

Reconstructie van de N302 in Harderwijk

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

25 november 2004 / rapportnummer 1464-47



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

uw kenmerk
WV2004.27211

uw brief
8 september 2004

ons kenmerk
1464-48/Bb/aa

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Reconstructie van de N302
in Harderwijk

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

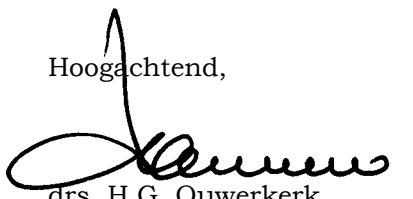
Utrecht,
25 november 2004

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Reconstructie van de N302 in Harderwijk. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,


drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Reconstructie van de N302
in Harderwijk

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Reconstructie van de N302 in Harderwijk

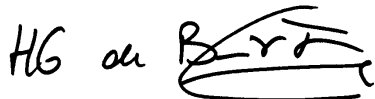
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Reconstructie van de N302 in Harderwijk,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Gelderland door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

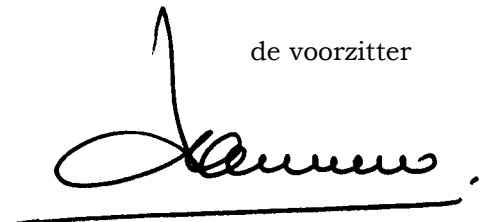
Reconstructie van de N302 in Harderwijk,

de secretaris

Handwritten signature of H.G. de Brabander, consisting of the initials 'HG' followed by a stylized signature.

ir. H.G. de Brabander

de voorzitter

Handwritten signature of H.G. Ouwerkerk, featuring a large, stylized initial 'O' followed by the name 'Ouwerkerk'.

drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 25 november 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
3.1 Probleemstelling en doel.....	2
3.2 Beleidskader	3
3.3 Besluitvorming.....	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
4.1 Alternatieven.....	3
4.2 Uitvoeringsvarianten	4
4.3 Referentie en nulalternatief	5
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	5
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	6
5.1 Verkeer.....	6
5.2 Geluid.....	7
5.3 Lucht.....	7
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER.....	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 september 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 174 d.d. 10 september 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Uit een verkeersstudie is het de provincie Gelderland gebleken dat de huidige infrastructuur van de provinciale weg N302 in Harderwijk vanaf 2010 ontoereikend zal zijn om de verwachte verkeersstromen zonder aanzienlijke verkeersopstoppingen te verwerken. Provinciale Staten van Gelderland hebben zich daarom voorgenomen de N302 in Harderwijk te reconstrueren. Voor het tracé-vaststellingsbesluit wordt (vrijwillig) milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

De provincie heeft de intentie het milieueffectrapport (MER) zodanig te schrijven dat het, indien nodig, ook als milieurapport voor de strategische milieubeoordeling (SMB) kan worden gebruikt.

Bij brief van 8 september 2004 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland als bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 10 september 2004².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De startnotitie geeft voor veel onderdelen aan wat in het MER aan de orde zal komen. Dit advies voor richtlijnen is daarom geschreven als aanvulling op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies zich vooral richt op die onderwerpen die in de startnotitie niet of onvoldoende zijn uitgewerkt of een andere aanpak behoeven dan in de startnotitie voorgesteld. **Voor alle niet in dit advies genoemde onderwerpen kan de in de startnotitie voorgestelde aanpak richtlijn voor het MER zijn.**

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴ die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- het MER moet inzicht geven in de **verkeersintensiteiten en congestie**, zowel in de autonome ontwikkeling als bij realisatie van het voornemen; aan hand hiervan moeten probleemstelling (autonome ontwikkeling) probleemoplossend vermogen (voornemen) verduidelijkt worden;
- het MER dient uit de verkeersgegevens de toekomstige **geluidssituatie en luchtkwaliteit** in het studiegebied af te leiden en te beschrijven.

Voor de overdracht van informatie in het MER aan besluitvormers, insprekers en anderen is een goede **samenvatting** essentieel. De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn voor een brede doelgroep en dient een goede afspiegeling te zijn van de inhoud van het MER.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doel

Naar mening van de Commissie is de probleemstelling in hoofdstuk 2 van de startnotitie de startnotitie in kwalitatieve zin voldoende beschreven. De Commissie verwacht dat in het MER de verkeerskundige doorrekening van de referentiesituatie een meer kwantitatieve weergave van de probleemstelling zal opleveren.

De Commissie merkt daarbij op dat voor de meeste weggebruikers het tijdverlies bij congestie de belangrijkste factor is die het gedrag beïnvloedt. Het verdient daarom aanbeveling om de interpretatie van de prognoses hiermee rekening te houden en niet alleen met de berekende lengte van de file⁵.

