

Reactienota zienswijzen Rondweg Lelystad-Zuid

Milieueffectrapportage (m.e.r.) en Ontwerp- Projectbesluit

Januari 2026



Provincie
Flevoland



Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Wat kunt u van deze nota verwachten?	3
1.2	Opzet van deze nota	3
1.3	Vervolgproces.....	4
2.	Veelvoorkomende onderwerpen.....	5
2.1	Snelheid van verkeer en verkeersveiligheid	5
2.2	Geluid als gevolg van verkeer	6
2.3	Verkeer en verkeersveiligheid.....	8
3.	Beantwoording van zienswijzen.....	9
3.1	Zienswijze 3433479.....	9
3.2	Zienswijze 3435793.....	10
3.3	Zienswijze 3436089.....	11
3.4	Zienswijze 3436060.....	12
3.5	Zienswijze 3440263	14
3.6	Zienswijze 3440255	34
3.7	Zienswijze 3441844	54
3.8	Zienswijze 3440957	56
3.9	Zienswijze 3440950.....	56
3.10	Zienswijze 3441598	58
3.11	Zienswijze 3441712	61
3.12	Zienswijze 3441711	63
3.13	Zienswijze 3441986	63
3.14	Zienswijze 3441959	65
3.15	Zienswijze 3442130	67
4	Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs.....	71
Bijlage:	Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.....	75

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. 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 is gestart door vaststellen van de Uitgangspuntennotitie Rondweg Lelystad-Zuid en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rondweg Lelystad-Zuid in december 2022 door Gedeputeerde Staten. De destijds ingediende zienswijzen zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in de uitwerking van het ontwerp-projectbesluit (conform de Wet ruimtelijk ordening (Wro)). Voor het besluit over de weg is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Het ontwerp-projectbesluit en het project-MER zijn op 24 juni 2025 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De stukken zijn aan de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Samenleving (EMS) voorgelegd op 3 september 2025, tijdens een sessie peilen en toetsen. Het ontwerp-projectbesluit en MER lagen van 11 augustus 2025 tot en met 22 september 2025 ter inzage. Omwonenden en geïnteresseerden zijn uitgenodigd voor een inloopavond op maandag 25 augustus 2025. De inloopavond werd zeer goed bezocht. Er zijn in totaal 15 zienswijzen ingediend, allen namens één of meerdere particulieren. Deze zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het projectbesluit of MER. Het projectbesluit sluit echter aanvullende maatregelen niet uit, indien op enig moment blijkt dat deze toch nodig zijn.

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 het MER Rondweg Lelystad-Zuid. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. zijn er verschillende wijzigingen doorgevoerd in het MER en het projectbesluit. Een toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 4.

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 op het ontwerp-projectbesluit en MER Rondweg Lelystad-Zuid. Naast de zienswijzen en reacties die aan het ontwerp-projectbesluit en MER zijn te koppelen, zijn overige zaken aangedragen. Ook op deze overige zaken wordt zoveel als mogelijk antwoord gegeven. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad waarderen de betrokkenheid van de indieners en vertrouwen erop dat zij met deze beantwoording tegemoet komen aan de vragen en/of zorgen van de indieners. Na vaststelling van de reactienota wordt deze toegestuurd aan de indieners en gepubliceerd op de website van de provincie Flevoland.

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 en waar nodig geanonimiseerd.

Aangezien een deel van de zienswijzen qua inhoud overeenkomt, is ervoor gekozen om de drie meest voorkomende onderwerpen onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 4 gaat in op de reacties van geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs en het advies van de Commissie m.e.r.

13 Vervolgproces

Het definitieve projectbesluit en MER en deze reactienota zijn op 20 januari 2026 vastgesteld door de Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland. Op dat besluit kan, onder bepaalde voorwaarden, beroep worden ingediend bij de Raad van State. De omgeving en de indieners worden vanzelfsprekend op de hoogte gehouden van deze procedure.

Voor actuele informatie over de planning, de procedure en de stand van zaken kunt u terecht op de website van Provincie Flevoland: [Rondweg Lelystad-Zuid - Provincie Flevoland](#) en de website van de gemeente Lelystad: [Rondweg Lelystad-Zuid | Gemeente Lelystad](#).

2. Veelvoorkomende onderwerpen

Dit hoofdstuk gaat in op drie specifieke onderwerpen die in zienswijzen meerdere keren zijn ingebracht. Het gaat om Snelheid van verkeer en verkeersveiligheid, Geluid als gevolg van verkeer en Verkeer en verkeersveiligheid. Indieneners maken zich zorgen over deze aspecten.

2.1 Snelheid van verkeer en verkeersveiligheid

Bij indieneners van zienswijzen komt het onderwerp snelheid van verkeer en verkeersveiligheid regelmatig aan bod. Hierbij gaat het met name over de snelheid op bestaande wegen in Lelystad.

Reactie

Provincie Flevoland en gemeente Lelystad vinden verkeersveiligheid zeer belangrijk. 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 Verlengde Westerdreef en de Larserdreef zijn in beheer bij de gemeente Lelystad. De gemeente bepaalt op welke manier zij haar wegen indeelt en welke snelheid geldt (zoals 30, 50, 70 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.

Rondweg Lelystad-Zuid

De Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef vormen samen een nieuwe rondweg aan de zuidwestkant van Lelystad. Na de aanleg worden ze onderdeel van hoofdwegenstructuur in de stad. De hoofdwegen zijn de belangrijkste wegen. Hoofdwegen binnen de bebouwde kom hebben twee rijstroken per richting en een maximumsnelheid van 70 km/u. Ze zijn bedoeld om de omliggende wijken goed bereikbaar te maken en om een toegang te bieden tot Nationaal Park Nieuw Land. De Rondweg Lelystad-Zuid helpt bovendien om het verkeer beter te verdelen in de stad. Hierdoor worden drukke routes, zoals de Larserdreef richting afrit 10 van de A6, ontlast. De rondweg biedt voor verkeer van en naar de A6 een logisch alternatief, en dat wordt straks ook op de borden aangegeven. Als de maximumsnelheid op de Verlengde Westerdreef lager wordt dan op de rest van de rondweg, werkt dat deze doelen tegen. Verkeer zal dan alsnog de Larserdreef blijven gebruiken. Daarnaast ontstaat er dan een wirwar aan verschillende snelheden, wat voor verwarring en onveiligheid kan zorgen. Vanuit dit oogpunt wordt de snelheid op de Verlengde Westerdreef 70 km/u en op de Laan van Nieuw Land 80 km/u.

Aanpassing bestaande situatie Westerdreef – Havendiep

Bij de Westerdreef, ter hoogte van de brug over het Havendiep, is de weg nu ongelijk ingericht. Vroeger had de brug twee rijstroken per richting voor auto's. De meest westelijke rijstrook is later omgebouwd tot fietspad, door er een afscheiding tussen te zetten. Daardoor is er richting de rotonde bij de Larserdreef nog maar één rijstrook beschikbaar voor auto's. Door de hoeveelheid verkeer is het nodig om bij het Havendiep weer twee rijstroken te maken. Dit sluit ook beter aan bij hoe de rest van de buitenring van Lelystad is ingericht.

In de huidige situatie, waarbij auto's richting het zuiden van twee rijstroken naar één rijstrook moeten invoegen, is de maximumsnelheid in zuidelijke richting momenteel 50 km/u. Na het terugbrengen van twee rijstroken per richting in de Westerdreef, wordt de snelheid aangepast aan die van de westkant van de weg, zijnde 70 km/u. Bij het Havendiep wordt een nieuwe fietsbrug gebouwd. Deze maatregelen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer en een veiligere situatie voor fietsers.

De werkzaamheden aan de brug over het Havendiep vallen buiten het project Rondweg Lelystad-Zuid. Dit wordt, samen met de vervanging van de brug over de Lage Dwarsvaart, geregeld in een aparte procedure die los staat van de procedure voor de nieuwe rondweg. Dit geldt ook voor het bijbehorende participatietraject, waarbij omwonenden door de gemeente worden betrokken..

2.2 Geluid als gevolg van verkeer

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp geluid als gevolg van verkeer regelmatig aan bod. Hierbij gaat het met name over geluid van bestaand verkeer dat gebruik maakt van de gemeentelijke wegen.

Reactie

Geluid speelt een belangrijke rol in het dagelijks leven en kan zowel positieve als minder positieve effecten hebben. Terwijl sommige geluiden rustgevend kunnen zijn, kunnen andere geluiden, zoals verkeer of werkzaamheden, soms als storend ervaren worden. Daarom vinden de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad het belangrijk om zorgvuldig met dit onderwerp om te gaan.

Berekenen van verkeersgeluid

Bij het beoordelen van toekomstige plannen op geluid worden rekenmodellen gebruikt. Die modellen werken met gemiddelde waarden. In de praktijk kan het geluid dat mensen ervaren hoger of lager zijn dan dat gemiddelde. Het verkeersgeluid langs wegen wordt berekend en beoordeeld met de maat Lden. Dit is een Europese geluidmaat die de jaargemiddelde waarde van de geluidbelasting op een locatie aangeeft. Hierbij wordt de geluidbijdrage in de avond (van 19.00 tot 23.00 uur) met +5 dB verhoogd en in de nacht (van 23.00 tot 07.00 uur) met +10 dB. De berekening gebruikt het gemiddelde verkeersvolume over een heel jaar, gebaseerd op een gemiddelde weekdag. Dat betekent dat het geluid op een willekeurige dag of op een specifiek moment hoger kan zijn dan dit jaargemiddelde. In de berekening wordt bovendien rekening gehouden met droog wegdek en wordt gecorrigeerd voor gemiddelde weersomstandigheden (bijvoorbeeld: met tegenwind is het geluid meestal lager). Voor gemeentewegen geldt een grenswaarde van 70 dB (Lden). Voor provinciale wegen is deze waarde 65 dB (Lden). Voor een gemeentelijke weg geldt een standaardwaarde van 53 dB (Lden) en voor een provinciale weg een standaardwaarde van 50 dB (Lden).

Oftewel, voor wegverkeersgeluid zijn pieken niet vastgelegd in normen. Met pieken wordt het maximale geluidniveau bedoeld. Bij wegverkeersgeluid wordt alleen gekeken naar het gemiddelde geluidniveau over een geheel jaar met een correctie voor het geluid in de avond- en nachtperiode.

Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

De regels hoe om te gaan met een verandering van de geluidbelasting door de aanleg of aanpassing van een weg op bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Bij een wijziging van een gemeentelijke weg geldt dat de geluidbelasting van geluidgevoelige woningen en andere geluidgevoelige gebouwen niet hoger mag zijn dan de hoogste van de volgende twee waarden: de standaardwaarde die in de wet staat **of** het geluidniveau dat gold op het moment dat het omgevingsplan werd gewijzigd (dus vóór de geplande aanpassing van de weg). Als aan een van deze twee voorwaarden wordt voldaan, wordt het geluid als aanvaardbaar beschouwd. De gemeente is met de komst van de Omgevingswet verplicht het verkeersgeluid de komende jaren monitoren via de BasisGeluidEmissie (BGE).

BasisGeluidEmissie (BGE)

De geluidniveaus van de bestaande wegen in Lelystad zijn vroeger beoordeeld volgens de oude Wet geluidhinder. Die wet liet altijd enige geluidhinder toe. Voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting moest er telkens een afweging worden gemaakt tussen de hoogte van het geluid en de mogelijkheden om dit te verminderen. De Wet geluidhinder kende geen handhavingsartikel waardoor het mogelijk is dat de bestaande geluidbelasting hoger is dan wat er oorspronkelijk was afgesproken. Met de komst van de Omgevingswet moet de gemeente Lelystad het verkeersgeluid de komende jaren monitoren via de BasisGeluidEmissie (BGE). Het BGE is een nieuw instrument dat wordt gebruikt om de geluidbelasting van woningen door lokale bronnen te monitoren en te bepalen waar geluidknelpunten ontstaan. Als het geluid sterker groeit dan 1,5 dB kan dat betekenen dat de gemeente extra maatregelen moet nemen. Deze nieuwe manier van monitoren is een verbetering voor inwoners, omdat dit in de oude Wet geluidhinder niet was geregeld.

Situatie Westerdreef

Er zijn veel vragen en opmerkingen gekomen over het geluid van het bestaande deel van de Westerdreef. In het MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluideffecten in een ruime omgeving, waarbij ook de bestaande Westerdreef en verder zijn meegenomen. De toename van het verkeer op de Westerdreef wordt voornamelijk veroorzaakt door ontwikkelingen elders in Lelystad. Ontwikkelingen zoals woningbouw en de komst van bedrijven zorgen voor een toename van het verkeer. De Rondweg Lelystad-Zuid zorgt voor een herverdeling van het verkeer, niet voor meer verkeer. Ook voor de Westerdreef geldt dat de situatie gemonitord gaat worden via de BasisGeluidEmissie (BGE).

Situatie Havendiep

De werkzaamheden aan de brug over het Havendiep maken geen deel uit van het project Rondweg Lelystad-Zuid. Dit wordt door de gemeente Lelystad geregeld in een aparte procedure, samen met de vervanging van de brug over de Lage Dwarsvaart. Dit proces staat los van de plannen voor de nieuwe rondweg. Voor de vervanging wordt gekeken naar de aanpassing naar de oorspronkelijke staat van de brug, maar ook naar de mogelijke verhoging van de snelheid op de brug. Het verhogen van de rijsnelheid op de Westerdreef (en de aanpassing van de brug over het Havendiep) vergt een apart besluit met een akoestisch onderzoek. Uit dat onderzoek moet blijken of maatregelen nodig en wenselijk zijn. Hierbij wordt de geluidbelasting getoetst, maar wordt er ook gekeken naar de doelmatigheid van maatregelen. Het monitoren van geluid zal in de toekomst moeten plaatsvinden op basis van wettelijke bepalingen en aan die systematiek wordt in de komende jaren door de gemeente Lelystad uitvoering gegeven. Voor de werkzaamheden aan de brug en de mogelijke verhoging van de snelheid, zal de gemeente Lelystad apart met de mensen in de omgeving in gesprek te gaan. Zo willen ze de buurt zorgvuldig betrekken bij deze ontwikkelingen.

Geluidproductieplafond (GPP)

Voor provinciale wegen wordt een andere methode gebruikt dan voor gemeentelijke wegen als het gaat om geluid. Op een provinciale weg geldt sinds de invoering van de Omgevingswet een geluidproductieplafond (GPP). Dit is een limiet voor de hoeveelheid geluid die een weg mag produceren. De GPP's liggen aan weerszijde van een weg om de maximaal 120 meter en maximaal 60 meter uit de zijkant van de weg. De GPP's zorgen ervoor dat de geluidsimpact voor de omgeving binnen acceptabele grenzen blijft. Voor de naleving van de GPP's wordt jaarlijks de geluidbelasting gemonitord en eens in de vijf jaar een nalevingsverslag gepubliceerd. Als blijkt dat de geluidproductie het vastgestelde plafond dreigt te overschrijden, moeten maatregelen worden overwogen zoals het aanbrengen van geluidsschermen of het gebruik van stiller asfalt.

2.3 Verkeer en verkeersveiligheid

Bij indieners van zienswijzen komt het onderwerp verkeer en verkeersveiligheid regelmatig aan bod. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over het aantal verkeersbewegingen en vrachtverkeer.

Reactie

Het verkeer in Lelystad is in de afgelopen jaren flink toegenomen, vooral op drukke plekken zoals de Larserdreef en bij aansluiting 10 van de A6. Dit zorgt tijdens de spits vaak voor files. In de plannen voor de rondweg is grotendeels al rekening gehouden met de verwachte groei van Lelystad, zoals door woningbouw en meer werkgelegenheid, waardoor er in de toekomst meer verkeer zal zijn. De aanleg van de nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid heeft onder andere als doel om de Larserdreef te ontlasten en het verkeer in de stad beter te verdelen. De rondweg zorgt zelf niet voor extra verkeer. De herverdeling van verkeer in Lelystad door de rondweg betekent dat sommige wegen meer verkeer zullen krijgen, terwijl andere juist minder druk zullen zijn.

Verkeersmodel gemeente Lelystad

In de verschillende studies die bij de milieueffectrapportage (MER) horen, zijn de verkeersintensiteiten voor verschillende situaties (zoals het huidige jaar, de verwachte situatie en de uiteindelijke situatie) in kaart gebracht. Hiervoor is als basis gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Met dit model is berekend hoe het verkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen, met name in de jaren 2030 en 2040. Bij deze berekeningen is rekening gehouden met verschillende vergunde en toekomstige ontwikkelingen, zoals woningbouw, nieuwe sociale voorzieningen, de groei van bedrijventerreinen, het effect van thuiswerken, verbeteringen in het openbaar vervoer en veranderingen in het reisgedrag buiten de spits. Jaarlijks wordt het verkeer op de hoofdwegen van Lelystad gemonitord door middel van verkeerstellingen. Deze tellingen zijn enerzijds input voor het verkeersmodel en anderzijds ter controle van het verkeersmodel.

Gemeente Lelystad blijft monitoren

Ook na de aanleg van de rondweg wordt de verkeersdruk continu gemonitord door de gemeente Lelystad. De gemeente Lelystad doet dit door jaarlijks het verkeer op de hoofdwegen van Lelystad te meten door verkeerstellingen. Deze tellingen zijn enerzijds input voor het verkeersmodel en anderzijds ter controle van het verkeersmodel. Op die manier kunnen waar nodig extra maatregelen worden genomen om het verkeer soepel te laten doorstromen.

Vrachtverkeer

Er zijn zorgen over zwaar verkeer dat gebruik gaat maken van de rondweg. De rondweg zorgt zelf niet voor extra verkeer, maar voor een herverdeling van het verkeer binnen Lelystad. De verwachte toename van verkeer binnen Lelystad wordt veroorzaakt door de (toekomstige) ontwikkelingen elders in Lelystad, zoals woningbouw en de vestiging van bedrijven. De herverdeling van verkeer binnen Lelystad door de rondweg geldt ook voor vrachtverkeer dat gebruik van de nieuwe rondweg gaat maken. Hiervoor gelden geen beperkingen. Vervoer van gevaarlijke stoffen is niet toegestaan op de rondweg. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat ook na de aanleg van de rondweg en de verwachte herverdeling van verkeer, een gezonde leefomgeving gewaarborgd blijft.

3. Beantwoording van zienswijzen

3.1 Zienswijze 3433479

Gisterenavond, 25 augustus, de informatiebijeenkomst in IKC Warande, over de nieuwe rondweg Lelystad Zuid bezocht en helaas, even als vele aanwezigen, geen antwoord gekregen op onze vragen (zie ook berichtgeving bij omroep Flevoland : <https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/439093/nieuwe-rondweg-lelystad-zuid-geeft-mogelijk-geluidshinder>) over de bestaande situatie aan de (verlengde) Buizerdweg (afbeelding in originele zienswijze toegevoegd).

Reactie

Hartelijk dank voor uw reactie. Het is spijtig om te horen dat uw vragen tijdens de informatiebijeenkomst niet voldoende beantwoord zijn.

Korte toelichting huidige situatie: De huizen van de straten Waterbies, Buizerdlaan en het wooncentrum Haagwinde staan erg dicht bij de huidige (1x 2 baans) Buizerdweg en we hebben op dit moment al erg veel last van geluidshinder, stank en geluidsoverlast van optrekkende en remmende auto's door de nog bestaande afslag naar de Koriander. De aanwezige geluidswal is onvoldoende ingericht om de geluidshinder te beperken om nog maar niet te spreken over de toename van het fijnstof veroorzaakt door het toegenomen verkeersaanbod.

Reactie

Geluid

Wij hebben begrip voor uw situatie. In het MER voor de Rondweg Lelystad-Zuid is uitgebreid gekeken naar de geluideffecten in de omgeving. De woningen aan de Waterbies, Buizerdlaan en het wooncentrum Haagwinde vallen echter onder een eerder vastgesteld bestemmingsplan (Warande – De Olmen Buizerdweg, onherroepelijk vastgesteld op 15 december 2020). Hiervoor is een apart geluidonderzoek gedaan. In dat onderzoek is rekening gehouden met de toekomstige Verlengde Westerdreef, een geluidwal met scherm en stil asfalt. Ondanks deze maatregelen kon toen niet aan de voorkeursgrenswaarde van de (inmiddels vervallen) Wet geluidhinder worden voldaan, waardoor de gemeente hogere waarden heeft vastgesteld, gebaseerd op 18.400 voertuigen per etmaal. In het huidige ontwerp-projectbesluit en MER voor de Rondweg wordt voor hetzelfde wegvak uitgegaan van lagere verkeersaantallen: 14.555 voertuigen per etmaal. Daarmee blijft het geluid van de Verlengde Westerdreef binnen de eerder door de gemeente vastgestelde hogere waarden.

Ingang Koriander

De Koriander wordt momenteel gebruikt door bouwverkeer van Het Eiland en De Elzen in de wijk Warande. De route die het bouwverkeer hierbij volgt is Westerdreef-Koriander-Parnassialaan-Waterviolier. Een route via de Ranonkellaan of Parnassialaan rechtstreeks vanaf de Larserdreef is niet gewenst omdat deze wegen al definitief zijn ingericht. De rijbaan van de Koriander is onlangs opnieuw bestraat in verband met hobbels en kuilen die waren ontstaan. De werkzaamheden aan Het Eiland en De Elzen gaan nog duren tot januari 2028. De gemeente gaat een alternatieve route voor het bouwverkeer aanleggen via een nieuw aan te leggen wijkbus in Zuiderhage. Bouwverkeer kan dan, afhankelijk van te volgen procedures, op z'n vroegst in het tweede kwartaal van 2026 hiervan gebruik maken. Daarna kan de Koriander definitief worden ingericht en de geluidswal/scherm kan worden dichtgezet.

Fijnstof

De impact op fijnstof is beoordeeld in paragraaf 6.4 van het MER fase 2. Voor luchtkwaliteit geldt dat er geen sprake is van een verschuiving van woningen in bepaalde belaste klasse. Daarnaast zijn in het MER de effecten op de gemiddelde gezondheid van mensen in het plangebied onderzocht. Hier is geconcludeerd dat er gemiddeld geen achteruitgang of vooruitgang op de gemiddelde gezondheid is.

Met de geplande verdubbeling van de verlengde Westerdreef zal zonder aanpassingen NIET worden voldaan aan de geldende MER en zal de overlast onevenredig toenemen waardoor ons woongenot nog verder zal afnemen. Wij zullen dan ook zonder aanpassingen bezwaar gaan indienen bij de Raad van State tegen dit ontwerp projectbesluit. Ik ben op de hoogte dat de mogelijke verantwoordelijkheid hiervoor bij de gemeente ligt, maar het genoemde project is jullie gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Reactie

Het project Rondweg Lelystad-Zuid is geen gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland. Het is een gezamenlijk initiatief en de uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie is echter verantwoordelijk voor het vaststellen van het projectbesluit en het MER van de Rondweg Lelystad-Zuid.

De woningen aan de Waterbies, Buizerdlaan en het wooncentrum Haagwinde zijn door de gemeente Lelystad eerder planologisch geregeld met het bestemmingsplan 'Warande - De Olmen Buizerdweg'. Dit bestemmingsplan is door de gemeente Lelystad onherroepelijk vastgesteld op 15 december 2020. Het MER van de Rondweg Lelystad-Zuid is vooral bedoeld als variantenstudie, ondersteunend voor de besluitvorming. In het MER zijn de woningen aan de Waterbies, Buizerdlaan en het wooncentrum Haagwinde meegenomen. Daaruit is naar voren gekomen dat er wel effect is. Deze waarden blijven binnen de gelden aanvaardbare waarden en passen daarmee binnen het eerder vastgestelde bestemmingsplan.

Een reactie over geluid is opgenomen in paragraaf 2.2.

32 Zienswijze 3435793

De nieuwe afrit 9 A6 Lelystad (Lelystad Airport) wordt doorgetrokken naar de Westerdreef. Deze dreef is al ontzettend druk. Om op de dreef te komen is nu al vaak lang wachten en héél goed kijken met auto's vaak harder dan 70 km/u. Het is ook een rare situatie. De ene kant 50 en de andere kant 70km/u. Maakt dan beide 50km/u. Er gebeuren ook steeds meer ongelukken. Ik heb het idee dat de Westerdreef straks helemaal vol loopt, vast komt te zitten. Dat juist iedereen afrit 9 neemt en de drukte juiste deze kant opkomt. Nummer 1 van mijn zienwijze is Geluidshinder dan 2 De drukte en veiligheid qua snelheid.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1 en 2.2.

Geluidhinder: Geluid wat erg hinderlijk is in huis en in de tuin. Steeds alles dicht houden in huis. De geluidswal (nabij Schoener 40) werkt niet goed. Nu al steeds meer last van door toegenomen verkeer. Echt niet fijn voor ons woongenot dat het nu drukker dan drukker gaat worden. Wonen precies op afstand voor de zeer brede opening van de geluidswal en de nieuwe gebouwen weerkaatsen het geluid meer naar ons toe. Ben het er niet mee eens dat de weg wordt doorgetrokken. Er kunnen wel metingen worden gedaan, maar een apparaat is anders dan een menselijk gehoor, beleving en er continu in moeten wonen. Een meting is een momentopname.

Reactie

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

Het is al steeds ontzettend druk bij Schoener 40 naar de Westerdreef: Door de behoorlijke snelheid 70km/u met drukte erbij is vanuit woonwijk de weg op steeds gevaarlijker en lang wachten. Waarom niet 50km/u zoals de andere kant? Ook de afslag van Zuiveringweg de Westerdreef op. Veel vrachtwagens "gooien" hun wagen al vaak gewoon de weg op, omdat het druk is en er niet tussen komen. Staan dan ook half dwars op de dreef, om te wachten, op dat middenstuk. Of weer een spookrijder.

Als het goed is worden alle “grote” ongelukken genoteerd. Helaas niet de kleintjes welke onderling worden afgehandeld en u dat (logisch) niet kan weten. Hier zou echt wat aan moeten worden gedaan.

Reactie

Meerdere indieners hebben zorgen geuit over de snelheid van de Westerdreef. Een reactie hierop is opgenomen in paragraaf 2.1.

Uw zorgen met betrekking tot de situatie Zuiveringweg – Westerdreef zijn terecht. Deze situatie is bekend bij de gemeente Lelystad en is onderdeel van de jaarlijkse monitoring. De Rondweg Lelystad-Zuid heeft echter geen invloed op deze situatie.

33 Zienwijze 3436089

Maandag 25 augustus was ik aanwezig bij de bijeenkomst over de Rondweg Lelystad Zuid. Hierbij heb ik samen met een aantal buurtbewoners gesproken met verschillende medewerkers van de gemeente en provincie. Naar aanleiding hiervan dien ik hierbij mijn zienswijze in op het ontwerpbesluit tot verbreding van het viaduct bij de Westerdreef, onderdeel van de Rondweg Lelystad. Het plan voorziet niet alleen in de verbreding van de weg, maar ook in een verhoging van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 70 km/uur. Dit zal leiden tot meer verkeer, hogere snelheden en daarmee een aanzienlijke toename van geluidsoverlast en piekbelasting voor omwonenden.

Reactie

Deze vragen leven bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1 en 2.2.

Ik woon op ongeveer 100 meter afstand van de brug over het Havendiep (Waterland). De huidige situatie zorgt al voor een aanzienlijke mate van geluidshinder. Buiten verblijven is regelmatig niet mogelijk en ook onze slaapkamer bevindt zich aan deze zijde van de woning, wat directe impact heeft op de nachtrust en daarmee de leefkwaliteit. De ligging aan het water versterkt dit probleem doordat het geluid wordt weerkaatst en verder draagt.

Reactie

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

De afgelopen decennia is in dit deel van Lelystad veel woningbouw gerealiseerd. Waar de Westerdreef ooit door een gebied met voornamelijk industrie en landbouw liep, ligt zij nu langs woonwijken met woningen op soms slechts 30 meter afstand van de weg. Bovendien wordt er nog altijd volop gebouwd, waardoor de groep inwoners die hinder ervaart alleen maar groter wordt. Een extra punt van zorg is het aantal vrachtwagens en busjes dat gebruikmaakt van deze route. Naast regulier verkeer rijden er grote aantallen vrachtwagens richting supermarkten, bedrijventerreinen en Batavia Stad:

- In de daluren rijden er naar schatting circa 100 vrachtwagens per uur en circa 500 busjes per uur over de brug en de Westerdreef.
- In de spitsuren loopt dit op tot circa 300 vrachtwagens per uur en circa 1500 busjes per uur.

Deze enorme verkeersstroom zorgt voor geluidsoverlast, trillingen en uitstoot. Vooral de combinatie van zware vrachtwagens en grote aantallen busjes leidt tot een voortdurende geluidsbelasting op de woningen in de omgeving.

In de daluren ligt het bijna continue buitengeluidniveau bij mijn woning al rond de 55 dB, mede door de ligging aan het water en de reflectie van geluid. Afhankelijk van de stand van de wind wordt soms zelfs een continu buitenniveau van ruim 60 dB gemeten. Daarbovenop komen de piekgeluiden die oplopen tot circa 70 dB, vooral veroorzaakt door vrachtwagens en motoren die optrekken of met hoge snelheid passeren. Deze pieken zorgen voor acute hinder, met name in de avond en nacht, en verstoren onze slaap en het dagelijks leefcomfort. Volgens de wettelijke normen voor wegverkeerslawaaï geldt een voorkeurswaarde van 48 dB Lden voor woningen, met 41 dB Lnight in de nacht.

De ervaren niveaus bij mijn woning liggen dus ruim boven de voorkeurswaarden, zelfs in de daluren, en benaderen of overschrijden de grenswaarden. Een verdere toename van verkeer en snelheid is daarom onacceptabel zonder aanvullende maatregelen.

Reactie

Uw zorgen zijn duidelijk en begrijpelijk. De aanleg van de nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid heeft onder andere als doel om de Larserdreef te ontlasten en het verkeer in de stad beter te verdelen. De rondweg zorgt zelf niet voor extra verkeer. Een toename van verkeer komt voort uit (toekomstige) ontwikkelingen binnen Lelystad.

De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

In de zomermaanden wordt de weg bovendien gebruikt om te racen met auto's en motoren. Dit veroorzaakt niet alleen extra geluidspieken, maar verergert ook de bestaande geluidsoverlast in de avonduren, wanneer bewoners juist behoefte hebben aan rust.

Reactie

Het door u genoemde racen met auto's en motoren in de zomermaanden op specifiek deze locatie en de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast is niet bekend bij de gemeente Lelystad. Wel het feit dat automobilisten en motorrijders zich niet altijd houden aan de geldende snelheden. Dit heeft te maken met het gedrag van verkeersdeelnemers en de naleving van verkeers- en geluidsregels. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Handhaving van de gemeente Lelystad. Uw signaal nemen wij serieus en geven wij door aan de afdeling Handhaving van de gemeente Lelystad en de politie, zodat zij dit kunnen meenemen in hun toezicht en maatregelen.

Ik verzoek u daarom nadrukkelijk om in het plan maatregelen op te nemen die de geluidshinder beperken en de leefbaarheid voor omwonenden waarborgen. Mogelijke maatregelen zijn:

- Het plaatsen van een geluidswal of scherm ter hoogte van de woningen langs Waterland en de aangrenzende woongebieden.
- Het gebruik van stil asfalt bij de verbreding.
- Het handhaven van een maximale snelheid van 50 km/uur, in plaats van de geplande verhoging naar 70 km/uur.
- Structurele controle en handhaving op de maximumsnelheid en het tegengaan van het racen van auto's en motoren (bijvoorbeeld via flitspalen of trajectcontroles).
- Een vrachtwagenverbod in de avond en nacht, of het verleggen van een deel van het vrachtverkeer via een alternatieve route.
- Het opnemen van een structurele monitoring van geluidsniveaus, waaronder specifieke geluidsmetingen bij mijn woning (Waterland 40) op de steiger, uitgevoerd bij alle vier de windrichtingen, om de werkelijke impact te bepalen.
- Het borgen van aanvullende maatregelen indien de norm wordt overschreden.

Reactie

Wij danken u hartelijk voor uw suggesties.

Een reactie over snelheid is opgenomen in paragraaf 2.1 en een reactie over geluid is opgenomen in paragraaf 2.2.

34 Zienswijze 3436060

Onlangs, op 18 augustus, ben ik aanwezig geweest bij de bijeenkomst over de rondweg Lelystad-Zuid. Om te beginnen: ik begrijp de noodzaak van dit project en ben niet tegen het plan. Wel heb ik opmerkingen over de gevolgen voor onze straat en de naastgelegen straten. Ik hoop dat hier serieus naar wordt gekeken. Hierbij mijn opmerkingen, vragen en suggesties:

1. Aansluiting vanaf de snelweg

De aansluiting vanaf de snelweg naar de rondweg is vrij kort. Er is een goede reden waarom bij afslag 10 (Centrum) deze aansluiting aanzienlijk is verlengd en met een extra rijbaan is verbreed. Ik verwacht dat, als deze nieuwe afrit niet eveneens wordt verlengd, dit zal leiden tot filevorming op de snelweg — ook als deze wordt verbreed. Bij andere afritten ontstaat hierdoor vaak een zeer trage rijstrook naast snel rijdend verkeer. Combineer dit met voertuigen die proberen in te voegen, en het lijkt slechts een kwestie van tijd voordat er ongelukken gebeuren.

Reactie

Aansluiting 9 betreft een halve aansluiting met alleen verkeer van en naar Almere/Amsterdam/Utrecht. Afrit 10 blijft ook in de toekomstige situatie drukker dan afrit 9. Om deze reden wordt binnen dit project niet voorzien in een verlengde afrit.

2. Impact op de Westerdreef en geluidsbelasting

Zoals uw collega's hebben aangegeven, is er geen onderzoek gedaan naar de impact van het extra verkeer dat gebruik zal maken van de Westerdreef. Dit zou komen doordat deze weg geen onderdeel is van de provinciale aanpassing van de rondweg. Dat vind ik te kort door de bocht. Dit project heeft immers een bredere impact dan alleen de directe omgeving. In uw eigen PDF (https://www.flevoland.nl/getmedia/fce6764e-485a-4165-9537-f01fc324a2fa/Verkenning_Laan-van_Nieuwland_DV.pdf) geeft u op pagina 24 aan dat een toename van 30% in verkeer op de Westerdreef wordt verwacht. Dat extra verkeer zal bovendien sneller gaan rijden over de geplande verbrede brug. We kunnen het verkeer nu al horen, en bij ongunstige wind is het goed hoorbaar. De bestaande geluidswering is niet berekend op het reeds toegenomen verkeer — laat staan op een verwachte extra toename van 30%. Die 30% lijkt mij overigens aan de lage kant, gezien de tijdwinst die de nieuwe rondweg zal opleveren.

