

NOTITIE

Onderwerp	Overbruggingsnotitie Verkenning en MER
Project	Rondweg Lelystad-Zuid
Opdrachtgever	Provincie Flevoland
Projectcode	143914
Projectleider	S. de Bruin MSc
Status	Definitief 02
Datum	21 november 2025
Referentie	143914/25-018.281

Auteur(s)	L.W. Stoop MSc
Gecontroleerd door	S. de Bruin MSc
Goedgekeurd door	S. de Bruin MSc

Paraaf



Bijlage(n) -

Aan Provincie Flevoland

1 AANLEIDING NOTITIE

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad willen de doorstroming en veiligheid van het verkeer rond Lelystad verbeteren. Ook willen ze Nationaal Park Nieuw Land beter bereikbaar maken en met de plannen aansluiten op het programma Lelystad Next Level. Dat programma maakt een nieuw stadsdeel, Zuiderhage, mogelijk met ruimte voor 25.000 inwoners. Hiervoor willen provincie en gemeente een nieuwe weg aanleggen: Rondweg Lelystad-Zuid.

Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER bestaat uit twee delen: MER fase 1 beschrijft meerdere tracés en het voorkeursalternatief en MER fase 2 gaat over de inrichting van de weg. De provincie Flevoland heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het gehele MER (fase 1 en 2). In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over Rondweg Lelystad-Zuid.

Het gaat onder andere om:

- **probleemanalyse.** De analyse van de knelpunten is nog onvolledig. Daardoor is nog onduidelijk of de voorgestelde oplossing optimaal is. Maak specifieker waar welke knelpunten zullen optreden en gebruik daarvoor actuele gegevens;
- **toekomstvastheid verkeersoplossingen.** Omdat het probleem en de samenhang niet volledig in beeld zijn is het niet duidelijk of de weginrichting de knelpunten voldoende oplost. Onderzoek of andere varianten of combinaties daarvan toekomstige verkeersproblemen beter oplossen en leiden tot minder milieugevolgen.

-
Deze notitie gaat nader in op bovenstaande adviespunten van de Commissie. In de notitie wordt bestaande informatie verduidelijkt en samengevat; er is geen aanvullend onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 2 is de probleemanalyse toegelicht. In hoofdstuk 3 is de toekomstvastheid van de verkeersoplossingen onderbouwd.

2 PROBLEEMANALYSE

De Commissie licht haar advies op de probleemanalyse als volgt toe:

In het MER staat dat er in de huidige situatie drie problemen zijn: de slechte verkeersdoorstroming, verkeersonveiligheid en slechtere leefkwaliteit door sluipverkeer. Deze analyse is gedeeltelijk gebaseerd op oudere data. Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2018 en de verkeersongevallen gaan over de periode 2018 – 2021. Het MER analyseert daarnaast de problemen op een globaal niveau. Hierdoor geeft het MER niet voldoende handvatten om deze problemen zoveel mogelijk ter plaatse (waar ze zich voordoen en meestal met beperkte milieu-impact) aan te pakken.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen. Geef hiermee meer inzicht in de knelpunten. Onderbouw dat de gegevens nog voldoende accuraat zijn. Als dat niet het geval is, voer dan opnieuw berekeningen uit op basis van actuele gegevens.

Verkeersmodel 2018

Voor de probleemanalyse van de huidige situatie in het projectgebied is onder andere gebruik gemaakt van cijfers uit het verkeersmodel STRAVELA van de gemeente Lelystad met basisjaar 2018. De Commissie stelt de vraag of deze data nog actueel is. De cijfers uit het verkeersmodel 2018 zijn nog accuraat omdat in de latere modellen sprake is van corona-effecten in de verkeerscijfers. Deze latere modellen geven daarom geen juist beeld van de verkeerssituatie. Modellen van na corona zijn te laat geactualiseerd om mee te kunnen nemen in dit project.

