



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aanpassing kruising Ganzenweg–Knardijk, gemeente Zeewolde

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 februari 2020 / projectnummer: 3434



1 Advies milieueffectrapport (MER) in het kort

De provincie Flevoland wil de files op de N302 (Ganzenweg) verminderen door de kruising met de N707 en N306 aan te passen. De kruising ligt op een waterkering (Knardijk) en direct naast het Natura 2000-gebied de Veluwerandmeren. Voordat de gemeenteraad van Zeewolde over het bestemmingsplan besluit, zijn de milieugevolgen onderzocht en beschreven in een MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna “de Commissie”) is door de gemeente gevraagd de juistheid en volledigheid van het MER te beoordelen.

Wat blijkt uit het MER?

De provincie heeft in 2014 voor dit verkeersknelpunt meerdere alternatieven onderzocht, waarna in 2015 een ongelijkvloers alternatief als voorkeursoplossing is aangewezen. Het MER onderzoekt twee varianten voor deze ongelijkvloerse kruising, namelijk:

- variant 1 waarbij de Knardijk met een tunnelbak onder de Ganzenweg door gaat, en;
- variant 2 waarbij de Knardijk over de Ganzenweg heen gaat.

Uit het MER blijkt dat de milieugevolgen van beide varianten niet veel verschillen. In variant 2 verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid voor het autoverkeer het meest. Beide varianten veroorzaken een lichte geluidtoename voor omwonenden en negatieve effecten op aanwezige dier- en plantensoorten.

Wat is het advies van de Commissie?

Aanleiding voor het MER is het aanpassen van de waterkering. In het rapport is overzichtelijk beschreven dat in beide varianten de waterkering aan de normen voldoet.

De Commissie vindt dat de effecten op natuur in het naastgelegen Natura 2000-gebied de Veluwerandmeren niet volledig in beeld zijn gebracht. Informatie ontbreekt over de gevolgen van de aanlegfase op grote aantallen rustende duikeenden, die zich in luwten langs de oever bevinden. Voor de eindsituatie ontbreken de mogelijke gevolgen van autoverkeer (geluid en beweging) op duikeenden en op meervleermuizen.

Daarnaast is onduidelijk of de voorgestelde compensatie voor het te verdwijnen deel van het Harderbroek en Harderbos (onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland) voldoet.

De Commissie concludeert dat het rapport **nog niet compleet** is, en adviseert bovenstaande informatie in een aanvulling op het MER op te nemen en dan pas een besluit te nemen over het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aanbevelingen voor het vervolgtraject over de keuze voor een ongelijkvloerse kruising, stikstofdepositie, verkeersveiligheid en geluidhinder bij woningen in de Harderhaven en de Harderdijk.



Figuur 1: Visualisatie variant 2 waar de Knardijk over de Ganzenweg heen gaat.

Bron: Website Provincie Flevoland.

Achtergrond

De gemeente Zeewolde heeft ervoor gekozen de m.e.r.-beoordeling over te slaan en meteen een project-MER op te stellen (onder andere vanwege aanpassing van een primaire waterkering, categorie D3.2). Als een Passende beoordeling nodig is, is het project ook planm.e.r.-plichtig.

Waarom een advies?

De gemeente heeft de Commissie gevraagd het MER te beoordelen. Bij deze beoordeling heeft de Commissie gebruik gemaakt van aanvullende informatie van de provincie.¹

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad Zeewolde – besluit over het bestemmingsplan "Aanpassen kruising Ganzenweg – Knardijk".

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3434](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

¹ Het betreft 'Verkenning rotonde N302 Knardijk, Ganzenweg', Provincie Flevoland (september 2014) en '14107 Ombouw Rotonde Ganzenweg-Knardijk' (november 2017).