Reactie

De aanleg van de nieuwe Rondweg Lelystad-Zuid heeft onder andere als doel om de Larserdreef te ontlasten en het verkeer in de stad beter te verdelen. De rondweg zorgt zelf niet voor extra verkeer. De toename van verkeer van 30% komt voort uit (toekomstige) ontwikkelingen binnen Lelystad.

De meer uitgebreide reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.2.

Het grootste deel van de geluidsoverlast lijkt afkomstig van de brug, waar geen geluidswal aanwezig is. Dat is buiten duidelijk hoorbaar. Extra verkeer en hogere snelheden zullen onvermijdelijk leiden tot extra geluidsbelasting. Het lijkt mij noodzakelijk dat hier serieus naar wordt gekeken. Het hoeft niet ingewikkeld te zijn om maatregelen te treffen die de geluidsdruk verminderen. Er is geen reden waarom de straten direct naast de Westerdreef (zoals Schieland en Waterland) moeten opdraaien voor de nadelige gevolgen (geluidsoverlast en waardevermindering van woningen), terwijl de rest van Lelystad profiteert van de voordelen.

Reactie

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

3. Luchtvervuiling

Meer verkeer betekent ook een toename van luchtvervuiling. Als dit niet is onderzocht, hoe kan dan worden vastgesteld of dit binnen de wettelijke normen blijft? Elektrisch rijden zal deels helpen, maar het is ook bekend dat deze zwaardere voertuigen meer bandenslijtage veroorzaken — wat op zijn beurt bijdraagt aan de toename van fijnstof.

Reactie

Het effect op het thema luchtkwaliteit is berekend in het MER fase 2 en opgenomen in paragraaf 6.4 en bijlage III bij het MER fase 2. Uit de berekeningen blijkt dat de rondweg niet leidt tot een significante toe- of afname van luchtkwaliteit in het studiegebied. Deze berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. In dit verkeersmodel zijn actuele verkeersprognoses opgenomen, welke daarom zijn meegenomen in de berekeningen. De gemeente Lelystad monitort overigens zelf ook de luchtkwaliteit in het kader van deelname aan het Schone Lucht Akkoord (SLA).

3.5 Zienswijze 3440263

MER 1 en MER 2

Wij zijn benieuwd wat de opdracht was aan Witteveen en Bos bij aanvang van het maken van deze MER. Hoe gedetailleerd mocht er onderzoek worden gedaan (bij kwantificeren van knelpunten en gevoeligheidsanalyse en alles wat hieruit voortkomt en dan) met name gericht op ons adres?

Reactie

De opdracht aan het adviesbureau was het opstellen van een MER (fase 1 en fase 2) en het opstellen van een Projectbesluit op basis van de uitgangspunten van de in 2022 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en Uitgangspuntennotitie. In de NRD staat wat in het MER onderzocht gaat worden. De NRD heeft in 2023 ter inzage gelegen, zodat bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen konden meepraten over de inhoud van het MER.

Het doel van een milieueffectrapportage (MER) is het milieubelang een volwaardige plaats geven in de besluitvorming. Voor een MER gelden basiskwaliteitseisen. Een basiseis voor het MER is dat de informatie juist en volledig is. Dat wil zeggen dat de gepresenteerde milieu-informatie klopt en actueel is. Hierbij wordt jurisprudentie, nieuwe wetgeving of andere veranderende omstandigheden in de gaten gehouden. Het MER schetst een objectief en zo volledig mogelijk verhaal. Er moet voldoende milieu-informatie zijn om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming. Voor het opstellen van een MER is specifieke kennis nodig, bijvoorbeeld als het gaat over geluid, natuur of luchtkwaliteit. Door het inhuren van externe adviseurs wordt gebruik gemaakt van hun ervaring met vergelijkbare plannen of projecten.

Advies Commissie m.e.r. NRD en Uitgangspuntennotitie (2022)

Waarom is er door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) in 2022, in hun advies over het NRD en de Uitgangspuntennotitie niets benoemd over een boerderij, bedrijf of woonhuis staande op 12.000 m² grond gelegen op relevante locatie voor het realiseren van de rondweg en maken van keuze van o.a. tracé voor deze rondweg?

De wijk Warande en Hollandse Hout wordt genoemd in het advies van de Commissie m.e.r., maar ons adres niet? Misschien zijn we in dit advies een huidige bewoner in het studiegebied? Maar we hebben ook nog een bedrijf op deze locatie? In het akoestisch rapport worden we in ieder geval separaat behandeld en zijn betrokken in participatie traject, dus enige relevantie hebben we...

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 rijsnelheid, verdiepte ligging, toename elektrisch rijden, stimulering van ov, geluidarm asfalt en de invloed van EU-breed bronbeleid op lange en middellange termijn.

Reactie

De Commissie m.e.r. is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. De Commissie m.e.r. schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. In het geval van de Rondweg Lelystad-Zuid is dat de provincie Flevoland (i.s.m. de gemeente Lelystad), die het onafhankelijke ingenieursbureau Witteveen+Bos opdracht heeft gegeven het MER op te stellen. In het advies over de reikwijdte & detailniveau beschreef de Commissie welke informatie het milieueffectrapport moet bevatten om het milieu volwaardig mee te wegen bij het besluit door het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Flevoland). Dit voorkomt niet alleen dat belangrijke zaken buiten beschouwing blijven, maar ook dat het onderzoek te ver voert. Het maakt vooraf duidelijk op welke punten de Commissie het milieueffectrapport zal toetsen en het houdt rekening met actuele relevante ontwikkelingen op wetenschappelijk en juridisch gebied. Het advies van de Commissie m.e.r. gaat in op hoofdlijnen en niet op specifieke woonadressen binnen het plangebied. Bij de voorbereiding van het advies heeft de commissie een werkbezoek gebracht aan de locatie en was daardoor op de hoogte van uw situatie.

Dan zie ik hieronder slaapverstoring staan (uit advies Commissie m.e.r. NRD/Uitgangspuntennotitie). Is dit onderzocht in de MER? Hoe gedetailleerd? Hoezeer is mijn slaap dan verstoort, als ik om 3 uur wakker wordt en de spits begint om 4 uur, ben ik dan verstoort in mijn slaap? Tellen deze verstoorde (piek belaste momenten) uren in de nacht dan ook zwaarder mee in db berekening voor belasting van een weg op een woning ?

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.

Reactie

In het MER is de slaapverstoring niet onderzocht. Voor de beoordeling van de verandering van de geluidbelasting in de omgeving van de nieuwe weg is gebruik gemaakt van (de standaard) geluiddosismaat Lden. Het geluid in de periode 19.00 tot 23.00 uur wordt hierbij verhoogd met +5 dB en het geluid in de periode van 23.00 tot 07.00 uur wordt verhoogd met +10 dB. Dat mensen meer gevoelig zijn voor verstoring (lees verstoring van hun slaap) in de nacht dan overdag, wordt op deze manier volgens de Europese afspraken betrokken.

Het MER is aangevuld met een berekening van het aantal mensen dat (ernstig) overlast van geluid ervaart, naast het tonen van het gebied waar veel geluid is. Door te kijken naar hoeveel mensen hinder hebben, wordt duidelijker wat de gevolgen voor bewoners zijn. De effecten op slaapverstoring worden hierbij niet meer meegenomen, omdat die geen bruikbare bijdrage leveren voor het vergelijken van de verschillende effecten.

En wij zien in de MER niets terug over uitzicht effect, beleving en barrière werking van de rondweg Lelystad Zuid op onze woning, is daarin een bewuste keuze gemaakt ? Uitzicht vanuit onze woning gaat drastisch veranderen natuurlijk.

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.

Reactie

Paragraaf 6.19 in MER fase 2 beschrijft de aandachtspunten met betrekking tot een gezonde leefomgeving: geluidsoverlast, luchtkwaliteit, lichthinder, uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Deze beschrijving is overkoepelend van aard en er wordt niet op specifieke adressen ingezoomd.

Geluid

In het akoestisch onderzoek voor het ontwerp-projectbesluit wordt meer ingezoomd op specifieke gevallen. De akoestische impact op uw specifieke adres is in het kader van het projectbesluit meer in detail onderzocht.

Landschap

Er is onderzoek gedaan naar landschappelijke impact van de weg, zie paragraaf 6.14 van het MER fase 2. Om de Rondweg Lelystad-Zuid landschappelijk in te passen, is een Landschapsplan en Inpassingsplan opgesteld door een ontwerpbureau. Dit is opgenomen in bijlage III bij de regeling van het projectbesluit.

Situatie

Met de aankoop en plaatsing van ons huis op het erf hebben we in 1993 rekening gehouden met de ligging van de enige weg, de Buizerdweg, waar toen af en toe een auto langs kwam op de 1 Baans weg, het viel echt op als er een auto langsreed, maar het geluid was kort en dan weer een hele tijd niet, dus we konden eraan wennen. Het huis is op ruim 50 meter van de Buizerdweg geplaatst en rekening gehouden met de indeling van het woonhuis, door aan de buizerdweg zijde/geluidzijde in het huis geen leefruimtes te plaatsen, maar badkamer en logeerkamers, dan bleven er nog 3 geluidsluwe zijdes over. Er werd in 1993 nog niet gestrooid op de Buizerdweg, geen lantaarnpalen, geen fietspad ter hoogte van Buizerdweg 33, wel 2 burens, een biologische geitenhouderij en schapenteler. De wijk het Hollandse Hout, Landstrekenwijk en Warande was er ook nog niet in 1993. Ons terras is aan de zuid zijde (zijde geplande Laan van Nieuw Land) en de zuidoost zijde gesitueerd, omdat de zuid zijde het uitzichtpunt naar het bos en de weilanden is, en beide de rustigste zijden. Noordzijde bevindt zich voordeur, toilet, badkamer en deel keuken. Het huis ligt stuk hoger dan de oprit, dus aan deze zijde de schuine opgang vanaf de oprit naar het huis, terras is dan hier niet handig. Ook hebben we een grote boomgaard aan de Buizerdweg zijde van ons huis met 10 notenbomen, perenboom, pruimenbomen en appelbomen, met daaronder een grasveld, waar we graag verblijven in de zomer, omdat het daar koel is. Daarnaast is onze groentetuin met ook wat fruit struiken gelegen, waar we ook van eten, dus we leven graag buiten.

Samenvatting van de zorgen

Wij vinden de ligging van de laan van Nieuw Land te dicht aan ons erf gesitueerd.

Geluid

Geluidsbelasting: de berekende geluidsniveaus op de gevel overschrijden de standaardwaarden voor zowel de nieuwe gemeentelijke als de nieuwe provinciale weg. Zonder doeltreffende maatregelen resteert een hoge gecumuleerde belasting ter plaatse van de woning.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit. Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Trillingen en bouwfasehinder: door aanleg van een nieuwe rotonde en verkeersintensivering kunnen trillingen en tijdelijke bouwgeluidhinder optreden.

Reactie

Tijdelijke trillinghinder van bouwverkeer tijdens de aanleg van de rotonde Buizerdweg – Verlengde Westerdreef kan helaas niet volledig worden uitgesloten. De aannemer moet door monitoring aantonen dat de kritische waarde voor schade aan gebouwen niet wordt overschreden.

Binnenwaarde en gezondheid: gegarandeerde binnenwaarde (33 dB Lden) is hier niet vanzelfsprekend; gevelmaatregelen zijn noodzakelijk en moeten vooraf bindend worden vastgelegd.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit.

Ontwerp en inpassing: de gekozen rotonde-inpassing vergroot optrek- en remgeluid, terwijl de mogelijkheden voor ‘stil asfalt’ in een rotonde-omgeving beperkt zijn.

Reactie

Een rotonde als kruispuntvorm is een veel voorkomende kruispuntvorm op de hoofdwegen in Lelystad. Met de gekozen rotondevorm kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Daarnaast is de snelheid van het verkeer op een rotonde relatief laag wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

De locatie van de rotonde komt voort uit de ligging van de rondweg (variant Langs de bosrand) en de aftakkende rijbaan richting de brug over de Lage Dwarsvaart. De hoge brug over de Lage Dwarsvaart met bijbehorende hellingbaan is een dwangpunt voor de ligging en hoogte van de rotonde (hoe dichterbij de brug hoe hoger de rotonde komt te liggen).

De rijbaan op de rotonde alsmede de direct aansluitende wegvakken worden niet voorzien van geluidreducerend asfalt vanwege de hier geldende ontwerpsnelheid van max. 50 km/u. Op en direct voor en na de rotonde is de snelheid zo laag dat dat het ‘bandengeluid’ niet hoger is dan het ‘motorgeluid’. Daarnaast is geluidreducerend asfalt niet bestand tegen veel wringend, optrekkend en remmend verkeer, zoals dat zich voordoet bij een rotonde.

Parkeren

Parkeervoorziening Albert Heyn nabij Verlengde Westerdreef De parkeerplaats bij de Albert Heyn loopt regelmatig vol, ik maak me zorgen als daar passanten uit motorvoertuigen vanuit de Laan van Nieuw Land richting Verlengde Westerdreef of andersom bij komen die wellicht naar snackbar of Supermarkt willen en parkeren daar. We zouden graag een onderzoek zien, waarin als uitkomst een plan wordt gemaakt, hoe met groeiende behoefte aan parkeren bij AH wordt om gegaan en graag voor definitieve vaststelling MER.

We zien het nu al dat campers parkeren bij AH en weer terug rijden naar Laserdreef, of aannemersbusjes etc. Dus bij toename van passerend verkeer komt er meer traffic naar de parkeerplaats rondom Albert Heyn en snackbar. Vanuit ons erf rijdend of fietsend of wandelend richting Centrum Lelystad, zijn we bang in een nog grotere parkeerchaos terecht te komen. Komen we nu al en het wordt alleen maar meer, er wordt bijvoorbeeld ook nog een flat bij gebouwd naast de Albert Heyn met 20 woningen, snackbar, notariskantoor en de helft van de begane grond een kinderopvang, wat allemaal verkeer gaat generen van bezoekers, ouders, bewoners en ondernemers etc. Die dus een plekje mogen zoeken rondom de AH. En als dit niet lukt, kijk er nu maar rond 14 uur bijvoorbeeld, kun je zien hoe vol het al is, gaan ze illegaal parkeren in de berm of waar ook, wat voor overlast en gevaar zorgt. En dan heb ik het nog niet over de Huisartsen, tandartsen, Fysiotherapeuten, zorgmedewerkers en kappers, die rondom AH gevestigd zijn en ook zelf willen parkeren en ruimte willen voor hun bezoekers. Er komen ook nog 3 tot 5 vrachtwagens per dag lossen aan de ingang parkeerplaats bij AH. Dus dit zal niet alleen voor mij onveilig en onwenselijk zijn maar voor meer kinderen en volwassenen.

En wat volgt er verder nog, wat zijn de plannen op loopafstand van de Albert Heyn, aangezien het blijkbaar beleid is om hoogbouw zonder of met weinig parkeergelegenheid te bouwen?

Wij verzoeken om een pakket aan bron-, overdrachts- en ontvanger maatregelen en om harde, handhaafbare afspraken voor monitoring, uitvoering en compensatie.

Reactie

Dit onderwerp valt buiten het projectbesluit van de Rondweg Lelystad-Zuid.

De gemeente Lelystad geeft aan dat de parkeerplaatsen zoals deze nu zijn gerealiseerd, zijn gebaseerd op de functies die hier plaats vinden met de hierbij behorende parkeernormen. Vooralsnog zijn hier geen aanwijzingen dat hier extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Geluid – beoordeling en verzoeken

Ter bepaling van geluid op onze woning is een Meet en rekenkundige methode geluid en wegen gebruikt, die afhankelijk is van aantal rijstroken, sporen en snelheid op de weg. Maar heeft het aantal passerende motorvoertuigen en hoe hard ze mogen rijden en hoe zwaar de voertuigen zijn niet veel meer invloed dan de rijstroken van de weg zelf op het geluid en fijnstof produceren? Als er niemand op de rondweg Lelystad-Zuid rijdt, hebben wij er geen last van, hooguit van de aanleg dan.

Reactie

De berekeningen zijn gedaan volgens de regels uit de Omgevingsregeling, inclusief alle verplichte correcties. Voor de provinciale weg geldt dat de hoeveelheid geluid die mag worden geproduceerd, wordt vastgelegd in zogenoemde geluidproductieplafonds. Als er meer verkeer komt dan verwacht, moet worden bekeken of er maatregelen nodig zijn. Voor de wegen van de gemeente wordt de komende jaren een nieuw systeem ontwikkeld om de geluidbelasting vast te leggen (BasisGeluidEmissie).

Dus door een vierbaans rondweg aan te leggen: (het ontbreekt aan enige referentiewaardes). Wat is dan de maximale capaciteit ervan? En welke geluidsbelasting hoort erbij indien het verkeersintensiteit 10, 20, of 50% hoger uitvalt dan ingeschat op onze woning? Is er correctie toegepast op de rotonde, de wrijving en ook de extra strafcorrectie?

Reactie

De berekeningen van de geluidbelasting hebben als invoergegevens het wegdek, het aantal voertuigen, de verdeling in lichte en zware motorvoertuigen, de rijsnelheid en de verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode. Het aantal rijstroken van de weg wordt in de berekening wel meegenomen, maar dan alleen in het geografisch model van de bodemvlakken. Grasland wordt als geluidabsorberend betrokken en asfalt als geluidreflecterend. In de voormalige Wet geluidhinder met in artikel 74 is het aantal rijstroken genoemd voor de breedte van het gebied aan weerszijden van een weg (geluidszone van een weg), waarmee met de geluidsnormen uit de wet rekening moest worden gehouden. Met de invoering van de Omgevingswet is voor maatwerk gekozen. Op basis van de vast te stellen geluidproductieplafonds is berekend op welke afstand van een weg op een hoogte van 30 meter boven het maaiveld wordt voldaan aan de richtwaarde van 50 dB Lden. Het vaststellen van het berekende aandachtsgebied voor de Laan van Nieuw Land is expliciet onderdeel van het projectbesluit.

Wilde de Gedeputeerden ook nog meegeven dat de Provincie Noord Holland nu investeert in terugdringen geluid langs Provinciale wegen, Actieplan Geluid heet het, staat nu open ter inzage.

Reactie

Hartelijk dank voor deze tip. De provincie Flevoland heeft een eigen Actieplan geluid waarin het beleid van de provincie staat voor het verminderen van de geluidsoverlast bij bestaande woningen langs een bestaande weg. Dit Actieplan is te vinden via de link: [Provinciaal blad 2024, 19655 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#).

Witteveen en Bos gaat bij dB waarde voor onze woning uit van Atlasleefomgeving.nl? Wij hebben het gecheckt in september 2025 en zie 53 dB staan (afbeelding opgenomen in de zienswijze). Echter wanneer is dan bijvoorbeeld 1 etmaal op of nabij ons adres gemeten nabij geplande turborotonde, als input voor atlasleefomgeving.nl? Wij zouden graag zien dat er een etmaal een dB meting wordt uitgevoerd op onze gevel, als nulmeting.

Reactie

Voor de berekeningen is geen gebruik gemaakt van de Atlasleefomgeving. Huidige en toekomstige geluidbelasting zijn berekend op basis van het ontwerp en het verkeersmodel. Hiervoor worden actuele rekenvoorschriften toegepast zoals opgenomen in de bijlage van de Omgevingsregeling. Voor wegverkeerslawaaï wordt het jaargemiddelde geluid berekend en getoetst. Een geluidmeting is te veel afhankelijk van de meetomstandigheden gedurende de (korte) meetperiode en geeft daarom geen goed beeld van het jaargemiddelde. Voor de beoordeling van de toekomstige geluidbelasting gaat de provincie enkele permanente verkeerstoppunten aanleggen, waarvan de jaarlijkse telresultaten als input worden gebruikt voor de naleving van de vast te stellen geluidproductieplafonds. Dit is een wettelijke taak van de provincie waarbij eens in de vijf jaar een nalevingsverslag wordt gepubliceerd.

Wij kijken eerst even naar de rotonde en Verlengde Westerdreef. Ik lees bij sluipverkeer dat er, 2700 verkeersbewegingen per dag waren in 2018 (andere data kan ik niet vinden in de MER) en dan naar 15.139 verkeersintensiteiten in 2038. Heb ik dit zo goed begrepen? Een toename van 12.439 voertuigbewegingen langs ons erf, waarvan toename in vrachtverkeer van 3 naar 72 per etmaal. Hoe wordt dan de toename verklaard van slechts 4 dB meer vanuit de Verlengde Westerdreef en rotonde gezien op onze woning?

Reactie

De toekomstige geluidbelasting is berekend op basis van het ontwerp en het verkeersmodel. Hiervoor worden wettelijke meet- en rekenvoorschriften toegepast. Voor geluid is getoetst aan de standaardwaarde van 53 dB voor de gemeentelijke wegen. Hieruit volgt een overschrijding van 4 dB ten opzichte van de standaardwaarde. Er is geen vergelijking gemaakt met de huidige situatie (de Verlengde Westerdreef is een nieuwe weg).

Zelf hebben wij diverse metingen gedaan langs dreven en komen op hele hoge belasting uit, van minimaal 60 tot 72 dB, met uitschieters naar 80 dB, zelfs als auto's even weg zijn hangt er een ruis van hard geluid van 58-60db op 50 meter afstand. Ik ben bang dat we straks van 4 uur in de ochtend tot middernacht in voortdurende te hoge dB belasting op onze gevel gaan krijgen en we dus ook geen raam meer kunnen openzetten. En in die 4 uur die overblijft elk half uur een vrachtwagen of ander verkeer voorbijkomt. Kortom onderzoek dit knelpunt Buizerdweg met een nulmeting!

Reactie

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de Omgevingsregeling, inclusief de daarin voorgeschreven correcties (zoals de correctie van +5 en +10 dB voor het geluid in respectievelijk de avond- en nachtperiode). Voor wat betreft de provinciale weg geldt dat de geluidemissie zal worden begrensd middels geluidproductieplafonds. Een meer dan voorziene verkeersintensiteit brengt dan een maatregelafweging met zich mee. In de komende jaren wordt voor gemeentewegen ook een systeem opgezet (BasisGeluidEmissie).

Op de Laan van Nieuw Land is het helemaal erg, hoeveel dB verhoging wij aan die zijde op de gevel krijgen. Aan de zijde van ons huis met ons terras hoor je het verkeer nu nauwelijks of niet. Nu blijken we vanuit de Laan van Nieuw Land 56 dB op ons af te krijgen. En dan nog gecumuleerde belasting van 59 db gemiddeld dan op onze gevel, dit gaat urenlang boven de 60 dB zijn per dag. Graag mij meenemen in de berekening van de uitkomst van 59 dB, hoeveel uren per dag welke dB belasting op gevel van ons woonhuis.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staan de berekeningen uitgebreid beschreven. Tevens staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidsisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit.

Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Waarom is onze grootste Distributie Hub, zoals genoemd in het NRC en Het financieel Dagblad (8 september 2025) deel van onze industrie dus, niet meegenomen in het studiegebied? Ik zie in tabel 6.18 effecten geluidbelasting Zuiderhage en Lelystad Airport, maar de Distributie Hub dan en aanzuigende werking als bijvoorbeeld de EBI, die dagelijks met helikopter boven busjes wil gaan rijden over de rondweg richting gevangenis, daar wordt niet aan gedacht?

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel. Hierin zijn alle, op het moment van het opstellen van het projectbesluit bekende, vergunde ontwikkelingen meegenomen. De rondweg is net als de Larserdreef een mogelijke aanvoerroute van de EBZ (Extra Beveiligde Zittingszaal). Daarnaast gaan de vast te stellen geluidproductieplafonds aan de (toekomstige) bewoners langs het provinciale deel van de weg rechtszekerheid bieden.

De bedrijven op Flevokust hebben zeer duidelijk voordeel van deze Rondweg Lelystad-Zuid en als de toegangsweg naar Flevokust te druk wordt (Houtribweg) kan de Rondweg Lelystad-Zuid gekozen worden door motorvoertuigbestuurder of navigatie apps, of wordt wellicht direct al gekozen. Ook doorgaande route naar Bataviastad en dijk richting Enkhuizen moet worden meegenomen in studie van geluidsbelasting vanuit de rondweg.

Reactie

De route richting Bataviastad en Flevokust blijft bewegwijzerd richting/via Lelystad-Noord. Meer informatie over verkeer is beschreven in paragraaf 2.3.

En dan andere aanzuigende werkingen, mensen die het opeens interessant vinden met de auto naar werk te gaan i.p.v. openbaar vervoer.

Reactie

Jaarlijks wordt het verkeer op de hoofdwegen van Lelystad gemonitord door middel van verkeerstellingen. Deze tellingen zijn enerzijds input voor het verkeersmodel en anderzijds ter controle van het verkeersmodel. Uit het verkeersmodel blijkt niet dat door de aanleg van de rondweg en de gewijzigde verkeersstromen mensen eerder geneigd zijn met de auto te gaan reizen in plaats van met het openbaar vervoer.

Voor de naleving van de geluidproductieplafonds worden enkele permanente verkeerstelpunten (minimaal twee op het provinciale deel) ingericht, waarmee de ontwikkeling van het verkeer continue wordt gemonitord.

Bizar hoe je als bewoners in een als enig reeds bestaand huis aan (lees minstens binnen 100 meter) de toekomstige Laan van Nieuw Land woont al ruim 30 jaar en niet relevant bent in hoofdstuk 6.3. Geluid in MER 2. Terwijl onze geluidsbelasting zeker met factor 10 zal stijgen door de rondweg met rotonde. Witteveen en Bos smeert de geluidsbelasting uit over 1000 den hectares en er gebeurt opeens vrijwel niets qua vermeerdering geluidsuitstoot en fijnstof van de weg in de omgeving en op ons.

Reactie

Het geluidonderzoek van het MER is overkoepelend van aard. In het akoestisch onderzoek voor het projectbesluit wordt meer ingezoomd op specifieke gevallen en is de akoestische impact op uw specifieke adres meer in detail onderzocht.

Overschrijding samenvatting MER

- Voor de gemeentelijke weg (Verlengde Westerdreef e.o.) is de standaardwaarde 53 dB Lden. Ter plaatse van Buizerdweg is de berekende gevelbelasting hoger (maximaal ~57 dB Lden).
- Voor de provinciale weg (Laan van Nieuw Land) is de standaardwaarde 50 dB Lden. Ter plaatse van Buizerdweg is de berekende gevelbelasting hoger (maximaal ~56 dB Lden).
- Gecumuleerd (gemeente + provincie + overige bronnen) is de belasting op de maatgevende gevel zonder maatregelen hoog, wat in strijd is met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op deze solitaire woning.

Gevraagde maatregelen:

1. Snelheidsregime en rotonde-ontwerp

- Verlaag het snelheidsregime op de aanrijdende takken nabij de rotonde (bijv. 50–60 km/h) met voldoende vooraankondiging en optrekbeperkende geometrie.

- Optimaliseer het rotonde-ontwerp om 'wringend verkeer' en daarmee piekgeluid te minimaliseren (grotere straal, geleiding, anti-skid-verharding met lage geluidsemissie).

Reactie

Een rotonde als kruispuntvorm is een veel voorkomende kruispuntvorm op de hoofdwegen in Lelystad. Met de gekozen rotondevorm kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Daarnaast is de snelheid van het verkeer op een rotonde relatief laag wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Bij de dimensionering van de rotondes wordt rekening gehouden met vrachtverkeer. Meer informatie over snelheid is beschreven in paragraaf 2.1.

2. Bronmaatregelen verharding

- Pas waar technisch mogelijk extra stil wegdek toe tot voorbij de maatgevende gevelpunten (ook op de gemeentelijke tak).
- Leg onderhouds- en vervangingsnormen vast (behoud van geluidsreductie gedurende de levensduur).

Reactie

De Verlengde Westerdreef wordt uitgevoerd in stil wegdek. Zowel de gemeente als provincie hanteren onderhouds- en vervangingsnormen voor hun wegen. Deze normen zijn vastgelegd en worden gebruikt bij het bepalen van aanpassingen, onderhoud en vervanging.

3. Overdrachtsmaatregelen

Realiseer een geluidswal/-scherm met voldoende hoogte en lengte, ongeacht dat een variant uitsluiten ten behoeve van één woning financieel zwaarder kan zijn. Combineer eventueel een aarden wal met een transparant scherm voor zicht en verkeersveiligheid.

In de MER Akoestisch onderzoek, pag 24 staat beschreven wat Witteveen en Bos heeft gedaan aan onderzoek naar oplossingen voor de geluidsoverlast aan onze woning. Er blijken meerdere schermvarianten onderzocht, daarmee worden hoogtes bedoeld denk ik en lengtes van de geluidswal? Materiaal keuzes wordt niets over bekend gemaakt, waarom niet? Zijn er wel diverse materialen onderzocht? Wat zijn daar de prijsverschillen dan in?

Reactie

De verschillende opties zijn onderzocht, waarbij is gekeken naar materiaalkeuze, varianten in hoogte en lengte en kosten.

Dan op blz. 25 van Akoestisch onderzoek treffen we een kaartje aan met ons erf met woonhuis daarop. Deze bijbehorende tekst, is redelijk schokkend voor ons; niet doelmatig en financiële bezwaren.

Reactie

Wij hebben begrip voor uw reactie en de emoties die de tekst met zich meebrengt. Voor de beoordeling van de doelmatigheid van en geluidmaatregelen voor uw woning is in het MER gebruik gemaakt van het geldende doelmatigheidscriterium uit het Actieplan geluid 2024-2029 en van het wettelijke doelmatigheidscriterium (DMC) dat voor rijkswegen geldt. Het DMC voor rijkswegen betreft wettelijk bepaalde regels die ook op die manier zijn toegepast in het Akoestisch onderzoek.

Om een zo goed mogelijke geluidssituatie buiten te krijgen, hebben wij een geluidscherm nodig. Een geluidswal is veel minder effectief. Maar wat voor geluidswal is dan bij de Waterbies in Warande aangelegd? En wat heeft die wal gekost dan?

Wij hebben contact opgenomen met iemand met verstand van zaken van aanleggen van geluidswallen en heeft een advies geschreven voor ons (bijgevoegd bij zienswijze). Kan hij wellicht helpen in een combinatie wal en scherm?

Reactie

Wij bedanken u voor het aanbod en nemen het in overweging.

Onze buitensituatie is van levensbelang en zal moeten worden beschermd de komende 100 jaar. Onderzoek een gesloten randvoorziening langs de oost- en zuidzijde van de rotonde nu de Buizerdweg aan de noordoostzijde niet meer aansluit, zodat afscherming constructief wél mogelijk is.

Reactie

Maatregelen voor de buitensituatie, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

4. Ontvangermaatregelen (gevel)

Garandeer vooraf een binnenniveau van 33 dB Lden in alle geluidgevoelige ruimten. Voer een gevelonderzoek uit vóór vaststelling en leg te treffen gevelmaatregelen (HR+++/driedubbel glas, kierdichting, suskasten of gebalanceerde ventilatie met warmteterugwinning) inclusief resultaatverplichting contractueel vast.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor de woning Buizerdweg 33 is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals beter geluidisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit wettelijk verplichte onderzoek wordt voor openstelling van de Laan van Nieuw Land uitgevoerd.

5. Monitoring en handhaving

- Stel een monitoringsplan op met nulmeting (voor verkeer en geluid), oplevermeting en periodieke controle, gekoppeld aan het geluidproductieplafond en aan onderhoudsmaatregelen.
- Neem een herstelsanctie op bij overschrijding (verhardingsvervanging, aanvullende afscherming of snelheidsverlaging).

Reactie

Door de veranderende wetgeving ten aanzien van geluid (vervallen Wet geluidhinder en invoering Omgevingswet en uitvoeringsbesluiten) is de gemeente in de toekomst gehouden aan monitoring van de geluidemissie op basis van de zogenaamde BasisGeluidEmissie (BGE). Bij een meer dan voorziene groei kan dit betekenen dat extra maatregelen moeten worden genomen. De monitoringssystematiek wordt de komende jaren door de gemeente Lelystad opgezet. Dit is voor inwoners een verbetering ten opzichte van de Wet geluidhinder, waarbij de monitoring niet was geregeld.

Voor de monitoring en naleving van de maximale geluidbelasting langs het provinciale deel van de weg, stelt de Omgevingswet eisen. De provincie moet (voor intern gebruik) jaarlijks berekenen wat de hoogte is van de geluidbelasting op de geluidproductieplafonds en één keer per vijf jaar dient de provincie een nalevingsverslag op te stellen. Om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren zullen op de weg een aantal (minimaal twee) permanente verkeerstelpunten worden ingericht.

Trillingen en bouwfasehinder – verzoeken

Ontwerp en uitvoeringsvoorwaarden: leg vast dat een vlak en goed onderhouden wegdek wordt gerealiseerd en geborgd blijft; voorkom zware bouwlogistiek langs het erf waar mogelijk; plan hei- en trilwerk in overleg en buiten avond/nacht.

Reactie

De Rondweg Lelystad-Zuid wordt ontworpen volgens de CROW-richtlijnen. Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een onafhankelijke kennisorganisatie in Nederland die zich richt op infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Een wegdek moet volgens de CROW-richtlijnen voldoen aan vastgelegde eisen voor vlakheid, stroefheid, afwatering, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

De Wegenwet bepaalt dat de eigenaar van een openbare weg er in beginsel voor moet zorgen dat de weg in goede staat moet blijven verkeren en voldoende moet worden onderhouden. De Wegenwet regelt de verantwoordelijkheden voor het beheer van wegen.

Monitoring: voer een nulmeting trillingen uit in de woning en op het erf; stel actiegrenzen vast en leg maatregelen bij overschrijding vast.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen over trillingen en hinder tijdens de bouwfase. Het project neemt deze aspecten serieus en hanteert de geldende richtlijnen om overlast te voorkomen. De hei- en trilwerkzaamheden worden gepland binnen reguliere werktijden en in overleg met de omgeving. Avond- en nachtwerkzaamheden worden vermeden. U wordt vanzelfsprekend op tijd geïnformeerd over de start van deze werkzaamheden.

In de bouwfase dient de aannemer te voldoen aan de SBR-richtlijn van Stichting Bouwresearch. De SBR-richtlijn vormt op zichzelf geen wet, maar vormt wel een belangrijk hulpmiddel voor het meten en beoordelen van trillingen. Met deze richtlijn worden trillingsbronnen getoetst om te bepalen of deze voldoen aan de wettelijke normen zoals Besluit kwaliteit leefomgeving.

