



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?

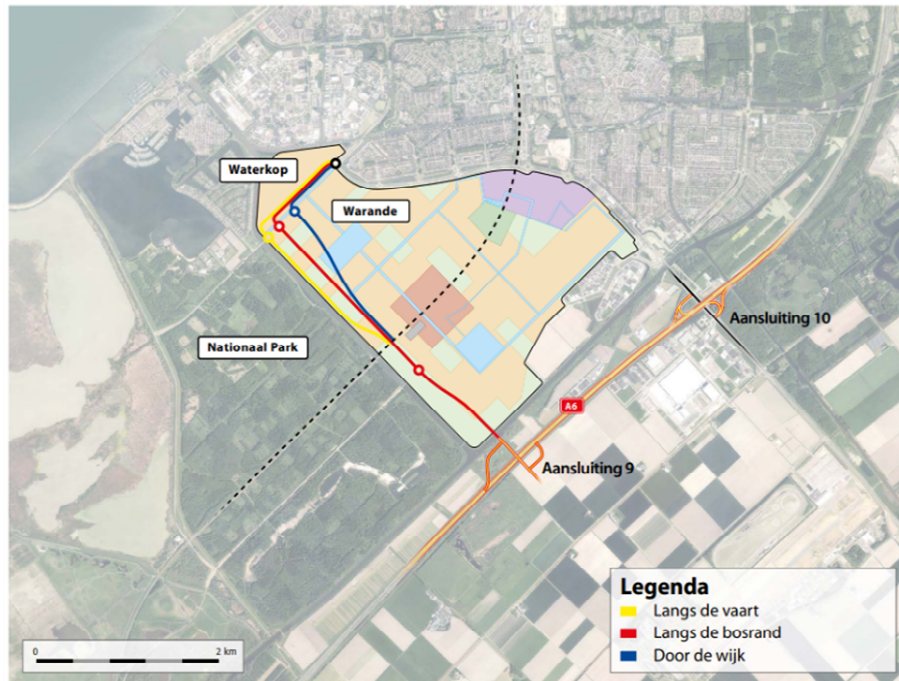
De opbouw van het MER is helder, met een deel (fase 1) voor de tracé-alternatieven en een deel voor de uitwerking van het voorkeursalternatief (fase 2). Het MER is prettig geschreven. Er is goed ingegaan op een breed scala aan onderwerpen, waarbij voor diverse onderwerpen deelonderzoeken zijn verricht.

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

