

RAPPORT

Aanmeldingsnotitie m.e.r.- beoordeling N305 Gooiseweg

Ten behoeve van de beoogde herziening van het
Bestemmingsplan Buitengebied Zeewolde 2016

Klant: Provincie Flevoland

Referentie: T&PBF5013R001F2.0

Versie: 1.0/Finale versie

Datum: 18 juli 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling N305 Gooiseweg

Ondertitel: **aanmeldingsnotitie N305 Gooiseweg 3e fase**
Referentie: T&PBF5013R001F2.0
Versie: 1.0/Finale versie
Datum: 18 juli 2018
Projectnaam: N305 Gooiseweg fase 3
Projectnummer: BF5013
Auteur(s): Reina Drenth & Carel Schut

Opgesteld door: Reina Drenth

Gecontroleerd door: Carel Schut en Femke Baarslag

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door: Rob Huisman

Datum/Initialen:

Classificatie

Vertrouwelijk



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van deze notitie	1
1.2	Doel van dit deze notitie	2
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	2
1.4	Opbouw van deze notitie	2
2	m.e.r.-(-beoordelings)plicht	3
2.1	Wanneer is een activiteit m.e.r.-(-beoordelings)plichtig?	3
2.2	Het voornemen: verdubbeling Gooiseweg (N305) fase 3	4
2.3	Toets aan artikel 7.2 lid 2 Wet milieubeheer ('gesloten spoor')	4
2.4	Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling	6
3	Kenmerken en plaats van de activiteit	8
3.1	Kenmerken van de N305 Gooisweg fase 3	8
3.2	Ontsluiting en verkeersafwikkeling N305 Gooisweg fase 3	8
3.3	Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	9
3.4	Productie van afvalstoffen	9
3.5	Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving	9
3.6	Cumulatieve effecten	13
4	Kenmerken van de mogelijke effecten	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Geluid	14
4.3	Natuur- bescherming van soorten	15
4.4	Externe Veiligheid	16
4.5	Luchtkwaliteit	17
4.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	17
4.7	Bodem en water	20
5	Conclusie	21

1 Inleiding

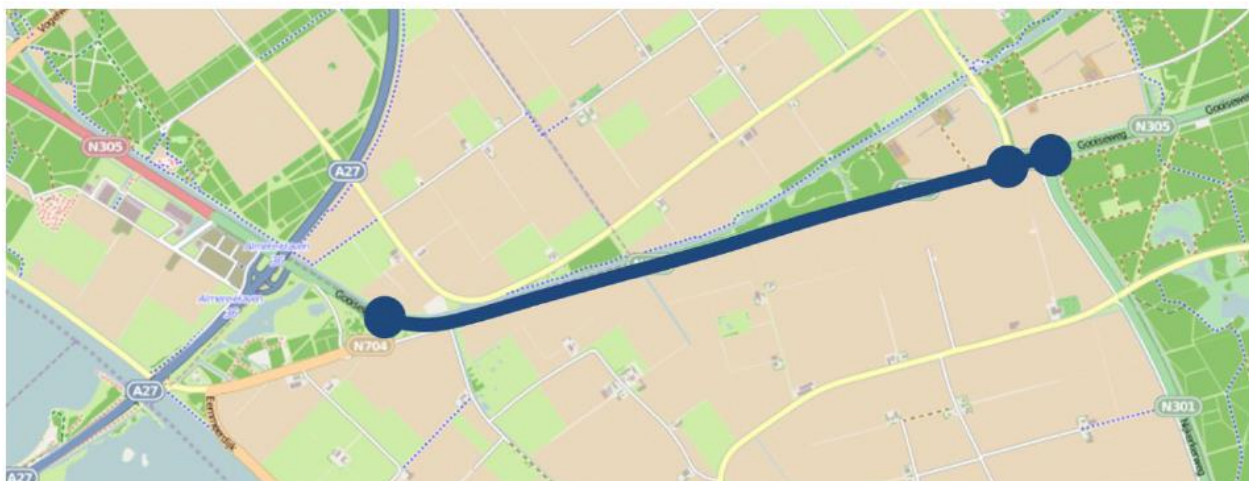
1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

De Provincie Flevoland is bezig met het vergroten van de capaciteit van de N305 tussen de N302 (Ganzenweg) en de Gooimeerdijk-Oost (N704) in verband met de verwachte groei van de verkeersintensiteiten door onder andere de Schaalsprong Almere, de groei van de bedrijvigheid in Zeewolde en de groei van de luchthaven Lelystad. De capaciteit van de Gooiseweg dient hier op voorbereid te zijn. De capaciteitsverruiming van het voornoemde traject N305 gebeurt in drie fasen:

1. Nijkerkerweg – Zeewolde (aansluiting met Trekkersveld III/Assemblageweg); Dit gedeelte is reeds uitgevoerd;
2. Zeewolde (aansluiting met Trekkersveld III/Assemblageweg) – kruising N302 (Ganzenweg); Dit gedeelte is in 2016 uitgevoerd;
3. Nijkerkerweg (N301) – Gooimeerdijk-Oost (N704).

Voorliggende notitie gaat nader in op de verdubbeling van het traject N305 (Gooiseweg) tussen de Nijkerkerweg (N301) en Gooimeerdijk-Oost (N704), zie onderstaande afbeelding 1.1. In het p-MIRT voor 2020/2021 is de N305 fase 3, het traject tussen Nijkerkerweg (N301) en Gooimeerdijk-Oost (N704), opgenomen voor uitvoering van een baanverdubbeling. Dit gedeelte is ca. 6,150 km lang. De capaciteitsuitbreiding van de Gooiseweg betreft de uitbreiding met een 2e rijbaan met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur. Een reconstructie van de kruispunten met de N704 en de N301 maken eveneens onderdeel uit van dit plan. De huidige verkeersregelinstantie op het kruispunt N704/Gooimeerdijk-oost blijft gehandhaafd. De huidige turborotonde op de kruising met de N301/Nijkerkerweg wordt omgebouwd tot een verkeersregelinstantie.

Figuur 1.1: traject N305 tussen Nijkerkerweg (N301) en Gooimeerdijk-Oost (N704) met de aansluitingen op het traject



- Traject N305 tussen N704 en N301
- Aansluitingen op traject

Herziening van het Bestemmingsplan Buitengebied Zeewolde

Het tracé is juridisch planologisch verankerd in het bestemmingsplan Buitengebied Zeewolde (2016). Bij de laatste herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Zeewolde is de verkeersbestemming van de

reserveringsstrook vastgelegd. Gelet op het feit dat er extra rijbanen bijkomen, is er wel een herziening van het bestemmingsplan nodig.

M.e.r.-(beoordelings)plicht

Opwaardering van de N305 kan mogelijk leiden tot nadelige milieueffecten. Onder voorwaarden kan het verplicht zijn om voor een besluit met mogelijk aanzienlijke milieueffecten een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht), of een aanmeldingsnotitie op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht). Voor de laatste vorm geldt een 'nee, tenzij...principe'. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-procedure behoeft te worden doorlopen, tenzij een plan of project dusdanige kenmerken heeft (omvang, ligging, cumulatie), waardoor het kan leiden tot dusdanige negatieve effecten op het milieu dat een m.e.r.-procedure alsnog noodzakelijk wordt geacht.

1.2 Doel van deze notitie

Voorliggende notitie beantwoordt de vraag of voor de opwaardering van de N305 en de herziening van het Bestemmingsplan Buitengebied Zeewolde een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt. Voorliggende notitie beschrijft de te verwachte milieueffecten als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de N305 tussen de Nijkerkerweg (N301) en Gooimeerdijk-Oost (N704). Mede op basis van deze informatie neemt het bevoegd gezag een besluit over een eventuele m.e.r.-plicht.

