

**NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
VERBINDINGSWEG EN HALVE AANSLUITING OP DE
A6**

PROVINCIE FLEVOLAND

15 september 2015
DOCUVITP-#1787119-v6

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	M.e.r.-procedure en deze notitie reikwijdte en detailniveau	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Voorgenomen activiteit.....	5
2.1	Realisatie van de Verbindingsweg en aansluiting op de A6 als onderdeel van een bredere ontwikkeling	5
2.2	Plan- en studiegebied	7
2.3	M.e.r.-plichtige activiteiten.....	7
3	Reeds doorlopen stappen	9
4	Alternatieven en trechtering	11
4.1	Inventarisatie eisen en uitgangspunten	11
4.2	Ontwikkeling alternatieven.....	12
4.2.1	Varianten Verbindingsweg.....	12
4.2.2	Varianten aansluiting	13
4.3	trechtering	13
5	Aanpak effectbeoordeling.....	16
5.1	Vergelijking drie alternatieven.....	16
5.2	Detailniveau	19
Bijlage 1	M.e.r.-procedure	20
Bijlage 2	Afkortingen en begrippen.....	22

1

Inleiding

1.1 AANLEIDING

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad Airport wordt door het Rijk, de provincie Flevoland en gemeente Lelystad van wezenlijk belang geacht. De ontwikkeling is in het beleid van de diverse overheden neergelegd, waaronder de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Omgevingsplan Flevoland en de Structuurvisie Lelystad.

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

Voor het functioneren van de luchthaven is een goede bereikbaarheid nodig. Daarom wordt in het verlengde van het Luchthavenbesluit ook de ontsluiting van de luchthaven verbeterd, waarvoor een MIRT-verkenning heeft plaatsgevonden¹. Het is gewenst dat een Verbindingsweg met Halve Aansluiting op de A6 gereed is als de uitbreiding van de luchthaven in 2018 in gebruik wordt genomen. Voor de realisatie van deze Verbindingsweg met Halve Aansluiting moet het geldende bestemmingsplan worden aangepast. Dat gebeurt in de vorm van een provinciaal inpassingsplan.

1.2 M.E.R.-PROCEDURE EN DEZE NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

De m.e.r.-procedure dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het inpassingsplan. In deze m.e.r.-procedure treedt de provincie Flevoland op als initiatiefnemer en Bevoegd Gezag. Het milieueffectrapport (MER) dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het inpassingsplan. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt de start van de m.e.r.-procedure.

Het doel van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het beschrijven van de te volgen m.e.r.-procedure. Hierbij wordt ingegaan op zowel de inhoudelijke als procedurele aspecten van de m.e.r.-procedure. Inhoudelijke aspecten behelzen de afbakening en onderzoeksanpak voor het MER. Procedurele aspecten zijn de stappen die worden doorlopen in het MER en de (formeel) betrokken partijen. Hierna wordt het indienen van zienswijzen toegelicht. Voor de overige procedurele aspecten wordt verwezen naar Bijlage 1.

¹ MIRT-onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)

Zienswijzen indienen

Deze notitie wordt 6 weken ter inzage gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen. De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op welke milieuaspecten en bijbehorende beoordelingscriteria in het MER onderzocht worden en welke alternatieven en inpassingsvarianten onderzocht worden. Naar aanleiding van de reacties stelt de provincie Flevoland de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau vast. Daarmee is definitief vastgelegd wat er in het MER moet komen te staan.

Deze notitie is digitaal in te zien op de website van de provincie:

<http://www.flevoland.nl/producten-en-diensten/inspraakprocedure>

De “Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg en halve aansluiting op de A6” ligt gedurende de genoemde inzage termijn ter inzage bij:

- De Provincie Flevoland, Visarenddreef 1, 8232 PH Lelystad
- De gemeente Lelystad, Stadhuisplein 2, 8232 ZX Lelystad

Een ieder kan vanaf 4 november tot 16 december 2015 reageren. U dient uw reactie bij voorkeur schriftelijk indienen door deze te sturen naar Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, Postbus 55, 8200 AB Lelystad of digitaal via provincie@flevoland.nl, onder vermelding van “NRD Verbindingsweg”.

1.3 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgenomen activiteit en het plan- en studiegebied. Daarnaast wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht welke stappen reeds zijn doorlopen. In juli 2015 is een eerste trechtering van alternatieven en varianten afgerond. Dit wordt in hoofdstuk 4 samengevat. Hoofdstuk 5 beschrijft op welke wijze de milieueffecten in het MER worden onderzocht. Hierbij wordt ingegaan op de te onderzoeken alternatieven en het beoordelingskader. In de bijlagen staat procedurele informatie over de te volgen m.e.r.-procedure (bijlage 1), een verklarende woordenlijst (bijlage 2).

