

Toelichting

Plan: Aanpassen kruising Ganzenweg - Knardijk
Status: ontwerp
Plantype: bestemmingsplan
IMRO-idn: NL.IMRO.0050.BPKruisingGAKD-ON01

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De turborotonde op het kruispunt van de N302 (Ganzenweg), N306 (Harderdijk) en de N707 (Knardijk) in de gemeente Zeewolde, die in 2002 is gerealiseerd, is één van de grootste verkeersknelpunten in het provinciale wegennetwerk van Flevoland.

Zowel in de ochtend- als de avondspits en bij de uitstroom van evenementen op en rond de Flevoboulevard treedt er vertraging op nabij de huidige turborotonde. In de avondspits treedt er zelfs ernstige filevorming op voor het verkeer vanuit de richting Lelystad in de richting van Harderwijk en is sprake van afwikkelingsproblemen in de overige richtingen.

Met name door de opengestelde verdubbeling van de N302 ter hoogte van Harderwijk, in 2010, is het verkeersaanbod sterk toegenomen. Het verkeersaanbod groeit naar verwachting de komende jaren nog verder. Op basis van de verkeersgegevens in het Nederlands Regionaal Model (NRM) 2010 en 2030 wordt verwacht dat de jaarlijkse verkeersgroei 1,74% bedraagt. Dit zal leiden tot een verdere toename van de wachttijden bij de turborotonde tijdens de spitsen en een afnemende verkeersveiligheid.

Om dit verkeersknelpunt in het provinciale wegennetwerk aan te pakken wordt het kruispunt aangepast. Hierbij zal de turborotonde plaatsmaken voor een ongelijkvloerse aansluiting. Omdat het bestaande kruispunt op de primaire waterkering ligt, zal ook de waterkering moeten worden aangepast. Met voorliggend bestemmingsplan wordt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising en het aanpassen van de primaire waterkering planologisch-juridisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het kruispunt van de N302 (Ganzenweg), N306 (Harderdijk) en de N707 (Knardijk) plus diverse weggedeelten direct aansluitend op het kruispunt. In de onderstaande afbeelding is het plangebied globaal weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

Voor de exacte ligging en begrenzing van het plangebied dient de digitale verbeelding die onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan te worden geraadpleegd.

1.3 Vigerende plannen

Ter plaatse van het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Plan	Identificatienummer	Vastgesteld
Reparatieplan Buitengebied 2018	NL.IMRO.0050.PH1Buitengebied-VA01	28-06-2018
Buitengebied 2016	NL.IMRO.0050.BPBuitengebied2016-va01	29-09-2016
Parapluherziening Parkeren	NL.IMRO.0050.BPParapluParkeren-VS01	12-12-2013
Partiële herziening bestemmingsplan Harderwold e.o.	NL.IMRO.0050.PHHarderwoldeo-VS01	11-12-2014
Harderwold e.o.	NL.IMRO.0050.BPHarderwoldeo-VS01	26-09-2013
Partiele herziening Bestemmingsplan Harderhaven	NL.IMRO.0050.BPherzHarderh-VS01	26-09-2013
Harderhaven	NL.IMRO.0050.BPHarderhaven-VS02	02-12-2010

1.4 Milieueffectrapportage

Voor het aanpassen van de kruising is een tweetal varianten ontworpen. De provincie Flevoland heeft er voor gekozen om in het kader van een zorgvuldige besluitvorming initieel vrijwillig een milieueffectrapport (MER) op te stellen, waarin deze twee varianten zijn afgewogen. Dit mede vanwege de noodzakelijke aanpassing van een primaire waterkering, wat direct m.e.r.-beoordelingsplichtig is. De kruising ligt namelijk op de primaire waterkering langs het Wolderwijd en het Veluwemeer.

De uit het MER voortgekomen voorkeursvariant (VKA) wordt met het voorliggende bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Het MER is als bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen.

In het MER wordt een beschrijving gegeven van beide varianten. Vanwege de leesbaarheid wordt in het bestemmingsplan enkel ingegaan op de voorkeursvariant zijnde een ongelijkvloerse haarlemmermeeraansluiting.

1.5 Leeswijzer

In deze plantoelichting komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het project beschreven. Dit het voorkeursalternatief (VKA) uit het MER. Het ruimtelijke beleidskader wordt vervolgens beschreven in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Dit gebeurt deels aan de hand van uitgevoerde (milieu)onderzoeken. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de juridische planregeling toegelicht. De financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan wordt toegelicht in hoofdstuk 7. Hierbij wordt ook ingegaan op de uitkomsten van het wettelijk vooroverleg en de zienswijzen procedure.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Flevoland is een door de mens gemaakt landschap. De geschiedenis van het plangebied gaat niet ver terug. In 1967 werd de dijk rondom Zuidelijk Flevoland gesloten en in 1967 werd de dijk rondom Zuidelijk Flevoland gesloten en in 1968 werden de IJsselmeerpolders drooggelegd. Het Flevopoldergebied bestaat hoofdzakelijk uit vruchtbare kleigronden.

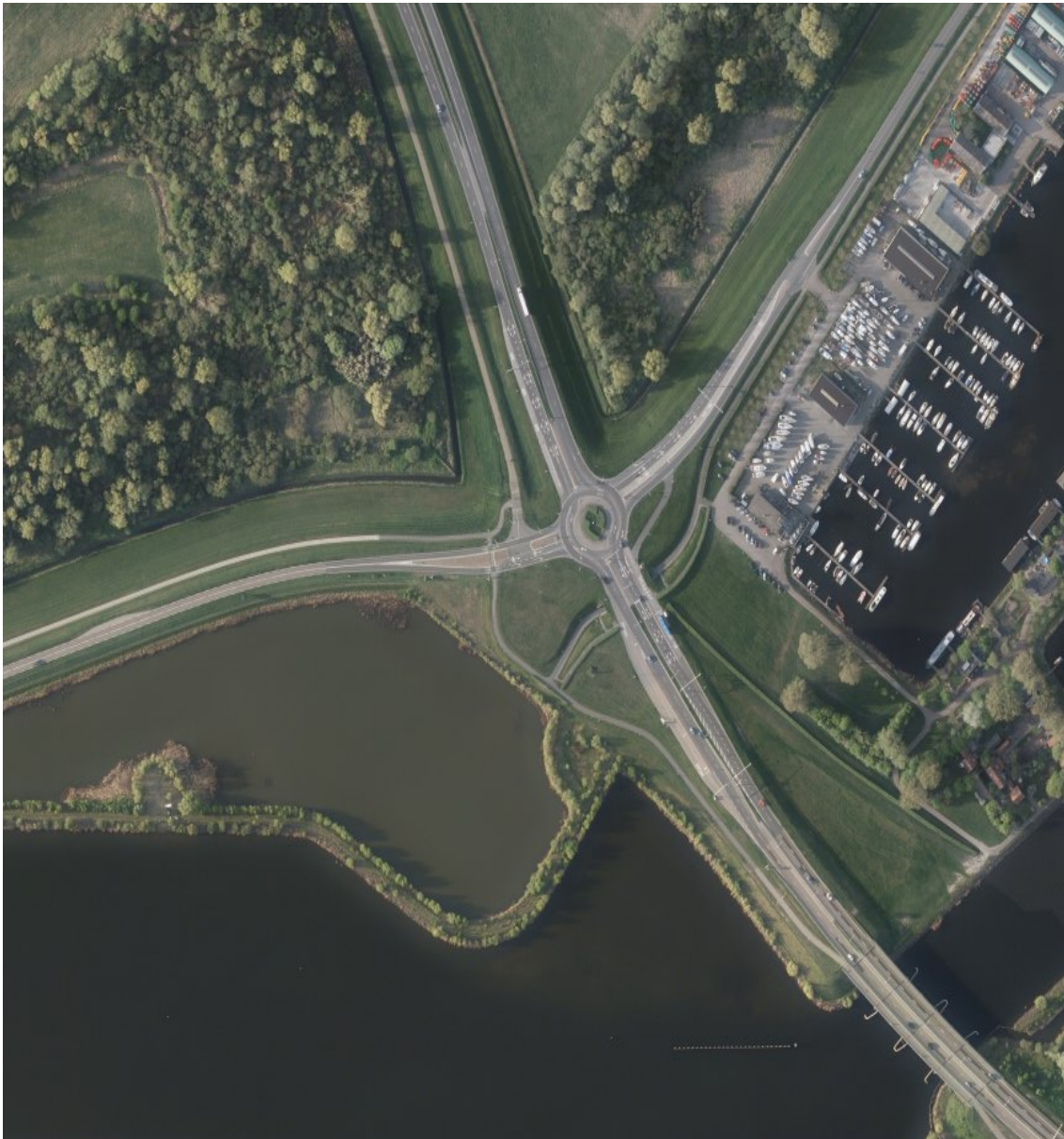
2.2 Ruimtelijke en functionele structuur

2.2.1 Verkeersinfrastructuur

In de huidige situatie is in het plangebied sprake van een gelijkvloerse kruising in de vorm van een turborotonde, welke in 2002 is gerealiseerd. Bij de turborotonde komen drie provinciale wegen samen: de Knardijk (N707), Harderdijk (N306) en de Ganzenweg (N302). De beperkte capaciteit van de bestaande kruising zorgt met name tijdens de spitsen voor ernstige afwikkelingsproblemen.

