



Startbeslissing

MIRT-Verkenning A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad

Datum 13 oktober 2016
Status Definitief



De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

1	Inleiding in het project A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad—5
1.1	Aanleiding—5
1.2	Wat vooraf ging—6
1.3	Afbakening—7
1.4	Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken—8
2	Scope—9
2.1	Opgave en doel—9
2.2	Urgentie—9
2.3	Raakvlakprojecten—9
2.4	Bereikbaarheid—10
2.5	Duurzaamheid—11
2.6	Innovatie—13
2.7	Investering en bekostiging—13
3	Aanpak, organisatie en participatie—15
3.1	Wettelijk kader—15
3.2	Rol- en taakverdeling—15
3.3	Activiteiten en planning—15
3.4	Participatie tijdens het project—16

1 Inleiding in het project A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad

1.1 Aanleiding

Ontwikkeling Lelystad Airport

De economische ontwikkeling van de mainport Schiphol is van vitaal belang voor Nederland. Om het maatschappelijk draagvlak voor de selectieve groei van Schiphol te behouden, is de ontwikkeling van de regionale luchthavens in Lelystad en Eindhoven als alternatieve capaciteit voor niet-mainportgebonden luchtverkeer van groot belang. Uitgaande van de voor Schiphol verwachte groei, moet de 'Twin Airport' Lelystad per 2018 operationeel zijn. Het luchthavenbesluit Lelystad, dat op 1 april 2015 inwerking is getreden, maakt 45.000 vliegbewegingen met groot handelsverkeer en circa 40.000 vliegbewegingen met klein verkeer op Lelystad Airport mogelijk. De hiervoor noodzakelijke uitbreiding van de startbaan en terminal van Lelystad Airport zal in drie fases worden gerealiseerd. In april 2018 zal de eerste fase zijn gerealiseerd voor 10.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer met circa 1,6 mln passagiers. Fase 2 is een uitbreiding naar 25.000 vliegbewegingen en 3,7 mln passagiers (vanaf 2023) en in fase 3 wordt de uitbreiding afgerond: 45.000 vliegbewegingen met 6,7 mln passagiers (vanaf 2033). De fasering maakt het mogelijk de uitbreiding flexibel af te stemmen op het groeitempo en daarmee op de ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren.

Voor een goede ontwikkeling van de luchthaven zijn drie pijlers van belang: bestemmingen, prijs van de tickets en bereikbaarheid. De eerste twee pijlers zijn door de overheid niet te sturen, maar de laatste wel. Het is van belang dat de luchthaven goed bereikbaar is per auto, per openbaar vervoer en ook met de (elektrische) fiets en dat er voor de reizigers voldoende vervoersalternatieven beschikbaar zijn.

Ruimtelijk-economische ontwikkeling Flevoland

De ontwikkeling van de luchthaven is niet de enige grote ruimtelijke ontwikkeling in Flevoland die de komende jaren zorgt voor extra inwoners, arbeidskrachten en mobiliteit. Zo wordt er rond de luchthaven een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld (Lelystad Airport Businesspark, LABP) met daarbij ook leisure- en hotelfaciliteiten. Verder is er de ontwikkeling van Flevokust (multimodale overslaghaven met achterliggend bedrijventerrein), de verdere groei van het outletcenter Batavia Stad en woningbouw in Lelystad Warande. Ook Almere groeit door; zo komen er de komende jaren, zoals afgesproken in de Bestuursovereenkomst RRAAM uit 2013, 60.000 woningen bij en wordt in 2022 in het Weerwater-gebied de Floriade gehouden.

