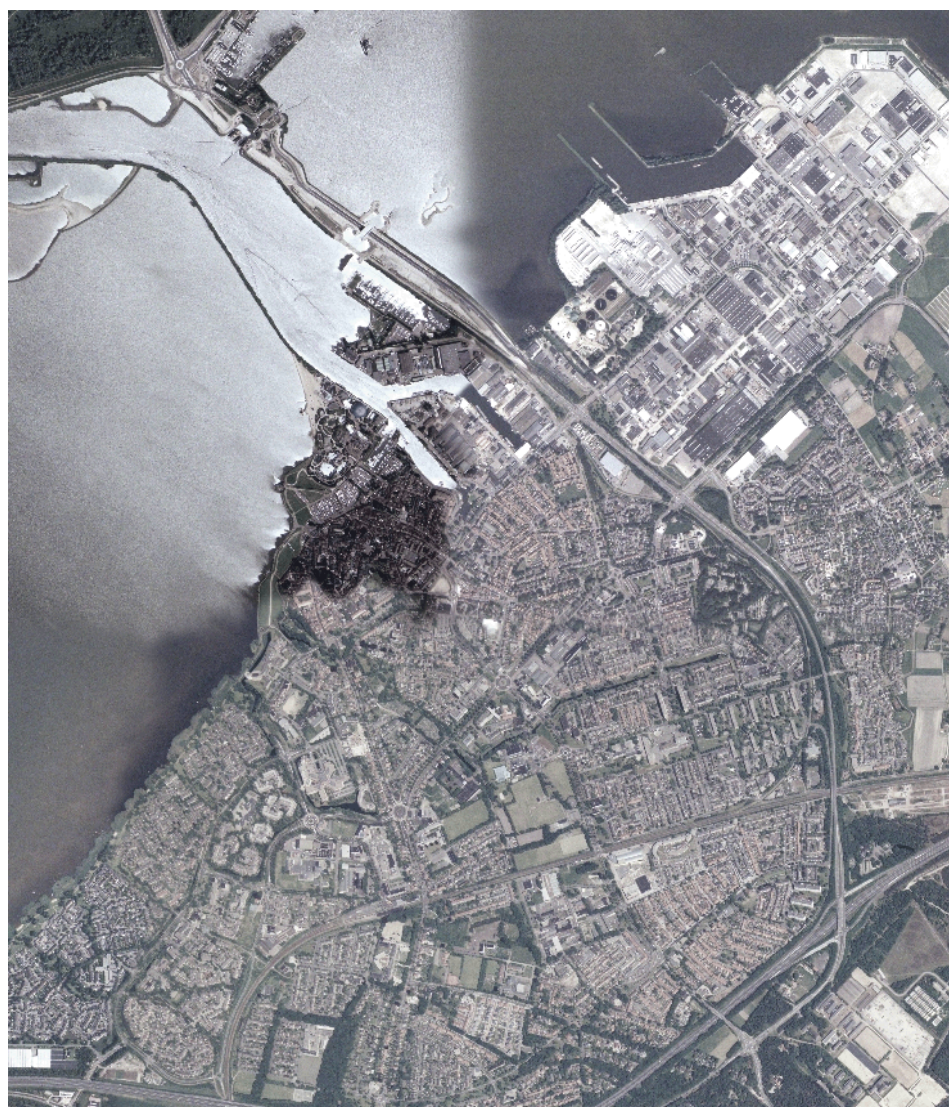


Startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost/Waterfront Harderwijk

Provincie Gelderland



Initiatiefnemer : Provinciale Staten van de
Provincie Gelderland

Bevoegd Gezag : Gedeputeerde Staten van de
Provincie Gelderland

U kunt uw inspraakreactie sturen aan:

Provincie Gelderland
t.a.v. Inspraak N302 Reconstructie Harderwijk
Antwoordnummer 411
6800 WC ARNHEM

Colofon

Opdrachtgever : Provincie Gelderland
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
P.J. van der Eijk

Uitgave : Arcadis Ruimte en Milieu BV
Arnhem, september 2004

Auteur : drs. S. H. B. van Haren
drs. A.C. Scholten
ing. J. Stroobach

Kenmerk : 110621/CE4/2H0/000141/2

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	5
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding voor de reconstructie van de N302 te Harderwijk.....	7
1.2 Doel van de m.e.r.-procedure/ startnotitie	7
1.3 Betrokken actoren en besluitvorming	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Probleem- en doelstelling.....	9
2.1 Waarom de reconstructie N302 Harderwijk?	9
2.2 Doelstellingen van de voorgenomen activiteit.....	10
3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling.....	11
3.1 Studiegebied en plangebied	11
3.2 Beschrijving van de huidige situatie	12
3.3 Autonome ontwikkeling in het gebied	17
4 Voorgenomen activiteit en Alternatieven.....	19
4.1 Oplossingsrichtingen voor de N302.....	19
4.2 Selectie van de reeds aangedragen alternatieven	22
4.3 Te onderzoeken MER-alternatief en inrichtingsvarianten	25
5 Gevolgen voor het milieu.....	27
6 Beleidskader, besluiten en procedures	29
6.1 Beleidskader	29
6.2 Genomen en te nemen besluiten	30
Bijlage 1 – Maatgevende Kenmerken Kaart.....	33
Bijlage 2 – Toelichting Beleidskader	35
Bijlage 3 - Verslag klankbordgroepoverleg.....	41
Bijlage 4 – Begrippenlijst	45
Bijlage 5 – Literatuurlijst	47

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de reconstructie van de N302 te Harderwijk

De provinciale weg N302 ligt in de gemeente Harderwijk en vormt de verbinding tussen de A28 en de provincie Flevoland. Voor het centrum van Harderwijk en het Dolfinarium is de N302 tevens een belangrijke ontsluitingsweg. De gemeente heeft plannen voor stedelijke uitbreiding richting het Veluwemeer, zoals weergegeven in het Masterplan Waterfront [22]. Het plan Waterfront voorziet onder andere in 1600 woningen, recreatieve voorzieningen en in een nieuw parkeerterrein voor recreatief verkeer. Voor het verkeer van en naar het parkeerterrein komt een nieuwe aansluiting op de N302.

Uit onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur van de provinciale weg N302 in Harderwijk ontoereikend is om de verwachte verkeersstromen in 2010 en daarna zonder aanzienlijke verkeersopstoppen te verwerken. Dit is beschreven in het door de provincie Gelderland en gemeente Harderwijk opgestelde rapport “Naar een goede doorstroming op de N302 Harderwijk”[16]. Structurele maatregelen zijn volgens dit onderzoek noodzakelijk.

1.2 Doel van de m.e.r.-procedure/ startnotitie

De m.e.r.-procedure heeft tot doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De publicatie van de startnotitie vormt daarbij de eerste formele stap.

Met deze startnotitie kondigt de provincie Gelderland aan de N302 in Harderwijk te willen reconstrueren. Daartoe wil de provincie een m.e.r.-procedure doorlopen. De redenen voor een m.e.r.-procedure zijn:

1. Voorafgaand aan het opstellen van de Startnotitie, heeft een afwegingsproces plaatsgevonden waarbij mogelijke alternatieven voor het oplossen van de problemen op de N302 zijn aangedragen die wél m.e.r.-plichtig zouden zijn, maar die afgefallen zijn omdat ze onder andere als niet realistisch/haalbaar zijn bestempeld (zie hoofdstuk 4).
2. De provincie Gelderland kiest ervoor om door middel van een m.e.r.-procedure betrokkenen en belanghebbenden goed te informeren over de reeds gemaakte keuzes ten aanzien van de afgefallen alternatieven en het overgebleven MER-alternatief.
3. Voor het overgebleven alternatief, namelijk reconstructie van de N302, geldt dat de werkzaamheden plaatsvinden in een stedelijke omgeving en nabij Vogel- en Habitatrichtlijngebied liggen.

1.3 Betrokken actoren en besluitvorming

Gedeputeerde Staten van Gelderland zijn het bevoegde gezag voor de m.e.r.-procedure, Provinciale Staten zijn initiatiefnemer.

Naast initiatiefnemer en bevoegd gezag zijn andere actoren bij de procedure voor de m.e.r. betrokken. Deze actoren worden wettelijk in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de inhoud van de startnotitie/MER. Deze wettelijke adviseurs, zijn:

- De Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie m.e.r.).
- Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek (ROB)
- De VROM-inspectie.
- De Directie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Het besluit dat gekoppeld wordt aan de m.e.r.-procedure en waarop inspraak mogelijk is, is het tracé-vaststellingsbesluit.

Dit besluit wordt door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgelegd. Het vormt de basis voor de wijziging van het betreffende Bestemmingsplan. Deze wijziging wordt uitgevoerd door de gemeente Harderwijk en volgt op de m.e.r.-procedure. De bestemmingsplanwijziging is een aparte procedure waarop inspraak en bezwaar mogelijk is.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk gaat hoofdstuk 2 'Probleem & doelstelling' in op de nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit (het initiatief) en de doelstellingen van het project.

Hoofdstuk 3 'Huidige situatie en autonome ontwikkeling' beschrijft het plangebied en de toekomstige ontwikkelingen.

In hoofdstuk 4 "Voorgenomen activiteit en alternatieven" wordt stilgestaan bij de mogelijke tracéalternatieven en varianten.

Hoofdstuk 5 'Gevolgen voor het milieu' gaat in op de te verwachten effecten van het initiatief op de omgeving.

In hoofdstuk 6 'Beleidskader, besluiten en procedures' beschrijft het beleidskader en de genomen en te nemen besluiten.

In dit document zijn de volgende bijlagen opgenomen:

- Bijlage 1 – Maatgevende Kenmerken Kaart (MKK)
- Bijlage 2 – Toelichting Beleidskader
- Bijlage 3 – Verslag klankbordgroepbijeenkomst
- Bijlage 4 – Begrippenlijst
- Bijlage 5 – Literatuurlijst.

De literatuurverwijzingen zijn in de tekst tussen haakjes opgenomen [...].

2 Probleem- en doelstelling

In dit hoofdstuk worden nut en noodzaak (de probleemstelling) en het doel van de reconstructie N302 Lorentz-Oost/het Waterfront te Harderwijk gepresenteerd. Dat gebeurt in paragraaf 2.2 aan de hand van een probleemanalyse. Allereerst wordt ingegaan op de noodzaak voor de reconstructie door vooruit te kijken naar het jaar 2020. Hieruit blijkt dat de problemen, indien niet wordt ingegrepen, tot onacceptabel niveau toeneemt. Ook wordt ingegaan op andere maatregelen dan de aanleg van nieuwe infrastructuur. In paragraaf 2.3 is tenslotte de doelstelling van de voorgenomen activiteit weergegeven.

2.1 *Waarom de reconstructie N302 Harderwijk?*



Uit onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur van de provinciale weg N302 in Harderwijk ontoereikend is. In de huidige situatie is er in de spitsuren sprake van een probleemsituatie en in de nabije toekomst zal door de verwachte verkeersstromen sprake zijn van aanzienlijke verkeersopstoppen.

De ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein (RBT), uitbreiding Lorentzhaven met een ROC (regionaal overslagcentrum) en het Waterfront vragen al vanaf 2005 om een goede verkeersafwikkeling op de N302.

Computersimulaties laten zien dat de N302 tussen nu en 2010 steeds meer een knelpunt zal worden. De verkeersintensiteit is in 2010 ten opzichte van 2001 met 50% toegenomen, dat is meer dan de autonome groei. De extra groei ontstaat door de bovengenoemde ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome verkeersgroei. Er zijn in 2010 ernstige capaciteitsproblemen te verwachten. De capaciteitsproblemen veroorzaken overlast voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein, omwonenden en gebruikers van de N302. Een structurele oplossing is dus noodzakelijk.

Op de korte termijn bieden capaciteitsverruimende maatregelen aan de kruispunten N302/Newtonweg en N302/Burgemeester Meesterstraat voorlopig nog enig soelaas. Maar voor de langere termijn, rond 2010, zijn de problemen zodanig dat, zelfs na de korte termijnmaatregelen een reconstructie van de N302 noodzakelijk is.