In het plangebied bevinden zich enkele fietsroutes. Fietsverkeer kan doormiddel van een tunnel onder de N302 door.

In het plangebied bevinden zich, ten oosten van de turborotonde, aan beide kanten van de N302 bushaltes.



Figuur 2.1 Luchtfoto bestaande situatie (Bron: Cyclomedia Streetsmart)



Figuur 2.2 Luchtfoto bestaande situatie (Bron: Cyclomedia Streetsmart)

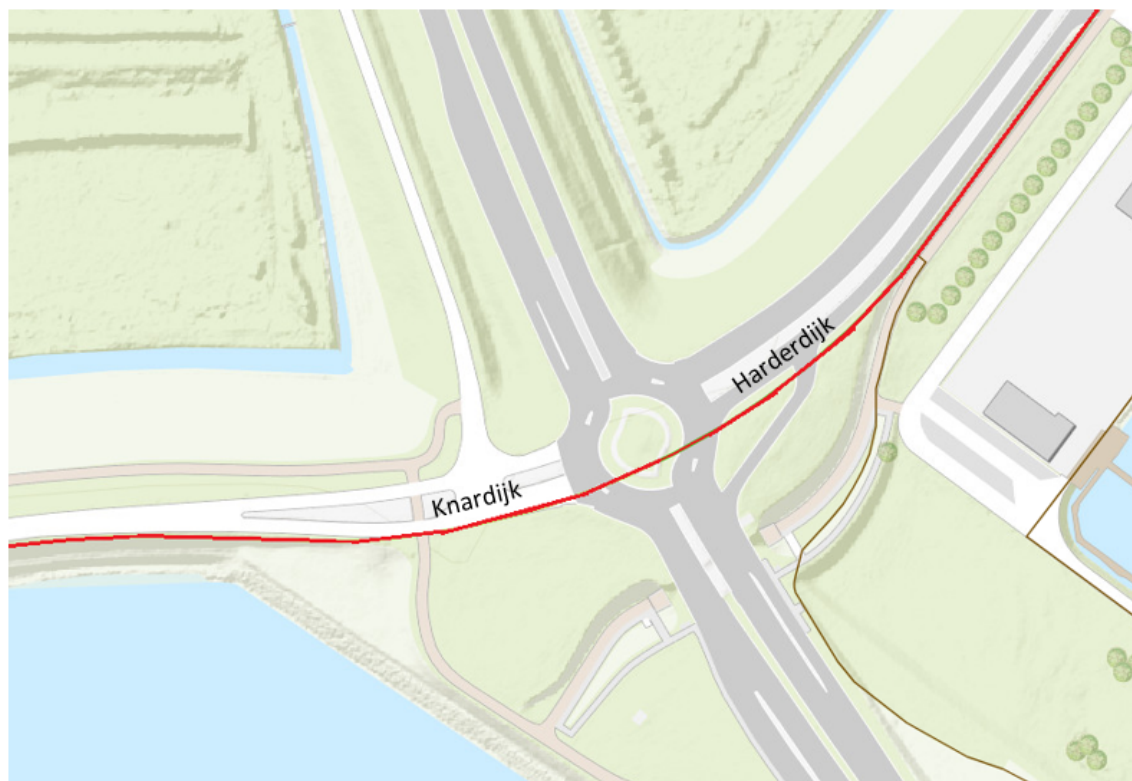
2.2.2 Primaire waterkering

Primaire waterkeringen bieden bescherming tegen overstromingen bij hoogwater vanuit de Noordzee, de Waddenzee, de grote rivieren Rijn, Maas en Westerschelde, de Oosterschelde, het IJsselmeer, het Volkerak-Zoommeer, het Grevelingenmeer, het getijdedeel van de Hollandsche IJssel en de Veluwerandmeren.

De 18 km lange Knardijk tussen Zuidelijk en Oostelijk Flevoland is deels een primaire waterkering, die bescherming biedt bij hoogwater op de Veluwerandmeren. Het betreft het dijktraject tussen Biezenburcht en de kruising Knardijk-Ganzenweg in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De Knardijk loopt ten westen tot het midden van de bestaande rotonde, vanaf het midden van de rotonde richting het oosten ligt de Harderdijk. De Harderdijk is eveneens een primaire waterkering. Rondom het gebied Harderhaven bevindt zich nog de regionale waterkering Harderhaven.



Figuur 2.3 Waterkeringen in omgeving (Legger Waterschap Zuiderzeeland, 2019)



Figuur 2.4 Primaire keringen ter plaatse van het plangebied

2.3 Directe omgeving

Direct ten zuiden van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren. Ten oosten van het plangebied bevindt zich het buurtschap Harderhaven, bestaande uit acht woonhuizen (voormalige Rijksdienstwoningen), negen woonarken en de haven met loodsen en bedrijvigheid en een scoutcentrum. De haven van het buurtschap is in de eerste helft van de jaren vijftig gerealiseerd als werkhaven voor de aanleg van de polder Oostelijk Flevoland.

Ten noorden van het buurtschap ligt het Harderbos en ten westen van het Harderbos ligt het Harderbroek. Beide gebieden zijn eigendom van Staatsbosbeheer en worden beheerd door Natuurmonumenten. De gebieden maken onderdeel uit van de natte as tussen de Vechtplassen en de IJsseldelta.

2.4 Eigendomssituatie

De grond in het plangebied is in eigendom van het Rijk, waterschap, provincie en Staatsbosbeheer. De gronden van Staatsbosbeheer worden beheerd door Natuurmonumenten.

Hoofdstuk 3 Projectbeschrijving

3.1 Ongelijkvloerse aansluiting

De te realiseren ongelijkvloerse aansluiting betreft een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting, die ook veelal bij snelwegaansluitingen wordt toegepast. De Ganzenweg (N302) gaat in deze variant, ten opzichte van de bestaande situatie, eerder naar het oorspronkelijke maaiveld (doorsnijding van de huidige waterkering). Het doorgaand verkeer op de Ganzenweg (N302) heeft bij deze variant niet te maken met kruisend verkeer. Verkeer op de Knardijk/Harderwijk kruist de Ganzenweg (N302) namelijk bovenlangs, waarbij het twee rotondes passeert. Afwatering geschiedt onder vrij verloop naar naastgelegen berm- of kwel sloten.

De op- en afritten van de Ganzenweg (N302) sluiten aan op de twee rotondes, die vrijwel direct aan de Ganzenweg (N302) liggen. Ook verkeer afkomstig vanuit de richting van Harderwijk/A28, dat vanaf de Ganzenweg (N302) de Knardijk wil oprijden passeert twee rotondes. Dat geldt ook voor verkeer afkomstig uit de richting van Lelystad, dat vanaf de Ganzenweg (N302) de Harderdijk wil oprijden.

De fietstunnel wordt vervangen door een bovengrondse fietsverbinding langs de Knardijk/Harderwijk. Fietzers kruisen de invoeg- en uitvoegstrook van de Ganzenweg gelijkvloers.

De bushaltes worden verplaatst van de doorgaande weg (N302) naar de op- en afritten. In de richting Harderwijk komt de bushalte aan de oprit naar de N302. In de tegenovergestelde richting komt de bushalte aan de afrit van de N302.





Figuur 3.1 Impressies ongelijkvloerse aansluiting Bron: www.flevoland.nl

3.2 Waterkering

De primaire waterkering (dijk) wordt vanwege de verlaagde ligging van de Ganzenweg, over een lengte van enkele tientallen meters naar het zuiden verplaatst tot het punt waarop de Ganzenweg hoog genoeg ligt om als waterkering te fungeren.

In figuur 3.2 is met een blauwe dijklijn de nieuwe loop van de waterkering weergegeven.



Figuur 3.2 Waterkering

Hoofdstuk 4 Ruimtelijk beleid

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is het relevant ruimtelijk beleid van rijk, provincie en gemeente weergegeven waarmee rekening gehouden dient te worden in dit bestemmingsplan.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (2012)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) van 2012 zet het Rijk de nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteen en wordt vermeld welke instrumenten hiervoor worden ingezet.

Er wordt gestreefd naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. De drie hoofddoelstellingen hierbij zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Om een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland te realiseren kiest het rijk voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen, waarvoor zij verantwoordelijk is. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het aanpassen van de kruising Ganzenweg-Knardijk draagt bij aan een tweetal nationale belangen. Namelijk nationaal belang 5 (een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen) en nationaal belang 7 (het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen).

Het aanpassen van de kruising Ganzenweg-Knardijk is niet in strijd met de overige nationale belangen uit de SVIR.

4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het beleid dat in de SVIR is geformuleerd, is in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (hierna: Barro) vastgelegd in regelgeving. In het Barro zijn nationale belangen vastgelegd waar provincies en gemeenten rekening mee moeten houden als zij inpassingsplannen en bestemmingsplannen opstellen.

Het bestemmingsplan is opgesteld met inachtneming van de regels in het Barro. Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn onder andere de regels voor 'Hoofdwegen en landelijke spoorwegen', 'Primaire waterkeringen buiten het kustfundament' en 'Natuurnetwerk Nederland' van toepassing.