NMCA en groot onderhoud

Veel inwoners van Lelystad en Almere werken in de regio's Amsterdam en Utrecht. Dit zorgt vooral in de ochtend- en avondspits voor een grote woon-werkpendel vanuit en naar Flevoland met bereikbaarheidsproblemen tot gevolg. Door onder meer de autonome groei van het autogebruik en de afronding van het wegenproject Schiphol - Amsterdam - Almere (SAA) in 2019 neemt het aantal auto's op de A6 toe, ook tussen Almere en Lelystad. In de NMCA van 2015 is voor 2030 in het RC-scenario dan ook een knelpunt op de A6 tussen Almere en Lelystad geconstateerd. Dit vormt al voldoende aanleiding voor een verkenning. Daarnaast hebben rijk en regio zoals al eerder gezegd de ambitie om luchthaven Lelystad te ontwikkelen. De effecten van de luchthaven op het verkeersaanbod zijn eerder niet meegenomen in

de modellering van het verkeer voor de NMCA. Tussen 2020 en 2025 is tevens groot onderhoud gepland aan dit gedeelte van de A6. Dit biedt mogelijk een (koppel-)kans bij aanpak van de A6.

1.2 Wat vooraf ging

In 2008 is een Aldersakkoord gesloten over Schiphol: voor de middellange termijn (tot en met 2020) een selectieve ontwikkeling van Schiphol zelf en inzet van regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad) om ruimte te maken op Schiphol zelf. Als uitwerking van dit Akkoord is in 2015 het luchthavenbesluit voor Lelystad, zoals ook eerder vermeld, in werking getreden die uitbreiding van de luchthaven voor 45.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen (naast circa 40.000 vliegbewegingen met klein verkeer) mogelijk maakt.

Vervolgens zijn rijk en regio in 2012 gestart met een MIRT Onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA) om te onderzoeken in hoeverre de bereikbaarheid van de luchthaven gegarandeerd kan worden. In dit onderzoek is geconcludeerd dat Lelystad goed bereikbaar is met de trein. Met de uitrol van het programma hoogfrequent spoor (PHS) en de openstelling van de Hanzelijn is Lelystad frequent en in de hoofdrichtingen goed per trein bereikbaar. Om de OV-bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren dient de busverbinding van het station naar de luchthaven aangepakt te worden. De frequentie van het busverkeer moet aansluiten bij de vraag en de reistijd van de bus kan sneller. De bereikbaarheid per auto kent echter wel een aantal knelpunten. De huidige aansluiting 10 Lelystad Centrum/ Larserweg en de Larserdreef lopen met de groei van het autoverkeer vast. De doorstroming op de A6 komt onder druk en voldoet tussen nu en 2030 niet langer aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

In juni 2014 hebben rijk en regio (provincie Flevoland en gemeente Lelystad) een bestuursovereenkomst gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over het vervolg op MOBLA. Afgesproken hierbij is dat iedere partij zijn verantwoordelijkheid neemt. De regionale partijen zijn verantwoordelijk voor het busvervoer en het onderliggend wegennet, het rijk neemt haar verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet. De belangrijkste afspraken voor de A6 zijn:

- het rijk trekt een verkenning voor de A6 en kijkt daarbij ook naar mobiliteitsmanagement op dit traject;
- in de A6-verkenning wordt in ieder geval de oplossing 'verbreding naar drie rijstroken per rijrichting' onderzocht;
- voor de A6 is € 35 mln gereserveerd. Daarnaast is er een bedrag van € 2,5 mln gereserveerd voor mobiliteitsmaatregelen (waarbij de regio eenzelfde bedrag bij draagt). Daarvan is een deel ook bedoeld voor de relatie Lelystad – Lelystad Airport.
- Er komt ten behoeve van de ontsluiting van de luchthaven op de A6 een nieuwe aansluiting in zuidelijke richting tussen de bestaande aansluitingen 8 en 10. Omdat realisatie van de nieuwe aansluiting reeds is voorzien in 2019 en grote samenhang kent met het onderliggende wegennet wordt deze uitgewerkt in een provinciaal inpassingsplan. De uitwerking van deze aansluiting maakt dus geen onderdeel uit van de Verkenning.