In de voorbereiding wordt op basis van ontwerp en uitvoeringswijze een analyse gemaakt op de eventuele verwachte trillinghinder. Indien er nog een (beperkt/aanvaardbaar) risico op trillingen over blijft, worden trillingsmeters op gevels van gebouwen geplaatst om te monitoren dat streef- en grenswaarden (vanuit de SBR-richtlijn) niet overschreden worden.

Bereikbaarheid en veiligheid: borg een veilige en praktische ontsluiting voor verkeer naar ons erf, tijdens aanleg en in de eindsituatie. En informeer bewoners tijdig over start van werkzaamheden die hinder gaan veroorzaken.

Reactie

Tijdens de uitvoering wordt door de aannemer gewerkt volgens een BLVC plan. Het doel van een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) is om tijdens de uitvoering van een bouwproject de overlast voor de omgeving te minimaliseren, de bereikbaarheid te waarborgen, en om alle belanghebbenden tijdig en blijvend te informeren over mogelijke hinder en de genomen maatregelen, zodat het project soepel verloopt en de omgeving maatschappelijk en economisch kan blijven functioneren. Daarnaast wordt het deel van de huidige Buizerdweg dat voor uw woning loopt uiteindelijk doodlopend. Uw perceel blijft vanzelfsprekend altijd bereikbaar. Zodra bekend is wanneer er gestart wordt met de werkzaamheden, wordt u hierover geïnformeerd.

Ruimtelijke inpassing en agrarische bedrijfsvoering

Erfinpassing: scherm de erfzijde naar de rotonde af (groenwal/haag + scherm), behoud zichtlijnen voor verkeer.

Reactie

Maatregelen voor de buitensituatie, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit. Het plaatsen van een geluidswal of -scherm heeft wel impact op het behoud van zichtlijnen voor het verkeer.

Licht en nachtelijke hinder: minimaliseer lichtuitstraling van de rotonde (armaturen, afscherming, dimregime).

Reactie

De openbare verlichting langs de Verlengde Westerdreef en de rotonde Verlengde Westerdreef – Laan van Nieuw Land wordt aangesloten op het bestaande dimregime van de gemeente (zie hieronder).

De armaturen worden voorzien van kappen/spiegels om de lichtbundels op de rijbaan te projecteren en strooilicht zoveel mogelijk tegen te gaan. Er worden LED armaturen toegepast waarvan de uitstraling naar de omgeving is beperkt. Deze zijn vergelijkbaar met de bestaande armaturen langs de Westerdreef.

Tegen lichtuitstraling vanuit koplampen van auto's die op de rotonde rijden zijn vooralsnog geen maatregelen in het ontwerp opgenomen. Deze maatregelen zijn nog onderwerp van onderzoek en gesprek.

Het dimregime dat wordt toegepast is:

Aan – 22:00 uur 100%
22:00 – 00:00 uur 70%
00:00 – 05:00 uur 50%
05:00 – 06:00 uur 70%
06:00 – Uit 100%

Economische gevolgen: leg, indien resthinder boven de normen blijft, een schade- en compensatieregeling vast (nadeelcompensatie).

Reactie

De provincie Flevoland heeft een Verordening nadeelcompensatie provincie Flevoland. Om hiervoor in aanmerking te komen kan een door Gedeputeerde Staten vastgesteld elektronisch aanvraagformulier worden ingevuld. Aan het aanvragen van nadeelcompensatie zijn voorwaarden verbonden. Deze zijn terug te vinden via: [Verordening nadeelcompensatie provincie Flevoland | Lokale wet- en regelgeving](#)

Procedurele punten

Hogere-waarden-procedure: als overschrijding van de standaardwaarden resteert, verzoeken wij de hoogst mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen te treffen vóórdat hogere waarden worden vastgesteld, en deze te onderbouwen met scenario's en kosteneffectiviteit.

Reactie

De Omgevingswet stelt afdoende eisen om met de geluidproductieplafonds een verhoging van de geluidbelasting tot meer dan waartoe is besloten te voorkomen.

GPP's en omgevingsplanregels: leg resultaatsverplichtingen vast (geluidproductieplafonds, onderhoud wegdek, schermen) én handhaafbare regels in het omgevingsplan.

Reactie

De Omgevingswet stelt afdoende eisen om met de geluidproductieplafonds een verhoging van de geluidbelasting tot meer dan waartoe is besloten te voorkomen.

Kritiekpunten en vragen op MER1, MER2 en akoestisch onderzoek

1. Wij vinden de ligging van Laan van Nieuwland te dicht aan ons erf gesitueerd in dit ontwerp. In onderstaande blz 39, mer 2, is te lezen dat de afbuiging mede nodig is vanwege hoogteverschillen. Maar bij lagere snelheid kan een hoogte verschil van 1 meter wellicht over een kortere oprit verdeeld worden, waardoor de Laan van Nieuw Land later kan afbuigen? Waarom is deze afbuiging nog meer noodzakelijk? Wij zouden liever zien dat de rotonde ten westen komt te liggen van de Buizerdweg, dit zou beter aansluiten op de Verlengde Westerdreef.

Reactie

De aangedragen optie 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 uiteindelijk noodzakelijk de rotonde op de huidige plek te plaatsen.

1a. We zouden graag helder hebben hoeveel verkeer en db belasting gaat er bij opening in 2029 en in 2038, maar ook daarna over de rondweg Lelystad Zuid (op 50-60 meter van onze woning) langsrijden? Het maakt ook wel degelijk uit hoelang je per dag wordt blootgesteld aan ongezonde hoge db belasting. Dus we proberen uit de MER wat informatie te verkrijgen en stuit op het volgende:

In tabel 2.2 van MER fase 1 geeft referentiewaarde gemotoriseerd verkeer Buizerdweg weer richting Knardijk van 2700 intensiteiten in 2018.; Torenvalkweg 2500 intensiteiten in 2018. Interessant is de afbeelding van de Atlasomgeving (staat in zienswijze), die op de Buizerdweg een rode streep laat zien; dus hogere db en op de torenvalkweg een gele streep, lagere db belasting. Hoe wordt dit verschil verklaart?

Reactie

Het verschil is mogelijk te verklaren doordat onze berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het actuele verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

Iets minder verkeer op de Torenvalkweg dat, veel minder decibel produceert dan Buizerdweg, terwijl snelheid voertuigen Torenvalk weg aanzienlijk hoger ligt (20 km/uur) en kunt u ons meenemen in de berekening hoe er aan de intensiteiten gekomen wordt in 2018 in tabel 2.2? Redelijk belangrijk namelijk, als we nu aan de gevel de decibel meten met onze Sorama app, op 2 meter hoogte met welke intensiteiten qua verkeer moeten wij dan rekening houden op dit moment? En hoeveel daarvan zijn licht, middelzwaar en zwaar verkeer? Om het vergelijk huidig en toekomstig verkeer te kunnen maken en daar dan een zienswijze op te kunnen maken nu? Ofwel wat is de nulmeting nu met welke verkeersintensiteiten?

Reactie

Het verschil is mogelijk te verklaren doordat onze berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het actuele verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

1b. We proberen van tabel 3.1 in Akoestisch onderzoek, iets te begrijpen. Het zijn aangeleverde verkeersintensiteiten aangeleverd door de gemeente Lelystad, valt er te lezen.

Welke aangeleverde verkeersintensiteiten? Van welke wegen dan, of welke gegevens en van welk jaar? En hoe zijn die omgezet naar de Rondweg in 2038? Waar is rekening mee gehouden qua economische ontwikkelingen in de regio? En waarom zijn andere ontwikkelingen uitgesloten? En als die uitgesloten ontwikkelingen als bijv. de Distributie Hub wel had meegenomen, wat was er dan gebeurt met cijfers op doorsnede 1 en 2?

Doorsnede 1 15.139 voertuigen is net voor rotonde bij Albert Heyn (Warande), mogelijkheden 2 richtingen 3 sprong, vanuit beide richtingen.

Doorsnede 2 13.154 voertuigen is net voor rotonde (50 meter van ons woonhuis) mogelijkheden 2 richtingen (3 sprong) vanuit beide richtingen.

Reactie

De verkeerscijfers die voor het 2038 zijn aangegeven worden gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer. Dit model heeft als basisjaar 2018. Met alle vergunde ruimtelijke ontwikkelingen op het moment van het opstellen van het projectbesluit en de autonome groei van het verkeer wordt vervolgens de verkeersintensiteit in 2038 bepaald.

We gaan nu van 2018 naar 2038 in tabel 3.1 blijktbaar. We onderzoeken de uitgangspunten zoals genoemd in 3.1 MER fase 2, maar gaan gelijk naar de toekomst naar 2038.

Waarom wordt hier de nulmeting overgeslagen? Hoeveel van deze motorvoertuigen komen bij doorsnede 2 van de A6 af? En hoeveel naar A6 toe? Hoeveel voertuigen zullen richting De Poort van Nieuwland gaan of komen, hoeveel voertuigen dus richting Lelystad per etmaal? Kloppen de verkeersintensiteiten van het jaar 2038 wel? We kunnen het zo niet controleren.

Reactie

De verkeerscijfers die voor het jaar 2038 zijn aangegeven worden gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer. Dit model heeft als basisjaar 2018. Met alle vergunde ruimtelijke ontwikkelingen op het moment van het opstellen van het projectbesluit en de autonome groei van het verkeer wordt vervolgens de verkeersintensiteit in 2038 bepaald.

En dan:

Hoe wordt gegevens zwaar/matig/licht verkeer dan aangeleverd door de gemeente Lelystad? We willen dolgraag weten hoeveel vrachtverkeer er nu over de Laserdreef rijdt bijvoorbeeld en de Buizerdweg, (in combinatie met vrachtverkeer Houtribweg zou je wellicht weer zienswijze kunnen maken op tabel 3.1)? Door metingen ooit gemeten op de dreven? Of ook weer een computermodel? Maar wat worden hier dan voor basisgegevens gebruikt in het model en wanneer zijn deze gemeten? Of op basis van aantal bedrijven en aantal vrachtwagens dat deze bedrijven bezit in Lelystad, of wat?

Reactie

Op basis van de reguliere verkeerstellingen van de gemeente Lelystad worden de voertuigverdelingen bepaald in licht/middel en zwaar verkeer.

Is rekening gehouden bij de Etmaal intensiteiten van Rondweg Lelystad-Zuid betreffende de voertuigen in 2038 met de Distributie Hub die de gemeente Lelystad blijktbaar graag wil zijn voor megadistributiecentra uit Europa, is 8 september 2025 te lezen in Financieel dagblad? Met de Flevokust haven bijvoorbeeld, is niet alleen Nederland, maar ook België, Ierland en Noord-Frankrijk goed bereikbaar lezen we op LinkedIn, waarin Bankier Dirk Mulder van de ING het artikel van NRC/Financieel Dagblad repost.

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Hierin zijn de vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen, op het moment van het opstellen van het projectbesluit.

Maar niet alleen in de Flevokust haven, aan het einde van de Laan van Nieuw Land ligt ook een industrieterrein vlakbij vliegveld Lelystad, dat volop wordt ontwikkeld en waar inmiddels Inditex gevestigd is, met 200 vrachtwagen bewegingen per dag (aantal jaren terug gelezen), maar wordt intussen ook flink uitgebreid naar 300.000m², daarmee het grootste distributiecentrum van Nederland. En dan nog Bol.com die naar Lelystad komt en 260.000 m² grond heeft gekocht, durven we helemaal niet aan te denken wat dit voor gevolgen heeft voor de leefbaarheid in en rondom Lelystad. Lelystad biedt de ruimte om grootschalig te bouwen, lezen we, omdat we goedkoop zijn en hier nog ruimte is. Grond kost hier blijkbaar bijna niets. Ongelofelijk; dus dat wat Lelystad aantrekkelijk maakt: “Lelystad geeft lucht”, wordt nu goedkoop weggegeven aan bedrijven van Miljardairs? Maar is er wel gedacht aan de gevolgschade voor het milieu van Lelystad? Is daar wel geld voor gereserveerd en gevraagd van deze miljardairs als eigenaars van Jysk, Bestseller en Ahold Delhaize en Inditex? Dirk Mulder schrijft ook dat het druk legt op de o.a. de infrastructuur en het milieu van Lelystad. Bij het maken van notabene een Rondweg, zou je een visie, onderzoek en de gevolgen van de gemeente en provincie van dit fenomeen in de MER toch mogen verwachten en dan vooral in voertuigintensiteiten. Ik lees er helemaal niets over, opmerkelijk, terwijl de Rondweg Lelystad-Zuid toch voor 100 jaar wordt aangelegd.

En wat als het vliegveld toch opengaat, dat destijds voor een gulden is verkocht aan Schiphol. Voor vakantievluchten of F-35 van defensie en een toename aan verkeer gaat opleveren. Beslissing valt eind december 2025 in de Tweede Kamer, lezen we. Wat heeft de opening voor gevolgen op de verkeersintensiteit op Laan van Nieuw Land en rondweg?

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Hierin zijn de vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen, op het moment van het opstellen van het projectbesluit.

Bataviastad wil uiteraard ook verder uitbreiden, heeft nu al miljoenen bezoekers die nu dan in 2029 via de rondweg Laan van Nieuwland naar Bataviastad kunnen. Lezen we ook niets over in de MER. Zelfs uit de richting van Harderwijk/Veluwe/Duitsland is via Vliegveld- Antony Fokkerweg / Laan van Nieuw Land een interessante route naar Bataviastad of Enkhuizen, of Lelystad zelf. Is deze route ook meegenomen met etmaal intensiteiten op rondweg? We zijn immers nu in 2028.

Reactie

De route richting Bataviastad en Flevokust blijft bewegwijzerd richting/via Lelystad-Noord. Meer informatie over verkeer is beschreven in paragraaf 2.3.

Nederland en Lelystad vergrijs, wat ook veel meer verkeer gaat genereren, zoveel invloeden die verkeer alleen maar zullen doen toenemen, ik verwacht op zijn minst een worstcasescenario in tabel 3.1 met duidelijkheid voor de gevolgen van de rondweg en verkeersintensiteiten waarin ik kan meedenken en een zienswijze kan maken op de toename van belasting op onze/mijn gezondheid.

Reactie

Demografische ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel van de gemeente Lelystad.

1c. In Hoofdstuk 4.6 akoestische effecten Akoestisch onderzoek, lezen we dat er een studie is gedaan met naam: Verkeersstudie Rondweg Lelystad. Interessante studie, kunnen hem alleen niet vinden in de bijlage, op internet ook al niet. Had enorm geholpen bij het maken van deze zienswijze en het zou fijn zijn als deze alsnog ter beschikking wordt gesteld.

Reactie

De term ‘verkeersstudie Rondweg Lelystad-Zuid’ refereert aan het gebruikte verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Het betreft geen nieuw of apart onderzoek.

Lees ook dat verkeer op de Westerdreef met factor 3 zal gaan stijgen in 2038, niet doordat we jaren verder zijn met ontwikkeling van stad, maar nee, alleen doordat er een rondweg komt gaan we in 2038 van 5.000 naar 14.000 motorvoertuigen intensiteit op de Westerdreef. Welk punt op de Westerdreef deze voorspelling wordt gedaan, wordt niet genoemd helaas. Je hebt daar industrieterrein Noordersluis als factor, diverse wijken, rotonde richting station etc. als aftakking en doorgaande route Batavia stad en Enkhuizen etc. Ook verschillende snelheden als 70 en 50 km/uur op de Westerdreef gereden, ook van belang bij berekening decibel toename.

Reactie

Het gedeelte Westerdreef dat hier wordt bedoeld betreft het gedeelte tussen Larserdreef en Ranonkellaan. Dit gedeelte gaat straks onderdeel uitmaken van de Rondweg. De nieuwe rondweg zorgt voornamelijk voor een herverdeling van het verkeer, de stijging van het aantal vervoersbewegingen komt door toekomstige ontwikkelingen elders in Lelystad.

Hoeveel van de 14.000 motorvoertuigen op de westerdreef in 2038 zijn zware voertuigen? En middelzware en lichte? En hoeveel daarvan gaat dan ook over de Rondweg Lelystad Zuid rijden en in welke richting? Het geluid gaat op de Westerdreef toenemen met 5 db, dit is een gemiddelde uiteraard, wat is dan de maximale db belasting die gehaald gaat worden met komst van de rondweg op de Westerdreef in 2038 met 14.000 voertuigen? 90 db? Lijkt ons interessant om dat in een grafiek te zetten, hoeveel uur per etmaal welke belasting en hoeveel uur in de nacht wellicht een mindere belasting, maar wel piekbelasting. Zodat je kunt inzien hoe tot de 5 db verhoging gekomen wordt. Zou ook graag een dergelijke grafiek zien voor Rondweg Lelystad Zuid.' Op de westerdreef is een snelheid van 50 km , dit zou ook op de Laan van Nieuw Land kunnen.

Waarom hier een hogere snelheid dan op de Westerdreef, daar zien we de logica niet van in.

Reactie

De Verlengde Westerdreef en de Laan van Nieuw Land zijn na realisatie onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Lelystad. Dit kenmerkt zich door twee rijstroken per richting en een hoge maximum snelheid. Een van de doelstellingen van de rondweg Lelystad-Zuid (waaronder de Verlengde westerdreef) is een betere verdeling van het verkeer en een ontlasting van de verkeersdruk op onder andere de Larserdreef richting afrit 10 van de A6. Meer informatie over snelheid is beschreven in paragraaf 2.1.

2. Onze propaangastank wordt niet meegenomen in paragraaf 6.2.9 Omgevingsveiligheid, met het vaststellen van de omgevingsveiligheid blijkt, zie afbeelding MER 1, blz. 43 Onze tank staat er niet tussen op de kaart, ook niet in de lijst eronder, sterker nog ik zie onze boerderij en woonhuis niet ingetekend staan. De tijdelijke propaangastank van de school Warande staat er wel tussen, maar de onze niet. De gastank staat er al sinds 1994 en de milieu inspecteur van de gemeente Lelystad vraagt bij iedere milieucontrole op ons erf naar het keuringsrapport van deze propaangastank. Notabene de risicobron het dichtst bij de rondweg gelegen.

Reactie

Dat uw propaangastank niet is meegenomen, komt mogelijk door de inhoud van de tank. Pas vanaf een bepaalde inhoud en bij een bepaald aantal bevoorradingen per jaar, is sprake van een risicobron.

En wat heeft een ongeluk op de rotonde bijvoorbeeld met vrachtwagens of met de helikopter van de EBI Lelystad, of wat dan ook, dat met de komst van de rondweg Zuid naar onze omgeving wordt gebracht, voor gevolgen voor onze veiligheid van de rondweg op 50 meter als bewoners?

Reactie

Over de Rondweg Lelystad-Zuid mogen geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het is onwaarschijnlijk dat een ongeluk op 50 meter afstand invloed heeft op de veiligheid. Voor de verkeersveiligheid wordt een obstakelvrije zone aangehouden. Dit is een deel van de wegberm waar geen obstakels (masten, bomen en andere objecten) mogen staan en waar de berm vlak moet zijn. Deze berm breedte is bij 70 km/u : 4,5 m breed en bij 80 km/u 6 meter breed.

3. Op blz. 184 MER fase 2 worden de woningen binnen een afstand van de rondweg besproken over trillingen. Onze woning niet, zoals u kunt nalezen. De 30 woningen aan de Waterbies worden wel besproken, wonen er nog niet eens en ze hebben al een hele hoge aarden wal, met scherm erboven. Is dat niet een factor ook een wal? Wij hebben geen wal dus verwachten we meer trilling toename, maar worden dus niet genoemd op blz 184?

Reactie

De woningen aan de Waterbies komen op een afstand van 25 meter vanaf de Verlengde Westerdreef en liggen daarom binnen het studiegebied voor het thema trillingen. De impact op deze woningen is beperkt, dat geldt ook voor woningen die verder bij de rondweg vandaan liggen. Daarnaast is in paragraaf 6.5.2 aangegeven dat er op uw adres een toename is van trillinghinder, omdat er in de referentiesituatie geen weg is.

En waarom blijft het aantal vrachtwagens gelijk bij referentiejaar en 2038? Welke verkeergegevens van nu en in de toekomst zijn hier dan meegenomen? De deskundige op geluidbelasting van de Provincie Flevoland heeft gezegd in onze tuin dat de rondweg (rotonde) op 50 meter van ons woonhuis komt, dus lijkt ons dat we dan hier relevant zijn?

Reactie

Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

4. Blz. 81 MER 2, 6.7.2 beoordeling en effecten thema Licht Bij realisatie Rondweg Lelystad-Zuid treedt nauwelijks lichthinder op. En omdat er nu 60 meter van ons woonhuis de dichtstbijzijnde lantaarnpaal staat, wat een lichtmast genoemd kan worden en er nu ook verkeer rijdt, gaat dit vergelijkbaar zijn na aanleg rondweg in 2029 qua verlichtingssterkte lees ik. Op welke zijde van de woning dan precies?

Reactie

In het MER is geconstateerd dat voor uw woning sprake kan zijn van een toename van lichthinder. Hierop de is de Richtlijn Lichthinder van toepassing. Via de zorgplicht uit de Omgevingswet zijn de grenswaarden uit de Richtlijn Lichthinder wettelijk bindend. In de Richtlijn Lichthinder staan grenswaarden beschreven voor de verticale verlichtingssterkte op de gevels van potentieel gehinderden en grenswaarden voor de helderheid van de verlichtingsarmaturen. Het lichtontwerp dient aan de Richtlijn Lichthinder te worden getoetst, dan zal blijken of het plan aan de Richtlijn voldoet. Deze toets is uitgevoerd door de gemeente Lelystad en de uitkomsten voldoen aan de Richtlijn Lichthinder waardoor aanvullende maatregelen niet nodig zijn.

De oprit naar ons huis staat een lantarenpaal, dit is niet vergelijkbaar met wat ons te wachten staat, We zullen dus hinder ondervinden van de verlichting, dit zien we graag terug gebracht tot het minimum. En dan geheel weggelaten in de MER. Wat valt er bijvoorbeeld straks te zeggen van de verlichting over de Laan van Nieuw Land van de auto's, vrachtwagen op ons woonhuis aan de nu licht luwe zijde van ons huis, de zijde waar we wonen en slapen. Het is nu aardedonker op het weiland naast ons en dan nog de lichten van motorvoertuigen op de rotonde die op ons schijnen bij rond rijden op rotonde en welke maatregelen horen daarbij?

Reactie

De openbare verlichting langs de Verlengde Westerdreef en de rotonde Verlengde Westerdreef – Laan van Nieuw Land wordt aangesloten op het bestaande dimregime van de gemeente (zie hieronder).

De armaturen worden voorzien van kappen/spiegels om de lichtbundels op de rijbaan te projecteren en strooilicht zoveel mogelijk tegen te gaan. Er worden LED armaturen toegepast waarvan de uitstraling naar de omgeving is beperkt. Deze zijn vergelijkbaar met de bestaande armaturen langs de Westerdreef.

Tegen lichtuitstraling vanuit koplampen van auto's die op de rotonde rijden zijn vooralsnog geen maatregelen in het ontwerp opgenomen. Deze maatregelen zijn nog onderwerp van onderzoek en gesprek.

Het dimregime dat wordt toegepast is:

Aan – 22:00 uur 100%

22:00 – 00:00 uur 70%

00:00 – 05:00 uur 50%

05:00 – 06:00 uur 70%

06:00 – Uit 100%

5. MER 1 7.3.2. Effect op huizen in Hollandse Hout en Warande worden beschreven in voorkeur van tracé. Wij worden niet eens benoemd als geluidbelaste woning? Terwijl wij door aanleg turbo rotonde en Laan van Nieuw Land zo dicht bij ons woonhuis oneindig meer belast gaan worden aan onze leefzijde van de gevel, dan op dit moment. De woningen op het Hollandse Hout aan de rand ligt sowieso minimaal 2,5 keer verder weg van de rondweg dan ons woonhuis en dan hebben de bewoners nog het voordeel van de wind, die vaker van woningen Hollandse Hout afwaait. Er worden nog woningen tussen de weg en hun woningen gepland ook in de toekomst (deels dan). Bijzonder weer om Buizerdweg niet eens te noemen. Terwijl we heel graag de snelheid van de Laan van Nieuw Land naar beneden hadden gezien bijgesteld worden, zodat de Laan van Nieuw Land verder weg van ons erf gesitueerd kon worden. Wat had de variant door de wijk voor gevolgen voor ons adres? Wordt ook hier weer niet genoemd.

Reactie

in MER fase 1 is het onderscheidende effect van de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in het MER niet voor alle specifieke woningen, maar op een wat hoger abstractieniveau, waarbij ook het aantal woningen dat mogelijk te maken krijgt met een toename van geluidbelasting relevant is.

6. Afwatering van ons erf is van groot belang voor ons. Ons erf ligt stuk lager dan de Buizerdweg, dus van de weg stroomt al water op ons erf, daar komt het water van het erf nog bij. Hoe wordt afwatering van erf/woonhuis en schuren straks geregeld? Het water gaat nu via de sloot richting Lage vaart? Ook tijdens aanleg rondweg/rotonde, is het van belang met onze afwatering rekening te houden?

Reactie

Ter plaatse van de rondweg worden nieuwe watergangen gegraven en duikers aangelegd. De bestaande watergangen (sloten) rondom uw het perceel blijven gehandhaafd en worden op deze nieuwe watergangen aangesloten. Deze nieuwe watergangen krijgen een vrije uitstroom richting de Lage Dwarsvaart, deze heeft een lager waterpeil (-6,20 m NAP). Bovenstaand genoemde waterhuishouding is uitgetekend en berekend en door Waterschap Zuiderzeeland akkoord bevonden.

7. Blz. 145 MER2 “de effecten op de gezondheid zijn verwaarloosbaar” hoofdstuk 7.11 Hier worden we weer niet genoemd, we worden met gemiddeldes en kleurtjes, plusjes en minnetjes weg gerekend in de MER, maar feit is wel dat er nu maar 1 woonhuis staat aan de toekomstige Laan van Nieuw Land, dus procentueel gaan de bewoners van dat woonhuis oneindig veel meer belasting krijgen qua geluid, fijnstof, uitlaatgassen etc. van die motorvoertuigen op de rondweg, aangezien die weg er nu niet is. Het effect van de rondweg is dus niet verwaarloosbaar, zoals genoemd, op onze levens.

Reactie

De impact op geluid is beoordeeld in paragraaf 6.3 van het MER fase 2, fijnstof in paragraaf 6.4. Voor luchtkwaliteit geldt dat er geen sprake is van een verschuiving van woningen in bepaalde belaste klasse. Daarnaast zijn in het MER de effecten op de gemiddelde gezondheid van mensen in het plangebied onderzocht en hier is geconcludeerd dat er gemiddeld geen achteruitgang of vooruitgang op de gemiddelde gezondheid is.

8. Voor aanleggen van de rondweg worden zoveel mogelijk stille machines gebruikt lezen we in de MER, machines met max 70 db geluid. Welke machines zijn dan een optie? Kan ook de achteruitrijpijp worden aangepast als de shovel of wat ook solitair werkt? Die is namelijk 500 meter verderop nog te horen weet ik uit ervaring en dat is even wel grappig, maar niet maanden en maanden lang.

Reactie

De in te zetten machines voldoen aan landelijke regelgeving. De ‘achteruitrijpijp’ mag om veiligheidsredenen niet uitgezet worden, ook niet in het werkvak.

Of zijn ze op traditionele verbranding en kan het geluid oplopen tot 100 db of meer, hoeveel machines hebben deze uitstoot dan?

Reactie

Het is het streven om zoveel mogelijk elektrisch aangedreven machines te gebruiken tijdens de aanleg van de Rondweg. Vanwege beperkingen op het gebied van beschikbaarheid materieel en beschikbaarheid stroom kan niet het hele werk met elektrisch aangedreven materiaal uitgevoerd worden. Daarom zal een (klein) deel van de machines op traditionele verbranding zijn.

Bij welke werkzaamheden wordt dan de 80 db overschreden en hoelang duurt dit? Kan er ook tijdelijke geluidsbescherming worden gerealiseerd Tijdens de aanleg? Alle beetjes helpen, de aanleg wordt van kunstwerken en rondweg natuurlijk een ramp voor ons.

Reactie

Eventuele hoge geluidbelastingen tijdens de aanleg komen niet voort uit motorgeluid. Deze worden veroorzaakt door activiteiten als het intrillen damwanden, het heien van funderingspalen en het frezen van asfalt. Deze werkzaamheden zijn van relatief korte duur en er wordt in de gaten gehouden dat geldende normen/richtlijnen niet overschreden worden. Als op voorhand verwacht wordt dat de geluidsnormen worden overschreden, wordt de werkmethode gewijzigd (bijvoorbeeld funderingspalen schroeven i.p.v. heien). Maar omdat het detailontwerp en de beoogde werkwijze van de aannemer nog niet bekend zijn, kan hier op voorhand nog niks concreets over gezegd worden.

9. Blz. 43, MER2 trilling en geluidshinder van bouwverkeer van toepassing zijn, hoge hinder. Hoe hoog en hoe lang?

Reactie

Eventuele hoge geluidbelastingen tijdens de aanleg komen niet voort uit motorgeluid. Deze worden veroorzaakt door activiteiten als het intrillen damwanden, het heien van funderingspalen en het frezen van asfalt. Deze werkzaamheden zijn van relatief korte duur en er wordt in de gaten gehouden dat geldende normen/richtlijnen niet overschreden worden. Als op voorhand verwacht wordt dat de geluidnormen worden overschreden, wordt de werkmethode gewijzigd (bijvoorbeeld funderingspalen schroeven i.p.v. heien). Maar omdat het detailontwerp en de beoogde werkwijze van de aannemer nog niet bekend zijn, kan hier op voorhand nog niks concreets over gezegd worden.

10. We wilden graag ook aandacht vragen voor onze recreatiewoning, die al meer dan 25 jaar op het erf staat. Deze woning wordt ook door ons deels gebruikt en wordt niet extern verhuurd. Waarom staat deze recreatiewoning niet benoemd in de MER, zelfs online is deze te vinden, aangezien hij op taxatierapport van de gemeente staat?

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staan de geluidberekeningen beschreven. Waar wettelijk vereist worden gevelmaatregelen getroffen. Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Recreatiewoningen in Hollandse Hout die er nog niet zijn worden wel benoemd door Witteveen en Bos. Volgens de minimale vereisten hoeft u waarschijnlijk niets aan beschermende maatregelen te doen aan onze recreatiewoning, maar er is een keuze om uit coulance wel mee te denken met ons en te zien wat er mogelijk is, toch?

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staan de geluidberekeningen beschreven. Waar wettelijk vereist worden gevelmaatregelen getroffen. Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Conclusie en verzoek

Zonder een overtuigend en bindend maatregelenpakket is naar ons oordeel geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat verzekerd op ons adres. Ik maak bezwaar tegen vaststelling van het projectbesluit/omgevingsplan in de huidige vorm en verzoeken u om:

- 1) Een integraal maatregelenpakket te besluiten (bron, overdracht, ontvanger), inclusief onderhouds- en vervangingsverplichtingen.
- 2) De binnennorm 33 dB Lden contractueel te borgen met vóór- en nametingen.
- 3) Een monitorings- en handavingsregime vast te leggen (met sancties bij overschrijding).
- 4) De erfinpassing en bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf expliciet te regelen.
- 5) Plan en garantie voor aanleg van een geluidswal.
- 6) Graag een antwoord op mijn vragen.
- 7) Graag aandacht voor een communicatieplan over hoe wij geïnformeerd worden, bij werkzaamheden, waarbij we bijvoorbeeld ons erf niet af kunnen komen, of andere werkzaamheden met ernstige overlast voor ons.
- 8) Op 5 september 2025 stond er namelijk een vrachtwagen net even rechts van ons erf en de chauffeur vertelde dat er een telecomkabel werd omgelegd deze dag. Wij wisten nergens van. Het bleek ook dat de enige toe rit naar ons erf daarvoor opgebroken moest worden. Lijkt me toch wel voldoende impact op ons hebben, dat het wellicht de moeite waard is om ons te informeren ?

Dus graag een plan, om dit te voorkomen in de toekomst.

Reactie

Wij verwijzen u naar de antwoorden die wij hierboven hebben gegeven.

3.6 Zienswijze 3440255

MER 1 en MER 2

Ik ben benieuwd wat de opdracht was aan Witteveen en Bos bij aanvang van het maken van deze MER. Hoe gedetailleerd mocht er onderzoek worden gedaan (bij kwantificeren van knelpunten en gevoeligheidsanalyse en alles wat hieruit voortkomt en dan) met name gericht op ons adres?

Reactie

De opdracht aan het adviesbureau was het opstellen van een MER (fase 1 en fase 2) en het opstellen van een Projectbesluit op basis van de uitgangspunten van de in 2022 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en Uitgangspuntennotitie. In de NRD staat wat in het MER onderzocht gaat worden. De NRD heeft in 2023 ter inzage gelegen, zodat bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen konden meepraten over de inhoud van het MER.

Het doel van een milieueffectrapportage (MER) is het milieubelang een volwaardige plaats geven in de besluitvorming. Voor een MER gelden basiskwaliteitseisen. Een basiseis voor het MER is dat de informatie juist en volledig is. Dat wil zeggen dat de gepresenteerde milieu-informatie klopt en actueel is. Hierbij wordt jurisprudentie, nieuwe wetgeving of andere veranderende omstandigheden in de gaten gehouden. Het MER schetst een objectief en volledig verhaal. Er moet voldoende milieu-informatie zijn om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming. Voor het opstellen van een MER is specifieke kennis nodig, bijvoorbeeld als het gaat over geluid, natuur of luchtkwaliteit. Door het inhuren van externe adviseurs wordt gebruik gemaakt van hun ervaring met vergelijkbare plannen of projecten.

Advies Commissie m.e.r. NRD en Uitgangspuntennotitie (2022)

Waarom is er door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) in 2022, in hun advies over het NRD en de Uitgangspuntennotitie niets benoemd over een boerderij, bedrijf of woonhuis staande op 12.000 m2 grond gelegen op relevante locatie voor het realiseren van de rondweg en maken van keuze van o.a. tracé voor deze rondweg ?

De wijk Warande en Hollandse Hout wordt genoemd in het advies van de Commissie m.e.r., maar ons adres niet? Misschien zijn we in dit advies een huidige bewoner in het studiegebied? Maar we hebben ook nog een bedrijf op deze locatie? In het akoestisch rapport worden we in ieder geval separaat behandeld en zijn betrokken in participatie traject, dus enige relevantie hebben we...

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 rijsnelheid, verdiepte ligging, toename elektrisch rijden, stimulering van ov, geluidarm asfalt en de invloed van EU-breed bronbeleid op lange en middellange termijn.