4.2.3 Nationale Omgevingsvisie (ontwerp, 2019)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI), Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving schetst een toekomstperspectief voor Nederland in 2050. Dit toekomstperspectief voor Nederland is:

- **Een klimaatbestendige delta**, waarbij Nederland beschermd is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid (ook voor de laaggelegen gebieden in het westen) gegarandeerd is en voldoende zoetwater beschikbaar is van goede kwaliteit;
- **Duurzaam, concurrerend en circulair**: een toekomstbestendige en volledig circulaire economie zonder vervuilende manieren van produceren en consumeren, met een uitstekend vestigingsklimaat en een hoge quality of life, met een zo goed mogelijke inpassing van duurzame energie in onze leefomgeving en slimme combinaties van functies zonder de risico's en milieunadelen te vergroten. Een economie die veel maatschappelijke winst oplevert in termen van banen, innovatie en nieuwe bedrijvigheid en exportmogelijkheden;
- **Kwaliteit van leven in stad en dorp**, met een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een goede verbondenheid van stad en land. De ontwikkelingen zijn gericht op kwaliteit, met gecontroleerde en doordachte groei waar dat nodig is, waardoor diversiteit in wonen, een stedelijk netwerk, prettige woonmilieus, met rust en ruimte maar ook vitale en leefbare regio's ontstaan.
- **Nabijheid en betrouwbare verbindingen**, een uitstekende bereikbaarheid wordt met een goede en betrouwbare infrastructuur gegarandeerd, waarbij wordt ingespeeld op locatiekeuzes voor wonen en werken (nabijheid). De infrastructuur is onderdeel van een mobiliteitssysteem dat een meer divers patroon van mobiliteit veilig, robuust en duurzaam afhandelt. Luchthavens blijven belangrijk voor een sterk internationaal netwerk voor de lange afstanden. De uitdaging is om het vliegverkeer net als het goederenvervoer op een zo veilige, efficiënte en duurzame manier vorm te geven.
- **Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk**, een veilig en gezond leven voor iedereen staat voorop. De leefomgeving nodigt uit om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen. Daarbij horen een goede milieukwaliteit, robuuste natuur, klimaatbestendigheid en voor iedereen goede toegang tot wonen, werken en voorzieningen.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transitie. Deze prioriteiten zijn:

1. Ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De aanpassing van de kruising Ganzenweg-Knardijk draagt met name bij aan het tweede en derde punt. Het houdt de regio bereikbaar en vergroot de veiligheid. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor eventuele gezondheidseffecten.

4.2.4 Conclusie rijksbeleid

Het bestemmingsplan is niet in strijd met het rijksbeleid. Met het bestemmingsplan wordt een bijdrage geleverd aan enkele nationale belangen uit de SVIR en voldaan aan de regels in het Barro.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Omgevingsprogramma provincie Flevoland

In het Omgevingsprogramma provincie Flevoland (2019) is het integrale omgevingsbeleid van de provincie Flevoland neergelegd. Het Omgevingsprogramma geeft ook het beleid voor mobiliteit.

4.3.2 Omgevingsverordening

In de Omgevingsverordening Flevoland (2019) zijn alle regels vastgelegd die de provincie hanteert op het gebied van onder andere wegen, water, milieu, bodem, natuur, wonen en ruimte. Er zijn zowel regels voor burgers en bedrijven als (instructie-)regels voor andere overheden opgenomen in de Omgevingsverordening.

Het plan maakt het noodzakelijk om het Natuurnetwerk Nederland te herbegrenzen (zie ook paragraaf 5.4). Het verzoek tot herbegrenzing is reeds ingediend. De provincie zal de herbegrenzing parallel aan de ruimtelijke procedure van het bestemmingsplan doorvoeren.

4.3.3 Omgevingsvisie FlevolandStraks

Met de Omgevingsvisie FlevolandStraks zet de provincie de koers uit voor de lange termijn. Dit doet de provincie door niet precies te beschrijven wat, waar en wanneer moet komen, maar met heldere doelen om deze stap voor stap uit te werken om zo de ambitie van de provincie te realiseren. Hiermee is de visie koersvast op de lange termijn en lenig op de korte termijn.

De ambitie van Flevoland is:

I. Het verhaal van Flevoland (Fysieke omgeving)

In 2030 is het polderlandschap van Flevoland verrijkt met nieuwe idealen van inwoners en ondernemers.

II. Krachtige samenleving (Sociaal-economische omgeving)

In 2030 staat Flevoland bekend als een omgeving die uitstekende mogelijkheden biedt voor ontplooiing, ontwikkeling en ontspanning.

III. Ruimte voor Initiatief (Bestuurlijke omgeving)

In 2030 heeft Flevoland de belofte van bestuurlijke vernieuwing waargemaakt.

Deze ambities zijn vervolgens verwoord in vier kernopgaven, waarin de vraagstukken en ambities voor de toekomst zijn beschreven:

1. Duurzame Energie

In 2030 staat Flevoland bekend als de provincie die draait op duurzame energie.

2. Regionale Kracht

In 2030 heeft Flevoland een aantal voorzieningen dat op bovenregionaal niveau van excellente kwaliteit is.

3. Circulaire economie

In 2030 staat Flevoland bekend als de grondstoffenleverancier voor de circulaire economie.

4. Landbouw: Meer smaken

In 2030 staat de Flevolandse agrosector bekend om het vermogen zicht voortdurend te verbeteren en te innoveren.

Het aanpassen van de kruising Ganzenweg - Knardijk staat de ambities en kernopgaven van Flevoland niet in de weg.

4.3.4 Conclusie provinciaal beleid

Het bestemmingsplan is niet in strijd met het beleid van de provincie Flevoland. Wel zal de provincie het Natuurnetwerk Nederland herbegrenzen ten behoeve van dit plan.

4.4 Regionaal beleid

4.4.1 Waterbeheerplan Zuiderzeeland 2016-2021

Het Waterbeheerplan Zuiderzeeland 2016-2021 (vastgesteld 27 oktober 2015) bevat het beleid van het waterschap over de zorg voor waterveiligheid en voldoende en schoon water. In het plan staan de doelen en de maatregelen die het waterschap in de periode 2016-2021 neemt om die doelen te realiseren. Het waterschap onderkent vier belangrijke doelen: waterveiligheid, schoon water, voldoende water en water en ruimte.

Hoog water is een reële bedreiging voor de veiligheid in Flevoland. De primaire keringen beschermen Flevoland tegen deze

bedreiging. In 2017 gelden er nieuwe wettelijke veiligheidsnormen voor primaire waterkeringen. Die houden rekening met de kans op overstromingen en met de schade die daardoor kan ontstaan. Het waterschap wil ook in de toekomst de veiligheid blijven waarborgen door zich voor te bereiden op sociale, ruimtelijke, economische en klimatologische ontwikkelingen. De veiligheid van Flevoland tegen overstromingen wordt binnendijs ondersteund door een compartimenteringsdijk (de Knardijk). De buitendijs gebieden worden door middel van regionale keringen beschermd tegen de dreiging van hoog water. Maatschappelijk is er vraag naar bebouwing van of op de waterkeringen aan de randen van de polder. Technisch kan het en daarom werkt het waterschap mee aan ruimtelijke oplossingen mits de veiligheid gewaarborgd kan worden.

Samen met gebiedspartners wordt gewerkt aan een ecologisch gezond watersysteem in het stedelijk en landelijk gebied. Goede leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden (structuurdiversiteit) voor de aquatische flora en fauna in het beheergebied zijn noodzakelijk. Zo worden natuurvriendelijke oevers en vispassages aangelegd. Tegelijk wordt vestiging en verspreiding van exoten tegengegaan.

Het Waterschap streeft naar een goede oppervlaktewaterkwaliteit waarbij de aanwezigheid van schadelijke stoffen in het water en de waterbodems geen probleem is. Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het water doordat water wordt verontreinigd. Door goed om te gaan met afvalwater zorgt het waterschap ervoor dat zoveel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan. Het waterschap zet de eerste stappen naar een duurzaam afvalwatersysteem: door energie en grondstoffen terug te winnen uit afvalwater wordt de uitstoot van broeikasgassen verminderd en wordt zuinig omgegaan met schaarse nutriënten.

Het waterschap wil een robuust watersysteem dat voorbereid is op de effecten van toekomstige klimaatveranderingen. Dit betekent dat het watersysteem zo is ingericht dat wateroverlast wordt voorkomen tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De andere kant van de verwachte klimaatveranderingen is dat ook extreem droge periodes vaker voor zullen komen. Het robuuste watersysteem dat het waterschap nastreeft zal dan ook in staat moeten zijn om te anticiperen op watertekort tijdens extreme droogte. Daarbij is de feitelijke situatie van het watersysteem ook daadwerkelijk zoals in de legger is beschreven. Het beheer en onderhoud richt zich op het goed functioneren van het watersysteem, daarnaast is het ook afgestemd op het ter plekke gewenste ecologische functioneren van de watergang. Grondwaterbeheer (uitgezonderd drinkwaterwinning, grote industriële onttrekkingen van meer dan 500.000 m³ per jaar en koude-warmte opslag) ligt vanaf 2009 bij het waterschap. De verschillende eisen die gebruiksfuncties stellen aan het peil, de voorraad en de kwaliteit van het grondwater zullen goed moeten worden afgestemd.

