

Notitie reikwijdte en detailniveau

N307 Passage Dronten

projectnr. 265207
revisie 01
27 februari 2014

auteurs

drs H.W. (Hester) Lindeboom
drs. T. (Tim) Artz

Opdrachtgevers

Provincie Flevoland
Gemeente Dronten

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
27 februari 2014	definitief	drs. H. Lindeboom	drs. T. Artz

Inhoud

Blz.

Veelgebruikte woorden en afkortingen in deze notitie	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.1.1 <i>Het creëren van een robuuste verbinding tussen Noord-Holland, Flevoland en Overijssel....</i>	<i>3</i>
1.1.2 <i>De N307 is een belangrijk onderdeel van de route van Alkmaar via Lelystad tot Zwolle</i>	<i>3</i>
1.1.3 <i>N307 Passage Dronten</i>	<i>4</i>
1.2 Een m.e.r.-procedure voor aanleg van de N307 Passage Dronten	5
1.3 Doel van de milieueffectrapportage	5
1.4 Leeswijzer	5
2 De te volgen procedure	7
2.1 De m.e.r.- procedure in detail	7
2.2 Rolverdeling	9
3 Referentiesituatie	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Huidige situatie	10
3.3 Autonome ontwikkelingen en referentiesituatie	11
4 Voornemen, alternatieven en varianten	12
4.1 Het voornemen	12
4.2 Van inrichtingsschetsen naar één oplossingsrichting	12
4.3 Van één oplossingsrichting naar meerdere varianten	13
4.3.1 <i>Voorkeursalternatief.....</i>	<i>13</i>
4.3.2 <i>Varianten</i>	<i>14</i>
4.3.3 <i>Doorkijk naar 2030: de eindsituatie</i>	<i>16</i>
5 Beoordelingsmethodiek	17
5.1 Beoordelingskader	17
5.2 Verkeer en vervoer	17
5.3 Geluid	18
5.4 Luchtkwaliteit	18
5.5 Externe veiligheid	18
5.6 Ruimtegebruik	18
5.7 Cultuurhistorie en landschap	19
5.8 Archeologie	19
5.9 Bodem	19
5.10 Water	19
5.11 Natuur	20

Veelgebruikte woorden en afkortingen in deze notitie

In deze notitie worden enkele woorden en afkortingen veelvuldig gebruikt. In het onderstaande overzicht zijn deze veelgebruikte woorden en afkortingen kort toegelicht.

Afkortingen en begrippen	
MER	het milieueffectrapport
m.e.r.	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt
voornemen	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval de realisatie van de N307 Passage Dronten weergegeven in het bestemmingsplan
referentiesituatie	de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen
autonome ontwikkeling	ontwikkeling die onafhankelijk van de uitvoering van het bestemmingsplan plaats zal vinden en waarover een definitief besluit is genomen
plangebied	het gebied waarop het voornemen rechtstreeks betrekking heeft
studiegebied	het gebied waar als gevolg van het voornemen effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen
alternatieven	de mogelijke 'manieren' waarop het voornemen kan worden gerealiseerd
varianten	kleine variaties binnen een alternatief

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 *Het creëren van een robuuste verbinding tussen Noord-Holland, Flevoland en Overijssel*

De provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel zijn met elkaar verbonden door de N23. Deze weg begint in Alkmaar en loopt via Enkhuizen, de dijk en Lelystad naar Dronten, Kampen en Zwolle. De diverse delen van dit tracé hebben verschillende inrichtingen en snelheden. Ook verschillen de namen van de tracédelen. Zo heet het tracé van Alkmaar tot Lelystad de N302, het tracédeel Lelystad - Kampen de N307 en het gedeelte vanaf Kampen naar Zwolle de N50, zie figuur 1.1.

De drie provincies hebben de ambitie om van het tracé van Alkmaar tot Zwolle een nieuwe herkenbare oost-westverbinding te maken, die Oost-Nederland met de noordelijke Randstad verbindt. Op nationaal niveau wordt hiermee de bereikbaarheid van de drie provincies verbeterd. Ook kan de verbinding in de toekomst een alternatief vormen voor de huidige routes langs Amsterdam en het wegennet daar ontlasten.



figuur 1.1 Het gehele tracé van Alkmaar, via Lelystad naar Zwolle

Op regionaal niveau worden door de verbetering van de infrastructuur van het gehele tracé oplossingen gecreëerd voor diverse problemen, zoals onvoldoende doorstroming voor het verkeer en verkeersonveilige situaties. Daarnaast heeft de verbinding een structurerende werking op de ruimtelijke inrichting langs het tracé en biedt het kansen voor onder andere het bedrijfsleven.

Het doel is om na 2030 het gehele tracé opgewaardeerd te hebben tot een regionale autoweg met 2x2 rijstroken, waar 100 km per uur gereden kan worden. Echter, het gehele traject kan niet in één keer aangelegd worden en vindt daarom gefaseerd plaats. Deze fasering vindt plaats per tracédeel en in tijd. Zo worden op korte termijn enkele ingrepen op het tracé gedaan waardoor de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert. Op langere termijn wordt de weg dan verbreed tot 2x2 rijstroken.

1.1.2 *De N307 is een belangrijk onderdeel van de route van Alkmaar via Lelystad tot Zwolle*

