

# **Notitie reikwijdte en detailniveau**

M.e.r.-procedure voor de N309

Projectnummer: 238333

Datum: 22 augustus 2011

Datum vrijgave: 29 augustus 2011

Beschrijving revisie 1: EINDCONCEPT Notitie reikwijdte en detailniveau

## **Opdrachtgever**

Provincie Gelderland - Uitvoering Werken

de heer Pieter-Jan van der Eijk

Postbus 9090

6800 GX ARNHEM

## Inhoud

1. Inleiding .....	2
1.1 Aanleiding MER.....	2
1.2 Waarom een m.e.r.?.....	3
1.3 Doel van de Notitie reikwijdte en detailniveau .....	4
1.4 Leeswijzer .....	5
2. M.e.r.-procedure.....	6
2.1 Betrokken instanties .....	6
2.2 Stappen project-m.e.r. ....	6
2.3 De m.e.r.-procedure voor de N309 .....	7
2.4 Globale inhoud van het MER .....	9
3. MER project N309 .....	10
3.1 Probleemanalyse N309 't Harde en Oostendorp .....	10
3.2 Verkenning .....	10
3.2.1 Oplossingsrichtingen uit de Verkenning .....	10
3.2.2 Het resultaat van de Verkenning .....	12
4. Onderzoeken in het MER N309 .....	15
4.1 Te onderzoeken alternatieven.....	15
4.2 Nut en Noodzaak .....	16
4.3 Referentiesituatie en autonome ontwikkeling .....	16
4.4 Effectenbeoordeling .....	17
4.5 Tracékeuze mede op basis MER .....	19
5. Aanpak en globale planning .....	20

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding MER

De provinciale weg N309 kenmerkt zich door problemen met verkeer en de leefbaarheid in de dorpen 't Harde en Oostendorp in de gemeente Elburg. In 2010 heeft de provincie Gelderland een uitgebreide verkennende studie uitgevoerd met als doel alternatieven te vinden met het grootste oplossende vermogen voor de problematiek van de N309. In deze verkenning zijn zeven oplossingsrichtingen onderzocht, variërend van het verbeteren van het huidige tracé tot het aanleggen van rondwegen.

Provinciale Staten van Gelderland hebben op basis van de resultaten van de verkennende studie op 16 februari 2011 besloten over de vervolgaanpak van de knelpunten van de N309. Voor de tracéalternatieven met het grootste oplossende vermogen wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Besloten is in het MER een beperkt aantal rondwegalternatieven af te wegen tegen het opwaarderen van het huidige tracé.

Voor het opstellen van een MER bestaan wettelijke regels, waarin is vastgelegd wat en hoe er onderzocht moet worden, zodat het milieubelang een volwaardige plaats krijgt in de besluitvorming. Samen vormen deze regels de zogenaamde m.e.r.-procedure.

Deze notitie Reikwijdte en detailniveau is de start van de m.e.r.-procedure. In deze notitie geeft de provincie Gelderland, in overleg met de gemeente Elburg en Oldebroek, aan welke zaken zij wil onderzoeken en in het MER gaat beschrijven. Tevens staat in deze notitie de procedure beschreven hoe de provincie tot een besluit wil gaan komen op basis van het MER en andere aspecten. De ter visielegging van deze notitie is de formele start van de m.e.r.-procedure.



Figuur 1: De ligging van de N309 in de huidige situatie

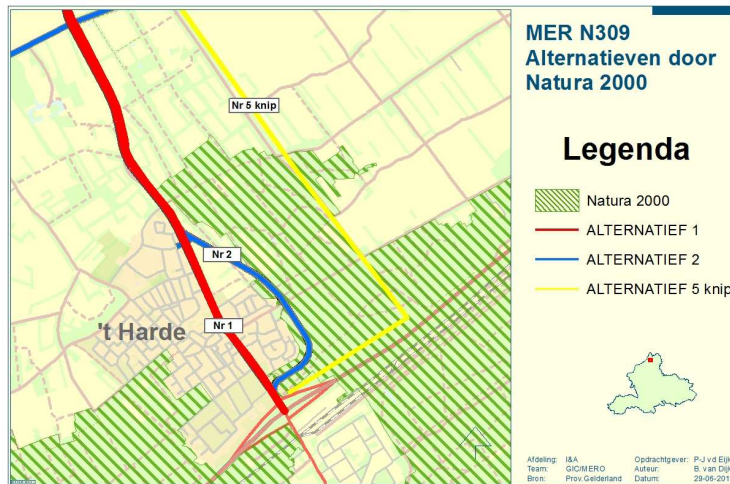
### Terminologie

Met de afkorting **m.e.r.** bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage inclusief notitie Reikwijdte en detailniveau, inspraak e.d., zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer.

Met **MER** bedoelen we het uiteindelijke milieueffectrapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van het project onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden.

## 1.2 Waarom een m.e.r.?

Een m.e.r. is alleen verplicht bij ruimtelijke ingrepen met een grote impact op het milieu. Bij de N309 is met zekerheid te zeggen dat de realisatie van de oostelijke rondwegtracés bij 't Harde significante gevolgen hebben voor het daar gelegen Natura 2000-gebied (beschermde natuurgebied). (zie figuur 2). Wettelijk is dan vereist een beoordeling te maken of aantasting geoorloofd is (zogenaamde 'passende beoordeling'). Tevens is wettelijk vereist een MER te maken volgens de uitgebreide m.e.r.-procedure. Er moet dus een m.e.r.-procedure doorlopen worden en een MER gemaakt worden voordat er over de N309 besloten kan worden.



Figuur 2: de ligging van de oostelijke rondwegtracés van de N309 door Natura 2000-gebied

### Juridische uitleg

Het tracé voor de N309 wordt juridisch bindend vastgesteld in een inpassingsplan (een provinciaal bestemmingsplan). Op basis hiervan is in de MER-systematiek sprake van een besluit en zal een besluit MER worden gemaakt. Echter, gezien de nabijheid van gevoelige gebieden is de kans aanwezig dat zich mogelijk negatieve effecten op deze gebieden voordoen en het vereist is een beoordeling te maken of aantasting geoorloofd is (zogenaamde 'passende beoordeling'). Dit is conform de Wet milieubeheer een reden om een plan-m.e.r. te doorlopen. Vanuit genoemde redenen moet een gecombineerde plan- en besluit-m.e.r. worden gemaakt. Omdat het besluit MER een uitgebreidere procedure kent, wordt deze procedure gevolgd voor de N309 't Harde en Oostendorp. De Wet milieubeheer maakt het mogelijk om één MER te maken in geval voor een activiteit tegelijkertijd een plan- en besluit-m.e.r. dient te worden doorlopen.

### **Formeel besluit over N309**

Aan het einde van de m.e.r.-procedure zal de definitieve tracékeuze formeel (planologisch-juridisch) genomen worden door Provinciale Staten. Dit doen de staten met het vaststellen van een Provinciaal Inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit Inpassingsplan is een bestemmingplan, maar dan door de provincie vastgesteld. De m.e.r.-procedure eindigt dus met een besluit van de provincie over welk alternatief uit het MER gekozen wordt. De procedure van de m.e.r. is in hoofdstuk 3 nader toegelicht.