Samen met gemeenten gaat het waterschap op zoek naar nieuwe maatregelen om overlast van hevige neerslag of extreme droogte te voorkomen. De ruimtelijke ambities zijn groot en het watersysteem biedt prachtige kansen. Daarom wil het waterschap vroeg bij nieuwe ontwikkelingen worden betrokken.

4.4.2 Conclusie regionaal beleid

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Waterbeheerplan. In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op de effecten van het plan op de waterhuishouding.

4.5 Gemeentelijk beleid

4.5.1 Structuurvisie Zeewolde 2022

De kracht van Zeewolde bepaald door een combinatie van ruimtelijke en cultuurhistorische kenmerken: het polderlandschap, de randmeren, grootschalige bosgebieden, een kleinschalig en dorps karakter, toeristisch-recreatieve voorzieningen, het grote areaal agrarische gronden en bedrijvigheid.

In de Structuurvisie Zeewolde 2022 formuleert de gemeente Zeewolde haar ruimtelijke visie op de toekomst tot 2022. Kleinschalige initiatieven, in de vorm van bijzondere locaties in het groen en op het water, het vasthouden van de werkgelegenheid, de interesse voor

Ontwikkelingen op het gebied van gezondheid, wellness en recreatie, en de aandacht voor een duurzame ontwikkeling zijn belangrijke onderwerpen die in de periode tot en met 2022 op de agenda van de gemeente Zeewolde staan. Ook belangrijk zijn de ontwikkelingen in de regio, waar indien mogelijk op ingespeeld kan worden. Dit betreft bijvoorbeeld de uitbreiding van Lelystad airport. De structuurvisie geeft richting aan deze belangrijkste onderwerpen, waarbij de nadruk voor de periode tot en met 2022 vooral ligt op projecten op het gebied van wonen, werken, welzijn en duurzaamheid.

Een van de thema's waar in de structuurvisie aandacht aan wordt besteed is verkeer. De ligging van Zeewolde zorgt namelijk voor een (auto)mobiele bevolking. Veel bewoners werken buiten de gemeente, waardoor tweemaal daags een forensenstroom het dorp in en uitgaat. Deze stromen zijn vooral gericht op de Veluwe en Utrecht. In de structuurvisie is als opgave het continu optimaliseren van de verkeersstromen opgenomen. Een van de hierbij genoemde ambities is het optimaliseren van de ontsluiting richting Harderwijk (N302). Het bestemmingsplan draagt hieraan bij.

4.5.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012-2020

Het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012-2020 (hierna GVVP) van de gemeente Zeewolde bestaat uit een visiedocument, uitvoeringsprogramma en monitoringsprogramma. In het visiedocument zijn de ambities van de gemeente Zeewolde op verkeer- en

vervoergebied vastgelegd. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de noodzakelijke maatregelen voor het verwezenlijken van de ambities en het monitoringsprogramma dient om de voortgang te bewaken.

De gemeente stelt in het GVVP ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Voor wegverkeer geldt dat de belangrijkste pendelstromen van en naar Zeewolde zich op Utrecht en de Veluwe richten. De ontsluitingen richting Nijkerk en Harderwijk zijn daarmee van groot belang. Ook in de toekomst moet de doorstroming en de capaciteit naar deze twee richtingen op orde zijn. Voor de lange termijn is het te verwachten dat er een derde en een vierde pendelstroom richting Almere en Lelystad Airport zou kunnen ontstaan.

Dit ambities van de gemeente zijn een goede, heldere en snelle ontsluiting van Zeewolde, zowel intern als extern, het bewaken van een prettig woonklimaat en het opheffen dan wel voorkomen van barrièrewerking van bestaande en nieuwe infrastructuur.

Een knelpunt voor de bereikbaarheid van Zeewolde is volgens het GVVP de capaciteit van de kruispunten van de Ganzenweg. De aanpassing van de kruising, die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, sluit aan op de in het GVVP genoemde maatregelen. Een relevante maatregel om de bereikbaarheid van Zeewolde te waarborgen is volgens het GVVP het bij de provincie Flevoland aandringen op monitoren, bewaken en zo nodig nemen van maatregelen om de huidige reistijden op de Gooiseweg, Nijkerkerweg en de Ganzenweg, inclusief kruispunten (wegen allen in beheer bij de provincie) te behouden danwel te verbeteren.

4.5.3 Conclusie gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan is niet in strijd met het beleid van de gemeente Zeewolde. Met het bestemmingsplan wordt een bijdrage geleverd aan enkele ambities en knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van Zeewolde.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt de verantwoording voor het aanpassen van de kruising Ganzenweg - Knardijk aan de hand van de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Allereerst wordt kort ingegaan op het MER dat is opgesteld voor het project.

5.2 Milieueffectrapportage

In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijk belangrijke milieugevolgen een zogenaamde milieueffectrapportage-procedure te doorlopen en een milieueffectrapport op te stellen. Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieu een waardige plaats te geven in de besluitvorming. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht (C-lijst in het Besluit m.e.r.). Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor andere activiteiten geldt dat zij afhankelijk van de omstandigheden nadelige milieugevolgen kunnen hebben (D-lijst in het Besluit m.e.r.). Voor deze laatste activiteiten geldt een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) geeft aan of voor een project een m.e.r.- (beoordelings)plicht van toepassing is.

De wijziging van een weg, zoals de Knardijk, is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig omdat de wijziging betrekking heeft op een tracélengte van minder dan 5 kilometer. Echter, als onderdeel van de aanpassing van de kruising wordt ook de primaire waterkering gewijzigd. De bestaande kruising ligt namelijk op de primaire waterkering langs het Wolderwijd en het Veluwemeer. De wijziging van een primaire waterkering is als activiteit genoemd onder activiteit D3.2 in het Besluit-m.e.r.. Voor de wijziging van een primaire waterkering geldt geen drempel, dat betekent dat de vaststelling van het bestemmingsplan waarin ook de wijziging van de primaire waterkering mogelijk wordt gemaakt, direct m.e.r.-beoordelingsplichtig is. De gemeente Zeewolde heeft er echter voor gekozen om in het kader van een zorgvuldige besluitvorming vrijwillig een MER (zie bijlage 1) op te stellen en de m.e.r.-procedure te doorlopen.

In het MER zijn twee varianten voor de aanpassing van de kruising beoordeeld aan de hand van de effecten op de varianten op bodem en water, ecologie, landschap, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, verkeer en woon-, werk- en leefmilieu. Afweging van de effecten van de twee varianten heeft geleid tot een voorkeursalternatief (VKA) zijnde een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting. Het voorliggende bestemmingsplan is bedoeld om de realisatie van het VKA planologisch-juridisch mogelijk te maken.

5.3 Geluid

5.3.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt dat onderzoek naar de geluidsuitstraling van alle wegen dient te worden gedaan, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km-zone. Iedere weg heeft een geluidszone die afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Zie ook onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Geluidszone binnenstedelijk	Geluidszone buitenstedelijk
-------------------	-----------------------------	-----------------------------

1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Indien geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de zone conform de Wet geluidhinder, moet de optredende geluidsbelasting ter plaatse van deze bestemmingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Indien fysieke wijzigingen plaatsvinden aan een bestaande weg dient onderzocht te worden of deze leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Van een reconstructie is volgens de Wet geluidhinder sprake wanneer als gevolg van één of meer wijzigingen aan een aanwezige weg de toekomstige geluidsbelasting op een gevel van een woning met 2 dB of meer wordt verhoogd.

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is bepaald hoe afronding van geluidsbelastingen dient plaats te vinden. Er wordt gerekend met twee cijfers achter de komma en het cijfer wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal: 1,49 dB wordt afgerond naar 1 dB en 1,50 dB wordt afgerond naar 2 dB.

De toets of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder gebeurt aan de hand van de toetswaarde en de te verwachten toekomstige geluidsbelasting. Onder de toetswaarde wordt verstaan de laagste van:

- a. De geluidsbelasting één jaar voor de fysieke ingreep, of
- b. De eerder vastgestelde waarde.

De toekomstige geluidsbelasting wordt bepaald aan de hand van het akoestisch maatgevende jaar na openstelling van de weg. Hiervoor wordt het tiende jaar na gereedkomen van de aanpassing van de kruising Ganzenweg - Knardijk gehanteerd.

Wanneer sprake blijkt van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is nader onderzoek nodig naar het effect van maatregelen.

5.3.2 Onderzoek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is nagegaan welk effect de aanpassing van de kruising Ganzenweg - Knardijk heeft op de geluidsbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van deze weg. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in [Bijlage 2](#).

Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de wijzigingen aan deze weg niet resulteren in een verhoging van de geluidsbelasting op de gevels van de omliggende geluidsgevoelige gebouwen van 2 dB of meer. Daardoor is geen sprake van reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen is daarom niet nodig.