1.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De provincie Flevoland en de gemeente Zeewolde hebben een convenant gesloten in verband met de uitvoering van de "baanverdubbeling Gooiseweg". In dit convenant is geregeld dat de gemeente Zeewolde een aantal projectonderdelen (mede)financiert.

Voor deze 3^e fase van de baanverdubbeling van de Gooiseweg treden Gedeputeerde Staten van Flevoland op als initiatiefnemer. Aangezien de baanverdubbeling planologisch moet worden verankerd in (een herziening van) het bestemmingsplan Zeewolde, is de gemeenteraad van de gemeente Zeewolde het bevoegd gezag.

1.4 Opbouw van deze notitie

In voorliggend rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken en de plaats van de activiteit (hoofdstuk 3);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken van de milieugevolgen (hoofdstuk 4);
- Conclusie (hoofdstuk 5).

2 M.e.r.-(-beoordelings)plicht

2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-(-beoordelings)plichtig?

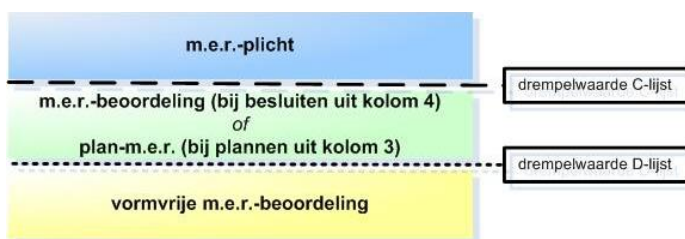
De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.- plicht wordt bepaald via twee sporen:

1] Via het zogeheten *gesloten spoor* conform artikel 7.2 lid 2 van de Wet milieubeheer.

De Europese Unie heeft in de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. In de Wet milieubeheer is in artikel 7.2 aangegeven dat voor dergelijke activiteiten mogelijk een m.e.r.-plicht geldt. De in de Europese Richtlijn genoemde activiteiten zijn door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat (naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 12 oktober 2010) sinds de wijziging van het Besluit milieueffectrapportage van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde 'm.e.r.-beoordeling'. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig. In onderstaand figuur is het gesloten spoor conform artikel 7.2 lid 2 Wm schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Gesloten spoor m.e.r.-(-beoordelings)plichtig conform artikel 7.2. lid 2 Wm

2] Via het zogeheten *open spoor* conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

In aanvulling op het voorgaande spoor kan een plan m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten én er sprake is van het nemen van een (nader uit te werken) wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven **plan**. In een dergelijk geval geldt de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r. Aangezien voor de herziening van het bestemmingsplan een directe bouwtitel geldt (en derhalve niet nader uitgewerkt dient te worden), moet de herziening van het bestemmingsplan gezien worden als een 'besluit' en kan van een (plan)m.e.r.-plicht op basis van het open spoor geen sprake zijn. Het open spoor wordt derhalve in deze notitie niet verder behandeld.

Toets activiteiten aan bijlage C van het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn, onder onderdeel C1.2 en C.1.3, onder voorwaarden, de aanleg van een auto(snel)weg of wijzigingen aan (auto)wegen als **m.e.r.-plichtige** activiteiten beschreven, zie tabel 2.3.1.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg		Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
C 1.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 2.3.1 Categorie C1.2 en C1.3 uit Bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage 1994

Om te bepalen of er sprake is van een m.e.r.-plicht moet in eerste instantie getoetst worden of de (aanpassingen aan) de N305 gezien moeten worden als auto(snel)weg. In de Bijlage bij het Besluit m.e.r. (onderdeel A) is opgenomen wat onder de definitie van een autoweg wordt verstaan:

- a) Een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten én waarop het verboden is te stoppen en te parkeren; of
- b) Een weg als bedoeld in artikel 1, onder D, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In de praktijk betekent dit dat indien de weg is aangeduid door bord G3 van bijlage I van het desbetreffende reglement, de weg onder het begrip 'autoweg' van het Besluit m.e.r. valt.

Voor de N305 geldt dat de weg in de huidige situatie wordt aangemerkt met een G3 bord waarop het verboden is te stoppen en te parkeren. De weg is niet rechtstreeks toegankelijk voor erftoegangswegen. Daarnaast is de N305 tussen de N704 en N301 geregeld door rotondes en met verkeerslichten geregelde kruisingen. Het betreft echter een *uitbreiding* van een bestaande autoweg, waardoor bijlage C onderdeel 1.2 niet van toepassing is.

De aanpassingen aan de N305 voldoen aan de omschrijving van activiteiten zoals deze genoemd is in onderdeel 1.3 van bijlage C. Echter, de lengte van de activiteit zoals genoemd (op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer) wordt niet overschreden. De lengte van het in de derde fase aan te passen deel bedraagt 6,2 kilometer. Geconcludeerd wordt dat bijlage C onderdeel 1.3 dus niet van toepassing is.

Toets activiteiten aan bijlage D van het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn, onder onderdeel D 1, wijzigingen aan (auto)wegen als **m.e.r.-(beoordelings) plichtige** activiteiten beschreven, zie tabel 2.3.2. Het bestemmingsplan wordt in dit verband gezien als een besluit als bedoeld in kolom 4, nu het direct de aanleg van de werken mogelijk maakt.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet ¹
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet

Tabel 2.3.2 Categorie D1.1 en D1.2 uit Bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage 1994

De N305 voldoet aan de omschrijving zoals genoemd onder de activiteit onder D 1.1 en/of D 1.2. Uit het Besluit milieueffectrapportage en de Wet milieubeheer vloeit voort dat de wijziging of uitbreiding van een autoweg, met een tracé langer dan 5 kilometer, moet worden beoordeeld of sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

2.4 Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling

En m.e.r. beoordeling of een vormvrije m.e.r. beoordeling verschilt in de praktijk qua opzet en procedure niet van elkaar. Hierna wordt derhalve gesproken over een m.e.r. beoordeling.

Een m.e.r.-beoordeling kent weinig procedurevereisten. De m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit dat genomen dient te worden. In dit geval betreft het besluit de vaststelling van het (ontwerp) bestemmingsplan.

De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van het ontwerp. Op basis van voorliggende notitie beoordeelt het bevoegd gezag (Gemeente Zeewolde) of er sprake is van een m.e.r.-plicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd. Ook deze notitie is onderdeel van de bestemmingsplan stukken en vatbaar voor zienswijzen (en later beroep).

¹ een plan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening, met uitzondering van een plan dat zijn grondslag vindt in een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, en met inbegrip van a. een inpassingsplan als bedoeld in de artikelen 3.26 en 3.28 van die wet, met uitzondering van een plan dat zijn grondslag vindt in een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

Voor een m.e.r. beoordeling bestaan er bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (2014/52/EU). In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten in een m.e.r.-beoordeling aan getoetst worden:

- 1) **de kenmerken van het project:** omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (m.n. door gebruikte stoffen of technologieën);
- 2) **de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu):** bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);
- 3) **de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project:** het bereik / de omvang van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De kenmerken en plaats van de activiteit (criteria 1 en 2) worden in hoofdstuk 3 beschreven. De (kenmerken van de) potentiële milieueffecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen uit zijn te sluiten in hoofdstuk 5.

3 Kenmerken en plaats van de activiteit

3.1 Kenmerken van de N305 Gooiseweg fase 3

Het tracé van de Gooiseweg/N305 begint bij de kruising met de Nijkerkerweg/N301 (km 32.8), kruist de Adelaarsweg (km 33.1) en eindigt bij de Gooimeerdijk-Oost/N704 (km 39.0). De N305 is hier een stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/h. Tussen de turbotonde (km 32.8) en het VRI-kruispunt (km 33.1) zijn er twee rijbanen aanwezig, die in belangrijke mate worden bepaald door de opstel- en voorsorteerstroken. De breedte van de rijbanen en rijstroken zijn variabel (verhardingsbreedte circa 7,5 meter). Tussen de VRI-kruisingen met de Adelaarsweg en de N704 is een rijbaan aanwezig met twee rijstroken.

