

Inleiding

Op woensdag 16 september 2020 is het voornemen gepubliceerd om een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor het project A6 Almere Oostvaarders – Lelystad. Voor dit milieueffectrapport (MER) worden de milieueffecten onderzocht.

Van donderdag 17 september tot en met woensdag 28 oktober 2020 was er de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op dit voornemen. Gedurende deze periode lag de Kennisgeving MER ter inzage. Deze beschrijft de alternatieven die onderzocht worden in het kader van de MER. Daarnaast is in de Kennisgeving MER te lezen hoe deze alternatieven tot stand zijn gekomen en welke effecten in de komende tijd in beeld worden gebracht om een keuze tussen de alternatieven mogelijk te maken.

Gedurende de zienswijze periode zijn vijf zienswijzen binnengekomen van belangenorganisaties, weggebruikers en omwonenden. Hierin worden suggesties aangedragen over de te onderzoeken alternatieven en gesignaleerde knelpunten, maar ook over de onderzoekaankpak.

Beantwoording zienswijzen

Vanaf de volgende pagina zijn de binnengekomen zienswijzen beantwoord. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en op volgorde van binnenkomst weergegeven. In de tabel zijn steeds in de linker kolom de hoofdpunten uit de zienswijze weergegeven, in de rechter kolom is de beantwoording opgenomen. In de beantwoording is steeds per zienswijze aangegeven wat we hiervan meenemen in het vervolg van de MER.

Toelichting gebruikte termen

Mitigerende en compenserende maatregelen

In de beantwoording komt regelmatig de term 'mitigerende en compenserende maatregelen' voor. Hiermee bedoelen we de maatregelen die de negatieve gevolgen van het project verminderen of voorkomen (mitigeren) of het creëren van nieuwe waarden die gelijk zijn aan de waarden die verloren (dreigen te) gaan (compenseren).

Nederlands Regionaal Model (NRM) en modaliteiten

Het NRM stelt mobiliteitsprognoses op voor het personenvervoer over de weg en voor andere modaliteiten. De verschillende modaliteiten die we in het NRM onderscheiden zijn:

- Gemotoriseerd verkeer onderscheiden naar personenauto's en vrachtauto's;
- Autopassagiers;
- Openbaar vervoer onderscheiden naar trein enerzijds en bus, tram en metro anderzijds;
- Fiets met onderscheid naar wel/geen E-bike;
- Lopen.

Zienswijze 1 (76053930)

Inhoud Zienswijze	Beantwoording
Ik wijs de Minister en alle betrokken ambtenaren erop dat zij hun taak vervullen ten dienste van de gehele samenleving en voor de lange termijn. Dat zij daarbij nauwgezet, integer en transparant horen te zijn. En dat zij álle belangen zorgvuldig en eerlijk dienen af te wegen.	Dank, wij hebben kennis genomen van deze opmerking.
Als de aankondiging maatgevend is voor de aanpak bij de MER, dan maak ik me over voorgaande zorgvuldige en eerlijke afweging direct grote zorgen. Want in de aankondiging wordt alleen gesproken over de zogenaamde voordelen (die allemaal uitgaan van een bepaalde visie op mobiliteit én economie, en die alleen maar kijken naar het autoverkeer op basis van huidige dogma's). Terwijl geen woord wordt gerept over de nadelen (extra CO2-uitstoot, extra geluidsoverlast, extra NOx, extra lichtoverlast, extra fijnstof, extra verstoorde en doodgereden dieren) en op veranderingen in de maatschappij die zwaarwegend zouden moeten zijn (klimaatverandering, COVID-19, overconsumptie, uitputting van de aarde).	In het MER worden, conform de doelstelling van het MER, de milieueffecten van het project op de omgeving in beeld gebracht. Ook worden mitigerende of compenserende maatregelen voorgesteld indien wettelijke normen voor luchtkwaliteit, geluid en/of natuur worden overschreden. Tijdens de planuitwerking van dit project moeten keuzes worden gemaakt. Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan duurzaamheidsthema's, zoals klimaatbestendigheid, minimaliseren van grondverzet en circulariteit. Op dit moment is nog onzeker in welke mate COVID-19 leidt tot veranderingen in automobilititeit op de lange termijn. Het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KiM) houdt de mobiliteitsontwikkelingen tijdens de Corona crisis nauwlettend in de gaten. Op basis van die gegevens heeft het KiM een inschatting gemaakt van de ontwikkeling van de automobilititeit op de lange termijn. In de tweede fase MER wordt aangegeven wat dit betekent voor het project.
Mijn vrees is dat dus u eenzijdig en vooral korte termijn economisch gemotiveerd (en daardoor met tunnelvisie) te werk zult gaan, aangezien andere belangen in dit soort trajecten vaak en ten onrechte het onderspit delven. Economische ideeën laten zich vaak makkelijk vertalen in vaak opgeblazen cijfermateriaal, terwijl de echt waardevolle zaken in het leven (rust, natuur, harmonie, schoonheid, tevredenheid, een leefbare toekomst) zich slecht laten kwantificeren.	Het MER heeft als doel de werking van de voorgenomen maatregel in beeld te brengen en op basis daarvan waar nodig mitigerende en/of compenserende maatregelen in het project op te nemen. In de eerste fase MER en in de Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) zijn de (negatieve) milieu aspecten meewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Het project heeft nadrukkelijk ook als opdracht meegekregen dat de gekozen oplossing zo duurzaam mogelijk moet worden uitgevoerd.
In allerlei dossiers hebben de Minister en de ambtenaren van het Ministerie van I en W en ook van andere departementen afgelopen tien jaar laten zien fouten te maken of zelfs stelselmatig voor milieu en leefomgeving schadelijke beslissingen te nemen en daarbij doelbewust eenzijdige, verhullende of zelfs frauduleuze informatie niet te schuwen. Voorbeelden zijn: MER en andere formele toetsen ten behoeve van Lelystad Airport, rechtvaardiging van granulaatdumpingen in	Dank, van deze opmerking hebben wij kennis genomen.