De toename ter plaatse van de woningen en de ligplaatsen bedraagt maximaal 0,24 dB ten gevolge van de N302 Ganzenweg - Knardijk en maximaal 0,49 dB ten gevolge van de N306 Harderdijk. De woningen Harderdijk 3 tot en met Harderdijk 9 ondervinden een uitstralings-effect van maximaal 0,56 dB.

De toenames ten gevolge van de wijzigingen aan de kruising Ganzenweg - Knardijk zijn minimaal. Er is geen sprake van een negatief effect op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en de ligplaatsen in de omgeving van de kruising Ganzenweg - Knardijk.

5.3.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Het project voldoet aan de Wet geluidhinder, er is geen procedure voor een hogere waarde noodzakelijk. Bovendien is er geen noemenswaardige verandering in de geluidsbelasting bij omliggende gevoelige objecten, waardoor het woon- en leefklimaat ter plaatse niet wezenlijk wijzigt. Er is geen aanleiding om maatregelen te treffen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening staat het aspect geluid de vaststelling en uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.4 Ecologie

5.4.1 Toetsingskader

Ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde natuurwaarden. Dit betreft potentiële effecten op vogel- en vleermuissoorten, maar ook effecten op beschermde natuurgebieden zijn mogelijk. Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht is. De Wet natuurbescherming bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het project op de beschermde natuurwaarden.

Soortenbescherming

De bescherming van in het wild voorkomende planten- en diersoorten is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. De Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn zijn voor Nederland geïmplementeerd in deze wet. Op grond van de Wet natuurbescherming gelden diverse verbodsbepalingen, zoals het doden van specifiek aangewezen vogel- en vleermuissoorten.

Natura 2000 gebieden

Natura 2000 is een netwerk van Europese natuurgebieden. Deze gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. In Nederland zijn deze richtlijnen geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Nederland heeft ruim 160 Natura 2000-gebieden, waaronder het IJsselmeer en de Waddenzee. Per gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd voor de soorten waarvoor het gebied een belangrijke functie heeft. Activiteiten in Natura 2000-gebieden zijn alleen toegestaan als significant negatieve effecten op de gestelde instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten, of als een afweging heeft plaatsgevonden over alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en de inzet van compenserende maatregelen. In de passende beoordeling worden de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Daarbij dient ook een eventuele externe werking van een initiatief op nabijgelegen Natura 2000-gebieden te worden bepaald. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn bieden een juridisch kader dat verzekert dat menselijke activiteiten worden ondernomen op een wijze die de integriteit van Natura 2000-gebieden niet negatief beïnvloeden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Wanneer (kleine) natuurgebieden en de daarin voorkomende soorten geïsoleerd komen te liggen, bijvoorbeeld door bebouwing en infrastructuur, bestaat het risico dat soorten niet kunnen overleven en het natuurgebied zijn waarde verliest. Door het aaneenschakelen van natuurgebieden wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van deze achteruitgang van natuur en biodiversiteit (veelheid van soorten). Provincies wijzen de NNN-gebieden aan en deze worden op hun beurt vastgelegd in ruimtelijke plannen van de gemeenten. De ecologische hoofdstructuur is planologisch beschermd met het 'nee, tenzij'-principe. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze het gebied aantasten, tenzij er geen alternatieven zijn en de ontwikkeling van groot openbaar belang is. Schadelijke effecten op de natuur dienen te worden gecompenseerd.

5.4.2 Onderzoek

Soortenbescherming

In 2018 is een natuuronderzoek in het plangebied uitgevoerd door Landschapsbeheer Flevoland (Reinhold & Borsch 2018, Bijlage 5), waarbij de aanwezigheid van beschermde soorten in het kader van de Wet natuurbescherming in kaart is gebracht. Uit het natuuronderzoek blijkt dat enkele beschermde zoogdiersoorten en vogels in het plangebied aanwezig zijn. Er zijn drie paarverblijfplaatsen aanwezig van ruige dwergvleermuis in holle bomen in (de omgeving van) het plangebied. De meervleermuis heeft een kleine vliegroute onder de brug van het randmeer. De werkzaamheden op zich vormen geen bedreiging voor de meervleermuis. Er zijn geen verblijfplaatsen, belangrijke vliegroutes of jachtgebieden tijdens de uitvoering in het geding. Het eindresultaat kan echter wel effect hebben op de vliegroute van een klein aantal meervleermuizen. Het betreft de vliegroute onder de brug van het randmeer. Of het werkelijk effect heeft hangt af van de gebruikte verlichting van de Knardijk ter hoogte van de wateren bij Harderhaven. Als de lichtbron weinig verstrooiing heeft op het wateroppervlak en de lichtkleur wit of amberkleurig is, zal de meervleermuis hier geen hinder van ondervinden. Tevens komt de boommarter voor in het gebied. Voortplanting vindt net buiten het plangebied plaats, het plangebied maakt onderdeel uit van het leefgebied van de soort. De otter en bever komen in de directe omgeving van het plangebied voor. Ze kunnen incidenteel in het plangebied voorkomen, maar het plangebied vormt geen essentieel leefgebied voor deze soorten. In met name het natuurerrein rond de huidige weg komen broedende vogels voor. Er zijn geen vogels met een jaar rond beschermde nestplaats zoals roofvogels en roek aanwezig in het plangebied. Het betreft algemeen voorkomende vogelsoorten waarvan het nest niet jaar rond is beschermd. Er zijn geen beschermde soorten vaatplanten, vissen, amfibieën, reptielen en ongewervelden aanwezig in het plangebied.

Natura 2000 gebieden

Het plangebied ligt op korte afstand van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren. In feite loopt de begrenzing van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren tot aan de steenbekleding langs de oeverzone van de Veluwerandmeren. Op ca. 4 km afstand van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Veluwe. Directe effecten van aanlegwerkzaamheden op dit Natura 2000-gebied kunnen gelet op de relatief grote afstand en de ligging van de stad Harderwijk tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied op voorhand worden uitgesloten. Andere Natura 2000-gebieden liggen op grote afstand (> 12 km).

Er is geen sprake van ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren. Van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren door geluidverstoring is geen sprake.

Stikstofdepositie

Er is onderzoek verricht naar de uitstoot van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Uit de uitgevoerde Aerijs-berekening (Bijlage 6) en een ecologische analyse van de effecten (Bijlage 7) blijkt dat aanleg en gebruik van van de nieuwe kruising Ganzenweg-Knardijk niet leidt tot een toename aan stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase. In de gebruiksfase is er na realisatie van het plan zelfs sprake van een vermindering van de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden ten opzichte van de situatie zonder realisatie van het plan, omdat de congestie op en rond de kruising afneemt. Op basis van voorgaande wordt geconcludeerd dat het voorgenomen plan niet leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de voor de relevante Natura 2000-gebieden aanwezige habitattypen en/of leefgebieden van soorten. De uitvoerbaarheid van het voorgenomen plan is daarom in het licht van de Wet natuurbescherming niet in het geding.

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 zij voordat de genemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt.

Natuurnetwerk Nederland

De Ganzenweg ter hoogte van de turbotonde doorkruist het NNN. Westelijk ligt het Harderbroek, oostelijk het Harderbos. Beide

maken onderdeel uit van de natte as tussen de Vechtplassen en de IJsseldelta. Vanwege de belangrijke verbindende functie van beide gebieden in een groter geheel, is uitwisseling van dieren tussen beide gebieden belangrijk. Daarom is in het verleden een grotere ecologische verbinding aangelegd (Baardman) en een ecoduiker ter hoogte van de ingang Harderbroek.

De aanpassing van de kruising leidt tot een ruimtebeslag binnen het NNN. Op basis van de afweging in het MER is de variant gekozen met het kleinste ruimtebeslag in het NNN gebied. Het verlies aan NNN dient in het kader van de omgevingsverordening van de provincie Flevoland gecompenseerd te worden. De procedure voor herbegrenzing van de NNN loopt via de provincie Flevoland, parallel aan de ruimtelijke procedure. Het verzoek tot herbegrenzing is reeds ingediend.

Het verlies aan NNN gebied zal elders worden gecompenseerd. Het bredere weglichaam van de aangepaste kruising leidt niet tot extra barrièrewerking op fauna omdat direct ten noorden van de huidige turbotonde een faunapassage onder de Ganzenweg wordt aangelegd. Ten opzichte van de bestaande situatie worden slechts enkele tientallen hectare NNN extra belast met geluid.

5.4.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Om verstoring van de meervleermuizen onder de brug over het randmeer te voorkomen wordt langs de Knardijk/Harderwijk een witte/amberkleurige lichtbron gebruikt die weinig/geen lichtverstrooiing geeft op het wateroppervlak. Deze eis neemt de initiatiefnemer op bij de aanbesteding van de uitvoering. Er is geen aanleiding vanuit het aspect ecologie om een juridische regeling in het bestemmingsplan op te nemen.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Toetsingskader

Erfgoedwet

In de Erfgoedwet is de bescherming van het archeologisch erfgoed geregeld. Deze wet verplicht om bij de bestemming van de in het bestemmingsplan begrepen gronden, rekening te houden met de in de bodem aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.