Daarnaast is in de analyse van de cijfers van het verkeersmodel 2018 vooruit gekeken naar de referentiesituatie in 2030. De referentiesituatie is de situatie in het plangebied zonder rondweg. In de referentiesituatie wordt ervan uitgegaan dat alle autonome ontwikkelingen afgerond zijn. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die de komende jaren plaatsvinden en vastgelegd zijn in beleid, maar die losstaan van het project Rondweg Lelystad-Zuid. De volgende autonome ontwikkelingen hebben relevante impact op de referentiesituatie en zijn daarom nader toegelicht in het MER fase 1 (paragraaf 4.2):

- woonwijk Warande deelplannen 1, 2 en 3;
- Nationaal Park Nieuw Land;
- doorfietsroute Almere - Lelystad;
- tijdelijke huisvesting arbeidsmigranten Torenvalkweg;
- gemeentelijke kunstwerken Rondweg Lelystad-Zuid.

De toekomstige verkeerscijfers van de referentiesituatie tonen aan dat de Rondweg Lelystad-Zuid ook verschillende toekomstige knelpunten oplost. Dit wordt in de navolgende paragrafen toegelicht.

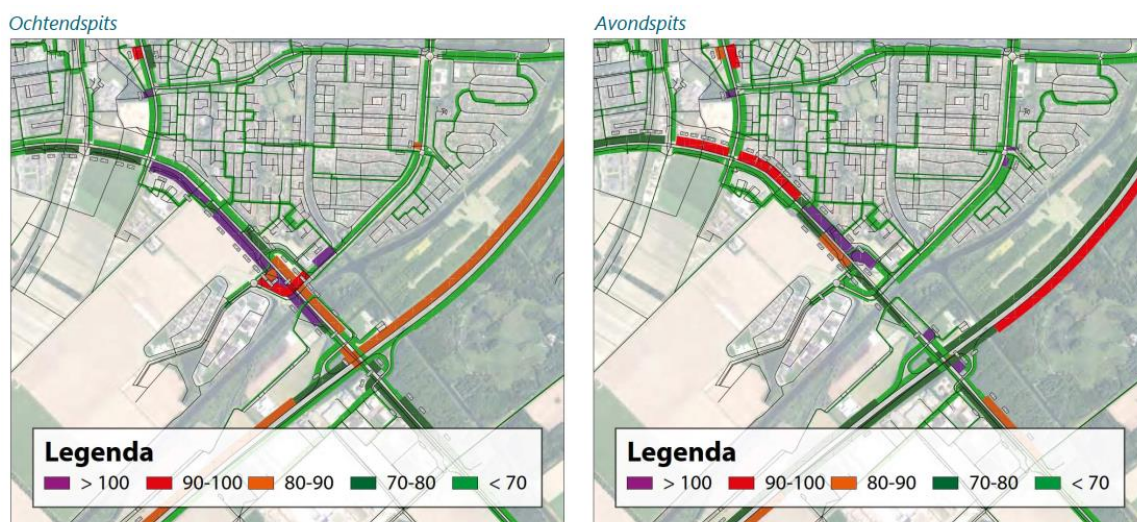
Verkeersdoorstroming

De doorstroming van verkeer wordt beoordeeld aan de hand van de Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen (hierna I/C-verhoudingen) van een weg (zie voor uitgebreide toelichting paragraaf 2.2 MER fase 2). De I/C-verhouding is de verhouding tussen de verkeersintensiteit op een weg en de maximale verkeerscapaciteit die een weg aan kan. Het breekpunt waarna een weg als knelpunt wordt aangemerkt, is boven de grens van 80 % (0,8). Op en boven deze grens zorgen kleine verstoringen voor vertragingen op de weg. Hoe groter de I/C verhouding, hoe groter deze vertragingen dan worden. Uit de verkeersanalyse blijkt dat de I/C-verhouding rondom aansluiting 10 Lelystad tijdens de ochtend- en avondspits in 2018 rond de 100 % (1,0) lag. Dit betekent dat de intensiteit ongeveer gelijk is aan de capaciteit van de weg in 2018, wat tot een groot knelpunt leidt tijdens de spitsen. Op de Larserdreef lag de huidige I/C verhouding met name tijdens de avondspits rond de 80 % (0,8).

Om te onderzoeken wat de mate van problemen in verkeersdoorstroming is, is in de verkenning doorgetekend wat de I/C-verhoudingen in de referentiesituatie in 2030 zijn.

