettelijke normen.

Licht

Beschrijf in het MER de effecten van de hoeveelheid lichtemissie en lichtintensiteit in de omgeving. Geef aan wat hiervan de gevolgen zijn voor de omgevingsbeleving (lichthinder) en voor de natuur. Geef aan welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn.

Gezondheid

Ga in het MER in op de gezondheidseffecten. Betrek hierbij niet alleen geluid en lucht, maar ook effecten zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Geef aan hoe de weg bijdraagt aan gezondheidsbevordering. Breng daarnaast de eventuele cumulatieve (gezondheids-)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen in beeld. Geef aan welke meekoppelkansen ontstaan bij de bevordering van gezondheid onder de bevolking van Lelystad.

4.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke en archeologische waarden. Maak duidelijk welke waarden door het voornemen worden beïnvloed. Beschrijf hoe de beleving van het landschap verandert als gevolg van de randweg. Geef in het MER aan welke bijdrage de verschillende varianten hebben aan de ruimtelijke kwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan de planambitie om de weg te ontwikkelen als 'parkway', met twee gescheiden banen met veel groen. Maak hierbij gebruik van visualisaties voor zowel de zomer- als wintersituatie. Maak de weergaves vanaf relevante gezichtspunten van bewoners en gebruikers van het gebied vanaf maaiveld.

Beschrijf in hoeverre het plan ingrijpt in de oorspronkelijke opzet van het cultuurlandschap.

4.7 Bodem en water

Beschrijf in het MER de bodemopbouw ter plaatse van de alternatieven en varianten. Geef aan of er sprake is van bodemverontreiniging. Beschrijf de invloed van de alternatieven op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem. Het gaat hierbij om veranderingen in verhard oppervlak, en mogelijke veranderingen in patronen van grondwaterstroming. Geef aan hoe de toename aan verhard oppervlak in het plangebied wordt gecompenseerd door middel van extra waterberging voor oppervlaktewater. Beschrijf de gevolgen van aanleg en gebruik van de weg op de waterkwaliteit. Geef aan hoe de wateropgave een plaats krijgt bij de ontwikkeling en duurzame inrichting van het plan- en studiegebied (KRW-opgave).

Verder is het van belang om in te gaan op mogelijke geohydrologische gevolgen van grondverzet in de uitvoering van het project. Denk hierbij specifiek aan kunstwerken die nodig zijn.

4.8 Duurzaamheid en klimaat

Neem in het MER een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

Ga in op de toekomstbestendigheid van de weg. Ga daarnaast in op CO₂-reductie voor grondverzet, asfalt en beton (bij kunstwerken).

5 Overige onderwerpen

5.1 Leemten in milieu-informatie, evaluatie en monitoring

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens en waarvoor de effectschattingen erg onzeker zijn. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Als er informatie nog onbekend is die zo belangrijk is voor de besluitvorming dat de uitvoering van het project onzeker wordt, geef dan in het MER al een (aanzet voor) een monitoringprogramma en geef aan hoe dit zal worden gebruikt.

5.2 Vorm en presentatie

De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met een duidelijke legenda.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het realiseren van de weg en de alternatieven en varianten daarvoor. Ga ook in op de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Annemie Burger (voorzitter)

drs. Gerwin Gabry

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

drs. Sjef Jansen

ing. Wim van der Maarl

drs. ing. Tjitte Prins

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (WRO) of Projectbesluit (OW)

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.2, “de aanleg van een autosnelweg of autoweg”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit(en)

Provincie Flevoland

Initiatiefnemer besluit(en)

Provincie Flevoland

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Provincie Flevoland

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3673](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

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