3.2 Ontsluiting en verkeersafwikkeling N305 Gooiseweg fase 3

Huidige situatie

In de huidige situatie is er nog geen sprake van structurele congestie op de N305 en kan het verkeer over het algemeen goed doorstromen. Daarnaast zijn er recent ter hoogte van de aansluiting met de N704 'Gooimeerdijk-Oost' en de A27 verkeerslichten geplaatst om de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling te verbeteren.

Toekomstige situatie zonder aanpassingen aan de N305 in het toekomstjaar 2030

Royal HaskoningDHV heeft onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling en restcapaciteit van de N305 voor het jaar 2030, zie Verkeerskundige beschouwing Gooiseweg fase 3, 2017. Hierbij is gebruik gemaakt van verkeersprognoses uit het Nederlandse Regionaal Model (NRM) 2016. Uit deze analyse is gebleken er voor 2030 een toename van het verkeer voorzien wordt door diverse ontwikkelingen in Flevoland.

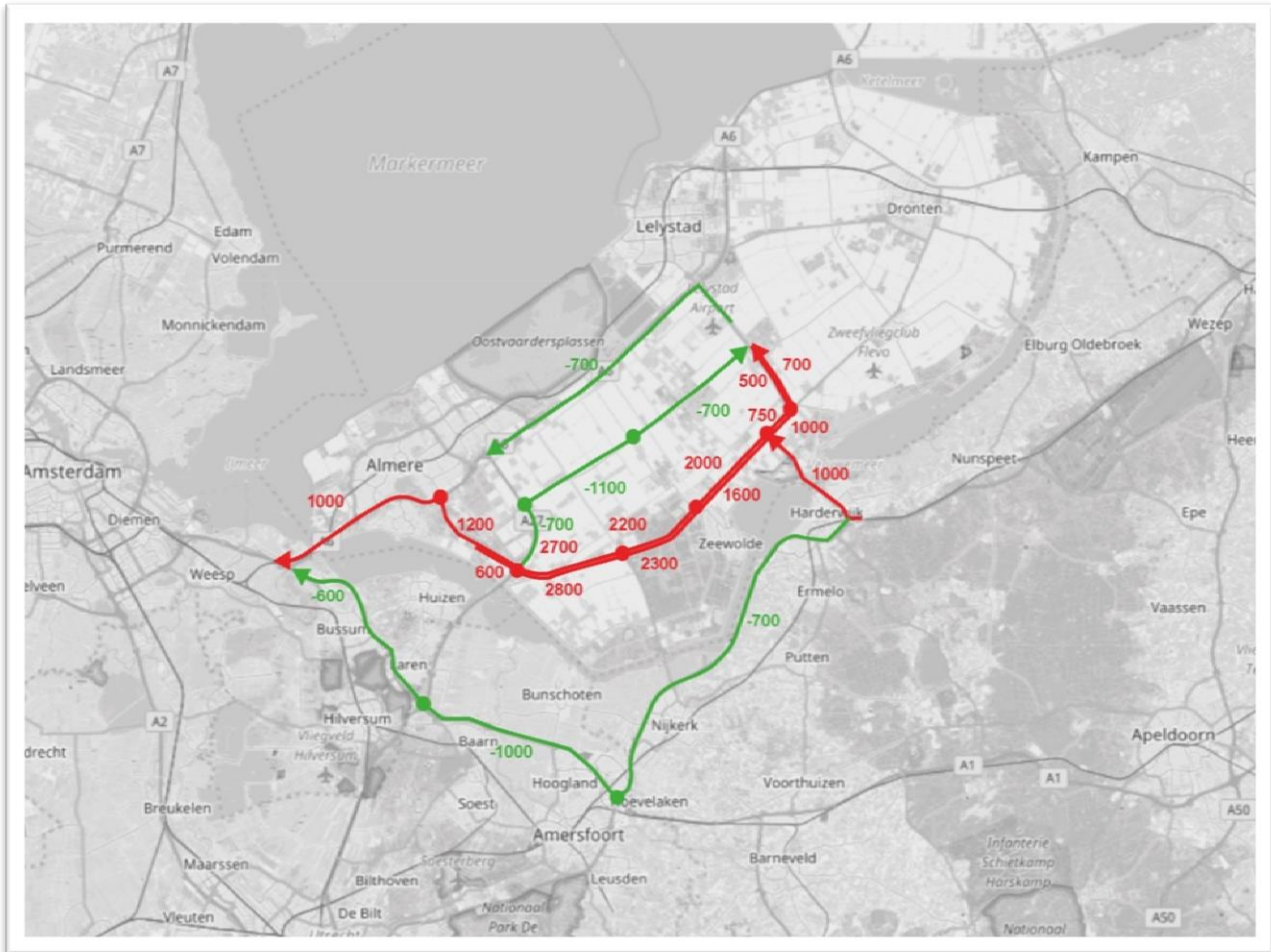
Ondanks de autonome verkeersgroei zou het huidige deel van de N305 tussen de N704 en N301 het verkeer nog goed kunnen afwickelen. Wel treedt er bij de aansluiting op de N301 een knelpunt op tijdens de avondspits; er ontstaat een overbelaste situatie (de capaciteit van de weg is onvoldoende om de (theoretische) intensiteiten van de weg te kunnen verwerken) op. Hierdoor ontstaan er ook wachtrijen op de westelijke tak, die terugslaan tot het kruispunt N305-Adelaarsweg en afslaand verkeer blokkeren.

Toekomstige situatie met aanpassingen aan de N305 in het toekomstjaar 2030

Met de capaciteitsuitbreiding van de N305 tussen de N704 en N301 neemt (zowel ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de autonome situatie) de verkeersintensiteit op de N305 toe; er vindt een verschuiving van het verkeer plaats.

Uit analyses blijkt dat er op de N305, de N302 en de A6 (Almere – A1) een toename is van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal. Een afname van meer dan 500 motorvoertuigen is te zien op A1, A28, A27 (N706-N305), A6 (Lelystad-Almere) en N706. De verbreding van de N305 zorgt er dus voor dat de A-wegen ontlast worden en de N-wegen meer gebruikt worden (provinciale wegen N305 en N302).

Figuur 3.1 geeft de toename (rood) en afname (groen) als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de N305 tussen de N704 en de N301 ten opzichte van de autonome situatie weer voor 2030. Om te bepalen waar de verkeerseffecten het gevolg zijn van het project is een verschilplot gemaakt van de intensiteiten in het planalternatief en de autonome ontwikkeling. Op basis hiervan is beoordeeld waar de projecteffecten optreden door de andere routekeuzes en reispatronen en de wegen waar de effecten redelijkerwijs aan het project zijn toe te schrijven en niet het gevolg zijn van modeffecten door onregelmatigheden en gevoeligheden in het verkeersrekenmodel ("modelruis"). Deze beoordeling is vertaald naar 250 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een gangbare ondergrens voor de afbakening in stikstofdepositie onderzoeken.



Figuur 3.1 Toename (rood) en afname (groen) als gevolg van de capaciteitsuitbreiding op de N305 tussen de N704 en de N301 ten opzichte van de autonome situatie in het toekomstjaar 2030 (aantal motorvoertuigen per etmaal)

3.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van ruimtebeslag naast de huidige N305. De huidige natuurwaarde zal verdwijnen. Voor de aanleg van de extra rijstrook / verbreding van de rijbaan en het eventueel verleggen van de sloten is grondverzet nodig. Waar mogelijk wordt vrijkomende grond hergebruikt of toegepast elders op het werk.

3.4 Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die zijn te kenmerken als afvalstoffen in de zin van de Wet milieubeheer.

