

**Startnotitie MER Baanverdubbeling
Ganzenweg N302**

1210^P-2
2e

Verantwoording

Titel	Startnotitie MER Baanverdubbeling Ganzenweg N302
Opdrachtgever	Provincie Flevoland
Projectleider	B.A.J. Meeuwissen
Auteur(s)	W.K.F. Seine
Projectnummer	3945790
Aantal pagina's	25
Handtekening	

Datum 7 november 2001

Colofon

Tauw bv
afdeling Milieukwaliteit & Ruimtelijke Ontwikkeling
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Tauw bv.

Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw bv een hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

. NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Introductie	5
1.2	Leeswijzer	5
1.3	Startnotitie: doel en inspraak	5
1.4	Verdere procedure: Combinatie van projectnota en MER.....	6
1.4.1	Uitvoering m.e.r.	6
1.4.2	Koppeling aan Projectnota	6
2	Het plan- en studiegebied.....	8
3	Kader van de voorgenomen activiteit	10
3.1	De voorgenomen activiteit	10
3.2	Waarom een baanverdubbeling?.....	10
3.3	Waarom de baanverdubbeling combineren met een ecologische verbinding?.....	11
3.4	Besluiten over de voorgenomen activiteit	11
3.4.1	Besluiten over de voorgenomen activiteit	11
4	Ontwikkeling van alternatieven.....	13
4.1	Uitgangspunten.....	13
4.2	Alternatieven	13
4.2.1	Nulplus-alternatief.....	13
4.2.2	De studie-alternatieven	13
5	Huidige situatie in het gebied	15
5.1	Inleiding.....	15
5.2	Verkeer	15
5.3	Geluid.....	17
5.4	Woon-, werk- en leefmilieu	18
5.5	Natuur	19
5.6	Landschap	20
5.7	Bodem en water	21
5.8	Cultuurhistorie en archeologie	22
6	Indicatie te verwachten effecten	23
6.1	Verkeer	23
6.2	Geluid.....	23
6.3	Woon-, werk- en leefmilieu	23
6.4	Natuur	23
6.5	Landschap	23
6.6	Cultuurhistorie en archeologie	23
6.7	Bodem en water	24
7	Opzet en inhoud van de m.e.r.	25
7.1	Opzet van de m.e.r.-studie	25
7.2	Inhoud	25

Bijlagen

1. Beschrijving van de m.e.r.-procedure
2. Besluiten met een algemeen karakter
3. Schetsen van de alternatieven
4. Geluidscontouren

1 Inleiding

1.1 Introductie

Voor u ligt de startnotitie die het begin aangeeft van de milieu effect rapportage (m.e.r.-procedure¹) 'Baanverdubbeling Ganzenweg N302'. Het College van Provinciale Staten van Flevoland is namelijk van plan om de Ganzenweg te verbreden en de status van autoweg te geven.

Aan de besluitvorming over activiteiten die mogelijk grote invloed op het milieu kunnen hebben, is door de wet een m.e.r. gekoppeld om te waarborgen dat het milieubelang op volwaardige wijze wordt meegenomen. Het MER moet daarvoor de informatie leveren. De opwaardering van een weg tot autoweg is een activiteit met een m.e.r.-plicht.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op het kader, de doelstelling en procedure van de startnotitie. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven waar het plan- en studiegebied ligt. Hoofdstuk 3 beschrijft wat het maatschappelijk belang is van de baanverdubbeling alsook de besluiten die ten grondslag liggen aan de voorgenomen activiteit. In hoofdstuk 4 worden vier studie-alternatieven en een nulplus-alternatief voor de baanverdubbeling gepresenteerd. In hoofdstuk 5 staat welke milieu-aspecten relevant zijn in de huidige situatie en hoofdstuk 6 geeft een beschrijving van de milieueffecten die te verwachten zijn bij de baanverdubbeling. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de voorgenomen opzet van de m.e.r. gepresenteerd. Tevens wordt kort aangegeven wat de relevante aandachtspunten moeten zijn voor de inhoud van de m.e.r. en waarom.

De startnotitie heeft verder de volgende bijlagen:

- procedure;
- besluiten met een algemeen karakter;
- schetsen van de alternatieven;
- geluidscontouren.

1.3 Startnotitie: doel en inspraak

In deze startnotitie worden de kaders voor de m.e.r. aangegeven. De startnotitie dient in het kader van de m.e.r.-procedure meerdere doelen, te weten:

- als bron van informatie voor betrokken partijen in de m.e.r.-procedure zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie voor de m.e.r.)²;
- als overzicht in hoofdlijnen van wat er in het op te stellen MER zal worden besproken;
- als officiële start van de m.e.r.-procedure voor de baanverdubbeling.

¹ In deze startnotitie komen verschillende schrijfwijzen voor milieueffectrapportage voor:

- de m.e.r. = de milieu-effect rapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen: startnotitie, richtlijnen, opstelling milieueffectrapport. Dit wordt ook wel m.e.r.-procedure genoemd.
- Het MER = het milieu-effectrapport zelf.

² De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) is een, bij wet geregeld, onafhankelijk orgaan van deskundigen die, middels het geven van adviezen aan het bevoegd gezag, toezicht houdt op de objectiviteit en de kwaliteit van het MER. Zij geeft advies ten aanzien van de richtlijnen en de toetsing van het MER.

Een startnotitie wordt in inspraak gebracht door het bestuursorgaan, dat uiteindelijk besluit over de voorgenomen activiteit³. In dit geval is dat formeel: Provinciale Staten van Flevoland. Zij besluiten immers uiteindelijk of de baanverdubbeling zal worden gerealiseerd en via welk alternatief. Provinciale Staten heeft haar bevoegdheid voor de m.e.r. gemandateerd aan Gedeputeerde Staten.

De inspraak op de startnotitie geeft u de gelegenheid om te reageren op de voorgestelde onderzoeksopzet. Uw schriftelijke reactie kunt u –onder vermelding van 'MER Baanverdubbeling Ganzenweg'- toezenden aan:

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

1.4 Verdere procedure: Combinatie van projectnota en MER

Het College heeft besloten de opstelling van het MER en de voorbereiding van het verdubbelingsbesluit (opstelling van een Projectnota) te combineren in een MER/Projectnota. Hieronder gaan we eerst in op de verdere procedure voor het MER-deel van deze gecombineerde nota, vervolgens geven we aan hoe dit gekoppeld wordt aan de opstelling van de Projectnota.

1.4.1 Uitvoering m.e.r.

De inspraakreacties op de startnotitie zullen worden gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER. De richtlijnen geven aan wat in het MER beschreven moet worden, het is als het ware de opdracht voor de MER-schrijvers. Bij het opstellen moet tevens rekening worden gehouden met de uitgangspunten uit de startnotitie en het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. en de andere wettelijke adviseurs. Het bevoegde gezag stelt deze richtlijnen vast.

Als het MER gereed is, biedt de initiatiefnemer dit aan aan het bevoegd gezag. Dat beoordeelt of het MER voldoende informatie biedt voor de besluitvorming. Als dit het geval is, gaat het MER in de inspraak, zodat eenieder, waaronder ook weer de Commissie voor de m.e.r. , zijn/haar mening over de kwaliteit kan geven. Daarmee is de m.e.r.-procedure afgerond.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving en een schema van de stappen in een m.e.r. wordt verwezen naar bijlage 1.

1.4.2 Koppeling aan Projectnota

Via de integratie van de m.e.r. en de opstelling van de Projectnota zorgt de initiatiefnemer voor een optimale integratie van het milieubelang in de trajectontwikkeling en een bekorting van de voorbereidingsperiode. Ook worden belanghebbenden op deze wijze vroegtijdig betrokken bij de te ontwikkelen varianten.

Ondanks dat gestreefd wordt naar één alomvattend eindrapport, zal er een duidelijk onderscheid zijn tussen de gedeelten MER en de Projectnota daarin. In het MER worden de milieueffecten beschreven van de verschillende tracévarianten, ze worden op milieuaspecten vergeleken en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt uitgewerkt. In het MER wordt géén keuze gemaakt voor een van de varianten.

³ In de m.e.r. wordt dit bestuursorgaan aangeduid met de term 'bevoegd gezag'. Overigens hebben Provinciale Staten voor deze m.e.r. 'Baanverdubbeling Ganzenweg N302' haar bevoegdheden gemandateerd aan het College van GS. Het uiteindelijke besluit over de verdubbeling wordt door Provinciale Staten genomen.

In de Projectnota zijn de verschillende alternatieven civiel- en verkeerstechnisch beschreven en is één voorkeursalternatief uitgewerkt. Ook vindt in dit deel de afweging/keuze plaats, onder andere op basis van de uitkomsten van het MER.

Parallel aan het onderzoek van de verschillende alternatieven voor baanverdubbeling wordt ook een studie gedaan naar mogelijkheden om op een tweetal plaatsen een kruising met een ecologische verbinding te realiseren tussen het Harderbroek en het Harderbos. Er is voor gekozen om deze verbindingen mee te nemen in de alternatieven voor de m.e.r. procedure omdat dit belangrijke milieueffecten kan voorkomen en de koppeling tussen realisatie van de verdubbeling en de ecologische verbinding beleidsmatig al vast stond.

2 Het plan- en studiegebied

Het plangebied bestaat uit het tracé van de Ganzenweg dat gelegen is tussen het kruispunt met de Gooiseweg en het kruispunt Knardijk. Op de topografische kaart op de volgende pagina is het te verbreden wegtraject in kleur gemarkeerd.

De Ganzenweg maakt deel uit van de doorgaande verbinding N302 tussen Lelystad en Harderwijk, die aldaar aansluit op de A28. De N302 loopt verder door over de Veluwe en maakt aansluiting met de A1 ter plaatse van Nieuw Millingen. In noordwestelijke richting loopt de N302 via Lelystad naar Noord-Holland. De Ganzenweg betreft het deel van de N302 tussen de Gooiseweg en het kruispunt Knardijk. Het gaat om een verdubbeling over een traject van 3,5 km.

De Ganzenweg heeft op het te verdubbelen traject 2 ongeregelde kruispunten: met de Pluvierenweg en met de Sternweg. Beide zijn zogenaamde erftoegangswegen. Aan de zuidwestelijke zijde van de Ganzenweg loopt een parallelweg (het Ganzenpad).

De Sternweg wordt met name gebruikt als aan- en afvoerweg voor de aanliggende agrarische bedrijven. Daarbij voorziet de weg zowel in de aansluiting op de Ganzenweg richting Harderwijk als de oversteekverbinding richting Zeewolde. De bewoners van de Sternweg zijn namelijk sterk op Zeewolde georiënteerd.