De noodzakelijke maatregelen voor de korte termijn zullen met spoed moeten worden gerealiseerd. Onvoldoende garanties voor een adequate aanpak van de verkeersontsluiting heeft gevolgen voor de bestemmingsplanprocedure, voor het vestigingsklimaat en de ontwikkeling van het Regionale bedrijventerrein in z'n geheel. Om het capaciteitsprobleem voor de lange termijn op te lossen kan gezien de omvang van de ingrepen gesteld worden dat de resterende tijd hard nodig is om de verwachte verkeersproblemen tijdig voor 2010-2012 op te lossen.

2.2 Doelstellingen van de voorgenomen activiteit

De doelstellingen van dit project hebben zowel betrekking op de korte als de lange termijn.

Met de korte termijn maatregelen worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- Bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren;
- Verbetering doorstroming voor lokaal, regionaal en toeristisch verkeer;
- Beperken negatieve milieu effecten.

Op de lange termijn zijn ingrijpende maatregelen nodig om bovenstaande doelstellingen en effecten ook voor de toekomst te blijven borgen. De doelstellingen van dit project zijn als volgt:

- Verhogen capaciteit van de weg en verbeteren doorstroming;
- Scheiding plaatselijk op Harderwijk gericht verkeer (lokaal verkeer) en regionaal verkeer (doorgaand verkeer);
- Verhogen verkeersveiligheid;
- Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen;
- Verbeteren bereikbaarheid van toeristische voorzieningen (Dolfinarium, het Waterfront, Jachthaven en binnenstad Harderwijk);
- Verbeteren leefbaarheid in Harderwijk;
- Verbeteren van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de kern.

Streefbeeld voor de N302

In het voorontwerp Structuurplan Harderwijk 2020 [1] van de gemeente Harderwijk wordt de gewenste ontsluitingsstructuur voor Harderwijk toegelicht. Daarin wordt de N302 naast onder andere de A28 als een belangrijke verbinding genoemd. Het vormt de verkeerskundige schakel tussen Gelderland en Flevoland.

Het streven voor de N302 is een weg met voldoende capaciteit, maar met beperkte hinder (geluid en luchtkwaliteit) voor omliggende woon- en werkgebieden. Een verbeterde N302 moet mogelijkheden creëren voor nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden, waarmee Harderwijk zich als regionaal centrum kan presenteren.

3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in het gebied. Onder autonome ontwikkeling worden de ontwikkelingen verstaan die in het gebied plaatsvinden op basis van vigerend beleid, zonder de reconstructie van de N302. Deze situatie vormt het referentiekader of vergelijkingssituatie voor de effectbeoordeling van de in hoofdstuk 4 benoemde alternatieven en varianten voor het MER.

Allereerst beschrijft dit hoofdstuk de projectomgeving en het plangebied waarna per aspect ingegaan wordt op de huidige situatie.

Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de autonome ontwikkeling in het gebied.

3.1 Studiegebied en plangebied

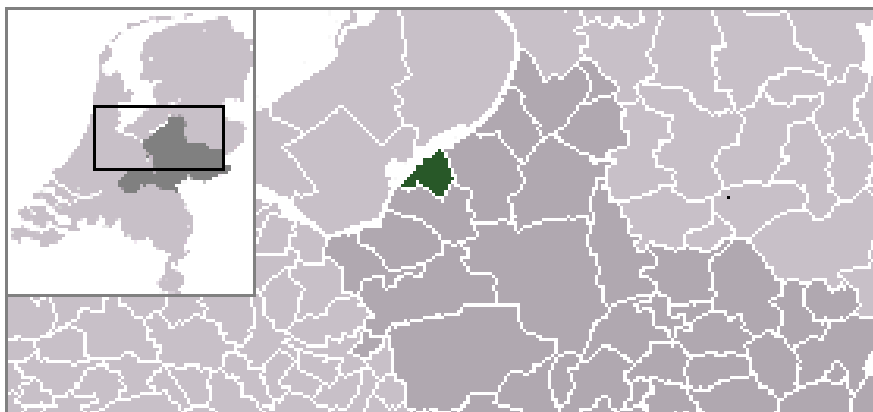
Er wordt voor dit project een studiegebied en plangebied gedefinieerd. Het plangebied is het deel, waarin het initiatief uitgevoerd wordt. Het studiegebied is een ruimer gebied. Hierin zouden effecten, zoals geluidhinder kunnen optreden. Dit gebied wordt ook beschreven om de relatie tussen het project en haar verder omgeving te beschrijven.

Studiegebied

Voor de inpoldering van de Flevopolders was Harderwijk eeuwenlang een welvarende stad aan de Zuiderzee. Nu ligt Harderwijk aan het Veluwemeer op de grens van de Veluwe. Harderwijk wordt ontsloten door de A28 tussen Amersfoort en Zwolle en door de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. Tevens ligt er met de N302 één van de verbindingen tussen Gelderland en Flevoland.

Vanwege de bovengenoemde strategische ligging ten opzichte van een aantal infrastructuur-assen heeft Harderwijk in de regio een belangrijke kernfunctie met meer dan 40.000 inwoners en bijna 20.000 arbeidsplaatsen. Er is dan ook veel bedrijvigheid rond Harderwijk. Daarnaast trekt de historische binnenstad en de attracties zoals het Dolfinarium veel toerisme naar de stad.

In de onderstaande figuur is de ligging van de gemeente Harderwijk weergegeven.



Figuur 1 – Ligging Gemeente Harderwijk in provincie Gelderland

De inrichting van de omgeving van Harderwijk kent veel diversiteit. De A28 zorgt voor een sterke scheiding tussen een groene, natuurlijke omgeving en een stedelijke, bebouwde omgeving. Met de groene omgeving wordt de Veluwe bedoeld als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en de Randmeren als zijnde vogelrichtlijngebied. De stedelijke

omgeving wordt gevormd door de sterke stedelijke ontwikkeling van Harderwijk met veel woningbouw en bedrijven.

Plangebied

Het plangebied beperkt zich tot de directe omgeving van de N302 van de Leuvenumseweg tot aan het aquaduct bij Waterfront. In het MER zullen de effecten die in dit gebied aan weerszijden van de N302 optreden, onderzocht worden. Dit betekent dat (een deel van) de woonwijken langs de N302 worden meegenomen. In de onderstaande figuur is het plangebied aangegeven.



Figuur 2 – Ligging plangebied voor reconstructie N302 te Harderwijk

3.2 Beschrijving van de huidige situatie

Deze paragraaf beschrijft op hoofdlijnen de huidige situatie per aspect. De volgende voor dit project relevante aspecten komen aan bod:

- Verkeer en vervoer
- Ruimtelijke ordening en economie;
- Woon- en leefmilieu;
- Groene milieu.

Verkeer en Vervoer

Voor het aspect verkeer en vervoer is bij de beschrijving van de huidige situatie een onderscheid gemaakt in de volgende deelaspecten:

- Infrastructuur en intensiteiten;
- Verkeerssamenstelling, herkomst en bestemming van het verkeer;
- Verkeersveiligheid;
- Leefbaarheid en barrièrewerking;
- Langzaam verkeer.

Infrastructuur en intensiteiten



Harderwijk is structureel gezien zeer goed bereikbaar. Dat is te danken aan de landelijke verbinding A28, de regionale verbindingen N302 en N303 en aan de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. De goede bereikbaarheid neemt niet weg, dat in de feitelijke situatie de bereikbaarheid voor autoverkeer vanwege een capaciteitstekort vaak te wensen overlaat, met name in het zomerseizoen.

De N302 vervult meerdere functies, namelijk:

- Een lokale ontsluitingsfunctie voor Harderwijk.
- Een regionale functie voor verkeer naar en van Harderwijk vanaf de A28 en Flevoland.

De N302 verwerkt op een gemiddelde werkdag meer dan 21.000 motorvoertuigen op het gedeelte tussen de Burgemeester de Meesterstraat en de Newtonweg. In samenhang met de hoeveelheid autoverkeer naar en van Harderwijk veroorzaakt dit elke ochtend en avond in meer of minder mate ernstige problemen in de verkeersafwikkeling. Deze problemen nemen onaanvaardbare vormen aan in het zomerseizoen, wanneer het Dolfinarium en pretpark Six Flags veel verkeer trekken.

Samenstelling verkeer, herkomst en bestemming verkeer

In het verkeersonderzoek "Naar een goede doorstroming N302 Harderwijk" [16] heeft een kentekenonderzoek plaatsgevonden voor het inkomend en uitgaand verkeer op de N302 tussen de Ceintuurbaan en Flevoland. In onderstaande tabel wordt de verdeling van het verkeer op de N302 naar aard van het verkeer voor de avondspits en dalperiode weergegeven.

Tabel 3.1: Verdeling van het verkeer op de N302 naar aard van het verkeer voor avondspits- en dalperiode (23-3-2001)

	Totaal	Intern	Extern	Doorgaand
<i>Avondspits</i>				
Auto's en busjes	14.400 (93%)	17%	60%	23%
Middelzwaar/zwaar vrachtverkeer	1.150 (7%)	15%	51%	34%
<i>Dalperiode</i>				
Auto's en busjes	6.560 (87%)	16%	61%	23%
Middelzwaar/zwaar vrachtverkeer	980 (13%)	14%	44%	41%

De termen doorgaand, extern, en intern verkeer zijn als volgt gedefinieerd.

Naar	Intern	Extern
Van		
Intern	Verkeer dat binnen Harderwijk blijft	Verkeer dat vanuit Harderwijk naar elders gaat
Extern	Verkeer dat van elders naar Harderwijk komt	Doorgaand verkeer

Avondspits (van 15.15 uur tot 18.30 uur)

In de avondspits bestaat het verkeer voornamelijk uit auto's en busjes (93%). Daarvan is het grootste deel (60%) extern verkeer gevolgd door doorgaand (23%) verkeer. Slechts 17% is intern verkeer.

Van het vrachtverkeer wat slechts 7% van het verkeer uitmaakt in de avondspits, is 51% extern en 34% doorgaand verkeer. Slechts 15% van het verkeer is intern.

Dalperiode (van 10.00 uur tot 12.00 uur)

In de dalperiode komt de verdeling van het verkeer in sterke mate overeen met de situatie in de avondspits. Het verkeer bestaat hier ook voornamelijk uit auto's en busjes (87%). Daarvan is in de dalperiode het grootste deel extern verkeer (61%), gevolgd door het doorgaand (23%) verkeer. Slechts 16% is intern verkeer.

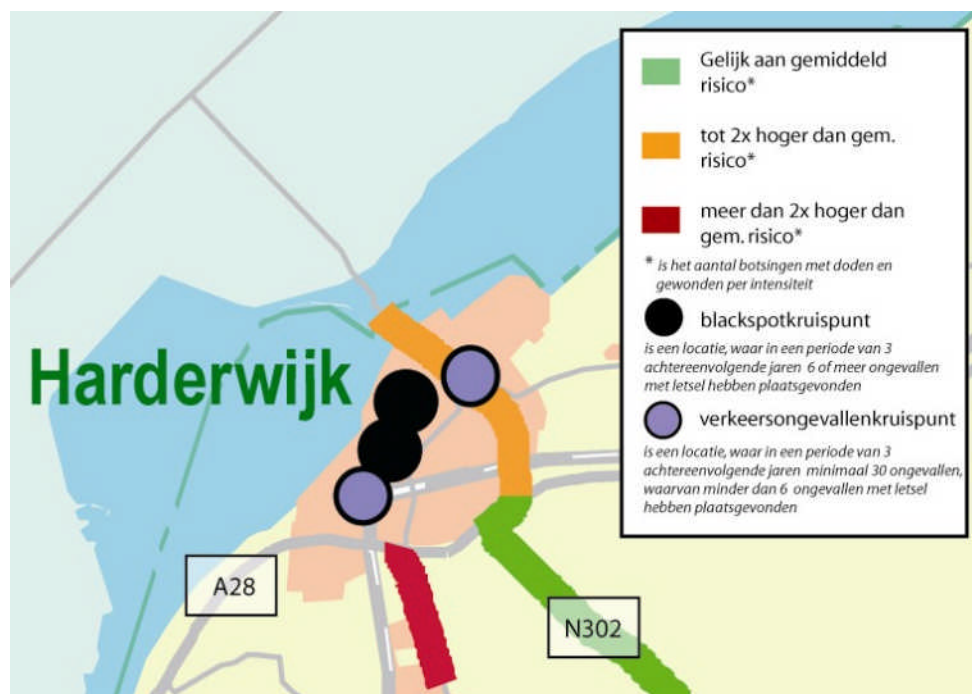
Van het vrachtverkeer (13%) is het aandeel doorgaand verkeer echter duidelijk hoger dan in de avondspits (41% versus 34%). Het aandeel extern vrachtverkeer ligt lager dan in de avondspitsperiode, namelijk 44%. Slechts 14% van het vrachtverkeer in de dalperiode is verkeer dat binnen Harderwijk blijft.

Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid

Niet alleen de doorstroming van het doorgaand verkeer komt in de knel, maar ook de bereikbaarheid van (de binnenstad van) Harderwijk en de verkeersveiligheid lijden onder bovenstaande problematiek.

Op het gehele traject tussen de A28 en het aquaduct hebben zich in de periode 1997-2000 62 ongevallen voorgedaan, waarvan 90% met uitsluitend materiele schade (ums). Er hebben zich geen dodelijke ongevallen voorgedaan.

De N302 staat te boek als een verkeersonveilige weg. Op de kaart van het ontwerp van het nieuwe Provinciale Verkeer en Vervoersplan Gelderland [16] is de N302 ter hoogte van Harderwijk gekenschetst als een weg met een tweemaal hogere risicocijfer dan gemiddeld.



Figuur 3 Verkeersveiligheid (PVVP)

Leefbaarheid en barrièrewerking

De overlast van het verkeer tast ook de leefbaarheid van de directe woonomgeving aan vanwege geluidhinderproblemen, problematische oversteekbaarheid, verkeersonveiligheid, luchtverontreiniging en dergelijke. Bovendien ontstaan op drukke dagen in toenemende mate problemen voor de hulpdiensten.

De problematische oversteekbaarheid voor met name langzaam verkeer zorgt dat de N302 in de huidige situatie als een barrière werkt tussen de wijken en kernen Hierden, Frankrijk, Lorentz en de rest van Harderwijk.

Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer bestaat uit (brom)fietzers en landbouwverkeer.

Fietzers

De fiets speelt in Harderwijk een belangrijke rol. Langs de N302 loopt, aan de zuidzijde, een in twee richtingen te berijden fietspad. De verbinding vervult voor fietsers een belangrijke functie voor de bereikbaarheid. Veel fietsers maken gebruik van de kruisingen met de Newtonweg en de Lorentzstraat.

Landbouwverkeer

In het gebied ten noordoosten van Lorentz zijn een aantal agrarische bedrijven die gebruik maken van de N302. In het aquaduct heeft het landbouwverkeer samen met de lijnbus een eigen rijstrook om het doorgaande verkeer zo min mogelijk te hinderen.

Ruimtelijke ordening en Economie

Het aspect Ruimtelijk ordening en economie gaat in op de deelaspecten:

- Industrie;
- Landbouw;
- Recreatie.

Industrie

Uit het structuurplan Waterfront [22] blijkt dat Harderwijk een belangrijke werkgelegenheidsfunctie heeft voor de regio. Nu al is in Harderwijk 29% van de werkgelegenheid gevestigd. Van de bedrijventerreinen in de regio is 42% in Harderwijk gevestigd.

Het bedrijventerrein Lorentz is in een aantal fasen ontwikkeld, hetgeen heeft geleid tot een gevarieerd aanzien. Het terrein beslaat ongeveer 130 hectare bedrijventerrein. Op Lorentz zijn ruim 200 bedrijven gevestigd, waar circa 6000 mensen werkzaam zijn. Lorentz is gezoneerd en het terrein biedt plaats voor bedrijvigheid tot in de hoogste milieucategorie. Naast dit soort bedrijvigheid zijn er onder meer opslag- en transportbedrijven en relatief veel kantoren en vestigingen voor volumineuze detailhandel. Als ontsluiting kent Lorentz de Newtonweg, die Harderwijk en Hierden verbindt en de Lorentzstraat die op de kruising met de N302 overgaat in de Burgemeester de Meesterstraat.

Landbouw

Landbouwareaal ten noord-oosten van Harderwijk en in Flevoland, wordt met elkaar verbonden door de N302.

Recreatie

Met zijn oude binnenstad en het Dolfinarium is Harderwijk ook zeer belangrijk voor het toerisme op de Veluwe en langs de Randmeren. Jaarlijks trekt Harderwijk 3 miljoen bezoekers. In totaal komen er ongeveer 2 miljoen bezoekers voor de binnenstad van Harderwijk, daarnaast zijn er 1 miljoen toeristen per jaar die het Dolfinarium bezoeken. Het Dolfinarium is, naast de binnenstad, dan ook een belangrijke recreatieve voorziening voor Harderwijk.

Het gebied de Harder ligt net buiten de binnenstad langs de N302. Het is een locatie met een zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid en heeft een grootschalige recreatieve functie.

Woon- en Leefmilieu

Bij het woon- en leefmilieu wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie op het gebied van:

- Geluid en trillingen;
- Lucht.

Geluid en Trillingen

Het woon- en leefmilieu wordt bepaald door de milieuhindercontouren van de bedrijven in Lorentz, het industrieterrein Haven en door het Dolfinarium. Ook het verkeer over de N302 en Burgemeester de Meesterstraat veroorzaken (geluid-)knelpunten op het woon- en leefmilieu [21].

Industrielawaai Haven en Lorentz

De geluidszone van de terreinen Haven en Lorentz strekken zich uit tot over de nabijgelegen woongebieden en tot ver over de Randmeren.

Industrielawaai Dolfinarium

De vergunde 50/55 dB(A) geluidcontour van het Dolfinarium loopt voor een gedeelte over de kop van het Schiereiland en het terrein Flevoweg. Uitbreiding van het Dolfinarium is alleen mogelijk binnen de huidige vergunde geluidszone.

Lucht

In Harderwijk is geen gemeentelijk beleid op basis van Besluit luchtkwaliteit. Momenteel wordt de luchtkwaliteit bij verkeerssituaties inzichtelijk gemaakt door middel van opstellen van een verkeersmilieukaart.

Groene milieu

Naast de beschrijving van de huidige situatie ten aanzien van woon- en leefmilieu wordt ook het groene milieu beschreven. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de deelaspecten:

- Landschap en natuur
- Cultuurhistorie en archeologie
- Bodem en Water

Landschap en natuur

Vanwege de sterke verstedelijking kent het plangebied weinig of geen waarden van natuur en landschap. In verband met de relaties met een ruimere omgeving zijn deze aspecten echter wel van betekenis.

De Randmeren hebben de status van Speciale Beschermingszone op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De Randmeren en de Mheenlanden maken ook deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Het gebied ten zuidoosten van de A28 en ten noorden van Lorentz is ook aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur.

Cultuurhistorie en Archeologie

De schilderachtige binnenstad van Harderwijk is in 1969 in het kader van de Monumentenwet tot Beschermd Stadsgezicht verklaard. De in het plangebied liggende oude 'hooilanden', zoals de 'Stille Wei' en de 'IJsbaan' zijn onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht en grenzen direct aan de historische binnenstad. Eveneens valt een deel van de Vissershaven binnen de grens van het Beschermd Stadsgezicht. Veelbetekende historische bouwwerken behoren tot het Beschermd Stadsgezicht, zoals het voormalige St.

Catharineklooster en de hervormde Grote of Onze-Lieve-Vrouwekerk. Op de markt staat het vroegere stadhuis, van middeleeuwse oorsprong.

Vanwege het rijke verleden van Harderwijk heeft de gemeente in 2001 opdracht gegeven tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Een breed scala aan archeologische resten is opgeslagen, in de bovenste twee meter van de bodem, zoals (bak)stenen en houten funderingen van gebouwen, beerputten, waterputten, resten van ovens en grondsporen.

Bodem en Water

In het studiegebied liggen de Randmeren (Veluwemeer, Wolderwij, met verschillende havens) en watergangen in de vorm van sloten, beken en greppels in de Mheenlanden.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van de kleinschalige watergangen in het gebied is onder invloed van kwel vrij hoog. De waterkwaliteit van de Randmeren is de laatste jaren sterk verbeterd.

Bodemverontreiniging

Uit onderzoek is gebleken dat het industrieterrein Haven door de jaren heen sterk vervuild is geraakt. Verder zijn met name langs de Flevoweg, op verscheidene plaatsen minerale oliën en chemische verontreinigingen geconstateerd. Oorzaak hiervan zijn de opslagtanks voor verschillende stoffen in de bodem.

Asbestverontreiniging

De verontreiniging met de grootste impact is de asbestverontreiniging die op het Schiereiland en in de waterbodems er omheen aanwezig is. Deze verontreiniging is grotendeels veroorzaakt door het bedrijf Asbestona.

Waterbodem

De waterbodem juist ten noorden van de N302 is, voor zover bekend, verontreinigd door incidentele lozingen van de Regionale Rioolwaterzuiveringsinstallatie.

3.3 Autonome ontwikkeling in het gebied

Ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Lorentz wordt tussen 2005-2007 het regionale bedrijventerrein Lorentz-Oost gerealiseerd. De regionale functie van het bedrijventerrein houdt in, dat Lorentz-Oost vooral bedoeld is voor bedrijven uit Harderwijk en uit andere plaatsen in de regio, die vanwege hun aard of omvang moet worden verplaatst of niet elders kunnen worden gevestigd. Maar een gedeelte van Lorentz-Oost is geschikt voor de vestiging van zwaardere bedrijven; langs de zuidelijke en oostelijke randen kunnen alleen bedrijven worden gevestigd die weinig milieuhinder veroorzaken vanwege de nabijheid van woningen.

Het structuurplan Waterfront behandelt de plannen ter verbetering van het Waterfront. Het gehele project Waterfront omvat de kuststrook vanaf de IJsbaan en Stille Wei in het westen tot en met de Mheenlanden en de Hierdensche Beek in het noorden. Een deel van de N302 behoort tot het plangebied van het structuurplan Waterfront. De N302 maakt als zodanig echter geen deel uit van het project Waterfront.

In 2004 worden wijzigingen aangebracht aan de N302. Het betreft de volgende maatregelen:

- Er wordt op de Burgmeester De Meesterstraat een strook aangelegd zodat rechtsafslaand verkeer gescheiden wordt van doorgaand verkeer;
- De kruisingen van de N302 met de Burgmeester De Meesterstraat en de Newtonstraat worden gereconstrueerd om:
 - De capaciteit te verhogen
 - De doorstroming te verbeteren.

4 Voorgenomen activiteit en Alternatieven

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, bestaat het probleem op de N302 voornamelijk uit een capaciteitsprobleem. De huidige weg kent momenteel problemen in de avondspits en is in de toekomst zeker niet geschikt om het (verwachte) verkeersaanbod te verwerken. Filevorming is het gevolg.

Op basis van de doelstellingen in paragraaf 2.2 is een aantal mogelijke oplossingen bedacht. Deze zijn in dit hoofdstuk beschreven. In de fase voorafgaand aan de m.e.r.-procedure is al onderzocht of de alternatieven wel geschikt en realistisch zijn om in een m.e.r.-procedure mee te nemen. De resultaten van deze afweging worden in onderstaand hoofdstuk toegelicht.

De oplossing(en) die wel realistisch zijn, worden in het MER nader bestudeerd op milieueffecten. Aan het eind van dit hoofdstuk, wordt een overzicht gepresenteerd van de in het MER te bestuderen alternatieven.

4.1 Oplossingsrichtingen voor de N302

Voor het oplossen van het capaciteitsprobleem op de N302 in Harderwijk zijn in de fase voorafgaand aan de m.e.r.-procedure drie alternatieven onderscheiden

- Alternatief I: Reconstructie van de huidige N302;
- Alternatief II: Realisatie van een korte rondweg richting Lorentz;
- Alternatief III: Realisatie van een nieuwe verbinding.

Alternatief I: Reconstructie van de huidige N302

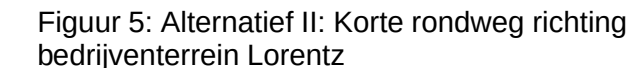
Het alternatief Reconstructie N302 gaat uit van het bestaande tracé van de N302 (zie figuur 4). Door verschillende infrastructurele ingrepen wordt de capaciteit van de weg verbeterd.