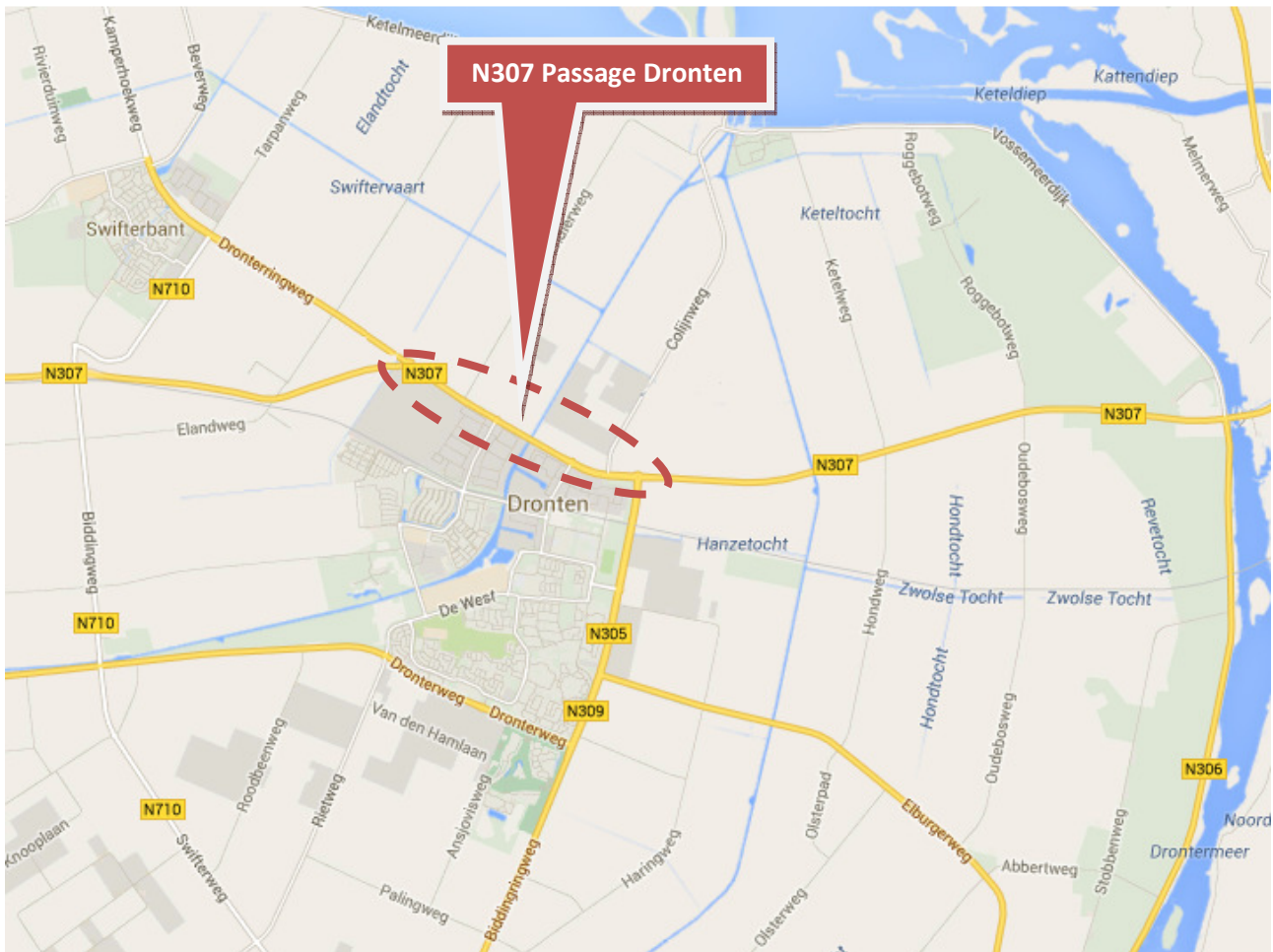
Op het Flevolandse deel van het tracé Alkmaar - Lelystad - Zwolle, de N307, zijn reeds diverse deeltrajecten aangepakt. Dit geldt nog niet voor de N307 ter hoogte van Dronten en voor het tracé vanaf Dronten via Kampen naar Zwolle. Voor deze projecten zijn verkenningen opgestart om de mogelijkheden voor aanpassingen aan de infrastructuur te onderzoeken. In deze notitie Reikwijdte en

Detailniveau worden de resultaten van deze verkenning voor het tracégedeelte langs Dronten gepresenteerd en aangegeven op welke wijze het vervolgproces vormgegeven wordt.

1.1.3 N307 Passage Dronten

De N307 ligt direct ten noorden van de kern van Dronten, zie figuur 1.2. Vanwege doorstroming en verkeersveiligheid is het opwaarderen van de bestaande Dronterringweg geen goede oplossing. De opwaardering van dit tracédeel is daarom voorzien door de aanleg van een nieuwe weg parallel aan de bestaande N307 (de Dronterringweg). Dit nieuwe tracé wordt ontworpen als een doorstroomweg (dit is een weg die bedoeld is voor het doorgaande autoverkeer) met 1x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Omdat deze weg bedoeld is voor het doorgaande autoverkeer tussen Lelystad en Kampen/Zwolle komen hier slechts een beperkt aantal op- en afritten op.

De 'oude' N307 krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg en voorziet in het verkeer in en rondom Dronten. Op deze weg blijven de bestaande aansluitingen zoveel mogelijk gehandhaafd.



figuur 1.2 Ligging N307 Passage Dronten

Voor de N307 Passage Dronten is sprake van een tussensituatie en een eindsituatie, zie ook paragraaf 1.1.1. In de tussensituatie tot na 2025 wordt een weg aangelegd met één rijstrook per rijrichting (1x2 rijstroken) en plaatselijk een inhaalstrook. De eindsituatie betreft de situatie na 2025, dan wordt de weg verdubbeld naar twee rijstroken per rijrichting (2x2 rijstroken).

De provincie Flevoland en de gemeente Dronten hebben samen het initiatief genomen om in 2015/2016 de N307 Passage Dronten aan te leggen. Voor de aanleg van de N307 Passage wordt een bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan schept het planologisch kader voor de ontwikkeling van deze nieuwe weg. Er wordt in dit bestemmingsplan, vanwege de planperiode van 10 jaar, alleen gekeken naar de tussensituatie en niet naar de eindsituatie van 2x2 rijstroken. De eindsituatie wordt wel in een doorkijk meegenomen in het op te stellen milieueffectrapport (MER).

1.2 Een m.e.r.-procedure voor aanleg van de N307 Passage Dronten

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij projecten waar mogelijk aanzienlijke milieueffecten op kunnen treden. Deze type projecten zijn vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage. In dit Besluit milieueffectrapportage is onder andere de aanleg van een nieuwe autoweg (categorie C1.2) als m.e.r.-plichtig aangeduid. Onder een autoweg wordt verstaan: "een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten¹ waarop het verboden is te stoppen of te parkeren". Dit leidt ertoe dat de N307 Passage Dronten, waarin de aanleg van de autoweg mogelijk wordt gemaakt, leidt tot een verplichting een m.e.r.-procedure op te starten.

Deze m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de bestemmingsplanprocedure. In de procedure treden als initiatiefnemer op:

- College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Dronten
- Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland

Het bevoegd gezag in de m.e.r procedure is in dit geval:

- Gemeenteraad van de gemeente Dronten

1.3 Doel van de milieueffectrapportage

Een milieueffectrapport (MER) geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van een voorgenomen activiteit (voornemen). Door deze milieueffecten in een vroeg stadium in beeld te brengen is het mogelijk om verschillende alternatieven en varianten af te wegen en keuzes te maken. Hierdoor krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming.

Het milieueffectrapport (MER) voor de N307 Passage Dronten:

- geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van de aanleg van de N307 Passage Dronten in het plangebied zelf en op de omgeving;
- biedt een kapstok om een integrale milieufweging te kunnen uitvoeren van een aantal varianten van de autoweg in het plangebied;
- levert de milieu-informatie die nodig is om keuzes in het nieuwe bestemmingsplan te onderbouwen;
- en kan aanbevelingen bevatten om milieugevolgen tegen te gaan.