De Sternweg heeft ook een belangrijke bovenlokale functie voor noord-zuid gericht agrarisch verkeer door de polder.

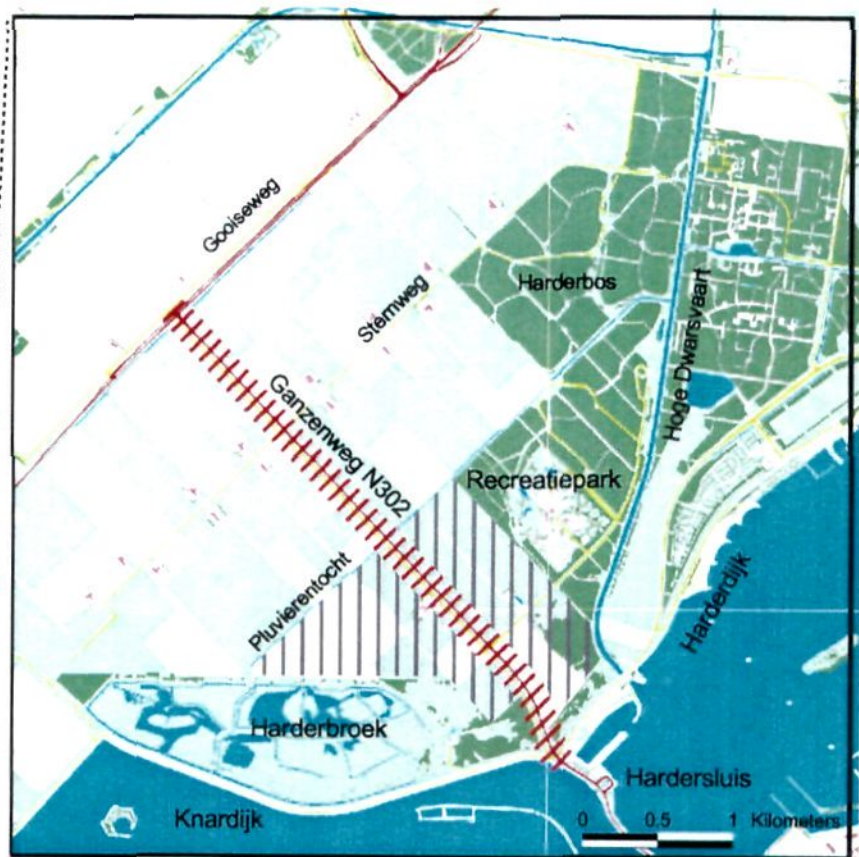
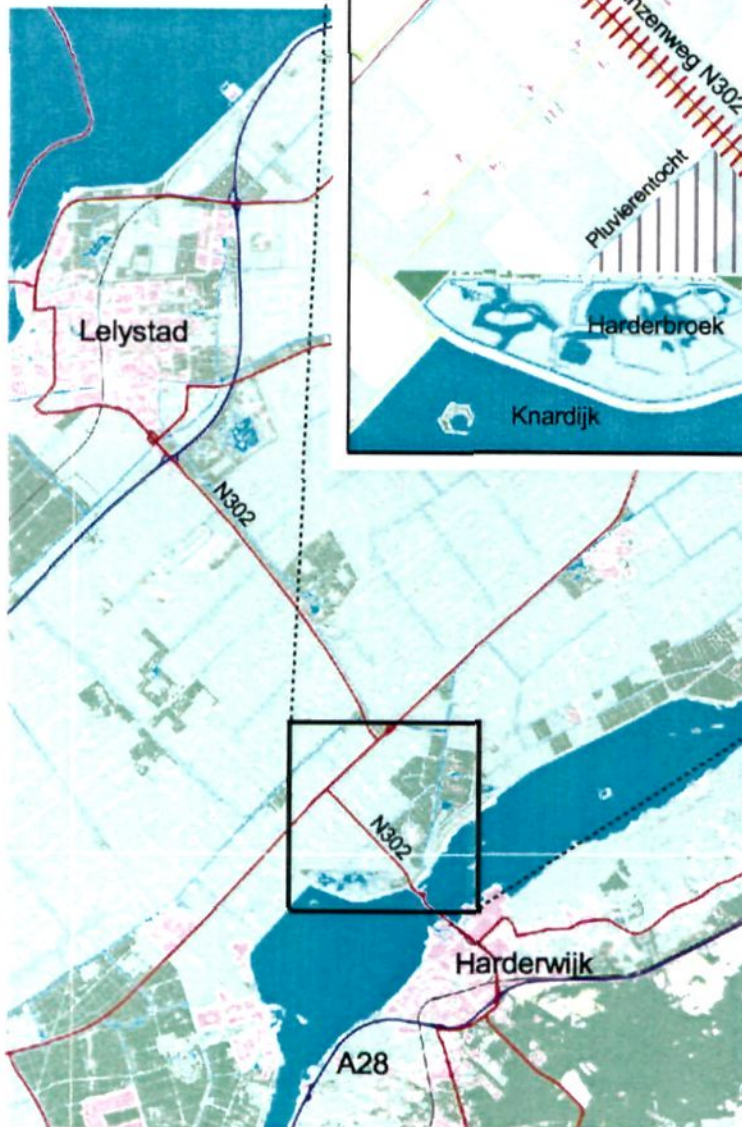
De Pluvierenweg wordt onder meer gebruikt als toegangsweg voor het recreatiepark "Golf- en bosresort Harderwold", dat momenteel als asielzoekerscentrum in gebruik is.

Op het te verbreden tracé is ruimte gereserveerd voor een verbreding tussen de huidige Ganzenweg en het hieraan parallel lopende Ganzenpad. Het gaat om het wegdeel met een lengte van 3,5 km.

Het gebied tussen het Harderbos, het Harderbroek en de Pluvierentocht maakt ook deel uit van het plangebied vanwege de ecologische verbinding.

Het gebied dat betrokken is bij de ecologische verbinding is gearceerd en staat aangegeven als zoekgebied voor natuurontwikkeling, golfbaan en ecologische verbinding.

Bij het studiegebied gaat het om een groter gebied rond dit plangebied. Daarbij wordt het omliggende gebied beschouwd dat mogelijk beïnvloed wordt door de verdubbeling ten gevolge van onder meer geluid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, natuur- en landschapswaarden.



-  plangebied
-  studiegebied
-  zoekgebied natuurontwikkeling;
golfbaan;
ecologische verbindingzone

3 Kader van de voorgenomen activiteit

3.1 De voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit is de verdubbeling van de Ganzenweg, gebruik makend van de reeds voor verkeersdoeleinden bestemde strook ten zuidwesten van de huidige rijbaan. De verdubbeling bestaat uit het realiseren van twee rijbanen met elk 2 rijstroken in plaats van de huidige enkele rijbaan met 2 rijstroken. Omdat de status van de weg bij de verdubbeling zal wijzigen in 'autoweg' zal ook de maximumsnelheid worden aangepast. Waar nu maximaal 80 km/u mag worden gereden, zal de weg na de verbreding geschikt zijn voor een 100 km/u regime.

Het belangrijkste aandachtspunt (en keuze-aspect) bij de verdubbeling is de wijze waarop de aansluiting van de twee aangesloten erftoegangswegen vorm krijgt. Dit kan in de vorm van: een kruising met verkeerslichten, een rotonde, een ongelijkvloerse kruising, een parallelweg of een combinatie van deze oplossingen.

De aansluitingen van de Ganzenweg op de Gooiseweg en op de Knardijk vallen buiten de reikwijdte van deze projectnota/MER.

Besloten is de baanverdubbeling te combineren met de inrichting van een ecologische verbinding tussen het Harderbroek en het Harderbos. Er is een duidelijke voorkeur voor de plaatsen waar een verbinding tot stand moet komen: een strook ter plaatse van de Pluvierentocht en een doorgang ter hoogte van het kruispunt met de Knardijk. De vorm van de verbindingen is nog onderwerp van onderzoek. Het ontwerp hiervan zal in de MER/Projectnota worden geconcretiseerd.

3.2 Waarom een baanverdubbeling?

De baanverdubbeling is een voornemen van de provincie. Het project is opgenomen in het provinciale Meerjaren Programma Infrastructuur en Transport (2002-2006). Het voornemen de verdubbeling voor te gaan bereiden staat dus vast, maar de wijze waarop de verdubbeling zal worden gerealiseerd is onderwerp van studie in deze m.e.r. als onderbouwing van het definitieve besluit de verdubbeling uit te gaan voeren.

De redenen om tot verdubbeling te willen overgaan hebben betrekking op de verkeerskundige kwaliteitsverbetering:

- Een weg met dubbele (2x2) rijstroken biedt een wegverbinding die leidt tot een betere bereikbaarheid tussen belangrijke centra in de regio.
- Een verdubbelde Ganzenweg leidt tot een eenduidig wegbeeld op het traject Lelystad-Harderwijk.
- Een weg met een dubbele rijstrook en een middenberm is aanzienlijk veiliger dan de huidige weg met 2x1 rijstroken; bij een toename van verkeersintensiteit in de huidige situatie zullen de wachttijden op de kruispunten Sternweg en Pluvierenweg in de toekomst verder toenemen waardoor de kans op ongevallen verder zal oplopen.
- De Ganzenweg vormt een schakel in de verbinding Harderwijk-Lelystad. Momenteel wordt op een aantal plaatsen gewerkt aan de verbetering van deze verbinding. De nadruk ligt hierbij op het opheffen van de meest nijpende knelpunten; de brug over de Hardersluis en het kruispunt Ganzenweg – Knardijk. Daarnaast wordt de Larserweg momenteel omgebouwd naar een autoweg met 2x2 rijstroken. Hiermee zal het gehele traject tussen Harderwijk en Lelystad uitgevoerd worden als een autoweg met een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h, met uitzondering van het traject Ganzenweg.
- Er zijn momenteel doorstromingsproblemen bij de kruising met de Knardijk. Verwacht wordt dat er in de toekomst problemen zullen gaan ontstaan bij de kruispunten met de Gooiseweg en de Knardijk, waar het verkeer terug moet van 2 rijstroken naar 1 rijstrook.

- De Ganzenweg is in het categoriseringsplan, een onderdeel van het Provinciale Verkeers- en Vervoers Plan, aangewezen als een stroomweg II. Dit is tevens overgenomen in het Omgevingsplan (2000). Het wensbeeld van een dergelijke weg bestaat uit gescheiden rijbanen met een middenberm en een minimum aan gelijkvloerse aansluitingen.