Onderstaande afbeelding toont de I/C-verhoudingen in de omgeving van het plangebied voor de ochtend- en avondspits in 2030, als de Rondweg Lelystad-Zuid niet wordt gerealiseerd. Te zien is dat met name op de Larserdreef in de ochtendspits op grote delen I/C-verhoudingen boven de 80 % (weergegeven met oranje), en zelfs boven de 100 % (weergegeven met paars), voorkomen. Dit geeft aan dat het verkeer op deze wegen zonder maatregelen in 2030 op meerdere plekken als een groot knelpunt worden ervaren omdat het verkeer hier vastloopt.

Afbeelding 1 I/C-verhoudingen 2030. Legenda geeft de I/C-verhouding in % aan (bron: Verkenningsrapportage Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef, 2021)



Verkeersonveiligheid

De mate van verkeersonveiligheid wordt in beeld gebracht aan de hand van geregistreerde ongevallen in het Plangebied (zie voor uitgebreide toelichting paragraaf 2.2 MER fase 2). De geregistreerde ongevallen bevinden zich voornamelijk op de A6 en op de kruisingen met de Larserdreef waar de verkeersintensiteiten hoog zijn. De aard van de meeste ongevallen zijn kop-staart botsingen of botsingen in de flank van een voertuig. De afloop is grotendeels uitsluitend materiële schade en af en toe een ongeval met letsel. Bij de kruispunten heeft in de periode 2018-2021 geen dodelijk ongeval plaatsgevonden.

Tijdens de corona-periode was het aantal ongelukken beduidend lager dan in voorgaande jaren. Uit cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit¹ blijkt dat de verkeerscijfers in 2022 weer boven het niveau van vóór corona uitkwamen. Aangezien de analyse van ongevallen deels in de corona-periode is gedaan, wordt op basis hiervan gesteld dat het daadwerkelijke aantal ongevallen hoger is in de huidige situatie door toename van verkeer.

Conclusie

In bovenstaande alinea's is onderbouwd dat de data die zijn gebruikt om de probleemanalyse in kaart te brengen voldoende accuraat zijn. Daarnaast is de probleemanalyse nader toegelicht, waaruit blijkt dat er zonder maatregelen sprake is van grote knelpunten in de referentiesituatie. Daarmee is het advies van de Commissie aangenomen en verwerkt.

3 TOEKOMSTVASTHEID VERKEERSOPLOSSINGEN

De Commissie licht haar advies op toekomstvastheid verkeersoplossingen als volgt toe:

Op de wegvakken en in mindere mate op de kruispunten blijven in de toekomst een aantal problemen ontstaan, zo blijkt uit het MER. Ook is onvoldoende aangetoond dat de verkeersveiligheidsproblemen daadwerkelijk worden opgelost en of aanvullende maatregelen wenselijk of nodig zijn.

De resultaten van de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse versterken dit beeld: met de uitvoering van de nieuwe woningbouwprojecten worden de doorstromingsproblemen aanzienlijk groter op de Larserdreef en de A6, groter zelfs dan in de referentiesituatie. Omdat hiermee bij het ontwerp geen rekening is gehouden, is niet duidelijk of de gekozen oplossingen voor Rondweg Lelystad-Zuid voldoende zijn. Ook is er geen inzicht of er nog andere specifieke maatregelen nodig zullen zijn en welke mogelijkheden er later nog zijn om knelpunten in de toekomst op te lossen.

In het algemeen merkt de Commissie op dat de keuze voor 'Langs de bosrand' vroeg in de planvorming is gemaakt. Mogelijk is daardoor niet het hele speelveld in beeld gekomen. Het is mogelijk dat vanwege de toekomstige ontwikkelingen andere oplossingen of varianten van de Rondweg-Zuid minder verkeersproblemen en minder milieueffecten tot gevolg hebben. Denk daarbij bijvoorbeeld aan maatregelen als lokaal een rotonde aanleggen, een verkeerslicht verplaatsen en lokaal een strook toevoegen of door fietsers op een andere wijze langs een kruispunt te leiden (onderdoorgang of andere route). Inzicht hierin ontbreekt nu. Ook is er geen inzicht in de wijze waarop verkeersknelpunten door optredende wachtrijen elkaar kunnen beïnvloeden.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen. Onderzoek op basis van de verdiepte probleemanalyse of de geconstateerde problemen beter, toekomstbestendiger en robuuster op te lossen zijn. Beschrijf een aantal varianten voor het optimaliseren van de inrichting van de rondweg met een aantal verkeersmaatregelen. Ga ook na hoe deze het beste gecombineerd kunnen worden met maatregelen aan de bestaande weg.