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt het formele begin van de m.e.r.-procedure en heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en inhoud van het op te stellen MER. Dat wil zeggen dat in deze notitie wordt aangegeven wat (reikwijdte) en op welke manier (detailniveau) er in het MER wordt onderzocht. Ook worden in deze notitie reeds gemaakte keuzes onderbouwd. Ten slotte dient deze notitie er ook toe om belanghebbenden en belangstellenden te informeren over de stand van zaken omtrent de planvorming van de N307 Passage Dronten.

1.4 Leeswijzer

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau is als volgt opgebouwd:

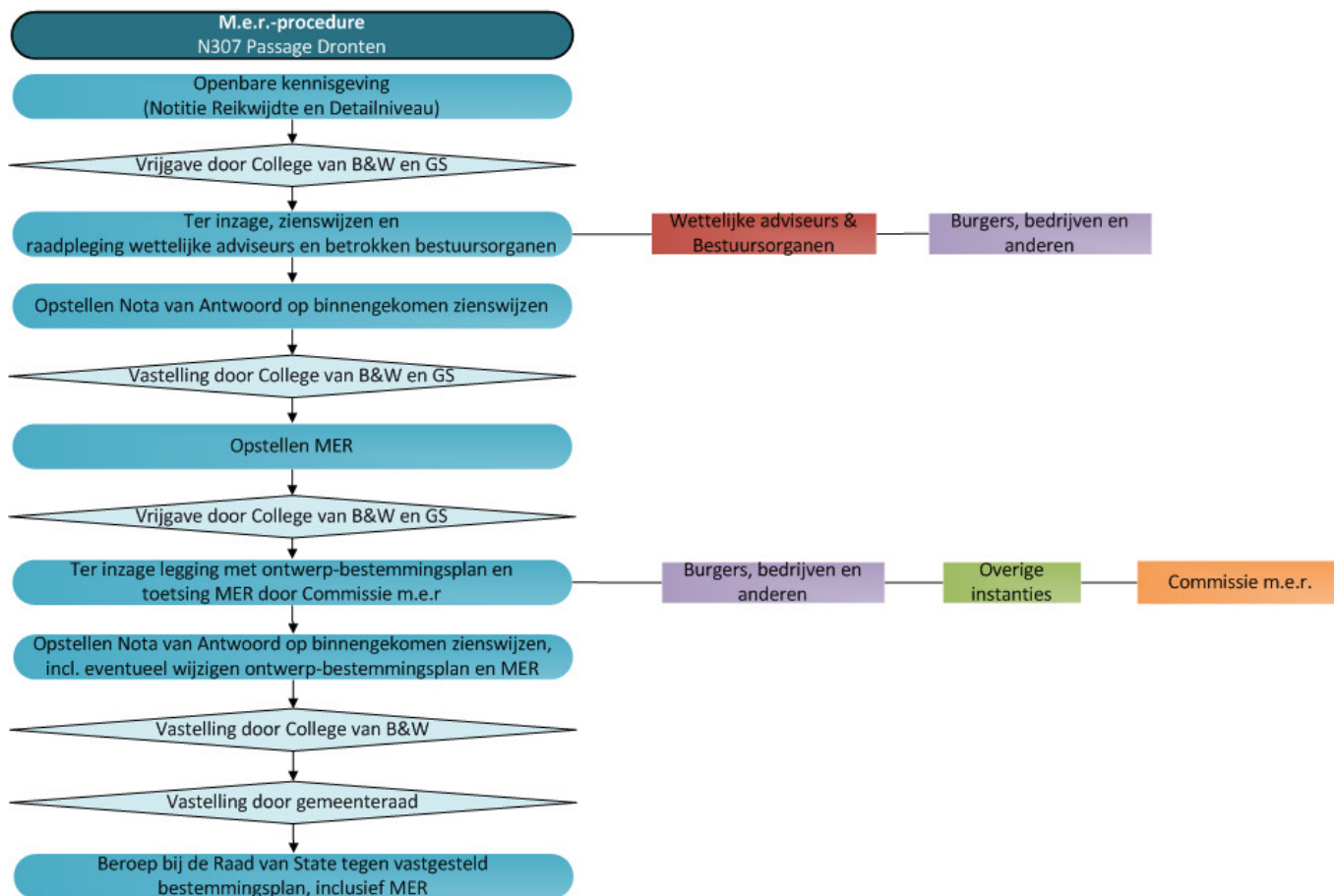
¹ Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer

- In hoofdstuk twee staat de m.e.r.-procedure centraal. Hierin wordt uitgelegd welke stappen onderdeel uitmaken van de m.e.r.-procedure;
- De referentiesituatie van het plan- en studiegebied komt in hoofdstuk drie aan bod. Achtereenvolgens wordt in dit hoofdstuk het huidig ruimtegebruik en relevante autonome ontwikkelingen in het plan- en studiegebied beschreven;
- Hoofdstuk vier behandelt het voornemen, het voorkeursalternatief en varianten die onderzocht gaan worden in het MER;
- Hoofdstuk vijf bevat een beschrijving van de beoordelingsmethodiek. In dit hoofdstuk wordt het beoordelingskader aangegeven, welke milieuthema's onderscheidende effecten kunnen veroorzaken en hoe het onderzoek gaat plaatsvinden in het MER.

2 De te volgen procedure

2.1 De m.e.r.- procedure in detail

De m.e.r.-procedure kent enkele verplichte procedurestappen. Deze zijn in onderstaande figuur schematisch en weergegeven.



figuur 2.1 Globale stappen in de m.e.r.-procedure voor de N307 Passage Dronten

Openbare kennisgeving

Het voornemen om het bestemmingsplan N307 Passage Dronten op te stellen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen wordt aangekondigd in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen en de gemeentelijke en de provinciale website.

Raadpleging (ter inzage legging)

Voor deze m.e.r.-procedure is voor de raadpleging gekozen voor het opstellen, publiceren en ter inzage leggen van een startdocument, deze notitie Reikwijdte en Detailniveau. De notitie is voorafgaande aan de periode van ter inzage legging vrijgegeven door het College van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Dronten en Gedeputeerde Staten van Flevoland.

Tijdens de periode van ter inzage legging van zes weken kan een ieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn/haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. 'Een ieder' bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners in en om het gebied en overige betrokken/belanghebbenden.