### **MER is hulpmiddel voor zorgvuldige afweging**

Naast een formeel rapport is het MER ook een hulpmiddel om de alternatieven<sup>1</sup> zorgvuldig tegen elkaar af te wegen. Primair worden in het MER milieueffecten voor mens en dier onderzocht maar ook de effecten van verkeer worden er in beschreven. Bovendien dient het MER als communicatiemiddel met bewoners, overheden (o.a. Rijkswaterstaat en buurgemeenten), en overige belanghebbenden.

## **1.3 Doel van de Notitie reikwijdte en detailniveau**

De Notitie reikwijdte en detailniveau is opgesteld door de provincie Gelderland in samenspraak met bestuurders van bij de N309 betrokken gemeenten. De Notitie reikwijdte en detailniveau heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en inhoud van het project-MER voor de N309. Dat wil zeggen dat in deze notitie wordt aangegeven welke alternatieven en welke milieu- en andere effecten er in het project-MER zullen worden onderzocht (reikwijdte) en op welke manier dat gebeurt (detailniveau).

### **Inspraak**

Deze Notitie reikwijdte en detailniveau wordt door het bevoegd gezag (provincie Gelderland) in procedure gebracht en zes weken ter inzage gelegd. In deze inspraakperiode is het mogelijk een reactie op de Notitie reikwijdte en detailniveau te geven. De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op welke milieuaspecten en bijbehorende beoordelingscriteria in het MER onderzocht worden en welke alternatieven en inpassingsvarianten onderzocht worden. Naar aanleiding van de reacties stelt de provincie Gelderland de definitieve Notitie reikwijdte en detailniveau vast. Daarmee is definitief vastgelegd wat er in het MER moet komen te staan.

U kunt schriftelijk uw zienswijze indienen:

Per post:  
College van Gedeputeerde Staten van Gelderland  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem

Per e-mail:  
post@gelderland.nl

Onder vermelding van:  
Zienswijze Notitie reikwijdte en detailniveau N309 't Harde en Oostendorp en zaaknummer: 2010-002436

Wie een mondelinge zienswijze in wil dienen, kan op werkdagen van 9.00 tot 12.00 uur, telefonisch contact opnemen met mevrouw Esther Beugelink, afdeling Uitvoering Werken/ABG via telefoonnummer: 026 3598207. Zij maakt vervolgens een afspraak over de datum, de locatie en het tijdstip waarop u uw zienswijze kenbaar kunt maken.

Na de vaststelling van de Notitie reikwijdte en detailniveau worden de onderzoeken verder uitgevoerd. De resultaten hiervan worden in een milieueffectrapport (MER) vastgelegd. De eerder vastgestelde reikwijdte en het detailniveau vormen hierbij de leidraad. De verdere procedure wordt in de hoofdstukken 2 en 3 van deze notitie nader toegelicht.

---

<sup>1</sup> Onder alternatieven wordt verstaan: de gekozen oplossingsrichtingen uit de verkennende studie die in de m.e.r. onderzocht worden.

## **1.4 Leeswijzer**

In deze Notitie reikwijdte en detailniveau wordt het volgende weergegeven:

- Hoofdstuk 2 biedt inzicht in algemene m.e.r.-procedure, betrokken instanties en een globale inhoud van het MER.
- In hoofdstuk 3 wordt de probleemanalyse, resultaten verkenning en voorafgaande besluitvorming van de provincie beschreven.
- Hoofdstuk 4 geeft voor het MER N309 aan welke alternatieven, welke milieuaspecten en andere zaken onderzocht gaan worden en tot welk detailniveau.
- Hoofdstuk 5 biedt ten slotte een overzicht van de planning van de m.e.r.-procedure en de besluitvorming.

## **2. M.e.r.-procedure**

### **2.1 Betrokken instanties**

#### **Initiatiefnemer**

Een initiatiefnemer is een particulier en/of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure N309 treden de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland op als initiatiefnemer.

#### **Bevoegd gezag**

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag N309 bestaat het belangrijkste besluit uit het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan. Dit besluit wordt genomen door Provinciale Staten van de provincie Gelderland. Het bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure is Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

#### **Insprekers**

In het project-m.e.r. is wettelijk bepaald dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Degene die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert eenieder tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

#### **Commissie m.e.r.**

Omdat er alternatieven door Natura 2000-gebied lopen is het bevoegd gezag wettelijk verplicht bij haar besluiten advies te vragen bij de onafhankelijke landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze Commissie m.e.r. geeft onafhankelijk advies over de kwaliteit van het MER. Voor het advies stelt de Commissie m.e.r. een werkgroep samen die bestaat uit diverse deskundigen op milieugebied. De Commissie m.e.r. adviseert het bevoegd gezag eerst over de Notitie reikwijdte en Detailniveau (advies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies). Als onderdeel van het MER wordt een 'passende beoordeling' gemaakt vanwege het verwachte significante effect op nabijgelegen Natura 2000-gebied. De Commissie m.e.r. brengt advies uit (toetsingsadvies) over zowel het MER als de passende beoordeling. In de adviezen houdt de Commissie m.e.r. rekening met de inspraakreacties, die binnenkomen op zowel de Notitie reikwijdte en detailniveau als op het MER zelf.

#### **Betrokken bestuurlijke organen**

Onder betrokken bestuurlijke organen worden die partijen bedoeld die in het m.e.r.- en inpassingsplantraject worden geraadpleegd, zoals de Commissie m.e.r., de omliggende gemeenten, Rijkswaterstaat, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, waterschappen en I&M-inspectie.

### **2.2 Stappen project-m.e.r.**

Voor het project-m.e.r.-procedure geldt een aantal voorschriften:

1. Openbare kennisgeving
2. Raadpleging (en advies Commissie m.e.r.)
3. Opstellen van het project-MER
4. Kennisgeving van het project-MER en tervisielegging van het (ontwerp) Provinciaal Inpassingsplan en de daarbij behorende inspraakmogelijkheden en toetsing Commissie m.e.r.
5. Definitief besluit (vastgesteld inpassingsplan)
6. Evaluatie van de resultaten van het project-m.e.r.

## 2.3 De m.e.r.-procedure voor de N309

In deze paragraaf wordt de in dit project van toepassing zijnde m.e.r.-procedure toegelicht.

### Stap 1. Kennisgeving

De m.e.r. start met een openbare kennisgeving. De openbare kennisgeving bestaat uit de aankondiging van de provincie Gelderland dat zij het voornemen heeft om een inpassingsplan op te stellen en ter ondersteuning van de besluitvorming een project-m.e.r. zal doorlopen. In de openbare kennisgeving wordt aangegeven hoe de verdere planvoorbereiding wordt vormgegeven:

- wat de procedurestappen zijn van het project-m.e.r. in relatie tot de vaststelling van het inpassingsplan;
- waar en wanneer de Notitie reikwijdte en detailniveau ter inzage wordt gelegd;
- wie op welke wijze en binnen welke termijn de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen op het voornemen naar voren te brengen en advies op het op te stellen project-MER uit te brengen;
- dat er een passende beoordeling gemaakt wordt in verband met de mogelijke significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied;
- dat de Commissie m.e.r. advies zal uitbrengen over het MER.