3.5 Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving

Natura2000 gebieden

Het projectgebied ligt fysiek op meer dan 1,5 km afstand van omliggende Natura 2000-gebieden als het Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever, Natura 2000-gebied Naardermeer, Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en Natura 2000-gebied Veluwe (zie afbeelding 3.2). Deze gebieden worden

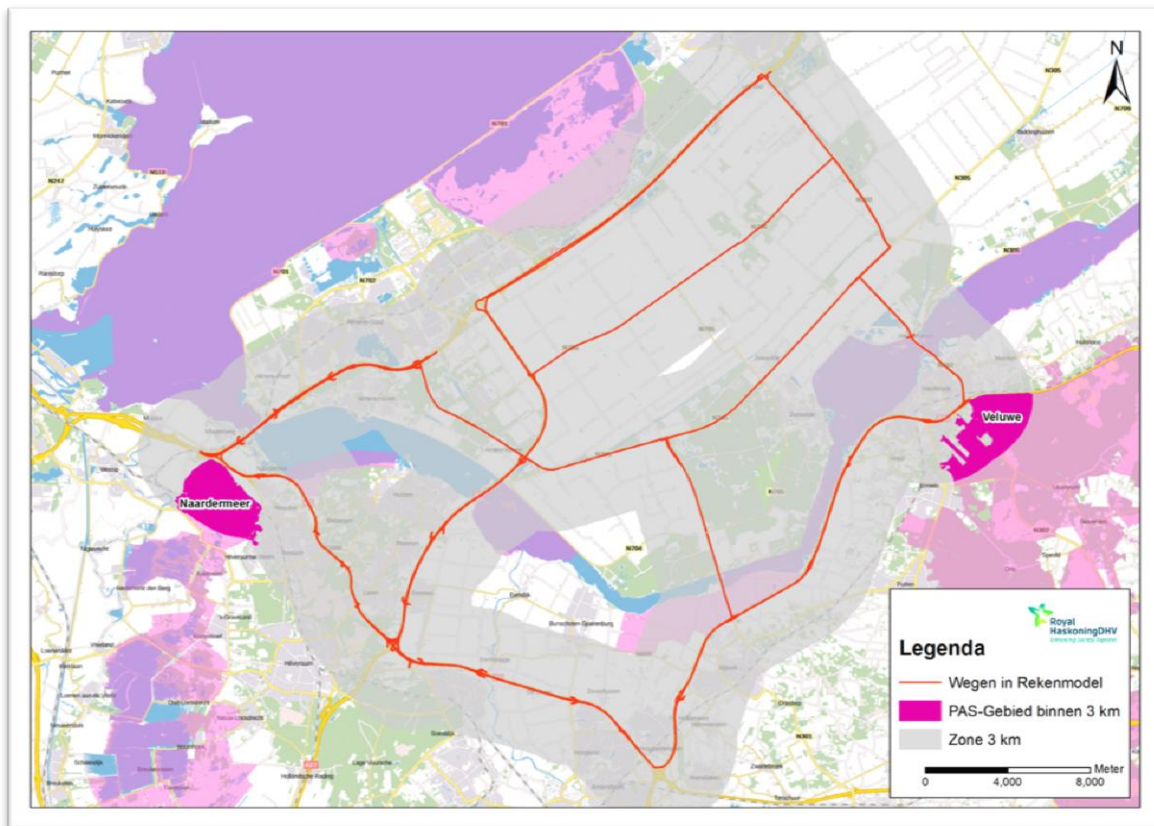
indirect beïnvloed door de hoeveelheid verkeer in de omgeving van het projectgebied, zowel vanwege de verandering in geluidhinder alsmede de verandering van stikstofdepositie.



De verandering in verkeersintensiteiten nabij Natura 2000-gebieden is dermate gering ten opzichte van de autonome situatie dat er geen verandering optreedt in geluidbelasting in enig Natura 2000-gebied. De grootste relatieve verkeerstoename is bij de N302 en betreft 4%. Dit ligt ruim onder de grenswaarde van 20% en leidt niet tot een toename in geluidbelasting². Negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden en bijbehorende instandhoudingsdoelen voor het aspect geluid kunnen worden uitgesloten.

Voor stikstofdepositie zijn met name het N2000-gebied “Naardermeer” en het N2000-gebied Veluwe van belang, waardoor in deze aanmeldingsnotitie alleen deze gebieden nader worden onderzocht. De Veluwe bestaat overwegend uit droge bossen, droge en natte heide, vennen en stuifzanden. Vooral de heide en vennen zijn zeer stikstofgevoelig. Het Naardermeer is een natuurlijk meer dat op de overgang van de hoge zandgronden van het Gooi naar het (veen-) poldergebied van West-Nederland ligt. Hier bevinden zich onder andere de stikstofgevoelige habitattypen Hoogveenbossen, Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) en meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zearmen. Onderstaand figuur 3.5.1 toont de ligging van de relevante gebieden, het Naardermeer en de Veluwe.

² Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de autonome situatie. Dit komt overeen met 1dB, een stijging die niet hoorbaar is en derhalve geen aantoonbaar effect heeft. Zekerheidshalve wordt 20% als grenswaarde gehanteerd (<http://www.commissie.nl/default.asp?type=faqs&onderwerp=geluid#56; Instructie Rijkswaterstaat>).



Figuur 3.5.1: Ligging natura2000-gebieden

Programmatiese aanpak stikstofdepositie

Stikstofdepositie is een belangrijk onderwerp bij de besluitvorming over plannen en projecten, omdat in veel Natura 2000-gebieden overbelasting van stikstofdepositie een probleem is voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Het PAS beoogt een oplossing te bieden voor dit probleem. Het PAS verbindt ecologie met economie. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het programma met deze gebied specifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Het PAS is als zodanig en per gebied passend beoordeeld (gebiedsanalyse). De conclusie van deze gebiedsanalyse (094 Naardermeer gebiedsanalyse 29 mei 2015) is als volgt;

Op basis van de best beschikbare wetenschappelijke kennis inzichtelijk gemaakt en onderbouwd dat,

- *gegeven de in deze analyse geschetste depositieverloop waar binnen de te verwachten uitgifte van ontwikkelingsruimte is meegewogen en, - gegeven de staat van instandhouding, de trend en de afstand tot de KDW van de betrokken habitattypen en leefgebieden van soorten,*
- *alsmede door de positieve effecten van de geborgde uitvoering van de maatregelen er met de uitgifte van ontwikkelruimte er in het gebied met zekerheid geen aantasting plaatsvindt van de natuurlijke kenmerken van het gebied.*

Behoud gedurende de eerste PAS periode is geborgd en daar waar uitbreidings- en of verbeterdoelen aan de orde zijn, geldt dat deze op termijn behaald kunnen worden, ondanks de uitgifte van ontwikkelingsruimte.

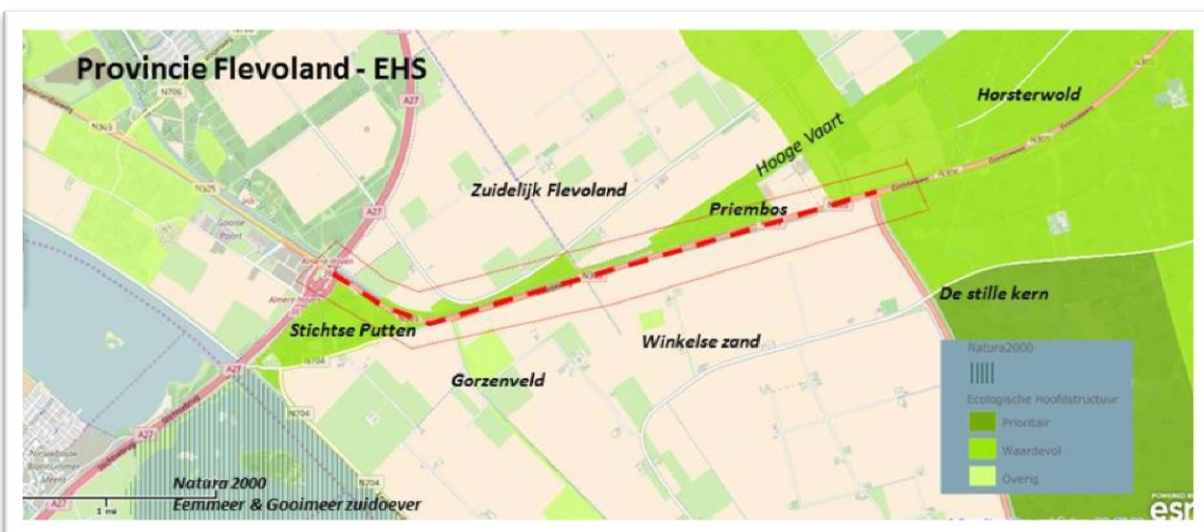
Doordat de capaciteitsuitbreiding van de N305 is opgenomen in de PAS zijn significante negatieve effecten uitgesloten.