Hoewel in het voortraject er de mogelijkheid om aan de Commissie m.e.r. een advies over reikwijdte en detailniveau van het MER te vragen, wordt hier geen gebruik van gemaakt. Dit komt, omdat de Passage Dronten vanuit milieuplanologisch perspectief geen complex project is: het betreft een nieuwe weg met een beperkte lengte en deze wordt parallel aan een reeds bestaande weg aangelegd. Ook is geen sprake van een zeer complexe omgeving. Er wordt aangesloten bij adviezen van de Commissie m.e.r. over soortgelijke projecten.

Opstellen MER

De reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van de m.e.r.-procedure (MER).

Inhoud MER

De kern van de m.e.r.-procedure wordt gevormd door het MER, een milieueffectrapport waarin de milieueffecten van het bestemmingsplan N307 Passage Dronten worden beschreven. Het milieurapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- Een beschrijving van hetgeen met het voornemen wordt beoogd (wat is het doel);
- Een beschrijving van het voornemen en de alternatieven en varianten daarvoor die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van die alternatieven en varianten;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu (referentiesituatie);
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die het voornemen en de beschreven alternatieven kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de referentiesituatie met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk van de in beschouwing genomen alternatieven;
- Een beschrijving van de maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken (mitigerende maatregelen);
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen 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 milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van het voornemen en van de beschreven alternatieven.

Tervisielegging MER bij het ontwerp bestemmingsplan, toetsing MER door Commissie m.e.r.

Als het MER gereed is, wordt het na vrijgave door het College van B&W en Gedeputeerde Staten voor zes weken ter visie gelegd samen met het ontwerp bestemmingsplan N307 Passage Dronten. Gedurende deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan en het bijbehorende MER indienen. In deze periode worden het ontwerp bestemmingsplan en MER ook aangeboden aan verschillende bestuursorganen, zoals het waterschap. Daarnaast wordt het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r.. Deze toetsing is verplicht.

Vervolg bestemmingsplanprocedure

Na afloop van de ter visielegging worden de ontvangen reacties op het bestemmingsplan en het MER van een inhoudelijke beantwoording voorzien in de Nota van Antwoord. Indien nodig wordt het bestemmingsplan aangepast of het MER op bepaalde punten aangepast of aangevuld. Deze Nota van Antwoord wordt tezamen met het ontwerp bestemmingsplan en het MER door het College van B&W vastgesteld en aangeboden ter besluitvorming aan de gemeenteraad van Dronten. Na vaststelling bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep tegen het bestemmingsplan (en het MER dat een bijlage bij het bestemmingsplan vormt).

Evaluatie

Na vaststelling van het plan is het bevoegd gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van het voornemen te onderzoeken. In de praktijk vindt deze evaluatie plaats na realisatie van de weg.

2.2 Rolverdeling

Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In de procedure treden als initiatiefnemer op:

- Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland.
- College van B&W van Dronten.

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 bestaat het belangrijkste besluit uit het vaststellen van het bestemmingsplan. In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Dronten het bevoegd gezag.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het MER te toetsen op juistheid en volledigheid. Dit toetsingsadvies wordt openbaar toegankelijk gemaakt.

Betrokken bestuurlijke organen en belangenorganisaties

Onder betrokken bestuurlijke organen en belangenorganisaties worden die partijen bedoeld die in het ruimtelijk ordeningstraject worden onder andere geraadpleegd:

- Provincie Flevoland
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland, district IJsselmeergebied
- De regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van EZ;
- De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van het Ministerie van OCW;
- De omliggende gemeenten;
- Het waterschap Zuiderzeeland;
- Veiligheidsregio Flevoland;
- OFGV
- Politie
- VVN
- Fietsersbond
- LTO

Daarnaast worden door de gemeente Dronten ook wijkverenigingen en andere organisaties geraadpleegd.

Insprekers

In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig via de Flevopost, Staatscourant en de internetsite van de gemeente Dronten wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

3 Referentiesituatie

3.1 Inleiding

Om de milieueffecten van het voornemen te kunnen beoordelen en te vergelijken, is een vergelijkingsbasis nodig: de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitvoering van het bestemmingsplan plaats zullen vinden en waarover een definitief besluit is genomen (bijvoorbeeld, waarvoor vergunning is verleend).

Als tijdshorizon voor de autonome ontwikkeling (referentiesituatie) wordt tien jaar genomen vanaf vaststelling van het bestemmingsplan, aangezien dit de planperiode van het bestemmingsplan is. De planning is het bestemmingsplan in 2014 vast te stellen. De planhorizon van het MER is daarmee 2024.

Dit hoofdstuk omvat een weergave van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied, onderverdeeld in de huidige situatie en autonome ontwikkelingen.

3.2 Huidige situatie

Het plangebied van de N307 Passage Dronten (aan de noordkant van Dronten) wordt gekenmerkt door vergezichten die versterkt worden door lange lijnen van wegen (Rendierweg en Colijnweg), vaarten (Lage Vaart) en tochten (Rendiertocht). Het grondgebruik bestaat hoofdzakelijk uit landbouw. Aan de noordzijde van het plangebied is een aantal boerderijen gelegen. Aan de zuidkant bevindt zich de Dronerringweg (de huidige N307) en daarachter bedrijvigheid met een enkele bedrijfswoning.

De bestaande N307: de Dronerringweg, is voor het overgrote deel een enkelbaans weg met vrijliggende fietsvoorzieningen. Het landbouw verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan. Er bevinden zich vier rotondes op dit weggedeelte en daarnaast twee aansluitingen van zijwegen (Rendierweg en Colijnweg) aanwezig. De diverse fietsoversteken zijn gelijkvloers. In onderstaande figuur is de bestaande N307 vanaf de kruising met de Rendierweg weergegeven. Hier zijn de gelijkvloerse fietsoversteken ook goed zichtbaar.



figuur 3.1 Huidige situatie plangebied N307 Passage Dronten

3.3 Autonome ontwikkelingen en referentiesituatie

Naast het huidige bedrijventerrein aan de N307 wordt een nieuwe bedrijventerrein ontwikkeld: de Poort van Dronten. Dit bedrijventerrein is ontsloten op de rotonde Dronerringweg – Overijsselseweg. De plannen voor dit bedrijventerrein maken onderdeel uit van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in 2024 waarin alle plannen die zijn vastgesteld zijn gerealiseerd, behalve de realisatie van de N307 Passage Dronten. Alle varianten (ook het Voorkeursalternatief) worden met deze referentiesituatie vergeleken.

Er zijn geen overige autonome ontwikkelingen bekend, die een invloed hebben op het plangebied.

