

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Verbreiding N302 (Ganzenweg) te Zeewolde

10 juni 2003

1218-65

ISBN 90-421-1174-7  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER.....</b>	<b>2</b>
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING .....</b>	<b>2</b>

## 1. INLEIDING

De provincie Flevoland heeft het voornemen de Ganzenweg (N302) te Zeewolde te verbreden en de status van autoweg te geven. Het project is opgenomen in het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2002-2006). Ter onderbouwing van het tracébesluit moet een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Hierbij zijn Provinciale Staten van Flevoland bevoegd gezag<sup>1</sup>. Besloten is de baanverdubbeling te combineren met de inrichting van een ecologische verbinding tussen het Harderbroek en het Harderbos.

Bij brief van 1 april 2003<sup>2</sup> hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de opgestelde projectnota/milieueffectrapport (Pn/MER). De Pn/MER is op 9 april 2003 ter inzage gelegd<sup>3</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>4</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>5</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>6</sup>, zoals vastgesteld op 26 maart 2002;
- op eventuele onjuistheden<sup>7</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>8</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de baanverdubbeling van de Ganzenweg te Zeewolde.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken be-

---

<sup>1</sup> Provinciale Staten van Flevoland zijn formeel bevoegd gezag, maar hebben voor deze m.e.r. hun bevoegdheden gemandateerd aan het College van Gedeputeerde Staten.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1.

<sup>3</sup> Zie bijlage 2.

<sup>4</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>5</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>8</sup> Wm, artikel 7.10

perkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## **2. OORDEEL OVER HET MER**

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Het MER is goed leesbaar en biedt uitgebreide informatie voor het nemen van het besluit. Er is voldoende bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Het MER biedt volledige informatie door twee nulplusalternatieven, vier verdubbelingalternatieven het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief te beschrijven. Hierdoor komen de combinaties van al dan niet verdubbelen en de oplossingen voor de kruispunten systematisch aan bod. Ook voor de ecologische verbindingzone levert het MER volledige informatie door uit te gaan van vier alternatieven.

Het MER beschrijft de autonome groei van het verkeer<sup>9</sup> en stelt dat hierdoor er naar verwachting sprake zal zijn van filevorming in 2015<sup>10</sup>, maar rijbaanverdubbeling is volgens het MER echter vanuit capaciteitsoogpunt niet per definitie noodzakelijk<sup>11</sup>. Het MER maakt daarmee duidelijk dat rijbaanverdubbeling beter gemotiveerd kan worden vanuit verbetering van de bereikbaarheid, vergroting van de verkeersveiligheid en het realiseren van een eenduidig wegbeeld op het traject Lelystad-Harderwijk dan vanuit verwachte problemen in de doorstroming.

Door de vergelijking van de alternatieven met de autonome ontwikkeling maakt het MER helder dat de autonome groei van het verkeer een belangrijkere veroorzaker van verhoging van de geluidsbelasting in de omgeving is dan de verdubbeling van de rijbaan. Het MER noemt stiller asfalt als een maatregel waarmee deze toename van de geluidsbelasting gemitigeerd kan worden.

## **3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen en is niet van invloed op het hierboven gegeven positieve oordeel. De Commissie hoopt met deze opmerkingen en bijbehorende aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen en aanbevelingen in dit hoofdstuk betreffen de aantasting van natuurwaarden en het evaluatieprogramma.

---

<sup>9</sup> In de autonome ontwikkeling neemt de etmaalintensiteit op de Ganzenweg tussen 2001 en 2015 (het referentiejaar) toe met 60%, te weten van 13.400 naar 22.200 motorvoertuigen per etmaal. Met 13% vrachtverkeer bedraagt de intensiteit in 2015 daarmee 25.000 personenauto-eenheden.

<sup>10</sup> MER, pagina 22: de I/C-verhouding komt met 0,86 net boven de kritische waarde van 0,85 uit..