### Stap 2: Raadpleging Notitie reikwijdte en detailniveau

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het project-MER worden bepaald. Voor deze m.e.r. is gekozen voor het opstellen, publiceren en ter inzage leggen van een Notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens de periode van terinzagelegging zal een informatieavond worden gehouden en kan eenieder schriftelijk of mondeling reageren op deze notitie en zijn/haar zienswijze op het voornemen indienen, alsmede zijn/haar visie geven over wat onderzocht moet worden in het project-MER en op welke manier.

Tegelijkertijd wordt de Notitie reikwijdte en detailniveau toegezonden aan de wettelijke adviseurs, te weten de Inspecteur van het Ministerie I&M, de waterschappen, gemeenten etc.

De Notitie reikwijdte en detailniveau wordt tevens naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd. De Commissie voor de m.e.r. zal vervolgens, gezien de inspraakreacties, een advies opstellen. Daarna stellen Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag aan de hand van de inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. de Notitie reikwijdte en detailniveau definitief vast. De Notitie reikwijdte en detailniveau geeft aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld en is als het ware 'de inhoudsopgave' voor het MER.

### Stap 3: Opstellen van het project-MER

Het project-MER wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het project-MER is een centraal onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten. Het project-MER dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure (Provinciaal Inpassingsplan) en ten behoeve van de afweging van een voorkeursalternatief. Wegens de significante effecten op Natura 2000-gebied moet op grond van artikel 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 moet een passende beoordeling gemaakt moet worden. Deze zal binnen het MER gemaakt worden.

### Stap 4: concept-MER gereed en tracékeuze door Gedeputeerde Staten

Als het MER in concept gereed is en ook de andere aspecten, zoals kosten voldoende onderzocht zijn, maken Gedeputeerde Staten van Gelderland een tracékeuze. In dit besluit staat welk tracé wat GS betreft de voorkeur heeft en waarom. Dit besluit wordt openbaar gemaakt en er zal een informatieavond georganiseerd worden over dit besluit. Zo nodig zal de commissie Mobiliteit, Innovatie en Economie (MIE) van Provinciale Staten over dit besluit vergaderen. Na dit tracékeuzebesluit van GS wordt het MER afgerond en wordt het ontwerp-inpassingsplan opgesteld.

### Stap 5: Kennisgeving van het project-MER, tervisielegging van het ontwerp-inpassingsplan en toetsing Commissie m.e.r. (bezwaar)

Het project-MER en het ontwerp Inpassingsplan worden tegelijkertijd ter inzage gelegd. Een Provinciaal Inpassingsplan is juridisch gezien gelijk aan een bestemmingsplan. Eenieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk een zienswijze op beide documenten geven. Deze stap van indienen van een zienswijze wordt ook wel de 'bezwaar'-mogelijkheid genoemd.



In dezelfde periode vindt de toetsing van de Commissie m.e.r. plaats. De Commissie m.e.r. zal het project-MER beoordelen op juistheid en volledigheid en toetsen of het project-MER invulling geeft aan het door de Commissie gegeven advies over de reikwijdte en het detailniveau.

### Stap 6: Definitieve vaststelling MER en Inpassingsplan

Het bevoegde gezag (Gedeputeerde Staten) stelt het MER definitief vast, en biedt het inpassingsplan ter vaststelling aan, aan Provinciale Staten. Provinciale Staten stellen vervolgens het inpassingsplan vast. Zo nodig wordt ook een Natuurbeschermingswetvergunning door de provincie vastgesteld. In het besluit geeft de provincie aan hoe rekening is gehouden met de in het project-MER beschreven milieugevolgen, wat is overwogen over de in het project-MER beschreven alternatieven, over de zienswijzen van de insprekers en over het advies van de Commissie m.e.r.. Ook geeft de provincie als bevoegd gezag aan hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het plan zijn betrokken. Verder wordt vastgesteld hoe en wanneer de milieueffecten geëvalueerd worden als de weg is aangelegd.

### Stap 7: Beroep tegen inpassingsplan en MER

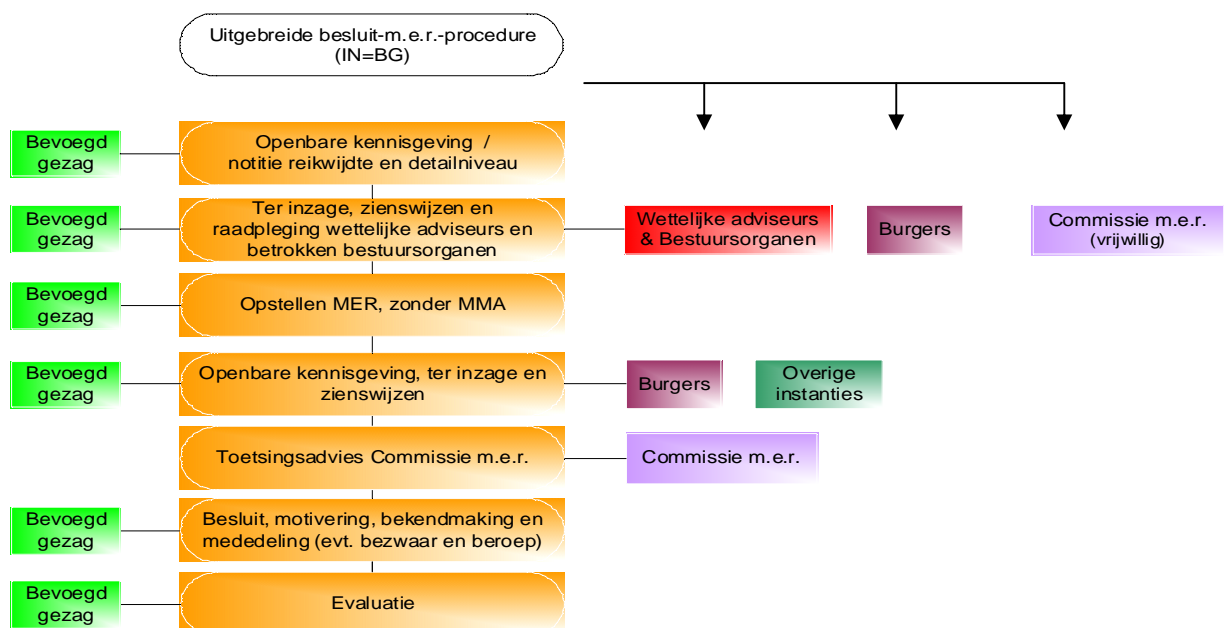
Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend tegen het MER en ontwerp inpassingsplan en die het niet eens zijn met het besluit van de provincie Gelderland kunnen bij de Raad van State in beroep gaan tegen dit besluit. Beroep is mogelijk tegen het inpassingsplan (inclusief het MER) en een eventuele Natuurbeschermingswetvergunning. De rechters van de Raad van State zullen dan beoordelen of de provincie het besluit zorgvuldig heeft genomen, en rekening heeft gehouden met alle wettelijke eisen en belangen in het gebied.