Reactie

De Commissie m.e.r. is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. De Commissie m.e.r. schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. In het geval van de Rondweg Lelystad-Zuid is dat de provincie Flevoland (i.s.m. de gemeente Lelystad), die het onafhankelijke ingenieursbureau Witteveen+Bos opdracht heeft gegeven het MER op te stellen. In het advies over de reikwijdte & detailniveau beschreef de Commissie welke informatie het milieueffectrapport moet bevatten om het milieu volwaardig mee te wegen bij het besluit door het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Flevoland). Dit voorkomt niet alleen dat belangrijke zaken buiten beschouwing blijven, maar ook dat het onderzoek te ver voert. Het maakt vooraf duidelijk op welke punten de Commissie het milieueffectrapport zal toetsen en het houdt rekening met actuele relevante ontwikkelingen op wetenschappelijk en juridisch gebied. Het advies van de Commissie m.e.r. gaat in op hoofdlijnen en niet op specifieke woonadressen binnen het plangebied. Bij de voorbereiding van het advies heeft de Commissie een werkbezoek gebracht aan de locatie en was daardoor op de hoogte van uw situatie.

Dan zie ik hieronder slaapverstoring staan (uit advies Commissie m.e.r. NRD/Uitgangspuntennotitie). Is dit onderzocht in de MER? Hoe gedetailleerd? Hoezeer is mijn slaap dan verstoort, als ik om 3 uur wakker wordt en de spits begint om 4 uur, ben ik dan verstoort in mijn slaap? Tellen deze verstoorde (piek belaste momenten) uren in de nacht dan ook zwaarder mee in db berekening voor belasting van een weg op een woning ?

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.

Reactie

In het MER is de slaapverstoring niet onderzocht. Voor de beoordeling van de verandering van de geluidbelasting in de omgeving van de nieuwe weg is gebruik gemaakt van (de standaard) geluiddosismaat Lden. Het geluid in de periode 19.00 tot 23.00 uur wordt hierbij verhoogd met +5 dB en het geluid in de periode van 23.00 tot 07.00 uur wordt verhoogd met +10 dB. Dat mensen meer gevoelig zijn voor verstoring (lees verstoring van hun slaap) in de nacht dan overdag, wordt op deze manier volgens de Europese afspraken betrokken.

Het MER is aangevuld met een berekening van het aantal mensen dat (ernstig) overlast van geluid ervaart, naast het tonen van het gebied waar veel geluid is. Door te kijken naar hoeveel mensen hinder hebben, wordt duidelijker wat de gevolgen voor bewoners zijn. De effecten op slaapverstoring worden hierbij niet meer meegenomen, omdat die geen bruikbare bijdrage leveren voor het vergelijken van de verschillende effecten.

En wij zien in de MER niets terug over uitzicht effect, beleving en barrière werking van de rondweg Lelystad Zuid op onze woning, is daarin een bewuste keuze gemaakt ? Uitzicht vanuit onze woning gaat drastisch veranderen natuurlijk.

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.

Reactie

Paragraaf 6.19 in MER fase 2 beschrijft de aandachtspunten met betrekking tot een gezonde leefomgeving: geluidsoverlast, luchtkwaliteit, lichthinder, uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Deze beschrijving is overkoepelend van aard en er wordt niet op specifieke adressen ingezoomd.

Geluid

In het akoestisch onderzoek voor het ontwerp-projectbesluit wordt meer ingezoomd op specifieke gevallen. De akoestische impact op uw specifieke adres is in het kader van het projectbesluit meer in detail onderzocht.

Landschap

Er is onderzoek gedaan naar landschappelijke impact van de weg, zie paragraaf 6.14 van het MER fase 2. Om de Rondweg Lelystad-Zuid landschappelijk in te passen, is een Landschapsplan en Inpassingsplan opgesteld door een ontwerp bureau. Dit is opgenomen in bijlage III bij de regeling van het projectbesluit.

Situatie

Met de aankoop en plaatsing van het huis van mijn ouders op het erf hebben we in 1993 rekening gehouden met de ligging van de enige weg, de Buizerdweg, waar toen af en toe een auto langs kwam op de 1 Baansweg, het viel echt op als er een auto langsreed, maar het geluid was kort en dan weer een hele tijd niet, dus we konden eraan wennen. Mijn ouders hebben het huis op ruim 50 meter van de Buizerdweg geplaatst en rekening gehouden met de indeling van het woonhuis, door aan de buizerdweg zijde/geluidzijde in het huis geen leefruimtes te plaatsen, maar badkamer en logeerkamers, dan bleven er nog 3 geluidsluwe zijdes over. Er werd in 1993 nog niet gestrooid op de Buizerdweg, geen lantaarnpalen, geen fietspad ter hoogte van onze woning, wel 2 burens, een biologische geitenhouderij en schapenteler. (kan ik ook nog wel een verhaal over vertellen trouwens hoe die bio-boer is weggewerkt en wij voor onze eigen veiligheid voor de gemeente gezorgd hebben voor een antikraak functie bij de verlaten boerderij). De wijk het Hollandse Hout, Landstrokenwijk en Warande was er ook nog niet in 1993. Ons terras is aan de zuid zijde (zijde geplande Laan van Nieuw Land) en de zuidoost zijde gesitueerd, omdat de zuid zijde het uitzichtpunt naar het bos en de weilanden is, en beide de rustigste zijden. Noordzijde bevindt zich voordeur, toilet, badkamer en deel keuken. Het huis ligt stuk hoger dan de oprit, dus aan deze zijde de schuine opgang vanaf de oprit naar het huis, terras is dan hier niet handig. Ook hebben we een grote boomgaard aan de Buizerdweg zijde van ons huis met 10 notenbomen, perenboom, pruimenbomen en appelbomen, met daaronder een grasveld, waar we graag verblijven in de zomer, omdat het daar koel is. Daarnaast is onze groentetuin met ook wat fruit struiken gelegen, waar we ook van eten, dus we leven graag buiten.

Emotie bij participatie Rondweg Lelystad-Zuid

Ik begrijp niet goed waarom ik en mijn ouders jarenlang betrokken zijn bij het traject "rondweg-Lelystad Zuid" met veel wisselende en ver weg wonende medewerkers en specialisten werkzaam vanuit Gemeente en Provincie. Waar we dus gesprekken mee hebben gevoerd op ons erf buiten (nu het nog kan blijkt achteraf) en waaraan we onze wensen en zienswijze hebben gedeeld op met name de ligging van de weg, de rotonde en nog veel meer. Notulen van deze gesprekken moeten eerst langs diverse afdelingen en mensen om te kijken of er niet iets belastend instaat voor de gemeente en Provincie en krijgen we maanden later. Zo moeten we de notulen van 16 juni 2025 nog steeds krijgen. In dat gesprek is toegezegd met een plan voor een geluidsscherm te komen bij ons, tot op heden, 15 september 2025, geen plan en geen notulen gezien. Ik verwacht dat er wordt gewacht op onze zienswijze. Je went eraan, maar het voelt niet als participeren. En dan de keuze om (met Witteveen en Bos) de MER te laten maken gebaseerd op theoretische gegevens in modellen. Op zich goed als start, het maken van een model, voor het overzicht. Maar klopt de uitkomst van het model ook?

Reactie

Wij hebben begrip voor de emoties die dit project bij u oproept. Het geschetste beeld herkennen wij echter niet. Er is veelvuldig contact en een open communicatie geweest, zowel persoonlijk als telefonisch. Het bovenstaande is met u besproken en er zijn hierover afspraken gemaakt met elkaar. De gemeente Lelystad heeft met u afgesproken dat het gespreksverslag waar u aan refereert, samen met onderzoeksuitkomsten toegestuurd zou worden. Op de onderzoeksuitkomsten wordt nog gewacht. Zodra deze binnen zijn, worden ze samen met het verslag naar u toegestuurd, conform de afspraak.

Moet je bij de knelpunten die voortkomen uit het model dan niet precies uitzoeken hoe het zit? Na het lezen van mijn zienswijze krijgt u wellicht inzage, hoe er met het knelpunt Buizerdweg/onze woning wordt omgegaan door Witteveen en Bos.

Na het lezen van de MER heb ik hulp gezocht bij geluidexperts. Ook heb ik een partij gevonden die belangeloos wil meedenken over een geluidsscherm, waarvoor enorme dank! En dan realiseer je je, dat er dingen anders kunnen in de MER en krijg je weer wat moed om deze zienswijze te maken.

Reactie

De inzet van adviseurs ter ondersteuning juichen wij toe.

PROTEST

Ik teken bij deze protest aan tegen beoordeling van mijn zienswijze door Witteveen en Bos als ontwerper van de MER!

Reactie

Het adviesbureau Witteveen+Bos heeft in opdracht van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad het MER (fase 1 en fase 2) en projectbesluit opgesteld. Zij hebben dit gedaan op basis van de uitgangspunten van de in 2022 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en Uitgangspuntennotitie. Gedeputeerde Staten van Flevoland zijn bevoegd gezag en stellen het MER, projectbesluit en deze Reactienota vast.

Samenvatting van de zorgen**Geluid**

Geluidsbelasting: de berekende geluidsniveaus op de gevel overschrijden de standaardwaarden voor zowel de nieuwe gemeentelijke als de nieuwe provinciale weg. Zonder doeltreffende maatregelen resteert een hoge gecumuleerde belasting ter plaatse van de woning.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidsisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit.

Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Trillingen en bouwfasehinder: door aanleg van een nieuwe rotonde en verkeersintensivering kunnen trillingen en tijdelijke bouwgeluidhinder optreden.

Reactie

Tijdelijke trillinghinder van bouwverkeer tijdens de aanleg van de rotonde Buizerdweg – verlengde Westerdreef kan helaas niet worden uitgesloten. De aannemer moet door monitoring aantonen dat de kritische waarde voor schade aan gebouwen niet wordt overschreden.

Binnenwaarde en gezondheid: gegarandeerde binnenwaarde (33 dB Lden) is hier niet vanzelfsprekend; gevelmaatregelen zijn noodzakelijk en moeten vooraf bindend worden vastgelegd.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: “Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.” Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit.

Ontwerp en inpassing: de gekozen rotonde-inpassing vergroot optrek- en remgeluid, terwijl de mogelijkheden voor ‘stil asfalt’ in een rotonde-omgeving beperkt zijn.

Reactie

Een rotonde als kruispuntvorm is een veel voorkomende kruispuntvorm op de hoofdwegen in Lelystad. Met de gekozen rotondevorm kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Daarnaast is de snelheid van het verkeer op een rotonde relatief laag wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

De locatie van de rotonde komt voort uit de ligging van de rondweg (variant Langs de bosrand) en de aftakkende rijbaan richting de brug over de Lage Dwarsvaart. De hoge brug over de Lage Dwarsvaart met bijbehorende hellingbaan is een dwangpunt voor de ligging en hoogte van de rotonde (hoe dichterbij de brug hoe hoger de rotonde komt te liggen).

De rijbaan op de rotonde alsmede de direct aansluitende wegvakken worden niet voorzien van geluidreducerend asfalt vanwege de hier geldende ontwerpsnelheid van max. 50 km/u. Op en direct voor en na de rotonde is de snelheid zo laag dat dat het ‘bandengeluid’ niet hoger is dan het ‘motorgeluid’. Daarnaast is geluidreducerend asfalt niet bestand tegen veel wringend, optrekkend en remmend verkeer, zoals dat zich voordoet bij een rotonde.

Parkeren

Parkeervoorziening Albert Heyn nabij Verlengde Westerdreef. De parkeerplaats bij de Albert Heyn loopt regelmatig vol, ik maak me zorgen als daar passanten uit motorvoertuigen vanuit de Laan van Nieuwland richting Verlengde Westerdreef of andersom bij komen die wellicht naar snackbar of Supermarkt willen en parkeren daar. Ik zou graag een onderzoek zien, waarin als uitkomst een plan wordt gemaakt, hoe met groeiende behoefte aan parkeren bij AH wordt om gegaan en graag voor definitieve vaststelling MER.

Ik zie het nu al dat campers parkeren bij AH en weer terug rijden naar Laserdreef, of aannemersbusjes etc. Dus bij toename van passerend verkeer komt er meer traffic naar de parkeerplaats rondom Albert Heyn en snackbar. Vanuit ons erf rijdend of fietsend of wandelend richting Centrum Lelystad, ben ik bang in een nog grotere parkeerchaos terecht te komen. Kom ik nu al en het wordt alleen maar meer, er wordt bijvoorbeeld ook nog een flat bij gebouwd naast de Albert Heyn met 20 woningen, snackbar, notariskantoor en de helft van de begane grond een kinderopvang, wat allemaal verkeer gaat generen van bezoekers, ouders, bewoners en ondernemers etc. Die dus een plekje mogen zoeken rondom de AH. En als dit niet lukt, kijk er

nu maar rond 14 uur bijvoorbeeld, kun je zien hoe vol het al is, gaan ze illegaal parkeren in de berm of waar ook, wat voor overlast en gevaar zorgt. En dan heb ik het nog niet over de Huisartsen, tandartsen, Fysiotherapeuten, zorgmedewerkers en kappers, die rondom AH gevestigd zijn en ook zelf willen parkeren en ruimte willen voor hun bezoekers. Er komen ook nog 3 tot 5 vrachtwagens per dag lossen aan de ingang parkeerplaats bij AH. Dus dit zal niet alleen voor mij onveilig en onwenselijk zijn maar voor meer kinderen en volwassenen.

En wat volgt er verder nog, wat zijn de plannen op loopafstand van de Albert Heyn, aangezien het blijkbaar beleid is om hoogbouw zonder of met weinig parkeergelegenheid te bouwen? Wij verzoeken om een pakket aan bron-, overdrachts- en ontvanger maatregelen en om harde, handhaafbare afspraken voor monitoring, uitvoering en compensatie.

Reactie

Dit onderwerp valt buiten het projectbesluit van de Rondweg Lelystad-Zuid.

De gemeente Lelystad geeft aan dat de parkeerplaatsen zoals deze nu zijn gerealiseerd, zijn gebaseerd op de functies die hier plaats vinden met de hierbij behorende parkeernormen. Vooralsnog zijn hier geen aanwijzingen dat hier extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Geluid – beoordeling en verzoeken

Ter bepaling van geluid op mijn woning is een Meet en rekenkundige methode geluid en wegen gebruikt, die afhankelijk is van aantal rijstroken, sporen en snelheid op de weg. Maar heeft het aantal passerende motorvoertuigen en hoe hard ze mogen rijden en hoe zwaar de voertuigen zijn niet veel meer invloed dan de rijstroken van de weg zelf op het geluid en fijnstof produceren? Als er niemand op de rondweg Lelystad-Zuid rijdt, heb ik er geen last van, hooguit van de aanleg dan.

Reactie

De berekeningen zijn gedaan volgens de regels uit de Omgevingsregeling, inclusief alle verplichte correcties. Voor de provinciale weg geldt dat de hoeveelheid geluid die mag worden geproduceerd, wordt vastgelegd in zogenoemde geluidproductieplafonds. Als er meer verkeer komt dan verwacht, moet worden bekeken of er maatregelen nodig zijn. Voor de wegen van de gemeente wordt de komende jaren een nieuw systeem ontwikkeld om de geluidbelasting vast te leggen (BasisGeluidEmissie).

Dus door een vierbaans rondweg aan te leggen: (het ontbreekt aan enige referentiewaardes). Wat is dan de maximale capaciteit ervan? En welke geluidsbelasting hoort erbij indien het verkeersintensiteit 10, 20, of 50% hoger uitvalt dan ingeschat op onze woning? Is er correctie toegepast op de rotonde, de wrijving en ook de extra strafcorrectie?

Reactie

De berekeningen van de geluidbelasting hebben als invoergegevens het wegdek, het aantal voertuigen, de verdeling in lichte en zware motorvoertuigen en de rijsnelheid en de verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode. Het aantal rijstroken van de weg wordt in de berekening wel meegenomen, maar dan alleen in het geografisch model van de bodemvlakken. Grasland wordt als geluidabsorberend betrokken en asfalt als geluidreflecterend. In de voormalige Wet geluidhinder met in artikel 74 is het aantal rijstroken genoemd voor de breedte van het gebied aan weerszijden van een weg (geluidszonde van een weg), waarmee met de geluidsnormen uit de wet rekening moest worden gehouden. Met de invoering van de Omgevingswet is voor maatwerk gekozen. Op basis van de vast te stellen geluidproductieplafonds is berekend op welke afstand van een weg op een hoogte van 30 meter boven het maaiveld wordt voldaan aan de richtwaarde van 50 dB Lden. Het vaststellen van het berekende aandachtsgebied voor de Laan van Nieuw Land is expliciet onderdeel van het projectbesluit.

Wilde de Gedeputeerden ook nog meegeven dat de Provincie Noord Holland nu investeert in terugdringen geluid langs Provinciale wegen, Actieplan Geluid heet het, staat nu open ter inzage.

Reactie

Hartelijk dank voor deze tip. De provincie Flevoland heeft een eigen Actieplan geluid waarin het beleid van de provincie staat voor het verminderen van de geluidsoverlast bij bestaande woningen langs een bestaande weg. Dit Actieplan is te vinden via de link: [Provinciaal blad 2024, 19655 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#).

Witteveen en Bos gaat bij db waarde voor onze woning uit van Atlasleefomgeving.nl? Ik heb het gecheckt in september 2025 en zie 53 db staan (afbeelding opgenomen in de zienswijze). Echter wanneer is dan bijvoorbeeld 1 etmaal op of nabij mijn adres gemeten nabij geplande turbotronde, als input voor atlasleefomgeving.nl? Ik zou graag zien dat er een etmaal een db meting wordt uitgevoerd op onze gevel, als nulmeting.

Reactie

Voor de berekeningen is geen gebruik gemaakt van de Atlasleefomgeving. Huidige en toekomstige geluidbelasting zijn berekend op basis van het ontwerp en het verkeersmodel. Hiervoor worden actuele rekenvoorschriften toegepast zoals opgenomen in de bijlage van de Omgevingsregeling. Voor wegverkeerslawaai wordt het jaargemiddelde geluid berekend en getoetst. Een geluidmeting is te veel afhankelijk van de meetomstandigheden gedurende de (korte) meetperiode en geeft daarom geen goed beeld van het jaargemiddelde. Voor de beoordeling van de toekomstige geluidbelasting gaat de provincie enkele permanente verkeerstoppunten aanleggen, waarvan de jaarlijkse telresultaten als input worden gebruikt voor de naleving van de vast te stellen geluidproductieplafonds. Dit is een wettelijke taak van de provincie waarbij eens in de vijf jaar een nalevingsverslag wordt gepubliceerd.

Ik kijk eerst even naar de rotonde en Verlengde Westerdreef. Ik lees bij sluipverkeer dat er, 2700 verkeersbewegingen per dag waren in 2018 (andere data kan ik niet vinden in de MER) en dan naar 15.139 verkeersintensiteiten in 2038. Heb ik dit zo goed begrepen? Een toename van 12.439 voertuigbewegingen langs ons erf, waarvan toename in vrachtverkeer van 3 naar 72 per etmaal. Hoe wordt dan de toename verklaard van slechts 4 db meer vanuit de Verlengde Westerdreef en rotonde gezien op onze woning?

Reactie

De toekomstige geluidbelasting is berekend op basis van het ontwerp en het verkeersmodel. Hiervoor worden wettelijke meet- en rekenvoorschriften toegepast. Voor geluid is getoetst aan de standaardwaarde van 53 dB voor de gemeentelijke wegen. Hieruit volgt een overschrijding van 4 dB ten opzichte van de standaardwaarde. Er is geen vergelijking gemaakt met de huidige situatie (de Verlengde Westerdreef is een nieuwe weg).

Ik heb zelf diverse metingen gedaan langs dreven en komen op hele hoge belasting uit, van minimaal 60 tot 72 db, met uitschieters naar 80 db, zelfs als auto's even weg zijn hangt er een ruis van hard geluid van 58-60db op 50 meter afstand. Ik ben bang dat we straks van 4 uur in de ochtend tot middernacht in voortdurende te hoge db belasting op onze gevel gaan krijgen en we dus ook geen raam meer kunnen openzetten. En in die 4 uur die overblijft elk half uur een vrachtwagen of ander verkeer voorbijkomt. Kortom onderzoek dit knelpunt Buizerdweg met een nulmeting!

Reactie

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de Omgevingsregeling, inclusief de daarin voorgeschreven correcties (zoals de correctie van +5 en +10 dB voor het geluid in respectievelijk de avond- en nachtperiode). Voor wat betreft de provinciale weg geldt dat de geluidemissie zal worden begrensd middels geluidproductieplafonds. Een meer dan voorziene verkeersintensiteit brengt dan een maatregelafweging met zich mee. In de komende jaren wordt voor gemeentewegen ook een systeem opgezet (BasisGeluidEmissie).

Op de Laan van Nieuw Land is het helemaal erg, hoeveel dB verhoging wij aan die zijde op de gevel krijgen. Aan de zijde van ons huis met ons terras hoor je het verkeer nu nauwelijks of niet. Nu blijken we vanuit de Laan van Nieuw Land 56 dB op ons af te krijgen. En dan nog gecumuleerde belasting van 59 dB gemiddeld dan op onze gevel, dit gaat urenlang boven de 60 dB zijn per dag. Graag mij meenemen in de berekening van de uitkomst van 59 dB, hoeveel uren per dag welke dB belasting op gevel van ons woonhuis.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: *“Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor uw woning is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals betere geluidisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.”* Dit verplichte onderzoek wordt voor openstelling uitgevoerd. Omdat deze plicht voor de initiatiefnemer (de provincie) bij wet is bepaald, hoeft dit niet expliciet te worden vastgesteld in het projectbesluit.

Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Waarom is onze grootste Distributie Hub, zoals genoemd in het NRC en Het financieel Dagblad (8 september 2025) deel van onze industrie dus, niet meegenomen in het studiegebied? Ik zie in tabel 6.18 effecten geluidbelasting Zuiderhage en Lelystad Airport, maar de Distributie Hub dan en aanzuigende werking als bijvoorbeeld de EBI, die dagelijks met helikopter boven busjes wil gaan rijden over de rondweg richting gevangenis, daar wordt niet aan gedacht?

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel. Hierin zijn alle, op het moment van het opstellen van het projectbesluit bekende, vergunde ontwikkelingen meegenomen. De rondweg is net als de Larserdreef een mogelijke aanvoerroute van de EBZ (Extra Beveiligde Zittingszaal). Daarnaast gaan de vast te stellen geluidproductieplafonds aan de bewoners langs het provinciale deel van de weg rechtszekerheid bieden.

De bedrijven op Flevokust hebben zeer duidelijk voordeel van deze Rondweg Lelystad-Zuid en als de toegangsweg naar Flevokust te druk wordt (Houtribweg) kan de Rondweg Lelystad-Zuid gekozen worden door motorvoertuigbestuurder of navigatie apps, of wordt wellicht direct al gekozen. Ook doorgaande route naar Bataviastad en dijk richting Enkhuizen moet worden meegenomen in studie van geluidsbelasting vanuit de rondweg.

Reactie

De route richting Bataviastad en Flevokust blijft bewegwijzerd richting/via Lelystad-Noord. Meer informatie over verkeer is beschreven in paragraaf 2.3.

En dan andere aanzuigende werkingen, mensen die het opeens interessant vinden met de auto naar werk te gaan i.p.v. openbaar vervoer.

Reactie

Jaarlijks wordt het verkeer op de hoofdwegen van Lelystad gemonitord door middel van verkeerstellingen. Deze tellingen zijn enerzijds input voor het verkeersmodel en anderzijds ter controle van het verkeersmodel. Uit het verkeersmodel blijkt niet dat door de aanleg van de rondweg en de gewijzigde verkeersstromen mensen eerder geneigd zijn met de auto te gaan reizen in plaats van met het openbaar vervoer.

Aanvullend kan worden gemeld dat voor de naleving van de geluidproductieplafonds enkele permanente verkeerstelpunten (minimaal twee op het provinciale deel) worden ingericht, waarmee de ontwikkeling van het verkeer continue wordt gemonitord.

Bizar hoe je als bewoners in een als enig reeds bestaand huis aan (lees minstens binnen 100 meter) de toekomstige Laan van Nieuw Land woont al ruim 30 jaar en niet relevant bent in hoofdstuk 6.3. Geluid in MER 2. Terwijl onze geluidsbelasting zeker met factor 10 zal stijgen door de rondweg met rotonde. Witteveen en Bos smeert de geluidsbelasting uit over 1000 den hectares en er gebeurt opeens vrijwel niets qua vermeerdering geluidsuitstoot en fijnstof van de weg in de omgeving en op ons.

Reactie

Het geluidonderzoek is het MER is overkoepelend van aard. In het akoestisch onderzoek voor het projectbesluit wordt meer ingezoomd op specifieke gevallen en wordt de akoestische impact op uw specifieke adres meer onderzocht.

Overschrijdingen samenvatting MER

- Voor de gemeentelijke weg (Verlengde Westerdreef e.o.) is de standaardwaarde 53 dB Lden. Ter plaatse van Buizerdweg 33 is de berekende gevelbelasting hoger (maximaal ~57 dB Lden).
- Voor de provinciale weg (Laan van Nieuw Land) is de standaardwaarde 50 dB Lden. Ter plaatse van Buizerdweg 33 is de berekende gevelbelasting hoger (maximaal ~56 dB Lden).
- Gecumuleerd (gemeente + provincie + overige bronnen) is de belasting op de maatgevende gevel zonder maatregelen hoog, wat in strijd is met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op deze solitaire woning.

Gevraagde maatregelen:

1. Snelheidsregime en rotonde-ontwerp

- Verlaag het snelheidsregime op de aanrijdende takken nabij de rotonde (bijv. 50–60 km/h) met voldoende vooraankondiging en optrekbeperkende geometrie.
- Optimaliseer het rotonde-ontwerp om 'wringend verkeer' en daarmee piekgeluid te minimaliseren (grotere straal, geleiding, anti-skid-verharding met lage geluidsemissie).

Reactie

Een rotonde als kruispuntvorm is een veel voorkomende kruispuntvorm op de hoofdwegen in Lelystad. Met de gekozen rotondevorm kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Daarnaast is de snelheid van het verkeer op een rotonde relatief laag wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de dimensionering van de rotondes wordt rekening gehouden met vrachtverkeer. Meer informatie over snelheid is opgenomen in paragraaf 2.1.

2. Bronmaatregelen verharding

- Pas waar technisch mogelijk extra stil wegdek toe tot voorbij de maatgevende gevelpunten (ook op de gemeentelijke tak).
- Leg onderhouds- en vervangingsnormen vast (behoud van geluidsreductie gedurende de levensduur).

Reactie

De verlengde Westerdreef wordt uitgevoerd in stil wegdek. Zowel de gemeente als provincie hanteren onderhouds- en vervangingsnormen. Deze zijn vastgelegd en worden gebruikt bij het bepalen van aanpassingen, onderhoud en vervanging.

3. Overdrachtsmaatregelen

Realiseer een geluidswal/-scherm met voldoende hoogte en lengte, ongeacht dat een variant uitsluiten ten behoeve van één woning financieel zwaarder kan zijn. Combineer eventueel een aarden wal met een transparant scherm voor zicht en verkeersveiligheid.

In de MER Akoestisch onderzoek, pag 24 staat beschreven wat Witteveen en Bos heeft gedaan aan onderzoek naar oplossingen voor de geluidsoverlast aan onze woning. Er blijken meerdere schermvarianten onderzocht, daarmee worden hoogtes bedoeld denk ik en lengtes van de geluidswal? Materiaal keuzes wordt niets over bekend gemaakt, waarom niet? Zijn er wel diverse materialen

onderzocht? Wat zijn daar de prijsverschillen dan in ?

Reactie

De verschillende opties zijn onderzocht, waarbij is gekeken naar materiaalkeuze, varianten in hoogte en lengte en kosten.

Dan op blz. 25 van Akoestisch onderzoek treffen we een kaartje aan met ons erf met woonhuis daarop. De bijbehorende tekst, is redelijk schokkend voor ons; niet doelmatig en financiële bezwaren.

Reactie

Wij hebben begrip voor uw reactie en de emoties die dit bij u oproept.

Voor de beoordeling van de doelmatigheid van en geluidmaatregelen voor uw woning is in het MER gebruik gemaakt van het geldende doelmatigheidscriterium uit het Actieplan geluid 2024-2029 en van het wettelijk doelmatigheidscriterium (DCM) dat voor rijkswegen geldt. Het DCM voor rijkswegen betreft wettelijk bepaalde regels die ook op die manier zijn toegepast in het Akoestisch onderzoek.

Om een zo goed mogelijke geluidssituatie buiten te krijgen, hebben wij een geluidsscherm nodig. Een geluidswal is veel minder effectief. Maar wat voor geluidswal is dan bij de Waterbies in Warande aangelegd? En wat heeft die wal gekost dan?

Ik heb contact opgenomen met iemand met verstand van zaken van aanleggen van geluidswallen en heeft een advies geschreven voor ons (bijgevoegd bij zienswijze). Kan hij wellicht helpen in een combinatie wal en scherm?

Reactie

Wij bedanken u voor het aanbod en nemen het in overweging.

Onze buitensituatie is van levensbelang en zal moeten worden beschermd de komende 100 jaar. Onderzoek een gesloten randvoorziening langs de oost- en zuidzijde van de rotonde nu de Buizerdweg aan de noordoostzijde niet meer aansluit, zodat afscherming constructief wél mogelijk is.

Reactie

Maatregelen voor de buitensituatie, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

4. Ontvangermaatregelen (gevel)

Garandeer vooraf een binnenniveau van 33 dB Lden in alle geluidgevoelige ruimten. Voer een gevelonderzoek uit vóór vaststelling en leg te treffen gevelmaatregelen (HR+++ /driedubbel glas, kierdichting, suskasten of gebalanceerde ventilatie met warmteterugwinning) inclusief resultaatverplichting contractueel vast.

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het Ontwerp-Projectbesluit staat op pagina 28 het volgende: “Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde moet een binnenniveau (geluid in de woning) worden gegarandeerd van 33 dB Lden overeenkomstig de eis in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Voor de woning Buizerdweg 33 is daarom een gevelisolatie onderzoek noodzakelijk. Uit dit, nog uit te voeren, onderzoek kunnen gevelmaatregelen volgen, zoals beter geluidsisolerende beglazing en geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Deze maatregelen moeten zijn getroffen voor de openstelling van de weg.” Dit wettelijk verplichte onderzoek wordt voor openstelling van de Laan van Nieuw Land uitgevoerd.

5. Monitoring en handhaving

- Stel een monitoringsplan op met nulmeting (voor verkeer en geluid), oplevermeting en periodieke controle, gekoppeld aan het geluidproductieplafond en aan onderhoudsmaatregelen.
- Neem een herstelsanctie op bij overschrijding (verhardingsvervanging, aanvullende afscherming of snelheidsverlaging).

Reactie

Door de veranderende wetgeving ten aanzien van geluid (vervallen Wet geluidhinder en invoering Omgevingswet en uitvoeringsbesluiten) is de gemeente in de toekomst gehouden aan monitoring van de geluidemissie op basis van de zogenaamde BasisGeluidEmissie (BGE). Bij een meer dan voorziene groei kan dit betekenen dat extra maatregelen moeten worden genomen. De monitoringssystematiek wordt de komende jaren door de gemeente Lelystad opgezet. Dit is voor inwoners een verbetering ten opzichte van de Wet geluidhinder, waarbij de monitoring niet was geregeld.

Voor de monitoring en naleving van de maximale geluidbelasting langs het provinciale deel van de weg, stelt de Omgevingswet afdoende eisen. De provincie moet (voor intern gebruik) jaarlijks berekenen wat de hoogte is van de geluidbelasting op de geluidproductieplafonds en één keer per vijf jaar dient de provincie een nalevingsverslag op te stellen. Om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren zullen op de weg een aantal (minimaal twee) permanente verkeerstelpunten worden ingericht.

Trillingen en bouwfasehinder – verzoeken

Ontwerp en uitvoeringsvoorwaarden: leg vast dat een vlak en goed onderhouden wegdek wordt gerealiseerd en geborgd blijft; voorkom zware bouwlogistiek langs het erf waar mogelijk; plan hei- en trilwerk in overleg en buiten avond/nacht.

Reactie

De Rondweg Lelystad-Zuid wordt ontworpen volgens de CROW-richtlijnen. Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een onafhankelijke kennisorganisatie in Nederland die zich richt op infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Een wegdek moet volgens de CROW-richtlijnen voldoen aan vastgelegde eisen voor vlakheid, stroefheid, afwatering, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

De Wegenwet bepaalt dat de eigenaar van een openbare weg er in beginsel voor moet zorgen dat de weg in goede staat moet blijven verkeren en voldoende moet worden onderhouden. De Wegenwet regelt de verantwoordelijkheden voor het beheer van wegen.

Monitoring: voer een nulmeting trillingen uit in de woning en op het erf; stel actiegrenzen vast en leg maatregelen bij overschrijding vast.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen over trillingen en hinder tijdens de bouwfase. Het project neemt deze aspecten serieus en hanteert de geldende richtlijnen om overlast te voorkomen. Hei- en trilwerkzaamheden worden gepland binnen reguliere werktijden en in overleg met de omgeving; avond- en nachtwerk wordt vermeden. U wordt tijdig geïnformeerd over de start van deze werkzaamheden.

In de bouwfase dient de aannemer te voldoen aan de SBR-richtlijn van Stichting Bouwresearch. De SBR-richtlijn vormt op zichzelf geen wet, maar vormt wel een belangrijk hulpmiddel voor het meten en beoordelen van trillingen. Met deze richtlijn worden trillingbronnen getoetst om te bepalen of deze voldoen aan de wettelijke normen zoals Besluit kwaliteit leefomgeving.

In de voorbereiding wordt op basis van ontwerp en uitvoeringswijze een analyse gemaakt op de eventuele verwachte trillinghinder. Indien er nog een (beperkt/aanvaardbaar) risico op trillingen over blijft, worden trillingmeters op gevels van gebouwen geplaatst om te monitoren dat streef- en grenswaarden (vanuit de SBR-richtlijn) niet overschreden worden.

Bereikbaarheid en veiligheid: borg een veilige en praktische ontsluiting voor verkeer naar Buizerdweg 33, tijdens aanleg en in de eindsituatie. En informeer bewoners tijdig over start van werkzaamheden die hinder gaan veroorzaken.

Reactie

Tijdens de uitvoering wordt door de aannemer gewerkt volgens een BLVC plan. Het doel van een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) is om tijdens de uitvoering van een bouwproject de overlast voor de omgeving te minimaliseren, de bereikbaarheid te waarborgen, en om alle belanghebbenden tijdig en blijvend te informeren over mogelijke hinder en de genomen maatregelen, zodat het project soepel verloopt en de omgeving maatschappelijk en economisch kan blijven functioneren. Daarnaast wordt het deel van de huidige Buizerdweg dat voor uw woning loopt uiteindelijk doodlopend. Uw perceel blijft vanzelfsprekend altijd bereikbaar. Zodra bekend is wanneer er gestart wordt met de werkzaamheden, wordt u hierover geïnformeerd.