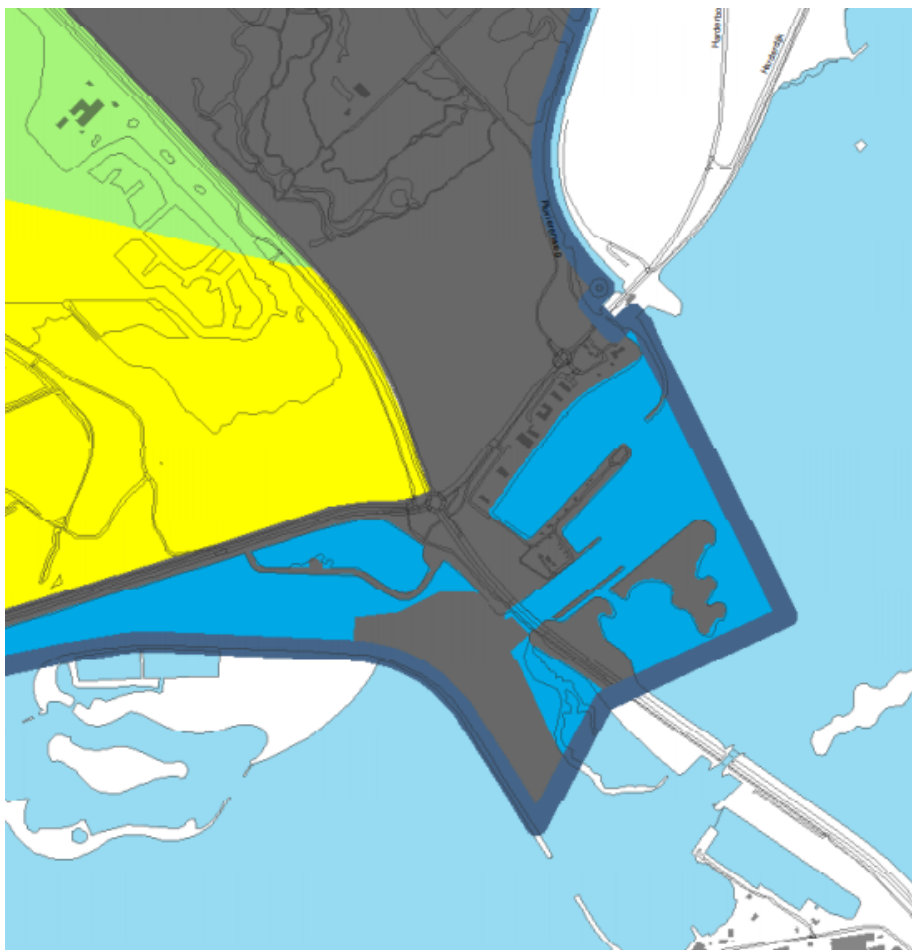
Archeologische waarden zijn in Nederland veelal onzichtbaar, aangezien ze grotendeels verborgen liggen in de bodem. Hierdoor zijn ze niet eenvoudig te karteren. Voor de onbekende waarden heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) opgesteld. Voor de bekende waarden is de Archeologische Monumentkaart (AMK) opgesteld. Bij bodemverstoringen dient getoetst te worden of de archeologische waarden niet verstoord of beschadigd worden.

Archeologische vrijstellingenkaart Zeewolde

De gemeente Zeewolde beschikt over een archeologische vrijstellingenkaart. Op deze kaart worden zeven gebieden onderscheiden:

- Archeologie vrij: geen voorschriften vanuit archeologie.
- Waarde - Archeologie 1: alle ingrepen zijn vergunningplichtig.
- Waarde - Archeologie 2: ingrepen dieper dan 50 centimeter beneden maaiveld en met een oppervlakte van 100 m² of meer zijn vergunningplichtig.
- Waarde - Archeologie 3: ingrepen dieper dan 50 centimeter beneden maaiveld en met een oppervlakte van 500 m² of meer zijn vergunningplichtig.
- Waarde - Archeologie 4: ingrepen dieper dan 100 centimeter beneden maaiveld en met een oppervlakte van 500 m² of meer zijn vergunningplichtig.
- Waarde - Archeologie 5: ingrepen dieper dan 150 centimeter beneden maaiveld en met een oppervlakte van 500 m² of meer zijn vergunningplichtig.
- Waarde - Archeologie 6: ingrepen met een oppervlakte van 25.000 m² of meer zijn vergunningplichtig.

Het plangebied is voor het grootste gedeelte gemarkeerd als 'Archeologie vrij'. Er gelden geen voorschriften vanuit Archeologie. Een gedeelte van het plangebied is gemarkeerd als 'Waarde - Archeologie 4'.



Figuur 5.1 Uitsnede Archeologische vrijstellingskaart Zeewolde

5.5.2 Onderzoek

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek ([Bijlage 3](#)) blijkt dat in een groot deel van het plangebied geen archeologische vindplaatsen meer worden verwacht vanwege bodemingrepen in het verleden (aanleg dijk en wegenstructuur). De exacte verstoringsdiepte van deze bodemingrepen is niet bekend, maar op de gemeentelijke vrijstellingskaart wordt er vanuit gegaan dat ter plaatse van de Knardijk (N707) – Harderdijk (N306) de bodemverstoring aanzienlijk is, waardoor het potentiële archeologische niveau is verstoord/verdwenen. Alleen aan het noordwestelijke deel van het plangebied (inclusief de Ganzenweg N302) is een gematigde verwachting toegekend voor vindplaatsen uit het Laat-Paleolithicum – Neolithicum in het onder onderliggende dekzandlandschap (vanaf 1,0 m beneden maaiveld). Het is echter de vraag of dit potentiële archeologische niveau nog intact is door erosie/verspoeling in de prehistorie en aantasting door golfwerking van de Zuiderzee in de Middeleeuwen – Nieuwe tijd. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek blijkt dat het gemeente-brede bureauonderzoek archeologie (Kerkhoven 2015) geen specifieke verwachting geeft voor het plangebied. Er worden namelijk landschappelijke eenheden (getijdegebied, oeverwallen) en periodes (Bronstijd – Middeleeuwen) beschreven die niet binnen het plangebied voorkomen.

Op basis van archeologisch vooronderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek ([Bijlage 4](#)) is gebleken dat de pleistocene ondergrond uit beekafzettingen bestaat in plaats van het verwachte verspoelde dekzand. Op grond hiervan kan de middelhoge verwachting uit het bureauonderzoek uit de periode Laat-Paleolithicum – Neolithicum en voor nederzettingsterreinen uit het Neolithicum naar laag worden bijgesteld. Dergelijke vindplaatsen worden eerder aan de randen van het beekdal verwacht. Op basis van de resultaten van het vooronderzoek blijkt dat in het plangebied geen archeologische resten bedreigd worden.

5.5.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

De aanpassing van de kruising heeft geen negatief effect op eventuele archeologische waarden in het plangebied. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' uit het archeologiebeleid is op basis van de uitgevoerde onderzoeken niet toegekend

aan het plangebied.

5.6 Bodem

5.6.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit. De milieuhygiënische bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de beoogde bestemming. Een nieuwe functie mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is, of geschikt te maken is, voor de nieuwe bestemming.

5.6.2 Onderzoek

Er zijn onderzoeken verricht naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Het betreft een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek. Beide onderzoeken zijn opgenomen in Bijlage 8.

In het vooronderzoek zijn diverse deellocaties binnen het plangebied aangewezen als verdacht voor bodemverontreiniging. Het betreft:

- De bodem onder de met asfalt verharde wegen en fietspaden en de bodem onder de stukken met beton verharde busbaan (vanwege de aanwezige puinfundering).
- Het voormalig schouwpad zuidelijk van de N707 (Knardijk) (vanwege asfalt en mogelijk aanwezige puinfundering).
- De bermen langs de wegen (vanwege de plaatselijk aangetroffen bijmenging met puin en vanwege afstromend wegwater).

De overige delen van het plangebied worden op basis van het vooronderzoek als onverdacht voor bodemverontreiniging beschouwd. Naar aanleiding van het vooronderzoek is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de analyseresultaten blijkt dat de boven- en ondergrond niet verontreinigd is. Ook is geen asbest aangetroffen in de grond.

Het grondwater vertoont plaatselijk een lichte verontreiniging met barium. Aangezien in de grond geen verhoogde gehalten met zware metalen zijn gemeten, zijn de in het grondwater gemeten gehalten niet vanaf het maaiveld in de bodem gekomen. Daarom wordt aangenomen dat de verhoogde gehalten in het grondwater zijn veroorzaakt door natuurlijke (bodem) processen. Van een verontreinigde situatie is daarom geen sprake.

5.6.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

De bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7 Verkeer

5.7.1 Capaciteitsproblemen

Uit een uitgevoerde verkenning (Anteagroup, 2014) blijkt dat de huidige (turbo)rotonde, die is aangelegd in 2002, zijn capaciteitsgrens ruimschoots heeft bereikt. Met name door de opengestelde verdubbeling van de N302 ter hoogte van Harderwijk in 2010 is het verkeersaanbod sindsdien sterk toegenomen. Tussen 2014 en 2018 is het verkeer autonoom gegroeid met 19% van circa 32.000 tot 38.000 motorvoertuigen, dit is meer dan de prognoses, mede door de groei van de economie en knelpunten elders.