2

Voorgenomen activiteit

2.1 REALISATIE VAN DE VERBINDINGSWEG EN AANSLUITING OP DE A6 ALS ONDERDEEL VAN EEN BREDERE ONTWIKKELING

De realisatie van de verbindingsweg en halve aansluiting maakt deel uit van de ontsluiting van de luchthaven Lelystad. Het draagt mede bij aan de ontsluiting van het huidige bedrijventerrein van Airport Garden City (Larserpoort) en de ontwikkeling van Lelystad-Zuid / Warandedreef en mogelijk ook een toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein Flevopoort. Daarmee dragen de verbindingsweg en de halve aansluiting op de A6 bij aan de economische ontwikkeling van het gebied.

Uit de probleemanalyse in voorgaande onderzoeken (zie hoofdstuk 3) is naar voren gekomen dat in alle onderzochte scenario's² bereikbaarheidsproblemen ontstaan op het wegvak A6 tussen aansluiting Almere-Buiten en Lelystad. Deze bereikbaarheidsproblemen ontstaan niet zozeer alleen ten gevolge van de toename van het verkeer door de ontwikkeling van de luchthaven, maar vooral door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserpoort en de aansluiting in de toekomst van de Warandedreef. De problemen doen zich voor in de spitsrichting. Vooral in deze perioden ontstaat een probleem voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Er ontstaat filevorming bij de toerit Lelystad (huidige afslag 10) als gevolg van de beperkte capaciteit. Gebleken is dat zonder maatregelen in de periode tot en met 2025 problemen ontstaan in de doorstroming op de A6 en bij deze afslag.

Naast deze wegenstructuur wordt op korte termijn voorzien in een Ontsluitingsweg Lelystad Airport die vanaf de Larserweg de ontsluiting voor het terminalterrein en het huidige bedrijventerrein OMALA moet vormen en een alternatieve ontsluiting van de circuits. De landingsbaan van de luchthaven wordt doorgetrokken over de huidige weg (de Talingweg) naar de circuits, zodat daarvoor op korte termijn een alternatieve ontsluiting nodig is.

Vervolgens wordt deze weg doorgetrokken met de Verbindingsweg naar de A6, met een Halve Aansluiting op de A6. Daarnaast is in het convenant voor de Landzijdige Bereikbaarheid opgenomen dat er maatregelen worden voorzien voor de A6 (capaciteitsuitbreiding) en wordt uitgegaan van verbeteringen met betrekking tot het openbaar vervoer bij de luchthaven en in het centrum van Lelystad bij het station.

Geconstateerd is dat een hele aansluiting (ook een toerit van / naar Groningen / Noordelijk Flevoland) nog niet noodzakelijk is op dit moment. Alleen een aansluiting van en naar Almere is op dit moment voorzien.

Wel is bij de planuitwerking beschouwd wat de effecten en consequenties zijn van een hele aansluiting zodat daarvoor in de toekomst mogelijkheden aanwezig zijn.

² Economische groeiscenario's

Uit eerder verkennend onderzoek blijkt dat er voor het (globale) tracé van de verbindingsweg en de halve aansluiting een aantal bepalende factoren zijn. Dit zijn in ieder geval de boogstralen van de weg, de afstand en weefvaklengte tussen de huidige afslag 10 en de toekomstige afslag 9, de vereiste afstand tussen de weg en hoogspanningsleiding, de natuur en specifiek de ligging ten opzichte van het natuurterrein de Burchtkamp, de toekomstwaarde en de landschappelijke inpassing / inpassing in de huidige structuur van het gebied. Voor het inpassingsplan worden de uitkomsten van deze verkenning als uitgangspunt genomen.



Figuur 1: Globale ligging Halve Aansluiting en Verbindingsweg

In relatie met de totale ontwikkeling in het gebied is een derde (halve) afslag van de A6 (aansluiting van en naar Almere) en de verbindingsweg naar de luchthaven noodzakelijk. Dit zorgt voor een betere verdeling van het verkeer en een verbeterde afwikkeling bij de as Lelystad-centraal.

Voorzien wordt in een:

- Aansluiting op de A6
- Aansluiting op de Ontsluitingsweg van de Luchthaven Lelystad Airport
- Verbindingsweg tussen deze aansluitingen
- Inrichten van een kruising met de Talingweg
- Inrichten van een kruising met de Meerkoetenweg

Er moet nog een keuze worden gemaakt over de exacte ligging van de verbindingsweg en de halve aansluiting en de vormgeving van de kruisingen.

2.2 PLAN- EN STUDIEGEBIED

In Figuur 1 is de globale ligging van de Halve Aansluiting en de Verbindingsweg aangegeven. Doordat de milieueffecten kunnen reiken over de grenzen van het plangebied, is het studiegebied voor de meeste effecten ruimer dan het plangebied. Hoe groot het studiegebied is, is afhankelijk van de te verwachten effecten en kan daarom ook per milieuaspect verschillen.

2.3 M.E.R.-PLICHTIGE ACTIVITEITEN

Het doel van een MER is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht die gekoppeld is aan bepaalde plannen of besluiten. Deze m.e.r.-plicht kan volgen uit de activiteiten die beschreven staan in het Besluit mer of omdat een passende beoordeling benodigd is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Hierna worden beiden gevallen toegelicht.