4 Voornemen, alternatieven en varianten

4.1 Het voornemen

Het voornemen betreft de aanleg van een enkelbaans autoweg, de N307 Passage Dronten. Het doel van de N307 Passage Dronten is het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid door het doorgaande verkeer op de N307 ter hoogte van de kern Dronten een aparte rijbaan te geven. De nieuwe weg wordt een zogenaamde doorstroomweg: een enkelbaans autoweg met 1 rijstrook per rijrichting. De snelheidslimiet bedraagt 100 km/ uur. Bij de aanleg wordt rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken (na 2025). Deze nieuwe weg komt parallel aan de Dronterringweg ('oude' N307) te liggen tussen:

- de rotonde met de Overijsselseweg richting Lelystad aan de westkant en
- de rotonde met de Hanzeweg en Biddingringweg (N305) aan de oostkant.

De 'oude' N307 wordt na de realisatie van de Passage Dronten gebruikt voor het lokale verkeer.

4.2 Van inrichtingsschetsen naar één oplossingsrichting

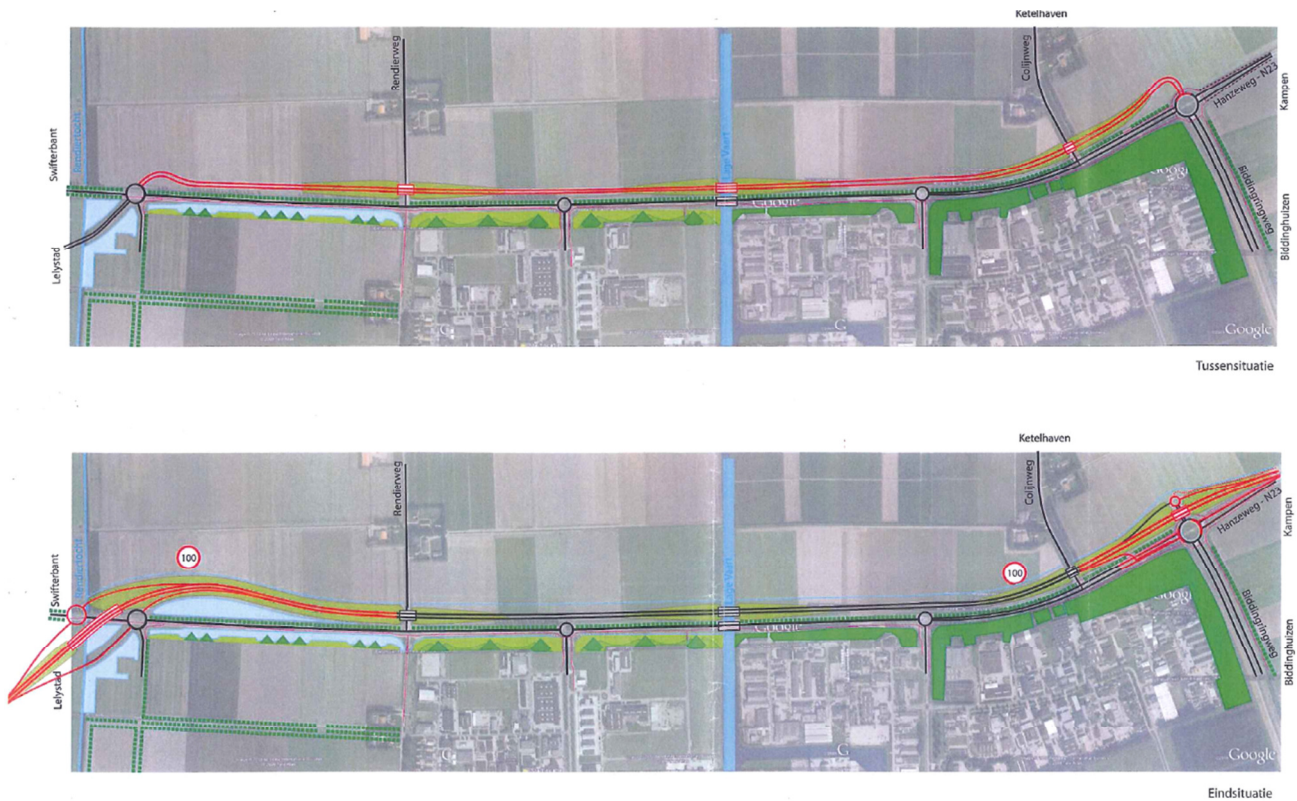
In 2009 - 2010 hebben de gemeente Dronten en de provincie Flevoland oplossingsrichtingen van de N307 Passage Dronten geanalyseerd. In een schetsboek zijn drie inrichtingsschetsen beoordeeld op ruimtelijke kwaliteit, grondgebruik en inpassing in het landschap (Maris, 2010). Tevens is per oplossingsrichting een kostenindicatie weergegeven. De inrichtingsschetsen hebben betrekking op de volgende oplossingsrichtingen voor de N307 Passage Dronten:

1. Tracébesluit: de huidige Dronterringweg als N307 met parallelweg (zo ook opgenomen in convenant en overeenkomst tussen gemeente en provincie van 28 maart 2007));
2. Rondweg tracé: een tracé waarbij de weg verder van de huidige Dronterringweg af komt te liggen;
3. Gebundeld tracé: De N307 als nieuwe verbinding direct naast de Dronterringweg.

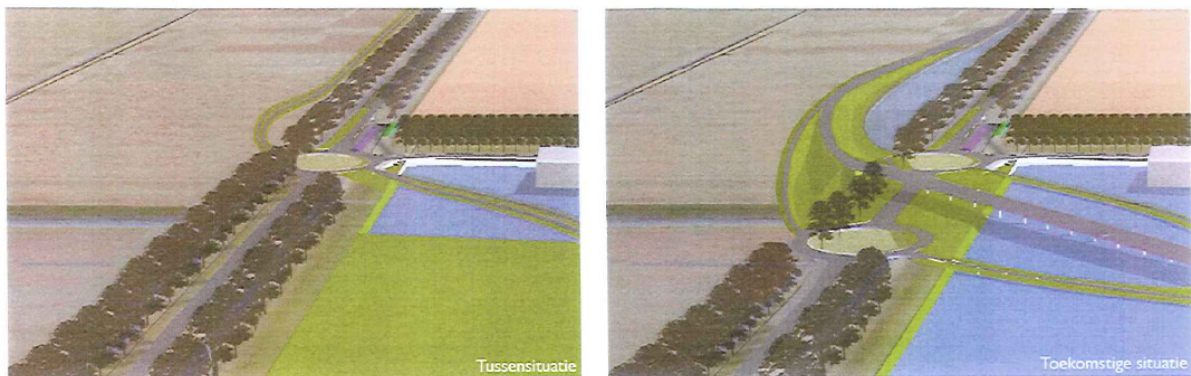
De gemeente en provincie hebben in mei/juni 2013 oplossingsrichting 3 "Gebundeld tracé" als voorkeurstracé gekozen. Hier wordt de N307 als nieuwe verbinding, direct naast de Dronterringweg en met ongelijkvloerse kruisingen met de Rendierweg en Colijnweg en aansluitingen op de huidige rotondes bij de Overijsselseweg en Hanzeweg/Biddingringweg (N305), aangelegd, zie figuur 4.1.