Daarnaast is afgesproken dat de provincie Flevoland de samenhang in de afspraken bewaakt.

In 2016 heeft het rijk, in nauwe samenwerking met Flevoland, Lelystad en Almere, ter voorbereiding op de MIRT-verkenning een zogenaamde pré-verkenning uitgevoerd. In deze studie zijn de resultaten van MOBLA geactualiseerd. Zo is gerekend met het NRM2016 waar de nieuwste WLO-scenario's in opgenomen zijn en zijn de meest recente cijfers rond de verwachte ontwikkeling van Lelystad Airport en de woningbouw in Flevoland gebruikt. Daarnaast is ook gekeken naar mogelijke scopeverbreding op het gebied van duurzaamheid, innovatie en landschap, natuur en milieu. De resultaten van deze pré-verkenning vormen een belangrijke basis voor de MIRT-verkenning.

1.3 Afbakening

Reguliere Tracéwet procedure

Indien op het hoofdwegennet een wijziging wordt voorbereid waarbij tussen twee knooppunten en/of aansluitingen één of meerdere rijstroken worden toegevoegd dan is deze wijziging Tracéwetplichtig. De verbreding van de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad Centrum van 2x2 naar mogelijk 2x3 rijstroken is daarmee Tracéwetplichtig.

De maatregel betreft een wijziging aan reeds bestaande hoofdinfrastructuur, waarbij de oplossing een wijziging met minder dan twee rijstroken per rijrichting betreft. Een structuurvisie is derhalve niet aan de orde. Deze opgave richt zich voornamelijk op het verkeerskundige vraagstuk en er is sprake van een beperkte reikwijdte van de opgave. Voor deze opgave zal dan ook de reguliere (voorheen: verkorte) procedure uit de Tracéwet worden gevolgd. Vanuit de startbeslissing wordt doorgewerkt naar een (ontwerp) Tracébesluit.

Wegvak

De startbeslissing heeft betrekking op het gedeelte van de A6 tussen én inclusief de aansluitingen Almere Buiten-Oost (afslag 8) en Lelystad (afslag 10), een totale afstand van circa 16 kilometer. Dit gedeelte van de A6 bevat de nieuwe (halve) afslag 9 die ten zuiden van de afslag 10 wordt ontwikkeld ten behoeve van de bereikbaarheid van Lelystad Airport uit zuidelijke richting. Afgesproken is dat de mogelijke aansluiting van de woonwijk Warande pas plaats vindt na verbreding van de A6.

Zowel uit MOBLA als uit de pré-verkenning is gebleken dat het traject Lelystad (afslag 10) - Lelystad Noord (afslag 11) geen knelpunt is en ook tot 2038 geen knelpunt zal zijn.

Omgevingswet

In 2019 wordt de nieuwe Omgevingswet van kracht. Het is goed om tijdens de Verkenningfase na te gaan wat de impact hiervan is op de rest van het project / de mijlpalen.

1.4 Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken

De MIRT-verkenning maakt onderdeel uit van het programma Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken. In dit programma wordt in een achttal onderzoeken en verkenningen met een brede blik naar (het oplossen van) bereikbaarheidsvraagstukken gekeken. De belangrijkste punten zijn:

- duidelijke plek in de projecten voor duurzaamheid, innovatie;
- nauw samenwerkend met andere overheden en andere partijen (bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, burgers);
- oog voor alle modaliteiten, reisgedrag en mobiliteitsmanagement.

Het MIRT Onderzoek is eerder gestart met een brede blik, ook qua oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit onderzoek heeft laten zien dat de autobereikbaarheid van de luchthaven onder druk komt te staan. Uit onderzoek en ervaringscijfers is geconcludeerd dat de verkeersdruk dusdanig wordt dat met mobiliteitsmaatregelen de bereikbaarheid van de luchthaven en de gemeente Lelystad kan worden verbeterd, maar dat hiermee de streefnormen uit de SVIR op de lange termijn niet worden gehaald. Daarnaast is de conclusie getrokken dat de restcapaciteit op het onderliggend wegennet beperkt is. Dit is reden dat in de MIRT verkenning de oplossingsrichting voornamelijk wordt gezocht op de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad Centrum.