De Regeling programmatische aanpak stikstof (PAS) schrijft voor dat voor een niet prioritair plan of project de stikstofdepositie vanwege het beoogde gebruik moet worden berekend. Voor de baanverdubbeling Gooiseweg fase 3 is een berekening gemaakt; hieruit volgt dat er een maximale toename is van 0,31 mol/ha/jr op het Natura2000 gebied "Naardermeer" en een maximale depositie van 0,15 mol/ha/jr op de Veluwe (berekend met AERIUS versie 2017, d.d. 21 maart 2017).

Omdat de drempelwaarde voor de stikstofdepositie van 0,051 mol/ha/jaar voor het Natura 2000-gebied Naardermeer wordt overschreden, is er sprake van een meldingsplicht (en eventueel een vergunningplicht) ingevolge de Wet Natuurbescherming. Er is een Wet natuurbescherming vergunning aangevraagd voor de toename van stikstofdepositie op de Veluwe en het Naardermeer. Deze vergunning is verleend op 22 november 2017 waarbij conform de Regeling natuurbescherming de benodigde ontwikkelingsruimte is toegekend en geregistreerd in AERIUS Register. Deze vergunning is inmiddels onherroepelijk. Aan deze vergunning is een voorwaarde verbonden dat de aannemer moet aantonen dat de realisatie niet maatgevend is (zoals verwoord in de vergunning).

Natuurnetwerk

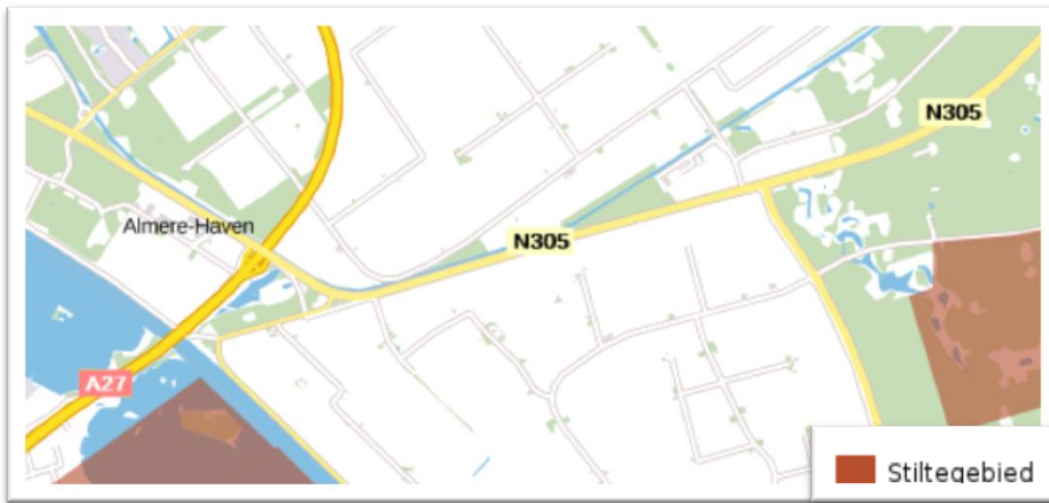
Het plangebied van de N305 Gooiseweg fase 3 grenst aan het Nederlands Natuurnetwerk (NNN), zie figuur 3.5.2. Het NNN is de nieuwe benaming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De baanverdubbeling betekent overkluizing van Rassenbeektocht dat aan de noordzijde van de N305 onderdeel is van het NNN (zoet water); dit blijft een functioneel onderdeel van het NNN als zoet water en leidt niet tot een fysieke vernietiging van het NNN. In het westelijk deel betreft het de Stichtse Putten gelegen aan de zuidwest zijde van het tracé. Ter hoogte van het overig tracé ligt het NNN met als drager de Hooge Vaart. Het NNN ligt op een vrij ruime afstand van de kant verharding met uitzondering van een traject bij de Stichtse Putten. De wegverbreding en toename in verkeer leidt tot een toename van de barrièrewerking tussen het NNN van met name grondgebondensoorten. De belangrijkste verbinding is tussen de Stichtse Putten en de Hoge Vaart en de potentiële verbinding tussen het Horsterwold en de Oostvaardersplassen. In het oostelijk deel van het plangebied zijn twee percelen aangegeven als nog te verwerven en/of ambitie om toe te voegen aan het NNN.



Figuur 3.5.2: Ligging plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk

Stiltegebied

In de buurt van het plangebied ligt het stiltegebied Hosterwold. De verdubbeling van fase 3 van de N305 heeft op zichzelf geen effect op het Stiltegebied. Echter, op het aangrenzende wegdeel van de N305 neemt het verkeer vanwege de verbreding toe, waardoor ook de geluidbelasting op het stiltegebied Hosterwold toeneemt. Het is de verwachting dat de 35 dB contour van de N305 met circa 50 – 100 meter verschuift richting het Stiltegebied. De 35 dB contour ligt op circa 400 meter afstand van de weg. Het stiltegebied bevindt zich op circa 1300 meter afstand van de weg. Er wordt daarom geen verstoring van de N305 verwacht. Stiltegebieden op een grotere afstand worden daarom ook niet verstoord.



Figuur 3.5.3 Locatie stiltegebied Hosterwold (bruin)

3.6 Cumulatieve effecten

Activiteiten in het kader van andere projecten kunnen door middel van externe werking invloed hebben op het project en de daar aanwezige natuur- en omgevingswaarden. Binnen zowel de provincie Flevoland als de gemeente Zeewolde zijn toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen geïnventariseerd die mogelijke cumulatieve effecten kunnen hebben met het project Gooiseweg fase 3. In dit kader is het project N305 Waterlandseweg tussen A6 en A27 reeds tot uitvoering gebracht en is als zodanig meegenomen in de milieueffecten voor geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Negatieve cumulatieve effecten van andere (nog niet beoordeelde of vastgestelde) projecten zijn verder niet voorzien, bekend of meegenomen.

4 Kenmerken van de mogelijke effecten

4.1 Inleiding

Om de kenmerken van de mogelijke effecten van het voornemen in te schatten, is een beoordeling uitgevoerd van de effecten voor de volgende thema's:

- Geluid;
- Natuur- bescherming van soorten;
- Externe veiligheid;
- Luchtkwaliteit;
- Landschap, cultuurhistorie en Archeologie en
- Water en bodem.

De effecten zijn op basis van expert judgement beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie.

4.2 Geluid

De baanverdubbeling van de Gooiseweg fase 3 leidt tot extra verkeersintensiteiten op dit traject en op andere aansluitende trajecten en dus tot gewijzigde geluidsbelastingen.

Voor het bepalen van het onderzoeksgebied is aangesloten op de werkwijze in de Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer (KAOW - 2013) van Rijkswaterstaat. De basis voor het onderzoeksgebied is de wettelijke zonebreedte langs het wegvak dat wordt gewijzigd (de begrenzing van het werkgebied). In dit onderzoek is de wettelijke zonebreedte 400 meter omdat de Gooiseweg N305 in de toekomst uit 4 rijstroken bestaat en de weg gelegen is in buitenstedelijk gebied (zie paragraaf 2.2).