Ruimtelijke inpassing en agrarische bedrijfsvoering

Erfinpassing: scherm de erfzijde naar de rotonde af (groenwal/haag + scherm), behoud zichtlijnen voor verkeer.

Reactie

Maatregelen voor de buitensituatie, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit. Het plaatsen van een geluidswal of -scherm heeft wel impact op het behoud van zichtlijnen voor het verkeer.

Licht en nachtelijke hinder: minimaliseer lichtuitstraling van de rotonde (armaturen, afscherming, dimregime).

Reactie

De openbare verlichting langs de Verlengde Westerdreef en de rotonde Verlengde Westerdreef – Laan van Nieuw Land wordt aangesloten op het bestaande dimregime van de gemeente (zie hieronder).

De armaturen worden voorzien van kappen/spiegels om de lichtbundels op de rijbaan te projecteren en strooilicht zoveel mogelijk tegen te gaan. Er worden LED armaturen toegepast waarvan de uitstraling naar de omgeving is beperkt. Deze zijn vergelijkbaar met de bestaande armaturen langs de Westerdreef.

Tegen lichtuitstraling vanuit koplampen van auto's die op de rotonde rijden zijn vooralsnog geen maatregelen in het ontwerp opgenomen. Deze maatregelen zijn nog onderwerp van onderzoek en gesprek.

Het dimregime dat wordt toegepast is:

Aan – 22:00 uur 100%
22:00 – 00:00 uur 70%
00:00 – 05:00 uur 50%
05:00 – 06:00 uur 70%
06:00 – Uit 100%

Economische gevolgen: leg, indien resthinder boven de normen blijft, een schade- en compensatieregeling vast (nadeelcompensatie).

Reactie

De provincie Flevoland heeft een Verordening nadeelcompensatie provincie Flevoland. Om hiervoor in aanmerking te komen kan een door Gedeputeerde Staten vastgesteld elektronisch aanvraagformulier worden ingevuld. Aan het aanvragen van nadeelcompensatie zijn voorwaarden verbonden. Deze zijn terug te vinden via: [Verordening nadeelcompensatie provincie Flevoland | Lokale wet- en regelgeving](#)

Procedurele punten

Hogere-waarden-procedure: als overschrijding van de standaardwaarden resteert, verzoeken wij de hoogst mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen te treffen vóórdat hogere waarden worden vastgesteld, en deze te onderbouwen met scenario's en kosteneffectiviteit.

Reactie

De Omgevingswet stelt afdoende eisen om met de geluidproductieplafonds een verhoging van de geluidbelasting tot meer dan waartoe is besloten te voorkomen.

GPP's en omgevingsplanregels: leg resultaatsverplichtingen vast (geluidproductieplafonds, onderhoud wegdek, schermen) én handhaafbare regels in het omgevingsplan.

Reactie

De Omgevingswet stelt afdoende eisen om met de geluidproductieplafonds een verhoging van de geluidbelasting tot meer dan waartoe is besloten te voorkomen.

Kritiekpunten en vragen op MER1, MER2 en akoestisch onderzoek

1a. Ik zou graag helder hebben hoeveel verkeer en db belasting gaat er bij opening in 2029 en in 2038, maar ook daarna over de rondweg Lelystad Zuid (op 50-60 meter van onze woning) langsrijden? Het maakt ook wel degelijk uit hoelang je per dag wordt blootgesteld aan ongezone hoge db belasting. Dus ik probeer uit de MER wat informatie te verkrijgen en stuit op het volgende:

In tabel 2.2 van MER fase 1 geeft referentiewaarde gemotoriseerd verkeer Buizerdweg weer richting Knardijk van 2700 intensiteiten in 2018.; Torenvalkweg 2500 intensiteiten in 2018. Interessant is de afbeelding van de Atlasomgeving (staat in zienswijze), die op de Buizerdweg een rode streep laat zien; dus hogere db en op de torenvalkweg een gele streep, lagere db belasting. Hoe wordt dit verschil verklaart?

Reactie

Het verschil is mogelijk te verklaren doordat onze berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het actuele verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

Iets minder verkeer op de Torenvalkweg dat, veel minder decibel produceert dan Buizerdweg, terwijl snelheid voertuigen Torenvalk weg aanzienlijk hoger ligt (20 km/uur) en kunt u mij meenemen in de berekening hoe er aan de intensiteiten gekomen wordt in 2018 in tabel 2.2? Redelijk belangrijk namelijk, als ik nu aan de gevel de decibel meet met mijn Sorama app, op 2 meter hoogte met welke intensiteiten qua verkeer moet ik dan rekening houden op dit moment? En hoeveel daarvan zijn licht, middelzwaar en zwaar verkeer? Om het vergelijk huidig en toekomstig verkeer te kunnen maken en daar dan een zienswijze op te kunnen maken nu? Ofwel wat is de nulmeting nu met welke verkeersintensiteiten?

Reactie

Het verschil is mogelijk te verklaren doordat onze berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het actuele verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

1b. Ik probeer van tabel 3.1 in Akoestisch onderzoek, iets te begrijpen. Het zijn aangeleverde verkeersintensiteiten aangeleverd door de gemeente Lelystad, valt er te lezen. Welke aangeleverde verkeersintensiteiten? Van welke wegen dan, of welke gegevens en van welk jaar? En hoe zijn die omgezet naar de Rondweg in 2038? Waar is rekening mee gehouden qua economische ontwikkelingen in de regio? En waarom zijn andere ontwikkelingen uitgesloten? En als die uitgesloten ontwikkelingen als bijv. de Distributie Hub wel had meegenomen, wat was er dan gebeurt met cijfers op doorsnede 1 en 2?

Doorsnede 1 15.139 voertuigen is net voor rotonde bij Albert Heyn (Warande), mogelijkheden 2 richtingen 3 sprong, vanuit beide richtingen.

Doorsnede 2 13.154 voertuigen is net voor rotonde (50 meter van ons woonhuis) mogelijkheden 2 richtingen (3 sprong) vanuit beide richtingen.

Reactie

De verkeerscijfers die voor het 2038 zijn aangegeven worden gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer. Dit model heeft als basisjaar 2018. Hierin zijn de vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen, op het moment van het opstellen van het projectbesluit. Met deze ontwikkelingen en de autonome groei van het verkeer wordt vervolgens de verkeersintensiteit in 2038 bepaald.

We gaan nu van 2018 naar 2038 in tabel 3.1 blijktbaar. We onderzoeken de uitgangspunten zoals genoemd in 3.1 MER fase 2, maar gaan gelijk naar de toekomst naar 2038. Waarom wordt hier de nulmeting overgeslagen? Hoeveel van deze motorvoertuigen komen bij doorsnede 2 van de A6 af? En hoeveel naar A6 toe? Hoeveel voertuigen zullen richting De Poort van Nieuwland gaan of komen, hoeveel voertuigen dus richting Lelystad per etmaal? Ik snap dat je aan een motorvoertuig niet kunt zien waar hij heengaat, maar ik vraag me dus af: Kloppen de verkeersintensiteiten van het jaar 2038 wel? Ik kan het zo niet controleren.

Reactie

De verkeerscijfers die voor het 2038 zijn aangegeven worden gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer. Dit model heeft als basisjaar 2018. Met de vergunde ruimtelijke ontwikkelingen op het moment van het opstellen van het projectbesluit en de autonome groei van het verkeer wordt vervolgens de verkeersintensiteit in 2038 bepaald.

En dan:

Hoe wordt gegevens zwaar/matig/licht verkeer dan aangeleverd door de gemeente Lelystad? Ik wil dolgraag weten hoeveel vrachtverkeer er nu over de Laserdreef rijdt bijvoorbeeld en de Buizerdweg, (in combinatie met vrachtverkeer Houtribweg zou je wellicht weer zienswijze kunnen maken op tabel 3.1)? Door metingen ooit gemeten op de dreven? Of ook weer een computermodel? Maar wat worden hier dan voor basisgegevens gebruikt in het model en wanneer zijn deze gemeten? Of op basis van aantal bedrijven en aantal vrachtwagens dat deze bedrijven bezit in Lelystad, of wat? Doordat ik deze basisgegevens niet heb kan ik er niets mee, mijn zoon studeert nu 2 jaar wiskunde (econometrie) aan de UVA, heeft zijn vwo en eerste jaren universiteit Summa Cum Laude gehaald, ik heb tabel 3.1 aan hem laten zien, maar hij zei ook, dat je meer gegevens nodig hebt om er iets mee te kunnen in een zienswijze, op tabel en afbeelding 3.1 dus, vooral richting van verkeer is cruciaal bij deze intensiteiten.

Is rekening gehouden bij de Etmaal intensiteiten van Rondweg Lelystad-Zuid betreffende de voertuigen in 2038 met de Distributie Hub die de gemeente Lelystad blijktbaar graag wil zijn voor megadistributiecentra uit Europa, is 8 september 2025 te lezen in Financieel dagblad? Met de Flevokust haven bijvoorbeeld, is niet alleen Nederland, maar ook België, Ierland en Noord-Frankrijk goed bereikbaar lezen we op LinkedIn, waarin Bankier Dirk Mulder van de ING het artikel van NRC/Financieel Dagblad repost.

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Hierin zijn de vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen, op het moment van het opstellen van het projectbesluit.

Maar niet alleen in de Flevokust haven, aan het einde van de Laan van Nieuw Land ligt ook een industrieterrein vlakbij vliegveld Lelystad, dat volop wordt ontwikkeld en waar inmiddels Inditex gevestigd is, met 200 vrachtwagen bewegingen per dag (aantal jaren terug gelezen), maar wordt intussen ook flink uitgebreid naar 300.000m², daarmee het grootste distributiecentrum van Nederland. En dan nog Bol.com die naar Lelystad komt en 260.000 m² grond heeft gekocht, durven we helemaal niet aan te denken wat dit voor gevolgen heeft voor de leefbaarheid in en rondom Lelystad. Lelystad biedt de ruimte om grootschalig te bouwen, lezen we, omdat we goedkoop zijn en hier nog ruimte is. Grond kost hier blijktbaar bijna niets. Ongelofelijk; dus dat wat Lelystad aantrekkelijk maakt: "Lelystad geeft lucht", wordt nu goedkoop weggegeven aan bedrijven van Miljardairs? Maar is er wel gedacht aan de gevolgschade voor het milieu van

Lelystad? Is daar wel geld voor gereserveerd en gevraagd van deze miljardairs als eigenaars van Jysk, Bestseller en Ahold Delhaize en Inditex? Dirk Mulder schrijft ook dat het druk legt op de o.a. de infrastructuur en het milieu van Lelystad. Bij het maken van notabene een Rondweg, zou je een visie, onderzoek en de gevolgen van de gemeente en provincie van dit fenomeen in de MER toch mogen verwachten en dan vooral in voertuigintensiteiten. Ik lees er helemaal niets over, opmerkelijk, terwijl de Rondweg Lelystad-Zuid toch voor 100 jaar wordt aangelegd.

En wat als het vliegveld toch opengaat, dat destijds voor een gulden is verkocht aan Schiphol. Voor vakantievluchten of F-35 van defensie en een toename aan verkeer gaat opleveren. Beslissing valt eind december 2025 in de Tweede Kamer, lezen we. Wat heeft de opening voor gevolgen op de verkeersintensiteit op Laan van Nieuw Land en rondweg?

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Hierin zijn de vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen, op het moment van het opstellen van het projectbesluit.

Bataviastad wil uiteraard ook verder uitbreiden, heeft nu al miljoenen bezoekers die nu dan in 2029 via de rondweg Laan van Nieuwland naar Bataviastad kunnen. Lees ik ook niets over in de MER. Zelfs uit de richting van Harderwijk/Veluwe/Duitsland is via Vliegveld- Antony Fokkerweg / Laan van Nieuw Land een interessante route naar Bataviastad of Enkhuizen, of Lelystad zelf. Is deze route ook meegenomen met etmaal intensiteiten op rondweg? We zijn immers nu in 2038.

Reactie

De route richting Bataviastad en Flevokust blijft bewegwijzerd richting/via Lelystad-Noord. Meer informatie over verkeer is beschreven in paragraaf 2.3.

Nederland en Lelystad vergrijst, wat ook veel meer verkeer gaat genereren, zoveel invloeden die verkeer alleen maar zullen doen toenemen, ik verwacht op zijn minst een worstcasescenario in tabel 3.1 met duidelijkheid voor de gevolgen van de rondweg en verkeersintensiteiten waarin ik kan meedenken en een zienswijze kan maken op de toename van belasting op onze/mijn gezondheid. Hoeveel vrachtwagenbewegingen per etmaal heeft de gemeente Lelystad eigenlijk binnengehaald met de komst van logistieke en andere bedrijven sinds 2018? Inclusief de te verwachten groei naar 2038.

Reactie

Demografische ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel van de gemeente Lelystad.

1c. In Hoofdstuk 4.6 akoestische effecten Akoestisch onderzoek, lees ik dat er een studie is gedaan met naam: Verkeersstudie Rondweg Lelystad. Interessante studie, kunnen hem alleen niet vinden in de bijlage, op internet ook al niet. Had enorm geholpen bij het maken van deze zienswijze en |het zou fijn zijn als deze alsnog ter beschikking wordt gesteld.

Reactie

De term 'verkeersstudie Rondweg Lelystad-Zuid' refereert aan het gebruikte verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Het betreft geen nieuw of apart onderzoek.

Lees ook dat verkeer op de Westerdreef met factor 3 zal gaan stijgen in 2038, niet doordat we jaren verder zijn met ontwikkeling van stad, maar nee, alleen doordat er een rondweg komt gaan we in 2038 van 5.000 naar 14.000 motorvoertuigen intensiteit op de Westerdreef. Welk punt op de Westerdreef deze voorspelling wordt gedaan, wordt niet genoemd helaas. Je hebt daar industrieterrein Noordersluis als factor, diverse wijken, rotonde richting station etc. als aftakking en doorgaande route Batavia stad en Enkhuizen etc.

Ook verschillende snelheden als 70 en 50 km/uur op de Westerdreef gereden, ook van belang bij berekening decibel toename.

Reactie

Het gedeelte Westerdreef dat hier wordt bedoeld betreft het gedeelte tussen Larserdreef en Ranonkellaan. Dit gedeelte gaat straks onderdeel uitmaken van de Rondweg. De nieuwe rondweg zorgt voornamelijk voor een herverdeling van het verkeer, de stijging van het aantal vervoersbewegingen komt door toekomstige ontwikkelingen elders in Lelystad.

Hoeveel van de 14.000 motorvoertuigen op de westerdreef in 2038 zijn zware voertuigen? En middelzware n lichte? En hoeveel daarvan gaat dan ook over de Rondweg Lelystad Zuid rijden en in welke richting? Het geluid gaat op de Westerdreef toenemen met 5 db, dit is een gemiddelde uiteraard, wat is dan de maximale db belasting die gehaald gaat worden met komst van de rondweg op de Westerdreef in 2038 met 14.000 voertuigen? 90 db? Lijkt me interessant om dat in een grafiek te zetten, hoeveel uur per etmaal welke belasting en hoeveel uur in de nacht wellicht een mindere belasting, maar wel piekbelasting. Zodat je kunt inzien hoe tot de 5 db verhoging gekomen wordt. Zou ook graag een dergelijke grafiek zien voor Rondweg Lelystad Zuid.'

Reactie

De verlengde Westerdreef en de Laan van Nieuwland zijn na realisatie onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Lelystad. Dit kenmerkt zich door twee rijstroken per richting en een hoge maximum snelheid. Een van de doelstellingen van de rondweg Lelystad-Zuid (waaronder de Verlengde westerdreef) is een betere verdeling van het verkeer en een ontlasting van de verkeersdruk op onder andere de Larserdreef richting afrit 10 van de A6. Meer informatie over snelheid is beschreven in paragraaf 2.1.

2. Onze propaangastank wordt niet meegenomen in paragraaf 6.2.9 Omgevingsveiligheid, met het vaststellen van de omgevingsveiligheid blijkt, zie afbeelding MER 1, blz. 43 Onze tank staat er niet tussen op de kaart, ook niet in de lijst eronder, sterker nog ik zie onze boerderij en woonhuis niet ingetekend staan. De tijdelijke propaangastank van de school Warande staat er wel tussen, maar de onze niet. De gastank staat er al sinds 1994 en de milieu inspecteur van de gemeente Lelystad vraagt bij iedere milieucontrole op ons erf naar het keuringsrapport van deze propaangastank. Dus rara, hoe kun je deze tank vergeten, notabene de risicobron het dichtst bij de rondweg gelegen.

Reactie

Dat uw propaangastank niet is meegenomen, komt mogelijk door de inhoud van de tank. Pas vanaf een bepaalde inhoud en bij een bepaald aantal bevoorradingen per jaar, is sprake van een risicobron.

En wat heeft een ongeluk op de rotonde bijvoorbeeld met vrachtwagens of met de helikopter van de EBI Lelystad, of wat dan ook, dat met de komst van de rondweg Zuid naar onze omgeving wordt gebracht, voor gevolgen voor onze veiligheid van de rondweg op 50 meter als bewoners?

Reactie

Over de Rondweg Lelystad-Zuid mogen geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het is onwaarschijnlijk dat een ongeluk op 50 meter afstand invloed heeft op de veiligheid. Voor de verkeersveiligheid wordt een obstakelvrije zone aangehouden. Dit is een deel van de wegberm waar geen obstakels (masten, bomen en andere objecten) mogen staan en waar de berm vlak moet zijn. Deze berm breedte is bij 70 km/u : 4,5 m breed en bij 80 km/u 6 meter breed.

3. Op blz. 184 MER fase 2 worden de woningen binnen een afstand van de rondweg besproken over trillingen. Onze woning niet, zoals u kunt nalezen en in de MER. De 30 woningen aan de Waterbies worden wel besproken, wonen er nog niet eens en ze hebben al een hele hoge aarden wal, met scherm erboven. Is dat niet een factor, ook een wal? Wij hebben geen wal dus verwachten we meer trilling toename, maar worden dus niet genoemd op blz 184?

Reactie

De woningen aan de Waterbies komen op een afstand van 25 meter vanaf de Verlengde Westerdreef en liggen daarom binnen het studiegebied voor het thema trillingen. De impact op deze woningen is beperkt, daarmee geldt dat ook voor woningen die verder bij de Rondweg vandaan liggen. Daarnaast is in paragraaf 6.5.2 aangegeven dat er op Buizerdweg 33 een toename is van trillinghinder, omdat er in de referentiesituatie geen weg is.

En waarom blijft het aantal vrachtwagens gelijk bij referentiejaar en 2038? Welke verkeergegevens van nu en in de toekomst zijn hier dan meegenomen? De deskundige op geluidbelasting van de Provincie Flevoland heeft gezegd in onze tuin dat de rondweg (rotonde) op 50 meter van ons woonhuis komt, dus lijkt ons dat we dan hier relevant zijn?

Reactie

Alle verkeersintensiteiten volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad, inclusief de verdeling naar licht/middelzwaar/zwaar verkeer.

4. Blz. 81 MER 2, 6.7.2 beoordeling en effecten thema Licht Bij realisatie Rondweg Lelystad-Zuid treedt nauwelijks lichthinder op. En omdat er nu 60 meter van ons woonhuis de dichtstbijzijnde lantaarnpaal staat, wat een lichtmast genoemd kan worden en er nu ook verkeer rijdt, gaat dit vergelijkbaar zijn na aanleg rondweg in 2029 qua verlichtingssterkte lees ik. Op welke zijde van de woning dan precies?

Reactie

In het MER is geconstateerd dat voor uw adres sprake kan zijn van een toename van lichthinder. Hierop is de Richtlijn Lichthinder van toepassing. Via de zorgplicht uit de Omgevingswet zijn de grenswaarden uit de Richtlijn Lichthinder wettelijk bindend. In de Richtlijn Lichthinder staan grenswaarden beschreven voor de verticale verlichtingssterkte op de gevels van potentieel gehinderden en grenswaarden voor de helderheid van de verlichtingsarmaturen. Het lichtontwerp dient aan de Richtlijn Lichthinder te worden getoetst, dan zal blijken of het plan aan de Richtlijn voldoet. Deze toets is uitgevoerd door de gemeente Lelystad en de uitkomsten voldoen aan de Richtlijn Lichthinder waardoor geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

De oprit naar ons huis is aardedonker vanaf de Buizerdweg (komende vanaf de zogenoemde lichtmasten) en is de winter/avond niet zonder zaklamp te lopen, behalve bij volle maan dan.

En dan geheel weggelaten in de MER: Wat valt er bijvoorbeeld straks te zeggen van de verlichting over de Laan van Nieuw Land van de auto's, vrachtwagen op ons woonhuis aan de nu licht luwe zijde van ons huis, de zijde waar we wonen en slapen. Het is nu aardedonker op het weiland naast ons en dan nog de lichten van motorvoertuigen op de rotonde die op ons schijnen bij rond rijden op rotonde en welke maatregelen horen daarbij?

Reactie

De openbare verlichting langs de Verlengde Westerdreef en de rotonde Verlengde Westerdreef – Laan van Nieuw Land wordt aangesloten op het bestaande dimregime van de gemeente (zie hieronder).

De armaturen worden voorzien van kappen/spiegels om de lichtbundels op de rijbaan te projecteren en strooilicht zoveel mogelijk tegen te gaan. Er worden LED armaturen toegepast waarvan de uitstraling naar de omgeving is beperkt. Deze zijn vergelijkbaar met de bestaande armaturen langs de Westerdreef.

Tegen lichtuitstraling vanuit koplampen van auto's die op de rotonde rijden zijn vooralsnog geen maatregelen in het ontwerp opgenomen. Deze maatregelen zijn nog onderwerp van onderzoek en gesprek.

Het dimregime dat wordt toegepast is:

Aan – 22:00 uur 100%

22:00 – 00:00 uur 70%

00:00 – 05:00 uur 50%

05:00 – 06:00 uur 70%

06:00 – Uit 100%

5. MER 1 7.3.2. Effect op huizen in Hollandse Hout en Warande worden beschreven in voorkeur van tracé. Wij worden niet eens benoemd als geluidbelaste woning? Terwijl wij door aanleg turbo rotonde en Laan van Nieuw Land zo dicht bij ons woonhuis oneindig meer belast gaan worden aan onze leezijde van de gevel, dan op dit moment. De woningen op het Hollandse Hout aan de rand ligt sowieso minimaal 2,5 keer verder weg van de rondweg dan ons woonhuis en dan hebben de bewoners nog het voordeel van de wind, die vaker van woningen Hollandse Hout afwaait. Er worden nog woningen tussen de weg en hun woningen gepland ook in de toekomst (deels dan). Bijzonder weer om ons adres niet eens te noemen. Terwijl we heel graag de snelheid van de Laan van Nieuw Land naar beneden hadden gezien bijgesteld worden, zodat de Laan van Nieuw Land verder weg van ons erf gesitueerd kon worden. Wat had de variant door de wijk voor gevolgen voor ons adres? Wordt ook hier weer niet genoemd.

Reactie

in MER fase 1 is het onderscheidende effect van de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in het MER niet voor alle specifieke woningen, maar op een wat hoger abstractieniveau, waarbij ook het aantal woningen dat mogelijk te maken krijgt met een toename van geluidbelasting relevant is.

6. Hoe wordt de afwatering van erf/woonhuis en schuren straks geregeld. Het water gaat nu via de sloot richting Lage Vaart? Ook tijdens aanleg/rotonde?

Reactie

Ter plaatse van de rondweg worden nieuwe watergangen gegraven en duikers aangelegd. De bestaande watergangen (sloten) rondom uw het perceel blijven gehandhaafd en worden op deze nieuwe watergangen aangesloten. Deze nieuwe watergangen krijgen een vrije uitstroom richting de Lage Dwarsvaart, deze heeft een lager waterpeil (-6,20 m NAP). Bovenstaand genoemde waterhuishouding is uitgetekend en berekend en door Waterschap Zuiderzeeland akkoord bevonden.

7. Blz. 145 MER2 “de effecten op de gezondheid zijn verwaarloosbaar” hoofdstuk 7.11 Hier worden we weer niet genoemd, we worden met gemiddeldes en kleurtjes, plusjes en minnetjes weg gerekend in de MER, maar feit is wel dat er nu maar 1 woonhuis staat aan de toekomstige Laan van Nieuw Land, dus procentueel gaan de bewoners van dat woonhuis oneindig veel meer belasting krijgen qua geluid, fijnstof, uitlaatgassen etc. van die motorvoertuigen op de rondweg, aangezien die weg er nu niet is. Het effect van de rondweg is dus niet verwaarloosbaar, zoals genoemd, op onze levens.

Reactie

De impact op geluid is beoordeeld in paragraaf 6.3 van het MER fase 2, fijnstof in paragraaf 6.4. Voor luchtkwaliteit geldt dat er geen sprake is van een verschuiving van woningen in bepaalde belaste klasse. Daarnaast zijn in het MER de effecten op de gemiddelde gezondheid van mensen in het plangebied onderzocht en hier is geconcludeerd dat er gemiddeld geen achteruitgang of vooruitgang op de gemiddelde gezondheid is.

8. Voor aanleggen van de rondweg worden zoveel mogelijk stille machines gebruikt lezen we in de MER, machines met max 70 db geluid. Welke machines zijn dan een optie? Kan ook de achteruitrijpijp worden aangepast als de shovel of wat ook solitair werkt? Die is namelijk 500 meter verderop nog te horen weet ik uit ervaring en dat is even wel grappig, maar niet maanden en maanden lang.

Reactie

De in te zetten machines voldoen aan landelijke regelgeving. De 'achteruitrijpijp' mag om veiligheidsredenen niet uitgezet worden, ook niet in het werkvak.

Of zijn ze op traditionele verbranding en kan het geluid oplopen tot 100 db of meer, hoeveel machines hebben deze uitstoot dan?

Reactie

Het is het streven om zoveel mogelijk elektrisch aangedreven machines te gebruiken tijdens de aanleg van de Rondweg. Vanwege beperkingen op het gebied van beschikbaarheid materieel en beschikbaarheid stroom kan niet het hele werk met elektrisch aangedreven materiaal uitgevoerd worden. Daarom zal een (klein) deel van de machines op traditionele verbranding zijn.

Bij welke werkzaamheden wordt dan de 80 db overschreden en hoelang duurt dit? Kan er ook tijdelijke geluidsbescherming worden gerealiseerd Tijdens de aanleg? Alle beetjes helpen, de aanleg wordt van kunstwerken en rondweg natuurlijk een ramp voor ons.

Reactie

Eventuele hoge geluidbelastingen tijdens de aanleg komen niet voort uit motorgeluid. Deze worden veroorzaakt door activiteiten als het intrillen damwanden, het heien van funderingspalen en het frezen van asfalt. Deze werkzaamheden zijn van relatief korte duur en er wordt in de gaten gehouden dat geldende normen/richtlijnen niet overschreden worden. Als op voorhand verwacht wordt dat de geluidsnormen worden overschreden, wordt de werkmethode gewijzigd (bijvoorbeeld funderingspalen schroeven i.p.v. heien). Maar omdat het detailontwerp en de beoogde werkwijze van de aannemer nog niet bekend zijn, kan hier op voorhand nog niks concreets over gezegd worden.

9. Blz. 43, MER2 trilling en geluidshinder van bouwverkeer van toepassing zijn, hoge hinder. Hoe hoog en hoe lang?

Reactie

Eventuele hoge geluidbelastingen tijdens de aanleg komen niet voort uit motorgeluid. Deze worden veroorzaakt door activiteiten als het intrillen damwanden, het heien van funderingspalen en het frezen van asfalt. Deze werkzaamheden zijn van relatief korte duur en er wordt in de gaten gehouden dat geldende normen/richtlijnen niet overschreden worden. Als op voorhand verwacht wordt dat de geluidnormen worden overschreden, wordt de werkmethode gewijzigd (bijvoorbeeld funderingspalen schroeven i.p.v. heien). Maar omdat het detailontwerp en de beoogde werkwijze van de aannemer nog niet bekend zijn, kan hier op voorhand nog niks concreets over gezegd worden.

10. We wilden graag ook aandacht vragen voor onze recreatiewoning, die al meer dan 25 jaar op het erf staat. Deze woning wordt ook door mij en mijn kinderen gebruikt en wordt niet extern verhuurd. Waarom staat deze recreatiewoning niet benoemd in de MER, zelfs online is deze te vinden, aangezien hij op taxatierapport van de gemeente staat?

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staan de geluidberekeningen beschreven. Waar wettelijk vereist worden gevelmaatregelen getroffen. Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Recreatiewoningen in Hollandse Hout die er nog niet zijn worden wel benoemd door Witteveen en Bos. Volgens de minimale vereisten hoeft u waarschijnlijk niets aan beschermende maatregelen te doen aan onze recreatiewoning, maar er is een keuze om uit coulance wel mee te denken met ons en te zien wat er mogelijk is, toch?

Reactie

In het akoestisch onderzoek, behorend bij het ontwerp-projectbesluit staan de geluidberekeningen beschreven. Waar wettelijk vereist worden gevelmaatregelen getroffen. Overige maatregelen, zoals een geluidsscherm, zijn volgens de kaders niet doelmatig. De gemeente Lelystad voert gesprekken met u om te kijken of er eventueel toch aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Het projectbesluit sluit deze mogelijkheid niet uit.

Conclusie en verzoek

Zonder een overtuigend en bindend maatregelenpakket is naar ons oordeel geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat verzekerd. Ik maak bezwaar tegen vaststelling van het projectbesluit/ omgevingsplan in de huidige vorm en verzoeken u om:

- 1) Een integraal maatregelenpakket te besluiten (bron, overdracht, ontvanger), inclusief onderhouds- en vervangingsverplichtingen.
- 2) De binnennorm 33 dB Lden contractueel te borgen met vóór- en nametingen.
- 3) Een monitorings- en handavingsregime vast te leggen (met sancties bij overschrijding).
- 4) De erfinpassing en bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf expliciet te regelen.
- 5) Plan en garantie voor aanleg van een geluidswal.
- 6) Graag een antwoord op mijn vragen.
- 7) Graag aandacht voor een communicatieplan over hoe wij geïnformeerd worden, bij werkzaamheden, waarbij we bijvoorbeeld ons erf niet af kunnen komen, of andere werkzaamheden met ernstige overlast voor ons.

8) Op 5 september 2025 stond er namelijk een vrachtwagen net even rechts van ons erf en de chauffeur vertelde dat er een telecomkabel werd omgelegd deze dag. Wij wisten nergens van. Het bleek ook dat de enige toe rit naar ons erf daarvoor opgebroken moest worden. Lijkt me toch wel voldoende impact op ons hebben, dat het wellicht de moeite waard is om ons te informeren ? Dus graag een plan, om dit te voorkomen in de toekomst.

Reactie

Wij verwijzen u naar de antwoorden die wij hierboven hebben gegeven.

3.7 Zienswijze 3441844

Wandel- en fietsroutes

Nieuw te realiseren wandel en fietsroutes Lelystad – Zuid:

Gezien de te verwachte verkeersintensiteit op wandel- en fietspaden

- Tweerichtings- fietspad inrichten als doorfietspad.
- Een doorfietspad in Nederland heeft minimaal 2 fietsstroken. 1 fietsstrook per richting, met een minimale breedte van 5 meter voor het doorfietspad.
- Gezien de te verwachte drukte van voetgangers/wandelgroepen in beide richtingen is onze aanbeveling om langs beide kanten van het fietspad een voetpad aan te leggen, hetgeen de algehele veiligheid ten goede komt.

Factoren die breedte beïnvloeden en in dit geval een grotere breedte van het fietspad vereisen:

- * Te verwachten grote verkeersintensiteit: meer verkeer, inclusief snorfietzers en speedpedelecs, vraagt om bredere fietspaden.
- * Diverse gebruikersgroepen: Er moet rekening gehouden worden met een grote variatie aan fietsers, van snel tot langzaam. Zoals groepen schoolkinderen, wielrenners, etc.
- * Verkeersveiligheid: Een breder fietspad vergroot de marge tussen fietsers en vermindert daardoor conflicten, wat de veiligheid ten goede komt.
- * Sociale veiligheid:
 - Juiste verlichting, doorzichtlijnen en lange zichtlijnen, ook naast het fiets- en wandelpaden in de fietstunnel.
 - Obstakel vrije berm van minimaal 2 meter langs het voetpad.
 - Bij duisternis houden fietsers nog wat grotere afstand aan. Daarnaast weten we uit praktijkonderzoek dat de breedte grote invloed kan hebben op tevredenheid en veiligheidsgevoel van fietsers.
- * Uitgangspunt voor de benodigde fietspadbreedte is dat twee fietsers altijd veilig en comfortabel naast elkaar kunnen fietsen. Daarom zijn wandelpaden aan beide zijden van het fietspad, juist ook in de fietstunnel(!), een vergroting van de sociale veiligheid.

Reactie

Nieuw te realiseren wandel- en fietsroutes Lelystad-Zuid

Het fietspad langs de Buizerdweg is onderdeel van de fietsstructuur van Lelystad. Dit betekent een 3,5 meter breed fietspad uitgevoerd in rood asfalt. Binnen de plannen van Zuiderhage wordt eveneens voorzien in een fietsverbinding aan de westzijde van de rondweg.

Factoren die breedte van het fietspad beïnvloeden

De breedte van een doorfietsroute is afhankelijk van de verkeersintensiteit. Op basis van de verwachte verkeersintensiteit (spitsuurintensiteit 100 fietsers) is een breedte van 4,00 meter conform landelijke richtlijnen (CROW) voldoende. Dit ontwerpbesluit is onderschreven door de Fietsersbond.

Sociale veiligheid

Het aspect sociale veiligheid is bij het ontwerp van de fietstunnel en de fietsonderdoorgang meegenomen. In de fietshellingen zijn geen bochten aanwezig en mede door het smalle betondek van de bovenliggende weg is er voldoende doorkijk door de tunnel heen. De fietstunnel en de fietsonderdoorgang worden voorzien van openbare verlichting (zowel onder het brugdek als langs de hellingbanen).

Compensatie verdwenen Natte Ader langs de Buizerdweg / Buizerdlaan

Doordat sloten, inclusief de aangrenzende oevers, bermen en bomen, langs een groot deel van de Buizerdweg zijn verdwenen, is de natuurwaarde van deze Natte Ader aangetast. Voor herplanting van de verdwenen bomen langs de Buizerdweg heeft de Provincie uitstel verleend. Bomenrijen zijn een belangrijk oriëntatiepunt tijdens foerageren van vleermuizen. De verdwenen natuurwaarden langs de Natte Ader moeten worden gecompenseerd!