oppervlaktewater, natuurvergunning Schiphol, NH3-uitstoot-dossier, maximumsnelheidsaanpassingen van 120 km/u naar 130 km/u en later naar 100 km/u, ontwerp-Luchtvaartnota. Laat deze MER zich daarvan onderscheiden door een eerlijke, transparante en evenwichtige afweging te maken en met balans duidelijk te zijn over zowel voordelen als nadelen van het voorgenomen project.	
--	--

Zienswijze 2 (76106393)

Inhoud Zienswijze	Beantwoording
De in uw informatie aangegeven groei van het wegverkeer, o.a. Flevopost 16 september 2020 blz. 20. Het lijkt mij raadzaam uit te gaan van de huidige verwachtingen. Deze zijn namelijk door de Covid-crisis nogal veranderd.	Elk jaar opnieuw worden de verkeersprognoses, waar het ministerie mee rekent, geactualiseerd. Dit gebeurt op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten van gerenommeerde Nederlandse kennisinstututen en op basis van de meest recente beleidsvoornemens van rijk en regio. Het verkeersmodel Nederlands Regionaal Model (NRM) levert de verkeersvoorspellingen waar het Ministerie van IenW mee rekent in Verkenningen en Planuitwerkingen. In de tweede fase MER A6 Lelystad wordt NRM-versie 2020 van 1 april 2020 ingezet. Daarin is o.a. de landelijke snelheidsverlaging naar maximaal 100 km/uur op het hoofdwegennet meegenomen in de voorspellingen. Het effect van de huidige Corona crisis is nog niet in NRM2020 verwerkt. Op basis van de meest recente informatie van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KiM) wordt in de tweede fase MER wel een inschatting gemaakt van het effect van de huidige Corona crisis op de automobilititeit op de lange termijn in Nederland. En daarmee ook op de benodigde capaciteit van de A6.Lelystad in het bijzonder.
Het vliegverkeer door de corona crisis is fors afgenomen en het is nu een vraag of zich dit zich in dien mate hersteld dat het vliegveld Lelystad weer nodig is. Daardoor verandert de benodigde capaciteit van de A6 enorm.	Op basis van de meest recente metingen en doorrekeningen van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KiM) wordt in de tweede fase MER een inschatting gemaakt van het effect van de huidige Corona crisis op de mobiliteit op de lange termijn. En daarmee ook op de benodigde capaciteit van de A6 Lelystad. In de préverkenning van de A6 Lelystad is al beschreven wat het effect is van de openstelling van Lelystad Airport op de verkeersomvang op de A6. Daaruit valt op te maken dat ook zonder Lelystad Airport de bereikbaarheid van de regio onder druk staat en capaciteitsvergroting op de A6 nuttig en noodzakelijk is. Het is dus niet zo dat de benodigde capaciteit op de A6 enorm afneemt

	als het vliegverkeer van/naar Lelystad Airport sterk lager zou liggen dan verondersteld voor de start van de Corona crisis.
Verzoek de mogelijkheid tot verlenging van het snelfietspad Amsterdam/Zuidoost -Almere mee te nemen in de MER en de plannen.	De snelfietsroute tussen Almere en Amsterdam Zuidoost wordt niet meegenomen in de MER, omdat het buiten het bereik van het project A6 Lelystad valt. De provincie Flevoland is zeer recent gestart met een studie naar de mogelijkheden voor een dergelijke snelfietsverbinding.