Figuur 4: Alternatief I: Reconstructie N302

- De kruising van de Leuvenumseweg met de Ceintuurbaan wordt aangepast en geschikt gemaakt voor de nieuwe verkeersintensiteiten;
- De N302 wordt daar waar de weg nog bestaat uit 2x1 rijstroken verbreed tot 2x2 rijstroken (tot en met het aquaduct);
- De kruising op het viaduct met de A28 wordt aangepast;
- De viaducten over de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, Vondellaan en Oosteinde (fietsers) worden verbreed om voldoende ruimte (breedte) te creëren voor 2x2 rijstroken;
- Zowel de kruising met de Newtonweg en die met de Lorentzstraat / Burgemeester De Meesterstraat worden ongelijkvloers gemaakt;
- Er komt een nieuwe op- en afrit voor het Waterfront;
- De rijstroken in het aquaduct worden aangepast. De busbaan/tractorbaan wordt veranderd in een normale rijstrook voor al het verkeer, zodat er 2x2 rijstroken overblijven.

Alternatief II gaat uit van de realisatie van een korte rondweg vanaf de N302 richting Lorentz. Hiermee wordt het vrachtverkeer dat afkomstig is vanuit zuidelijke richting (o.a. Rijksweg A28) en bestemd is voor bedrijventerrein Lorentz zo veel mogelijk geweerd van de N302. In figuur 5 is dit weergegeven.

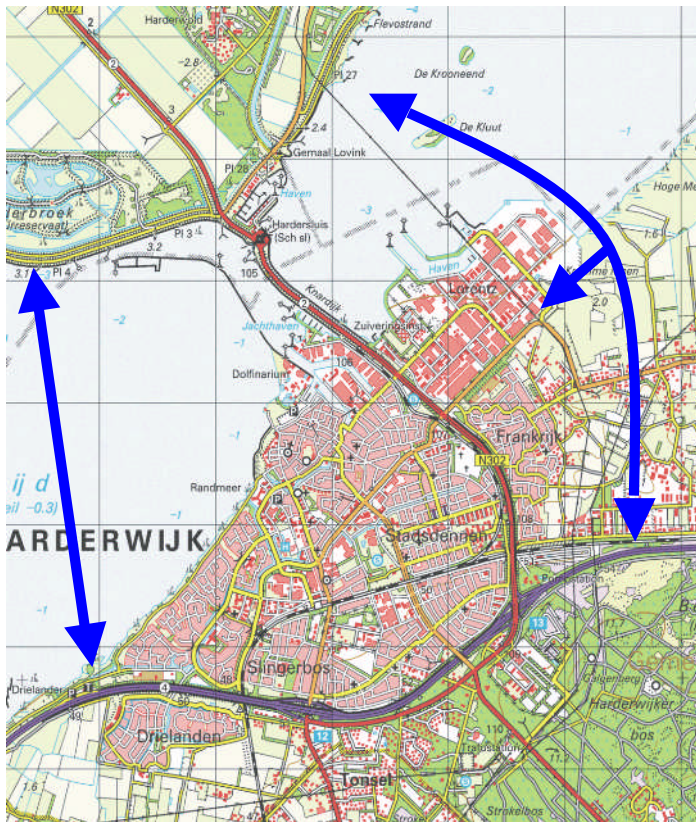


20

Op de kruising Newtonweg / Zuiderzeestraatweg sluit de korte rondweg weer aan op het bestaande wegennet.

Alternatief III: Realisatie van een nieuwe verbinding

Alternatief III gaat uit van een nieuwe oeververbinding tussen Gelderland en Flevoland om de huidige verbinding (N302) te ontlasten. Deze nieuwe verbinding is mogelijk aan de noordoost of de zuidzijde van Harderwijk. Een belangrijk onderdeel van de nieuwe verbinding is een nieuwe aansluiting op de A28. In figuur 6 zijn de beide mogelijkheden grafisch weergegeven.



Figuur 6: Alternatief III: Nieuwe oeververbinding Gelderland-Flevoland

Variant Noordoostzijde:

Ten noorden van de huidige afrit Harderwijk-West/Lelystad wordt een nieuwe afrit aangelegd, waarna de nieuwe N302 in noordelijke richting wordt gerealiseerd. Hierbij wordt Lorentz apart ontsloten. Door middel van een constructie wordt het Veluwemeer overgestoken, waarna de weg aansluit op de N306 Harderbosweg in Flevoland.

Variant Zuidwestzijde:

Tussen de afrit Ermelo/Harderwijk en Strand Horst wordt een nieuwe afrit aangelegd, waarna de nieuwe verbinding in noordelijke richting wordt gerealiseerd. Door middel van een constructie wordt het Veluwemeer overgestoken, waarna de weg aansluit op de N707 Spijkweg in Flevoland.

4.2 Selectie van de reeds aangedragen alternatieven

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven, zijn er in de fase voorafgaand aan de m.e.r.-procedure drie alternatieven onderscheiden. In deze paragraaf worden de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht om vast te stellen in welke mate ze geschikt zijn om in de m.e.r.-procedure nader te onderzoeken. Om deze toetsing mogelijk te maken zijn doelstellingscriteria geformuleerd.

Doelstellingscriteria

In de onderstaande tabel zijn de doelstellingscriteria benoemd en nader toegelicht.

Doelstellingscriteria	Toelichting
Probleemoplossend vermogen	Wordt het capaciteitsprobleem in 2020 opgelost. Sluit het alternatief goed aan bij de doelstellingen uit hoofdstuk 2: ▪ Verbeteren van de doorstroming; ▪ Scheiding plaatselijk op Harderwijk gericht verkeer (lokaal verkeer) en regionaal verkeer (doorgaand verkeer); ▪ Verhogen verkeersveiligheid; ▪ Verbeteren leefbaarheid in Harderwijk; ▪ Verbeteren van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de kern.
Bereikbaarheid	Wordt de bereikbaarheid van Harderwijk in het algemeen mogelijk gehouden/gemaakt, en wordt in het bijzonder de bereikbaarheid verbeterd van: ▪ bedrijventerrein Lorentz; ▪ toeristische voorzieningen (Dolfinarium, het Waterfront, Jachthaven en binnenstad Harderwijk);
Ruimtelijke ordening	Past het alternatief in de huidige en toekomstige inrichting van de omgeving Harderwijk.
Aantasting waarden	Tast het alternatief aanwezige waarden aan, dit kan betrekking hebben op: - Natuur; - Landschap; - Sociale relaties en leefbaarheid.
Financiële haalbaarheid	Passen de projectkosten van het alternatief binnen het toegezegde budget.

Vergelijking van alternatieven

In onderstaande tabel wordt beoordeeld of de alternatieven aan de hierboven gestelde criteria voldoen. Daarbij moet opgemerkt worden dat deze toetsing op hoofdlijnen en op kwalitatief niveau plaatsvindt, op basis van zogenaamde expert judgement. Dat wil zeggen dat er met de beschikbare gebiedskennis, verkeersonderzoeken en met informatie van de projectbetrokkenen bij de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk, een objectieve afweging is gemaakt van de haalbaarheid van de betreffende alternatieven.

Om de beoordeling te ondersteunen zijn de kwalificaties gevisualiseerd met behulp van kleurcoderingen.

 : Voldoet niet aan het doelstellingscriterium

 : Voldoet deels het doelstellingscriterium

 : Voldoet aan het doelstellingscriterium

Doelstellingscriteria	Alternatief I	Alternatief II	Alternatief III
Probleemoplossend vermogen	Dit alternatief zorgt voor een goede oplossing van het capaciteitsprobleem en voldoet ook aan de overige in § 2 gestelde doelstellingen.	Dit alternatief zorgt voor een goede oplossing van het capaciteitsprobleem en voldoet ook aan de overige in § 2 gestelde doelstellingen.	Beide varianten van dit alternatief zorgen voor een goede oplossing van het capaciteitsprobleem en voldoen ook aan de overige gestelde doelstellingen bij het criterium probleemoplossend vermogen.
Bereikbaarheid	Met dit alternatief zijn Harderwijk, bedrijventerrein Lorentz én het Waterfront goed bereikbaar.	Met dit alternatief zijn Harderwijk en bedrijventerrein Lorentz voldoende bereikbaar. De bereikbaarheid van het Waterfront wordt niet direct verbeterd.	De variant aan de noordoostzijde garandeert voldoende bereikbaarheid van Harderwijk en bedrijventerrein Lorentz. De variant aan de zuid-oostzijde garandeert niet direct voldoende bereikbaarheid van Lorentz of de toeristische attracties.
Ruimtelijke ordening	Vanwege de reconstructie van de huidige infrastructuur is er voldoende ruimte om dit alternatief te realiseren.	Er is in de huidige situatie weinig ruimte beschikbaar voor de aftakking van de nieuwe rondweg door het bedrijventerrein en over de en langs de woonwijk Frankrijk en passage spoorlijn Amersfoort-Zwolle.	Huidige en toekomstige inrichting van de Randmeren is gericht op natuur en landschap en niet op een extra oeververbinding (Nota Ruimte). Realisatie van een nieuwe afrit op de A28 past niet in het beleid van Rijkswaterstaat.
Milieu: Aantasting waarden	Vanwege de stedelijke ligging van de N302 is er veel overlast (geluid en lucht) voor omwonenden. Door de autonome groei neemt deze overlast toe. Binnen het alternatief wordt gezocht naar mogelijkheden om deze hinder zo veel mogelijk te beperken.	De leefbaarheid in de wijk Frankrijk wordt verder aangetast. De inwoners van deze wijk zullen hinder (geluid en lucht) van zowel de N302 als de nieuwe rondweg ondervinden. Daarnaast gaat er open gebied verloren ten behoeve van de nieuwe rondweg.	Met een nieuwe aansluiting op de A28 wordt de Veluwe als EHS gebied en habitatrichtlijngebied aangetast. Ook de Randmeren worden als vogelrichtlijngebied aangetast. Een extra doorsnijding van het landelijk gebied is niet wenselijk.
Financiële haalbaarheid	Haalbaar	Matig haalbaar vanwege realisatie nieuw tracé en kruising spoorlijn Amersfoort-Zwolle.	Moeilijk haalbaar vanwege lange tracélengte, nieuwe oeververbinding, kruising spoorlijn Amersfoort-Zwolle en een nieuwe noodzakelijke A28 afrit is kostbaar.

Conclusies

De bovenstaande analyse levert de volgende conclusies op:

- **Alternatief I** voldoet aan de doelstellingscriteria Probleemoplossend vermogen, Bereikbaarheid en Ruimtelijke Ordening. Vanwege de aantasting van diverse waarden in het plangebied wordt maar deels voldaan aan het criterium Milieu. Over het geheel genomen is dit alternatief voldoende kansrijk, waarmee het ook een wenselijk alternatief is om nader te onderzoeken in het MER.
- **Alternatief II** voldoet aan het doelstellingscriterium Probleemoplossend vermogen. De bereikbaarheid van het Waterfront wordt niet direct gegarandeerd door dit alternatief, waardoor aan het doelstellingscriterium Bereikbaarheid slechts ten dele wordt voldaan. Ook aan het criterium Ruimtelijke Ordening en Kosten wordt slechts ten dele voldaan. Er is weinig ruimte beschikbaar voor een korte rondweg en de hoge kosten die een spoorkruising met zich meebrengt zijn ook nadelig. Het alternatief voldoet niet het criterium Milieu vanwege de aantasting van de leefbaarheid in de naastliggende woonwijk en de doorsnijding van landelijk gebied. Dit alternatief is minder kansrijk dan alternatief I en heeft daarmee onvoldoende realiteitswaarde om nader te onderzoeken in het MER.
- **Alternatief III** voldoet aan de doelstellingscriteria Probleemoplossend vermogen, Bereikbaarheid en Verkeer. Het alternatief voldoet nadrukkelijk niet aan de criteria Milieu en Ruimtelijke Ordening vanwege zwaarwegende argumenten als de aantasting van Vogel- en Habitatrichtlijngebied (natuurwaarden), en de onwenselijke situatie van een nieuwe oeververbinding over de Randmeren. Dit laatste maakt het alternatief ook financieel onaantrekkelijk waardoor het ook niet voldoet aan het criterium Kosten. Met name vanwege het criterium Milieu heeft dit alternatief geen realiteitswaarde en is het niet wenselijk om het verder te onderzoeken in het MER.