Om de verkeers- en milieueffecten van een baanverdubbeling goed te kunnen vergelijken met de huidige situatie, zal een nulplus-alternatief, waarin de weg enkelbaans blijft, als volwaardig alternatief worden meegenomen in de m.e.r. procedure.

3.3 Waarom de baanverdubbeling combineren met een ecologische verbinding?

De provincie heeft naast het voornemen om de Ganzenweg te verdubbelen tevens aangegeven dat ter plaatse van de Ganzenweg een ecologische verbinding moet komen. Besluiten hierover staan vermeld in volgende paragraaf.

Naast deze formele reden zijn er ook andere aanleidingen om bovenstaande activiteiten te combineren:

1. De baanverdubbeling zal naar verwachting een negatieve invloed hebben op de migratiemogelijkheden van dieren. Door het combineren van deze beide activiteiten wordt dit negatieve effect op voorhand ongedaan gemaakt. Hierdoor wordt de noodzaak om bij de baanverdubbeling ten aanzien van dit aspect compenserende maatregelen te nemen weggenomen.
2. Het maatschappelijk draagvlak voor de verdubbeling kan hiermee vergroot worden.
3. Het combineren van beide activiteiten zal naar verwachting overlast beperken en kosten besparen omdat voor beide voorzieningen grondwerkzaamheden verricht moeten worden en kunstwerken moeten worden aangelegd.

3.4 Besluiten over de voorgenomen activiteit

3.4.1 Besluiten over de voorgenomen activiteit

De volgende besluiten zijn door betrokken overheden genomen met betrekking tot de baanverdubbeling:

Verkeer

- De Ganzenweg is in het Omgevingsplan (vastgesteld door Provinciale Staten van Flevoland op 2 november 2000) onderscheiden als een stroomweg II waar gereden mag worden met een maximum snelheid van 100 km/uur. Een en ander conform de landelijk gehanteerde functionele indeling volgens de principes van "Duurzaam Veilig", waarbij stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen worden onderscheiden.
- Provinciale Staten heeft op 7 december 2000 bij de vaststelling van het Provinciaal Meerjaren programma Infrastructuur en Transport (PMIT) 2001-2005 besloten om de voorbereiding voor de verdubbeling van de Ganzenweg te starten.
- Op 7 augustus 2000 is door GS besloten het kruispunt Gooiseweg-Ganzenweg te reconstrueren, als uitwerking van het voorgaande PMIT.
- Op 19 juni 2001 heeft GS besloten tot de reconstructie van het kruispunt Ganzenweg-Knardijk tot een turbotronde, eveneens conform het eerdere PMIT.
- Op 28 juni 2001 heeft GS besloten om de projectnota/MER voor de baanverdubbeling op te laten stellen.

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Knardijkgebied van de gemeente Zeewolde, dat is goedgekeurd op 11 december 1986, is ruimte voorzien voor een extra rijbaan langs de Ganzenweg.

Natuur

In het Omgevingsplan is een ecologische verbinding voorzien ter plaatse van de Pluvierentocht om de natuurgebieden het Harderbroek en het Harderbos met elkaar te verbinden. In de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) is deze verbinding nader omschreven als een robuuste ecologische verbinding voor zowel de natte als de droge natuur.

Gebiedsgericht beleid

In het Gebiedsplan en Uitvoeringsprogramma 2001 van het gebiedsgerichte project Randmeerzone Oostelijk Flevoland staat het project 2.1 "Inrichtingsschets ecologische verbinding Harderbos-Harderbroek" vermeld. Het beoogde effect van dit project is het realiseren van een ecologische verbinding langs de Pluvierentocht in combinatie met een fietsverbinding. Verder is aangegeven dat "het aanleggen van de passage onder de Ganzenweg in combinatie met de verbreding van de Ganzenweg" dient plaats te vinden.

Naast besluiten die al genomen zijn, zijn er 2 lopende besluitvormingstrajecten die een belangrijke rol spelen bij de ontwikkelingen in het plangebied:

- Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging voor het hele buitengebied van de gemeente Zeewolde zal in het najaar 2001 een inspraakprocedure worden doorlopen. Het is mogelijk dat bepaalde varianten voor de kruispunten met de Sternweg en de Pluvierenweg zullen leiden tot een overschrijding van de ruimte voor verkeersdoeleinden in het bestemmingsplan, waardoor rekening moet worden gehouden met een nadere aanpassing van het bestemmingsplan in een latere fase.
- Partiele wijziging van het bestemmingsplan ter plaatse van het recreatiepark en de golfbaan is aangevraagd door de Cammingha groep en Natuurmonumenten. De inspraakprocedure voor deze wijziging zal eveneens in het najaar 2001 plaatsvinden. Relevant is de wijziging van de bestemming van een tweetal deelgebieden in natuur: het terrein tussen het Harderbroek en de Ganzenweg en een strook langs de Pluvierentocht ter plaatse van de golfbaan.

Behalve besluiten die direct bepalend zijn voor de voorgenomen activiteit zijn er ook besluiten, in de vorm van nota's en plannen, die indirect van invloed kunnen zijn. Deze besluiten met een algemeen karakter staan in bijlage 2.

4 Ontwikkeling van alternatieven

4.1 Uitgangspunten

De uitgangspunten van de provincie Flevoland bij dit project zijn de volgende:

- het herziene RONA (concept) voor verkeerstechnisch ontwerp;
- het categoriseringsplan Wegen Provincie Flevoland;
- de implementatie van het beleid 'Duurzaam Veilig';
- de invulling van de provinciale ecologische hoofdstructuur;
- het Omgevingsplan in verband met de ruimtelijke inpassing;
- principes van Duurzaam Bouwen.

4.2 Alternatieven

4.2.1 Nulplus-alternatief

Om de meerwaarde van een verdubbelde Ganzenweg expliciet te maken wil de initiatiefnemer een nulplus-alternatief als volwaardig alternatief meenemen in de m.e.r. procedure.

Bij het nulplus alternatief is een kleine verbetering toegevoegd aan de huidige situatie om het alternatief (op lange termijn) een reële waarde te geven.

Het nulplus alternatief ziet er als volgt uit:

- geen baanverdubbeling, geen verhoging van de maximumsnelheid; verkeersregelinstallaties ter plaatse van de kruispunten Sternweg en Pluvierenweg.

4.2.2 De studie-alternatieven

Tijdens de voorbereiding van deze startnotitie heeft een informatie- en werkbijeenkomst plaatsgevonden met de omwonenden en andere direct betrokkenen. Deze was gericht op de opzet van de alternatieven. De suggesties die op deze bijeenkomst zijn aangedragen, zijn betrokken bij de beschrijving van de uitgangspunten voor studie-alternatieven in deze paragraaf.

De volgende studie-alternatieven worden voorgedragen om in het vervolgtraject te worden onderzocht en uitgewerkt:

1. **Verkeerslichten op twee kruispunten:** baanverdubbeling en snelheidsverhoging; aansluiting Pluvierenweg op de Ganzenweg niet afkoppelen; *op beide kruispunten Sternweg en Pluvierenweg een verkeersregelinstallatie, zonder fietstunnels*
2. **Ongelijkvloers:** baanverdubbeling en snelheidsverhoging; aansluiting Pluvierenweg op de Ganzenweg afkoppelen en ontsluiting van recreatiepark via nieuwe aansluiting op de Harderdijk; *ongelijkvloerse kruising Sternweg/Ganzenweg zonder aansluiting; aansluiting van Sternweg op hoofdwegennet via Ganzenpad.*

- 3 **'Stemvork'**: baanverdubbeling en snelheidsverhoging; aansluiting Pluvierenweg op de Ganzenweg afkoppelen en ontsluiting van recreatiepark via nieuwe aansluiting op de Harderdijk; *verkeer bij Sternweg omgeleid via een nieuwe parallelweg en het Ganzenpad en een oversteek met verkeerslichten op het kruispunt Gooiseweg.*
- 4 **Fietstunnel**: baanverdubbeling en snelheidsverhoging; aansluiting Pluvierenweg op de Ganzenweg afkoppelen en ontsluiting van recreatiepark via nieuwe aansluiting op de Harderdijk; autoverkeer en landbouwvoertuigen bij de Sternweg omgeleid via een nieuwe parallelweg en het Ganzenpad en een oversteek met verkeerslichten op het kruispunt Gooiseweg; *inclusief een fietstunnel ter hoogte van de Sternweg.*

In bijlage 3 treft u de schetsen aan van de bovengenoemde alternatieven.

5 Huidige situatie in het gebied

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de milieu aspecten beschreven die relevant zijn voor het in kaart brengen van de invloed van de voorgenomen activiteit op de omgeving. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de huidige situatie en de ontwikkelingen die naar verwachting zullen plaatsvinden in de nabije toekomst (de autonome ontwikkelingen).

5.2 Verkeer

Bestaande situatie

De Ganzenweg is onderdeel van de N302 en heeft 1 rijstrook per richting, de maximumsnelheid is 80 km/h. De N302 vervolgt via de Gooiseweg en de Larserweg zijn weg naar Lelystad. De Gooiseweg is reeds uitgevoerd als autoweg met 2 rijstroken per richting. Op de Larserweg wordt hard gewerkt om ditzelfde profiel te realiseren. Op beide wegen mag 100 km/h worden gereden. Op de Larserweg is er voor gekozen om de kruispunten te regelen met verkeerslichten en het aantal kruispunten terug te brengen.

Tussen de aansluitingen met de Knardijk en de Gooiseweg liggen nog twee kruisingen: de Pluvierenweg en de Sternweg. De Pluvierenweg leidt naar het golfterrein, het Asielzoekerscentrum (AZC) en het Harderbos. De Sternweg vormt de ontsluiting van de hieraan gelegen agrarische bedrijven. Beide aansluitingen zijn ongeregeld.

Langs de Ganzenweg loopt een parallelweg, het Ganzenpad, bedoeld voor fietsers, bestemmings- en landbouwverkeer. De weg sluit aan op de parallelweg langs de Gooiseweg (Futenweg) en op de Knardijk. Ook via de kruispunten van de Ganzenweg met de Sternweg en de Pluvierenweg is de parallelweg bereikbaar. Het Ganzenpad is op het traject tussen de Sternweg en de Gooiseweg alleen toegankelijk voor langzaam verkeer; op het traject Sternweg-Knardijk is ook snelverkeer toegestaan.

Over de Ganzenweg loopt een busroute die haltes heeft bij de Sternweg en de Pluvierenweg. De haltes liggen direct aan de weg. Nabij de haltes zijn stallingvoorzieningen voor fietsers.