Conform de methodiek van de KAOW wordt het onderzoeksgebied aan weerszijden uitgebreid met 1/3 van de breedte van de geluidzone.



Figuur 4.2.1: Geluidcontouren autonome situatie en toekomstige situatie in 2032 met uitbreiding naar het Noorden.

Op basis van deze uitgangspunten is het onderzoeksgebied samengesteld zoals weergegeven in afbeelding 4.2.1. Het einde van de fysieke aanpassing is in de afbeelding weergegeven met een stippellijn. Vervolgens is het onderzoeksgebied uitgebreid door het werkgebied met $\frac{1}{3}$ van de breedte van de geluidzone door te trekken. Omdat een aantal woningen zich net buiten de geluidzone van 400 meter bevindt zijn deze woningen toch beschouwd in dit onderzoek.

In de onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven ten gevolge van de wijziging van de Gooiseweg N305.

Punt	Adres	Hoogte in [m]	Geluidbelasting in [dB] incl. art 110g Wgh			Verschil Toekomst - toetswaarde
			Huidig 2017	Toets- waarde	Toekomst 2028	
8	Tureluurweg 5,	1.5	42.36	48.00	44.61	-3.39
	Almere	4.5	43.44	48.00	45.74	-2.26
5	Tureluurweg 58,	1.5	47.86	48.00	50.19	2.19
	Almere	4.5	48.81	48.81	51.18	2.37
35	Adelaarsweg 5,	1.5	36.55	48.00	39.04	-8.96
	Zeewolde	4.5	38.05	48.00	40.54	-7.46
33	Bosruiterweg 5,	1.5	42.65	48.00	44.84	-3.16
	Zeewolde	4.5	43.64	48.00	45.80	-2.20
31	Bosruiterwg 33,	1.5	39.42	48.00	40.90	-7.10
	Zeewolde	4.5	40.92	48.00	42.46	-5.54
11	Priempad 12,	1.5	41.95	48.00	43.34	-4.66
	Zeewolde	4.5	43.88	48.00	45.26	-2.74
13	Winkelweg 29,	1.5	44.33	48.00	45.72	-2.28
	Zeewolde	4.5	45.33	48.00	46.68	-1.32

Tabel 4.2.1: Overzicht woningen, de optredende geluidbelastingen en het verschil in geluidbelasting tussen huidig en toekomstige situatie met project.

Uit de resultaten blijkt dat toename van de geluidbelasting voor alle woningen onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft met uitzondering van de woning aan de Tureluurweg 58, daar is sprake van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Bij deze woning is sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder.

4.3 Natuur- bescherming van soorten

In de Wet natuurbescherming zijn 160 soorten opgenomen, die zijn opgedeeld naar bescherming conform de Europese Vogelrichtlijn (VR art 3.1-3.4) en Habitatrichtlijn (HR art 3.5-3.9) en overige inheemse soorten (art. 3.10) waarin een groot aantal soorten van de rode lijst zijn opgenomen.

Binnen het plangebied van de N305 en omgeving komen wettelijk beschermde soorten voor. Hierbij is gebruik gemaakt van data in het NDFF over de afgelopen vijf jaar alsook verspreidingsgegevens van o.a. het Ravon in combinatie met een habitatanalyse. De beschermde soorten die voorkomen in de omgeving zijn broedvogels algemeen, jaarrond beschermde vogels (buiszand, kerkuil, sperwer; VR-soorten), vlemmuizen (watervleermuis, meervleermuis, laatzvlieger, gewone dwergvleermuis: HR-soorten), grondgebonden zoogdieren (bever; HR-soort), amfibieën (overig) en reptielen (ringslang; overige soorten).

Op termijn worden sleedoornpage, waterspitsmuis, otter en boomarter verwacht in de omliggende natuurgebieden.

Geen van deze wettelijk beschermde soorten heeft een vaste verblijfplaats binnen het plangebied. Wel maken de soorten incidenteel gebruik van de beplanting, bermen en oevers binnen en grenzend aan het plangebied. De baanverdubbeling N305 fase 3 leidt niet tot vernietiging van vaste verblijfplaatsen en/of functioneel leefgebied. De opgaande laanbeplantingstructuren van belang als vliegroute voor vleermuizen blijven behouden. Voor alle grondgebonden soorten geldt dat de wegverbreding van 1x2 naar 2x2 de barrièrewerking wordt vergroot met een vergroot risico op aanrijding. Met het treffen van mitigerende maatregelen kan dit voorkomen worden. Verder is gedurende de aanlegfase mogelijk sprake van tijdelijk verstoring van aanwezige beschermde soorten. Door het treffen van mitigerende maatregelen is verstoring en/of doding van met name grondgebonden soorten te voorkomen.

Het leefgebied van weide- en akkervogels wordt niet specifiek via de soortenbescherming beschermd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht. Binnen Flevoland zijn ook geen gebieden specifiek aangewezen voor deze soorten. Wel wordt vrijwillige akker- en weidevogelbescherming gesteund door de provincie. Aangezien deze groep kwetsbaar is, is hier apart gekeken naar het voorkomen van deze soortgroep rond het plangebied. Zuidelijk van het plangebied komen bijzondere weide- en akkervogels voor. (o.a. kwartel, gele kwikstaart broedvogel) en trekvogels waaronder Kievit en goudplevieren (honderdtallen rond het plangebied). De baanverbreding vindt aan de noordzijde plaats. Dit leidt niet tot toename van verstoring van de weide- en akkervogels.

Op basis van de natuurtoets (uitgevoerd door RHDHV) valt af te leiden dat de baanverbreding geen negatieve gevolgen heeft voor de gunstige staat van instandhouding van de wettelijk beschermde soorten die in en/of nabij het plangebied voorkomen. Het plan kan in het licht van de Wnb soortenbescherming doorgang vinden.

4.4 Externe Veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag (door bedrijven) en transport van gevaarlijke stoffen (via weg, water, spoor en buisleidingen). De risico's hangen voor een belangrijk deel af van de ligging van nieuwe en bestaande risicobronnen ten opzichte van nieuwe en bestaande (beperkt) kwetsbare objecten (zoals woningen). Bij een verandering bij een risicobron of in de omgeving daarvan moet een afweging worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie.

Bijgevoegd is een risicokaart van het studiegebied, zie ook <http://www.risicokaart.nl/>. Hierop is te zien dat de N305 een transportroute is voor gevaarlijke stoffen. Tevens bevinden zich risicobronnen in de omgeving, waarbij gevaarlijke stoffen kunnen voorkomen. Deze risicobronnen betreffen voornamelijk lokale gastanks (met propaan) die een risicocontour kennen van circa 40 meter. Met een dergelijke afstand komt deze risicocontour niet op de (nieuwe) weg te liggen.