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. De adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Zeewolde.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Onderbouwing keuze ongelijkvloerse kruising

De Commissie heeft van de provincie twee eerdere studies ontvangen¹, waarin toegewerkt is naar verkeerskundige varianten. In het MER zijn deze op hoofdlijnen vergeleken. Het valt op dat het in het MER onderzochte alternatief 'gelijkvloerse kruising met verkeerslichten (VRI)' in vrijwel alle milieuopectichten gelijkwaardig of beter scoort.² Alleen op het gebied van verkeerscapaciteit (robuustheid) en in geval van incidentele storingen van verkeerslichten scoort een ongelijkvloerse kruising iets beter. In het MER ontbreekt echter de milieu-onderbouwing voor de provinciale keuze uit 2015 voor een ongelijkvloerse kruising³. De Commissie beveelt daarom aan de destijds door de provincie gemaakte milieu-afwegingen samen te vatten.

2.2 Stikstofdepositie

Tijdens aanlegwerkzaamheden en door wegverkeer komt luchtverontreiniging (onder andere in de vorm van NO_x) vrij. Een deel van de stikstof die in de lucht komt, slaat vervolgens neer op nabijgelegen gronden. Dit vormt een extra aandachtspunt bij daarvoor gevoelige natuurgebieden, zoals het Natura 2000-gebied Veluwe. Daarom heeft onderzoek plaatsgevonden naar de te verwachten extra stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie.

De Commissie heeft de AERIUS-berekeningen opgevraagd en ontvangen.⁴ Hieruit blijkt dat door het treffen van maatregelen tijdens de aanlegfase (zoals de inzet van elektrisch materieel en slimme rijroutes van aannemers) en de betere doorstroming in de eindsituatie, geen extra stikstofdepositie optreedt. Deze conclusie acht de Commissie navolgbaar. Duidelijk is dat de maatregelen nodig zijn om te komen tot een uitvoerbaar plan.⁵ De Commissie beveelt aan om deze maatregelen uit te werken, aan te geven wie voor de uitvoering verantwoordelijk is en om deze informatie te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

² Zie paragraaf 3.1 en specifiek tabel 3.1 (pagina 22) in het MER.

³ Op pagina 21 van het MER is aangegeven dat Gedeputeerde Staten op 27 januari 2015 de ongelijkvloerse kruising al heeft aangewezen als voorkeursvariant.

⁴ Het MER en ontwerp bestemmingsplan noemen de AERIUS-berekeningen en de daaraan verbonden conclusies wel, maar deze zaten niet in de bijlagen van het MER.

⁵ Het ontwerp bestemmingsplan vermeldt op pagina 14 van de toelichting hierover: *'Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is aangevraagd, om enkele uitvoeringsaspecten in relatie tot stikstofdepositie te borgen. De vergunning zal naar verwachting verleend zijn voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt.'*

2.3 Natura 2000-gebied Veluwerandmeren

In het MER zijn de gevolgen voor het aangrenzende Natura 2000-gebied Veluwerandmeren beschreven. Mede op grond van een voortoets wordt geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen op dit gebied zijn uitgesloten. De Commissie acht die conclusie onvoldoende onderbouwd waar het de gevolgen voor rustende duikeenden en de meervleermuis betreft. Maatregelen om verstoring te mitigeren zijn in het MER evenmin in beeld gebracht en beoordeeld.⁶

Duikeenden

In het MER staat dat watervogels (zowel rustend als foeragerend⁷) gedurende de circa drie jaar durende aanlegfase en in de eindsituatie geen hinder ondervinden van geplande activiteiten. De Commissie vindt deze conclusie onjuist waar het de gevolgen voor rustende watervogels betreft. Met name duikeenden slapen overdag op windluwe plekken aan de rand van het plangebied en zijn gevoelig voor plotselinge geluiden, voor lichtverstoring en beweging. Deze verstoringen treden mogelijk zowel in de aanlegfase als eindsituatie op. Tijdens een bezoek van de Commissie zijn in een afgedamd deel direct ten zuiden van het plangebied circa 2.000 duikeenden waargenomen.⁸

Meervleermuis

Op de vliegroute van meervleermuizen zijn volgens het MER beperkt negatieve effecten te verwachten. Daarom wordt aanbevolen deze effecten te mitigeren door gebruik te maken van een wit- of amberkleurige lichtbron.⁹ Dit is echter tegenstrijdig met de conclusie uit de voortoets, waarin effecten zijn uitgesloten. In de praktijk zal het bij de toets aan het gebieds- en soortbeschermingsregime namelijk om dezelfde vleermuisindividuen gaan. Nu mitigatie nodig is, werpt dat de vraag op of na mitigatie een effect resteert op de instandhoudingsdoelstelling, en of verzekerd is dat de maatregel (effectief) wordt uitgevoerd.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan de gevolgen voor de duikeenden en meervleermuis in de aanleg- en eindsituatie in beeld te brengen met inbegrip van mitigatie en cumulatie. Indien een Passende beoordeling noodzakelijk is, dan adviseert de Commissie die op te nemen.