Op het drukste uur passeren over de N302 circa 2.000 motorvoertuigen (avondspits richting Harderwijk). In de avondspits blijkt deze reistijd op dit traject 78% langer te zijn.

5.7.2 Verkeersintensiteiten

De aanpassing van de kruising zorgt er voor dat het verkeer beter doorstroomt. Het verkeer op de Ganzenweg (N302) kan door de ongelijkvloerse kruising ongehinderd doorrijden en ondervindt geen wachttijd meer. Het verkeer van en naar de N707 en N306 gaat via de rotonde naar de toe- of afrit van de Ganzenweg, waardoor sprake is van een vlotte doorstroming.

De aanpassing van de kruising leidt niet tot extra verkeer omdat de aanpassing van de kruising er niet toe zal leiden dat een alternatieve route minder aantrekkelijk zal worden. De Ganzenweg betreft namelijk een oeververbinding tussen twee provincies. De dichtst nabijgelegen ontsluitingen zijn de Elburgerbrug en de Nijkerkerbrug, deze liggen op meer dan 15 km afstand. Aanpassing van de kruising zal vanwege de relatief grote afstand geen verkeer aantrekken van de andere ontsluitingen.

5.7.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt de aanpassing van de kruising Ganzenweg-Knardijk planologisch-juridisch mogelijk. Hiermee levert het bestemmingsplan een bijdrage aan het oplossen van de geconstateerde capaciteitsproblemen van de bestaande rotonde en het verkorten van de reistijd. Het aanpassen van de kruising leidt niet tot extra verkeersbewegingen.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Toetsingskader

Met de publicatie van de besluiten externe veiligheid inrichtingen (Bevi), externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de algemene regels op grond van de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit, Vuurwerkbesluit) heeft het Rijk belangrijke kaders voor het beleid over externe veiligheid vastgesteld.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

In het besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn normen en regels opgenomen voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en zijn omgeving. Dit besluit is niet van toepassing op aanpassing of aanleg van infrastructuur.

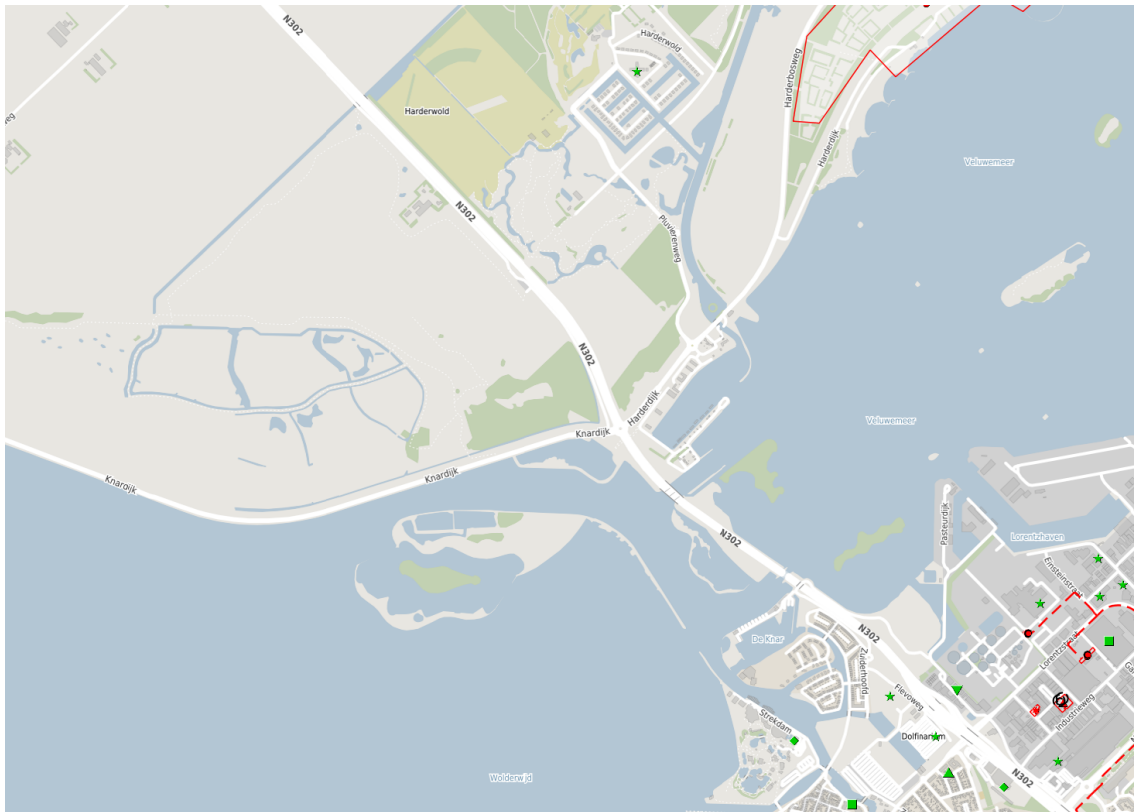
Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten

In de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten is het beleid ten aanzien van de beoordeling van externe veiligheid bij de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg of wijziging van landelijke infrastructuur en van verkeersbesluiten opgenomen. Dit beleid is niet van toepassing op de aanpassing van de kruising omdat er geen sprake is van een tracébesluit.

5.8.2 Onderzoek

Bij externe veiligheid gaat het om de kans dat een ongeval zich voordoet en het effect ervan. Er is geen onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Het aanpassen van de kruising heeft namelijk geen gevolgen voor het aspect externe veiligheid. De aanpassing van de kruising voorziet namelijk niet in een toename van veiligheidsrisico's, de verkeersintensiteiten nemen namelijk niet toe ten opzichte van de bestaande situatie. Het ongelijkvloers maken van de kruising heeft mogelijk zelfs een positief effect doordat er geen kruisende bewegingen meer plaatsvinden, waardoor er minder kans is dat transporten van gevaarlijke stoffen bij een ongeval betrokken raken.

De N302, N306 en N707 maken geen onderdeel uit van het Basisnet weg, het landelijk hoofdnetwerk van transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de directe omgeving van de kruising bevinden zich verder geen risicogevoelige objecten of risicovolle inrichtingen. Uit de risicokaart blijkt dat pas op grotere afstand van het plangebied risicogevoelige objecten en/of risicovolle inrichtingen aanwezig zijn.



Figuur 5.2 Risicokaart

5.8.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Toetsingskader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). In titel 5.2 van de wet zijn de bepalingen ten behoeve van luchtkwaliteit opgenomen.

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en op welke wijze overschrijdingen van de luchtkwaliteit dienen te worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur.

Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft overeenkomstig artikel 5.12 van de Wm het NSL vastgesteld. Op 1 augustus 2009 is het NSL vervolgens in werking getreden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit, hoeven niet meer te worden getoetst aan de hiervoor geldende grenswaarden. De beoordelingscriteria of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In dit Besluit is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma, een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

5.9.2 Onderzoek

Voor zowel PM₁₀ als NO₂ geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als acceptabel. Uit de concentratiekaarten van het RIVM (zie onderstaande tabel) blijkt dat in zowel nu als in de toekomst de achtergrondconcentraties PM₁₀ en NO₂ ruim onder de grenswaarden liggen.

Jaar	Concentratie NO ₂ µg/m ³	Concentratie PM ₁₀ µg/m ³
2018	17	17
2020	15	16
2025	11	14
2030	9	13

Achtergrondconcentraties Bron: RIVM concentratiekaarten versie 2 november 2018.

De aanpassing van de kruising leidt niet tot extra verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. De ontwikkeling levert daardoor geen bijdrage aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit blijkt ook uit de NIBM-tool:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		0
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.3 NIBM-Tool

5.9.3 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de grenswaarden en het project draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.10 Water

5.10.1 Toetsingskader

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen. Het plan is via de digitale watertoets ingediend bij het waterschap.

5.10.2 Onderzoek

Als gevolg van de aanpassing van de kruising en verplaatsing van de dijk mag de waterhuishoudkundige situatie niet verslechteren. Met Waterschap Zuiderzeeland heeft afstemming plaats gevonden over de relevante aspecten van de waterhuishouding. Het gaat om:

- Waterveiligheid
 1. primaire keringen
 2. regionale keringen
- Voldoende water
 1. wateroverlast
 2. goed functionerend watersysteem
 3. anticiperen op watertekort
- Schoon water
 1. goede structuurdiversiteit
 2. goede oppervlaktewaterkwaliteit
 3. goed omgaan met afvalwater

Na een toelichting op de huidige situatie en de plansituatie wordt stil gestaan bij deze aspecten. Het gaat daarbij niet om concrete ontwerputwerkingen maar hoe de toekomstige situatie er grofweg uit komt te zien (zoals wijze van afwateren en te treffen voorzieningen).

Waterveiligheid

Het plangebied bevindt zich in de keurzone van twee primaire waterkeringen (Knardijk en Harderdijk) en een regionale waterkering (Harderhaven).