Reactie

Langs de Buizerdweg en Verlengde Westerdreef komen waterpartijen en vegetatie (waaronder riet) en bomen. Voor bomen die gekapt worden ten behoeve van de aanleg van de weg, geldt de verplichting dat deze gecompenseerd moeten worden.

Foerageergebied van de Kiekendief

In milieueffectrapport fase 2, op pagina 90, wordt bij afbeelding 6.18 de vliegroute van de Blauwe Kiekendief aangegeven waarop deze langs en over de Buizerdweg loopt. Punten van aandacht voor bescherming foerageergebied Blauwe Kiekendief in de omgeving van de Buizerdweg:

Het landbouw- / recreatiegebied tussen de rotonde Buizerdweg / Hollandse Hout en Hollandse Hout is belangrijk voor de Kiekendief, maar ook het terrein eromheen, en dat belang groeit!

- Door het inrichten van Warande / Zuiderhage wordt de route langs de Noordzijde van het Hollandse Hout onmogelijk voor kiekendieven en zullen alle vogels die Oostelijk van de Knardijk foerageren naar verwachting de Knardijkroute nemen, en de Buizerdweg.
- In Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek (A&W - rapport 1443) staat dat foerageergelegenheid voor kiekendieven wordt bedreigd.

Voorwaarden aan een geschikt foerageergebied:

1. Langs bosrand nabij open landschap.
2. Op enige afstand van menselijke verstoringsbronnen.
3. Voldoende schaal en interne samenhang/aansluitend bij bestaand foerageergebied.
4. Kans op regelmatig hoog aanbod van Veldmuizen.
5. Vrij open vegetatiestructuur zodat muizen vangbaar zijn.

Reactie

Voor de blauwe kiekendief is een mitigatieplan opgesteld (onderdeel van het MER). Dit plan is met inzet verschillende specialisten tot stand gekomen en is uitvoerig afgestemd. In eerste instantie wordt gebruik gemaakt van een tijdelijke oplossing. Deze oplossing betreft een ruime uitbreiding van de bestaande vogelakker nabij de Herlaan. De bestaande vogelakker is destijds ingericht ten behoeve van de realisatie van Warande Deelgebied 1. Naast deze vogelakker wordt een vergelijkbare vogelakker ingericht volgens een bouwplan dat is afgestemd met specialisten. Daarnaast wordt op de Knardijk een aangepast maaibeleid toegepast. Hiervoor is een overeenkomst met het Waterschap Zuiderzeeland afgesloten.

Beide maatregelen dragen bij aan een beter functionerend foerageergebied voor de blauwe kiekendief. Voor een permanente oplossing wordt gezocht naar geschikte percelen in de omgeving. Een permanente oplossing is op korte termijn niet realiseerbaar.

Verdere bebouwing ten zuidwesten van de Lage Dwarsvaart moet vermeden worden. Dus geen verdere woningbouw op het akkerveldje naast woonwijk Hollandse Hout. De huidige situatie voldoet aan de voorwaarden en mag niet verstoord of ingeperkt worden. Waar mogelijk aldaar de gunstige voorwaarden voor foerageren en aanvliegroutes verbeteren of optimaliseren!

Reactie

Dit veldje valt buiten de scope van het project Rondweg Lelystad-Zuid. Mogelijke ontwikkelingen moeten procedures doorlopen om tot uitvoering te komen, ook dit onderwerp wordt tijdens de vergunningsaanvraag behandeld.

Geluidsbelasting woningen Hollandse Hout

Veel woningen in het Hollandse Hout bestaan deels uit een houtskelet constructie. De geluidsreductie van de gevel is daardoor minder dan bij een stenen gevel constructie. Gangbaar wordt de geluidsbelasting aan de buitenzijde van de gevel gemeten met een te verwachten geluidsreductie door de gevelconstructie heen. Aangezien bij woningen met verblijfsruimten met wanden uitgevoerd in hout de geluidsreductie van buitenzijde naar binnenzijde gering is moet de geluidsbelasting aldaar binnen worden gemeten. Ondanks de wat grotere afstand tot de rondweg moeten, ten behoeve van woningen in het Hollandse Hout, geluidswerende maatregelen langs deze weg worden genomen.

Reactie

De geluidwering van houtskeletbouw gevels is niet persé minder dan die van gemetselde muren omdat er vaak sprake is van een met minerale wol gevulde spouwconstructie en gipswanden. Gezien de afstand tot de rondweg zullen er geen overschrijdingen optreden van binnen niveaus. De geluidwering van ten minste 20 dB(A) volgens het Bouwbesluit 2012 zal toereikend zijn. Ook omdat er ter plaatse van de woningen aan de Hollandse Hout geen gemeentelijke standaardwaarden worden overschreden.

3.8 Zienswijze 3440957

Onderstaand mijn bijdrage voor de zienswijze voor de ontwikkeling van de rondweg Lelystad Zuid. Vriendelijk verzoek om hiervan kennis te nemen en de punten mee te nemen in verdere afwegingen en besluiten rond de ontwikkeling en aanleg van de rondweg.

- Wijziging normenkader geluid Omgevingswet (2024)

Het normenkader voor geluid onder de Omgevingswet, die in 2024 is ingegaan, vervangt oudere wetten zoals de Wet geluidhinder en het Activiteitenbesluit en integreert geluidregels voor meer geluidsbronnen in één wettelijk kader. Dit kader, deels vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), definieert geluidnormen voor met name nieuwe geluidgevoelige gebouwen, waarbij de nadruk ligt op het beperken van geluidbelasting en het waarborgen van aanvaardbaarheid. Het omgevingsplan is een belangrijk instrument om lokale afwegingen te maken en geluidbeleid te verduidelijken.

Reactie

Hartelijk dank voor deze zienswijze. Deze informatie is bij de gemeente bekend. Momenteel werkt de gemeente aan een lokaal beoordelingskader voor geluid van wegen en activiteiten.

3.9 Zienswijze 3440950

Namens 3 CPO's die samenwerken als Natuurrijk, toekomstige bewoners van Buurtschap 10 (Buurtschap Buitenwaard/Waterkop), maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van het Ontwerp-Projectbesluit Rondweg Lelystad-Zuid en het bijbehorende milieueffectrapport (MER). Wij onderschrijven het belang van een goede ontsluiting van Lelystad en het Nationaal Park Nieuw Land. Tegelijkertijd maken wij ons ernstige zorgen over de effecten van de nieuwe rondweg op de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid in ons toekomstige woongebied.

1. Geluidsoverlast

Uit het MER blijkt dat de geluidsbelasting in Buurtschap 10 door de aanleg van de rondweg zal toenemen. Bij een verkeersintensiteit van meer dan 20.000 voertuigen per etmaal, inclusief vrachtverkeer, zijn waarden rond of boven 55 dB Lden te verwachten. Dit betekent aanzienlijke hinder. Het MER noemt wel stil asfalt en geluidswallen, maar er zijn geen concrete garanties dat deze maatregelen ook bij Buurtschap 10 worden toegepast.

Verzoek: Leg wettelijk vast dat langs Buurtschap 10 bronmaatregelen (stil asfalt) en overdrachtsmaatregelen (natuurlijke geluidswal of scherm) worden gerealiseerd, met bijzondere aandacht voor de rotonde bij de Verlengde Westerdreef.

Reactie

Het MER onderzoekt de effecten van de nieuwe rondweg, waarbij de referentiesituatie (huidige situatie) wordt vergeleken met het planvoornemen en/of varianten. Momenteel wordt ook de wijziging van het Omgevingsplan door de gemeente Lelystad voorbereid voor buurtschap 10. In het kader daarvan wordt ook weer een nieuwe studie gedaan naar de geluidbelasting, inclusief een maatregelafweging. In het ontwerp-projectbesluit en MER van de Rondweg Lelystad-Zuid is al uitgegaan van een geluidreducerend asfalt-type op de Verlengde Westerdreef ter hoogte van buurtschap 10. In hoeverre er nog afschermdende maatregelen noodzakelijk zijn hangt af van de uiteindelijke indeling van het plangebied (afstanden, afscherming bebouwing etc.). Eventuele maatregelen worden in een later stadium geborgd in het te wijzigen Omgevingsplan (waarschijnlijk via beoordelingsregels).

2. Luchtkwaliteit

Hoewel het MER concludeert dat de wettelijke normen voor NO₂ en fijnstof niet worden overschreden, worden de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wel overschreden. Dit betekent dat er gezondheidsrisico's bestaan, ook al voldoet de situatie juridisch. Verzoek: Hanteer de WHO-richtwaarden als toetsingskader en neem aanvullende maatregelen in overweging, zoals snelheidsverlaging en groenvoorzieningen die fijnstof afvangen.

Reactie

Het onderzoek naar de impact van de Rondweg Lelystad-Zuid op de luchtkwaliteit is gebaseerd op zowel de huidig geldende wettelijke normen als aan de toekomstige, strengere normen die vanaf 2030 gaan gelden. Dit is opgenomen in tabel 4.8 van het deelrapport Luchtkwaliteit. Daarnaast zijn in rapport de WHO-normen benoemd, waarmee op basis van het MER kan worden opgemaakt of aan de wettelijke normen wordt voldaan. De WHO-normen zijn advieswaarden. Deze worden dus wel benoemd, maar er wordt niet aan getoetst. In hoofdstuk 3 van het deelrapport Luchtkwaliteit wordt nader ingegaan op de achtergrondconcentratie ten opzichte van de WHO-normen.

3. Verkeersveiligheid en snelheid

De geplande maximumsnelheid van 70 km/u langs een nieuwe woonwijk achten wij onbegrijpelijk. Onderzoek van SWOV toont aan dat een verlaging van 70 naar 50 km/u de kans op ernstige ongevallen met 20–40% vermindert en bovendien het geluid met 2–3 dB kn reduceren. Internationale voorbeelden (Parijs, Brussel, Oslo) bevestigen dit. Verzoek: Stel de maximumsnelheid langs Buurtschap 10 vast op 50 km/u. Dit is effectiever en goedkoper dan uitsluitend dure geluidschermen.

Reactie

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

4. Natuur en leefomgeving

De weg raakt aan het Natuurnetwerk Nederland en loopt langs de bosrand van Hollandse Hout. Dit kan leiden tot verstoring van flora en fauna en verlies van natuurbeleving voor bewoners. Het MER voorziet in compensatie, maar onvoldoende is duidelijk hoe dit wordt toegepast in het gebied rond Buurtschap 10. Verzoek: Borg een groene overgangszone langs Buurtschap 10, met natuurlijke geluidswallen en beplanting, zodat natuurwaarden en leefkwaliteit behouden blijven.

Reactie

De beoogde NNN compensatie voor de Rondweg is niet voorzien nabij buurtschap 10. Wel wordt aan de rand van buurtschap 10 zoveel mogelijk rekening gehouden met het doorzetten van een groene rand als verbindingszone. Dit wordt verder uitgewerkt in de plannen van Zuiderhage.

5. Verantwoordelijkheid en samenwerking

Tijdens de informatiebijeenkomst werd gesteld dat de provincie verantwoordelijk is voor de aanleg van de weg en de gemeente voor de woonwijk en voorzieningen (zoals geluidswallen). Dit schept het risico dat noodzakelijke maatregelen tussen wal en schip vallen. Verzoek: Leg in het definitieve besluit vast hoe de verantwoordelijkheden tussen provincie en gemeente zijn verdeeld, zodat de belangen van Buurtschap 10 goed geborgd zijn.

Reactie

Het project Rondweg Lelystad-Zuid is een gezamenlijk initiatief van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Ook de uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie is echter verantwoordelijk voor het vaststellen van het projectbesluit en het MER van de Rondweg Lelystad-Zuid.

Het MER en ontwerp-Projectbesluit voor de Rondweg Lelystad-Zuid staat los van eerder door de gemeente Lelystad vastgestelde bestemmingsplannen of de wijziging van het Omgevingsplan dat de gemeente Lelystad voorbereidt voor buurtschap 10.

Conclusie

Wij zijn voorstander van een rondweg die bijdraagt aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar de huidige plannen zorgen voor een onacceptabele verslechtering van de leefomgeving in Buurtschap 10. Wij verzoeken de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland om in het definitieve projectbesluit op te nemen:

1. Stil asfalt en een natuurlijke geluidswal/scherm langs Buurtschap 10.
2. Verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/u ter hoogte van de woonwijk.
3. Toetsing aan WHO-richtwaarden voor luchtkwaliteit.
4. Realisatie van een groene overgangszone langs de bosrand.
5. Heldere afspraken tussen gemeente en provincie over verantwoordelijkheden.

Met deze maatregelen kan de Rondweg Lelystad-Zuid bijdragen aan bereikbaarheid én leefkwaliteit, in plaats van deze laatste te ondermijnen.

Reactie

Wij verwijzen u naar de hierboven gegeven antwoorden.

3.10 Zienswijze 3441598

Op 8 augustus 2025, vindplaats Provinciaal Blad Nr. 13142, heeft u kennis gegeven van het Ontwerp Projectbesluit Rondweg Lelystad-Zuid van 24 juni 2025, vindplaats https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-dekaart/documenten/akn_nl_act_pv24_2024_5_36_83_akn_nl_bill_pv24_2025_5_83/inhoud hierna te noemen het ontwerp projectplan. Met de kennisgeving bericht laat u weten van plan te zijn de Rondweg Lelystad-Zuid (Laan van Nieuw Land – Verlengde Westerdreef) te realiseren. Hiervoor hebben Gedeputeerde Staten op 24 juni 2025 een ontwerp-projectbesluit en milieueffectrapport (MER) vastgesteld. In de begeleidende motivering valt te lezen dat u met de aanleg van de Rondweg Lelystad-Zuid een nieuwe ontsluitingsweg wilt realiseren vanaf de aansluiting 9 (A6) Lelystad-Zuid naar de Westerdreef. Met de aanleg van de rondweg beoogt u de verkeersdoorstroming aan de zuidwestzijde van Lelystad en de verkeersveiligheid op bestaande wegen te verbeteren. Daarnaast zou de aanleg de aansluiting 10 Lelystad en het wegennet richting het centrum van Lelystad ontlasten. Voorts wordt in het ontwerp projectplan beschreven dat een rondweg wordt aangelegd binnen het Projectgebied Rondweg Lelystad-Zuid. De rondweg bestaat uit: de nieuw aan te leggen Laan van Nieuw Land: vanaf aansluiting 9 op de A6 tot rotonde Verlengde Westerdreef - Laan van Nieuw Land, en aanpassingen aan de bestaande Verlengde Westerdreef: vanaf rotonde Verlengde Westerdreef - Laan van Nieuw Land tot rotonde Larserdreef - Westerdreef. In figuur 1 is het ontwerp van de Rondweg Lelystad-Zuid schematisch weergegeven. De Verlengde Westerdreef wordt eveneens gerealiseerd als weg met 2 x 2 rijstroken, vanaf de rotonde bij de Buizerdweg tot de bestaande rotonde Westerdreef/Larserdreef (zie figuur 4).

In het ontwerp projectbesluit zijn in hoofdstuk 2 maatregelen opgenomen ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen fysieke leefomgeving. Nadere lezing leert dat dit hoofdstuk gaat over maatregelen ter mitigatie van effecten op natuur. Om precies te zijn, de negatieve effecten op de natuur, landschap en waterhuishouding. Er wordt niet gesproken over effecten op de fysieke leefomgeving in de aangrenzende woonwijk Warande. In hoofdstuk 5 komt de vaststelling geluidproductieplafonds aan bod, waarbij wordt verwezen naar de omgevingswet en verschillende rapportages.

Onze zienswijze op het ontwerp projectbesluit en in de bijlagen waarnaar wordt verwezen, waaronder de Milieueffectrapport fase 1 Rondweg Lelystad-Zuid (hierna: MER 1) en de Milieueffectrapport fase 2 Rondweg Lelystad-Zuid (hierna: MER 2), is dat onvoldoende is onderbouwd en gemotiveerd wat de gevolgen van de aanleg van de rondweg, met name de verdubbeling van de Verlengde Westerdreef, voor de woonwijk Warande (hierna: de Warande) zullen zijn. In onze ogen is onvoldoende is onderzocht in hoeverre de geluidsoverlast zal toenemen en ook wat de te verwachten fijnstofneerslag zal zijn.

In het ontwerp projectbesluit wordt gesproken over gevolgen op de fysieke leefomgeving, maar bij nadere lezing blijkt dat alleen is gekeken naar de gevolgen voor de natuur, en dan met name negatieve effecten op de natuur, landschap en waterhuishouding. Over effect op de fysieke leefomgeving wordt in het ontwerp projectbesluit niets vermeld. Voor effecten op de woonwijk lees je alleen maar iets terug in met name MER 2. Daarin wordt in hoofdstuk 6 een verslag gegeven van onderzoek naar effecten op Warande, maar heel summier en algemeen. Dit rapport lijkt vooral te zien op hoe andere delen van Lelystad worden ontlast, maar onvoldoende wat de gevolgen zullen zijn voor de Warande. Meer specifiek, in de begeleidende rapportages is vooral gekeken naar de problemen die er bestaan, maar niet naar welke problemen er zullen ontstaan in de woonwijk Warande als de rondweg eenmaal is aangelegd. Met name op het stuk van de Verlengde Westerdreef. Wij vrezen dat door de voorgenomen verdubbeling de verkeersdruk op dit stuk weg, dat pal langs de Warande loopt, zal zorgen voor meer geluidsoverlast en meer fijnstof. De effecten hiervan voor de fysieke woonomgeving zien wij onvoldoende terugkomen in de bijlagen, laat staan welke maatregelen zullen worden genomen om eventuele overlast voor de woonwijk zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te minimaliseren. In onze ogen is het projectbesluit zoals het er nu ligt dan ook onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd.

Reactie*Algemeen*

Naast de maatregelen in de regeling van het projectbesluit, komt onderzoek naar verschillende milieuthema's ook terug in de motivering van het projectbesluit, paragraaf 4.3 voor geluid en paragraaf 4.4 voor luchtkwaliteit. Daarnaast is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de impact op de toekomstige ontwikkeling van Warande in de gevoeligheidsanalyse (bijlage XI bij het MER fase 2 en samengevat in paragraaf 6.20 van het MER fase 2). Hier is ook de toekomstige geluidbelasting beoordeeld in de woonwijk Warande en een beschouwing gegeven voor luchtkwaliteit.

Geluid

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

In het MER is een uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluideffecten in een ruime omgeving. De woningen aan de Waterbies, Buizerdlaan en het wooncentrum Haagwinde zijn echter eerder planologisch geregeld door het bestemmingsplan 'Warande - De Olmen Buizerdweg'. Dit bestemmingsplan is door de gemeente Lelystad onherroepelijk vastgesteld op 15 december 2020. Voor het bestemmingsplan 'Warande - De Olmen Buizerdweg' (inmiddels onderdeel van het Omgevingsplan van de gemeente Lelystad) is destijds een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij is al rekening gehouden met de verlengde Westerdreef (toekomstige verkeerssituatie) en de aanleg van een geluidwal met schermtop en geluidreducerend asfalt. Ondanks de maatregelen kon niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de (inmiddels vervallen) Wet geluidhinder. Er zijn toen door de gemeente Lelystad hogere waarden vastgesteld, op basis van 18.400 mvt/etmaal. In het ontwerp-projectbesluit en MER van de Rondweg wordt voor dit betreffende wegvak uitgegaan van een lager aantal verkeersbewegingen, nl. 14.555 mvt/etmaal.

Fijnstof

De impact op fijnstof is beoordeeld in paragraaf 6.4. Voor luchtkwaliteit geldt dat er geen sprake is van een verschuiving van woningen in bepaalde belaste klasse. Daarnaast zijn in het MER de effecten op de gemiddelde gezondheid van mensen in het plangebied onderzocht en hier is geconcludeerd dat er gemiddeld geen achteruitgang of vooruitgang op de gemiddelde gezondheid is.

Wij begrijpen dat de verantwoordelijkheid voor de Verlengde Westerdreef bij de gemeente Lelystad rust, maar aangezien niet de gemeente Lelystad maar de provincie Flevoland de bevoegde instantie is voor het vaststellen van het projectplan, sturen wij onze zienswijzen rechtstreeks aan u. Mocht onze zienswijze toch naar de gemeente Lelystad te worden gestuurd, dan verzoeken wij u vriendelijk onze brief naar de gemeente door te zenden.

Reactie

Het project Rondweg Lelystad-Zuid is een gezamenlijk initiatief van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Ook de uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie is echter verantwoordelijk voor het vaststellen van het projectbesluit en het MER van de Rondweg Lelystad-Zuid.

Het MER en ontwerp-projectbesluit voor de Rondweg Lelystad-Zuid staat echter los van het eerder door de gemeente Lelystad vastgestelde bestemmingsplan 'Warande - De Olmen Buizerdweg'.

3.11 Zienswijze 3441712

Met betrekking tot de nieuw aan te leggen Rondweg Lelystad-Zuid hebben wij enkele vragen/aandachtspunten. Via deze weg willen we deze vragen/aandachtspunten onder uw aandacht brengen.

Wij hebben verschillende documenten met betrekking tot deze Rondweg Lelystad-Zuid doorgenomen, maar hebben helaas niet de informatie gevonden waar we naar op zoek zijn (enerzijds vanwege de omvangrijke hoeveelheid aan informatie/documenten, en anderzijds zijn sommige documenten dusdanig specifiek (taalgebruik, vaktermen, structuur, etc.) dat ze voor ons niet echt toegankelijk zijn). Aangezien we niet weten wie (provincie, gemeente) zich met wat (rondweg, brug Lage Dwarsvaart) bezig houdt, sturen we de aandachtspunten zowel naar de provincie als de gemeente.

Reactie

Wij begrijpen dat een MER en ontwerp-projectbesluit voor niet-specialisten soms lastig leesbaar kan zijn. Het is voor de opstellers uitdagend om te voldoen aan leesbaarheid en toegankelijkheid enerzijds en de noodzaak om veel digitale data en allerlei noodzakelijke rekenmodellen ter onderbouwing te publiceren.

We begrijpen dat deze rondweg Lelystad-Zuid onder andere als doel heeft om de bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land te verbeteren (er wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van het Nationaal Park; er kan vanaf de A6 rechtstreeks naar Nationaal Park Nieuw Land worden gereden). Al dit verkeer richting Nationaal Park Nieuw Land zal op rotonde 'Verlengde Westerdreef - Laan van Nieuw Land' de afslag richting de brug over de Lage Dwarsvaart nemen om richting Nationaal Park Nieuw Land te gaan. De verwachting is dus dat er meer verkeer (en dus ook meer bromfietsen) naar Nationaal Park Nieuw Land over de brug van de Lage Dwarsvaart zal komen. De vraag is nu of bij alle geluidsberekeningen met deze toename van verkeer over de brug van de Lage Dwarsvaart rekening is gehouden.

Reactie

Het project Rondweg Lelystad-Zuid is een gezamenlijk initiatief van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Ook de uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie is echter verantwoordelijk voor het vaststellen van het projectbesluit en het MER van de Rondweg Lelystad-Zuid.

Het MER en ontwerp-projectbesluit voor de Rondweg Lelystad-Zuid staat echter los van het eerder door de gemeente Lelystad vastgestelde bestemmingsplan 'Warande - De Olmen Buizerdweg'.

We hebben ergens in een document over akoestisch onderzoek gezien dat verschillende adressen in wijk Hollandse Hout zijn vermeld. Echter, de woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart worden niet vermeld. Als verkeer over deze brug toeneemt, kan dit samen met toename van geluid vanwege de nieuwe rondweg, net de druppel zijn die voor hinderlijke geluidsoverlast (gecumuleerd geluid) gaat zorgen bij de woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart. Deze woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart hebben een opbouw van houtskeletbouw. En ons is verteld dat een dergelijke opbouw van houtskeletbouw gevoeliger is voor geluid. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar het onderzoek dat voor deze woningen is uitgevoerd wat betreft de combinatie van:

- 1: meer geluid vanwege de rondweg,
- 2: meer geluid vanwege toename verkeer over de brug,
- 3: opbouw van houtskeletbouw.

De concrete vraag is dus of voor de hierboven genoemde situatie onderzoek is uitgevoerd. Is straks het hinderlijke geluidsniveau nog binnen de normen voor deze woningen?

Reactie

Voor de wijk Hollandse Hout geldt, vanwege de relatief grote afstand tot de weg, dat er wordt voldaan aan de laagste (provinciale) standaardwaarde van 50 dB in de plansituatie. Er is wel sprake van een toename, maar zolang die onder de standaardwaarde blijft, wordt dit aanvaardbaar geacht. De houtskeletgevels van de buitenste ring woningen hebben vanuit het Bouwbesluit 2012 een minimale geluidwering van 20 dB(A). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de binnenwaarde. In de plansituatie is rekening gehouden met de toekomstige verkeerssituatie, dus ook met een toename van verkeer. Wij begrijpen dat er zorg is voor geluid en een toename, maar het blijft binnen de wettelijke grenzen van aanvaardbaarheid.

Tijdens een inloop-informatiesessie heb ik bovenstaande aangekaart. Ik kreeg echter een reactie waaruit ik kon opmaken dat dit niet echt op de radar staat. Dit baart ons zorgen. Ooit zijn op wijk Hollandse Hout de volgende etiketten geplakt:

- rust en ruimte in Lelystad,
- ultieme woongenot,
- onuitputtelijke bron van woongenot.

Als nu door de aanleg van de rondweg en extra verkeer over de brug, het woongenot wordt aangetast zonder dat dit in de onderzoeken is meegenomen, zou dat een markante kanttekening opleveren bij de uitgevoerde onderzoeken.

In andere documenten hebben we gelezen dat rekening wordt gehouden met de natuur, waarbij we letterlijk dagvlinders en ringslangen voorbij hebben zien komen. Op basis hiervan gaan we er vanuit dat er wel degelijk is gekeken wat het gecumuleerd geluid inhoudt voor de bewoners van de woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart. We kunnen ons niet voorstellen dat wel naar dagvlinders en ringslangen is gekeken, maar dat de bewoners van de woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart, met betrekking tot hinderlijk geluid, over het hoofd zijn gezien. Dus nogmaals onze vraag: Welk onderzoek is uitgevoerd voor de woningen in de buurt van de brug over de Lage Dwarsvaart met betrekking tot hinderlijke geluidsoverlast als straks de rondweg geluid produceert in combinatie met toegenomen verkeer over de brug van de Lage Dwarsvaart en opbouw van houtskeletbouw.

Reactie

Zie de reactie hierboven.

Wij begrijpen dat de brug over de Lage Dwarsvaart vervangen moet worden (de brug voldoet niet meer aan de huidige bouwnormen). Nu vragen wij ons af of er gekeken is om de brug niet alleen te vervangen, maar ook te verplaatsen. En dan te verplaatsen richting de A6 en dus verder weg van wijk Hollandse Hout. We hebben documenten gezien waarin wordt gesproken over stil asfalt en een stil wegdek. In het kader van de omvangrijkheid van dit traject, gaan we er vanuit dat ook het verplaatsen van de brug in ogenschouw is genomen bij het onderzoek en de besluitvorming. Immers, de brug moet toch worden vervangen, dus waarom dan niet verplaatsen naar een geschiktere locatie. Graag zien we het onderzoek en de besluitvorming omtrent het eventueel verplaatsen van de brug tegemoet.

Reactie

De vervanging van de brug over de Lage Dwarsvaart valt buiten het project Rondweg Lelystad-Zuid.

Het verplaatsen van de brug richting de A6 is onwenselijk, dit zou ten koste gaan van waardevolle natuur en de bereikbaarheid. Door de brug op dezelfde plek terug te plaatsen blijven we binnen de bestaande bestemming. Bovendien blijft de route min of meer op de bestaande route via de Buizerdweg. Dit betekent dat door de brug op deze plaats te vervangen er geen extra infrastructuur moet worden gerealiseerd.

Wij hebben begrepen dat vanaf de rotonde 'Verlengde Westerdreef - Laan van Nieuw Land' richting Nationaal Park Nieuw Land iets van een 'toegangspoortachtige' constructie zou komen. Dit om de bezoekers van Nationaal Park Nieuw Land een gepaste beleving te geven. In het verleden hebben wij een megalomaan ontwerp van de nieuwe brug gezien. Wellicht leuk voor de bezoekers van het park, maar minder voor de bewoners die uitzicht hebben op de brug. De bezoekers zijn passanten, de bewoners kijken elke dag tegen de brug aan. We begrijpen dat de plannen inmiddels gewijzigd zijn, maar dat er nog wel sprake is om via een poortachtige constructie de bezoekers van het park een beleving te geven. Hierbij het uitdrukkelijke verzoek om de bewoners die uitzicht hebben op de brug over de Lage Dwarsvaart te betrekken bij het ontwerp. Dit om te voorkomen dat er een ontwerp/constructie komt met wanstaltige, monsterlijke aspecten (wellicht leuk voor passanten (bezoekers park) maar niet voor de bewoners).

Reactie

De werkzaamheden aan de brug over de Lage Dwarsvaart vallen niet meer binnen het project Rondweg Lelystad-Zuid. Dit wordt geregeld in een aparte procedure die los staat van de procedure voor nieuwe rondweg. In het kader van die procedure start de gemeente Lelystad een apart participatietraject met de omwonenden.

3.12 Zienswijze 3441711

Ik ben aanwonende aan het Bovenwater, dat grenst aan de Knardijk. Er grenzen ongeveer 200 huizen direct aan dat water en nog een aantal in de buurt van de Knardijk zelf. Ik weet zeker dat heel veel omwonenden deze zienswijze onderschrijven.

De klinkerbestrating van de Knardijk is in zeer slechte staat, onder andere omdat er veel te zware vrachtauto's overheen hebben gereden (o.a. in opdracht van het Waterschap Zuiderzeeland). De slechte bestrating zorgt enerzijds voor dat er minder sluipverkeer over de dijk komt, maar anderzijds ook dat een eroverheen rijdende auto veel meer lawaai maakt. Dat lawaai "draagt" over het water, het wordt als het ware versterkt. Wij hebben daar nu nog niet veel last van, omdat er niet zoveel verkeer over rijdt.

Uit de MER-rapporten heb ik begrepen dat verwacht wordt dat het verkeer over de Knardijk (tussen de Buizerdweg en Oostvaardersdijk) na de aanleg van de Rondweg Zuid niet toeneemt (overigens wel door autonome ontwikkelingen). Dat is een geruststelling, hoewel ik mij afvraag hoe realistisch die inschatting is. Echter, ik kan mij voorstellen dat tijdens de aanleg van de Rondweg zwaar vrachtverkeer wel degelijk gebruik zou willen maken van dat stuk Knardijk, met name omdat de aanvoer van materiaal voor de rondweg en de kunstwerken via de Oostvaardersdijk grote voordelen biedt voor het vrachtverkeer, vanwege de veel kortere route buiten de stad om, met name vanuit de richting Almere/Amsterdam.

Ik heb gelezen dat in de MER tijdelijke maatregelen worden geadviseerd om tijdens de aanleg van de Rondweg geluids- en andere overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Ik wil u verzoeken daaraan toe te voegen dat zwaar vrachtverkeer bedoeld voor de aanleg van de rondweg verboden (of sterk beperkt) wordt over het hierboven bedoelde deel van de Knardijk (tussen Buizerdweg en Oostvaardersdijk) te rijden.

Reactie

Wij danken u voor uw zienswijze en nemen deze voor kennisgeving aan. Indien mogelijk zullen wij in tijdens de uitvoering rekening houden met de door u genoemde punten. De gemeente zal vooruitlopend hierop kijken naar de staat van de Knardijk.

3.13 Zienswijze 3441986

Als toekomstige bewoners van Buurtschap 10 (Buurtschap Buitenwaard/Waterkop), maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van het Ontwerp-Projectbesluit Rondweg Lelystad-Zuid en het bijbehorende milieueffectrapport (MER).

Wij onderschrijven het belang van een goede ontsluiting van Lelystad en het Nationaal Park Nieuw Land. Tegelijkertijd maken wij ons ernstige zorgen over de effecten van de nieuwe rondweg. De gemeente Lelystad presenteert zich als een gezonde, groene stad, gericht op natuur en leefbaarheid. Tegen die

achtergrond roept de aanleg van de Ring Zuid en de gekozen snelheidslimieten op de Verlengde Westerdreef (waar 70 km/u geldt) belangrijke vragen op.

Wetenschappelijke inzichten en internationale voorbeelden

Internationaal en nationaal onderzoek laat zien dat een verlaging van de snelheid van 70 naar 50 km/u duidelijke voordelen oplevert:

- Verkeersveiligheid: volgens de SWOV leidt een gemiddelde snelheidsdaling van 10% tot 20% minder letselongevallen en zelfs 40% minder dodelijke ongevallen.
- Geluid: in Parijs is de maximumsnelheid op de Boulevard Périphérique in 2024 verlaagd van 70 naar 50 km/u, met een gemeten reductie van bijna 3 dB(A) in de nacht en 2 dB(A) overdag (bron: Bruitparif). Ook steden als Brussel (30 km/u in de hele stad) en Oslo tonen aan dat lagere snelheden effectief bijdragen aan een stillere en gezondere leefomgeving.
- Luchtkwaliteit: studies uit Oslo en Nederland tonen dat lagere snelheden en vloeiender verkeer leiden tot lagere concentraties fijnstof en stikstofdioxide.
- Doorstroming: Parijse data laten zien dat verlagingen niet per se tot meer files leiden, en in sommige gevallen zelfs tot minder opstoppen.

Bevoegdheid van de gemeente

De maximumsnelheden zijn vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit reglement stelt standaardlimieten vast – 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom – maar biedt gemeenten als wegbeheerder de bevoegdheid om lagere snelheden in te stellen wanneer dat noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid of de bescherming van de gezondheid.

In de praktijk maken gemeenten daar al decennialang gebruik van: denk aan 30 km/u-zones binnen de kom, maar ook aan verlagingen van 80 naar 60 km/u buiten de kom. Het staat de gemeente Lelystad dus vrij om de maximumsnelheid te verlagen van 70 naar 50 km/u, bijvoorbeeld op de Verlengde Westerdreef. Misschien kan dit zelfs de eerste stap zijn naar een bredere keuze voor 50 km/u als maximumsnelheid op alle Lelystadse wegen.