2 Scope

2.1 Opgave en doel

Belangrijkste opgave is om de bereikbaarheid van Lelystad Airport te garanderen. Hiermee kan Lelystad Airport zich optimaal ontwikkelen om zo Schiphol van de niet-mainportgebonden vluchten te ontlasten. Dit is van belang voor de verdere groei van Schiphol als internationale hub en de internationale concurrentiepositie van ons land. Het is te verwachten dat het grootste deel van de toekomstige reizigers van Lelystad Airport afkomstig zal zijn uit de Randstad (regio's Amsterdam en Utrecht) en voor hen is de A6 met de auto de belangrijkste toevoerweg naar de luchthaven.

Daarnaast vormt de A6 een belangrijke route voor het woon-werk verkeer van Lelystad naar Almere en de regio's Utrecht en Amsterdam en vormt het, samen met de A27, de hoofdontsluiting per auto van Flevoland aan de zuidwestkant. Er zijn weinig echte alternatieven voor de A6 en derhalve is het belangrijk dat deze route voldoende capaciteit heeft.

Doel van de verkenning is om te zoeken naar oplossingen die de doorstroming op de A6 verbeteren, waarbij qua oplossingsrichting en koppelkansen nadrukkelijk aandacht is voor duurzaamheid, natuur, milieu en landschap en ruimte is voor (toekomstige) innovatie.

2.2 Urgentie

De belangrijkste aanleidingen om met een verkenning te starten zijn de volgende:

1. de ontwikkeling van Lelystad Airport als twin-airport van Schiphol;
2. het bereikbaar maken van de (nieuwe/ groeiende) ruimtelijk-economische bestemmingen in het gebied;
3. de geconstateerde fileknelpunten, mede in relatie tot afronding project SAA in 2019-2021;
4. beheer en onderhoud A6.

2.3 Raakvlakprojecten

De aanpak van de A6 staat niet op zich. In de omgeving van de snelweg zijn de komende jaren veel ambities en opgaven, soms al in de vorm van concrete projecten, waar in het project rekening mee gehouden dient te worden.

In Lelystad is de belangrijkste ontwikkeling de ontwikkeling van Lelystad Airport, en dan zowel de landzijdige fysieke ontwikkeling als de luchtzijdige ontwikkeling in de vorm van vliegroutes. Daarnaast wordt bij de luchthaven Lelystad Airport Business Park ontwikkeld, een duurzaam gemengd bedrijventerrein en groeit Larserpoort verder. Woningbouw vindt plaats in het project Warande en tot slot zijn er plannen om aan het IJsselmeer een multimodale overslaghaven te ontwikkelen, Flevokust.

In Almere gaat het om de ontwikkeling van 60.000 woningen in verschillende deelprojecten en om de Floriade die in 2022 in het Weerwater-gebied wordt georganiseerd.

Langs de A6 wordt gedacht aan het opwaarderen van de Oostvaardersplassen tot Nationaal Park en werkt de provincie Flevoland aan veel natuurprojecten in het programma 'Nieuwe Natuur'. Daarnaast spelen er projecten rond Windenergie op Land.

Qua infrastructuur wordt er een nieuwe (halve) aansluiting gerealiseerd op de A6 ten zuiden van afslag 10, wordt het gedeelte SAA tot Almere Buiten-Oost in 2019 opengesteld en is er beheer en onderhoud gepland aan de A6 tussen 2020 en 2025.

2.4 Bereikbaarheid

In het MIRT Onderzoek en de pré-verkenning is gekeken naar oplossingsrichtingen om de bereikbaarheidsvraagstukken op de A6 op te lossen.