Gebruik van de wegen

De intensiteit op de Ganzenweg is ongeveer 13.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)⁴. Uit in maart 2001 gehouden kruispunttellingen blijkt dat de intensiteit op de Sternweg tussen de 250 (noordzijde) en 800 (zuidzijde) motorvoertuigen per etmaal ligt. Op de Pluvierenweg is dit beduidend meer, ongeveer 1600 mvt/etm.

Verkeersafwikkeling c.q. bereikbaarheid

Momenteel ontstaan er met name doorstromingsproblemen bij de kruising met de Knardijk. Deze is uitgerust met verkeerslichten, maar met name in de spitsuren is de capaciteit hiervan onvoldoende. De afwikkeling bij de kruising van de Ganzenweg met de Gooiseweg is voldoende. Ook de beide zijwegen, Pluvierenweg en Sternweg, vormen geen probleem.

⁴ Werkdag-jaargemiddelde 2000 volgens tellingen Provincie Flevoland.

Verkeersveiligheid

In de periode 1997-1999 hebben op de Ganzenweg 7 ongevallen plaatsgevonden met ernstig letsel en 40 geregistreerde ongevallen met alleen materiele schade⁵.

Er bestaat een relatie tussen de verkeersveiligheid, de vormgeving en het gebruik van wegen. Deze relatie is vastgelegd in kentallen per type weg uitgedrukt in letselongevallen per gereden voertuigkilometer. Het type weg, zoals de Ganzenweg (autoweg met gesloten verklaring) is ook volgens deze kentallen⁶ een van de meest onveilige wegtypes. Per miljoen gereden motorvoertuigkilometers vinden er 0,25 letselongevallen plaats met 1,34 slachtoffers per ongeval. Het aantal doden per 100 slachtoffers is 4,59.

Verwachte ontwikkelingen

De Ganzenweg ligt ingeklemd tussen een aantal in uitvoering zijnde projecten. De situatie ter hoogte van de Hardersluis wordt verbeterd door de bouw van een aquaduct. De kruising van de Ganzenweg met de Harderdijk wordt in de loop van 2002 omgebouwd tot een rotonde met meerdere rijstroken. Aan de andere kant, bij de Gooiseweg is de kruising aangepast aan de verkeersstromen. De kruising blijft met verkeerslichten geregeld.

Gebruik

De toekomstige intensiteiten zijn mede afhankelijk van allerlei ontwikkelingen in de directe omgeving van de Ganzenweg, zoals de verdere ontwikkeling van Six Flags Holland en de vernieuwing van een recreatiepark (zie paragraaf 5.4). Daarnaast spelen de ontwikkelingen in de ruimere omgeving ook een rol, zoals de verdere groei van Harderwijk, Zeewolde en Lelystad. De provincie verwacht een toekomstige intensiteit op de Ganzenweg van ongeveer 18.000 motorvoertuigen (prognose 2010). Dit is bijna 40% meer dan in de huidige situatie. Uitgangspunten daarbij zijn een gebruik van 13.000 mvt/etmaal in 2000 en een groei van 2 à 3% per jaar. Dit zou leiden tot een gebruik van 16.600 mvt/etmaal in 2010. Wanneer daaraan nog een extra groei wordt toegevoegd in verband met de aanleg van het aquaduct en de baanverdubbeling zelf (aanzuigende werking), wordt een intensiteit van 18.000 mvt/etmaal bereikt. Daarnaast geldt er voor 2010 een prognose van 950 mvt/spitsuur.

Verkeersafwikkeling

De capaciteit van een 80 km/h weg ligt ongeveer tussen de 1.400 – 1.600 motorvoertuigen per uur per rijstrook. Dit is in principe voldoende voor de verwerking van de te verwachten 18.000 mvt/etm.. De problemen zullen gaan ontstaan bij de kruispunten met de Gooiseweg en de Knardijk, waar het verkeer na passage van de kruisingen terug moet van 2 rijstroken naar 1 rijstrook. Op de Gooiseweg en de Knardijk zullen daardoor vertragingen gaan optreden. In de beide spitsuren zal het invoegen en/of oversteken vanaf de Pluvierenweg en de Sternweg lastig worden; de wachttijden zullen toenemen.

Verkeersveiligheid

Het huidig aantal ongevallen die werkelijk hebben plaatsgevonden ligt op het niveau van de aantallen die je via berekening met de kentallen mag verwachten. Bij een hogere intensiteit neemt de ongevallenkans toe; volgens de kentallen evenredig met de intensiteit. Dat betekent dat het aantal ongevallen in 10 jaar tijd met bijna 40% zal stijgen. Met name de situatie met de beide ongeregelde kruispunten zal een hoge risicofactor gaan vormen.

⁵ Onderzoek Grontmij.

⁶ Kentallen SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

5.3 Geluid

Bestaande situatie

Het verkeer op de Ganzenweg veroorzaakt een geluidbelasting op de (directe) omgeving. In bijlage 4 zijn de geluidscontouren (dB(A)-etmaalwaarde, exclusief correctie artikel 103 dB(A) Wgh) vanwege verkeer over de Ganzenweg voor de bestaande situatie weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de volgende gegevens:

- een etmaalintensiteit van 13.000 voertuigen (gebaseerd op verkeerstellingen uit het jaar 2000);
- een nachtuurpercentage van 1,1% (opgave provincie Flevoland);
- een voertuigverdeling van 78, 12 en 10% voor respectievelijk lichte, middelzware en zware motorvoertuigen;
- een wegdekverharding van fijn asfalt;
- een snelheid van 80 km/uur.

De geluidbelastingen zijn vastgesteld conform Standaard rekenmethode II.

In onderstaande tabel 1 zijn de afstanden van de 50, 55 en 60 dB(A)-etmaalwaardecontouren tot de wegas gegeven voor waarnemhoogten van 1,8 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping).

Tabel 1 Afstanden etmaalwaardecontouren tot de wegas bestaande situatie.

Etmaalwaardecontour*	Afstand [meter]	
	Hoogte 1,8 m +mv	Hoogte 4,5 m +mv
50 dB(A)	230	270
55 dB(A)	120	145
60 dB(A)	75	90

* Inclusief correctie artikel 103 van de Wet geluidhinder van 3 dB(A).

Verwachte ontwikkelingen

In bijlage 4 zijn ook de geluidscontouren (dB(A)-etmaalwaarde, exclusief correctie artikel 103 Wgh) vanwege verkeer over de Ganzenweg uitgaande van de autonome ontwikkeling weergegeven. Hierbij is uitgegaan van een verwachte wijziging c.q. toename van de etmaalintensiteit ten opzichte van de bestaande situatie tot 18.000 voertuigen (prognose voor het jaar 2010, zie paragraaf 4.1). De overige gegevens/uitgangspunten betreffen dezelfde als in de bestaande situatie.

In tabel 2 zijn de afstanden van de 50, 55 en 60 dB(A)-etmaalwaardecontouren tot de wegas gegeven voor waarnemhoogten van 1,8 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping).

Tabel 2 Afstanden etmaalwaardecontouren tot de wegas autonome situatie.

Etmaalwaardecontour*	Afstand [meter]	
	Hoogte 1,8 m +mv	Hoogte 4,5 m +mv
50 dB(A)	280	285
55 dB(A)	145	160
60 dB(A)	90	100

* Inclusief correctie artikel 103 van de Wet geluidhinder van 3 dB(A).

5.4 Woon-, werk- en leefmilieu

Bestaande situatie

Bij een beoordeling van het huidige woon, werk - en leefmilieu dient er gekeken te worden naar de mensen die in het gebied wonen en anderszins verblijven.

In de directe nabijheid zijn een aantal agrarische bedrijven gevestigd. Aan de Sternweg liggen 16 agrarische bedrijven, met name melkveehouderijbedrijven. Aan het Ganzenpad ligt een voormalig agrarisch bedrijf met 2 woonhuizen, waarvan de bijbehorende landbouwgronden zijn gekocht door Natuurmonumenten. De bedrijfsgebouwen en de 2 woonhuizen zijn verkocht aan een particulier.

Direct ten noordwesten langs de Ganzenweg bevindt zich een golfbaan op basis van een tijdelijke vergunning. Aan de Pluvierenweg ligt recreatiepark Harderwold dat tijdelijk in gebruik is als asielzoekerscentrum en een woning, voorheen boerderij, Pluvierenweg 3.

In de huidige situatie kunnen mensen hun woonhuizen, bedrijven, agrarische percelen, clubs en natuurterreinen makkelijk bereiken via de gelijkvloerse kruispunten van de Ganzenweg met de zijwegen Sternweg en Pluvierenweg. Scholieren en andere doorgaande fietsers maken gebruik van het Ganzenpad.

Langs de Ganzenweg bevinden zich 2 bushaltes ter hoogte van de Sternweg en de Pluvierenweg. De eerstgenoemde wordt vooral gebruikt door scholieren. De Pluvierenweg wordt intensief gebruikt door de bewoners van het asielzoekerscentrum dat tijdelijk gevestigd is in het recreatiepark "Harderwold".

De omwonenden aan de Sternweg en de bewoners van de recreatiewoningen van het recreatiepark ondervinden mogelijk enige hinder van geluid die veroorzaakt wordt door het verkeer op de Ganzenweg. Dit staat beschreven in bovenstaande paragraaf 5.3 Geluid.

Verwachte ontwikkelingen

Naar verwachting zijn er, afgezien van de baanverdubbeling, geen autonome ontwikkelingen op korte- of middellange termijn die van invloed op kunnen zijn op de bereikbaarheid. Er zijn wel een aantal ontwikkelingen gaande die mogelijk van invloed zijn op het aantal verkeersbewegingen. Momenteel worden op initiatief van de eigenaar van het recreatiepark Golf- en bosresort Harderwold plannen uitgewerkt voor een vernieuwing van de golfbaan, de aanleg van een jachthaven en de vervanging van de huidige 400 vakantiewoningen door 280 nieuwe semi-permanente vakantiewoningen. Wanneer deze plannen doorgang vinden, zal het asielzoekerscentrum worden opgeheven.

De ontsluiting van het vernieuwde recreatiepark is momenteel punt van studie.

5.5 Natuur

Bestaande situatie

Natuur in Flevoland is volop in ontwikkeling. Er zijn een aantal grootschalige natuurgebieden in Flevoland. Het Harderbroek ten westen en het Harderbos ten oosten van de N302 maken deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) langs de Veluwerand. Beide natuurgebieden zijn onderscheiden als natuurterreinen met een natuurdoeltype "halfnatuurlijk" en worden als zodanig beheerd. In de huidige situatie vormt de Ganzenweg een belangrijke barrière voor de gewenste natuurontwikkeling in het gebied omdat de weg tussen beide bosgebieden is gelegen.