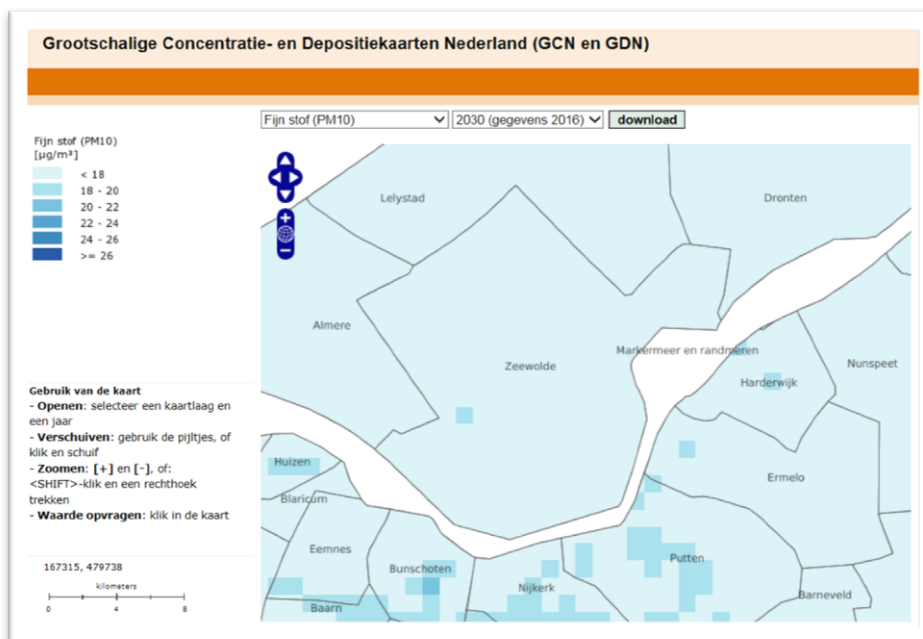


Figuur 4.3: Risicokaart omgeving N305

De huidige N305 is beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, mits de kortste route wordt genomen en de bebouwde kom wordt vermeden. Het traject N305 Gooiseweg fase 3 is onderdeel van een transportroute (N305-A27 Almere-Stad - kruising N301) voor gevaarlijke stoffen. Bij de baanverdubbeling is er geen wijziging van dit beleid en de transportroute. Wel kan verwacht worden dat door de baanverdubbeling sprake is van een zeer beperkte toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen via de N305. Deze beperkte toename wordt echter weer verminderd door het verkeersveilig worden van de N305 vanwege een gescheiden middenberm, waardoor de ongevallenkans afneemt.

4.5 Luchtkwaliteit

Bij het aspect luchtkwaliteit wordt er gekeken naar veranderingen in en overschrijdingen van de grenswaarden voor fijnstof en stikstofoxiden. Fijn stof kan schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheid. De Europese Unie heeft daarom in 1999 grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstof (NO_x en NO₂) op 40 microgram/m³. Op basis van de “grootschalige Concentratie en Depositiekaart van Nederland” blijkt dat de concentraties in Almere en Zeewolde inclusief alle nu bekende projecten op circa 20 zit, zie ook <http://geodata.rivm.nl/gcn/>.



Figuur 4.4 Concentratie fijn stof in 2030 volgens de grootschalige Concentratie en Depositiekaart

Een toename van circa 5000 motorvoertuigen per etmaal leidt lokaal tot een toename van enkele (1 – 3) microgrammen fijn stof en stikstofdioxide, maar zal er nooit toe leiden dat de grenswaarden van 40 microgram per kubieke meter overschreden worden.

4.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Binnen het plangebied van de Gooiseweg fase 3 is bij de eerste aanleg van de Gooiseweg ruimte gereserveerd voor de uiteindelijke verdubbeling van de rijbaan met twee stroken. Echter, in de loop van de tijd zijn tijdelijke groenstructuren aangebracht die op dit moment een grote ecologische en landschappelijke waarde hebben gekregen. In de groenstructuurvisie van de provincie Flevoland is

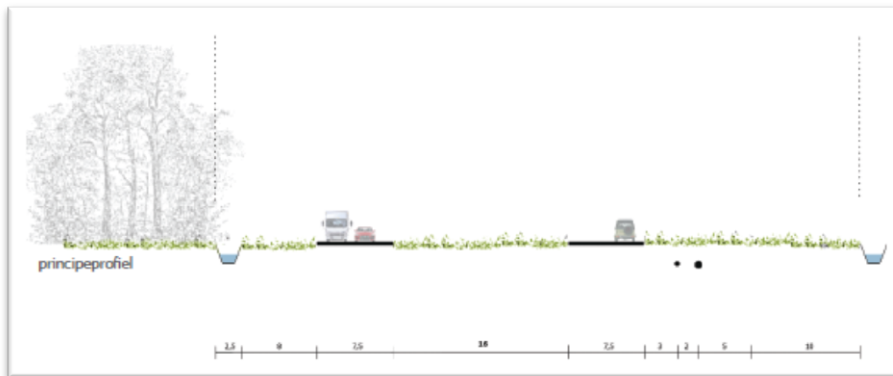
aangegeven dat er rekening gehouden moet worden met compensatie voor het verlies van bestaande beplanting.

Landschappelijke kwaliteit

De uitbreiding aan de noordzijde omvat verwijdering van bosstruweel westelijk van de Rassenbeektocht, het verwijderen van 2 rijen uit 4 rijen laanbeplanting over een traject van 2,7 km, struweel en laanbeplanting t.h.v. het Priembos. De impact is landschappelijk beperkt, aangezien een robuuste groenstructuur van struweel, dubbele rij laanbeplanting en bosrand van het Priembos aanwezig blijft.

Impact routevisie

Landschappelijke aspecten komen ook aan de orde in de routevisie voor de Gooiseweg van de provincie Flevoland. Uitgangspunten hierbij zijn brede middenbermen, afwezigheid van geleiderails en weidse vergezichten. Zo scoort een brede middenberm in dit opzicht positiever dan een smalle middenberm, omdat het visueel beter aansluit op het al aanwezige landschap (zie onderstaand principeprofiel). De voorkeursvariant is conform de uitgangspunten van deze routevisie en scoort daarom positief.

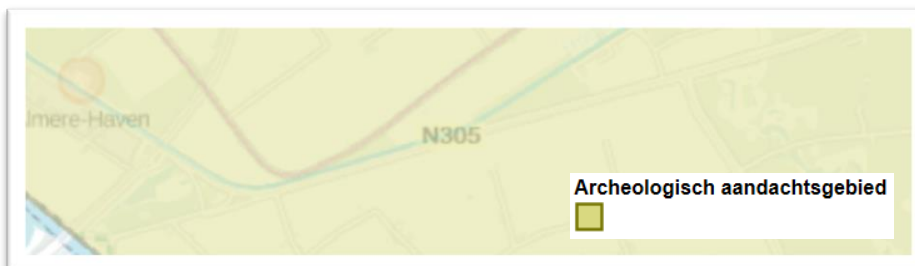


Figuur 4.6: principeprofiel N305 o.b.v. de routevisie

Cultuurhistorie en archeologie

Door de baanverdubbeling 'Gooiseweg fase 3' kan de bodem plaatselijk worden verstoord. Hierdoor kunnen eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten aangetast worden.