Weg

Wat de weg betreft dient in ieder geval de oplossing van verbreding naar 2 maal 3 rijstroken tussen de afslagen Almere Buiten-Oost (afslag 8) en Lelystad (afslag 10) onderzocht te worden. Dit lost een aanzienlijk deel van de bereikbaarheidsvraagstukken op. Dit is ook vastgelegd in een bestuurlijke afspraak (2014). Uit modelberekeningen blijkt dat het gedeelte van Lelystad (afslag 10) tot de afslag Lelystad-Noord (afslag 11) in ieder geval tot 2038 geen knelpunt is. De verkenning loopt daarom van afrit 8 tot en met afrit 10.

Tenslotte is er na 2020 beheer en onderhoud gepland aan de A6; in de volgende fasen dient gekeken te worden of dit afgestemd kan worden met werkzaamheden aan de A6.

Overige modaliteiten

Het is ook van belang om de luchthaven goed te ontsluiten door openbaar vervoer. In het MIRT Onderzoek is geconcludeerd dat de treinverbinding naar Lelystad reeds op orde is en de komende jaren verder verbeterd zal worden. Aan de bereikbaarheid van de luchthaven per bus wordt volgens de afspraken uit de bestuursovereenkomst 2014 door de regio gewerkt. Dit vormt dan ook geen onderdeel van de Verkenning. Ook de bereikbaarheid van de luchthaven per fiets wordt aangepakt. Waar de fiets als oplossingsrichting een bijdrage kan leveren aan de doorstroming op de A6 maakt ze echter wel onderdeel uit van de verkenning.

Mobiliteitsmanagement

In het MIRT Onderzoek en de pré-verkenning is geconcludeerd dat de verkeersdruk op de A6 tussen Almere en Lelystad de komende jaren dusdanig wordt dat met mobiliteitsmaatregelen alleen de streefnormen uit de SVIR op de lange termijn niet worden gehaald. Mobiliteitsmanagement kan op zich wel iets bijdragen aan de bereikbaarheid, maar dit is niet substantieel. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van Lelystad Airport vanuit Lelystad. Om de kansen en bereidheid inzichtelijk te maken wordt een Werkgeversaanpak Lelystad ontwikkeld.

De gemeente Almere -waar veel mensen uit Lelystad werkzaam zijn- is bezig met een Werkgeversaanpak in het kader van Beter Benutten waarmee mogelijk koppelingen gemaakt kunnen worden. Daarnaast kan nagedacht worden over minder hinder maatregelen tijdens de bouw, mede in verband met de bereikbaarheid van Lelystad Airport en de Floriade. In de Verkenning worden deze zaken verder uitgewerkt.

2.5 Duurzaamheid

In de pré-Verkenning is reeds nader gekeken naar lopende initiatieven op het vlak van duurzaamheid die in de scope van het project opgenomen geworden kunnen worden. Onderstaande initiatieven zijn naar boven gekomen. In de MIRT-Verkenning wordt, mede door gebruik te maken van de Omgevingswijzer en ideeën concreet te maken, de scope definitief vastgesteld. De planning en het uiteindelijk beschikbare budget vormen hiervoor wel belangrijke criteria; hierbinnen wordt gezocht naar de breedte van de scope. Binnen IenM is de lijn ingezet om duurzaamheid integraal mee te nemen in alle MIRT-projecten. Dit project wordt een van de voorlopers voor alle andere MIRT-projecten om deze lijn te vertalen naar de praktijk.

Inpassing

Het is een goede gewoonte om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur rekening te houden met een goede inpassing in de omgeving. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt zonder uitzondering ingegrepen in landschap, natuur en milieu. De effecten mogen de normen die gesteld zijn in verschillende natuurbeschermingswetten niet overschrijden. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met ontwikkelingen rond de nieuwe infrastructuur.