In het Harderbroek leven veel reeën. Daarnaast zijn ook dassen gesignaleerd. Beide genoemde soorten maar ook andere soorten als padden, vissen en salamanders hebben mogelijkheden om de Ganzenweg te passeren richting het Harderbos. Daartoe wordt de weg overgestoken of wordt gebruik gemaakt van de Pluvierentocht

Verwachte ontwikkelingen

Het provinciale natuurbeleid, dat is uitgewerkt in een Provinciale ecologische Hoofdstructuur (PEHS) is er op gericht de kerngebieden onderling met elkaar te verbinden middels ecologische verbindingzones. Deze zones hebben tot doel om uitwisseling van soorten tussen de verschillende kerngebieden mogelijk te maken.

Ecologische verbinding

De Ganzenweg doorsnijdt de in het Omgevingsplan aangegeven toekomstige ecologische verbinding tussen Harderbroek en Harderbos.

De verbinding dient volgens het Omgevingsplan te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Tussen beide bosgebieden wordt een verbinding voorzien voor zowel de natte en oevergebonden natuur als voor de droge natuur.
- Het type ecologische verbinding geeft aan welke diersoorten relevant zijn om rekening mee te houden bij de ontwikkeling van de verbindingzones. Ter plaatse van de Ganzenweg is een zogenaamde robuuste verbinding voorzien waarvan de inrichtingseisen bepaald worden door een drietal modellen: Salamander en Pad, Das en Ree en Otter en Waterspitsmuis.

In het Omgevingsplan is aangegeven dat er sprake is van verschillende niveaus verbindingzones. Het niveau van de verbinding is medebepalend voor de inrichtingseisen van de verbinding. Het niveau van de verbinding in het plangebied is niet vastgesteld in het Omgevingsplan. Voorlopig wordt uitgegaan van een verbinding van nationaal niveau omdat de verbinding deel uitmaakt van de landelijke gewenste EHS. Dit betekent dat de bovenstaande inrichtingseisen minimumcondities zijn.

Naast bovengenoemde inrichtingseisen worden ook eisen gesteld aan het beheer van een verbindingzone.

De exacte situering van de ecologische verbinding is nog niet bepaald. Omdat het gaat om een verbinding van zowel droge natuur als voor natte en oevergebonden natuur, ligt een situering dicht bij de Pluvierentocht voor de hand.

Overige natuurbelangen

Zowel het Wolderwijd en het Veluwemeer dat direct grenst aan het Harderbos en -broek, zijn in het kader van de Vogelrichtlijn aangewezen als Speciale beschermingszone. Deze gebieden vallen buiten het plangebied. Er zijn geen aanwijzingen dat er beschermde vogelsoorten van invloed kunnen zijn op de status van het gebied. Anderzijds komt in het gebied wel de das voor. Dit is een door de Natuurbeschermingswet beschermde diersoort. Het tot dusver laatste waargenomen exemplaar van de visotter is in 1998 doodgereden op de Knardijk. Dit is waarschijnlijk van invloed op de bestaande en potentiële natuurwaarde van het gebied.

In verband met het anti-verdrogingsbeleid zijn beide bosgebieden aangewezen als "te vernatten deelgebied". Dit betekent concreet dat maatregelen om verdroging tegen te gaan, zoals het afdammen van greppels en ander drainagemiddelen, niet beperkt mogen worden door een eventuele baanverdubbeling. Met betrekking tot dit punt worden geen beperkingen verwacht.

5.6 Landschap

Bestaande situatie

Het huidige landschap is het resultaat van de historische inrichting van de polder. Aan de rand van de polder langs het Veluwemeer bevindt zich een strook van natuur- en bosgebieden, terwijl het centrale deel van de polder in gebruik is als landbouwgrond. Dit levert een landschapsbeeld op met aan de rand een verdichte zone met vooral bos en ruigten en meer naar het midden grootschalig open agrarisch gebied.

Ter hoogte van Harderwijk waar de Ganzenweg de polder ontsluit, loost de Hoge Dwarsvaart het polderwater via het gemaal Lovink. Op deze plaats is de randzone met bos nog slechts een smalle strook met bosaanplant. Wanneer men de polder binnenkomt van Harderwijk en richting Lelystad rijdt, krijgt men direct zicht op een gedeeltelijk open agrarisch landschap met aan de linkerhand het natuurgebied Harderbroek en aan de rechterhand het Harderbos. Tussen het Harderbos en de Ganzenweg bevindt zich een golfbaanterrein met aanplant van jonge bomen en struiken waardoor het tussengebied zijn open karakter deels verloren heeft.

Het Harderbroek heeft een gevarieerde begroeiing met verschillende soorten bomen en struiken die door natuurlijke opslag ontwikkeld is. Het Harderbos is weinig gevarieerd en bestaat uit vakken met kleinere houtopstanden waarvan het grootste deel is aangeplant met populieren.

De grootschalige open gebieden met verspreide boerenerven in het centrale deel en de meer verdichte randen met accenten op recreatie en natuur vormen in het provinciale landschapsbeleid een belangrijke landschappelijke kwaliteit. Het beleid is er onder meer op gericht om de omvang en het open karakter van de open gebieden te behouden. Op gemerkt moet worden dat het open gebied ter hoogte van de Ganzenweg op de kaart met cultuurhistorische waarden in het Omgevingsplan niet vermeld wordt als een gebied met een landschappelijke karakteristiek. Ook de zichtas krijgt geen speciale vermelding.

Verwachte ontwikkelingen

In verband met de omvorming van het juist door Natuurmonumenten aangekochte perceel landbouwgrond langs het Harderbroek zal het open karakter verminderen door aanplant van bomen en natuurontwikkeling. Ook de toekomstige ontwikkelingen van de golf- en bosresort Harderwold zal het landschap waarschijnlijk verder verdichten.

5.7 Bodem en water

Bestaande situatie

Geologie

De bovenkant van het geologisch profiel bestaat uit een circa 1.2 meter dikke mariene laag van afzettingen van de Westlandformatie, voornamelijk bestaande uit een opeenvolging van dunne lagen zavelige klei. Hieronder bevindt zich een circa 25 centimeter dikke zeer humeuze, donkerkleurige, smeulige leemlaag, vermoedelijk ontstaan als bezinksel van organisch materiaal, silt en klei. Vanaf circa 1.5 meter tot 13 meter beneden maaiveld loopt een laag van grof tot fijn leemhoudend zand. In het bovenste deel van deze laag is plaatselijk veen met zand vermengd. De hieronder gelegen laag is de zogenaamde Eemformatie waarvan de onderste 0-4 meter uit stugge klei bestaat. Tenslotte ligt hieronder een zeer dikke laag rivier afzettingen, reikende tot 230 meter beneden maaiveld, voornamelijk bestaande uit grove zanden.

Grondwater

Het plangebied behoort tot het gebied, waarvan het bovenste grondwater gevoed wordt door de Randmeren, en het diepe grondwater mede gevoed wordt door het infiltratiewater vanaf de Veluwe. In het kader van een verkennend bodemonderzoek ten behoeve van de aanleg van Sluis Lovink is het grondwater bemonsterd [Witteveen+Bos, 1997]. Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat er geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen (NVN-grondwaterpakket) zijn gemeten. Dit wordt onderschreven door het MER dat geschreven is voor de nabij gelegen Golf en Country Club [Van Empelen en Van Aalderen 1994].⁷

De geologische opbouw van de ondergrond, met een afwisseling van meer of minder waterdoorlatende lagen, bepaalt de grondwaterstroming in het gebied. De grondwaterbeweging onder het plangebied is onderdeel van een zoetwatertong, die is ontstaan door afstromend Veluwewater, dat zich tussen twee dikke pakketten klei door naar het noordwesten heeft gewrongen, daarbij het brakke water verdringend. Desondanks komt brak water tot ver in de bovengrond voor ten noordoosten van de Golf en Country Club.

Het gemiddeld freatische niveau bedraagt ten zuiden van de Pluvierenweg 1.05 m –MV (drainafstand 12 tot 24 meter) en 1.00 –MV ten noorden van de Pluvierenweg (drainafstand 48 meter). Het peil van de Hoge Dwarsvaart ligt circa –5 meter NAP [van Empelen en Aalderen 1993]. Langs de oeverzone van deze vaart treedt dan ook over een aanzienlijke breedte grondwater naar buiten.

Oppervlaktewater

In het studiegebied is er naast open water – zoals het Veluwemeer en Wolderwijd – een aantal sloten aanwezig die haaks staan op de Ganzenweg, onder andere de Pluvierentocht en de Sterntocht. Deze sloten hebben voornamelijk een ontwateringfunctie. In het kader van de MER ten behoeve van de Golf en Country Club is de waterkwaliteit gemeten op een aantal punten. Het oppervlaktewater van het gebied is te kenschetsen als zoet, pH-neutraal, eutroof en licht verontreinigd met landbouwbestrijdingsmiddelen.

Uit onderzoek voor de MER ten behoeve van Sluis Lovink is gebleken dat het chloridgehalte in de polder door brakke kwel hoger is dan in het Veluwemeer. De fosforconcentratie in de polder is eveneens relatief hoger.

⁷ Er is wel een m.e.r. uitgevoerd; het plan is echter niet doorgegaan.

Bodemkwaliteit

De bodem bestaat over de eerste 1.2 meter uit een opeenvolging van lagen kalkrijke, zware zavel met een lutumgehalte van 12 tot 25% Club. Hieronder bevindt zich een laag van circa 25 centimeter dik van zeer humeuze, donkerkleurige, smeulige leem. De hierop volgende laag reikt tot 13 meter beneden maaiveld en bestaat uit grof tot fijn leemhoudend zand [van Empelen van Alderen 1994].

In het kader van genoemd bodemonderzoek werd de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bekeken in juni 1997. Zowel zintuiglijk, alswel door middel van onderzoek, zijn geen mogelijke bodemverontreinigingen gevonden nabij de locatie van Sluis Lovink. Verder onderzoek werd dan ook niet uitgevoerd. Uit het uitgevoerde onderzoek voor de Golf en Country Club [Fugro 1992] werden eveneens geen ernstige of omvangrijke verontreinigingen gevonden. Wel werd er in 1997 een licht verhoogd zinkgehalte geconstateerd (net boven de streefwaarde). De vrijkomende grond is echter zowel binnen als buiten het werk vrij toepasbaar.