### Stap 8: Evaluatie

Het bevoegd gezag evalueert de werkelijk optredende milieugevolgen zoals dat beschreven is in de evaluatieparagraaf van het besluit. Het bevoegde gezag neemt zo nodig aanvullende maatregelen om de gevolgen voor het milieu te beperken.

Figuur 3 geeft schematisch de uitgebreide project-m.e.r.-procedure weer (waarbij de provincie Gelderland zowel initiatiefnemer is als bevoegd gezag).

Figuur 3: de uitgebreide project-m.e.r.-procedure voor de N309



## 2.4 Globale inhoud van het MER

De kern van het project-m.e.r. wordt gevormd door het MER, een milieueffectrapport waarin de milieueffecten van de alternatieven van de N309 worden beschreven en beoordeeld. Het MER bevat de volgende onderdelen:

- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit (aanpassing of omleggen van de N309), de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, en de te onderzoeken alternatieven;
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit (autonome ontwikkeling);
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en een beschrijving van de te verwachte autonome ontwikkeling van dat milieu (referentie situatie);
- Een beschrijving van de nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit: welk probleem moet opgelost worden, waarom is de voorgenomen activiteit daarvoor nuttig en noodzakelijk;
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit kan hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de als gevolg van de beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu (autonome ontwikkeling) met de beschreven gevolgen voor het milieu;
- Mogelijke maatregelen om de milieueffecten van de verschillende alternatieven te beperken of te compenseren (mitigatie en compensatie);
- Een overzicht van de leemten in de beschrijving van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit.

## 3. MER project N309

### 3.1 Probleemanalyse N309 't Harde en Oostendorp

#### Beleid provincie Gelderland

In het provinciale beleid van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2 (PVVP2) staat het behoud van het huidige verkeers- en vervoersysteem en het goed onderhouden ervan voorop. De provincie Gelderland streeft verder naar een goede bereikbaarheid van Gelderland vanuit de omliggende gebieden. De steden, economische centra en voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn voor burgers en bedrijven. Provinciale doelstelling is de autobereikbaarheid te verbeteren en het gebruik van openbaar vervoer en de fiets een extra impuls te geven waar er kansen zijn.

#### Knelpunt verkeer en leefbaarheid

Op de N309 't Harde en in mindere mate in Oostendorp doen zich problemen voor van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De verkeersveiligheid in 't Harde ligt onder het Gelderse gemiddelde en verdient daarom aandacht. In zowel 't Harde als Oostendorp is het geluid op de gevels van een groot aantal woningen boven de provinciale norm. In de toekomst wordt een toename van deze problemen verwacht door een toename van de automobilititeit. In 2020 worden wachtrijen verwacht bij rotondes met de N308, de N310 en bij de op en afritten van de A28. Ook de leefbaarheid en de verkeersveiligheid zullen in de toekomst verder onder druk komen te staan.

Op 8 juli 2009 heeft de Provincie Gelderland besloten over de toedeling van gelden voor de aanpak van knelpunten op provinciale wegen. Het betreft hier de vervolgaanpak van de vijf pré-verkenningen uit het coalitieakkoord 2007-2011. Eén van die vijf knelpunten betreft de N309 in de gemeente Elburg. Bij dit besluit in 2009 heeft de provincie het voornemen uitgesproken om die knelpunten van de N309 aan te pakken. In dat kader is in 2010 een verkennende studie uitgevoerd waarbij een zevental oplossingsrichtingen zijn onderzocht en tegen elkaar afgewogen.

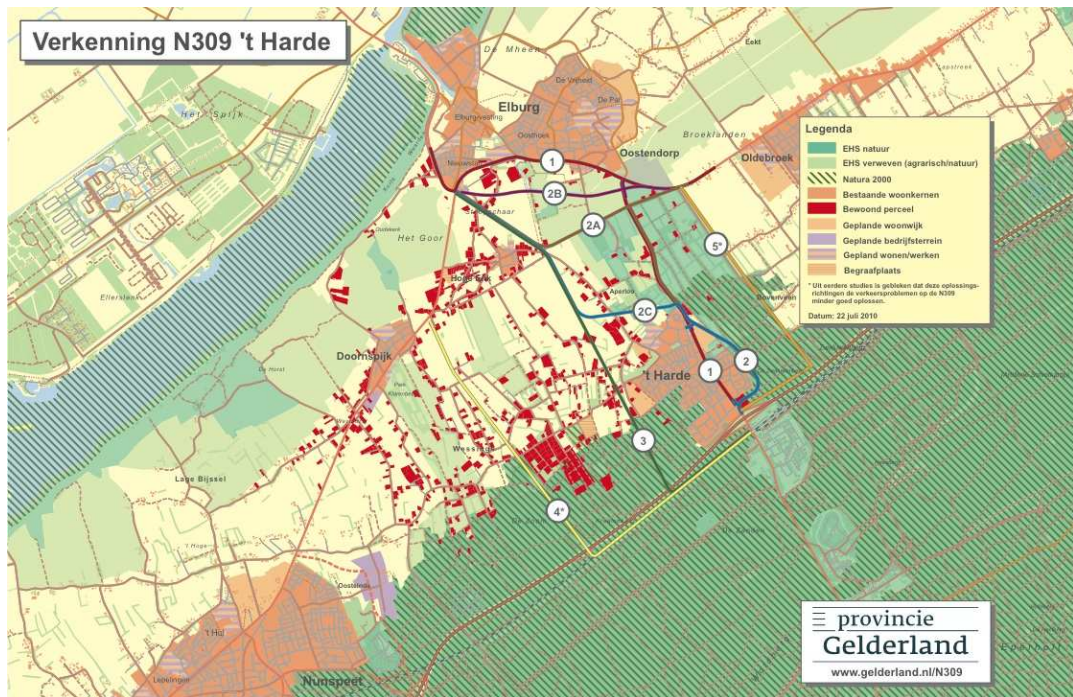
De vraag die in de Verkenning beantwoord moest worden was:

*'Welke van de alternatieven biedt het grootste oplossende vermogen voor de problematiek van de N309 en leidt tot een politiek gedragen voorkeursbesluit?'*

### 3.2 Verkenning

#### 3.2.1 Oplossingsrichtingen uit de Verkenning

De provincie Gelderland heeft in 2010 een uitgebreide verkennende studie uitgevoerd naar de alternatieven (oplossingsrichtingen) om het knelpunt bereikbaarheid en leefbaarheid aan te pakken bij de provinciale weg N309. In deze verkenning zijn zeven oplossingsrichtingen onderzocht, variërend van het verbeteren van het huidige tracé tot het aanleggen van een rondweg. De tracés uit de Verkenning zijn mede gebaseerd op eerdere studies: préverkenning en de ENEO-studie, die mede door het intergemeentelijk ENEO-verband zijn ingebracht. Alle oplossingen gaan vergezeld van verbeteringen aan de aansluiting op de snelweg A28, aanpassingen aan fietspaden en verbetering van verschillende kruispunten langs de route. De diverse oplossingsrichtingen uit de Verkenning zijn in figuur 4 weergegeven. Oplossingsrichting 1 betreft een opwaardering van het bestaande tracé. In de overige oplossingsrichtingen wordt uitgegaan van een rondweg bij 't Harde en/of Oostendorp.