Zienswijze 3 (76481735)

Inhoud Zienswijze	Beantwoording
Prima om het gemotoriseerd snelverkeer ten behoeve van de vlotte doorstroming meer ruimte te geven. Maar we hebben enige zorgen over de diverse passages van het langzame verkeer. In de projectplannen kunnen we daar vooralsnog geen opmerkingen over terugvinden. Er bestaan op dit traject momenteel een vijftal passages voor fietsen etc. over of onder de huidige weg voor zover bij ons bekend. 1. De fietsbrug van het Kotterbospad / de Trekweg (noordzijde) naar Ibisweg aan de zuidzijde 2. De Praamweg 3. Passage Ooievaarsplassen bij weg restaurant Haje 3. De onderdoorgang langs de westzijde van de Knardijk 4.. Bij de afrit nr 10 van de A6 naar de Larserweg. We hebben de volgende punten van aandacht 1. De onderdoorgang bij de Knardijk, nabij Haje Praamweg en fietsbrug Kotterbospad/Ibisweg liggen wel in het buitengebied, kennen een stevig recreatief gebruik, echter deze routes worden daarbij zeker door forensen benut. 2. Blijft de passage Kotterbospad naar Ibisweg in deze vorm bestaan. We pleiten wel voor aanpassingen op het talud van deze brug. Er liggen nu klinkers en die verzakken door zettingen van het talud. 3. De Praamweg is ter hoogte van het uitkijkpunt en de brug over de A6 voorzien van een fietspad van zeer slechte kwaliteit. We zouden graag zien dat fietspad ook verbreed en vernieuwd wordt. De Praamweg, dan voorzien van een goed fietspad, vaak met te veel en te hardrijdend sluipverkeer mag wat ons betreft dan wel op enige plekken versmald worden. 4. Wat zijn de plannen voor de passage onder de A6 tussen Ooievaarsplas en Reigerplas nabij wegrestaurant Haje, daar is	Het project A6 Lelystad leidt niet tot meer of minder passages voor het langzame verkeer. Alle genoemde passages blijven ongewijzigd in gebruik. Voor meer details over de genoemde passages raden wij u aan contact op te nemen met de desbetreffende beheerder van de passage. Als antwoord op aandachtspunt 6 (de situatie nabij aansluiting 10): Samen met de provincie Flevoland en gemeente Lelystad onderzoekt Rijkswaterstaat of er verbeteringen mogelijk zijn van de twee kruispunten bij aansluiting 10. Een vlotte en veilige afwikkeling van al het verkeer, dus ook van het fietsverkeer, is daarbij het gezamenlijke doel.

nu nog een fietspassage gaat dit aansluiten op de zgn Lepelaarstocht. 5. De Passage onder de A6 bij de Knardijk is een gevaarlijke onaangename onderdoorgang. We zouden daar graag pleiten voor een bredere en goede passage zoals die ook gebouwd zijn onder de A6 in de omgeving van Almere. 6. De afrit nr 10. Hier worden veel fietsers langs de Laserweg geconfronteerd met brede op en afritten. Deze route is een drukke fietsroute van Lelystad naar het bedrijvenpark Laserpoort. Daarbij zijn in deze zone enkele (fastfood) restaurants met de fiets bereikbaar en een hotel in de planning. Op deze beoogde snelfiets route tussen Lelystad bedrijvenpark en Lelystad Airport zitten veel woon- en werkfietsers. Wij pleiten hier ten voor een veilige ongelijkvloerse oversteek. Deze optie van een ongelijkvloerse kruising bevordert mede de veilige en vlotte doorstroming van het zowel het gemotoriseerde verkeer en kruisende langzamere verkeer.	