Verwachte ontwikkelingen

Uitbreiding van de grondwateronttrekking op pompstation Harderbroek van HYDRON Flevoland zal mogelijk in de nabije toekomst plaatsvinden [Omgevingsplan 2000]. Uit de MER Grondwaterwinning Flevoland is gebleken dat de effecten van bovengenoemde ontrekkingen gering zijn. De verwachte veranderingen in grondwaterstand bedragen minder dan 0.01 meter. Wel zal er een verschuiving van het scheidingsvlak tussen brak en zoet water optreden. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat het tracé buiten de aangegeven grondwaterbeschermingsgebieden valt. Anderzijds is het mogelijk dat het beschermingsgebied in de toekomst zal uitbreiden.

Door de aanleg van Sluis Lovink ontstaat er een verbinding tussen de Hoge Dwarsvaart en het Veluwemeer. De kans dat het schutverlies van de sluis leidt tot een verslechtering van de waterkwaliteit in de polder is echter minimaal. Een verandering in de kwantiteit in de polder door via de sluis binnentredend water zal eveneens niet optreden aangezien Gemaal Lovink een teveel aan water uit zal slaan.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

Bestaande situatie

In de directe omgeving van de Ganzenweg bevinden zich voor zover bekend geen objecten met een cultuurhistorische waarde of archeologische monumenten (Omgevingsplan, kaart Cultuurhistorische waarden, archeologische monumenten).

Verwachte ontwikkelingen

Er zijn geen ontwikkelingen te verwachten.

De provincie heeft zich voorgenomen om op korte termijn een inventarisatie naar archeologische waarden te laten uitvoeren.

6 Indicatie te verwachten effecten

In dit hoofdstuk wordt per thema aangegeven wat naar verwachting de effecten zijn van de voorgenomen activiteit op het milieu.

6.1 Verkeer

De volgende effecten zijn te verwachten:

- verbetering in de verkeersdoorstroming op de Ganzenweg;
- verandering van de verkeersintensiteit op het Ganzenpad heeft mogelijk invloed op de verkeersveiligheid.
- verbetering van de verkeersveiligheid.

6.2 Geluid

De volgende effecten zijn te verwachten:

- toename geluidsbelasting als gevolg van hogere snelheden (van 80 naar 100 km per uur) en een hogere intensiteit;
- mogelijk extra toename als gevolg van hogere ligging van de weg in verband met viaducten.

6.3 Woon-, werk- en leefmilieu

De volgende effecten zijn te verwachten:

- verandering in de bereikbaarheid van de woningen, bedrijfsgebouwen en landbouwpercelen voor de bewoners en bedrijven aan de Sternweg en de Pluvierenweg.

6.4 Natuur

De volgende effecten zijn te verwachten:

- toename van de migratie als gevolg van de ecologische verbinding;
- afname van het aantal verkeersongelukken met reeën en andere dieren.

6.5 Landschap

De volgende effecten zijn te verwachten:

- visuele aantasting door verbreding;
- visuele aantasting door mogelijk hogere ligging viaducten.

6.6 Cultuurhistorie en archeologie

De volgende effecten zijn te verwachten:

- mogelijke aantasting waarden door graafwerkzaamheden.

6.7 Bodem en water

De volgende effecten zijn te verwachten:

- mogelijk tijdelijke verandering in grondwaterpeil als gevolg van bemaling ter plaatse van kunstwerken onder constructie.

7 Opzet en inhoud van de m.e.r.

7.1 Opzet van de m.e.r.-studie

Omdat gekozen is om het MER samen te laten lopen met het maken van de projectnota worden in dit hoofdstuk de relevante processtappen voor beide onderdelen vermeld. De volgende stappen kunnen als vervolg op deze startnotitie worden onderscheiden:

1. *Advies- en inspraaktraject*: belanghebbenden kunnen via inspraak aangeven welke zaken belangrijk zijn om te onderzoeken. Mede op basis hiervan stelt de Commissie voor de m.e.r. (kortweg Cie. m.e.r.) haar advies voor richtlijnen op. De richtlijnen voor het opstellen van het MER worden vervolgens door Gedeputeerde Staten vastgesteld namens PS.
2. *Opstellen van de Nota Verkeers- en milieueffecten*: een beoordeling van de verschillende tracévarianten voor de baanverdubbeling van de Ganzenweg op basis van vergelijkend onderzoek. Op basis van deze beoordeling worden ten hoogste 4 kansrijke varianten gekozen die in het verdere m.e.r. -traject worden beoordeeld. Hiervan wordt 1 variant als meest kansrijke basisalternatief gekozen. Op basis van de effectbeschrijving van de verschillende in beschouwing genomen alternatieven wordt een meest-milieuvriendelijk-alternatief (MMA) geselecteerd.
3. *Definitieve keuze van de voorkeursvariant*. Dit kan het basisalternatief zijn maar het kan ook een andere variant of zelfs een compilatie van verschillende elementen uit andere varianten zijn.
4. *Notitie Schetsontwerp*: de voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot een schetsontwerp, waarin ook de ecologische verbinding is verwerkt. Op basis hiervan neemt GS een principebesluit over voorkeursvariant.
5. *Civieltechnisch voorontwerp*: Schetsontwerp van de voorkeursvariant wordt het uitgewerkt tot een civieltechnisch voorontwerp. De Nota Milieueffecten wordt gebruikt als basis voor het opstellen van het MER.
6. *Beoordeling aanvaardbaarheid MER door Gs*
7. *Terinzagelegging van het MER en het ontwerp Tracébesluit*. Op dit moment kunnen belanghebbenden op het MER en het ontwerp reageren. De Commissie voor de m.e.r. wordt gevraagd een beoordelingsadvies uit te brengen.
8. *Ontwerp Tracébesluit wordt ter goedkeuring voorgelegd aan Provinciale Staten*; mede op basis van de ingekomen inspraakreacties nemen PS een besluit.

7.2 Inhoud

In hoofdstuk 6 is een overzicht gegeven van alle milieu-effecten die relevant zijn bij een verbreding van de Ganzenweg.

Het MER zal met name ingaan op die aspecten, waarbij de meeste effecten te verwachten zijn:

1. Geluidsoverlast omdat de geluidsbelasting op omliggende huizen zal toenemen.
2. Effecten op natuur omdat de migratie van dieren wordt beïnvloed.
3. Verkeersveiligheid omdat situaties op kruispunten veranderen en de verkeersintensiteit plaatselijk toe zal nemen.
4. Bereikbaarheid omdat woningen, bedrijfsgebouwen en landbouwpercelen mogelijk slechter bereikbaar worden.
5. Landschappelijke inpassing omdat een verdubbelde weg die mogelijk plaatselijk verhoogd wordt door viaducten er anders uitziet.

Bijlage 1

Beschrijving van de m.e.r.-procedure

Hieronder volgt een beschrijving van de formele procedure van een m.e.r.

De procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit 2 fasen:

- de richtlijnenfase;
- de MER-fase.

Richtlijnenfase

Deze *startnotitie* is de eerste stap binnen de richtlijnenfase. De startnotitie is vooral bedoeld om derden (burgers, belangengroepen, toekomstige bewoners), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over het initiatief voor een m.e.r.-plichtige activiteit en hen de mogelijkheid te geven om invloed uit te oefenen op de inhoud van de m.e.r. De Startnotitie wordt uitgebracht door het zogenaamde 'bevoegd gezag'.

Na de bekendmaking van de startnotitie heeft iedereen in het kader van de *inspraak* de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het milieu-effectrapport (het MER) aan de orde moeten komen. De inspraaktermijn die hiervoor staat, is vier weken.

Tijdens deze periode vraagt het bevoegde gezag ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere wettelijk adviseurs advies over de inhoud van de richtlijnen.

Inspraakreacties kunnen per brief –onder vermelding van *m.e.r. Baanverdubbeling Ganzenweg* worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Flevoland.

Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties stellen Gedeputeerde Staten *richtlijnen* vast waaraan het MER moet voldoen. Deze richtlijnen geven dus aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

MER-fase

Dan start de MER-fase. Deze kent eveneens drie onderdelen, waarbij ook nog inspraak, beroep of bezwaar mogelijk is:

Opstelling MER

Gedeputeerde Staten zorgt in deze fase voor de opstelling van het MER conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, de beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieu-effecten in vergelijking met de 'autonome' ontwikkeling van het gebied. Doordat het planproces zich nog in de onderzoeksfase bevindt, kan de m.e.r.-procedure uitstekend worden geïntegreerd in dit proces.

Toetsing MER

Toetsing van het MER aan de richtlijnen door Gedeputeerde Staten die hiervoor zijn gemandateerd door Provinciale Staten.

Inspraak op het MER

Na de aanvaarding legt Gedeputeerde Staten het MER ter visie samen met het ontwerp-tracébesluit. Tevens vraagt Gedeputeerde Staten advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs. Afhankelijk van de inspraak reacties en de mening van de Commissie voor de m.e.r. is het MER definitief of krijgt het een aanvulling.