Reactie

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

De gekozen inrichting van de weg is een afweging van allerlei belangen, waaronder doorstroming. Het is waar dat een lagere rijsnelheid minder geluidemissie geeft, maar vooralsnog wordt gekozen voor 70 km/uur. Voor buurtschap 10 wordt onderzoek gedaan naar de effecten en mogelijke maatregelen. Leidend in de beoordeling zijn de geluidnormen vanuit de Omgevingswet. Het effect van snelheidsverlaging op de lokale luchtkwaliteit hangt af van meer dan de rijsnelheid. Rijgedrag speelt ook een rol.

Kosten en alternatieven

De gemeente kiest nu vaak voor dure overdrachtsmaatregelen zoals schermen. Een geluidsscherm bij de 3e rotonde (Verlengde Westerdreef / Laan van Nieuw Land) kost al bijna €500.000 (bron: MER). Dat bedrag staat in schril contrast met de relatief goedkope maatregel van snelheidsverlaging, die aantoonbaar gezondheids- én milieuwinst oplevert.

Reactie

De Verlengde Westerdreef en de Laan van Nieuw Land zijn na realisatie onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Lelystad. De hoofdwegenstructuur kenmerkt zich door twee rijstroken per richting en een maximum snelheid van 70 km/u. Een van de doelstellingen van de Rondweg Lelystad-Zuid is een betere verdeling van het verkeer binnen Lelystad en een ontlasting van de verkeersdruk op onder andere de Larserdreef richting afrit 10 van de A6. De Rondweg Lelystad-Zuid kan als alternatief worden gebruikt door het verkeer van en naar de A6. Dit wordt eveneens in de bewegwijzering aangeduid.

Een lagere maximum snelheid op de verlengde Westerdreef doet afbreuk aan deze doelstelling. Het verkeer zal in dat geval de Larserdreef blijven gebruiken. Daarnaast is het niet logisch om op specifiek de verlengde Westerdreef een lagere snelheid in te stellen omdat hiermee een willekeur aan maximum snelheden ontstaat, wat tot onduidelijkheid en verkeersonveiligheid leidt.

Uit het akoestisch onderzoek bij de Ring Zuid blijkt bovendien dat er bij de woningen aan de Waterbies en de Koriander, waar sprake was van overschrijdingen, reeds bron- en overdrachtsmaatregelen zijn getroffen. Maar hoe zit dat met de te bouwen woningen ten westen en noordwesten van de Verlengde Westerdreef (Buurtschap 10)? Worden daar dezelfde waarborgen geboden?

Vragen aan de gemeente

1. Welke overwegingen liggen eraan ten grondslag dat Lelystad, ondanks de nieuwste wetenschappelijke inzichten en internationale voorbeelden, vasthoudt aan 70 km/u op de Verlengde Westerdreef?
2. Hoe weegt de gemeente de hoge kosten van geluidsschermen af tegen het veel goedkopere alternatief van snelheidsverlaging, gecombineerd met stil asfalt en beperkte geluidswerende elementen?
3. Welke maatregelen staan concreet op de planning voor de 'maatregelvlakken' bij de Verlengde Westerdreef, zoals genoemd in het Ontwerp-Projectbesluit Rondweg Lelystad-Zuid (Provincie Flevoland, 16 mei 2025)?
4. Worden dezelfde maatregelen (bron en overdracht) gegarandeerd voor toekomstige bewoners van Buurtschap 10 als nu reeds voor de Waterbies en de Koriander?
5. Hoe past het besluit om de snelheid niet te verlagen in de ambitie van Lelystad om een gezonde stad, gericht op natuur en leefbaarheid te zijn?

Oproep

Ik roep de gemeente op om een integrale afweging te maken en te kiezen voor een combinatie van maatregelen: stil asfalt, een maximumsnelheid van 50 km/u en waar nodig bescheiden geluidswerende elementen. Dit is goedkoper, effectiever en beter passend bij de duurzaamheidsambities van de stad dan dure schermen en hoge snelheidslimieten.

Reactie

Zie de hierboven gegeven antwoorden.

3.14 Zienswijze 3441959

Als bewoner van Westerdreef - Jol 33, Lelystad, neem ik via deze brief formeel deel aan de inspraakprocedure rondom het ontwerp-projectbesluit en het milieueffectrapport (MER) voor de Rondweg Lelystad-Zuid. In deze zienswijze wil ik onderkennen dat de plannen verder in voorbereiding zijn, met recente ontwikkelingen zoals de aanpassing van de brug over het Havendiep (Westerdreef) en de brug over de Lage Dwarsvaart, alsmede wijzigingen in de scope inzake Zuiderhage.

Deze ontwikkelingen benadrukken juist de urgentie van aandacht voor de negatieve effecten die zich manifesteren op de Westerdreef.

Met verwijzing naar de publicaties van provincie Flevoland en gemeente Lelystad (waaronder voortgangsrapportages, de berichtgeving over de aanpak van de bruggen en de terinzagelegging van het ontwerp-projectbesluit en MER) verzoek ik u om rekening te houden met het navolgende.

1. Geluid: reële uitgangspunten & ontbrekende nacht-toets

- De in de MER gehanteerde aannames over maximumsnelheid, met name dat op de Westerdreef de limiet van 50 km/u consistent wordt nageleefd, zijn onrealistisch. In de praktijk wordt deze snelheid regelmatig overschreden, zowel door personenauto's als zwaar verkeer. Hierdoor onderschat het MER de geluidbelasting op gevels. Dit maakt de geluidsanalyses onvoldoende betrouwbaar, in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (art 3:2 Awb).
- Er ontbreekt een expliciete berekening van L_{night} (de nachtperiode), terwijl dit essentieel is voor beoordeling van slaapverstoring en leefkwaliteit. Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012/2023 vereisen deze toetsing. Het niet opnemen van deze toetsing schendt de motiveringsplicht (art 3:46 Awb).

- De noodzakelijke mitigatiemaatregelen worden niet concreet genoeg geborgd voor de Westerdreef. Volgens art. 11.31 Omgevingswet dient eerst gekeken te worden naar bronmaatregelen (stil wegdek, lagere snelheid, handhaving), vervolgens overdrachtsmaatregelen en pas als laatste gevelmaatregelen. Die volgorde is in de stukken onvoldoende verpakt in harde en afdwingbare maatregelen voor bewoners aan de Westerdreef.

Reactie

Het onderzoeksgebied in het MER gaat verder dan alleen het projectgebied en ook de effecten op en langs de Westerdreef zijn onderzocht. Dat er op de Westerdreef harder wordt gereden dan 50 km/uur is bekend, maar gebruikelijk is dat in de effectstudies wordt uitgegaan van de maximale rijsnelheid. Met nadruk: een MER is een vergelijkingsstudie. Verder is de situatie op de Westerdreef bekend bij de gemeente en in de toekomst wordt dit nader bekeken in het kader van monitoring van de geluidemissie (BasisGeluidEmissie, BGE) die wettelijk verplicht is (invoeringsdatum moet nog bij Koninklijk Besluit worden vastgesteld).

Wegverkeerslawaaï wordt beoordeeld op basis van de Lden-waarde. Een Lnight-beoordeling is niet aan de orde (anders dan bijvoorbeeld bij industrielawaai of windturbines). De gemeente erkent dat er effecten zijn op de Westerdreef, maar het effect van meer verkeer is beperkt. Immers bij een toename van verkeer met 40% is pas sprake van een toename van geluid van 1,5 dB. Omdat het (wettelijke) basisjaar voor de BGE 2026 is (dus voor openstelling rondweg), zal een eventuele toename en het effect daarvan een rol spelen bij monitoring. Voor meer informatie over geluid, zie paragraaf 2.2.

2. Verantwoordelijkheid, scope & bestuurlijke samenwerking

- Het is publiek bekend dat de brug over het Havendiep (Westerdreef) aangepast zal worden zodat er meer verkeer over kan, met twee keer twee rijbanen. Deze brug vormt onderdeel van het project Rondweg Zuid. De ontwerpfase is in voorbereiding.
- Ook is aangegeven dat de Laan van Nieuw Land (provinciaal, max. snelheid 80 km/u) en Verlengde Westerdreef (gemeentelijke weg, max. 70 km/u) onderdeel uitmaken van het systeem. Gezien deze ontwikkelingen is het evident dat de effecten van de rondweg zich niet stoppen bij de rotonde bij Warande. De Westerdreef zal substantieel extra verkeer krijgen.
- Dit betekent dat provincie en gemeente verplicht zijn het geheel als één project te zien, met integrale verantwoordelijkheid. Het samenwerkingsbeginsel (art. 2.2 Omgevingswet) en het evenredigheidsbeginsel (art 3:4 Awb) vergen dat negatieve effecten niet worden doorgeschoven zonder dat bewoners garanties krijgen.

Reactie

Deze vraag leeft bij meerdere indieners. De reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.1 en 2.3.

3. Luchtkwaliteit & gezondheid

- Aangezien verkeersintensiteit toeneemt, is het aannemelijk dat emissies van NO₂ en fijnstof (PM₁₀, PM_{a-s}) langs de Westerdreef zullen stijgen. Het ontbreekt aan een specifieke, lokale toets van deze stofconcentraties voor de woningen aan de Westerdreef, mede in relatie tot gezondheidsschade.
- Wettelijke kaders zoals de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn (2008/50/EG) en nationale implementatie in titel 5.2 van de Omgevingswet vereisen toetsing aan grenswaarden. Tevens is het relevant om WHO-richtlijnen als referentie mee te nemen vanwege strengere normen en gezondheidsbescherming.

Reactie

In het MER fase 2, paragraaf 6.4 en in bijlage III, is de impact op NOx en fijnstof berekend voor het gehele studiegebied op basis van het verkeersmodel. Hierbij is getoetst aan huidige en toekomstige (strengere) wettelijke kaders en zijn de WHO-normen opgenomen ter referentie. De afbakening van het studiegebied is gedaan aan de hand van de handreiking luchtkwaliteit (Handreiking luchtkwaliteit RWS BWH 25012019.pdf). Hieruit volgt een afbakening tot een kilometer langs het studiegebied en niet in het verlengde van het studiegebied. Op de dichtstbijzijnde woningen naast de Westerdreef is getoetst, ten zuiden van de rotonde met de Larserdreef. Hieruit volgt dat de wettelijke kaders ruimschoots worden gehaald. Ten noorden van de rotonde is de toename van verkeer kleiner. Hier zal dus ook ruimschoots voldaan worden aan het wettelijk kader. De gemeente Lelystad monitort ook zelf in het kader van deelname aan het Schone Lucht Akkoord (SLA).

4. Samenvatting en verzoeken

- 1) Geluidsanalyses aan te passen op basis van realistische snelheden (inclusief frequente overschrijdingen), en met opname van Lden én Lnight met conforme berekening voor de woningen aan Westerdreef- Jol 33.
- 2) Een concreet mitigatiepakket voor Westerdreef op te nemen in het projectbesluit, volgens de wettelijk voorgeschreven volgorde bron overdracht -> gevel, met afdwingbare maatregelen.
- 3) De bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen provincie en gemeente Lelystad zodanig vast te leggen dat effecten op de Westerdreef niet afhankelijk zijn van latere gemeentelijke maatregelen, maar gelijktijdig worden meegenomen en uitgevoerd.
- 4) Luchtkwaliteit lokaal te toetsen langs de Westerdreef en de resultaten openbaar te maken, waarbij zowel wettelijke normen als WHO-richtlijnen worden betrokken, zodat gezondheid van omwonenden gewaarborgd is.

De recente ontwikkelingen (bruggenaanpassingen, uitgebreide scope, voortgangsrapportages) maken juist duidelijk dat de negatieve effecten op de Westerdreef niet hypothetisch zijn, maar reëel en betekenisvol. Het is van belang dat bij de definitieve besluitvorming de belangen van de huidige bewoners op de Westerdreef- geluid, leefbaarheid, gezondheid - niet worden verwaarloosd.

Reactie

De werkzaamheden aan de brug over het Havendiep vallen buiten het project Rondweg Lelystad-Zuid. Dit wordt, samen met de vervanging van de brug over de Lage Dwarsvaart, geregeld in een aparte procedure die los staat van de procedure voor nieuwe rondweg. In het kader van die procedure is de gemeente Lelystad verplicht een akoestisch onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van de aanpassing aan de beide bruggen. Hierbij worden zowel de aanpassing naar de oorspronkelijke staat van de brug, als de eventuele verhoging van de rijsnelheid meegenomen. Uit dat onderzoek kan naar voren komen dat er maatregelen moeten worden genomen in de vorm van geluidreducerend asfalt of afscherming. In het onderzoek wordt ook rekening gehouden met de toekomstige verkeersstroom, dus ook de al ontstane toename ten opzichte van het verleden. Voor deze ontwikkeling wordt een separaat participatietraject met omwonenden opgestart.

Ik verzoek u deze zienswijze ontvankelijk te verklaren en tot het definitieve projectbesluit materialen op te nemen die zorgen voor bescherming van de bewoners van de Westerdreef.

3.15 Zienswijze 3442130

Hierbij mail ik u mijn zienswijze voor de Rondweg Lelystad-Zuid. Per onderwerp specificeer ik een koptekst. Daarna volgt een toelichting.

Ligging van de weg

De kwaliteit van het woonmilieu langs de bestaande bosrand lijkt me een stuk beter dan in de nog aan te leggen nieuwe delen van de wijk Zuiderhage. Kies liever voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Ook over tientallen jaren moet dit nog een aantrekkelijke woonomgeving zijn en blijven. Kies daarom liever voor hoge kwaliteit van een woonmilieu langs de bosrand, dan voor de keuze voor zoveel mogelijk bebouwing zonder de kwaliteiten van een bosrand in de buurt. Het is zonde om de weg langs de bosrand te leggen zoals door provincie en gemeente voorgesteld is als de voorkeursvariant voor de rondweg. Ook verwacht ik geluidshinder van de rondweg door geluid dat via de Lage Dwarsvaart gedragen wordt. Onder het kopje "Geluidshinder" wordt dit verder uitgewerkt.

Reactie

Voor Zuiderhage zijn de ambities hoog, er worden compacte buurtschappen in een groene setting gemaakt, waarbij er veel aandacht is voor landschappelijke inpassing.

Geluidshinder

Ik verwacht veel geluidshinder van de rondweg. Onder andere voor mijn woning in het Hollandse Hout. De woning is 3 lagen hoog met slaapkamers gesitueerd op de 2e (bovenste) verdieping. Met ventilatieroosters is er direct contact met de buitenlucht. Alle geluid van buiten komt ongefilterd binnen door de ventilatieroosters. Door de bouw van mijn woning met een mechanisch ventilatiesysteem en luchtroosters boven de vensters is het niet mogelijk om het geluid van buiten te dempen. De roosters moeten altijd (deels of volledig) openstaan om onderdruk in de woning te voorkomen. Eventuele onderdruk kan gezondheidsklachten opleveren. Vanwege het wonen op de 1e en 2e verdieping en het ontwerp van de woning is het niet mogelijk om de woning lucht- en geluiddicht te maken. Ik verwacht daarom veel geluidshinder van de nog aan te leggen rondweg. Mijn verzoek is om de weg zo ver mogelijk van de wijk Hollandse Hout en zo ver mogelijk van de Lage Dwarsvaart af te houden. Dit vanwege het feit dat geluid via de Lage Dwarsvaart gemakkelijk mijn woning bereikt met geluidshinder tot gevolg. En om de gevolgen van de geluidshinder zoveel mogelijk te verminderen. Bijvoorbeeld met een geluidswal, zogenaamd "stil asfalt" en verdere maatregelen.

Reactie

Voor de wijk Hollandse Hout geldt, vanwege de relatief grote afstand tot de weg, dat er wordt voldaan (48 dB) aan de laagste (provinciale) standaardwaarde van 50 dB in de plansituatie. Er is wel sprake van een toename, maar zolang die onder de standaardwaarde blijft, wordt dit aanvaardbaar geacht. De houtskeletgevels van de buitenste ring woningen hebben vanuit het Bouwbesluit 2012 een minimale geluidwering van 20 dB(A). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de binnenwaarde. Specifiek ten aanzien van ventilatieroosters. De geluidwering van de gevels moet bij geopende roosters voldoen aan de minimale waarde van 20 dB(A) en is bij de geluidbelastingen voor de plansituatie voldoende.

Ik ben het niet eens met de door provincie en gemeente voorgestelde voorkeursroute voor een rondweg langs de bosrand. De weg meer door Warande leggen en daar voldoende geluidswerende maatregelen treffen voor (toekomstige) bebouwing heeft mijn voorkeur.

Reactie

Het project is gestart met de verkenningsfase. Hierin zijn de drie mogelijke oplossingen voor de weg beschreven en afgewogen. In de verkenningsfase is het alternatief 'Langs de bosrand' naar voren gekomen als voorkeursalternatief. In MER fase 1 zijn de drie alternatieven nogmaals beschouwd en gewogen. Hieruit kwam naar voren dat op basis van milieuaspecten 'Langs de bosrand' en 'Door de wijk' gelijk scoorden. Op basis van een bredere afweging zijn ook andere aspecten meegewogen, zoals betaalbaarheid en toekomstige woningbouw. Op basis van deze bredere afweging is de keuze gevallen op het (voorkeurs)alternatief 'Langs de bosrand', dat op 24 juni 2025 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Geluidshinder in de nacht

Ik maak me zorgen over nachtelijk verkeer over de rondweg. In de nacht rijdt er veel vrachtverkeer langs en door Lelystad. Zo zijn er bijvoorbeeld veel nachtelijke tanktransporten naar de melkfabriek op Noordersluis. Nu is de Buizerdweg in de nacht meestal rustig met bestemmingsverkeer. Maar als deze vervangen zal worden door een rondweg met een aanzuigende werking op (zwaar) verkeer. Dan zal de rondweg mogelijk negatieve impact hebben op de nachtrust van de omwonenden van de rondweg.

Reactie

In de plansituatie is rekening gehouden met de toekomstige verkeerssituatie, dus ook met een toename van verkeer. Wij begrijpen dat er zorg is voor geluid en een toename, maar het blijft binnen de wettelijke grenzen van aanvaardbaarheid.

Tunnel voor fietsers en voetgangers: Sociale veiligheid en zichtlijnen

Hierbij is mijn bezwaar dat de zichtlijn richting de tunnel nogal kort is door de scherpe, vrijwel haakse bochten van en naar de tunnel. Stel dat je aan komt rijden vanuit de richting van de brug over de Lage Dwarsvaart. Je moet een haakse bocht naar rechts maken om door de tunnel te gaan. Pas als je in de bocht bent kun je dus richting de tunnel kijken om te zien of het daar veilig is. Omdat je op snelheid aankomt (afwaarts van de brug) zul je niet snel omkeren als je het niet vertrouwt. Kom je vanaf de andere kant, dan zie je ook pas laat de tunnel. Een alternatieve route als je de tunnel niet vertrouwt is ver om via het Woonhavenpad. Je gaat daar bovendien door een andere fietstunnel "Vossengang". Kortom het zicht is onvoldoende voor een goede sociale veiligheid. En als je het niet vertrouwt om door de tunnel te rijden dan zijn de alternatieven (veel te) ver om.

Tunnel voor fietsers en voetgangers: Lange helling dus tunnel verplaatsen?

De lange stijging vanuit de tunnelbak naar de fietsbrug en daarna de fietsbrug over maakt fietsen een flinke opgave. Zeker voor de fietsers die dit alleen op spierkracht (lees: zonder trapondersteuning) doen. Naar mijn idee zou de fietstunnel opgeschoven moeten worden richting het wijkcentrum Warande. De doorgaande stijging richting de brug over de Lage Dwarsvaart wordt dan bovendien onderbroken.

Verbetering voor fietsers en voetgangers

Tevens pleit ik voor het doortrekken van het fietspad vanaf de brug van de Lage Dwarsvaart richting de rotonde Larserdreef/Westerdreef. Het fietspad blijft dan westelijk van de aan te leggen rondweg. Zo ontstaat ook een alternatief voor de (langzame) fietsroute over de Buizerdlaan met zijn vele kruisingen en zijwegen.

Reactie

De afstand tussen einde hellingbaan brug Lage Dwarsvaart en start hellingbaan fietstunnel bedraagt circa 300 meter waardoor het hier een normale snelheid betreft. De rechte hellingbanen en relatief slanke brugdek zorgen voor een goede doorkijk door de fietstunnel heen. De openbare verlichting in de fietstunnel zorgt ook in het donker voor voldoende zicht. Het verder opschuiven van de haakse bocht tussen doorgaand fietspad en fietspad richting fietstunnel zorgt niet voor meer doorzicht door de fietstunnel heen.

Binnen de plannen van Zuiderhage zal eveneens worden voorzien in een fietsverbinding aan de westzijde van de rondweg.

Geen rondweg maar ontsluitingsweg

Nu we weten dat:

- 1) Verbreding van de snelweg A6 naar 2 keer 3 rijbanen op de lange baan geschoven is;
- 2) Voor opening van Lelystad Airport als vakantie luchthaven onvoldoende politiek draagvlak is. Het is niet nodig om voor de luchthaven bij voorbaat wegcapaciteit in te plannen op de nog aan te leggen weg. Lijkt een rondweg van 2 x 2 rijstroken overdreven voor de benodigde capaciteit van de weg. Een ""gewone"" ontsluitingsweg, met een enkele rijstrook per richting, lijkt voor de nieuw aan te leggen woonwijk Zuiderhage voldoende.

Reactie

De verkeerscijfers zijn gegenereerd uit het verkeersmodel van de gemeente Lelystad. Hierin zijn alle vergunde toekomstige ontwikkelingen meegenomen.

Dubbele laan van 2 x 2 rijstroken lijkt overdreven

De dubbele rijbaan met 2 x 2 rijstroken lijkt overdreven. Als ontsluitingsweg zou een enkele baan in iedere richting voldoende moeten zijn. Dit zal zeker schelen in aanlegkosten. Daarnaast zal de snelheid wat gedrukt worden, omdat onbepaald inhalen niet mogelijk is op de enkele rijbaan. Hierbij ga ik ervan uit dat de beide rijrichtingen voor de veiligheid van elkaar gescheiden blijven door een middenberm. Ook bij een enkele rijstrook per richting.

Reactie

De rondweg is na realisatie onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Lelystad. Dit kenmerkt zich door twee rijstroken per richting en een hoge maximum snelheid. Een van de doelstellingen van de rondweg Lelystad-Zuid (waaronder de Verlengde westerdreef) is een betere verdeling van het verkeer en een ontlasting van de verkeersdruk op onder andere de Larserdreef richting afrit 10 van de A6.

Veel rotondes

In de planning zie ik heel veel rotondes ingetekend staan op de rondweg. Ik vraag mij af of een rotonde in al deze gevallen de optimale keuze is voor goede doorstroming van het verkeer.

Reactie

Een rotonde als kruispuntvorm is een veel voorkomende kruispuntvorm op de hoofdwegen in Lelystad. Met de gekozen rotondevorm kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Daarnaast is de snelheid van het verkeer op een rotonde relatief laag wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de dimensionering van de rotondes wordt rekening gehouden met vrachtverkeer.

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.*

Rijkswaterstaat: *Reactie ontvangen, geen zienswijze ingediend.*

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed: *Geen reactie ontvangen*

Waterschap Zuiderzeeland: *Geen reactie ontvangen.*

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 1 oktober 2025 haar advies uitgebracht over het Ontwerp-projectbesluit en milieueffectenrapportage 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.: a3673ts (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 staan hieronder genoemd, inclusief de bijbehorende reactie.

1. 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.

Reactie

Er is een robuustheidsnotitie toegevoegd met extra uitleg over onder andere verkeer en geluid. Deze robuustheidsnotitie dient als een tussenstap tussen de verkenning en het MER. De hoofdpunten van de robuustheidsnotitie zijn toegevoegd aan MER fase 1.

2. 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.

Reactie

Er is een robuustheidsnotitie toegevoegd met extra uitleg over onder andere verkeer en geluid. Deze robuustheidsnotitie dient als een tussenstap tussen de verkenning en het MER. De hoofdpunten van de robuustheidsnotitie zijn toegevoegd aan MER fase 1.

3. Samenhang tussen weg en wijk

Deze samenhang is nu niet volledig in beeld. Uit een globale gevoeligheidsanalyse blijkt dat na aanleg van de rondweg de knelpunten groter zijn dan in de autonome situatie. Dit komt door een toename van verkeer door de aanleg van de wijk Zuiderhage. Niet duidelijk is hoe de inrichting van de wijk de mogelijkheden voor de weg beïnvloedt en andersom. Werk een volwaardig toekomstscenario uit voor de invloed van de planontwikkeling in Zuiderhage en pas eventueel de effectbeschrijvingen hierop aan.

Reactie

Er zijn twee extra scenario's toegevoegd aan de gevoeligheidsanalyse. Een scenario gaat in op verdichting van de bebouwing nabij de Laan van Nieuw Land. Het tweede scenario gaat in op meer verdeelde bebouwing op verdere afstand van de Laan van Nieuw Land. Deze twee extra scenario's variëren met de woningdichtheden in relatie tot geluid, luchtkwaliteit en verkeer. De gevoeligheidsanalyse is tevens aangevuld met extra informatie over de verkeersafwikkeling van de gebiedsontwikkeling Zuiderhage, voor zover bekend op dit moment.

4. Referentiesituatie

In het MER fase 1 zijn de tracé-alternatieven vergeleken met het tracé-alternatief 'Langs de bosrand'. Hierdoor is niet in beeld welke effecten de alternatieven hebben ten opzichte van de werkelijke referentiesituatie. Breng dit alsnog in beeld.

Reactie

Bij elk milieuthema in MER fase 1 is een extra paragraaf opgenomen waarin tekstueel wordt beoordeeld of er een onderscheidend effect is tussen de alternatieven in de referentiesituatie. Hiervoor is informatie gebruikt uit de verkenning.

5. Natuur

Er ontbreken nog gegevens over de landschapsecologische samenhang, welke soorten precies aanwezig zijn en eventuele cumulatie. Ook is het effect van geluidbelasting op natuur nog niet duidelijk. Dit is belangrijke informatie om de effecten op de natuur te kennen. Pas deze gegevens aan en werk concrete mitigatie- en compensatiemaatregelen uit.

Reactie

Landschapsecologische samenhang: De commissie geeft terecht aan dat bij dergelijke grote projecten naar het grote geheel moet worden gekeken en met name naar het blijvend functioneren van het provinciale netwerk van natuurgebieden. Het is ook de uitdrukkelijke provinciale wens om de zone naast de Lage Vaart als NNN in te richten en zo een blijvende verbinding met de Larservaart veilig te stellen, zodat het provinciale NNN-netwerk verbonden blijft en ecologische isolatie van NNN-gebieden wordt voorkomen.

Soorteninventarisatie: De soorten die nog niet waren benoemd in het deelrapport ecologie zijn toegevoegd. Voor een deel van deze soorten zijn mitigerende/compenserende maatregelen nodig. Hiervoor kan worden aangesloten bij de reeds opgenomen maatregelen en compensatieopgave.

Effecten van geluid op natuur: In het MER is expliciet opgenomen dat de Rondweg geen toename van recreatie en daarmee gepaarde geluidoverlast faciliteert. Afbeeldingen zijn waar nodig bijgewerkt.

Barrièrewerking: Het project voorziet in compensatie/mitigatie als gevolg van de barrièrewerking van de weg tussen het bestaande akkerland en het Hollandse Hout. Dit beschreven in een apart mitigatie-/compensatieplan. Barrièrewerking door de A6 en het verbeteren van de samenhang tussen de verschillende ecologische verbindingen in Flevoland, verdienen aandacht op provinciaal niveau. Dit valt echter buiten de scope van het project Rondweg Lelystad-Zuid.

Het MER en het deelrapport Natuur zijn getoetst aan de provinciale kaders en voldoen daar aan.

Compensatie en mitigatie NNN/soorten en mitigatie blauwe kiekendief:

Soorten: Voor NNN en verschillenden doelsoorten is door een ingenieursbureau een compensatie en mitigatieplan opgesteld. Dit plan is onderdeel van het MER. De in het plan beschreven mitigerende maatregelen zijn zoveel als mogelijk meegenomen in het ontwerp en concept-contract. Waar mitigatie niet mogelijk is, worden elders compenserende maatregelen getroffen. Het MER en het deelrapport Natuur zijn getoetst aan de provinciale kaders en voldoen daar aan.

NNN: De provincie Flevoland neemt de compensatie van de NNN zeer serieus. Er wordt op drie plekken NNN gecompenseerd. Dit betreft een deel langs de Praamweg en nabij de Ooievaarsplassen. De resterende 9 ha is voorzien om te worden gecompenseerd in de toekomstige wijk Zuiderhage. Zuiderhage heeft als ambitie om nieuwe NNN en natuur aan te leggen in de woonwijk. De ambities van Zuiderhage worden door de provincie nauwlettend gevolgd en getoetst op haalbaarheid. Mocht blijken dat compensatie in Zuiderhage om welke reden dan ook niet mogelijk is, is er al een alternatief beschikbaar. Dit is besproken met het bevoegd gezag.

Blauwe kiekendief: Voor de blauwe kiekendief is een mitigatieplan opgesteld (onderdeel van het MER). Dit plan is met inzet verschillende specialisten tot stand gekomen en is uitvoerig afgestemd. In eerste instantie wordt gebruik gemaakt van een tijdelijke oplossing. Deze oplossing betreft een ruime uitbreiding van de bestaande vogelakker nabij de Herlaan. De bestaande vogelakker is destijds ingericht ten behoeve van de realisatie van Warande Deelgebied 1. Naast deze vogelakker wordt een vergelijkbare vogelakker ingericht volgens een bouwplan dat is afgestemd met specialisten. Daarnaast wordt op de Knardijk een aangepast maaibeeld toegepast. Hiervoor is een overeenkomst met het Waterschap Zuiderzeeland afgesloten. Beide maatregelen dragen bij aan een beter functionerend foerageergebied voor de blauwe kiekendief. Voor een permanente oplossing wordt gezocht naar geschikte percelen in de omgeving. Een permanente oplossing is op korte termijn niet realiseerbaar.

6. Stikstof

Omdat de invoergegevens ontbreken voor de gebruiksfase, is niet navolgbaar of de uitgangspunten voor de berekeningen (emissies door verkeer) kloppen. Dit is belangrijke informatie, omdat een te grote stikstofuitstoot en -depositie 'showstoppers' kunnen zijn. Maak zo nodig nieuwe berekeningen die uitgaan van aangepaste gegevens voor de uitstoot van verkeer. Geef ook berekeningen voor de stikstofdepositie op de Natuurnetwerk Nederland-gebieden (NNN).

Reactie

Stikstofberekening gebruiksfase:

De stikstofdepositie voor de gebruiksfase (én aanlegfase) is opnieuw berekend met de nieuwste AERIUS release. Daarnaast is aan de onderbouwing extra informatie toegevoegd waardoor de navolgbaarheid is verbeterd.

Stikstofberekening NNN:

Als het gaat om NNN-gebieden en het beschermen van de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte of samenhang, volgt het project Rondweg Lelystad-Zuid de hiervoor geldende Flevolandse kaders: par. 4.1.2 van het Omgevingsprogramma Flevoland, hoofdstuk 15 van de Omgevingsverordening en de Beleidsregel herbegrenzing Natuurnetwerk Nederland provincie Flevoland. Gelet hierop is het doel van het NNN de realisatie van een robuust landelijk samenhangend netwerk van natuurgebieden dat voldoende (leefruimte) biedt voor soorten en waarden die karakteristiek zijn voor de Nederlandse natuur. Het MER en het deelrapport Natuur zijn getoetst aan deze kaders en voldoen hieraan. Daarnaast zorgt het project voor compensatie en mitigatie waar dit nodig is. Een toets naar de effecten van stikstofdepositie op NNN-gebieden is gelet op de Flevolandse kaders voor NNN niet aan de orde. Dit is alleen het geval, gelet op landelijke kaders, er ook sprake is van Natura 2000-gebieden. De NNN-gebieden in het projectgebied voor de Rondweg Lelystad-Zuid zijn echter niet aangewezen als Natura 2000-gebied. Vandaar dat een berekening van de stikstofdepositie niet nodig is.

7. Geluid

Onduidelijk is hoe de scores voor geluid zijn gegeven en hoe de criteria zijn bepaald. Onderbouw het geluidonderzoek van de beschouwde tracé-alternatieven beter. Bepaal het percentage (ernstig) gehinderden.

Reactie

Onderbouw beschouwde tracé-alternatieven: Deze beoordeling is kwalitatief meegenomen in het MER fase 1.

Percentage (ernstig) gehinderden: In het MER rapport Geluid zijn berekeningen toegevoegd over het aantal (ernstig) gehinderden.

8. Luchtkwaliteit

Niet beschreven is wat de luchtkwaliteit zal zijn voor de situatie bij woningen die mogelijk dicht bij de weg worden gebouwd. Geef hierin alsnog inzicht.

Reactie

Onderbouw beschouwde tracé-alternatieven: Deze beoordeling is kwalitatief meegenomen in het MER fase 1.

Invloed van de weg op eventuele woningbouw dicht bij de weg: Deze beoordeling is kwalitatief meegenomen in de gevoeligheidsanalyse door het toevoegen van twee scenario's.

9. Kaarten

Een deel van het gebruikte kaartmateriaal is slecht leesbaar. Zorg voor een goede navolgbaarheid door dit te verbeteren.

Reactie

De kaarten zijn waar nodig vervangen door beter leesbare exemplaren.

Bijlage: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

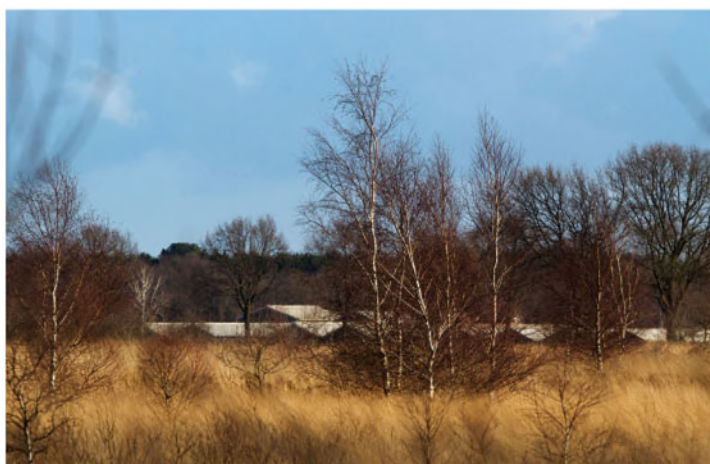


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Rondweg Lelystad Zuid

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 oktober 2025 / projectnummer: 3673



1 Advies over het MER in het kort

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.¹ 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).² In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

MER fase 1 (plan-MER)

Voorafgaande aan de NRD en dit plan-MER zijn in een verkenningsfase drie tracé-alternatieven beschouwd: 1) Langs de vaart, 2) Langs de bosrand en 3) Door de wijk. Figuur 1 geeft deze tracés weer. In deze verkenningsfase is 'Langs de Bosrand' gekozen als voorkeurstracé. In het plan-MER fase 1 zijn de milieueffecten van alle drie de alternatieven beschreven en vergeleken met dit voorkeursalternatief.