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

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

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	-	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Citaat Bijlage onderdeel C van besluit m.e.r.

De definitie van autoweg in het Besluit mer is:

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

De Verbindingsweg wordt ingericht als een provinciale weg met een 80 km/u regime. De exacte inrichting van de kruispunten is nog niet bekend, maar een reële mogelijkheid is dat de weg alleen toegankelijk wordt via

knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en daarom gedefinieerd kan worden als autoweg. Op grond hiervan is het uitgangspunt dat de aanleg van de Verbindingsweg m.e.r.-plichtig is.

M.e.r.-plicht omdat een passende beoordeling benodigd is

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

3

Reeds doorlopen stappen

MIRT-onderzoek³

In het kader van de ontwikkeling van Lelystad Airport en de MER die daaraan ten grondslag ligt is onderzoek gedaan naar de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport. In dit MIRT onderzoek is in een tweetal fasen onderzocht of er bij de ontwikkeling van de luchthaven en de directe omgeving sprake is van knelpunten in de bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. (bron: Eindrapport MIRT onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport, Berenschot en Arcadis, november 2013).

Uit de probleemanalyse is naar voren gekomen dat in alle onderzochte scenario's bereikbaarheidsproblemen ontstaan op het wegvak A6 tussen aansluiting Almere-Buiten en Lelystad. Deze bereikbaarheidsproblemen ontstaan niet zozeer alleen ten gevolge van de toename van het verkeer door de totale ontwikkeling in het gebied (bedrijventerrein Larserpoort, de Warandedreef). De problemen doen zich voor in de spitsrichting. Vooral in deze perioden ontstaat een probleem voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Er ontstaat filevorming bij de toerit Lelystad (huidige afslag 10) als gevolg van de beperkte capaciteit. Gebleken is dat in de periode tot en met 2025 problemen ontstaan in de doorstroming op de A6 en bij deze afslag.

In relatie met de totale ontwikkeling in het gebied is een halve aansluiting op de A6 (aansluiting van en naar Almere), en de verbindingsweg naar de luchthaven, noodzakelijk als derde afslag op de A6 voor Lelystad. Dit zorgt voor een betere verdeling van het verkeer en een verbeterde afwikkeling bij de as Lelystad-centraal. Een nieuwe gehele aansluiting naar en vanuit Noordelijk Flevoland/Groningen is niet noodzakelijk op dit moment.

Op basis van deze onderzoeken is het convenant voor de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport geschreven en tussen het rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad afgesloten, waarin onder andere een afspraak is gemaakt over de realisatie van een derde (halve) aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar de luchthaven.

Door de aanleg van deze infrastructuur en de in het convenant opgenomen capaciteitsuitbreiding van de A6 tussen Almere Buiten en de huidige afslag bij Lelystad, is de bereikbaarheid van de luchthaven voldoende gegarandeerd.

In het verlengde MIRT onderzoek Bereikbaarheid Lelystad Airport Rapportage fase 3 zijn de geselecteerde oplossingen uit fase 2 uitgewerkt en is een kostenraming uitgewerkt voor deze oplossingen.

Dit heeft de basis gevormd voor de afspraken in het convenant landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport die op 21 juli 2014 is gesloten. In dit convenant zijn de afspraken vastgelegd met betrekking tot de aanleg van een Halve Aansluiting op de A6 en een Verbindingsweg A6 Lelystad Airport.

Op basis van dit convenant is de afspraak gemaakt dat deze beide onderdelen zodanig samenhangen dat deze integraal moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Daarbij is de afspraak gemaakt dat de provincie Flevoland daarvoor verantwoordelijk is en de afspraken daarover in een overeenkomst worden vastgelegd.

³ MIRT-onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)

Regionaal is daarnaast tussen de betrokken partijen bij de luchthaven een afspraak vastgelegd in een bestuursovereenkomst dat de provincie een inpassingsplan zal opstellen voor deze onderdelen en voor de verbindingsweg verantwoordelijk is.

In het eerder uitgevoerde MIRT onderzoek is ten behoeve van het convenant een globale oplossingsrichting gegeven. De afgelopen periode is de afweging opnieuw integraal getoetst en is op onderdelen extra onderzoek verricht (Arcadis rapport⁴). Dit rapport is in nauw overleg tot stand gekomen tussen de provincie Flevoland, RWS en de gemeente Lelystad.

In de notitie reikwijdte en detailniveau wordt op deze afweging en de inhoudelijke aspecten die daarbij een rol spelen ingegaan.

Bij het opstellen van het rapport van Arcadis is overleg geweest met een aantal stakeholders, die van groot belang zijn voor de te maken keuzes. Dit betreft stichting Flevolandschap (als eigenaar van de Burchtkamp), Tennet (vanwege de hoogspanningsmasten) en het waterschap ZZL. Tevens worden de komende periode overleggen gevoerd met de grondeigenaren en pachters.