⁶ Uit de jurisprudentie volgt dat mitigerende maatregelen wel in een Passende beoordeling maar niet in een voortoets meegewogen kunnen worden.

⁷ In het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor de foerageerfunctie en slaapplaatsfunctie van niet-broedvogels. Duikeenden zoals kuifeend en tafeleend slapen overdag op windluwe plekken en zoeken vooral 's nachts voedsel in de omgeving.

⁸ Op 22 januari 2020 zijn 1.800 kuifeenden en 200 tafeleenden aangetroffen. Dit gaat om ruim 10% van het gemiddeld januari-totaal van de kuifeend in het hele Natura 2000-gebied. Zoals ook in het MER gesteld bevindt de kuifeend zich boven en de tafeleend zich onder de instandhoudingsdoelstelling.

⁹ Volledigheidshalve wijst de Commissie erop dat lichtverstoring van vleermuizen alleen door rood kunstlicht kan worden vermeden. Zie artikel van Spoelstra *et al.* 2017 'Response of bats to light with different spectra: light-shy and agile bat presence is affected by white and green, but not red light', raadpleegbaar via <https://nioo.knaw.nl/nl/pers/rood-licht-be%C3%AFnvloedt-activiteit-vleermuizen-niet>.

2.4 Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Het plangebied grenst aan het Harderbroek en Harderbos, beide onderdeel van het NNN. In de voorgestelde varianten moet een deel hiervan wijken (respectievelijk 2,8 en 1,9 hectare). In het MER is beschreven dat dit verlies gecompenseerd wordt, waardoor per saldo geen negatief effect resteert. De wijze van compensatie (locatie en kwaliteit) is niet beschreven. Ook is niet getoetst aan het beschermingsregime voor NNN-gebieden, zoals opgenomen in de Omgevingsordering Flevoland. Daardoor is onduidelijk of de voorgestelde compensatie voldoende is en of de kenmerken en waarden van de gebieden behouden blijven.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan de verschillende stappen in het beschermingsregime voor NNN in de Omgevingsverordening Flevoland navolgbaar te doorlopen. Beschrijf hoe en waar de compensatie plaats vindt en wat dit betekent voor de betrokken natuurbeheertypen en de daarbij horende doelsoorten. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van al beschikbare karteringen in het kader van de Subsidieregeling Natuur en Landschap.¹⁰

2.5 Verkeer

In het MER zijn de huidige en autonome situatie (2030) voor het verkeer globaal beschreven door etmaalcijfers uit het Nederlands Regionaal Model. Concrete informatie over de te verwachten mobiliteitsontwikkelingen ontbreekt. Hetzelfde geldt voor de onderbouwing voor welke verkeerskundige ontwikkelingen wel of niet zijn meegenomen in het MER (bijvoorbeeld de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport) en de onderbouwing dat er geen verkeersaantrekkende werking zal zijn.¹¹

Daarnaast zijn voor beide varianten geen onderbouwingen (berekeningen) van intensiteiten en de te verwachten verkeersafwikkeling in het MER opgenomen. De Commissie vindt desondanks dat de beschreven intensiteiten aannemelijk zijn en bovendien niet onderscheidend voor de varianten, omdat deze passen bij de gekozen verkeerskundige oplossing en de eerder gepresenteerde verkeerscijfers.¹

Verkeersveiligheid

Het MER geeft in beperkte mate inzicht in de huidige verkeersveiligheid. Onderbouwing van de effectscores van de twee varianten is eveneens beperkt door de kwalitatieve insteek. De toekomstige verkeersveiligheid wordt in grote mate bepaald door kruisingen van autoverkeer met (brom)fietsverkeer. De Commissie beveelt daarom aan te onderzoeken welke aanvullende veiligheidsmaatregelen mogelijk zijn, zodat provincie en gemeente optimaal rekening kunnen houden met de verkeersveiligheid. Hiervoor is het nodig mogelijkheden voor verbetering van het onderdeel fietsveiligheid in beeld te brengen.¹² Gedacht kan worden aan verbetering van het zicht van autoverkeer op fietsers, vermindering van oversteeklengten voor fietsers, maatregelen om de rij snelheden op de rotondes te reduceren, et cetera.