De primaire waterkeingen Knardijk en Harderdijk bieden bescherming bij hoog water op de Veluwerandmeren. Onderdeel van de ruimtelijke ontwikkelingen is het verleggen van deze keringen ter hoogte van de kruising Ganzenweg - Knardijk. De keringen worden in zuidelijke richting verschoven en is geïntegreerd in het nieuwe wegontwerp. Hierdoor ontstaan nieuwe beschermingszones (kernzone, binnenbeschermingszone en buitenbeschermingszone). De nieuwe keringen worden gerealiseerd op de reeds bestaande buitendijkse gronden, buiten het aangrenzende Natura 2000-gebied. De exacte ligging van de zoneringen wordt in de legger bepaald. Binnen deze zoneringen is sprake van beperkingen van toegestane activiteiten welke zijn vastgelegd in de Keur, beleid en aangepaste legger van het Waterschap Zuiderzeeland.

Harderhaven ligt buitendijks en wordt beschermd tegen hoog water door een regionale waterkering. Het plangebied ligt deels in de keurzone van deze regionale waterkering. Het bestemmingsplan voorziet niet in de oprichting van nieuwe bebouwing buitendijks, waarvoor de waterveiligheid aangetoond dient te worden.

Voldoende water

Met dit bestemmingsplan worden wijzigingen aan de verkeersinfrastructuur voorzien. In de bestaande situatie is in het plangebied sprake van 31.807 m² verharding (bestaande weg 28.225 m², bestaand fiets- en voetpad 3.582 m²). Het plan leidt tot een toename aan verhard oppervlak met 4.130 m² (nieuwe weg 32.855 m² en nieuw fiets- en voetpad 3.081 m²). Voor de toename van het verharde oppervlak als gevolg van dit plan, worden compenserende maatregelen genomen waarmee afwenteling op omliggende gebieden wordt voorkomen en de bergingsruimte in het watersysteem behouden blijft. Met het plan worden namelijk bestaande watergangen aangepast. Zo worden natuurvriendelijke oevers aangelegd en watergangen verbreed. Het plan leidt niet tot aanpassing van peilvakken of peilhoogtes. Bij het verleggen van bestaande watergangen blijft sprake van een aaneengesloten systeem dat goed controleerbaar en beheersbaar is. De nieuwe watergangen voldoen aan de nieuwe, hedendaagse normen, waardoor deze breder worden dan in de huidige situatie en aan de zijde van de natuur worden de oevers minder steil aangebracht waardoor de natuurwaarde verhoogd wordt. Naast de waterberging in de sloten wordt er op perceel L839 maatregelen getroffen door het project waarmee de waterberging in het gebied verhoogd wordt. De exacte uitwerking naar een definitief ontwerp van het watersysteem vindt in overleg met het waterschap plaats, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwerputgangspunten van het waterschap en gestreefd wordt naar een watersysteem dat niet (extra) afhankelijk is van de aanvoer van water. De extra verharding wordt binnen het gehele project gecompenseerd, waarover de provincie reeds in afstemming is met het waterschap. In de aanvraag watervergunning worden de locatie en afspraken vastgelegd.

Als voor de aanlegwerkzaamheden de grond meer dan 100 cm wordt ontgraven, wordt voorafgaand een onderzoek verricht naar het opbarstrisico ter plaatse. Voor zover mogelijk wordt opbarsten of (bijna) aansnijden van het pleistocene zandpakket voorkomen vanwege de kans op instabiliteit van de bodem of ongewenste kwel of inzijging.

Ten behoeve van de realisatie van het plan is mogelijk tijdelijk een bronnering nodig waarbij het grondwater wordt weggepompt om werkzaamheden in de bodem onder de grondwaterstand te kunnen uitvoeren. Indien hier gebruik van wordt gemaakt, zal hiervan melding worden gedaan aan het waterschap en - indien nodig - vooraf vergunning worden aangevraagd. Bij deze planontwikkeling zal geen grondwater worden onttrokken ten behoeve van beregening, veedrenking of bedrijfsmatige toepassingen.

Samen met het Waterschap en de pachter van de natuurgebieden wordt er getoetst dat het verplaatsen van de watergangen geen verdroging van de natuur tot gevolg heeft. Indien nodig worden de eventuele nadelige effecten door maatregelen teniet gedaan.

Schoon water

Binnen dit project wordt het afstromend wegwater niet rechtstreeks geloosd op het oppervlaktewater. In lijn met het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi, 16 maart 2011) wordt het afstromend wegwater geïnfiltreerd en voorgezuiverd in de berm. Deze bermen zijn voldoende breed gedimensioneerd.

5.10.3 Conclusie en vertaling in bestemmingsplan

In het kader van dit bestemmingsplan is de watertoets doorlopen. Met Waterschap Zuiderzeeland zijn de te nemen type maatregelen doorgesproken en afgestemd, en worden in het vervolgtraject – de ontwerpfasen – in onderlinge afstemming verder uitgewerkt. Deze dienen er dusdanig voor te zorgen dat de waterhuishoudkundige situatie in de plansituatie niet verslechtert en de instemming van het Waterschap krijgt. Het bestemmingsplan wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

Anticiperend op aanpassing van de legger door het waterschap is in het bestemmingsplan reeds een beschermingsregeling opgenomen die uitgaat van de nieuwe ligging van de kernzone, binnenbeschermingszone en buitenbeschermingszone voor zover deze in het plangebied van het bestemmingsplan liggen. De (nieuwe) kernzone is voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering', de binnenbeschermingszone van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk 1' en de buitenbeschermingszone van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk 2'.

5.11 Bedrijven en milieuzonering

5.11.1 Toetsingskader

Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Door de VNG zijn in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009) richtafstanden gegeven voor de afstand tussen milieugevoelige functies en bedrijfsactiviteiten.

Onderhavig plan ziet niet op het mogelijk maken van milieugevoelige activiteiten en/of bedrijven.

5.11.2 Conclusie en vertaling in het bestemmingsplan

Het aspect bedrijven en milieuzonering is niet relevant voor het onderhavige bestemmingsplan en vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Opzet bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Naast deze toelichting bestaat het bestemmingsplan uit planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding zijn de juridisch bindende onderdelen van dit bestemmingsplan. Deze toelichting heeft geen juridische waarde.

Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

De regels van dit bestemmingsplan zijn opgezet conform de Wro en het Bro, zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (hierna: SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog.

6.2 Bestemmingsregeling: artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1: "Inleidende regels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 1: Begrippen
In artikel 1 zijn de definities van de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen gegeven.
- Artikel 2: Wijze van meten
In artikel 2 is de meetwijze gegeven zoals die in dit bestemmingsplan wordt gehanteerd.

Hoofdstuk 2: "Bestemmingsregels", bevat de bestemmingen van het bestemmingsplan. Hoofdstuk twee bevat de volgende artikelen:

- Artikel 3: Verkeer

Met de bestemming Verkeer in artikel 3 wordt de aanpassing van de kruising mogelijk gemaakt. De wegassen zijn vastgelegd op de verbeelding.

- Artikel 4: Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering maakt de aanleg en instandhouding (bescherming) van de primaire waterkering mogelijk.

Hoofdstuk 3: "Algemene regels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 5: Algemene aanduidingsregels
- Artikel 6: Algemene afwijkingsregels;
- Artikel 7: Anti-dubbeltelregel.

Hoofdstuk 4: "Overgangs- en slotregels", bevat de volgende artikelen:

- Artikel 8: Overgangsrecht;
- Artikel 9: Slotregel.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische Uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6:12 van de Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan zoals in het Bro is omschreven is voorgenomen. Onderhavig bestemmingsplan maakt geen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in het Bro. Er is geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Door wijzigingen van de planologische bestemming en de bijbehorende regels, kan er voor belanghebbenden schade als gevolg van waardedaling ontstaan. Deze schade wordt planschade genoemd. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Overigens leidt niet ieder planologisch nadeel tot (voor vergoeding in aanmerking komende) schade. Een tegemoetkoming wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is. Dit laatste is bijvoorbeeld aan de orde bij de vestiging van zakelijke rechten en de verwerving van objecten. In deze gevallen is sprake van een volledige schadeloosstelling, inclusief een tegemoetkoming in planschade. De planschade is op die manier anderszins verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Procedure

Voorliggend bestemmingsplan is voorbereid conform de procedure zoals die is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

7.2.2 Vooroverleg

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is aangegeven dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg pleegt met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In het kader van dit overleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden vooroverlegpartners.

Tijdens de overlegperiode zijn van drie instanties vooroverlegreacties ontvangen. Het betreft reacties van het Waterschap Zuiderzeeland, de provincie Flevoland en de gemeente Harderwijk. Deze vooroverlegreacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Reactienota vooroverleg en inspraak.

7.2.3 Inspraak

Vanaf dinsdag 17 september 2019 heeft het voorontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen bij het Publiekscentrum in het gemeentehuis van Zeewolde. Ook was het voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen via Ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze periode was het voor een ieder mogelijk om een inspraakreactie in te dienen. Er zijn gedurende de termijn van terinzagelegging geen inspraakreacties ingediend.

Op 16 oktober 2019, tijdens de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan, heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst konden geïnteresseerden zich laten informeren over de inhoud van het bestemmingsplan.

7.2.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende de periode van Pm tot Pm zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was het voor een ieder mogelijk om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.