⁴ Planuitwerking voor de Halve Aansluiting op de A6 en de Verbindingsweg richting Lelystad Airport, trechtering en keuze voorkeursalternatief, Arcadis, 30 juli 2015, edocs 1782871.

4

Alternatieven en trechtering

Voor de ligging van zowel de Aansluiting op de A6 als de Verbindingsweg zijn verschillende alternatieven mogelijk. Daarnaast zijn er voor de Aansluiting op de A6 verschillende inrichtingsmogelijkheden. In juli 2015 is een eerste trechtering van alternatieven en varianten afgerond. De samenvatting uit de betreffende rapportage “Planuitwerking voor de Halve Aansluiting op de A6 en Verbindingsweg richting Lelystad Airport, trechtering en keuze voorkeursalternatief”⁵ is in dit hoofdstuk opgenomen.

Het MER zal gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij in de eerste fase de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de reeds drie onderzochte alternatieven met elkaar kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of de conclusie ten aanzien van het gekozen voorkeursalternatief (alternatief 2D) definitief als voorkeursalternatief wordt gezien.

Van het definitieve voorkeursalternatief wordt een Voorlopig Ontwerp gemaakt. Daarbij wordt een aantal ontwerpkeuzes verder uitgewerkt ten opzichte van de trechteringsfase, en worden bijvoorbeeld de kruispunten met de Meerkoetenweg en Talingweg verder ontworpen. In de tweede fase van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht.

Hierna volgt een toelichting op de wijze waarop de eerste trechtering heeft plaatsgevonden en welke alternatieven in het MER worden onderzocht.

4.1 INVENTARISATIE EISEN EN UITGANGSPUNTEN

Als eerste stap zijn de eisen en uitgangspunten geïnventariseerd waaraan de Aansluiting en Verbindingsweg moeten voldoen. Deze zijn onder te verdelen in:

1. Ontwerp
2. Verkeer
3. Milieu
4. Landschappelijke inpassing en Ruimtelijke Kwaliteit

Hieruit is een aantal beoordelingsaspecten naar voren gekomen die essentieel zijn voor de keuze van de ligging van de Verbindingsweg met een halve Aansluiting op de A6:

- Belangrijk bij een keuze is de ligging van de alternatieven ten opzichte van de **Tennet masten**. Voorkeur gaat uit naar een ligging waarvoor de aanpassing van de masten niet noodzakelijk zijn. Indien eerst een procedure voor verhoging van de Tennet mast in gang gezet moeten worden zijn daarvan de uitkomst, de termijn en de daarmee gemoeide kosten onzeker. Dit betekent namelijk een afwijking van het vastgestelde luchthavenbesluit.
- Daarnaast is het **effect op de natuur** van belang. De voorkeur gaat uit naar een ligging waarbij geen sprake van ruimtebeslag op gebieden van het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen EHS) aan de orde is. Doorsnijding zal compensatie tot gevolg hebben, maar ook meer risico voor de procedure en de planning. Voor natuur geldt het principe nee-tenzij er geen andere mogelijkheden zijn.

⁵ 30 juli 2015, kenmerk 078461131:A.13

- Voor de **veiligheid van het hoofdwegennet** (en de weefvaklengte ten opzichte van de afslag 10 bij Lelystad) dient te worden voldaan aan de vereiste weefvaklengte. Bij een keuze dient verder onderzoek plaats te vinden om te bepalen wat de minimale lengte dient te zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat dit de toekomstig te realiseren Aansluiting naar het noorden betreft, die in eerste instantie voor de halve Aansluiting nog niet wordt aangelegd.
- Voor **ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing** wordt Aansluiting gezocht bij de familie van Aansluitingen op de A6 welke past binnen de afwisseling van open en geslotenheid langs de A6.
- **Toekomstvastheid** is een voorwaarde voor het ontwerp dat inhoudt dat in de toekomst rekening dient te worden gehouden met de Aansluiting van de bedrijventerreinen Flevopoort, Larserpoort en de geplande Warandedreef.

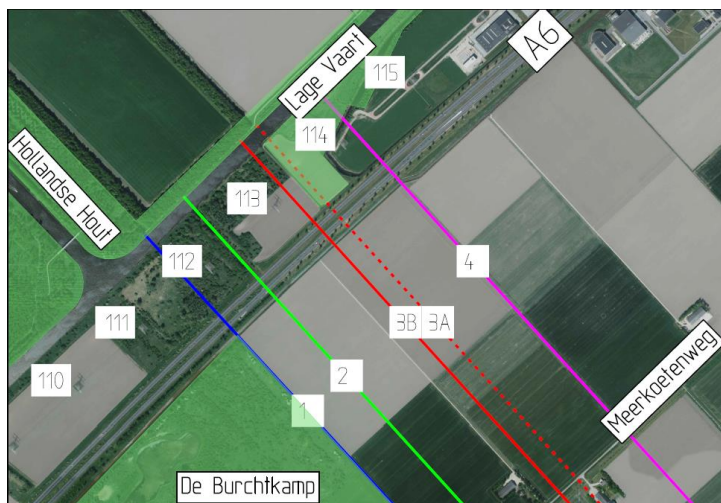
4.2 ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN

Op basis van de verzamelde eisen en uitgangspunten zijn vijf mogelijke liggingen van de Verbindingsweg en de Aansluiting ontwikkeld (1, 2, 3A, 3B en 4) met per ligging negen varianten voor de inrichting van de Aansluiting. Deze 45 varianten zijn beoordeeld en op hoofdlijnen vergeleken op een aantal onderscheidende effecten.