4.3 Te onderzoeken MER-alternatief en inrichtingsvarianten

In de m.e.r.-procedure is het gebruikelijk om alleen realistische alternatieven te onderzoeken op milieueffecten. Uit de in paragraaf 4.2 gepresenteerde analyse blijkt dat alleen alternatief I realistisch is om nader te onderzoeken in het MER. Daarmee is dit alternatief een MER-Alternatief.

De overige twee alternatieven zijn afgefallen om zwaarwegende factoren als aantasting van Vogel- en Habitatrichtlijngebied en de grootschalige ongewenste effecten van een tweede oeververbinding over de Randmeren.

Wanneer na publicatie van de Startnotitie blijkt, dat er redenen zijn om de afweging van alternatieven nader te onderbouwen, zal opnieuw onderzocht worden of de reeds afgefallen alternatieven toch realistisch blijken en daarmee in het MER onderzocht moeten worden op (milieu)effecten.

Inrichtingsvarianten voor Alternatief I, de Reconstructie N302

Zoals uit de vorige paragraaf is op te maken, is alleen het Alternatief Reconstructie van de N302 geschikt om in het MER nader te onderzoeken. Voor deze reconstructie zijn meerdere inrichtingsmogelijkheden. Deze worden inrichtingsvarianten genoemd.

Om de inrichtingsvarianten goed te kunnen onderscheiden is de N302 in drie delen verdeeld:

- Het deel tussen de Leuvenumseweg en de Newtonweg, waarbij de rijstroken worden uitgebreid tot 2x2 rijstroken.
- Het deel tussen de Newtonweg en het Waterfront. Voor dit deel bestaan variatiemogelijkheden wat betreft:
 - Manier van ongelijkvloerse kruising. De N302 kan omhoog (fly-over) of omlaag (tunnelbak);

- De lengte van de bovenstaande constructie kan gevarieerd worden (lang, middellang of 2 korte constructies);
- Aantal aansluitingen.. Welke worden behouden, verlegd, opgeheven of toegevoegd.
- Het aquaduct, waar de busbaan/tractorbanen worden aangepast tot normale rijbanen.

Alleen kansrijke inrichtingsvarianten zullen in het MER verder uitgewerkt worden.

Wettelijk verplichte alternatieven

Wettelijk zijn de volgende alternatieven verplicht

- 0 het referentiealternatief
- MMA het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Alternatief 0

Alternatief 0 (nul) is de situatie vanaf begin 2004, aangevuld met autonome ontwikkelingen, kortom de situatie in 2020. Er worden geen aanpassingen gedaan aan de verkeersstructuur rond Harderwijk. Wel wordt er uitgegaan van de autonome groei van het autoverkeer tot 2020.

Er wordt wel met andere ontwikkelingen in het gebied rekening gehouden. Een voorbeeld hiervan is ontwikkeling van het Waterfront, de realisatie van het Regionaal Overslag Centrum (ROC) en de uitbreiding Lorentz-Oost.

Alternatief 0 is wettelijk verplicht als referentiealternatief. In het Milieu-effectrapport worden de onderzochte alternatieven vergeleken met het alternatief 0 om te bepalen welke effecten het alternatief heeft op de omgeving.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt ontwikkeld om inzichtelijk te maken welke maatregelen cq. elementen redelijkerwijs mogelijk zijn om de weg vanuit milieu oogpunt te verbeteren. Mogelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld:

- een verkeerssituatie waarbij maximaal wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer, alsmede beheersing van het gebruik van de auto;
- een maximaal gebruik van en inpassing in de huidige structuren;
- minimalisatie van de milieueffecten, met name geluid-, lucht- en lichthinder.

Overzicht van de in het MER te onderzoeken alternatieven

In het MER zullen de volgende alternatieven onderzocht worden op milieu-effecten

Alternatief 0	Alternatief I	MMA
Huidige Situatie en Autonome Ontwikkeling	Reconstructie van N302 met een aantal inrichtingsvarianten voor de delen: ▪ Leuvenumseweg – Newtonweg ▪ Newtonweg – Lorentzstraat/Burg. De Meesterstraat ▪ Aquaduct	Meest Milieuvriendelijk Alternatief

5 Gevolgen voor het milieu

De alternatieven kunnen uiteenlopende effecten op de omgeving hebben. Aan de hand van zogenaamde beoordelingscriteria worden in het MER de verwachte (milieu)effecten van de alternatieven (voorkeursalternatief, nulalternatief en MMA) beschreven. Voor het beschrijven van de effecten wordt de huidige situatie en autonome ontwikkeling gehanteerd als referentiekader. Nadat de effecten zijn beschreven, kan de effectvergelijking plaatsvinden.

De te verwachten effecten

Op basis van de kenmerken van het studiegebied en de te verwachten effecten is een beoordelingskader opgesteld (zie tabel 5.1). In dit beoordelingskader zijn per aspect de criteria aangegeven. Het betreft alleen de criteria die relevant zijn (of kunnen zijn) voor het studiegebied en de alternatieven. De gedefinieerde beoordelingscriteria worden hieronder per aspect beschreven, waarbij per criterium wordt aangegeven om wat voor soort effect het gaat. Hierbij wordt per criterium aangegeven op welke wijze de effectbepaling plaatsvindt (kwalitatief dan wel kwantitatief), hoe de omvang van het effect wordt bepaald en welke meeteenheid is gebruikt.

Tabel 5.1 Beoordelingskader

Aspect	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	- Verandering verkeersafwikkeling (kwantitatief) - Verandering verkeersveiligheid (kwantitatief) - Verandering verkeersleefbaarheid (kwalitatief) - Verandering voor het langzaam verkeer (landbouwverkeer) (kwalitatief)
Geluid	- Geluidsbelast oppervlak als gevolg van wegverkeerslawaaai binnen de 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A)- contour (hectare) - Aantal geluidsbelaste woningen en geluidgevoelige bestemmingen (aantal)
Lucht	Overschrijding grenswaarde voor stikstofoxide (kwantitatief)
Licht	Verandering van de lichthinder op mens en natuur.
Bodem en water	- Beïnvloeding oppervlaktewater (kwalitatief) - Beïnvloeding grondwater (kwalitatief)
Natuur	- Vernietiging (kwalitatief) - Verstoring (kwalitatief) - Versnippering (kwalitatief) - Biodiversiteit (kwalitatief) (zie §6.2 SMB)
Stedenbouw	- Aantasting stedelijk gebied (amovering/ruimtebeslag) - Aantasting groenstructuur
Externe veiligheid	Verandering externe veiligheid (kwalitatief)
Ruimtegebruik	- Aantasting woonomgeving (kwalitatief) - Ruimtebeslag landbouwgebieden (hectare)
Economie	Beïnvloeding bedrijfsvoering agrarische bedrijven

Effectbeschrijving

De effecten van de alternatieven worden in het MER beschreven voor de verschillende aspecten zoals opgenomen in bovenstaande tabel. Het betreft een globale beoordeling ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling waarvan in hoofdstuk 3 op hoofdlijnen een beschrijving is gegeven. Waar mogelijk zijn de effecten uitgedrukt in aantallen.

Bij de kwalitatieve beoordeling wordt de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling) neutraal gesteld (score nul). Indien een alternatief ten opzichte van de referentiesituatie positief of zeer positief scoort, dan worden deze effecten aangeduid met respectievelijk + en ++. Indien alternatieven tot negatieve effecten leiden, dan worden deze effecten in de overzichtstabel aangeduid met - en - - afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect.

- ++ sterk positief effect
- + positief effect
- 0 neutraal effect
- negatief effect
- sterk negatief effect

In het MER wordt per criterium een toelichting gegeven.

6 Beleidskader, besluiten en procedures

Voor de reconstructie van de N302 Lorentz-Oost/het Waterfront te Harderwijk wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Deze procedure dient ter onderbouwing van het benodigde nieuwe bestemmingsplan. De procedure voor het opstellen van het bestemmingsplan volgt op de m.e.r.-procedure. In paragraaf 6.1 wordt het relevante beleidskader beschreven. In paragraaf 6.2 worden de te doorlopen procedures nader beschreven.

6.1 Beleidskader

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving benoemd die direct of indirect van invloed zijn op de voorgenomen activiteit: reconstructie N302 Lorentz-Oost/het Waterfront. Het gaat daarbij vooral om bestaande en vastgestelde plannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn voor het verder ontwikkelen van alternatieven en varianten.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de relevante beleidsplannen. Achtereenvolgens worden de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie en de gemeente behandeld.

Beleidsniveau	Beleidsplan	Aspect
Europees beleid	- Verdrag van Valletta - Vogel- en Habitatrichtlijn [2] [3]	Archeologie Natuur
Rijksbeleid	- Structuurschema Verkeer en vervoer (SVV II) [4] - Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) [5] - Nota Mobiliteit (niet vastgesteld) [6] - Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV3) [7] - Duurzaam Veilig [8] - Nota Ruimte (niet vastgesteld) [9] - Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) [10] - Structuurschema Groene Ruimte [11] - Flora- en Faunawet [12] - Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (NBL21) [13] - Besluit luchtkwaliteit [14] - Vierde Nota Waterhuishouding [15]	Verkeer Ruimte Milieu Natuur Lucht Water
Provinciaal/regionaal beleid	- Verkeersstudie N302 gemeente en provincie [16] - Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan 2 (PVVP-2) [17] - Hoofdlijnennota streekplan 2004 [18] - Gelderse Milieuplan (GMP-3) [19]	Verkeer Ruimte Milieu
Gemeentelijk beleid	- Verkeersstudie N302 gemeente Harderwijk [20] - Startnotitie m.e.r. het Waterfront-zuid [21] - Structuurplan het Waterfront [22] - Groenstructuurplan gemeente Harderwijk - Verkeer en Vervoerplan - Bestemmingsplan Lorentz-Oost - Structuurplan Harderwijk 2020	Verkeer Ruimte

De bovengenoemde stukken zijn in bijlage 2 nader beschreven.

6.2 Genomen en te nemen besluiten

M.e.r.-procedure

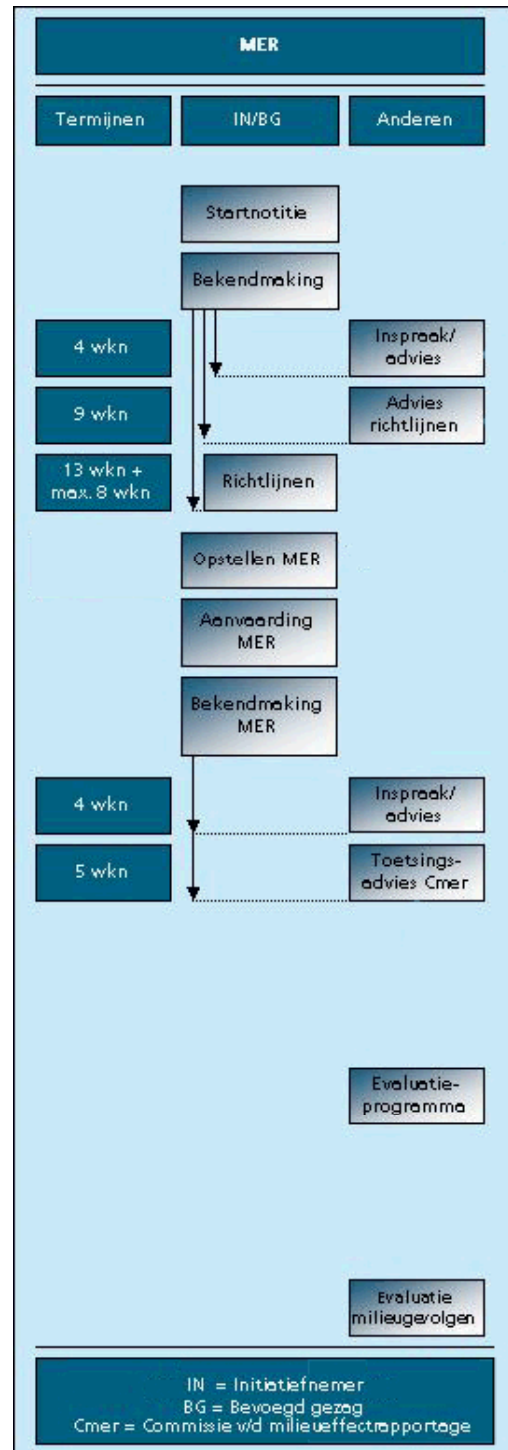
De startnotitie en het MER worden opgesteld in het kader van het tracé-vaststellingsbesluit. Volgend op de m.e.r.-procedure wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid door de gemeente Harderwijk, die volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening eveneens een inspraak- en vaststellingsprocedure moet doorlopen. De te doorlopen stappen in de m.e.r.-procedure staan globaal weergegeven in de afbeelding hier rechts weergegeven.