De provincie Flevoland en Staatsbosbeheer werken momenteel aan een masterplan voor de doorontwikkeling van de Oostvaarders Plassen tot nationaal park. De exacte uitwerking is bij de start van de Verkenning nog niet duidelijk, maar belangrijk is om beide projecten nauw met elkaar te verbinden en de effecten te bezien. Ditzelfde geldt voor projecten uit het Flevolandse Programma 'Nieuwe Natuur', voor zover deze binnen de invloedssfeer van de A6 liggen en voor de ontwikkelingen rondom de Knardijk. Deze regionale waterkering wordt door het Waterschap Zuiderzeeland afgewaardeerd waardoor ruimte wordt gemaakt voor andere functies als bijvoorbeeld recreatie, natuur, zonneweide.

Ook is er oog voor de ruimtelijke kwaliteit. Kenmerkend voor de Flevopolder is de weidsheid van het landschap en de grote maatvoering. De inpassing van de A6 sluit hierbij aan. De weg kent een royaal opgezet dwarsprofiel met over grote lengten een zeer brede middenberm. De steden liggen op afstand, gemarkeerd door dichte boscomplexen en laanbeplanting. Bij infrastructurele ingrepen aan de A6 is de opgave om voort te borduren op dit vormgevings- en inpassingsconcept met ruime bermen, grote overspanningen van viaducten en ontbreken van geluidswerende voorzieningen. Er wordt door Rijkswaterstaat Midden Nederland gewerkt aan een update van het landschapsplan A6 waarin de vormgevings-uitgangspunten van Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) worden verankerd. .

Vormgeving SAA

Er dient gezorgd te worden voor ordening, rust en continuïteit in het wegontwerp en de inrichtingselementen van de rijksweg. De profielen van de rijksweg dienen symmetrisch te zijn zodat de weggebruiker niet afgeleid wordt door asymmetrie in het profiel. De ruim opgezette bermen van de rijksweg vormen een belangrijk onderdeel van de identiteit van de rijksweg. Ze geven het gevoel van ruimte en dragen bij aan de beleving van het landschap.

De rijksweg dient als een eenduidige, functionele en zorgvuldig vormgegeven infrastructurele omgeving ervaren te worden. Dit wordt o.a. bereikt door de consequente toepassing van materiaal- en kleurgebruik, randafwerkingen, leuning, constructies en rijkswegmeubilair. Voor toe te passen materialen en kleuren maken we een onderscheid in delen die bij de aarde horen, bijvoorbeeld grondwerende constructies, taluds van onderdoorgangen, en delen die bij de lucht horen zoals verkeerskundige draagconstructies, lichtmasten. Alle inrichtingselementen dienen te worden uitgevoerd in generieke kleuren. Er wordt gestreefd naar een duurzaam, helder en tijdloos totaalbeeld. Er worden daarom rustige, ingetogen, geen aandacht trekkende of signaalkleuren toegepast, maar koele grijs tinten en naturel materiaal kleuren die visueel wegvallen tegen de omgeving en de Hollandse lichten.

Energieopwekking

Duurzaamheid gaat verder dan inpassing. De Minister van IenM heeft de ambitie uitgesproken dat de weg en de directe omgeving een actieve rol krijgen bij energieopwekking (ondermeer RWS-2016/15377/155837). Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan zonnepanelen en windmolens langs de weg of bermgras dat wordt omgezet in groen gas. Dit kan gedaan worden op rijksareaal of op grond van andere partijen in de vorm van co-creatie. In het VAO MIRT van 7 juli 2016 heeft de minister in reactie op een motie van het Tweede Kamerlid Bruins toegezegd dat bij alle nieuwe projecten serieus wordt gekeken naar de toepassing van zonnepanelen. Binnen de verkenning zal hier aandacht voor zijn.

Een groot deel van Flevoland is in de Structuurvisie Wind op Land aangewezen als zoekgebied voor windenergie. In de inrichting van de A6 en het omliggende landschap speelt dit een belangrijke rol.