4.2.1 VARIANTEN VERBINDINGSWEG

De varianten voor de ligging van de Verbindingsweg (zie Figuur 2) worden aan de zuidzijde begrensd door het gebied De Burchtkamp en aan de noordzijde door de minimaal benodigde afstand tot de Aansluiting Lelystad en het bedrijvengebied Flevopoort.

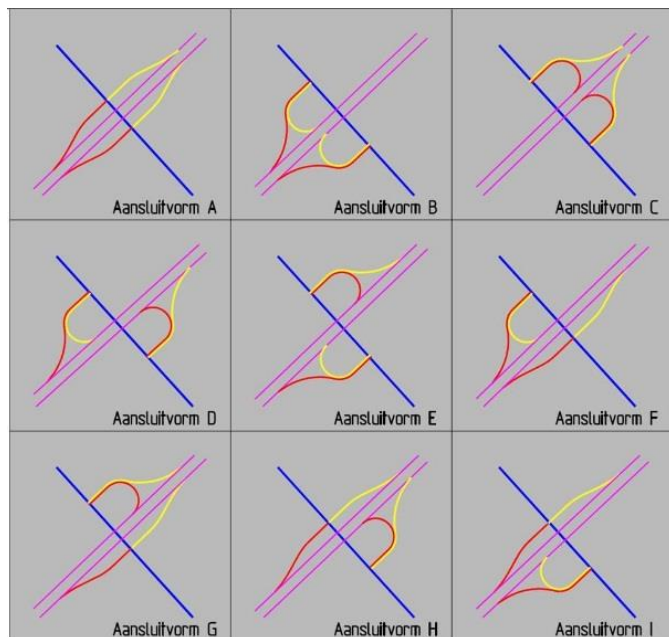
1. Bij variant 1 is de Aansluiting zodanig gelegen dat de Verbindingsweg tussen De Burchtkamp en de hoge mast van TenneT ligt.
2. Bij variant 2 ligt de Aansluiting net ten noorden van de hoge mast (112) van TenneT. Zodanig dat zowel de Verbindingsweg als op- en afritten optimaal gesitueerd zijn ten opzichte van de hoge mast.
3. Variant 3A ligt verder weg van de Burchtkamp maar dichterbij de Aansluiting Lelystad (nr. 10), tussen mast 113 en 114. Bedrijventerrein Flevopoort wordt niet geraakt. In een latere fase is hieraan een variant 3B toegevoegd.
4. Bij variant 4 ligt de Aansluiting zo ver mogelijk naar het noordoosten maar wel zodanig dat het bedrijventerrein Flevopoort ontzien wordt, tussen mast 114 en 115. De afstand tot Aansluiting Lelystad (nr. 10) is het kleinst.



Figuur 2: Varianten ligging Verbindingsweg en Aansluiting en locatie masten TenneT

4.2.2 VARIANTEN AANSLUITING

In Figuur 3 zijn de vormgevingsvarianten van de Aansluiting weergegeven.



Figuur 3: Vormgevingsvarianten Halve Aansluiting Verbindingsweg op A6 (rode lijnen)

Voor de vormgeving van de Aansluiting kan zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van de A6 gekozen worden uit toepassing van een halve Haarlemmermeer of een kwart klaverblad. Voor de ligging van het kwart klaverblad kan vervolgens zowel aan de oost- als aan de westzijde gekozen worden uit een noordelijke ligging en een zuidelijke ligging.