Figuur 4: De reeds onderzochte oplossingsrichtingen voor de N309 in de verkennende studie

Hieronder staan de oplossingsrichtingen van de Verkenning beschreven:

- Oplossingsrichting 1: Aanpak van knelpunten in en opwaardering van het bestaande tracé;
- Oplossingsrichting 2: een oostelijke rondweg om 't Harde
  - o 2A: in combinatie met een ruime zuidelijke rondweg onder Oostendorp (langs Broekdijk)
  - o 2B: in combinatie met en een zuidelijke rondweg direct onder Oostendorp, welke doorgetrokken wordt richting de rotonde N309-N310;
  - o 2C: een oostelijke rondweg om 't Harde in combinatie met de doortrekking van de nieuwe oostelijke rondweg bij 't Harde richting de Stadweg en Hoge Enk. Het nieuwe tracé sluit aan op de bestaande rotonde N310 / Flevoweg. Verder is in deze variant uitgegaan van de realisatie van een knip in de Eperweg tussen 't Harde en Oostendorp.
- Oplossingsrichting 3: een westelijke rondweg dicht langs 't Harde en ten oosten van de Hoge Enk, die aansluit bij de rotonde N309-N310;
- Oplossingsrichting 4: een ruime westelijke rondweg om 't Harde die ten oosten van Doornspijk aansluit op de Zuiderzeestraatweg West (N310);
- Oplossingsrichting 5: een ruime oostelijke omlegging om 't Harde, met of zonder knip in de huidige N309 tussen 't Harde en Oostendorp. Deze oplossing is te combineren met oplossing 1, 2a of 2b.

### 3.2.2 Het resultaat van de Verkenning

De verkenning N309 heeft naast een onderzoeksrapport ook een maatschappelijke discussie opgeleverd. Deze maatschappelijke discussie, zoals die onder andere via internet gevoerd is, spitste zich met name toe op het nut en de noodzaak van de aanleg van een rondweg. De samenleving van Elburg lijkt op dit punt sterk verdeeld. De noodzaak tot aanpak van knelpunten in de kernen 't Harde en Oostendorp lijkt wel breed te worden gedragen. Het nut van een rondweg wordt door een deel van de maatschappij bestreden. Uitgangspunt is daarom een oplossing voor zowel de bereikbaarheids- als leefbaarheidsproblemen. In lijn met de besluitvorming over het budget ligt hierbij de prioriteit op de aanpak van knelpunten in 't Harde.

Uit de Verkenning blijkt dat alle rondwegtracés Natura 2000 en EHS- en waardevolle (open) landschappen doorsnijden. Binnen deze gebieden geldt de 'nee, tenzij'-benadering. Dit houdt in dat bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast. Aanleg van een rondweg kan echter wel doorgang vinden, indien sprake is van:

- een (dwingende) redenen van groot openbaar belang;
- er geen alternatieven zijn om de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op een andere manier op te lossen;
- compensatie mogelijk is.

Tracéoplossingen 2C, 3 en 4 kennen een beperkt oplossend vermogen voor het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen en lijken daarmee vanuit natuurbescherming niet acceptabel. Het probleemoplossende vermogen van oplossingsrichtingen 2, 2A, 2B en 5 (met knip) is groot en biedt wel mogelijkheden.

Met het opwaarderen van het bestaande tracé kan de bereikbaarheidsproblematiek goed worden opgelost. De leefbaarheidproblemen in de kernen van 't Harde en Oostendorp worden echter niet aangepakt en verergeren bij toekomstige toename van het verkeer. In dit perspectief lijkt ook oplossingsrichting 1 niet acceptabel. Echter, oplossingsrichting 1 raakt wel de nut- en noodzaakdiscussie die maatschappelijk sterk speelt. De nut en noodzaakdiscussie komt ook juridisch terug bij de natuurwetgeving en het uiteindelijke ruimtelijke besluit.

De aanpak van de leefbaarheidproblemen in 't Harde is dus het meest gebaat bij de aanleg van een korte omlegging om 't Harde (tracé 2). Afhankelijk van de ontwikkeling van de verkeersdruk zou op termijn ook een rondwegoplossing voor Oostendorp overwogen kunnen worden. Oplossingsrichtingen 2A en 2B lijken in dit opzicht, voor zowel 't Harde als Oostendorp, het meest kansrijk. Rondweg alternatief 5 (in combinatie met 2A en 2B), is vanuit landschap en mogelijk natuur beter inpasbaar en kent in combinatie met het knippen van de Eperweg tussen 't Harde en Oostendorp hetzelfde probleemoplossende vermogen voor de leefbaarheidsproblemen in 't Harde als oplossing 2.

De omleidingen bij 't Harde tracé 2 tast wezenlijke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten aan, namelijk de landgoedstructuren. Deze aantasting zal in de landgoederenzone ten noorden van 't Harde gecompenseerd moeten worden. Op basis van de milieueffectrapportage zal de plaats en omvang van de compensatie kunnen worden bepaald. Deze compensatie zal gelijktijdig met het inpassingsplan geregeld moeten worden.

De omleidingen bij Oostendorp (2A en 2B) tasten ook wezenlijke landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten aan, namelijk de openheid en de waardevolle historische verkavelingsstructuren. Voor de openheid zal de weg zoveel mogelijk 'onzichtbaar' op het maaiveld moeten worden ingepast. Voor de historische verkavelingsstructuur is compensatie niet mogelijk. In het kader van m.e.r. en inpassingsplan zal onderzoek moeten worden verricht om de kernkwaliteiten zoveel mogelijk te ontzien. Het landschap moet daarbij sterk sturend zijn voor de situering van het tracé in het gebied tussen 2A en het bestaand tracé.

Rondwegtracés kort om de kernen van 't Harde en Oostendorp halen het meeste verkeer uit de kernen en bieden daarom het grootste oplossende vermogen voor leefbaarheid in de kernen. De aanleg van een rondweg om de kernen biedt bovendien de mogelijkheid tot het opwaarderen van de centrumfunctie. De ecologische en landschappelijke impact van de rondwegtracés is wel een punt van zorg. Alle

rondwegtracés doorsnijden Natura 2000, EHS-gebieden en bijzondere landschappen. Een rondweg kan echter, conform jurisprudentie van de Raad van State, als 'dwingende reden van groot openbaar belang' beschouwd worden, waardoor doorsnijding onder voorwaarden mogelijk is. Belangrijkste voorwaarde is dat er geen andere redelijke alternatieven zonder aantasting van Natura 2000 gebied zijn. Voor EHS- en waardevolle (open) landschappen gelden vergelijkbare voorwaarden waaronder de voorwaarde dat compensatie mogelijk moet zijn.

Rondweg alternatieven 2 (rondweg 't Harde) in combinatie met 2A of 2B (rondweg Oostendorp) en in mindere mate alternatief 5 met knip in combinatie met 2A of 2B lijken aan de voorwaarde van 'geen redelijk alternatief' te voldoen, met name omdat deze alternatieven zeer veel verkeer uit de kernen kunnen trekken en daarmee de leefbaarheid (en doorstroming) aanzienlijk verbeteren.