De A6 Almere Buiten Oost – Lelystad Centrum heeft in zijn huidige vorm vrijwel geen verlichting en ook geen matrixborden. De eventueel opgewekte energie kan hierdoor vrijwel niet worden ingezet voor het functioneren van het netwerk. Wel ontwikkelt de regio aan weerszijden van de A6 bij Lelystad het bedrijventerrein Larserpoort en ook het Lelystad Airport Businesspak (LABP) alsmede de woonwijk Warande. Dit zijn ontwikkelingen die bijvoorbeeld gevoed kunnen worden met energie van de A6. Daarnaast liggen er aan beide zijden van de A6 rustplaatsen met horeca waar mogelijk energie aan geleverd kan worden. In de Verkenning zullen de mogelijkheden voor samenwerking verder worden verkend.

Aanleg

Tenslotte wordt vanaf het begin van de Verkenningsfase bezien op welke wijze de aanleg van nieuwe infrastructuur mogelijk is met een zo klein mogelijk energieverbruik. Binnen de organisatie van Rijkswaterstaat zijn verschillende initiatieven gestart om het energieverbruik terug te dringen, dit is de nieuwe standaard. Uit de Verkenning A6 moet duidelijk worden op welke manier deze ontwikkelingen een rol kunnen krijgen bij de aanleg van infrastructuur in dit project.

Zo ontwikkelt Rijkswaterstaat samen met de markt nieuwe contracten om met aannemers de toepassing van innovaties voor duurzaam materiaalgebruik en energieneutrale infrastructuur te stimuleren. Ook werkt Rijkswaterstaat aan ontwikkeling van asfalt met minder rolweerstand, dat zorgt voor een lager brandstofverbruik. Verder wordt gekeken naar de mogelijkheden om in Nederland energieopwekkende wegen aan te leggen. Het gaat daarbij om het opladen van elektrische voertuigen via inductie, terwijl ze stilstaan of over de weg rijden. Daar waar mogelijk krijgen de uitkomsten van deze projecten een plaats in de Verkenning.

2.6 Innovatie

Het LABP-terrein in Lelystad en de nieuwe ontsluitingweg naar de luchthaven zullen na realisatie als testgebied voor zelfrijdende auto's gaan functioneren. In de aanleg van de provinciale infrastructuur wordt rekening gehouden met de functie; er worden onder het asfalt van de nieuwe verbindingsweg van de aansluiting A6 naar de Airport buizen aangelegd waardoor software gestuurd kan worden. De regio heeft de ambitie om ook te kunnen testen op de A6.

Daar waar mogelijk zal binnen de verkenning en bij aanleg van de A6 ruimte worden gegeven aan dergelijke initiatieven van derden. Dit past binnen de ambitie van IenM om grootschalige testen van zelfrijdende voertuigen in Nederland mogelijk maken, ook op de openbare weg waar dat mogelijk en verantwoord is (IENM/BSK-2014/124568) en binnen de ambitie om daar waar mogelijk ruimte te geven langs het rijks(vaar)wegennet aan faciliteiten die passen bij nieuwe mobiliteiten, zoals elektrische laadpalen en waterstofauto's (RWS-2016/15377/155837).

2.7 Investering en bekostiging

In de in 2014 gesloten Bestuursovereenkomst is afgesproken dat het rijk verantwoordelijk is voor de financiering van de maatregelen aan de A6. Het rijk heeft hiervoor een bijdrage van € 35 mln toegezegd. Basis hiervoor vormt een raming die tijdens het MIRT Onderzoek is gedaan. Sinds de ondertekening van de bestuursovereenkomst is gebleken dat een aantal posten onvoldoende zijn opgenomen in de eerdere raming en dat een aantal ontwerprichtlijnen zijn gewijzigd. Voor dit project is dan ook een budget beschikbaar van € 50 mln.