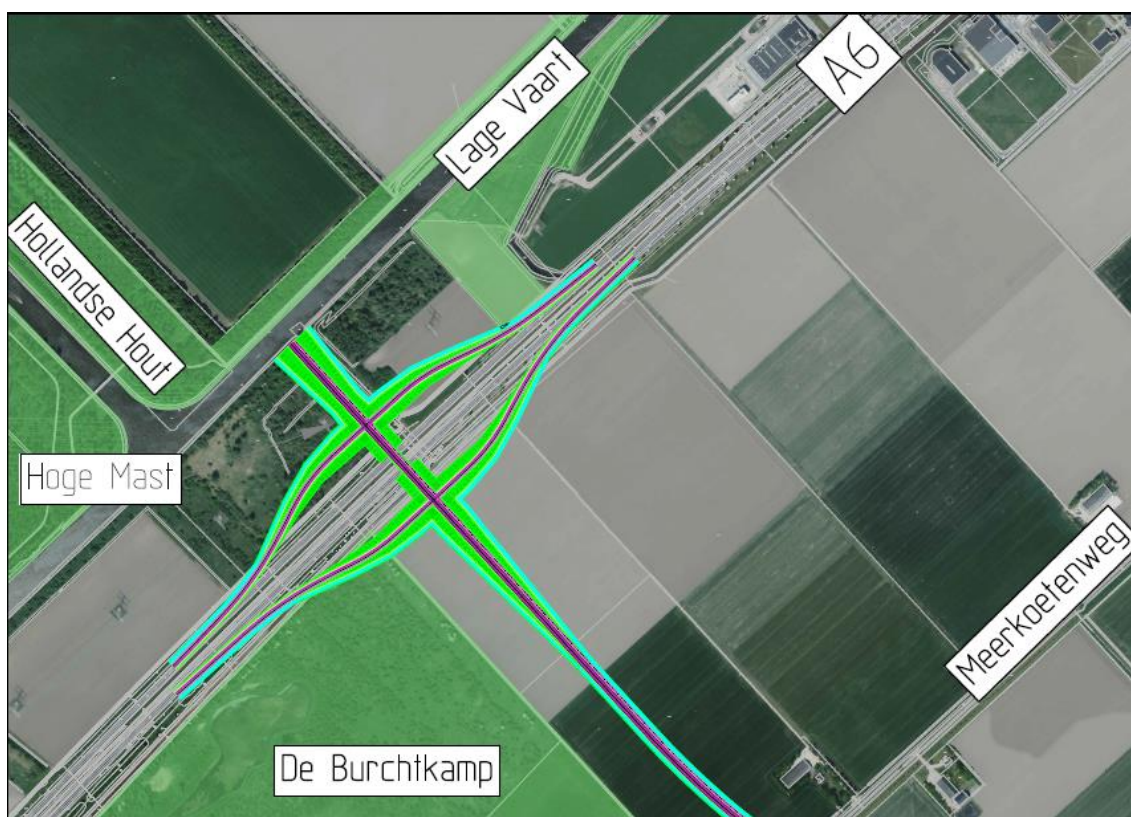
4.3 TRECHTERING

De conclusie uit de trechtering van de alternatieven voor de vormgeving van de Aansluiting in combinatie met de ligging van de Verbindingsweg, is dat een aantal alternatieven vanuit verschillende aspecten goed scoort. Uiteindelijk zijn daaruit drie alternatieven geselecteerd om verder te onderzoeken. Van deze drie alternatieven, 2A, 2D en 3B zijn de schetsontwerpen opgenomen in Figuur 4 tot en met 6.

- Alternatief 2D (ligging 2 Verbindingsweg, gecombineerd met vormgevingsvariant D Aansluiting) ligt gunstig t.o.v. de hogere Tennenmast waardoor realisatie mogelijk is zonder aanpassing van de masten. Tevens is dit het enige alternatief in combinatie met ligging 2 dat niet negatief scoort op het ruimtebeslag en doorsnijding van natuurgebieden. Deze is positief in het licht van het Nee-tenzij principe indien er geen andere mogelijkheden zijn.
- Alternatief 2A ligt ook gunstig ten opzichte van de hoge Tennenmast en scoort goed op verkeerskundige/functionele aspecten. Een nadeel van dit alternatief is dat er een beperkte doorsnijding van de Burchtkamp optreedt.
- Alternatief 3B onderscheidt zich van 2D en 2A. Dit alternatief voldoet aan het Nee-tenzij principe t.a.v. de natuurgebieden. Ook voldoet alternatief 3B aan de vereiste voor de weefvaklengte tussen de Aansluitingen Lelystad Airport en Lelystad zonder dat aanpassingen nodig zijn. Nadeel is dat dit alternatief een verhoging van de Tennenmasten zal betekenen.

Op basis van de voor de trechteringsfase uitgevoerde onderzoeken, is er een voorkeur voor alternatief 2D.

- Belangrijk bij deze keuze is de Tennetmast: alleen alternatief 2A en 2D voldoen aan het criterium dat het alternatief binnen de huidige masthoogte past. Een keuze voor alternatief 3B betekent dat er een uitgebreide procedure nodig is voor verhoging van de mast, waarbij de uitkomst van deze procedure onzeker is.
- Voor een keuze tussen alternatief 2A en 2D spelen vooral de effecten op de natuur (de Burchtkamp), de ruimtelijke kwaliteit en de landschappelijke inpassing en de toekomstvastheid een belangrijke rol. Daarop scoort alternatief 2D beter. Alternatief 2A doorsnijdt de Burchtkamp, wat niet past bij het principe van “nee, tenzij” er geen andere mogelijkheden zijn.
- Aandachtspunt bij een keuze voor 2D is de veiligheid op het hoofdwegennet, en specifiek de weefvaklengte. Deze voldoet in beide alternatieven 2A en 2D wel aan de minimale eis, maar nader onderzoek moet uitwijzen wat er voor maatregelen nodig zijn als de hele aansluiting in de toekomst wordt gerealiseerd.
- Ten aanzien van kosten laten de alternatieven slechts een beperkt verschil zien, zodat dit aspect niet doorslaggevend is.