Watertoets

De m.e.r.-procedure zal worden gekoppeld aan de procedure voor de Watertoets (zie ook onderstaand kader). Dit betekent concreet dat de waterbeheerders bij de planvorming zullen worden betrokken en dat zij advies uitbrengen over het voornemen.

Wat is de Watertoets?

De Watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Doel van de Watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van zowel Rijk, provincies als gemeenten, zonder dat procedures worden vertraagd. In overleg met waterbeheerders worden wateraspecten en de effecten van de reconstructie van de N302 op deze aspecten meegenomen in de besluitvorming. Het doel is te komen tot een inrichting met zo min mogelijk negatieve effecten op water. Wanneer er zwaarwegende redenen zijn waarom negatieve effecten op water niet zijn te voorkomen, dient gezocht te worden naar mitigerende en/of compenserende maatregelen. Een verslag van het proces en de gemaakte keuzes moeten in een waterparagraaf worden opgenomen. Deze waterparagraaf is één van de onderdelen waarop het project mede beoordeeld wordt.



Strategische Milieubeoordeling (SMB)

Wat is een Strategische Milieubeoordeling?

Op 27 juni 2001 is de Europese richtlijn 2001/42/EG vastgesteld, 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's'. De richtlijn, die bekend staat als Strategische Milieubeoordeling of SMB is niet van toepassing op concrete projecten, maar juist op plannen die een kader scheppen voor concrete (m.e.r.-plichtige) projecten of gevolgen hebben voor Vogel- en habitatrictlijngebieden.

Binnen een plan kunnen meerdere concrete projecten aangeduid worden, zodat een SMB wordt opgesteld voor meerdere projecten. Binnen de SMB wordt dan voor die projecten een milieurapport opgesteld. Het SMB zal verplicht in de inspraak gebracht worden en het Bevoegd Gezag van het SMB-plichtige plan zal in haar besluit moeten motiveren hoe de conclusies van de SMB en de inspraak in het plan verwerkt zijn.

Een milieurapport kan qua inhoudsvereisten goed vergeleken worden met het al langer verplichte MER.

De toepassing van de richtlijn is gesteld op 21 juli 2004. Op dat moment moet de richtlijn in de nationale regelgeving zijn ingebed. Wanneer dat niet het geval is, is de richtlijn rechtstreeks van kracht in het betreffende land. Dit wordt directe werking genoemd. In Nederland is de Wet Milieubeheer niet eerder dan begin 2005 aangepast op de bovengenoemde richtlijn. Daarom geldt vanaf 21 juli 2004 de directe werking van de Europese Richtlijn.

SMB en de N302

Het MER voor de N302 zal zodanig worden geschreven dat het, indien gewenst, ook als milieurapport voor de SMB kan worden gebruikt. Dit betekent concreet dat naast de verplichte m.e.r.-onderdelen specifiek aandacht zal zijn voor het aspect 'biodiversiteit' vanwege het feit dat de N302 ligt in de nabijheid van Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

Bijlage 1 – Maatgevende Kenmerken Kaart

Bijlage 2 – Toelichting Beleidskader

In deze bijlage worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de voorgenomen activiteit: reconstructie N302 Lorentz-Oost/het Waterfront. Het gaat daarbij vooral om bestaande en vastgestelde plannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn voor het verder ontwikkelen van alternatieven en varianten.

De bijlage is een uitwerking van de tabel in paragraaf 6.1.

Europees beleid

Verdrag van Valletta

In 1992 hebben de Europese ministers van cultuur het Verdrag van Valletta (Malta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden *in situ*, dit wil zeggen in het bodemarchief. Uitvoering van archeologische opgravingen dient bij voorkeur alleen plaats te vinden als behoud of bescherming niet langer mogelijk is. Als behoud niet meer mogelijk is, moet er in ieder geval voor worden gezorgd dat de informatie die in de bodem zit, behouden kan blijven door die eruit te halen door middel van opgraving. Om behoud *in situ* als prioriteit te stellen wordt gestreefd naar een volledige erkenning van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door archeologie al vanaf het begin bij planvorming te betrekken.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Europese Unie heeft twee richtlijnen vastgesteld die zorgdragen voor de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden: de Vogelrichtlijn uit 1979 en de Habitatrichtlijn uit 1992. Hoewel het om twee afzonderlijke richtlijnen gaat, worden ze vanwege hun overeenkomsten vaak in één adem genoemd.

Het hoofddoel van de Vogelrichtlijn is het instandhouden van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europees grondgebied van de lidstaten. De richtlijn onderscheidt daarbij te beschermen gebieden en te beschermen soorten.

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische verscheidenheid door het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied waarop de richtlijn van toepassing is.

De Habitatrichtlijn kent evenals de Vogelrichtlijn twee beschermingsdoelen: de bescherming van gebieden waarin belangrijke habitats en soorten voorkomen en de bescherming van zeldzame en bedreigde planten- en diersoorten. Elke lidstaat wijst gebieden als speciale beschermingszones aan. De vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten overgenomen in de Flora- en faunawet zie rijksbeleid.

Rijksbeleid

Tweede structuurschema verkeer en vervoer/Nota mobiliteit

Het formeel vigerende Rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is beschreven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990 (SVV-II). De geldigheidsduur van dit beleidsdocument is verlengd tot begin 2005.

Inmiddels wordt er gewerkt aan de Nota Mobiliteit, maar op het moment van publicatie van deze Startnotitie is dit beleidsplan nog niet door het Parlement vastgesteld. De Nota Mobiliteit geeft de visie van het kabinet op het volledige verkeer en vervoersbeleid tot 2020, waarbij wordt aangegeven wat het kabinet wil én kan op het terrein van verkeer en vervoer. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid worden opgenomen in de Nota Ruimte.

Het beleid van de overheid is gericht op behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is een andere belangrijke doelstelling. De taakstelling in het SVV-II is 40% minder verkeersslachtoffers en 50% minder verkeersdoden in 2010 te realiseren. Om de streefbeeldten te bereiken moet gewerkt worden aan verbetering van het gedrag van verkeersdeelnemers, aan terugdringen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een (duurzaam) veilige vormgeving van de infrastructuur. Het accent ligt op realisatie van een heldere en eenduidige indeling van wegen, uitgaande van de functies die de weg vervult.

Duurzaam Veilig

Met het uitvoeren van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is in 1997 een begin gemaakt met de implementatie van duurzaam veilig. Het opstellen van categoriseringsplannen door wegbeheerders is één van de concrete maatregelen in de eerste fase van dit startprogramma. Hierdoor wordt een functioneel gebruik van de weg mogelijk. De tweede fase van het startprogramma loopt vanaf het jaar 2004 en omvat de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een nieuwe financieringssysteem. In deze fase wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte beschrijft het ruimtelijk beleid voor Nederland. De nota gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'. Centraal betekent daarbij geregeld door de rijksoverheid en decentraal betekent geregeld door de provinciale, regionale of lokale overheden.

Voor mobiliteit en infrastructuur gaat het rijk uit van een bundelingsstrategie. Het rijksbeleid is gericht op een goede inpassing van infrastructuur in stad en land en gericht op opheffing en voorkoming van barrièrewerking.

Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt en vraagt provincies en gemeenten hetzelfde te doen. Waar de infrastructuur stedelijke gebieden doorsnijdt, ontstaan op een aantal plekken knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid. Uitgangspunt in de Nota Ruimte bij nieuwe projecten is dat de initiatiefnemer zorgt voor opheffing van veroorzaakte knelpunten.

Structuurschema Groene ruimte

In het Structuurschema Groene Ruimte wordt de groene inrichting van Nederland op hoofdlijnen beschreven. Naast de natuurkerngebieden, onderdeel van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS), worden ook overige, waardevolle landelijke gebieden aangegeven. De EHS en overige waardevolle gebieden zijn nader uitgewerkt in provinciale plannen.

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) geeft het beleid tot 2000 weer met een doorkijk naar 2010 en bevat concrete ruimtelijke beleidsuitspraken voor de land- en tuinbouw, natuur, landschap en cultuurhistorie, openluchtrecreatie, toerisme, bosbouw en visserij. Het SGR gaat uit van het compensatiebeginsel. Gebieden met de functie natuur en/of bos en/of recreatie mogen alleen aangetast worden wanneer er sprake is van een aantoonbaar maatschappelijk belang, waarvoor geen goede alternatieven bestaan.

Uitgangspunt is dat er bij compensatie geen netto verlies van areaal en kwaliteit is per gebiedscategorie. De omvang van het te compenseren oppervlak zal in belangrijke mate afhangen van de effecten van geluidshinder en verdroging.

Het Structuurschema Groene Ruimte 2 (SGR2) had het eerste SGR moeten gaan vervangen, maar de procedure voor het SGR2 is stopgezet. De inhoud van SGR2 is opgenomen in de Nota Ruimte en de "Agenda voor een Vitaal Platteland", die in april 2004 aan de Tweede Kamer zijn aangeboden.

De Agenda voor een Vitaal Platteland gaat uit van een integraal perspectief en richt zich op de economische, ecologische en sociaal-culturele aspecten van het platteland.

Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw

In de Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw wordt gestreefd naar versterking van de ruimtelijke samenhang en het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Barrières die zijn ontstaan door verkeerswegen, rails of waterwegen en die leiden tot versnippering van leefgebieden worden zoveel mogelijk weggenomen.

Flora en Faunawet

In Nederland is, aanvullend op de gebiedsbescherming, bescherming van soorten geregeld via de Flora- en faunawet. Een groot aantal inheemse soorten is beschermd. Dit betreft onder meer een aantal plantensoorten, vrijwel alle zoogdieren, vogels, amfibieën en reptielen, een aantal vissen, een aantal dagvlinders, een aantal libellen en enkele overige soorten. Onder de huidige regels van de Flora- en faunawet kan ontheffing worden aangevraagd voor het doden, vangen, opzettelijk verontrusten en dergelijke van beschermde planten- en diersoorten. Ontheffing kan worden verleend, wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, indien sprake is van *'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, met dien verstande dat vanwege dit belang geen ontheffing of vrijstelling kan worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort.'*

Nationaal milieubeleidsplan (NMP) 4

In het Nationaal milieubeleidsplan (NMP) 4 wordt gestreefd naar verminderde uitstoot van CO₂ en NO_x door het wegverkeer. Dit moet bereikt worden door zuinigere en schonere (vracht)auto's, met name door het toepassen van nieuwe technieken. Daarnaast wordt transportpreventie als een belangrijk middel gezien.

Besluit luchtkwaliteit

In het Besluit luchtkwaliteit en Meetregeling luchtkwaliteit van 19 juli 2001 is het beleidskader voor lokale luchtkwaliteit en wegverkeer opgenomen. Het besluit bevat de regels ter implementatie van de Europese richtlijn 96/62/EG van 22 april 1999.

De voorschriften in het Besluit luchtkwaliteit hebben betrekking op het in kaart brengen van de actuele luchtverontreinigings situatie en het waar nodig vorm geven en uitvoeren van plannen ter verbetering van de situatie. In het Besluit luchtkwaliteit zijn grenswaarden voor de buitenluchtkwaliteit opgenomen voor de volgende luchtverontreinigende stoffen: zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂) en stikstofoxiden (NO_x), fijne deeltjes (PM₁₀), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆). Jaarlijks dient de minister van VROM aan de Europese Unie verslag te doen in welke zones grenswaarden worden overschreden. De gemeenten rapporteren jaarlijks aan Gedeputeerde Staten over alle wegen binnen de gemeente. Gedeputeerde Staten verzamelen en rapporteren vervolgens aan de minister van VROM.