Voor deze oplossingsrichting is gekozen, omdat dit ten opzichte van de andere oplossingen de meest duurzame is. Bij het voorkeurstracé wordt de N307 dicht langs de Dronterringweg gelegd om het ruimtebeslag op het landschap te beperken. Daarnaast zorgt deze oplossing voor de kortste route, minder grondgebruik en minder aantasting van de bestaande structuren ten opzichte van de andere twee oplossingsrichtingen. De vormgeving van de N307 Passage Dronten wordt zoveel mogelijk afgestemd op de eindsituatie van de N307 ter hoogte van Dronten.

Het wegontwerp van de voorkeursoplossing met tracé, wegbreedte, kruisingen, viaducten en dergelijke is nog niet bepaald. Dit wordt, mede met behulp van het MER, nader uitgewerkt.



figuur 4.1 Voorkeustracé N307 Passage Dronten: tussensituatie en eindsituatie (Maris, 2010)



figuur 4.2 Impressie voorkeustracé N307 Passage Dronten: tussensituatie en eindsituatie

4.3 Van één oplossingsrichting naar meerdere varianten

4.3.1 Voorkeursalternatief

Het voorkeustracé voor de N307 Passage Dronten 'Gebundeld tracé met ongelijkvloerse kruisingen' vormt het voorkeursalternatief voor het MER. Dit voorkeustracé is in de volgende figuur weergegeven.



4.3.2 Varianten

In een milieueffectrapport moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijke manieren voor het realiseren van het voornemen. Gezien het voortraject is geen sprake meer van alternatieve locatie voor het tracé van de N307 Passage Dronten. Wel kan het tracé worden geoptimaliseerd. In het kader van deze notitie is een analyse uitgevoerd naar de mogelijke varianten van het voorkeursalternatief. In dit geval zijn de varianten dus mogelijke variaties op het voorkeurstacé. Doel van deze analyse is om richting te geven aan het milieuonderzoek in het MER: het MER kan zich dan richten op de meest kansrijke varianten. Ook voor inspraak, advies en overleg met de omgeving is deze analyse nuttig, doordat nu duidelijk is gemaakt welke varianten in het MER worden onderzocht.

Uit de analyse is een aantal kansrijke varianten naar voren gekomen. In de volgende passages zijn de varianten op het voorkeursalternatief schetsmatig weergegeven. In tabel 4.1 zijn de onderscheidende kenmerken van het voorkeursalternatief ten opzichte van de varianten weergegeven. Deze varianten worden in het MER vergeleken met de referentiesituatie (de situatie in 2024 zonder aanleg van de nieuwe weg)

tabel 4.1 Onderscheidende kenmerken tussen voorkeursalternatief en varianten N307 Passage Dronten

Kenmerk	VKA	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Locatie ongelijkvloerse kruising (viaduct) met de Rendierweg	Op huidige locatie	Op huidige locatie	Verschuiving Rendierweg naar oosten op De Rivierendreef	Op huidige locatie	Verschuiving Rendierweg naar oosten op De Rivierendreef. Fietstunnel t.h.v. Rendierweg.
Locatie ongelijkvloerse kruising (viaduct) met de Colijnweg	Op huidige locatie	Op huidige locatie	Verschuiving Colijnweg naar westen op De Noord	Op huidige locatie	Verschuiving Colijnweg naar oosten op rotonde N305. Fietstunnel t.h.v. De Noord.
Afstand tussen Dronerringweg en N307 Passage Dronten	circa 75 m	circa 75 m	circa 75 m	circa 25 m	circa 75 m
Verlagen snelheid Dronerringweg	80 km/u	Lagere snelheid (bv 50 of 60)	80 km/u	80 km/u	80 km/u

Ten aanzien van de locatie van de kruisingen met de Rendierweg en de Colijnweg zijn in het verleden diverse varianten beschouwd. Hieruit is naar voren gekomen dat deze kruisingen of op de huidige locatie blijven of ter hoogte van de rotonde Rivierduin en De Noord. Een variant waarbij de kruisingen ter hoogte van de Lage Vaart zijn gelegen, is niet meegenomen omdat deze tot te grote omrijafstanden leidt en aanpassing van de huidige brug in de Dronterringweg. Wel is het een optie dat de hoogteverschillen, die ontstaan door de situering van de ongelijkvloerse kruisingen en de brug op enige afstand van elkaar, worden weggenomen door het realiseren van overbruggende grondlichamen. Deze optie wordt in het MER ook als mogelijkheid beschouwd.



Variante 1: Verlagen snelheid Dronterringweg naar bijvoorbeeld 50 km/uur



Variante 2: Verschuiven en aansluiten Rendierweg op Rivierendreef en Colijnweg op de Noord



Variant 3: Kleinere afstand tussen bestaande Dronterringweg en Passage Dronten



Variant 4: Verschuiven en aansluiten Rendierweg op Rivierendreef en Colijnweg op de rotonde Biddingringweg

Fietsverkeer

Bij de diverse varianten wordt expliciet ook gekeken naar de effecten op het fietsverkeer en de (on)mogelijkheden in de varianten om dit goed in te passen.

4.3.3 Doorkijk naar 2030: de eindsituatie

Rond 2030 is de beoogde eindsituatie: de N307 Passage Dronten als 2x2 autoweg gerealiseerd, zie figuur 4.1 (onderste plaatje). Hoewel deze situatie buiten de planperiode van 10 jaar van het bestemmingsplan valt, zal in het MER een doorkijk worden gegeven naar deze situatie. Deze doorkijk is, behoudens de beschouwing van de verkeerseffecten, kwalitatief van aard.