¹⁰ Natuurgebieden in het NNN waaronder Harderbroek en Harderbos worden eens in de zes jaar gekarteerd in het kader van de Subsidieregeling Natuur en Landschap.

¹¹ De provincie Flevoland gaf tijdens het locatiebezoek op 22 januari 2020 aan dat de 'omrijtijd' ten opzichte van andere verbindingen van en naar Flevoland dusdanig is dat er geen verkeersaantrekkende werking is door het plan.

¹² De Commissie heeft hierover de binnengekomen zienswijze gelezen en meegenomen in haar beoordeling.

2.6 Geluidhinder

Bij een aantal woningen in de Harderhaven (aan de Harderwijkerweg) is in de huidige situatie sprake van (ernstige) geluidhinder (meer dan 63 dB¹³). Hier wordt in het MER geen aandacht aan besteed en ook is niet onderzocht welke maatregelen te nemen zijn om geluidhinder voor deze woningen te beperken. Uit de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan¹⁴ blijkt dat de geluidbelasting door dit project met 0,5 dB toeneemt.¹⁵ Wettelijk gezien zijn maatregelen pas verplicht bij een geluidtoename van 2 dB of meer. Daarom zijn deze in het MER niet verder onderzocht. De Commissie concludeert op basis hiervan dat de geluidbelasting beperkt toeneemt en een klein aantal woningen en woonboten hinder ondervindt.

In het Actieplan Geluid van de Provincie Flevoland (2018–2023)¹⁶ is daarbij geconcludeerd dat in de Harderhaven (vanaf 55 dB geluidbelasting) geluidwerende maatregelen van de woningen en woonboten niet kosteneffectief zijn. De vier woningen aan de Harderhaven wordt in plaats daarvan een subsidie aangeboden om de geluidwering van de gevels te verbeteren. Voor woonboten zijn maatregelen technisch lastig realiseerbaar.

Het Actieplan Geluid in ogenschouw nemende, geeft de Commissie wel ter overweging mee om, ook voor andere nabijgelegen woningen (zoals aan de Harderdijk), mogelijke (gevel)maatregelen op een rij te zetten.

¹³ Zie MER, tabellen 8.4 en 8.5 op pagina 60, en ook het Actieplan Geluid van de Provincie Flevoland (link: voetnoot 16).

¹⁴ Zie https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPKruisingGAKD-ON01/t_NL.IMRO.0050.BPKruisingGAKD-ON01.html

¹⁵ In de aangeleverde stukken ontbrak in eerste instantie het geluidonderzoek. Op 21 januari 2020 heeft de Commissie het geluidrapport van de provincie ontvangen. Informatie over de uitgangspunten van de geluidmodellering ontbraken hierin waardoor deze niet te controleren zijn. De Commissie kon echter op basis van het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan nagaan dat de ligging van de geluidcontouren en de verwachte toename van de geluidhinder plausibel zijn.

¹⁶ <https://www.flevoland.nl/getmedia/d1c16b99-5dd3-4f7c-8854-fa4ce14f2007/Actieplan-geluid-2018-2023.pdf>

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Wouter Berendsen MSc (secretaris)

dr.ir. Ruben Jongejan

ing. Ben Peters

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

ing. Rob Vogel

ir. Paul van Vugt

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan "Aanpassen kruising Ganzenweg-Knardijk".

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om activiteit D3.2, het aanpassen van een primaire waterkering. Daarom is een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure en besluit

Gemeenteraad van Zeewolde.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeewolde.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag voor 4 februari 2020 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3434](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