Figuur 4: Alternatief 2A



Figuur 5: Alternatief 2D



Figuur 6: Alternatief 3B

5

Aanpak effectbeoordeling

5.1 VERGELIJKING DRIE ALTERNATIEVEN

Het MER maakt de relevante milieueffecten van de drie alternatieven (2A, 2D en 3B) voor de Verbindingsweg en Aansluiting op de A6 inzichtelijk. Bij de afronding van de trechtering in juli 2015 waren nog niet alle relevante milieuaspecten op een voldoende gedetailleerd niveau onderzocht. In onderstaande tabel is samengevat welke aspecten in de trechteringsfase zijn onderzocht, en in hoeverre de onderzoeken in het kader van het MER moeten worden aangevuld en afgerond.

De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met de zogenaamde autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die los van de Verbindingsweg en Aansluiting op de A6 sowieso uitgevoerd worden en waarover al bestuurlijke overeenstemming is.

In onderstaande tabel is te zien welke criteria beoordeeld worden voor de varianten voor de **ligging** van de verbindingsweg en halve aansluiting op de A6.

Thema	Aspect	Criteria
Verkeer	Veiligheid hoofdwegennet	Effecten op veiligheid hoofdwegennet
	Doorstroming kruispunten	Effecten op doorstroming kruispunten
	Veiligheid fietsverkeer	Effecten op veiligheid fietsverkeer
Woon en leefmilieu	Geluid	Aantal geluidbelaste woningen boven 48 dB Lden
		Geluidbelast oppervlakte boven 42 dB (24 uren gemiddelde).
	Lucht	NO ₂ wettelijke norm
		NO ₂ effect op concentratie
		Fijn stof wettelijke norm
		Fijn stof effect op concentratie
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen
Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen		
Stationaire bronnen in de omgeving		
Risico's van de nabijgelegen luchthaven		
Gezondheid	Effecten op de gezondheid	
Bodem en water	Bodem	Effecten op bodemopbouw
		Effecten op bodemkwaliteit
		Effecten op grondverzet en grondstromen
	Water	Grondwater kwantiteit en kwaliteit
		Oppervlaktewater kwantiteit en kwaliteit
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap	Effecten op bestaande landschappelijke waarden
		Effecten van nieuwe elementen
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden
	Cultuurhistorie	Effecten op historisch-geografische waarden
		Effecten op historisch-bouwkundige waarden
Natuur	Natura 2000	Effecten vanwege stikstofdepositie
		Effecten op de bruine en blauwe kiekendief
	Natuurnetwerk Nederland-gebieden	Ruimtebeslag
		Verstoring
		Verzuring/vermesting
	Flora en fauna	Ruimtebeslag
		Verstoring
Doelbereik	Toekomstvastheid	Halve aansluiting uitbouwen naar een volledige aansluiting
		Aansluiten van bedrijventerrein Larserpoort Warandedreef
	Sociale veiligheid	Effecten op sociale veiligheid

5.2 DETAILNIVEAU

Het MER zal gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij in de eerste fase de onderzoeken een zodanig detailniveau hebben dat de effecten van de drie alternatieven met elkaar kunnen worden vergeleken. Op basis daarvan wordt bepaald of alternatief 2D definitief als voorkeursalternatief wordt gezien.

Van het definitieve voorkeursalternatief wordt een Voorlopig Ontwerp gemaakt. Daarbij wordt een aantal ontwerpkeuzes verder uitgewerkt ten opzichte van de trechteringsfase, en worden bijvoorbeeld de kruispunten met de Meerkoetenweg en Talingweg verder ontworpen. In de tweede fase van het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving nader onderzocht ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan.

De effecten worden waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten (tijdens de aanlegfase). Waar nodig zullen mogelijke maatregelen worden bepaald voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten. Vervolgens wordt bepaald of er na toepassing van de mitigerende maatregelen sprake is van 'resteffecten', waarvoor (al dan niet verplicht) compenserende maatregelen kunnen worden getroffen.

Bijlage 1

M.e.r.-procedure

Inleiding

Het doel van m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Het MER onderbouwt keuzen voor de inrichting en brengt de milieueffecten in beeld.

Voor het project Verbindingsweg en Aansluiting op de A6 wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgd. Deze procedure is verplicht voor plan-m.e.r.- en voor project-m.e.r.-procedures die worden doorlopen voor een planologische juridisch besluit, in dit geval het provinciaal inpassingsplan.