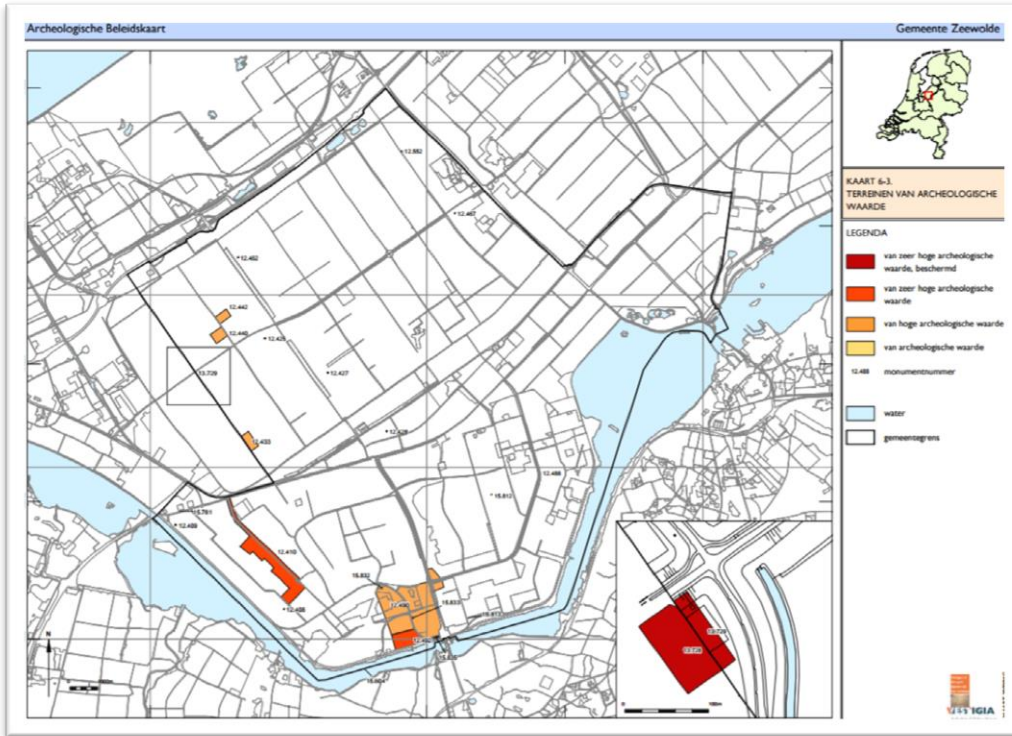
Op de cultuurhistorische waardekaart van de provincie Flevoland is te zien dat de ontwikkelingen van de verdubbeling van het traject N305 tussen de N704 en N301, zich in een archeologisch aandachtsgebied en een aardkundig waardevol gebied bevinden, zie figuur 4.6.1. In Flevoland worden veel (resten van) scheepswrakken in de ondergrond gevonden. Iets dieper bevinden zich ook resten uit de steentijd.



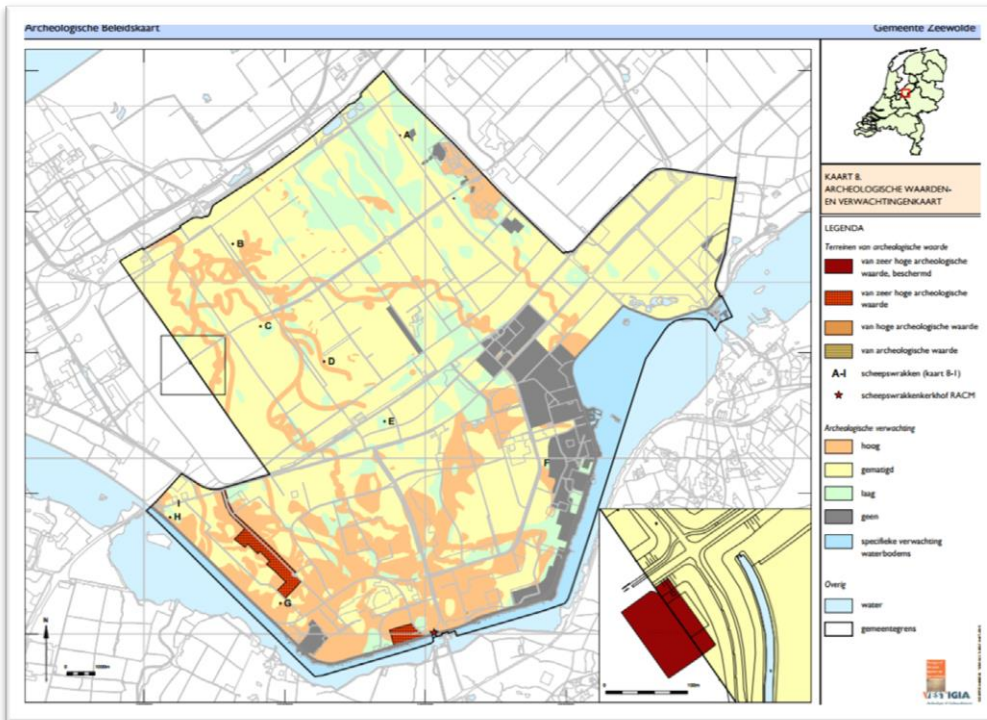
Figuur 4.6.1 Archeologisch aandachtsgebied omtrent het traject N305 conform Cult-historische waardekaart

Naast het provinciaal beleid van de provincie Flevoland, waarin archeologische en aardkundige kerngebieden worden geïdentificeerd, heeft de gemeente Zeewolde een eigen archeologiebeleid. Figuur

4.6.2 presenteert de terreinen die een archeologische waarde hebben (bekend), figuur 4.6.3 presenteert de terreinen waar archeologisch belangrijke gebieden en objecten verwacht worden.



Figuur 4.6.2 terreinen van archeologische waarde



Figuur 4.5.3 Archeologische verwachtingskaart



Figuur 4.5.4 Archeologische verwachtingskaart gemeente Zeewolde

Uit de waardenkaarten valt op te maken dat het voorkeursalternatief zich deels in het gebied bevindt met een gematigde archeologische (verwachtings)waarde. Wanneer een project een gebied groter of gelijk aan 500 m² bestrijkt of wanneer er bodemverstoreningen beneden de 150cm plaatsvinden is archeologisch onderzoek noodzakelijk. Daar waar het voornemen een gebied van "hoge archeologische waarde" raakt, is nu ook al sprake van een bestaande weg en wordt op de archeologische vrijstellingenkaart als 'archeologievrij aangemerkt'. Toch moet er rekening gehouden worden met het feit dat er overal archeologische waarden kunnen voorkomen. Het effect op eventuele aantasting is grotendeels niet nieuw en kan als "beperkt" gekwalificeerd worden.

4.7 Bodem en water

Bodem

Bij de verbreding van de N305 wordt de bodem 'geroerd' en vindt grondverzet plaats.

Ten aanzien van bodemverontreinigingen is één locatie ten noorden van het traject N305 aangewezen als verontreinigd (bron: bodematlas van de Provincie Flevoland). Deze ligt ter plaatse van de asverspringing van de Priemtocht, zie onderstaand figuur 4.6.1.

Het plangebied ligt binnen de boringvrije zone. Er is, gezien de geringe diepte van de aanleg, geen effect.



Figuur 4.6.1 bodemverontreiniging ten noorden van het traject N305

Grondwater

Het grondwater in het projectgebied van de N305 Gooiseweg fase 3 wordt gereguleerd door het peil in de naastgelegen watergangen. Het peil in de watergangen is afgestemd op het gebruik van de naastgelegen gronden. Dit betekent dat het waterpeil voldoende ontwateringsruimte biedt voor de wegen.

Verharding

Als gevolg van de aanpassingen aan het wegennet vindt een toename aan verharding plaats, met het gevolg dat regenwater minder goed de bodem kan infiltreren. Uit de verhardingsbalans zal blijken hoeveel kubieke meter er gecompenseerd moet worden. Compensatie kan plaatsvinden door bestaande watergangen langs het tracé te verbreden.

Waterkwaliteit

Door de aanpassingen aan het wegennet zal de verkeersintensiteit over de wegen toenemen. De kwaliteit van het afstromende water zal daardoor verminderen. Infiltratie van afstromend hemelwater vindt plaats in de berm. Een berm met een breedte van tenminste 4 meter tussen de weg en een watergang zorgt voor voldoende zuivering van het water.

Beschermingsgebieden

Er bevinden zich binnen het projectgebied geen beschermingsgebieden. Het dichtsbijgelegen grondwaterbeschermingsgebied 'Fedite' ligt ver buiten het plangebied voorbij de kruising met de N301.

5 Conclusie

In hoofdstuk 3 en 4 is getoetst aan bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling.

Deze notitie gaat in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen vanwege de aard van het voornemen van de baanverdubbeling Gooiseweg, de kenmerken van de omgeving of de impact van het voornemen op de omgeving.

Uit de bevindingen van hoofdstuk 3 en 4 blijkt dat voor een aantal aspecten hooguit sprake is van een beperkt negatief effect. Er is in geen geval sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Grote nadelige effecten ten aanzien van milieu ontbreken en met het treffen van passende maatregelen (onder andere in het kader van het bestemmingsplan), is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.