Om de toekomstvastheid van de rondweg aan te tonen is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de doorstroming van de rondweg met 2x2 rijstroken nog steeds doeltreffend is na de mogelijke doorontwikkeling van Zuiderhage en de opening Lelystad Airport. Uit de I/C-verhouding lijkt een rondweg van 1x2 rijstroken slechts tot 2030 voldoende te zijn voor een goede verkeersdoorstroming. De I/C-verhouding blijft dan namelijk nog onder de 0,8, maar komt daarna boven de 0,8 uit. ui.

Met het oog op de toekomstvastheid van de rondweg heeft het bevoegd gezag daarom gekozen om direct een 2x2 rondweg aan te leggen. Hiermee zijn op de meeste wegvakken geen doorstromingsknelpunten meer, ook niet in de toekomstige situatie na 2030. Doorstromingsknelpunten

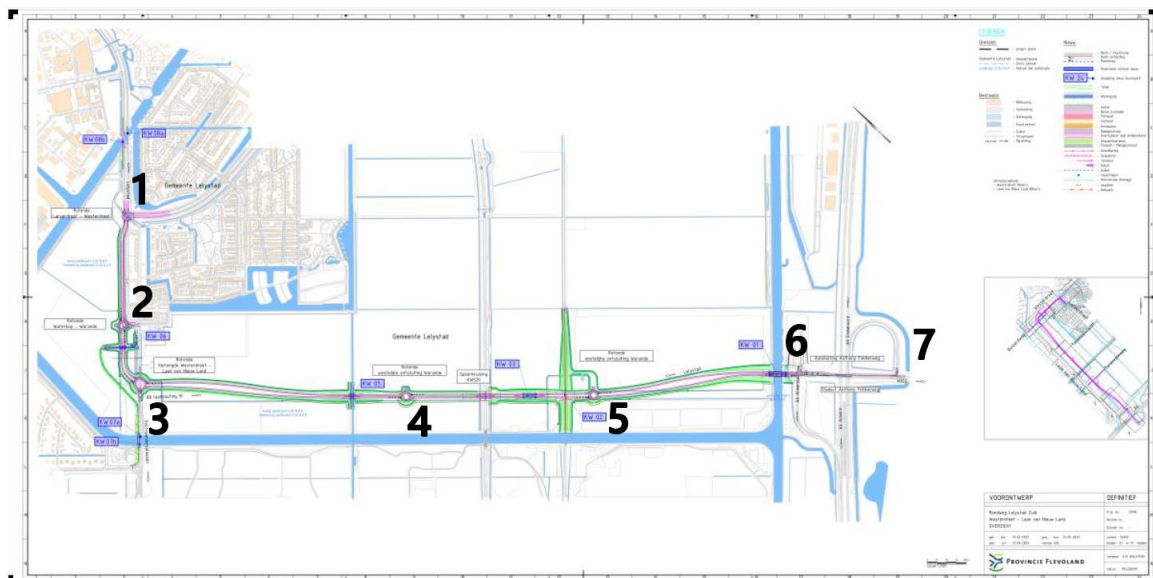
¹ [Wegverkeer in 2022 boven niveau 2019 | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

kunnen zich op enkele wegvakken (voornamelijk op de A6 en de Larserdreef) voordoen bij doorontwikkeling van Zuiderhage en opening van Lelystad Airport.