Onderwerp	Criterium	Tracé 1	Tracé 2A	Tracé 2B	Tracé 2C	Tracé 3	Tracé 4	Tracé 5	Tracé 5 (met knip)	Legenda	
Bereikbaarheid	Doorstroming										onacceptabel
Veiligheid	Ongevalskans kernen										zeer negatieve impact
											negatieve impact
Leefomgeving	Mate barrièrewerking, aantal geluidgehinderden, hoeveelheid verkeer door de kernen										neutrale impact
											licht positieve impact
Ruimtelijke kwaliteit	Doorsnijding EHS, natura 2000 en landschappelijke structuren										Positieve impact
Economie	Economische schade als gevolg van wachtrijvorming										Zeer positieve impact
Planning & fasering	Realisatietermijn en faseermogelijkheden										Gelijk doen

Figuur 5 Afwegingstabel Verkenning N309

Op basis van de in de Verkenning geprognostiseerde verkeersontwikkeling verwacht de provincie uit oogpunt van leefbaarheid een rondweg noodzakelijk voor de kern van 't Harde en op termijn ook voor Oostendorp. Gezien de bijzondere omgeving en de onomkeerbare gevolgen van aanleg van een rondweg is een milieueffectrapportage en inpassingsonderzoek gewenst om tot een nadere invulling te komen van één voorkeurstacé.

### Besluit Provinciale Staten

Op 16 februari 2011 gingen Provinciale Staten akkoord met het voorstel van Gedeputeerde Staten op basis van de Verkenning. Besloten werd om een milieueffectonderzoek te doen naar twee oostelijke rondwegen bij 't Harde en de opwaardering van de huidige weg:

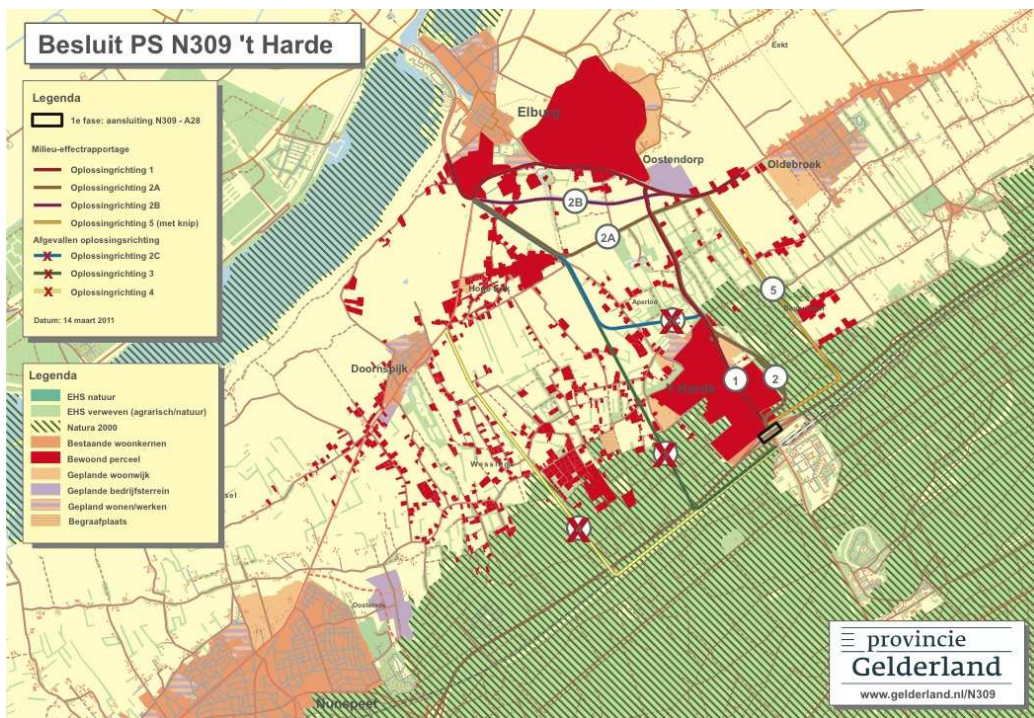
- Oplossing 2 (een oostelijke rondweg om 't Harde) haalt veruit het meeste verkeer uit de kern. Bovendien tast deze oplossing minder natuurgebied aan dan de andere rondwegopties.
- Oplossing 5 met knip (een ruimere oostelijke rondweg om 't Harde) bleek uit de verkenning ook evengoed de problemen oplost en beter inpasbaar is in het landschap dan oplossingsrichting 2.
- Oplossing 1 (opwaardering van de huidige N309) haalt uiteraard vrijwel geen verkeer uit de kernen maar is wel het beste voor landschap en natuur.

Provinciale Staten hebben ook besloten bij Oostendorp de oplossingen 1, 2a en 2b te onderzoeken in een MER, hoewel de financiering van deze oplossingen nog niet aanwezig is. In de besluitvorming hebben Provinciale Staten aangegeven alle alternatieven bij 't Harde en bij Oostendorp gelijkwaardig te onderzoeken, dus zonder voorkeur vooraf.

Tevens hebben Provinciale Staten gekozen voor een gefaseerde aanpak van de N309. Gekozen is voor de versnelde reconstructie van de aansluiting A28 - N309 om doorstroming en verkeersafwikkeling hier te



verbeteren. Deze reconstructie valt niet onder de m.e.r.-procedure. Tenslotte is besloten een sociaal-economisch onderzoek te doen rond de N309 in 't Harde. Er zal worden onderzocht wat de sociaal-economische betekenis is van de N309 voor 't Harde, voor winkels, bedrijven en het sociale leven (scholen, verenigingen, kerken e.d.). Dit onderzoek maakt geen deel uit van de m.e.r.-procedure, maar zal wel in de tracékeuze betrokken worden.



Figuur 6: Besluit Provinciale Staten over Verkenning N309 16 februari 2011

### De afgefallen oplossingsrichtingen Verkenning

In de afweging naar het besluit voor de nader te onderzoeken alternatieven in het MER zijn de oplossingsrichtingen 2C, 3, 4 en 5 zonder knip afgefallen vanwege het beperkte probleemoplossend vermogen ten aanzien van leefbaarheid (beperkte verlaging van de verkeersdruk) en de mate van doorsnijding van de alternatieven door beschermde natuurgebieden en waardevolle landschappen. In het MER wordt uitgebreid stilgestaan bij de afweging van de verschillende alternatieven en de alternatieven die daarbij al zijn afgefallen.

## 4. Onderzoeken in het MER N309

### 4.1 Te onderzoeken alternatieven

Conform het besluit van Provinciale Staten van de provincie Gelderland op 16 februari 2011 zullen de volgende alternatieven onderzocht worden in het MER.

#### *Alternatieven 't Harde*

1. Oplossingsrichting 1: aanpak van knelpunten in en opwaardering van het bestaande tracé
  2. Oplossingsrichting 2: een oostelijke rondweg om 't Harde
  5. Oplossingsrichting 5 met knip: een ruime oostelijke omlegging tussen 't Harde en Oldebroek.
- Deze alternatieven kunnen gecombineerd worden met onderstaande alternatieven bij Oostendorp.