5 Beoordelingsmethodiek

5.1 Beoordelingskader

De aanleg van de N307 Passage Dronten leidt tot effecten voor het milieu. In het MER worden de effecten van het voornemen en de varianten erop per thema beschreven. In tabel 5.1 zijn de relevante aspecten voor de besluitvorming weergegeven. Er is een onderscheid gemaakt in kwantitatief te onderzoeken aspecten en kwalitatief te onderzoeken aspecten.

tabel 5.1 Beoordelingskader relevante milieuaspecten

Milieuaspect	Wettelijk kader	Criterium	Methodiek
Verkeer en vervoer	Wegenwet, Wegenverkeerswet 1994	Gevolgen voor verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, fietsverkeer, landbouwverkeer, OV en verkeersveiligheid	Kwantitatief/ kwalitatief
Geluid	Wet geluidhinder	Gevolgen voor wegverkeerslawaaï	Kwantitatief/ kwalitatief
Luchtkwaliteit	Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen	Gevolgen voor concentratie fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}), stikstofoxiden (NO ₂)	Kwantitatief/ kwalitatief
Externe veiligheid	Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	Externe veiligheidsrisico's	Kwalitatief
Gezondheid	Geen	Volksgezondheidseffecten	Kwalitatief
Ruimtegebruik	Wet ruimtelijke ordening	Gevolgen voor ruimtegebruik (wonen, landbouw, recreatie)	Kwalitatief
Cultuurhistorie en landschap	Modernisering Monumentenzorg	Gevolgen voor de archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden	Kwalitatief
Archeologie	Wet archeologische monumentenzorg	Gevolgen voor de archeologische waarden	Kwalitatief
Bodem	Wet bodembescherming	Gevolgen voor bodemopbouw, bodemkwaliteit, grondbalans,	Kwalitatief
Water	Waterwet	Gevolgen voor waterstructuur, grondwater, waterkwaliteit	Kwantitatief/ kwalitatief
Natuur	Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur	Gevolgen voor beschermde gebieden	Kwalitatief
	Flora- en faunawet	Gevolgen voor beschermde soorten	Kwalitatief

5.2 Verkeer en vervoer

Met behulp van het regionale verkeersmodel wordt in het MER ingegaan op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het voorkeursalternatief op de nieuwe weg en het onderliggend wegennet. Het MER geeft aan of de varianten tot positieve of negatieve verkeerseffecten leiden ten opzichte van het voorkeursvariant. Ook zal worden gekeken naar de effecten op fietsverkeer, landbouw verkeer en het openbaar vervoer.

Verkeersafwikkeling/bereikbaarheid

De verkeersafwikkeling gaat in op de huidige en toekomstige intensiteit van de nieuwe N307 en het onderliggend wegennet. Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt. De maat daarvoor is de I/C-verhouding (I/C staat voor intensiteit/capaciteit, oftewel de verhouding van het verkeersaanbod op de weg en capaciteit van de weg). Deze worden met behulp van het verkeersmodel bepaald. Met name de I/C-verhoudingen voor de te realiseren rotondes zijn hierbij van belang. Deze zijn berekend in het kader van het Voorlopig Ontwerp voor de weg.

Bij bereikbaarheid zal tevens kwalitatief aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. Bereikbaarheid voor landbouwverkeer en fietsers zal eveneens kwalitatief in beeld gebracht worden.

Verkeersveiligheid

Aangezien de voorgestelde ingrepen aan de N307 mede gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid, zal dit onderdeel van het hoofdstuk verkeer informatie bieden over het doelbereik van de voorgestelde maatregelen. De ongevalscijfers en -oorzaken zullen hierbij worden gebruikt. Via kwalitatieve analyses wordt het effect op de verkeersveiligheid als gevolg van de hoogteverschillen door de opeenvolging van viaducten/verhogingen in het tracé bij de diverse varianten in beeld gebracht. Ook wordt op kwalitatieve wijze aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit geldt ook voor de verkeersveiligheid voor fietsers.

5.3 Geluid

Het akoestisch onderzoek richt zich op de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen die zijn gelegen binnen de wettelijke zone (in het kader van de Wet geluidhinder) van de te ontwikkelen autoweg. Daarnaast worden de geluidcontouren als gevolg van deze weg inzichtelijk worden gemaakt. Indien nodig worden de geluidseffecten van de varianten ook kwantitatief doorgerekend, danwel kwalitatief beschouwd.

5.4 Luchtkwaliteit

Door de aanleg van de Passage Dronten is er in de nabijheid van deze weg sprake van een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast kan het aanleggen van weg leiden tot een verschuiving van de autonome verkeersstromen op de wegen in de omgeving. Ook deze zogenaamde netwerkeffecten dienen meegenomen te worden in de beoordeling. Voor de uitvoering van het onderzoek wordt een berekening uitgevoerd van de luchtverontreinigende stoffen stikstofoxide en fijn stof voor de referentiesituatie en het voorkeursalternatief. De effecten van de varianten worden semi-kwantitatief in beeld gebracht. Uitbreide modelberekeningen zijn hier niet nodig. Tevens wordt gekeken of het alternatief en de varianten leiden tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden. De beoordeling van het fijn stof ($PM_{2,5}$) vindt op kwalitatieve wijze plaats.

5.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's als gevolg van het transport en het werken met gevaarlijke stoffen. In een quick-scan externe veiligheid wordt de externe veiligheidssituatie in en rond het plangebied in de huidige en de toekomstige situatie beschouwd. Uitgangspunt van de quick-scan is dat geen risicoberekeningen gemaakt hoeven te worden. Achtergrond hiervan is dat de Passage Dronten (een transportroute voor gevaarlijke stoffen) verder van het (aaneengesloten) bebouwd gebied komt te liggen.

5.6 Ruimtegebruik

De aanleg van de Passage Dronten en de wijziging van het onderliggend wegennet heeft effect op het ruimtegebruik. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen, landbouw, en recreatie (m.n. fietsen)) beschreven.

Wonen

De realisatie van de Passage Dronten heeft in principe geen invloed op woningen in die zin dat deze zullen verdwijnen voor het nieuwe tracé. Eventuele andere effecten (bijvoorbeeld zichtlijnen en uitstraling van het gebied) zullen kwalitatief in beeld worden gebracht

Landbouw

De realisatie van de N307 Passage Dronten vindt plaats in landbouwgebied. In het MER wordt beschreven wat de invloed hiervan op de landbouw is.

Recreatie

In het MER wordt rekening gehouden met recreatieve routes en voorzieningen. Met name fietsers en fietsroutes worden hierbij betrokken.

5.7 Cultuurhistorie en landschap

Cultuurhistorie

Het effect van de aanleg van de Passage Dronten op de cultuurhistorische waarden wordt in het MER beschreven. De belangrijkste waarde is het studiegebied is de kenmerkende verkavelingsstructuur.

Landschap

De aanleg van de Passage Dronten en de bijbehorende maatregelen (kunstwerken, zoals rotondes en viaducten) hebben effecten op het landschap. Het voornemen betekent een nieuwe doorsnijding van het bestaande landschap. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van het voornemen op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen. Uit het MER worden mogelijk mitigerende maatregelen geformuleerd, die verder in het op te stellen landschapsplan verwerkt kunnen worden.