In 2024 is een kruispuntenstudie gedaan naar de rotondes van de rondweg en naar de kruispunten waar de rondweg aansluit op bestaande wegen. In deze studie is uitgegaan van het voorlopig ontwerp Rondweg Lelystad-Zuid, versie september 2023. In totaal zijn vijf rotondes op de Rondweg Lelystad-Zuid en de twee kruispunten met verkeerslichten ter hoogte van de A6 aansluiting 9 doorgerekend. Dit komt overeen met de volgende kruisingen:

- 1 Rotonde Larserdreef - Westerdreef;
- 2 Rotonde Waterkop - Warande;
- 3 Rotonde Verlengde Westerdreef;
- 4 Rotonde Westelijke ontsluiting Zuiderhage;
- 5 Rotonde Oostelijke ontsluiting Zuiderhage;
- 6 Westelijk VRI-kruispunt A6 aansluiting 9;
- 7 Oostelijk VRI-kruispunt A6 aansluiting 9.

Afbeelding 3.1 Voorlopig ontwerp Rondweg Lelystad-Zuid september 2023, inclusief de vijf rotondes en twee VRI-kruispunten die onderdeel zijn van de kruispuntenstudie



Uit de resultaten van de kruispuntenstudie blijkt dat in 2040 met de realisatie van Zuiderhage en de uitbreiding van Lelystad Airport een turbo-rotonde voldoende capaciteit biedt voor elk van de rotondes. Om de robuustheid en de doorstroming richting de toekomst te garanderen kan een reservering voor een bypass bij de rotonde Oostelijke ontsluiting Zuiderhage (nr. 5) opgenomen worden. Bij de Larserdreef-Westerdreef (nr. 1) en de Verlengde Westerdreef (nr. 3) is de robuustheid van een turborotonde twijfelachtig, maar lijkt een andere vormgeving wel robuust. Denk hierbij bijvoorbeeld een zogenaamde knierotonde. Dit is een variant van een turborotonde waarbij de rijstroken niet naast elkaar liggen, maar verspringen deze in het midden. Verkeer moet dan voor de rotonde de juiste baan kiezen en kan op de rotonde niet meer wisselen van rijbaan. Dit versnelt de verkeersdoorstroming. De overige twee rotondes (nr. 2 en 4) zijn als 'gewone' turborotonde voldoende robuust.

Uit de statische kruispuntberekeningen blijkt dat op het Westelijk kruispunt A6 aansluiting 9 (nr. 6) een vrije rechtsafer vanaf de Rondweg Lelystad-Zuid richting de oprit A6 aansluiting 9 noodzakelijk is om de doorstroming op het kruispunt te waarborgen tot 2040 en de robuustheid te garanderen. Op het Oostelijk kruispunt A6 aansluiting 9 (nr. 7) blijkt de capaciteit voldoende om de verkeersintensiteiten af te wikkelen en zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. De robuustheid van het kruispunt is wel een aandachtspunt

in de ochtendspits, dus mogelijk zou na 2040 de capaciteit van het kruispunt uitgebreid moeten worden om het verkeer nog goed te kunnen afwikkelen.

De gemeente Lelystad is bezig met het uitvoeren van nader onderzoek naar de verkeerssituatie in en rondom Lelystad. Zie hiervoor 'Stationsgebied en hoofdwegenstructuur Lelystad' (juni 2024) en 'Verkeersonderzoek Buitenring Lelystad 2025' (oktober 2025). In deze onderzoeken is de Rondweg Lelystad-Zuid meegenomen als autonome ontwikkeling. Hierbij kijkt de gemeente dus naar een combinatie van de Rondweg Lelystad-Zuid met maatregelen aan bestaande (gemeentelijke) wegen. Deze onderzoeken richten zich onder andere op het aanpassen van kruispunten, rotondes en de maximum snelheid op de wegen in en rondom Lelystad. Zo zou het realiseren van een groene golf door middel van verkeersregelininstallaties (VRI's) en het verhogen van de snelheid van maximaal 50 km/uur naar maximaal 70 km/uur op bijvoorbeeld de Houtribdreef en de Westerdreef leiden tot minder verkeersknelpunten in 2040.