#### *Alternatieven Oostendorp*

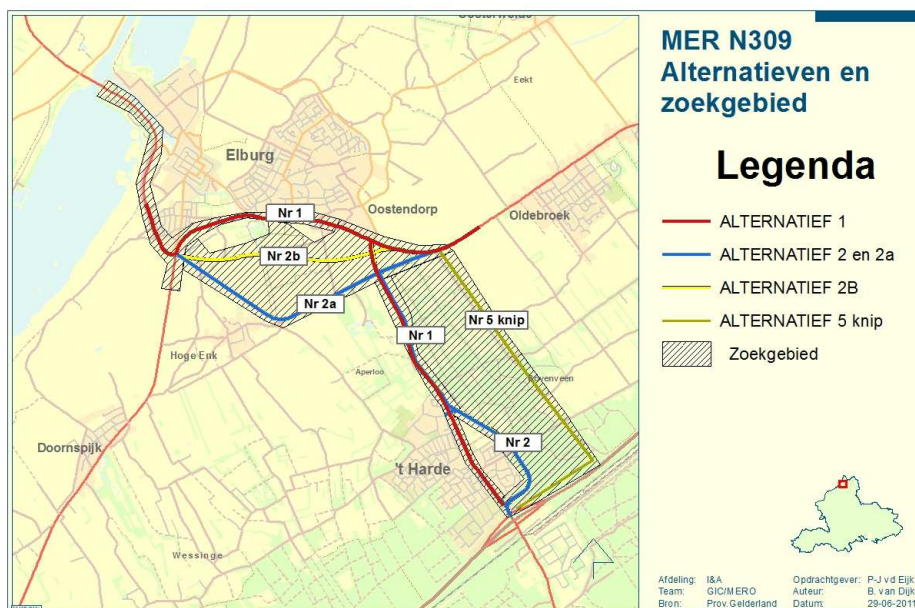
1. Alternatief 1: aanpak van knelpunten in en opwaardering van het bestaande tracé
  2. Alternatief 2A: een ruime zuidelijke rondweg onder Oostendorp, langs de Broekdijk
  3. Alternatief 2B: een zuidelijke rondweg direct onder Oostendorp
- Deze alternatieven kunnen gecombineerd worden met bovenstaande alternatieven bij 't Harde.

#### *Zoekgebied en tracéoptimalisatie*

Ter hoogte van 't Harde is de ruimte tussen 2 en 5 (zie figuur 7) het zoekgebied voor een rondweg. Ook bij Oostendorp wordt de ruimte tussen 1 en 2a als een zoekgebied voor de best inpasbare rondweg beschouwd. Op basis van de onderzoeksresultaten van de Verkenning en de (lopende) onderzoeken voor het MER, vinden tracéoptimalisaties plaats: de tracés worden zodanig ontworpen dat zo min mogelijk milieueffecten optreden.

#### *Inpassingsvarianten*

Naast de ligging van de weg is ook de inpassing van de tracéalternatieven belangrijk. De verschillende mogelijke inpassingen worden inpassingsvarianten genoemd. Zoals in de Verkenning al aangegeven zal bij een tracé door een gevoelig gebied een (half) verdiepte ligging van een tracé onderzocht worden op zijn effecten.



Figuur 7 Alternatieven en zoekgebied te onderzoeken in MER N309



## **4.2 Nut en Noodzaak**

In het MER zal opnieuw de nut en de noodzaak van de verschillende alternatieven worden onderzocht. Dit is niet alleen belangrijk vanwege het maatschappelijke debat hierover, maar ook vanuit de natuurwetgeving die vereist dat een 'dwingende reden van groot openbaar belang' aangetoond moet worden om een alternatief door Natura 2000-gebied te kunnen aanleggen.

Nut en noodzaak hangt sterk samen met de verwachte ontwikkeling van het verkeer komende jaren, zoals bij de reacties op de Verkenning bleek. De ontwikkeling van het verkeer hangt sterk samen met de ontwikkeling van de economie. Als deze groeit, groeit ook het autoverkeer. De economie tot 2020 laat zich echter moeilijk voorspellen. De provincie heeft daarom besloten te werken met twee economische scenario's van het Centraal Planbureau: het lage economische scenario ('Regional Communities' of RC-scenario) en het gemiddelde groeiscenario ('European Coordination' of EC-scenario). Door met twee economische- en verkeersscenario's te werken kan de nut en noodzaak van alternatieven met een realistische marge beoordeeld worden.

## **4.3 Referentiesituatie en autonome ontwikkeling**

De milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en alternatieven worden onderzocht ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met zogenaamde autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkeling zijn ontwikkelingen die los van de N309 sowieso gebeuren, waarover bestuurlijke overeenstemming is. De referentiesituatie geeft aan hoe het gebied en het milieu zich ontwikkelt als de N309 niet aangepast wordt. Met het beschrijven van de referentiesituatie wordt inzichtelijk gemaakt wat er verandert bij de verschillende alternatieven voor de N309; of het beter of slechter wordt dan in de referentiesituatie.

In het kader van het project N309 wordt als autonome ontwikkeling genomen: de reconstructie van de aansluiting van de N309 op de A28, de bouw van het nieuwe winkelcentrum 't Harde, aanleg van het retentiegebied Eekterbeek en de ontwikkeling van het Evenemententerrein Biddinghuizen in Flevoland.

### **Onderzoeken in het MER**

In het project-MER worden de milieueffecten van de alternatieven voor de N309 aan de hand van de volgende vijf clusters beschreven:

- Ruimtelijke kwaliteit
- Leefomgeving
- Natuur, inclusief habitattoets
- Verkeer
- Bodem en water

In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van de clusters, de milieuaspecten, de te beoordelen effecten en de wijze van effectenbeoordeling.

**Tabel 4.1 Beoordelingskader**

<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>	Ruimtegebruik	Hoe wordt de ruimte op en nabij de alternatieven gebruikt, zoals wonen, werken, recreëren, winkelen
	Landschap	Landschappelijke waarde en structuur Landschappelijke inpassing van de weg
<b>Leefomgeving</b>	Cultuurhistorie	Beschermde waarden Overige niet beschermde waarden
	Barrièrewerking vd weg	Gevolgen barrièrewerking N309 voor het dorp
	Geluid	Geluidseffect van de weg op de omgeving
	Lucht	Luchtkwaliteit mede door de weg
	Gezondheid	Gezondheidseffecten van geluid en luchtkwaliteit samen
	Trillingen	Trillingshinder dicht bij de weg
	Externe veiligheid	Vervoer gevaarlijke stoffen en inrichtingen met gevaarlijke stoffen.
<b>Natuur</b>	Duurzaamheid	Effecten op het leefklimaat op lange termijn
	Natuur	Beschermde gebieden: EHS en Natura 2000 (habitat-toets) Effecten op beschermde soorten Effecten op ecologische verbindingen
<b>Verkeer</b>	Mobiliteitsontwikkeling	Ontwikkeling van het autoverkeer in de toekomst Verkeerseffect van alternatieven
	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid alle locaties in het studiegebied
	Doorstroming	Doorstroming van de N309 en andere wegen
	Verkeersveiligheid	Verandering van verkeersongevallen op de N309 en andere wegen
	Langzaam verkeer en openbaar vervoer	Effecten op langzaam verkeerroutes en mogelijke bijdragen van openbaar vervoer of vervoersmanagement
<b>Bodem en water</b>	Archeologie	Archeologische waarden
	Bodem	Bodemkwaliteit Aardkundige waarde van de bodem
	Water	Oppervlakte en grondwater Kwetsbare gebieden of gebieden met een wateropgave
	Niet gesprongen explosieven	Gevaar van niet gesprongen explosieven bij aanleg van een weg