In deze bijlage vindt u welke actoren een rol spelen in de procedure en hoe de procedure voor de m.e.r. en het planologisch juridisch besluit met elkaar samen hangen. In bijlage 2 wordt een aantal afkortingen en begrippen nader toegelicht.

Actoren

Actor	Omschrijving
Bevoegd gezag (BG)	Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende m.e.r.-plichtige plan of besluit. In dit geval de provincie Flevoland
De initiatiefnemer (IN)	Een publieke of private partij die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen en een aanvraag voor een besluit wil indienen bij het bevoegd gezag. In dit geval is dit ook de provincie Flevoland.
Adviseurs	De adviseurs die worden geraadpleegd over het inpassingsplan, in dit geval de betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs
Commissie voor de milieueffectrapportage	Onafhankelijk adviseur over MER
Een ieder	Burgers en andere belanghebbenden

Procedureschema

Kennisgeving en zienswijzen

Het bevoegd gezag geeft kennis van het voorbereiden van het planologisch-juridisch kader waarvoor de uitgebreide m.e.r.-procedure geldt. Een ieder kan zienswijzen indienen.

Uitgangspuntennotitie

Het bevoegd gezag geeft kennis over de uitgangspuntennotitie. Een ieder kan hierop een reactie geven.

Raadpleging en advies reikwijdte en detailniveau
Het bevoegd gezag raadpleegt de betrokken overheidsorganen en de wettelijk adviseurs over reikwijdte en detailniveau van het MER. De Commissie m.e.r. wordt om advies over reikwijdte en detailniveau gevraagd.

Opstellen MER

Het bevoegd gezag stelt het MER op.

Opstellen Ontwerp Inpassingsplan

Het bevoegd gezag stelt het ontwerp Inpassingsplan kader op.

Ter inzage en advies Commissie m.e.r.
Het bevoegd gezag geeft kennis van het MER en legt dit ter inzage. Een ieder kan hierover zienswijzen indienen. De Commissie m.e.r. wordt om advies gevraagd over het MER.

Ter inzage

Het bevoegd gezag legt het ontwerp Inpassingsplan kader ter inzage. Een ieder kan hierover zienswijzen indienen.

Vaststelling Inpassingsplan en bekendmaking

Het bevoegd gezag stelt het Inpassingsplan vast. Daarbij geeft zij aan hoe rekening is gehouden met milieugevolgen, inspraakreacties en adviezen.

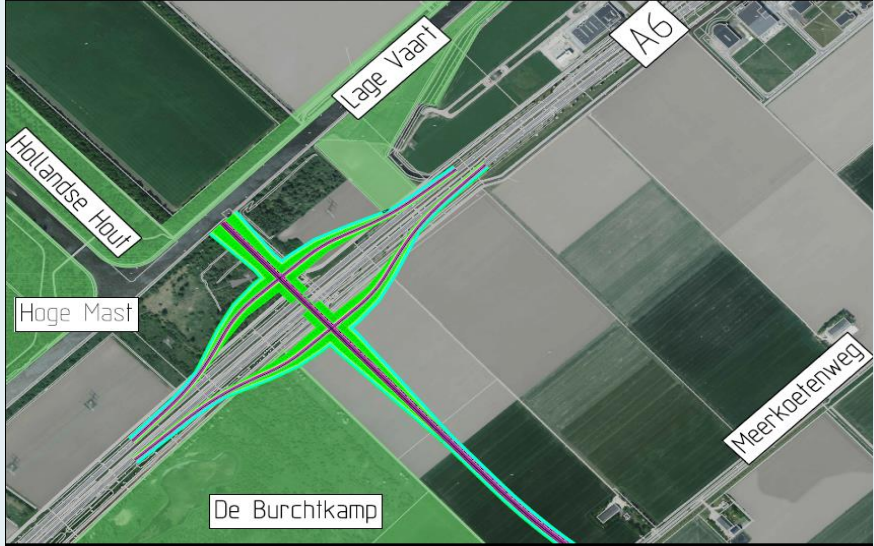
Bezwaar en beroep

Evaluatie

Evaluatie van de werkelijk optredende milieueffecten.

Bijlage 2

Afkortingen en begrippen

Afkorting/begrip	
MER	Het milieueffectrapport waarin de effecten op het milieu worden beschreven, vergeleken en beoordeeld.
m.e.r.	De procedure van de milieueffectrapportage.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.
NRD	Notitie reikwijdte en detailniveau.
Plangebied	Het gebied dat is opgenomen in het planologisch juridisch kader.
Referentiesituatie	De huidige situatie én de autonome ontwikkeling als de activiteit niet wordt uitgevoerd. Wordt gebruikt om de effecten van de activiteit te vergelijken met de situatie dat de activiteit niet wordt uitgevoerd.
Studiegebied	Gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.
Zoekgebied	Het gebied waarin de voorgenomen activiteit zal plaatsvinden. Als de exacte locatie van de voorgenomen activiteit bekend is, zal dit worden vastgelegd in het plangebied.
Haarlemmermeer-aansluiting	
Klaverblad-aansluiting	