Keuze voor het aanleggen van een rondweg

In de verkenning is direct uitgegaan van een nieuw aan te leggen rondweg als oplossing voor de knelpunten die in de probleemanalyse zijn benoemd. Andere oplossingen lijken niet afgewogen. De Commissie vraagt hier wel naar:

In het algemeen merkt de Commissie op dat de keuze voor 'Langs de bosrand' vroeg in de planvorming is gemaakt. Mogelijk is daardoor niet het hele speelveld in beeld gekomen. Het is mogelijk dat vanwege de toekomstige ontwikkelingen andere oplossingen of varianten van de Rondweg-Zuid minder verkeersproblemen en minder milieueffecten tot gevolg hebben. Denk daarbij bijvoorbeeld aan maatregelen als lokaal een rotonde aanleggen, een verkeerslicht verplaatsen en lokaal een strook toevoegen of door fietsers op een andere wijze langs een kruispunt te leiden (onderdoorgang of andere route). Inzicht hierin ontbreekt nu. Ook is er geen inzicht in de wijze waarop verkeersknelpunten door optredende wachtrijen elkaar kunnen beïnvloeden.

Er is gekozen voor het aanleggen van een rondweg om een aantal redenen:

Ten eerste is een van de doelstellingen van het project die benoemd in de Verkenningsrapportage het realiseren van een rechtstreekse ontsluiting tussen de A6 en Nationaal Park Nieuw Land (hierna: NP NL Poort Lelystad). Slechts een beperkt aantal liggingvarianten voor een nieuw aan te leggen weg voldoen aan dit aspect. Het toepassen van lokale maatregelen zoals een rotonde of een lokale extra rijstrook, een nieuw/gewijzigd verkeerslicht of een andere route creëren voor fietsverkeer, draagt niet bij aan deze projectdoelstelling.

De tweede doelstelling van het project betreft het verbeteren van de verkeersdoorstroming en het ontlasten van aansluiting 10 Lelystad Centrum en het wegennet richting het centrum van Lelystad. Infrastructurele oplossingen, zoals bijvoorbeeld het verbreden van de Larserdreef en aansluiting 10, zijn afgefallen omdat hiervoor geen ruimte kon worden gevonden en deze varianten niet aansloten bij deze projectdoelstelling. Dit geldt ook voor het toepassen van lokale maatregelen zoals een rotonde of een lokale extra rijstrook, een nieuw/gewijzigd verkeerslicht of een andere route creëren voor fietsverkeer.

De derde projectdoelstelling betreft het realiseren van een goede landschappelijke inpassing. Elke mogelijke oplossing kan hieraan voldoen, afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp. Dit is daarmee niet doorslaggevend voor de keuze voor een nieuwe rondweg of het toepassen van lokale maatregelen.

In de verkenningfase is geconstateerd dat een nieuwe weg van 2x1 rijstroken reeds in 2030 al in de buurt komt van een I/C-verhouding van 0,8, en 10 jaar na openstelling boven de 0,8. Daarnaast zijn provinciale en gemeentelijke wegen met een intensiteit groter dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal gewoonlijk ingericht met 2x2 rijstroken. Ook de Westerdreef en Larserdreef zijn op die manier ingericht. Gezien in de verkenning een intensiteit op de nieuwe Rondweg groter dan 20.000 motorvoertuigen/etmaal wordt verwacht, en vanwege de herkenbaarheid van het wegbeeld, is besloten om de nieuwe rondweg direct met een 2x2-inrichting aan te leggen. Voor het ontwerp van de nieuwe rondweg willen de provincie en gemeente rekening houden met de ligging van de gebiedsontwikkeling Zuiderhage en met de al eerder gerealiseerde

halve aansluit A6/N727 en de bestaande tunnel onder het spoor. Deze elementen vormen zogeheten 'dwangpunten' voor het ontwerp van een infrastructurele oplossing.

Conclusie

In bovenstaande alinea's is onderbouwd dat de Rondweg Lelystad-Zuid toekomstvast is en een robuuste oplossing biedt voor de verkeerssituatie op de Larserdreef en overige wegen aan de zuidkant van Lelystad, ook voor ontwikkelingen die niet autonoom zijn. Daarmee is het advies van de Commissie aangenomen en verwerkt.

4 CONCLUSIE

In hoofdstuk 2 en 3 van deze notitie is het advies van de Commissie overgenomen en uitgewerkt. Voorliggende notitie wordt bijgevoegd als bijlage bij deze hoofdrapporten en vorm daarmee een aanvulling op het MER, horend bij het Projectbesluit Rondweg Lelystad-Zuid.