Zienswijze 4 (76658330)

Onderstaande weergave van de inhoud van de zienswijzen betreft een samenvatting

Inhoud Zienswijze	Beantwoording
Is er gekeken naar andere alternatieven op het gebied van bereikbaarheidswinst anders dan naar het verbreden van een snelweg.	Ja zeker. In het MIRT Onderzoek en de pré-verkenning is heel breed gekeken naar oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Daaruit is gebleken dat de andere maatregelen onvoldoende probleemoplossend zijn en dat dus (ook) de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad verbreed moet worden van 2x2 naar 2x3 rijstroken. In nauw overleg tussen rijk, provincie en gemeente is in 2014 besloten dat er een gezamenlijke inspanning gepleegd wordt om de bereikbaarheid van de regio te waarborgen. Daarbij worden alle modaliteiten ingezet. De gemeente richt zich daarbij primair op fietsverbindingen en mobiliteitsmanagement. De provincie gaat voor verbetering van de busverbindingen en de aanleg van aansluiting 9 met de Anthony Fokkerweg. Het rijk richt zich op verbetering van de bereikbaarheid over de weg en wel op een duurzame wijze. In de préverkenningsfase is geconstateerd dat de huidige spoorlijn tussen Almere en Lelystad over voldoende restcapaciteit beschikt om de treindienst uit te breiden.
Sinds de publicatie van de startbeslissing hebben nog veel ontwikkelingen plaats gevonden zowel in gerechtelijke uitspraken, maatschappelijk debat als politiek waarvan het aannemelijk is dat deze kunnen leiden tot een ander besluit dan het verbreden van een snelweg, is hiermee rekening mee gehouden	Ja zeker. De meest recente (beleids)ontwikkelingen worden meegenomen in de milieueffectberekeningen van de tweede fase MER. U kunt hierbij denken aan de snelheidsverlaging naar 100 km per uur op het hoofdwegennet sinds maart 2020, de concrete maatregelen uit het Klimaatakkoord en de

	meest recente wetenschappelijke inzichten van gerenommeerde kennisinstellingen (CPB/PBL, RIVM, KiM en TNO). Zo wordt AERIUS 2020 (RIVM, okt 2020) ingezet voor de berekening van de stikstofdepositie. Ook wordt, op basis van de meest recente informatie van het KiM, ingegaan op de effecten van de huidige Corona crisis op de (auto)mobiliteit op de lange termijn.
Indien Lelystad Airport niet wordt geopend zal dit zeker van invloed zijn op de toekomstige vervoersdruk. Hier dient in een verkenning voor verbreding A6 serieus rekening mee te worden gehouden.	In de eerste en tweede fase MER wordt er inderdaad vanuit gegaan dat Lelystad Airport (LA) in de toekomst opengesteld wordt. In de préverkenning is beschreven wat het effect is van de openstelling van LA op de verkeersomvang op de A6 op een gemiddelde werkdag. Hieruit valt op te maken dat ook zonder LA de bereikbaarheid van de regio onder druk staat en capaciteitsvergroting op de A6 nuttig en noodzakelijk is.
Autonome groei autoverkeer. Het wordt gepresenteerd alsof er geen invloed uit te oefenen is op de omvang van het autoverkeer. Dit is echter geen gegeven en gezien de uitdagingen waar we voor staan in zowel de stikstof als klimaatcrisis is het tevens onwenselijk. Overheidsmaatregelen, betere alternatieven en prijs kunnen wel degelijk de omvang van het autoverkeer bepalen.	Het klopt dat er landelijk, door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uitgangspunten worden vastgesteld die het project A6 Lelystad dient te hanteren bij de effectberekeningen in de tweede fase MER. Die uitgangspunten worden jaarlijks aangepast. Dat gebeurt op basis van de meest recente inzichten van kennisinstituten (KiM, TNO en RIVM) en op basis van de meest recente, bestuurlijk vastgestelde beleidsvoornemens van rijk en regio. U kunt hierbij denken aan de snelheidsverlaging naar 100 km per uur op het hoofdwegennet sinds maart 2020. Ook (andere) maatregelen die onderdeel zijn van het Klimaatakkoord en in het verkeersmodel zijn geïmplementeerd, worden meegenomen in de verkeersmodelberekeningen. En daarmee in de milieueffectberekeningen in de tweede fase MER. Voor het vaststellen van mitigerende en compenserende milieumaatregelen wordt uitgegaan van het scenario HOOG van CPB/PBL. Dit is de gebruikelijke wijze waarop in planuitwerkingen gebruik gemaakt wordt van de beschikbare scenario's. Toelichting: als van het scenario LAAG wordt uitgegaan, dan is de kans groot dat de omgeving wordt benadeeld, omdat dan ook minder compenserende en mitigerende milieumaatregelen berekend worden. (In de al afgeronde fase van het MIRT onderzoek zijn overigens wel een hoog en een laag groeiscenario meegenomen in de studie). Omdat "Anders Betalen voor Mobiliteit", oftewel prijsbeleid, geen vastgesteld beleid is van het Ministerie van I en W, wordt dit niet meegenomen in de voorspellingsberekeningen van de tweede fase MER. De gerechtelijke uitspraken over stikstof hebben geleid tot aanpassingen in de wijze waarop de stikstofdepositie wordt berekend; de meest recente AERIUS-versie (AERIUS2020, RIVM, okt 2020) wordt toegepast in de tweede fase MER.