3 Aanpak, organisatie en participatie

3.1 Wettelijk kader

Indien op het hoofdwegennet een wijziging wordt voorbereid waarbij tussen twee knooppunten en/of aansluitingen één of meerdere rijstroken worden toegevoegd, dan is deze wijziging Tracéwetplichtig. De verbreding van de A6 tussen Almere Buiten-Oost (Afrif 8) en Lelystad (Afrif 10) is daarmee Tracéwetplichtig.

De maatregel betreft een wijziging aan reeds bestaande hoofdinfrastructuur, waarbij de oplossing een oplossing met minder dan twee rijstroken per rijrichting betreft. Hiervoor geldt de reguliere Tracéwetprocedure met de volgende kernmerken:

- Geen formele voorkeursbeslissing
- Verkenning zonder structuurvisie en plan-mer
- Verkenning mondt direct uit in een Ontwerp Tracébesluit
- Verkenning en planuitwerking lopen parallel

Er zal een M.e.r.-procedure gevolgd worden. In de verkenningsfase wordt bepaald welke vorm deze procedure krijgt.

3.2 Rol- en taakverdeling

De Verkenning wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat Midden-Nederland in opdracht van de DG Bereikbaarheid van het Ministerie van IenM. De beslissingsbevoegdheid ligt bij de Minister van IenM.

Het project wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met andere overheden, met name de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Almere. Daarnaast is een grote betrokkenheid voorzien vanuit de ontwikkeling van Lelystad Airport, bedrijventerrein Larserpoort en Lelystad Airport Business Park en van natuurorganisatie en andere belangenorganisaties.

Het project maakt tevens onderdeel uit van de Alderstafel en vormt één van de projecten van het overkoepelend project Bereikbaarheid Lelystad Airport.

3.3 Activiteiten en planning

Na ondertekening van de Startbeslissing tijdens het BO MIRT van 13 oktober 2016 start de Verkenningsfase. Op basis van de huidige inzichten wordt uitgegaan van de volgende planning:

Activiteit	Planning
Verzending en publicatie Startbeslissing	Q4 2016
Start MIRT-Verkenning	Q1 2017
Vaststellen taakstellend budget en voorlopig ontwerp	Q4 2017
Vaststelling OTB en ten inzage leggen	2019
Vaststelling TB	2020
Realisatie en openstelling	2021 – 2023

In de MIRT-Verkenning wordt de planning nader aangescherpt.

3.4 Participatie tijdens het project

In het voorbereidende MIRT Onderzoek en in de pré-verkenning is participatie breed opgezet. Met verschillende stakeholders vanuit overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven is onderzocht welke raakvlakken, ontwikkelingen en koppelkansen er voor de ontwikkeling van de A6 zijn op het gebied van duurzaamheid, innovatie en natuur, milieu en landschap.

Tijdens de verkenning, planuitwerking en M.e.r.-procedure zal deze brede participatie, die aansluit bij de brede aanpak van de pré-verkenning, worden voortgezet. Dit betekent dat samen met de stakeholders actief raakvlakken gezocht worden tussen de verschillende opgaven en ambities van betrokkenen op de terreinen duurzaamheid, innovatie en natuur, milieu en landschap. Het streven is waar mogelijk binnen planning en budget gezamenlijk tot slimme oplossingscombinaties te komen voor de aanpak van de A6.

Naast deze samenwerking zal bij aanvang van de Tracéwetprocedure een formele participatieprocedure worden opgestart. Binnen deze procedure is ruimte voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het ontwerp en aanvullende maatregelen en kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de rechter. De gehele participatieaanpak zal bij de start van de Verkenning beschreven worden in een participatieplan.

Algemeen uitgangspunt bij de participatie in de verkenning is dat de inzet en aanpak van participatie bewust wordt doordacht en afgewogen, zodat deze optimaal aansluit bij de brede aanpak van de verkenning.