Bijlage 2

Besluiten met een algemeen karakter

De volgende besluiten met een algemeen karakter, die indirect van invloed zijn op de baanverdubbeling, zijn genomen door de verschillende overheden:

Rijk

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)
- De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Structuurschema Groene Ruimte
- Nationaal Milieubeleidsplan 4
- Natuurbeleidsplan
- Derde Structuurschema Verkeer en Vervoer
- Vierde Nota Waterhuishouding
- notitie Waterbeheer 21^e eeuw
- Structuurschema Bedrijventerreinen
- EG-Vogelrichtlijn, inclusief nationale uitwerking
- EG-Habitatrichtlijn, inclusief nationale uitwerking
- Reconstructiewet
- Nota Belvédère
- Nota Natuur voor Mensen, Mensen voor natuur

Provincie

- Omgevingsplan Flevoland 2000
- Provinciaal Meerjaren Programma Infrastructuur en Transport (PMIT) 2001-2005

Regionaal

- Gebiedsplan en Uitvoeringsprogramma 2001 Randmeerzone Oostelijk Flevoland, vastgesteld door de Stuurgroep Randmeerzone Oostelijk Flevoland op 22 maart 2001
- Waterfront Harderwijk Strategisch plan (2000)
- Inrichtingsplan Veluwerandmeren (BOVAR-IIVR, 2000)

Gemeente Zeewolde

- Bestemmingsplan Knardijkgebied (goedgekeurd december 1986)
-

Bijlage 3

Schetsen van de alternatieven

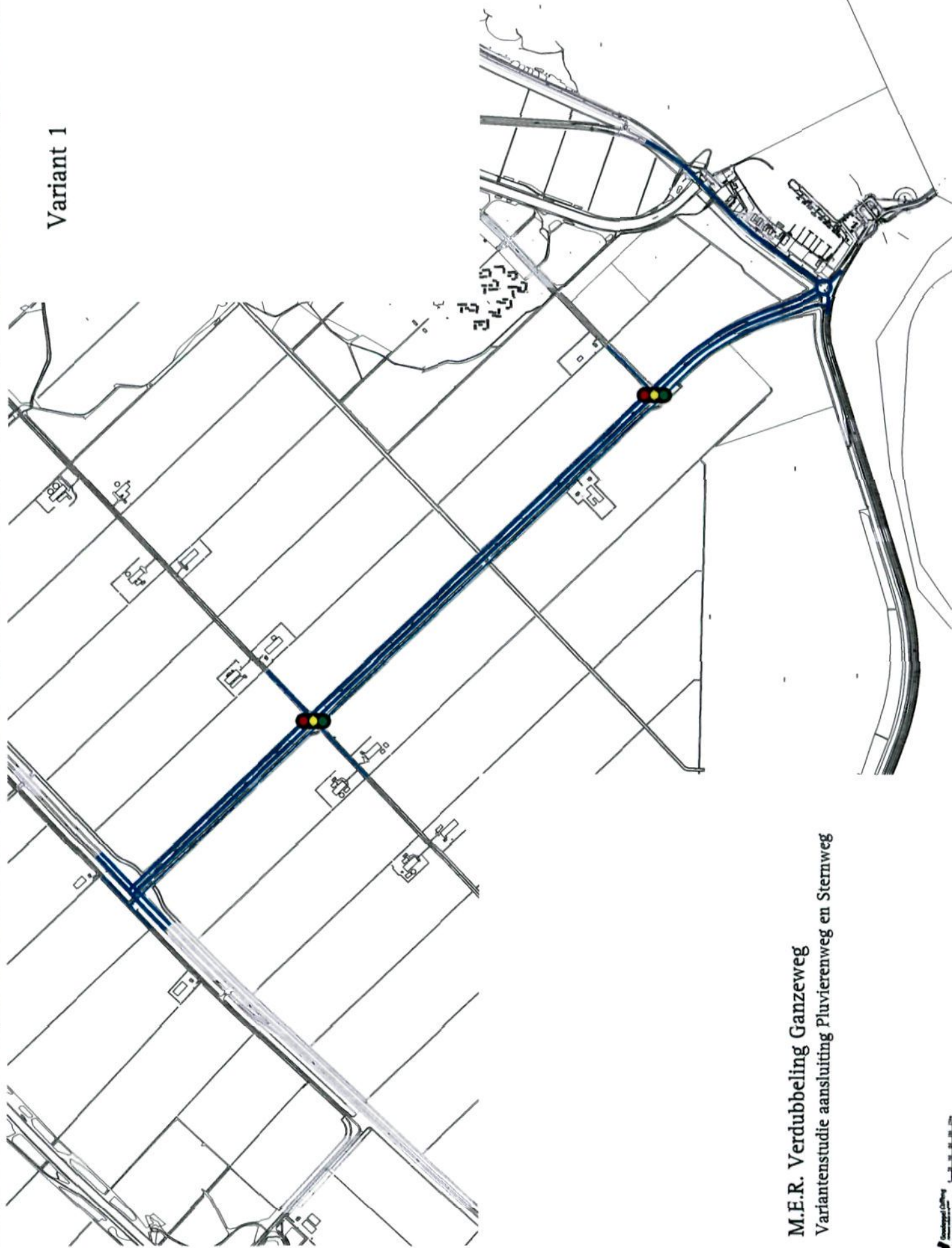
In deze bijlage vindt u de schetsen van de in hoofdstuk 4 vermelde studie-alternatieven en het nulplus-alternatief:

1. Nul(plus)-alternatief
 2. Variant 1
 3. Variant 2
 4. Variant 3
 5. Variant 4
-

Nul-alternatief

M.E.R. Verdubbeling Ganzeweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Variant 1



M.E.R. Verdubbeling Ganzeweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Variant 2

(Erratum bijlage 3)

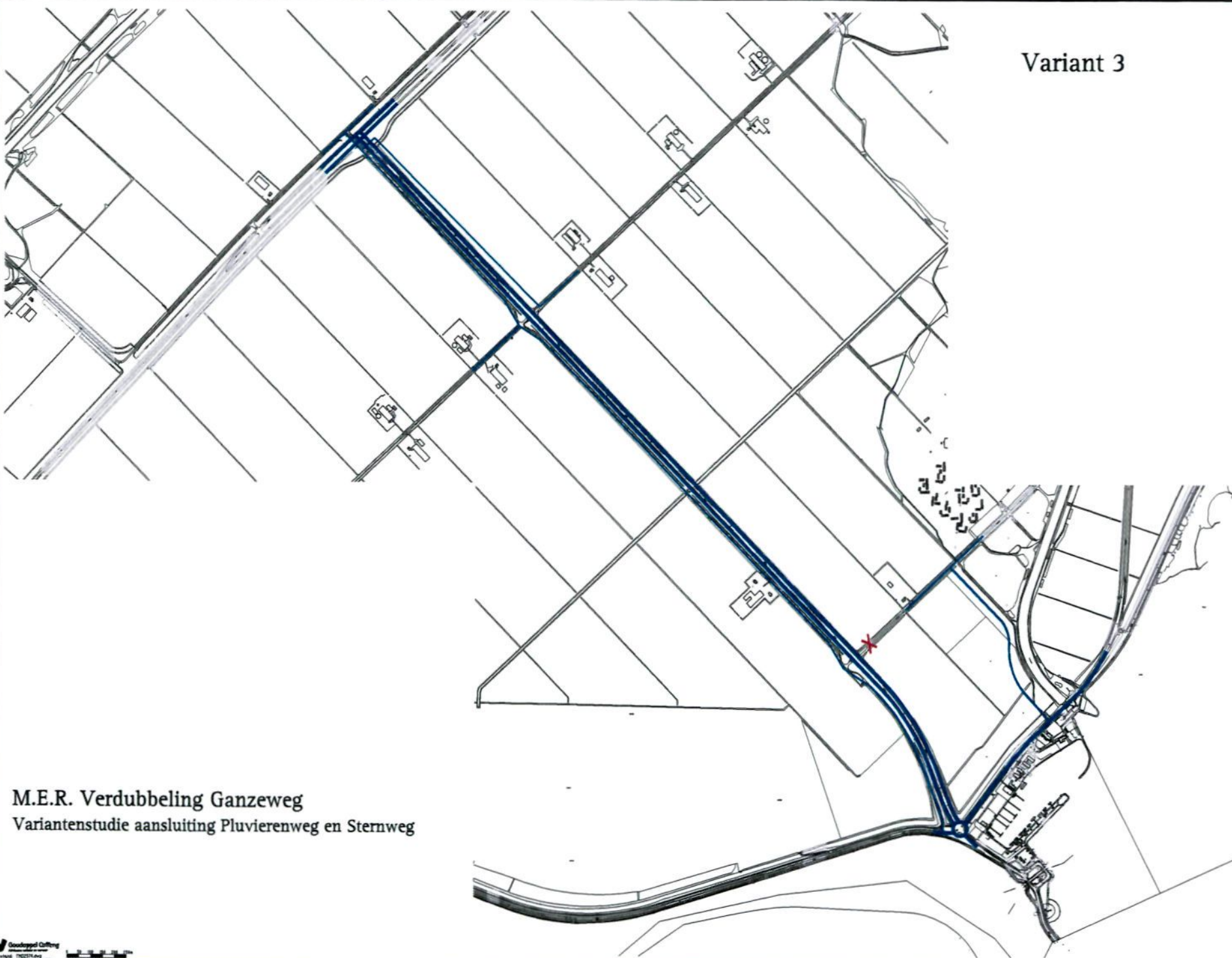


M.E.R. Verdubbeling Ganzenweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Variant 2

M.E.R. Verdubbeling Ganzeweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Variant 3



M.E.R. Verdubbeling Ganzeweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Variant 4

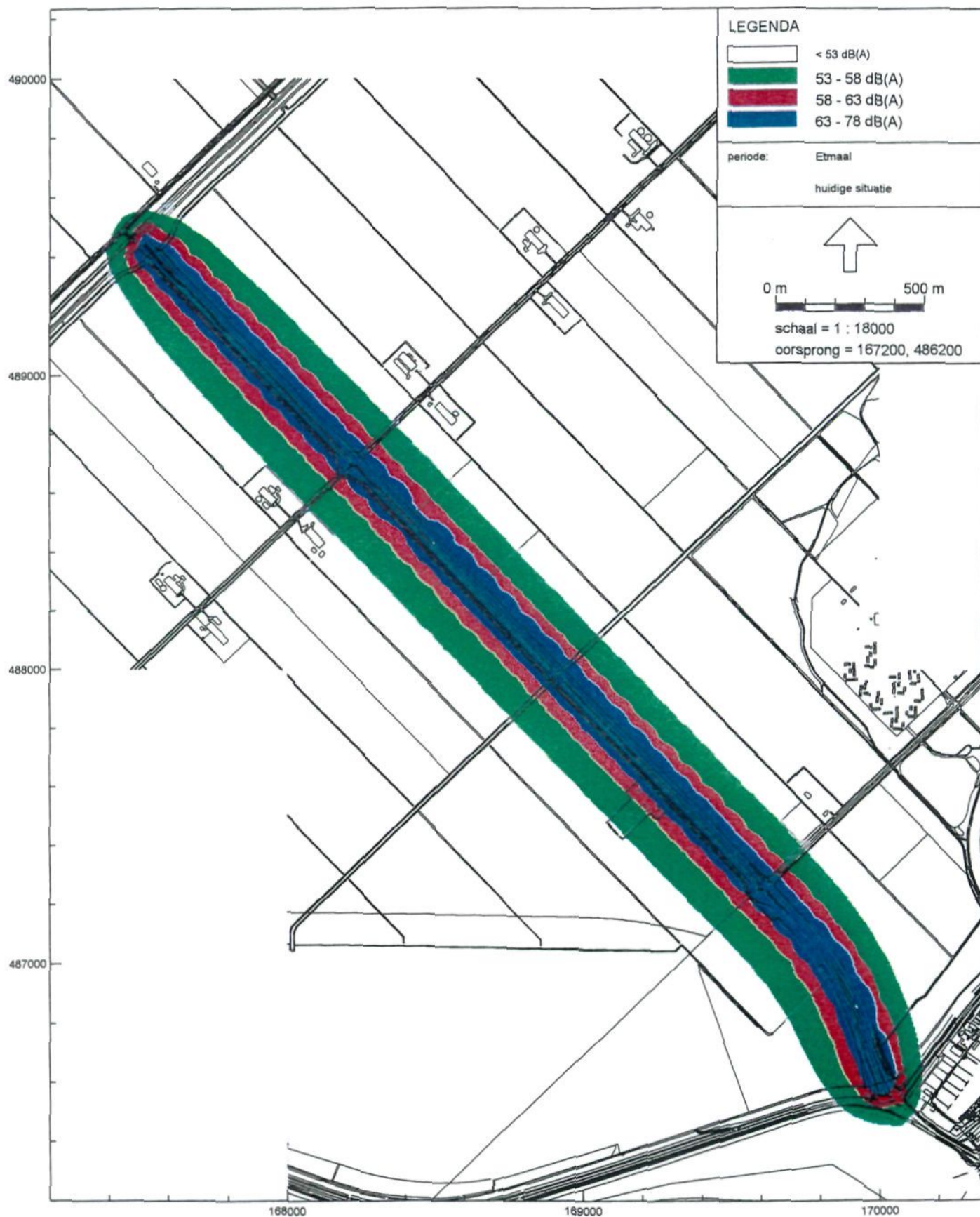
M.E.R. Verdubbeling Ganzeweg
Variantenstudie aansluiting Pluvierenweg en Sternweg