Het alternatief 'Langs de vaart' heeft zeer negatieve effecten voor de natuur. Daarnaast is sprake van een belemmering voor toekomstige ontwikkelingen vanwege de hogere ligging van de rotonde bij de Buizerdweg. Het alternatief 'Door de wijk' heeft een positieve score voor natuur, maar weer een negatieve voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast scoort dit alternatief vanwege de ligging dicht bij woningen ook negatief op het thema omgevingsveiligheid.

Passende beoordeling en voortoets

In de Passende beoordeling is onderzocht of op voorhand negatieve effecten op de strikt beschermde natuurodoelen van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen zijn uit te sluiten. De conclusie is dat door de nieuwe weg, 'Langs de Bosrand', het leefgebied van de blauwe kiekendief kleiner zal worden, en dat dit een negatief effect heeft op deze soort. In een aparte voortoets voor de stikstofdepositie staat dat de weg zowel in de aanleg- als gebruiksfase niet zorgt voor een significante toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

MER fase 2 (project-MER)

MER fase 2 geeft de omgevingseffecten van het voorkeurstracé 'Langs de bosrand' weer, zie figuur 2, inclusief één variant, 'Platte bruggen'. Het MER beschrijft de effecten van beide oplossingen ten opzichte van de referentiesituatie. 'Langs de bosrand' heeft zeer positieve

¹ [Lelystad Next Level – Platform IJsselmeergebied](#): In het zuiden van Lelystad ligt Zuiderhage. Een nieuw stadsdeel waar in een periode van 20–25 jaar 9.000 – 16.000 woningen worden gebouwd. Dit biedt ruimte aan ongeveer 25.000 inwoners.

² Op 25 augustus 2025 stelde vond er een startoverleg plaats tussen de Commissie en vertegenwoordigers van provincie Flevoland en gemeente Lelystad.

effecten op de verkeerssituatie en zeer negatieve effecten op natuur. Verder zijn er licht negatieve effecten te verwachten voor de landschappelijke inpassing. De variant 'Platte bruggen' heeft aanvullend negatieve effecten op natuurinclusiviteit en toekomstrobuustheid.

Wat is het advies van de Commissie?

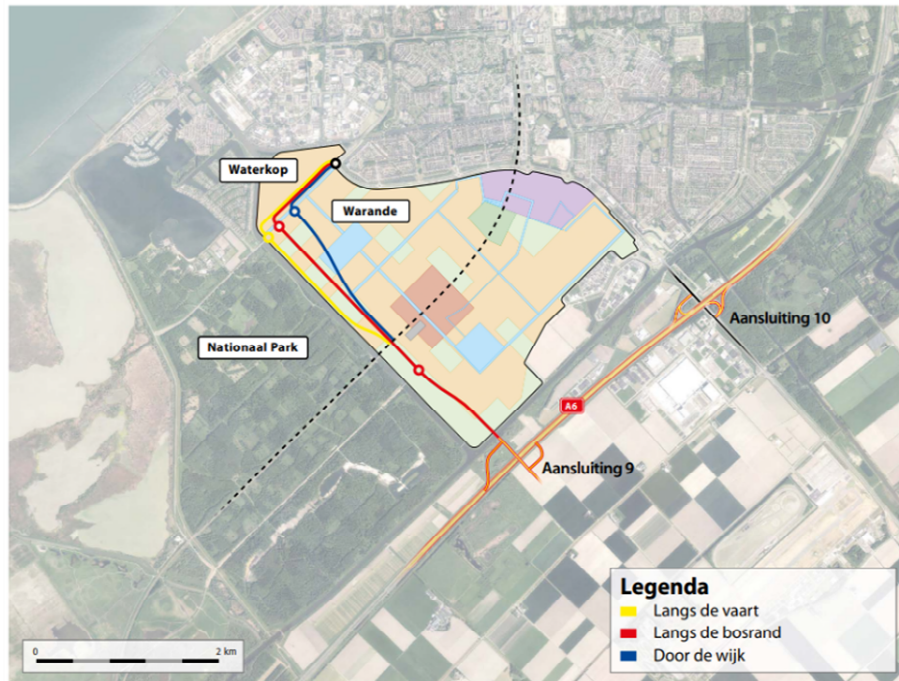
De opbouw van het MER is helder, met een deel (fase 1) voor de tracé-alternatieven en een deel voor de uitwerking van het voorkeursalternatief (fase 2). Het MER is prettig geschreven. Er is goed ingegaan op een breed scala aan onderwerpen, waarbij voor diverse onderwerpen deelonderzoeken zijn verricht.

De Commissie signaleert desondanks 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 om:

- **Probleemanalyse.** De analyse van de knelpunten is nog onvolledig. Daardoor is nog onduidelijk of de voorgestelde oplossing optimaal is. Maak specifiek 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.
- **Samenhang tussen weg en wijk.** Deze samenhang is nu niet volledig in beeld. Uit een globale gevoeligheidsanalyse blijkt dat na aanleg van de rondweg de knelpunten groter zijn dan in de autonome situatie. Dit komt door een toename van verkeer door de aanleg van de wijk Zuiderhage. Niet duidelijk is hoe de inrichting van de wijk de mogelijkheden voor de weg beïnvloedt en andersom. Werk een volwaardig toekomstscenario uit voor de invloed van de planontwikkeling in Zuiderhage en pas eventueel de effectbeschrijvingen hierop aan.
- **Referentiesituatie.** In het MER fase 1 zijn de tracé-alternatieven vergeleken met het tracé-alternatief 'Langs de bosrand'. Hierdoor is niet in beeld welke effecten de alternatieven hebben ten opzichte van de werkelijke referentiesituatie. Breng dit alsnog in beeld.
- **Natuur.** Er ontbreken nog gegevens over de landschapsecologische samenhang, welke soorten precies aanwezig zijn en eventuele cumulatie. Ook is het effect van geluidbelasting op natuur nog niet duidelijk. Dit is belangrijke informatie om de effecten op de natuur te kennen. Pas deze gegevens aan en werk concrete mitigatie- en compensatiemaatregelen uit.
- **Stikstof.** Omdat de invoergegevens ontbreken voor de gebruiksfase, is niet navolgbaar of de uitgangspunten voor de berekeningen (emissies door verkeer) kloppen. Dit is belangrijke informatie, omdat een te grote stikstofuitstoot en -depositie 'showstoppers' kunnen zijn. Maak zo nodig nieuwe berekeningen die uitgaan van aangepaste gegevens voor de uitstoot van verkeer. Geef ook berekeningen voor de stikstofdepositie op de Natuurnetwerk Nederland-gebieden (NNN).
- **Geluid.** Onduidelijk is hoe de scores voor geluid zijn gegeven en hoe de criteria zijn bepaald. Onderbouw het geluidonderzoek van de beschouwde tracé-alternatieven beter. Bepaal het percentage (ernstig) gehinderden.
- **Luchtkwaliteit.** Niet beschreven is wat de luchtkwaliteit zal zijn voor de situatie bij woningen die mogelijk dicht bij de weg worden gebouwd. Geef hierin alsnog inzicht.
- **Kaarten.** Een deel van het gebruikte kaartmateriaal is slecht leesbaar. Zorg voor een goede navolgbaarheid door dit te verbeteren.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER, fase 1 én 2 op te nemen, voorafgaande aan de besluitvorming over de Rondweg Lelystad-Zuid.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1. Drie onderzochte tracés voor Rondweg Lelystad-Zuid (bron: NRD).



Figuur 2. Het voorkeurstracé 'Langs de bosrand' met variant 'platte bruggen'. Deze bruggen liggen binnen de gele omkadering (bron: MER).

Aanleiding MER

Voor het project Rondweg Lelystad–Zuid is een MER in 2 fasen opgesteld: MER fase 1 voor meerdere tracés (alternatieven). In het MER fase 2, zijn de milieueffecten van het voorkeursalternatief meer in detail onderzocht en beschreven. Een MER is in dit geval nodig omdat het gaat om de aanleg van een autoweg (categorie J van bijlage V van het Omgevingsbesluit). Vooraf is niet uit te sluiten dat de aanleg en het gebruik van de weg invloed zullen hebben op nabij liggende Natura 2000-gebieden. Daarom zijn ook een voortoets en een Passende beoordeling uitgevoerd. De provincie Flevoland is bevoegd gezag voor het Projectbesluit over de Rondweg Lelystad–Zuid.

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 Gedeputeerde Staten van Flevoland – besluit over Rondweg Lelystad–Zuid.

Om zich goed op de hoogte te stellen van het project, sprak de Commissie met vertegenwoordigers van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad (het ‘startgesprek’).

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 staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3673 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de provincie Flevoland.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Probleemanalyse

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 niveau³. 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.

³ De analyse van ‘sluipverkeer’ is een analyse of meer of minder verkeer wordt verwerkt op kleinere straten. Dit is een verrassende invulling van het begrip sluipverkeer.

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.

2.2 Toekomstvastheid verkeersoplossingen

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.⁴

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.

2.3 Samenhang tussen weg en wijk

In het MER ontbreekt een goede beschrijving van en visie op de samenhang tussen de rondweg en de te ontwikkelen woonwijk Zuiderhage direct ten noordoosten van het gekozen wegtracé. De paragraaf Toekomstvastheid en Robuustheid (6.20) gaat hier in algemene zin

⁴ Hiervoor is het wenselijk de verkeerssituatie dynamisch te analyseren.

wel op in, maar werkt de samenhang niet uit. Het is nu niet duidelijk of er met de voorgestelde inrichting van de rondweg een voldoende robuuste oplossing komt om het extra verkeer door de aanleg van Zuiderhage op te vangen. Uit de uitgevoerde, beknopte gevoeligheidsanalyse blijkt dat de verkeersknelpunten in de toekomst toenemen.

Op 16 juli 2024 is besloten over de aanleg van Zuiderhage. De Commissie heeft inzage gekregen in de onderliggende Mastervisie Zuider C.⁵ Deze beschrijft wel een samenhangende gebiedsvisie. Deze is alleen niet in het MER opgenomen en ook zijn de milieueffecten hiervan niet onderzocht.

Voor een goed inzicht in de milieugevolgen is het belangrijk de samenhang met de nieuwe ontwikkelingen naast de weg helder in beeld te hebben. Deze ontwikkelingen bepalen mede het tracé en inrichting van de weg en ook de hoeveelheid verkeer. De realisatie van de geplande woonwijk Zuiderhage heeft grote invloed op het aantal verkeersbewegingen. Met de aanleg van de wijk nemen deze met 80% toe op de Rondweg. Daarmee heeft het effect op de effecten op de verkeersafwikkeling, leefkwaliteit en natuur.

Andersom kan de ligging en inrichting van de weg ook onomkeerbare gevolgen hebben voor de inrichting van de wijk. De impact van geluid van de weg op de wijk is uitsluitend in een separate, beknopte gevoeligheidsanalyse onderzocht. De milieu-impact van de weg is hiermee onderschat. Het valt op dat de heiwerkzaamheden van de aanlegfase van de rondweg op de bestaande woonwijk niet zijn beschreven.

Het risico is dat op basis van te weinig gegevens⁶ keuzes worden gemaakt over de inrichting van de weg, die niet kunnen worden teruggedraaid. Dat het ontwerp van de wijk nog niet is uitgekristalliseerd doet daaraan niet af. Het is goed mogelijk om rekening te houden met enige onzekerheid, en tegelijk nuttige uitspraken te doen over de wederzijdse invloed van weg en wijk en op basis hiervan maatregelen te nemen.⁷

De opmerkingen over samenhang gelden breder. Ook de landschapsecologische samenhang komt niet goed uit de verf. Zie daarvoor paragraaf 2.5.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen. Analyseer daarbij uitgebreider de samenhang en breng de wederzijdse kansen en bedreigingen van weg en wijk beter in beeld. Werk hiertoe een aantal scenario's uit, om meer inzicht te krijgen hoe wijk en weg 'samenwerken'. Ga voor de alternatieven na wat dit betekent voor de beschrijving van de milieueffecten.

⁵ Mastervisie Zuider C, Gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf en Zus, 2024.

⁶ Ook over de mate waarin de weg problemen oplost, zie paragraaf 2.1.

⁷ Doel van de Omgevingswet is om het integraal werken en denken te stimuleren door onder meer het begrip fysieke leefomgeving en (het werken in) de beleidscyclus te introduceren. Dat staat in contrast met het sectoraal werken, dat tegenstrijdigheden in de hand kan werken en ervoor kan zorgen dat kansen gemist worden.

2.4 Referentiesituatie

In het plan-MER (fase 1) is de variant 'Langs de Bosrand' als referentiesituatie genomen. Deze variant had al in de NRD-fase de voorkeur. Dit wijkt af van de gebruikelijke systematiek waarin alternatieven met de referentiesituatie worden vergeleken. Hierdoor was bij het definitieve besluit over het voorkeurstracé niet in beeld wat de totale impact is van de rondweg ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. In fase 2 is het voorkeursalternatief 'Langs de Bosrand' wel ten opzichte van de correcte referentiesituatie beschreven. Door verschillende methodes te gebruiken ontstaat verwarring voor de lezer en is het verhaal moeilijk navolgbaar.

De Commissie adviseert om het MER voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen met een vergelijking van de alternatieven ten opzichte van de werkelijke referentiesituatie.

2.5 Natuur

Inzicht in de landschapsecologische samenhang

Het Hollandse Hout is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, met een boskern die essentieel is voor rust, biodiversiteit en het leefgebied van bos- en struweelvogels. Binnen het grootschalige landbouw- en verstedelijkingsgebied van Flevoland raakt het Hollandse Hout, onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland steeds meer ecologisch geïsoleerd.⁸ Dit vormt vooral een bedreiging voor grondgebonden kleinere diersoorten, zoals kleine marterachtigen, die zich niet zo goed kunnen verspreiden. Tegelijkertijd vervult het gebied een belangrijke rol als kerngebied of als ecologische stapsteen in de corridor tussen het Knarbos Oost en het bosgebied in Zuid-Flevoland (waaronder het Horsterwold). Het Hollandse Hout ondersteunt hiermee het populatiebehoud van verschillende diersoorten in Flevoland.

De bewering dat deze kern onaangetast blijft, lijkt het belang van een bufferzone – cruciaal voor geluidsdemping – te onderschatten. De toekomstige, relatief drukke rondweg werkt als barrière en vermindert de rust en dit tast direct de kwaliteit van het vogelleefgebied aan. Dit ondermijnt de ecologische waarden die het gebied volgens Natuurnetwerk Nederland moet beschermen.

Het MER beschrijft vooral het plangebied en besteedt te weinig aandacht aan de hogere landschapsrelatie met aansluitende ecologische zones in Flevoland, en doorwerkende effecten elders. De effecten van de weg op de natuur komen daarom onvoldoende in beeld.

Soorteninventarisatie

In het MER zijn niet alle relevante beschermde soorten beschouwd.⁹ Van de roofvogels in het gebied concludeert het MER dat binnen het plangebied geen nesten van boomvalk, havik,

⁸ Verder: het Hollandse Hout fungeert tevens als kerngebied voor een rijke en voor Nederland belangrijke broedvogelgemeenschap, met jong bos, moeraselementen en pioniervegetaties, tevens de nieuwe slenk. Het waarborgen van deze functie is essentieel.

⁹ Genoemde soorten zijn onder andere de ringslang, ransuil, meervleermuis, otter, boomarter en kleine marterachtigen (wezel). Soorten als nachtegaal, wielewaal, koekoek, oeverzwaluw, das en hermelijn lijken over het hoofd te zijn gezien. De

sperwer en wespandief zijn gevonden, en dat ze daarmee geen territorium zouden hebben. Dit lijkt echter niet in lijn met openbaar beschikbare waarnemingsgegevens van deze soorten.¹⁰ Daaruit blijkt dat havik, sperwer en boomvalk wel regelmatig in de afgelopen jaren binnen het invloedgebied of zone met ecologische geluidsbelasting zijn waargenomen, en daar mogelijk essentieel leefgebied betrekken. Daarnaast ook de nachtegaal, wielewaal en koekoek oftewel soorten met een landelijk *Zeer ongunstige staat van instandhouding* (SOVON). Ook zoogdieren als de hermelijn als landelijk afnemende soort zijn niet uit te sluiten met andere gegevensbronnen. Tevens zijn er ook indicaties dat dassen in het gebied gevestigd zijn.

Daarnaast constateert de Commissie dat in het MER en haar bijlagen de nadruk ligt op soorten waarvan geen belangrijke populaties in de regio bestaan. Een voorbeeld is de meervleermuis, die slechts sporadisch over de betrokken vaarten wordt waargenomen. Het is voor de Commissie onduidelijk hoe het beschreven soortenbestand is afgeleid. De gegevens lijken grotendeels te leunen op de NDFF-database. Andere bronnen zoals bijvoorbeeld inventarisatiegegevens van Staatsbosbeheer, natuurwerkgroepen en Waarneming.nl lijken niet te zijn gebruikt. Dit geeft geen volledig actueel beeld van de werkelijke soortenrijkdom binnen de invloedssfeer van de wegaanleg en -gebruik en met oog op toekomstige natuurontwikkeling.

Een goed beeld van de aanwezige soorten in het gebied is essentieel om te kunnen beoordelen of er significante effecten die soorten zijn en om adequate beschermingsmaatregelen te kunnen treffen. Dit is belangrijk voor de wettelijke borging van de meest kwetsbare soorten. Dit is ook van belang voor het duurzaam ecologische functioneren van Nationaal Park Nieuw Land. Dit functioneren komt door toenemende landschapsweerstand¹¹ en milieubelasting, met name verkeersgeluid en verdroging, onder druk.

Effecten van geluid

In de bijlage van het MER, het rapport Natuur is voor de effectafstand uitgegaan van het geluid van heiwerkzaamheden tijdens de aanlegfase. De 50 dB(A) grens voor verstoring op natuur is in het MER fase 2 relatief hoog gekozen. De huidige inzichten zijn dat de verstoringsgrens in open landschappen 47 dB(A) bedraagt (24-uurs gemiddeld) en voor gesloten en halfopen landschappen 42 dB(A).¹² Onvoldoende duidelijk is gemaakt welke relatie er is tussen de berekende geluidbelasting en de verstoringsgrenzen van 47 en 42 dB(A).

In de wetenschappelijke literatuur bestaat een groeiende consensus dat toenemende onnatuurlijke geluidsbronnen een negatief effect hebben op in het wild levende dieren, en in

koekoek, wielewaal en nachtegaal zijn struweelvogels van voedselrijke bosbodems die actueel in Nederland een *Zeer ongunstige Staat van Instandhouding* (bron: SOVON Vogelonderzoek Nederland) hebben en daarom extra borging vereisen, ook vanwege de toenemende geluidsbelasting op het Hollandse Hout. Ook vaak over het hoofd geziene soorten als de fitis, eveneens met een neerwaartse trend of *Matig ongunstige staat van Instandhouding*, zijn meer gevoelig voor verkeersgeluid.

¹⁰ <https://waarneming.nl>.

¹¹ Opeenvolgende milieuontwikkelingen steeds moeilijker en gevaarlijker door het landschap kunnen verplaatsen of migreren. Oorzaken hiervan zijn onder meer verstoring, obstakelvorming (zoals wegen, woningbouw, recreatiedruk en windmolens) en andere risicovolle situaties.

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).

het bijzonder op de voortplanting van vogels.¹³ Uit literatuur¹⁴ blijkt bovendien dat de dichtheid van sommige broedvogels afneemt in de buurt van drukke verkeerswegen. Dit wordt onderschreven met een recente studie.^{15,16}

Volgens geluidscontouren in het MER kan binnen een straal van 500 meter in het Hollandse Hout stelselmatig een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) optreden. Dit ligt ruim boven de gemiddelde drempelwaarde voor bosvogels, waardoor de dichtheid van zangvogels naar verwachting significant zal afnemen.¹⁷ Het natuurgebied staat reeds onder geluidsdruk van de snelweg A6 en, in beperktere mate, van de spoorlijn Almere–Lelystad. Daarnaast zal ook de recreatiedruk toenemen. Overigens adviseerde de Commissie in haar advies over de NRD het 24-uursgemiddelde contouren voor 42 dB en 47 dB te geven om zo inzicht in verstoring in de natuur te geven. Dit is niet gebeurd. Ook ontbreken duidelijke contourkaarten in de natuurgebieden.

Barrièrewerking

De rondweg vormt volgens het MER een barrière voor dieren en dit leidt tot hogere sterfte onder kwetsbare soorten zoals marterachtigen, amfibieën en laagvliegende vogels door verkeer. Daarnaast zijn verlichting, verdroging en een toename in recreatie door een aanzuigende werking bijkomende milieudrukfactoren. Dit bedreigt de biodiversiteit in het Hollandse Hout, ondanks dat er bijvoorbeeld enkele faunapassages onder de A6 zijn aangelegd voor kleine zoogdieren.

De Commissie beveelt aan beschermende maatregelen te richten op het robuuster behouden van de ecologische integriteit van zowel de rustige boskern als de omliggende bufferzones. Daarnaast vormt de snelweg A6 met verkeersintensivering vanuit Lelystad een steeds sterkere barrière voor fauna, wat leidt tot hogere sterfte onder marterachtigen, amfibieën en laagvliegende vogels, ondanks bestaande faunapassages. Het beleid moet daarom de barrièrewerking voor dieren ook hier verder verminderen, faunapassages optimaliseren in samenhang met meer robuuste ecologische verbindingen door Flevoland (sterkere verbinding met bijvoorbeeld het Horsterwold), en bijkomende milieudruk door verkeer en recreatie beperken.

Compensatie en mitigatie

Het MER gaat uit van 4,5 hectare verlies aan bos- en oeverstroken in NNN-gebied. Hiervoor is compensatie voorzien, deels echter pas later, gedurende een periode van 15 jaar in stadsdeel Zuiderhage. Deze lange termijn en onzekerheid over realisatie vragen om meer en directere compensatie. De voorgestelde groene strook langs de rondweg biedt onvoldoende compensatie van verloren ecologische of habitatfuncties en zal met verkeersintensivering ook onder milieudruk (geluid, licht, verdroging, recreatie¹⁸) komen te staan: waarmee per saldo

¹³ Uit diverse studies blijkt dat verkeersgeluid en ander omgevingslawaai broedvogels op verschillende manieren een nadelig effect hebben op de lichamelijke conditie en voortplanting. Het gaat om 1) akoestisch maskeren van zang; 2) stress en verstoring van broedgegedrag; 3) effecten op eieren en kuikens.

¹⁴ Predicting the effects of motorway traffic on breeding bird populations, Reijnen et al. 1995.

¹⁵ Road traffic has a consistent negative impact on breeding density of a wide range of bird species in different habitats, Research article, open access, 11 June 2025, Volume 40, article number 118.

¹⁶ <https://research.wur.nl/en/publications/impact-of-road-traffic-on-breeding-bird-populations>.

De drempelwaarde uit de grafiek daarin komt neer op 35 dB(A).

¹⁷ Zie ook <https://open.rijkswaterstaat.nl/@244203/predicting-the-effects-motorway-traffic>.

¹⁸ Literatuurstudie van verstoringgevoeligheid en overzicht van maatregelen, deel 1 Hoofdrapport, Krijgsveld et al., Vogelbescherming Nederland, 2022.

geen ecologische winst wordt geboekt. Hiermee is er geen gelijkwaardige vervanging van de verloren ecologische (kern)kwaliteiten en samenhang.

Het MER zelf erkent dat compensatie eerder tientallen hectaren zou moeten beslaan. Bovendien is de bestaande bos- en moerasstrooknatuur in Hollandse Hout ecologisch waardevol en niet snel te vervangen, zeker niet binnen de nieuwe wijken.

Hoewel het MER diverse mitigatie- en compensatiemaatregelen noemt, blijkt bij nadere beschouwing dat belangrijke ecologische risico's onvoldoende worden ondervangen. De oeverwalwolkolonie aan de Lage Vaart is niet belicht en vraagt gerichte compensatie. De voorgestelde verlichting is deels vleermuisvriendelijk, maar kan alsnog verstoring werken voor vogels. Voor amfibieën en grondgebonden zoogdieren zijn onderdoorgangen en rasters nodig, maar het ontbreekt aan een structureel beheerplan, wat de duurzame effectiviteit van mitigatie en compensatie ondermijnt. Geluidsbelasting op kwetsbare bos- en struweelvogels wordt nauwelijks behandeld, ondanks significante negatieve effecten. De analyse toont aan dat het ecologisch verlies door habitatverlies én structurele kwaliteitsvermindering groter is dan aangenomen.

Het MER toont significante negatieve effecten op het natuurnetwerk en kwetsbare soorten, die onvoldoende worden ondervangen door mitigerende/compenserende maatregelen. Het MER motiveert echter onvoldoende dat er geen significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden en ecologisch functioneren van het Hollandse Hout kan optreden.

Blauwe Kiekendief

De rondweg leidt volgens de Passende beoordeling tot verlies van circa 88,8 hectare foerageergebied voor de blauwe kiekendief, een soort waarvoor versterking als Natura 2000-doel urgent is¹⁹ door de zeer ongunstige staat van instandhouding. De voorgestelde compensatie via landbouwperceel B-338 is onvoldoende: het ligt te ver van broedplaatsen, voldoet niet aan ecologische criteria en is tijdelijk vanwege toekomstige bebouwing.

De toename van verkeersdruk (A6) en obstakels zoals hoogspanningsleidingen vergroot het risico op verstoring en slachtoffers. Het MER onderschat de impact en biedt geen robuuste, duurzame oplossing. Effectieve bescherming vraagt onder meer om veilige vliegroutes, grotere en kwalitatief betere foerageergebieden, en extensivering van landbouw. Dit vraagt om actueel onderzoek, aangezien het voorgaande onderzoek naar de landschappelijke relaties van de Blauwe kiekendief in de Oostvaardersplassen en ommeland al bijna 20 jaar oud is.²⁰

¹⁹ Doelstellingen voor de blauwe kiekendief voor Natura 2000-gebied OVP zijn vergroten Omvang en Kwaliteit van leefgebied <https://www.natura2000.nl/gebieden/flevoland/oostvaardersplassen/oostvaardersplassen-doelstelling>.

²⁰ Foerageergebied voor kiekendieven in en rondom de Oostvaardersplassen, pilotonderzoek in 2010, A&W-rapport 1581, 2006.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming als volgt aan te vullen:

- Versterk inzicht in de landschapsecologische samenhang: breng de ecologische verbindingen en structuren van het gebied én de effecten van de rondweg daarop duidelijker in kaart en op een hoger landschapsniveau.
- Maak het soortenonderzoek compleet: completeer op basis van bestaande bronnen het overzicht van kenmerkende en beschermde soorten binnen de verstoringszone (geluidsbelasting ≥ 42 dB(A)), inclusief verkeersgevoelige soorten zoals wielewaal, nachtegaal, koekoek en fitis.
- Analyseer de effecten van de combinatie van milieudruk en cumulatie: onderzoek volledig de effecten van geluidsbelasting in combinatie met andere stressfactoren, zoals toenemende recreatie door meer ontsluiting op natuurwaarden. Baseer dit op actuele wetenschappelijke inzichten.
- Werk concrete mitigatie en compensatie uit: werk in een compensatieplan maatregelen uit die ecologisch effectief zijn op lokaal niveau met positief effect naar regionaal niveau. Hou daarbij rekening met de samenhang tussen landschapsstructuren en verbindingswegen in Flevoland, en recht doen aan het behoud van de kernkwaliteiten van het NNN-natuurnetwerk, specifiek die van het Hollandse Hout.
- Onderzoek het behalen van het instandhoudingsdoel voor de blauwe kiekendief: onderzoek hoe het halen van het instandhoudingsdoel versterkt kan worden door foerageergebieden en rustige pendelzones binnen korte afstand (< 5 km) van broedplaatsen robuust en duurzaam in te richten. Gebruik hiervoor actuele gegevens.

2.6 Stikstofdepositie

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen en de alternatieven kunnen een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van deze gebieden.

Het MER bevat een Passende beoordeling, maar deze gaat niet op de stikstofdepositie in. Deze is beoordeeld in een voortoets. Hierin is de conclusie dat er zowel in aanleg- als gebruikssituatie netto geen significante toename is van stikstofdepositie. De Commissie merkt hierover het volgende op:

- In paragraaf 2.2 van dit advies staat dat het onduidelijk is wat de invloed is van de rondweg op het aantal verkeersbewegingen. Er is gerekend met 20% verkeersstagnatie²¹ in de huidige situatie, en voor de toekomstige situatie met 0% stagnatie. Dit lijkt een optimistische aanname, zeker als Zuiderhage helemaal is aangelegd. Omdat het aantal verkeersbewegingen voor de gebruiksfase niet goed te controleren is, zijn de conclusies niet navolgbaar.
- De Commissie vroeg in haar advies over de NRD om ook stikstofdepositie op NNN gebieden te berekenen. Dit is niet gebeurd. Daardoor mist inzicht in de effecten van stikstofdepositie op de NNN-gebieden.
- Voor de aanlegfase is gerekend is met stage V materieel (bouwjaar 2019+) en deels met elektrisch materieel. Dit is een mogelijk scenario, het betekent wel dat deze eisen in de uitvoering dienen te worden opgelegd aan de uitvoerende partij.

²¹ Dit gaat om tijd en aantal voertuigen die in de file staan.

De Commissie adviseert de voortoets voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen met:

- nieuwe berekeningen die uitgaan van aangepaste gegevens voor verkeer en uitstoot. Onderbouw de percentages voor stagnatie;
- berekeningen voor de stikstofdepositie op de NNN-gebieden. Interpretatie van de resultaten moet via expert-judgement plaatsvinden.²²

2.7 Geluid

In de rapportage van MER fase 1 is het aspect geluid summier beschouwd. De invoergegevens van het akoestisch rekenmodel zijn niet gegeven en de resultaten uit het akoestisch rekenmodel op specifieke toetspunten of geluidcontouren ontbreken. Hierdoor zijn de varianten onvoldoende te vergelijken en is bijvoorbeeld niet na te gaan of de stelling dat de 42 dB contouren 'niet wezenlijk van elkaar verschillen' correct is. Onduidelijk is welke criteria zijn gehanteerd bij het toekennen van de scores. Het MER legt bijvoorbeeld niet uit waarom de variant 'Langs de bosrand' voor het aantal geluidbelaste gebouwen boven de 50 dB L_{den} neutraal scoort en 'Langs de vaart' negatief. Het geluidbelaste oppervlak boven de 42 dB krijgt verschillende scores (negatief/neutraal/positief).

In de rapportage van MER fase 2 zijn wel geluidcontouren gegeven voor de uitwerking van 'Langs de bosrand' en is het akoestisch rekenmodel opgenomen. Er is echter (dat geldt overigens ook voor MER fase 1) geen inzicht gegeven in het effect van de rondweg op het percentage (ernstig) gehinderden. Hierdoor is effect van de toename van de geluidbelasting op hinder en gezondheid niet duidelijk.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming aan te vullen. Ze geeft hiervoor de volgende adviezen:

- Breid het geluidonderzoek in fase 1 uit en onderbouw de beschouwde tracé-alternatieven nader. Bereken hiertoe de tracéalternatieven volwaardig en beoordeel de effecten.
- Betrek het percentage (ernstig) gehinderden bij de beoordeling.

2.8 Luchtkwaliteit

In MER fase 1 is de invloed van luchtkwaliteit door contouren weergegeven. Hierdoor is niet goed te bepalen welke invloed de verschillende tracé-alternatieven van de rondweg heeft op de verslechtering en/of verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is wel in MER fase 2 opgenomen maar dus niet voor alle alternatieven.

In de gevoeligheidsanalyse bij het MER staat dat het vanwege de geringe impact van de Rondweg Lelystad-Zuid op de woningen die al aanwezig zijn, onwaarschijnlijk is dat de luchtkwaliteit in de omgeving van nieuwe woningen significant verslechtert. Gezien de

²² Via AERIUS kan de depositie berekend worden aan de hand van losse rekenpunten in een NNN-gebied. Aeries bevat niet de achtergronddepositie en kritische depositiewaarden van natuurwaarden binnen NNN-gebieden. Daarom is een interpretatie van de resultaten nodig door een ecooloog.

omvang van de ontwikkeling én extra toename van het verkeer over de Rondweg is deze conclusie niet te trekken op basis van het huidige onderzoek zonder in onderzoek het extra verkeer over de Rondweg mee te nemen. Dit is in de gevoeligheidsanalyse ook niet kwantitatief onderbouwd.

De Commissie adviseert het MER voorafgaande aan de besluitvorming op dit onderdeel aan te vullen. Ze adviseert daarbij:

- te bepalen bij hoeveel woningen de luchtkwaliteit verslechtert en/of verbetert voor de drie tracé-alternatieven;
- inzichtelijk te maken wat de invloed van de weg is op eventuele woningbouw dicht bij de weg inclusief extra verkeer over de Rondweg als gevolg van de ontwikkeling Zuiderhage.

2.9 Leesbaarheid kaarten

De kaarten in het MER zijn voor verschillende thema's slecht leesbaar en niet altijd is op de kaart gemarkeerd waar de rondweg is geprojecteerd. Twee voorbeelden:

- In figuur 7.1 in MER fase 1 is door de slechte ondergrond niet af te lezen waar de knelpunten liggen. Dit werkt door, omdat deze figuur in alle varianten terugkomt. Verder ontbreken hier gradaties van overbelasting, zoals goede afwikkeling, geen restcapaciteit, overbelast en zwaar overbelast.
- In figuren 4.1 en 4.2 van het Geluidrapport fase 2 is de legenda niet te lezen. Ook is het effect ten opzichte van de woonomgeving niet te zien door een (zeer) lage resolutie.

Dit vermindert de toegankelijkheid en leesbaarheid van het MER. Cruciale informatie over milieueffecten is hierdoor voor de lezer niet goed in beeld.

De Commissie adviseert het MER voorafgaand aan de besluitvorming aan te vullen met beter kaartmateriaal om zo de navolgbaarheid van de informatie te verbeteren.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep op 25 augustus een gesprek gevoerd met de provincie Flevoland en gemeente Lelystad. 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)

Erwin van Maanen MSc.

ing. Wim van der Maarl

drs. ing. Tjitte Prins

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Projectbesluit

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project 'aanleg van een autoweg' (categorie J van bijlage V bij het Omgevingsbesluit).

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde staten van de provincie Flevoland

Initiatiefnemer besluit

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 beoordeeld?

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 info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