Zijn de effecten van thuiswerken meegenomen, in de noodzaak voor de wegverbreding. Door de coronacrisis is het thuiswerken de norm en zal mogelijk nog lang doorwerken.	Zoals aangegeven in het vorige punt, worden landelijk de uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM vastgesteld. De lange termijn effecten van de huidige Corona crisis op thuiswerken en daarmee op de (auto)mobiliteit zijn nog onzeker op basis van de meest recente informatie van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KiM). In de tweede fase MER wordt hier nader op ingegaan.
Is in de planvorming rekening gehouden met verbetering van de spoor/OV infrastructuur.	Ja. In het MIRT Onderzoek is geconcludeerd dat de treinverbinding naar Lelystad al op orde is en de komende jaren verder verbeterd wordt. De vastgestelde verbeteringen op het spoor worden meegenomen in het verkeersmodel en daarmee ook in de (milieu)effectberekeningen voor de tweede fase MER. Ook wordt rekening gehouden met de meest recente, vastgestelde plannen van de provincie en gemeente voor busverbindingen. U kunt hierbij denken aan de extra busverbindingen van en naar Lelystad Airport.

Zienswijze 5 (76861349)

Inhoud Zienswijze	Beantwoording
Heemschut ziet de A6 in Flevoland als onderdeel van het provinciaal cultureel erfgoed. Het gaat met name om het aspect landschappelijke inpassing, waarvoor een gedegen plan [1] is opgezet en waarvan het concept merendeels wordt gehandhaafd. De groene en consequente inrichting van de snelweg is, bewust of onbewust, een aantrekkelijk aspect van het doorkruisen van Flevoland en het ervaren van het stedelijk en landelijk gebied.	RWS vindt een verantwoorde inpassing van de A6 in het landschap belangrijk. Er wordt voortgeborduurd op het oorspronkelijke 'Landschapsplan Rijksweg A6' van de Rijksdienst IJsselmeerpolders, de Dienst der Zuiderzeewerken en Staasbosbeheer uit 1979 en bijgesteld in 1995. Recent heeft RWS Midden Nederland dit Landschapsplan geactualiseerd. Dit is vastgelegd in de 'Visie op de Ruimtelijke Kwaliteit van de rijkswegen Midden-Nederland Noord' (2020).
Het tracé van de A6 langs Lelystad is, met medewerking van Rijkswaterstaat Midden Nederland, onderwerp geweest van een door ons georganiseerd symposium met excursie in 2019. De voorbereidingen en het symposium zelf bleken een herontdekking van 'oude' kennis. Die blijkt, ondanks de jonge geschiedenis van Flevoland, bij nieuwe generaties behoorlijk te ontbreken, vaak ook bij hen die vakmatig met het onderwerp bezig zijn. Het devies moet zijn 'geen nieuwe plannen zonder kennis van de oude'.	De oorspronkelijke plannen voor landschappelijke inpassing van dit deel van de A6 (zie hierboven) worden meegenomen in de planuitwerking.
Te meer daar de weg voortdurend onderwerp is van claims, vooral om het groen langs de weg te verwijderen om zo zicht te krijgen op stedelijke façades en gevels van fabrieken en kantoren. In Lelystad heeft een hotelontwikkeling helaas geleid tot aantasting van het oorspronkelijke groene ontwerp. De aanpassing in Almere doet de vraag rijzen of de aanplant langs de weg hersteld zal worden.	In het opnieuw op te stellen landschapsplan voor de verbreding van de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de inrichting van de weg ter hoogte van de bedrijventerreinen.

Wat wij lezen in het voorbereidend document [2] onder '2.5 Duurzaamheid, inpassing' stemt ons tevreden en wij hopen de boodschap van deze passages en de vermelding van de oorspronkelijke plannen [1] ook terug te vinden in de komende MER. Dit draagt bij aan kennis over het karakter van de weg en dat is van belang voor draagvlak voor een blijvende bijzondere en consequente inrichting.	Dank, van deze opmerking hebben wij kennis genomen.
De provinciale commissie Flevoland van Erfgoedvereniging Heemschut hoopt in 2021 een uitgave te voltooien naar aanleiding van het symposium in 2019. Daarin komt ook de A6 aan bod.	Dank, van deze opmerking hebben wij kennis genomen