Bijlage 4

Geluidscontouren

De volgende contourkaarten zijn op de volgende pagina's weergegeven:

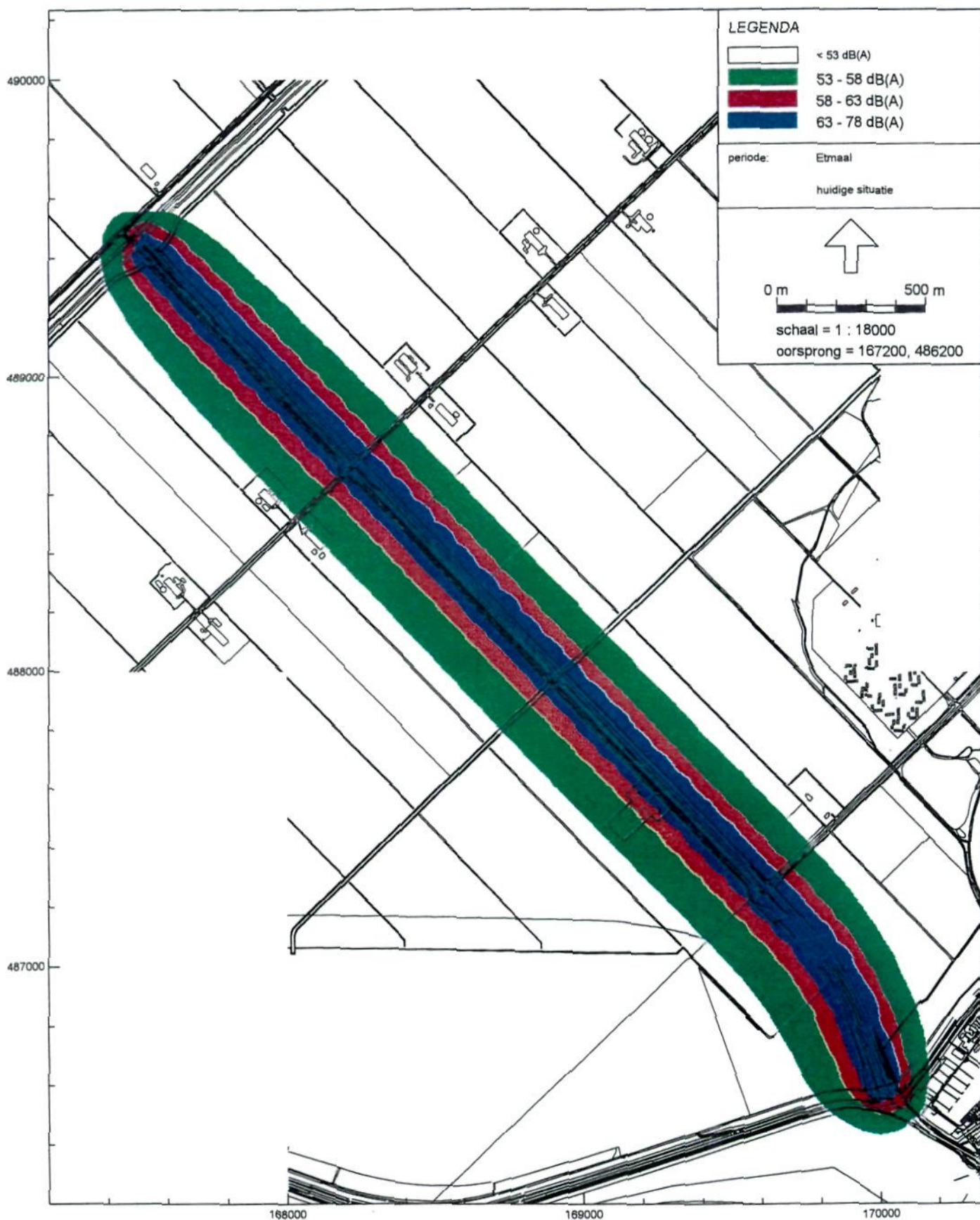
1. Huidige situatie op een hoogte van 1,8 meter
 2. Huidige situatie op een hoogte van 4,5 meter
 3. Toekomstige situatie op een hoogte van 1,8 meter
 4. Toekomstige situatie op een hoogte van 4,5 meter
-



Wegverkeerslawaai - SRM2, MER N301 - MER N301 - huidige situatie, Geonose V3.01

Baanverdubbeling Ganzeweg N302

Ligging etnaalwaardecontouren huidige situatie (h = 1,8 m +mv)



Wegverkeerslawaaï - SRM2, MER N301 - MER N301 - huidige situatie, Geonose V3.01

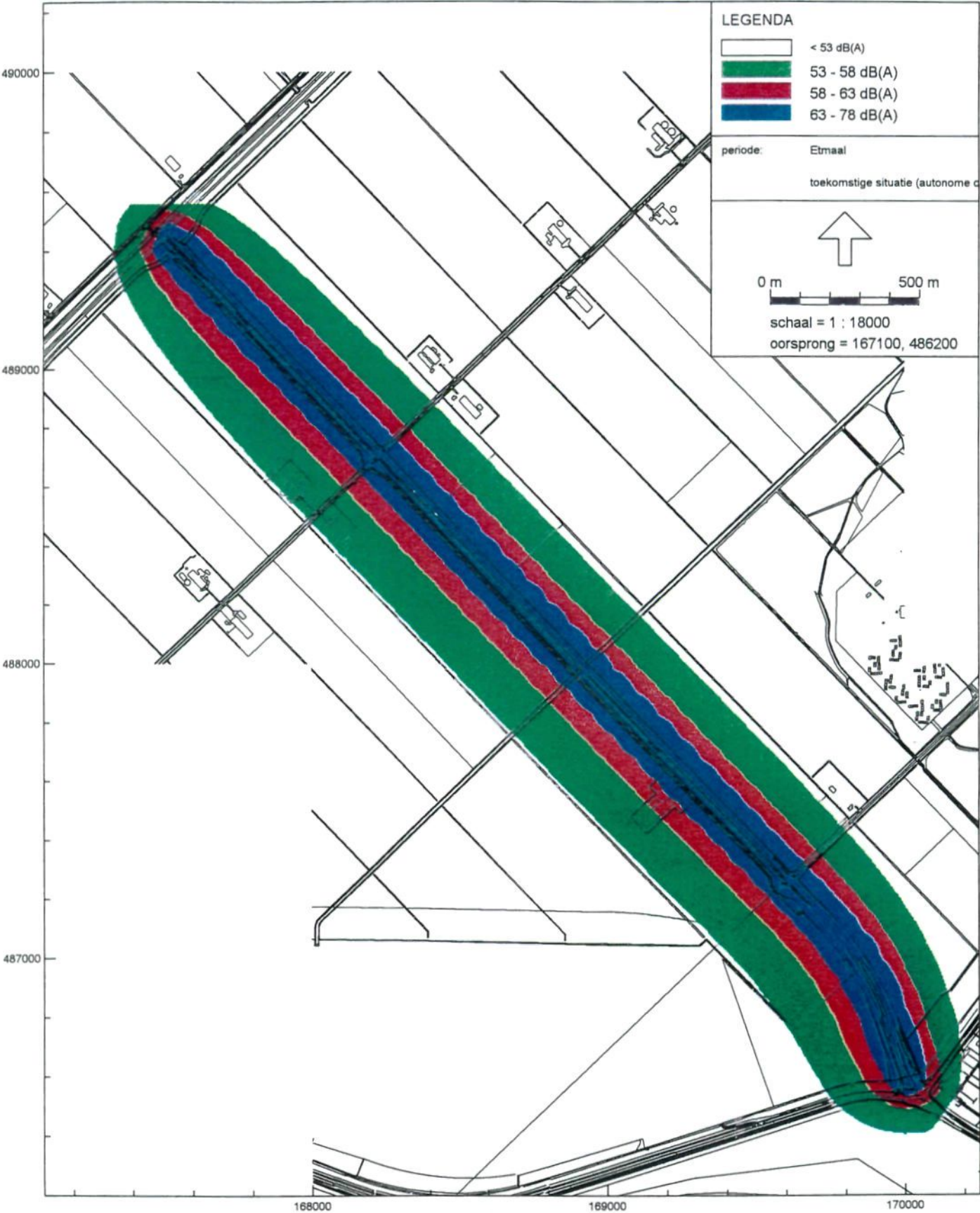
Baanverdubbeling Ganzeweg N302

Ligging etmaalwaardecontouren huidige situatie (h = 4,5 m +mv)



Wegverkeerslawaai - SRM2, MER N301 - MER N301 - toekomstige situatie (autonome ontwikkeling), Geonose V3.01

Baanverdubbeling Ganzeweg N302
Ligging etmaalwaardecontouren toekomstige situatie (h = 1,8 m +mv)



Wegverkeerslawaai - SRM2, MER N301 - MER N301 - toekomstige situatie (autonome ontwikkeling), Geonoise V3.01

Baanverdubbeling Ganzeweg N302
Ligging etmaalwaardecontouren toekomstige situatie (h = 4,5 m +mv)