<sup>11</sup> MER, pagina 74: om deze reden is een nulplusalternatief basis voor het MMA, en niet een van de verdubbelingsalternatieven.

### *Aantasting natuurwaarden*

Zowel de autonome groei van het verkeer als de verhoging van de maximumsnelheid bij baanverdubbeling hebben als belangrijk milieueffect het verhogen van de geluidsproductie. Voor een aantal woningen aan het Ganzenpad, de Sternweg en de Harderdijk, en voor woonboten in de Harderhaven wordt een verhoging van de geluidsbelasting berekend. Hierbij is er niet van uitgegaan dat de bestaande rijbaan van een stillere wegverharding voorzien wordt. Voor de nieuwe rijbaan wordt uitgegaan van Steen Mastiek Asphalt (SMA).

In de effectbeoordeling ecologie scoren slechts twee aspecten negatief: de barrièrewerking door het omleggen van de Pluvierenweg en de geluidsbelasting voor broedvogels. De contour van 42 dB(A), het geluidsniveau waarboven effecten op broedvogels waarneembaar kunnen zijn, verschuift van 900 m vanaf de wegas (in de autonome ontwikkeling) tot 1100 m (bij rijbaanverdubbeling). Dit betekent kwaliteitsverlies voor deze strook van 200 m, waarbij de in de praktijk optredende daadwerkelijke aantasting van natuurwaarden in deze strook moeilijk in te schatten is. Het MER gaat ervan uit dat – omdat de verhoging van de geluidsbelasting gering is en de opgaande begroeiing een geluiddempende werking heeft – er geen belangrijke negatieve effecten zullen zijn<sup>12</sup>. In het MER ontbreekt voor deze kwaliteitsvermindering van de provinciale ecologische hoofdstructuur een aanzet voor een compensatieplan<sup>13</sup>. In het meest milieuvriendelijke alternatief wordt de geluidstoename van de *huidige* rijbaan volledig gemitigeerd door het toepassen van het stillere dubbellaags Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB)<sup>14</sup>. Ook voor de *nieuwe* rijbaan wordt in het MER asphalt dat minder geluidhinder veroorzaakt als mitigerende maatregel genoemd<sup>15</sup>.

Het tracé van de omgelegde Pluvierenweg loopt door de provinciale ecologische hoofdstructuur. Het MER geeft aan dat de omlegging geprojecteerd is in een gebied waar compensatie voor Sluis Lovink is gepland. Daardoor moet deze compensatie elders worden ingevuld<sup>16</sup>.

‡ De Commissie beveelt aan compensatie uit te werken voor de natuurwaarden die worden aangetast door de rijbaanverdubbeling en het omleggen van de Pluvierenweg. De compensatie voor de rijbaanverdubbeling zal niet nodig zijn wanneer de geluidstoename die optreedt bij rijbaanverdubbeling gemitigeerd wordt, bijvoorbeeld door zowel voor de bestaande rijbaan – wanneer die in het kader van groot onderhoud van nieuw asphalt wordt voorzien – als voor de aan te leggen rijbaan voor stillere wegverharding dan SMA te kiezen<sup>17</sup>.

‡ De Commissie adviseert in het evaluatieprogramma het meten van de effecten op de (bestaande en nog te ontwikkelen) natuurwaarden op te nemen.

---

<sup>12</sup> MER, bladzijde 68.

<sup>13</sup> Dit wordt ook opgemerkt in inspraakreactie nr. 5 (Vereniging Natuurmonumenten). Het compensatiebeleid van de provincie bij verlies van areaal en kwaliteit van de provinciale ecologische hoofdstructuur is verwoord in het Omgevingsplan Flevoland (november 2000).

<sup>14</sup> MER, bladzijde 76.

<sup>15</sup> MER, bladzijde 75.

<sup>16</sup> MER, bladzijde 66.

<sup>17</sup> Zoals bijvoorbeeld (dubbellaags) Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) uit het mma.