Vierde nota waterhuishouding

Het nationale waterbeleid is vastgelegd in de vierde Nota Waterhuishouding. De hoofddoelstelling van de vierde Nota Waterhuishouding luidt "het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd."

De kern van de Nota is dat de waterbeheerder de inspanningsverplichting heeft na te streven dat de waterkwaliteit in het verzorgingsgebied de waarde voor het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR1) niet overschrijdt. Het bereiken van de streefwaarde blijft als lange termijn doel richtinggevend. Opvulling tot de MTR is niet toegestaan.

Provinciaal en regionaal beleid

Verkeersstudie Provincie en Gemeente “Naar een goede doorstroming”

In de Verkeersstudie ligt de nadruk in de knelpuntenanalyse met name op wachttijden en dergelijke. Verkeersveiligheid wordt echter wel genoemd.

De bereikbaarheid en mobiliteit komen volgens de verkeersstudie in de toekomst in gevaar. Er worden verschillende mogelijke oplossingen voorgesteld.

Hoofdpijnennota streekplan 2004:

In het nieuwe streekplan, waarvoor in 2004 de hoofdpijnennota is geschreven, wordt gestreefd naar zorgvuldig ruimtegebruik. Dit houdt in dat er een goede afweging moet plaatsvinden over de wijze, waarop de ruimte wordt gebruikt. Door de stedelijke vernieuwing te optimaliseren is er minder stedelijke uitbreiding nodig, wat ten goede komt aan de groene buitenruimte van stad en dorp. Het streekplan beschrijft de gewenste situatie in 2015.

Op de hoofdpijnenkaart is het gebied van de N302 in Harderwijk aangemerkt als stedelijk netwerk. Aan de zuidoost zijde van de A28 ligt waardevol landschap, de Veluwe. Vanuit Harderwijk is er een zoekfunctie richting Flevoland aangegeven.

In het streekplan wordt onderscheid gemaakt in een groen/blauwe basis (natuur, waardevol landschap en water), rode functies (stedelijke ontwikkelingen) en dynamisch landelijk gebied, dat daartussenin ligt. In het dynamische landelijke gebied, ofwel vitaal platteland, staat de balans centraal tussen economische (“rode functies”) ontwikkeling in de vorm van landbouw en mogelijkheden voor waterberging, ecologische verbindingen en nieuwe natuur (“groen blauwe basis”). Het dynamische landelijke gebied vormt steeds de overgang tussen de twee andere gebieden. In dit overgangsgebied is landbouw mogelijk, variërend van aan grondgebonden landbouw tot glastuinbouw. Industrie wordt op basis van deze verdeling alleen in de rode functies toegestaan.

Harderwijk heeft een rode functie. Stedelijke ontwikkelingen, bedrijvigheid en industrie zijn toegestaan. Landbouw is daarmee ondergeschikt aan de stedelijke ontwikkelingen in het gebied. Cultuurhistorische waarden zullen moeten worden gerespecteerd, maar hebben minder prioriteit dan in de groen/blauwe basis.

Gelderland is een provincie met veel recreatie in met name de Veluwe. Daar wordt in het streekplan een “saldo 0” beleid gevoerd, wat betekent dat op geclusterde locaties de recreatie mag toenemen, maar dat op andere locaties de recreatie moet afnemen. In de rest van Gelderland wordt uitbreiding van de recreatie toegestaan buiten de “groen/blauwe basis”. Harderwijk is één van de bovengenoemde geclusterde locaties. Het dolfinarium en de binnenstad van Harderwijk zijn publiekstrekken.

Water is in de ruimtelijke planvorming, en ook in dit streekplan, één van de belangrijkste aspecten. Streven is een doelmatige en veilige waterhuishouding in de 21^e eeuw. Het waterhuishoudingsplan gaat nader in op het waterbeheer.

In het Streekplan vormt de (P)EHS de ruggengraat van het natuurbeleid in Gelderland. De groen/blauwe basis is voornamelijk op de EHS gebaseerd. In de EHS gebieden zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan. De provincie streeft in het streekplan naar vergroting

¹ MTR: de waarde die aangeeft bij welk blootstellingsniveau of bij welke concentratie in een bepaald compartiment (bijvoorbeeld oppervlaktewater). Het risico voor mens, plant of dier maximaal toelaatbaar wordt geacht; voor een ecosysteem is het MTR gelijk aan de concentratie per stof waarbij theoretisch 5 % van de aanwezige soorten schade kan ondervinden.

en aaneensluiting van de EHS gebieden. Dit gebeurt door middel van de realisatie van nieuwe gebieden en verbindingzones. Het gebied ten zuidoosten van de A28 en ten noorden van Lorentz is aangemerkt als EHS.

Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan-2:

Verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid zijn de drie pijlers van het PVVP-2. Met het PVVP-2 wordt qua verkeersveiligheid gestreefd naar vervoer dat niet schadelijk is voor de gezondheid en een betere kwaliteit van leven garandeert.

In Gelderland ligt het gemiddeld aantal verkeersdoden en -gewonden op respectievelijk 150 en 2500 per jaar. Met name op de provinciale wegen is de letseldichtheid (doden en gewonden per km) hoog. Het PVVP-2 heeft tot doel dit verder terug te dringen.

Het PVVP-2 streeft naar krachtige economische ontwikkeling voor Gelderland. Hiervoor is een verkeers- en vervoerssysteem nodig dat deze ontwikkeling stimuleert. Het PVVP-2 voegt daar wel aan toe, dat dat op duurzame en veilige wijze moet gebeuren. Reconstructie van de N302 is in het PVVP-2 genoemd als één van de 'bouw'-acties in de regio Noord-West Veluwe om de doelstellingen van het PVVP-2 te halen.

Ook leefbaarheid in Gelderland is een kernpunt in het PVVP-2. Het valt onder de combinatie van duurzaamheid en veiligheid. In het PVVP-2 is de ambitie verwoord dat er gezorgd moet worden voor een duurzame mobiliteit met een goede kwaliteit van de leefomgeving van mensen. In het PVVP-2 wordt gestreefd de hinder te minimaliseren door problemen te voorkomen (bijv. stimuleren schonere vervoersstromen), beter te benutten (stimuleren openbaar vervoer en fietsgebruik) en bewust te bouwen (nieuwe infrastructuur om hinder weg te nemen). De reconstructie N302 is een voorbeeld van bewust bouwen in de Noordwest Veluwe.

Gelderse Milieuplan (GMP3):

Zowel in het GMP3 als in het PVVP-2 heeft geluid een relevante rol. Veel mensen hebben last van geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaaï. Streven in zowel het GMP3 als het PVVP-2 is om deze hinder te minimaliseren.

De luchtkwaliteit rondom weginfrastructuur is één van de knelpunten voor leefomgeving in het PVVP-2 en GMP3. Vele duizenden Gelderlanders wonen in een omgeving met te hoge concentraties NO₂ en fijn stof. Het is in zowel GMP3 als PVVP-2 het streven om deze hinder terug te dringen.

Gemeentelijk beleid

Verkeersstudie N302 gemeente Harderwijk

Op basis van de studie "Naar een goede doorstroming – N302 Harderwijk" heeft de gemeente Harderwijk verder onderzoek verricht naar de mogelijke oplossingen om de knelpunten in de N302 weg te nemen. Deze oplossingen zullen in het MER nader worden uitgewerkt. De inrichtingsvarianten zullen opgesteld worden op basis van de in deze studie uitgewerkte oplossingen.

Startnotitie m.e.r. en structuurplan het Waterfront

De startnotitie en het structuurplan behandelen de plannen van de gemeente Harderwijk om de randmeeroever tussen Lorentz en het oude centrum in te richten als multifunctioneel gebied. Recreatieve functies worden gekoppeld met het Dolfinarium en ten zuiden van de N302 wordt een woonfunctie gerealiseerd. Ten noorden van de N302 wordt de industrie functie verder ingevuld.

In de plannen voor Lorentz is een haven voorzien ten noorden van de N302. In dit gebied worden watergebonden bedrijven (watersport, overslag e.d.) geconcentreerd.

Recreatie is één van de pijlers van het Waterfront. Met de realisatie van een boulevard en de kwaliteitsverbetering van het Dolfinarium wordt de recreatieve functie verder verbeterd.

In het Waterfront zijn de belangrijkste toekomstige ontwikkelingen van Harderwijk gebundeld. naar een sterke kwaliteitsverbetering van de randmeeroevers. In het plan worden recreatie, natuur, wonen en werken in een sterke balans ontwikkeld.

Groenstructuurplan gemeente Harderwijk

In het groenstructuurplan van de gemeente Harderwijk is vastgelegd op welke wijze de gemeente nu en in de toekomst omgaat met het groen in haar gemeente. Het plan richt zich behalve op de onderdelen van de Veluwe, zoals het Beekhuizerzand ook op de verschillende parken in de gemeente.

Verkeer en Vervoerplan

Het verkeer en vervoerplan van Harderwijk behandelt de ontsluiting van de stad. Naast het doorgaande verkeer via de A28, de N302 en de N303 is ook de lokale doorstroming van belang voor zowel automobilisten en langzaam verkeer.

De N302 wordt aangemerkt als de verbinding tussen de A28, Harderwijk en Flevoland.

Bestemmingsplan Lorentz-Oost

In het op 15 mei 2003 vastgestelde bestemmingsplan Lorentz-Oost is bepaald hoe Lorentz-Oost zich mag ontwikkelen. Lorentz-Oost zal als regionaal bedrijventerrein worden uitgewerkt.

In het bestemmingsplan is directe aandacht voor de N302. De N302 ontsluit Lorentz-Oost immers via de Newtonweg voor het doorgaande verkeer.

Structuurplan Harderwijk 2020

Het voorontwerp structuurplan, april 2004, geeft de ontwikkelrichting van de stad Harderwijk aan voor het jaar 2020. Nieuwe ontwikkelingen zullen op basis van het structuurplan moeten worden uitgewerkt. Het structuurplan voorziet bijvoorbeeld in een kwalitatieve versterking van de binnenstad, het uitvoeren van Waterfront en Lorentz-Oost. Ook de reconstructie van de N302 is in het structuurplan voorzien.

Bijlage 3 - Verslag klankbordgroepoverleg

Verslag klankbordgroep N 302 Reconstructie Harderwijk op 19 juni 2004 in hotel Baars te Harderwijk.

Aanwezig:

Provincie Gelderland, Gemeente Harderwijk, Bewonersvereniging Frankrijk Belangen, Bewoners Zeebuurt, Ploeger Logistics Services/TLN², ISV³ Noordwest Veluwe, KNNV NWV / VBW NV4 (ook namens Gelderse Milieu Federatie), Arcadis

Afwezig:

Kamer van Koophandel Veluwe en Twenthe, Ondernemersvereniging Binnenstad, Wijkvereniging Stadsdennen, Waterschap Veluwe GLTO⁵, Gelderse Milieu Federatie

1 Voorstelronde

Alle deelnemers van de klankbordgroep stellen zich voor en presenteren kort hun standpunten. In het verdere verslag zijn deze standpunten benoemd.

2&6 Inleiding provincie inclusief doel van de avond & Toelichting tracés

Pieter-Jan van der Eijk, projectmanager bij de Provincie Gelderland, geeft een toelichting op de problematiek rond de N302 tussen de A28 en het aquaduct:

Verkeersmodellen wijzen uit dat door normale groei van het autoverkeer de N302 tussen de A28 en Flevoland tussen 2003 en 2010 steeds meer een knelpunt zal worden. Daarnaast zijn er ontwikkelingen van het Regionale bedrijventerrein Lorentz, het Regionaal Overslag Centrum en het project Waterfront.

In 2010 zijn er capaciteitsproblemen te verwachten, waardoor een structurele oplossing nodig is.

De provincie heeft met het Provinciale Statenakkoord van 2003 de N302 samen met een tiental andere wegenprojecten in Gelderland prioriteit gegeven. Samen met de gemeente Harderwijk wordt gewerkt aan de structurele oplossing.