5.8 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. Volgens de gemeentelijke beleidsadvieskaart kent het plangebied grotendeels een gematigde en in het oostelijke deel van het tracé (500 m) een hoge archeologische verwachtingswaarde. Er bestaat met name een verwachting voor meso- en neolithische vindplaatsen op de hogere delen (dekzandruggen en -kopjes) van het onderliggende Pleistocene dekzand. Op basis van een bureauonderzoek archeologie worden de effecten van het voorkeursalternatief en de varianten beschouwd en beoordeeld.

5.9 Bodem

Bodemopbouw

De aanleg van de Passage Dronten heeft naar verwachting een gering effect op de bodemopbouw. Er wordt in het MER gekeken naar de eventuele verstoring van een karakteristieke bodemopbouw en het grondverzet.

Bodemkwaliteit

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen voorkomen en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan.

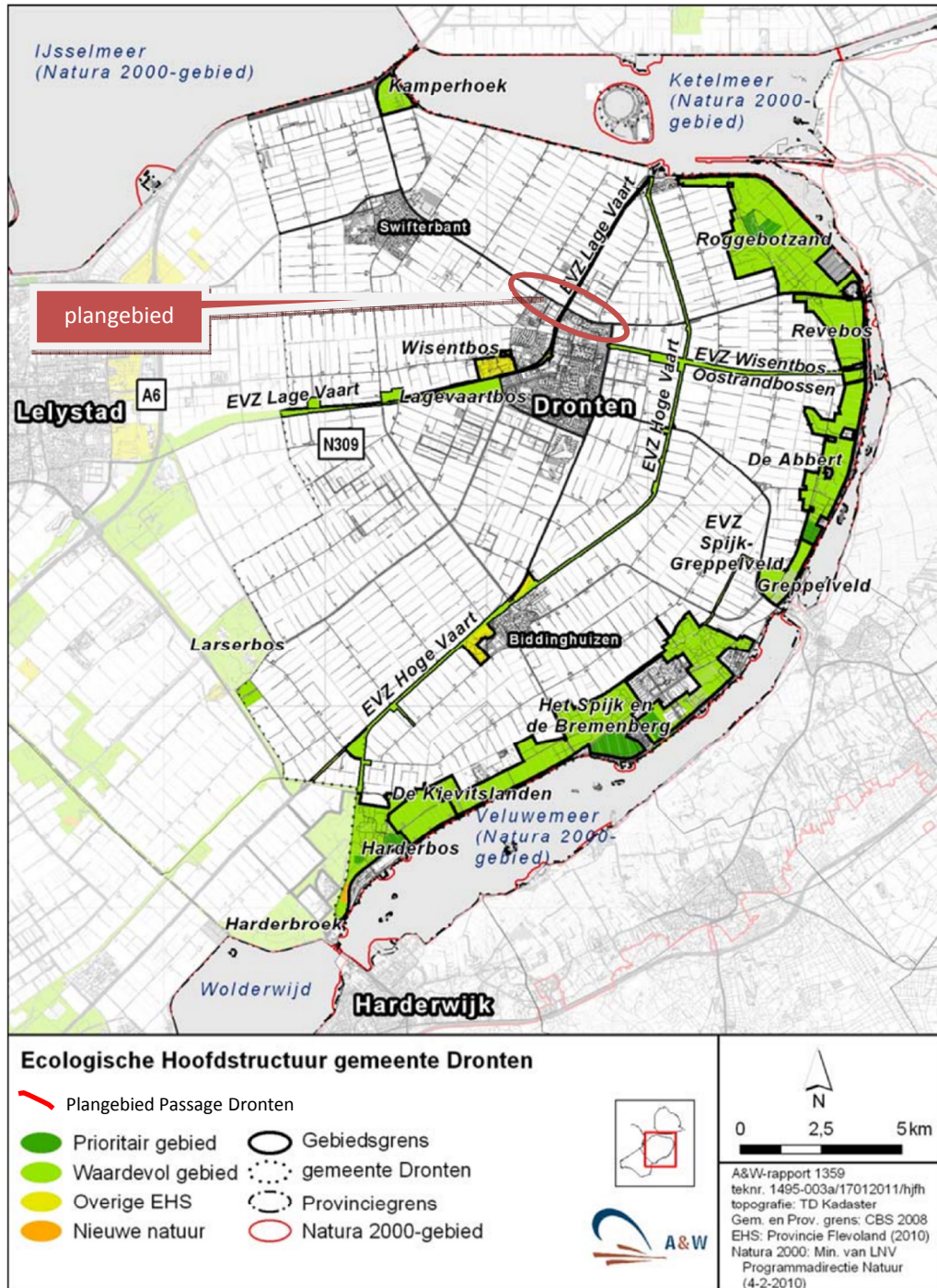
5.10 Water

Naar verwachting heeft de voorgenomen activiteit een gering effect op water. In het kader van het bestemmingsplan en het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aanleg van de Passage Dronten op het waterstructuur, het grondwater en de waterkwaliteit beschreven. De compensatie als gevolg van het toenemen van het verharde oppervlak komt hierin ook aan de orde.

5.11 Natuur

Ecologische Hoofdstructuur

De nieuwe weg overbrugt de (natte) ecologische verbindingszone Lage Vaart, onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (zie figuur 5.1). In het MER worden de effecten van de voorgenoemde activiteit op de ecologische verbindingszone in beeld gebracht.



figuur 5.1 Ecologische hoofdstructuur gemeente Dronten (Wiedema, 2010)

Natura 2000

In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen. Als gevolg van de aanleg van de weg is er geen sprake van versnippering of ruimtebeslag op deze gebieden. Het enige effect betreft stikstofdepositie. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Natura 2000-gebied Ketelmeer/Vossemeer (zie figuur 5.1). Dit gebied is op circa 5 km van het plangebied gelegen. Dit gebied betreft echter alleen een Vogelrichtlijngebied dat niet gevoelig is voor stikstof.

De dichtstbijzijnde gebieden waar ook stikstofgevoelige habitats voorkomen liggen op meer dan 10 kilometer afstand. Vanwege de aard van het project en de afstand tot deze habitats zijn ook geen negatieve effecten van stikstofdepositie te verwachten als gevolg van de N307 Passage Dronten. Dit zal in het MER nader onderbouwd worden.

Beschermde soorten

In en nabij het plangebied bevinden zich mogelijk een aantal beschermde soorten. Een onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten (natuurtoets) wordt verwerkt in het MER. In het genoemde onderzoek worden ook richtlijnen opgenomen over het omgaan met de voorkomende beschermde soorten en de te nemen maatregelen om verstoring zoveel mogelijk te voorkomen.