#### **4.4 Effectenbeoordeling**

De effectenbeoordeling dient ter ondersteuning voor de keuze van een voorkeursalternatief. De beoordeling van de milieueffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gehele plangebied zal voor sommige onderdelen in het project-MER kwalitatief worden beschreven op basis van bestaande informatie en de reeds uitgevoerde onderzoeken. Waar noodzakelijk worden in het project-MER de

milieueffecten van deze ontwikkeling, zoals verkeer, geluidshinder, luchtkwaliteit en natuur kwantitatief onderzocht. Hiertoe worden de effecten van de rondweg-alternatieven (inclusief 'opwaardering bestaande tracé') kwantitatief met elkaar vergeleken.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

Hier wordt beschreven hoe de huidige ruimtelijke kwaliteit rond de N309 en in het gebied is en hoe deze zal veranderen bij de verschillende alternatieven. Aandacht is er voor ruimtegebruik: welke functie heeft de ruimte op of rond de verschillende alternatieven en in hoeverre tasten alternatieven deze functie aan of dragen ze eraan bij? De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied worden beschreven en de effecten van de alternatieven hierop. Ook wordt onderzocht hoe de alternatieven het beste in het landschap ingepast kunnen worden. Tenslotte wordt de barrièrewerking onderzocht die de N309 heeft voor de mensen in het huidige dorp, maar ook zal hebben bij rondwegen.

### **Leefomgeving**

In dit cluster wordt per alternatief bekeken wat het effect is van de alternatieven op geluidhinder, luchtkwaliteit, gezondheid en trillingen. De verkeerscijfers (-intensiteiten) zijn de basis voor deze onderzoeken. De luchtkwaliteit en geluidhinder worden getoetst aan de grenswaarden volgend uit de wet- en regelgeving of de provinciale normen hiervoor.

Bij externe veiligheid wordt geanalyseerd wat het effect is van de mogelijkheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N309 en de aanwezigheid van gevoelige bestemmingen.

Bij duurzaamheid wordt gekeken naar de effecten op de leefbaarheid op lange termijn, rekening houdend met bijvoorbeeld de bevolkingsontwikkeling.

### **Natuur**

In het project-MER wordt de invloed van de alternatieven op de bestaande beschermde natuurgebieden (EHS en Natura 2000) en de aanwezig beschermde soorten beschreven. In het kader van de verkennende studie zijn reeds de effecten van ruimtebeslag en verstoring voor de alternatieven globaal bepaald voor zowel de EHS als het Natura 2000-gebied. In het MER wordt uitgebreid veldonderzoek beschreven en de ecologische effecten van de alternatieven in beeld gebracht, waaronder uitstoot van stoffen door de weg (stikstofdepositie). Ook andere ontwikkelingen in het studiegebied die mogelijk effect hebben op de natuur worden meegenomen (cumulatie).

Ten slotte wordt de 'passende beoordeling' in het MER beschreven, waarbij wordt afgewogen of alternatieven binnen de wettelijk regels door de natuur mogen worden aangelegd. Deze 'passende beoordeling' is tevens de basis voor een eventuele vergunning voor de Natuurbeschermingswet.

### **Verkeer, vervoer en infrastructuur**

In het MER worden de gevolgen inzichtelijk gemaakt van de alternatieven op de verkeersintensiteit en de verkeersafwikkeling. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van het Nieuw Regionaal Verkeersmodel. Op basis van modelberekeningen worden de verkeersintensiteiten op de relevante wegen en de belasting van de bestaande woonkernen in beeld gebracht. Daarbij wordt de intensiteit afgezet tegen de capaciteit van de weg om de mate van doorstroming te bepalen. Daarnaast zal aandacht worden besteed aan de effecten van de ontsluiting op de bestaande openbaar vervoer. Daarnaast zal in het MER aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid.

### **Bodem en water**

De invloed van de voorgenomen ontwikkelingen op de (grond)waterhuishouding wordt op macroniveau onderzocht en beschreven, bijvoorbeeld voor een verdiepte ligging. Verder zal de impact op de bestaande waterlopen nader geanalyseerd worden.

De effecten op de bodem worden onderzocht voor archeologie, bodemkwaliteit (aanwezige bodemkwaliteit en effect van de aanleg van een weg), aardkundige (bijzondere) waarde van de bodemstructuur. Ook wordt onderzocht of er gesprongen explosieven in de bodem zitten die bij de aanleg van een rondweg voor problemen kunnen zorgen.

### **Mitigatie en compensatie**

Naast de beschrijving van de milieueffecten wordt in een MER ook beschreven hoe deze effecten verminderd kunnen worden. Dit zijn de zogenaamde mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen, verdiepte ligging, landschappelijke inpassing.

Indien effecten niet of onvoldoende verminderd kunnen worden bestaat soms de mogelijkheid deze effecten te compenseren, zoals bij natuurcompensatie.

#### **4.5 Tracékeuze mede op basis MER**

Het doel van het MER N309 't Harde en Oostendorp is om uit oogpunt van milieu en omgeving de alternatieven 2 (in combinatie met 2A en 2B), 5 en 1 tegen elkaar af te wegen. Daarbij dient de opmerking te worden gemaakt dat de oplossingsrichtingen bij Oostendorp en 't Harde afzonderlijk onderzocht worden in het MER, maar gecombineerd kunnen worden om tot een totaaloplossing te komen.

In het MER staat niet welk tracé het beste of meest milieuvriendelijke is. In het MER staan slechts de milieueffecten op een rij en worden voorstellen gedaan voor maatregelen om de milieueffecten te verminderen (mitigerende maatregelen) en om de milieueffecten te compenseren.

De daadwerkelijke keuze van het voorkeursalternatief, die de provincie Gelderland maakt, zal naast de milieubeoordeling in het MER ook gemaakt worden op basis van andere afwegingscriteria zoals kosten en het sociaal-economisch aspect.

## 5. Aanpak en globale planning

De globale planning van de provincie voor het project MER van de N309 ziet er als volgt uit:

### Milieueffectrapportage N309

2011-2012

- Notitie reikwijdte en detailniveau
- Opstellen milieueffectrapport (MER)
- Concept-MER gereed en tracékeuze door GS
- MER en ontwerp-Inpassingsplan vaststellen door GS
- Inspraak op MER en ontwerp-inpassingsplan
- definitief inpassingsplan vaststellen door GS

2013

- Vaststelling inpassingsplan door Provinciale Staten

2013-2014

- eventueel beroep bij Raad van State tegen inpassingsplan

2015-2017

- realisatie N309

### Reconstructie aansluiting A28-N309 (geen onderdeel m.e.r.)

2011-2012:

- Uitwerken wegontwerp
- Eventueel inpassingsplan vaststellen

2013-2014:

- Realisatie