Hiervoor zijn drie alternatieven:



Verbeteren huidige N302 door:

- Verbreden tot 2x2 rijbanen;
- Verbeteren kruisingen Newtonweg, Lorentzweg;
- realiseren aansluiting Waterfront;
- aanpassen aquaduct (bus/tractorbaan wordt extra rijbaan, dus 2x2 rijbanen)

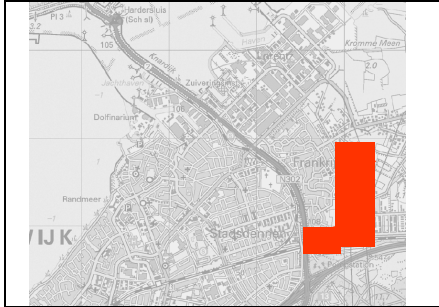
N302 kan als fly-over of als verdiepte tunnelbak aangelegd worden.

² Transport en logistiek Nederland

³ Interregionaal samenwerkingsverband

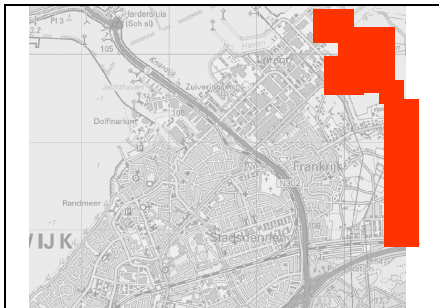
⁴ Koninklijke Nederlandse natuurhistorische Vereniging Noord-West Veluwe / Vogelbeschermingswacht Noord Veluwe

⁵ Gewestelijk land en tuinbouworganisatie



Realisatie van een korte rondweg tussen de N302 en Lorentz.

Dit alternatief is nog niet nodig om het verkeersprobleem in 2010 op te lossen.



Realisatie van een lange rondweg tussen de A28 en Lorentz, wellicht met een extra oeververbinding met Flevoland

Dit alternatief is nog niet nodig om het verkeersprobleem in 2010 op te lossen.

In de nu gestarte m.e.r.-procedure wordt eerst onderzocht, welke alternatieven realistisch zijn. Vervolgens worden van de realistische alternatieven in het milieu-effectrapport de milieu-effecten bepaald.

3 Toelichting m.e.r.-procedure

Arcadis, door de provincie gevraagd om de m.e.r.-procedure te begeleiden, geeft een toelichting op de procedure. Met name is ingegaan op de momenten, waarop belanghebbenden hun mening kunnen geven. De presentatie is bij dit verslag toegevoegd.

Meer informatie over de m.e.r.-procedure is te vinden op: www.eia.nl en www.milieueffectrapportage.nl

4 Inventarisatie van aandachtspunten en wensen

In een open discussie zijn aandachtspunten, wensen en alternatief mogelijkheden besproken. Onder punt 5 zijn deze samengevat.

5 Samenvatting en tergekoppeling van aandachtspunten en wensen

In de onderstaande tabellen zijn in alfabetische volgorde de punten genoemd, die tijdens het klankbordgroepoverleg zijn besproken. In de eerste tabel zijn de aandachtspunten en wensen genoemd en in de tweede tabel is de reactie op de verschillende alternatieven gegeven.

N.B.: De teksten zijn geen letterlijke verwoordingen van de klankbordgroepbijeenkomst, maar geven een algemene weergave van de besproken onderwerpen.

Aandachtpunten	
Aandacht voor:	Toelichting
A28	Houd rekening met een goede aansluiting op de A28, die is nu soms onvoldoende (linksaf vanaf N302 ri. Zwolle).
Alternatieven Rondweg	Deze alternatieven worden niet als realistisch gezien vanwege geluid, natuur, doorsnijding landelijk gebied en planning
Frankrijk	Er is veel verkeer door de wijk Frankrijk. Met name vanaf het bedrijventerrein Overveld bij de Parallelweg moet veel verkeer door de woonwijk Frankrijk.
Geluid	Zorg voor goed geluidonderzoek, waarin niet alleen de weg wordt onderzocht, maar ook de wijken, die hinder ondervinden. Meet aan de gevels.
Geluid	(Buiten van MER-onderzoek) Kunnen er extra flitspalen geplaatst worden vanwege snelheidsovertredingen of kan er een snelheidsverlaging op de N302 worden doorgevoerd?
Geluid	Houd rekening met de geluidoverlast voor dieren, met name richting de Leuvenumseweg. Houd ook rekening met geluidschermen, die geen hinder vormen voor vogels (niet transparant)
Groen	Slok niet in de Zeebuurt al het groen op. Er is al weinig.
Helling	Houd in het wegontwerp rekening met hellingen in verband met wegrijdend verkeer. Wanneer de weg veel van hoogte verandert, heeft het verkeer veel vermogen nodig om te kunnen rijden. Dat levert lucht- en geluidoverlast op.
Leuvenumseweg	Onderzoek ook het aanpassen van de kruising Leuvenumseweg-Ceintuurbaan.
Licht	Houd rekening met de lichtvervuiling in de nacht, zowel voor dieren als voor mensen.
Lucht	Houd rekening met de luchtkwaliteit in de wijk. Onderzoek Fijn Stof, Benzeen, NO ₂ en CO ₂
Oever Veluwemeer	Houd rekening met het waterconvenant. Hierin zijn afspraken gemaakt over de inrichting en bescherming van de oevers van de Veluwe (tussen waterzuivering en aquaduct) in relatie tot stedelijke ontwikkelingen (Waterfront e.d.)
Veluwe	Houd bij de N302 ook rekening met de plannen om bepaalde wegen op de Veluwe een doorstroombaan te geven en andere juist af te waarden?
Veluwe	Tast met de aanleg van een nieuwe aansluiting de Veluwe niet aan.
Verkeersmodel	Zorg in het verkeersmodel voor een onderverdeling in verkeerssoorten inclusief vrachtverkeer en recreatief verkeer.
Vrachtverkeer	Onderzoek de mogelijkheid voor een rijverbod op zondagen mogelijk. Dan is er veel overlast van vertrekkend internationaal vervoer.
Zeebuurt	Zorg, wanneer de N302 gereconstrueerd wordt, voor een goede noord-zuid verbinding binnen de wijk Zeebuurt. Die wordt nu erg gemist. Deze verbinding het liefst bundelen (spoortracé Station-Dolfinarium) of integreren met de N302.
Zonlicht	Houd rekening met de bewoners, vlak langs de N203. Wanneer deze weg verhoogd wordt met geluidschermen hebben zij geen zonlicht meer in de tuin.

7 Planning

Voor de reconstructie Harderwijk wordt nu de volgende planning aangehouden:

- | | | |
|-----------------------------------|---|-------------|
| - Startnotitie gereed en inspraak | : | najaar 2004 |
| - Richtlijnen | : | eind 2004 |
| - MER gereed | : | eind 2005 |
| - Uitvoering | : | ca. 2010 |

8 Rondvraag en Sluiting

Er zijn geen punten voor de rondvraag.
De provincie sluit de bijeenkomst.

Bijlage 4 – Begrippenlijst

Alternatief	Samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Bestudering van de sporen en artefacten van vroegere menselijke gemeenschappen.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling die plaatsvindt zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.
Barrièrewerking	De mate waarin een weg de relaties tussen beide zijden verstoort.
Bedrijventerrein	Gebied bestemd voor huisvesting van bedrijven dat als zodanig in bestemmingsplannen wordt vermeld.
Bereikbaarheid	Mate (tijd, gemak) waarin een gebied fysiek bereikt kan worden, afhankelijk van het gekozen vervoermiddel.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de MER wordt opgesteld.
Capaciteit	Grootste aantal voertuigen dat volgens berekening per tijdseenheid een bepaald punt van een rijstrook of rijbaan kan passeren onder bepaalde omstandigheden
Doorgaand verkeer	Autoverkeer dat door de komtraverse rijt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben.
Duurzaam veilig	Concept waarbij een zodanige afstemming bestaat tussen mens, voertuig en infrastructuur dat de kans op letsel door een ongeval minimaal is. Het wegennet is daarbij ingedeeld in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden en verbindingen daartussen waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. De precieze ligging en omvang van de EHS is vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte.
Externe Veiligheid	De veiligheid van personen in de omgeving van een activiteiten met gevaarlijke stoffen. In het externe veiligheidsbeleid staan de bescherming van het individu tegen de kans op overlijden, en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groep slachtoffers, als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, centraal.
Flora- en faunawet	Wet die de bescherming van in het wild levende planten en dieren regelt.
Geluidhinder	Hinder als gevolg van geluid.
Geluidschermen	Wanden van bijvoorbeeld beton, hout of glas die langs een weg (of andere geluidsbron) staan, waarmee het geluid wordt afgeschermd.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Intensiteit	Aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid (meestal: per uur) een wegvak passeert. Dit is een maat voor de verkeersdruk.

Landschap	Het waarneembare deel en de niet waarneembare component van de aarde dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en de wederzijdse beïnvloeding van abiotische, biotische en antropogene processen.
Leefbaarheid	De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeer(on)veiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking.
Meest Milieu-vriendelijk Alternatief	Een alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.
Milieu-effectrapport (MER)	Openbaar document waarin de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven op een systematische en zo objectief mogelijk wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
Nulalternatief	Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de komtraverse Zevenbergen gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
Studiegebied	Gebied waar relevante effecten op kunnen treden veroorzaakt door de ingreep.
Toekomstige ontwikkeling	Ontwikkeling van wonen en/of werken die is vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen en welke volgens de autonome ontwikkeling worden gerealiseerd.
Tracé	Verloop van een weg, spoorweg, of waterweg in het terrein.
Verkeersafwikkeling	Kwaliteitsmaat voor doorstroming van verkeer. Dit wordt beoordeeld op basis van I/C-verhoudingen ($< 0,70$ is een goede verkeersafwikkeling; $0,70-0,85$ is een matige verkeersafwikkeling; $0,85-1,00$ is een slechte verkeersafwikkeling; $> 1,00$ is een overbelaste verkeersafwikkeling).
Verkeersintensiteit	Aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid (meestal: per uur) een wegvak passeert. Dit is een maat voor de verkeersdrukke.
Vernietiging	Fysieke aantasting van natuurgebieden of natuurwaarden als gevolg van een bepaalde ingreep
Versnippering	Opsplitsing en isolatie van natuurgebieden door menselijke activiteiten
Verstoring	Vermindering van de kwaliteit van een natuurgebied als gevolg van indirecte invloeden van een ingreep (geluid, licht, vreemde stoffen, toename recreatie e.d.)

Bijlage 5 – Literatuurlijst

- 1 Gemeente Harderwijk, Voorontwerp Structuurplan Harderwijk 2020, Harderwijk, april 2004
- 2 Europese Unie, Vogelrichtlijn Richtlijn 79/409/EG, Brussel /Strasbourg, 1979
- 3 Europese Unie, Habitatrichtlijn, Richtlijn 92/43/EEG, Brussel/Strasbourg, 2000
- 4 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Den Haag, 1990
- 5 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nationaal Verkeers en Vervoersplan, Den Haag, 2001
- 6 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit, Den Haag, 2004
- 7 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Meerjarenplan Verkeersveiligheid, Den Haag, 1991
- 8 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Duurzaam Veilig, Den Haag, 1997
- 9 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nota Ruimte, Den Haag, 2004
- 10 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nationaal Milieubeleidsplan 4, Den Haag, 2001
- 11 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag, 1993
- 12 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Flora en Faunawet, Den Haag, 1998
- 13 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw, Den Haag, 2000
- 14 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Besluit Luchtkwaliteit, Den Haag
- 15 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Vierde Nota Waterhuishouding, Den Haag, 1998
- 16 Provincie Gelderland, Verkeersstudie N302, Arnhem, 2001
- 17 Provincie Gelderland, Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2, Arnhem, 2004
- 18 Provincie Gelderland, Hoofddiennota Streekplan 2004, Arnhem, 2004
- 19 Provincie Gelderland, Gelders Milieuplan 3, Arnhem, 2004
- 20 Gemeente Harderwijk, Verkeersstudie N302, Harderwijk, 2004
- 21 Gemeente Harderwijk, Startnotitie m.e.r. Waterfront Zuid, Harderwijk, juli 2003
- 22 Gemeente Harderwijk, Structuurplan Waterfront, Harderwijk, januari 2004