De startnotitie geeft op pagina 10 doelstellingen op korte en lange termijn. Daarbij komen de kortetermijndoelen telkens terug als langetermijndoelen. Ook zijn de doelen afhankelijk van elkaar: het doel 'verbeteren doorstroming' wordt bereikt door de doelen (middelen) 'verhogen van capaciteit van de weg' en 'scheiding van lokaal en doorgaand verkeer'. De Commissie adviseert daarom in het MER een beperkt aantal, kwantificeerbare⁶ doelen te formuleren. Deze doelen kunnen dan bij twee onderdelen van het MER een spelen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en varianten en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten⁷;
- bij de rangschikking van alternatieven en varianten op doelbereik.

⁵ Het is denkbaar dat men in de berekende file slechts een beperkt tijdverlies oploopt, omdat de file rijdt met een relatief hoge gemiddelde snelheid, bijvoorbeeld 30 km per uur.

⁶ Bereikbaarheid zou bijvoorbeeld kunnen worden gekwantificeerd in reistijden vanaf A28, leefbaarheid via indicatoren voor geluid en luchtkwaliteit. Voor kwantitatieve doelen kan ook gekeken worden naar de kwantificering van de probleemstelling.

⁷ Zie paragrafen 4.1 en 4.2.

3.2 Beleidskader

De startnotitie geeft reeds een compleet beeld van het relevante beleidskader.⁸ Neem dit over in het MER en vermeld daarbij welke consequenties elk van de genoemde onderdelen van het relevante beleidskader heeft voor het voorstellen.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij het voorstellen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Hierbij denkt de Commissie met name aan de Randmeren⁹, de Mheenlanden en wellicht de Veluwe¹⁰.

De startnotitie geeft aan dat het MER wordt opgesteld voor het nemen van een tracé-vaststellingsbesluit door de provincie Gelderland en wellicht ook voor de benodigde bestemmingsplanherziening door de gemeente Harderwijk.

Geef aan volgens welke procedures en welk tijdpad deze besluiten zullen worden genomen welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef ook welke besluiten in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Alternatieven

In de startnotitie worden drie alternatieven beschreven die een oplossing zouden kunnen bieden voor het geconstateerde capaciteitsprobleem op de N302 in Harderwijk. Na toetsing aan doelstellingscriteria vallen twee van de drie alternatieven af, te weten een korte rondweg (alternatief II) en realisatie van een compleet nieuwe oeververbinding tussen Gelderland en Flevoland (alternatief III). In de startnotitie wordt daarom voorgesteld in het MER alleen reconstructie van de N302 in het MER als alternatief uit te werken.

Naar mening van de Commissie valt alternatief III terecht af. Een nieuwe oeververbinding, die een doorsnijding van Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden inhoudt, is volgens de Commissie pas aan de orde als de alternatieven met minder effect op de Randmeren niet voorhanden zijn. Zolang echter reconstructie van de bestaande weg voldoende probleemoplossend vermogen heeft, verdient die de voorkeur. Bovendien verwacht de Commissie dat een besluit voor een nieuwe oeververbinding en de locatiekeuze slechts aan de

⁸ Het Waterschap Veluwe (reactie 18) wijst nog op de beleidsplannen WB21 en Stroomgebiedsvisie voor de Veluwe. Daarnaast is het derde Waterhuishoudingsplan (WHP-3) van de provincie, dat in procedure is, wellicht relevant. De provincie Flevoland (reactie 19) vraagt ook de relevante Flevolandse beleidsplannen bij de uitwerking van het MER te betrekken, zoals het Provinciaal Omgevingsplan en het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP).

⁹ Vogelrichtlijngebieden Veluwemeer (50) en Wolderwijd en Nulder nauw (51), Habitatrichtlijngebied Veluwemeer en Wolderwijd (126).

¹⁰ Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied (59 respectievelijk 65).

orde kan zijn in een breder kader – de gewenste verkeersinfrastructuur voor Flevoland en Gelderland – dan alleen de congestieproblematiek in Harderwijk.

De Commissie kan zich eveneens vinden in het afvallen van alternatief II. Een korte, extra rondweg heeft ten opzichte van reconstructie van de bestaande weg belangrijke (milieu)nadelen (extra ruimtebeslag, het insluiten en aantasten van de leefbaarheid van de wijk Frankrijk, minder probleemoplossend vermogen) zonder dat daar directe (milieu)voordelen tegenover lijken te staan. Wel kan de wegverbinding als voorgesteld in alternatief II eventueel een aanvulling zijn op alternatief I, wanneer dat in bepaalde varianten onvoldoende het probleem blijkt op te lossen.

Gezien de reacties op de startnotities¹¹ adviseert de Commissie in het MER de precieze argumentatie voor het afvallen van de alternatieven II en III op te nemen.

4.2 Uitvoeringsvarianten

In de huidige situatie kent de N302 twee aansluitingen op het wegennet van Harderwijk, te weten de kruispunten met de Burgemeester de Meesterstraat en de Newtonweg. Realisatie van het Waterfront zou een derde aansluiting wenselijk kunnen maken, maar ook is denkbaar dat twee van de drie aansluitingen op enigerlei wijze worden gecombineerd tot één aansluiting op de N302, bijvoorbeeld door het aanleggen van parallelbanen. Ook zijn meerdere halve aansluitingen denkbaar. Er zijn dus een groot aantal uitvoeringsvarianten voor het aantal en de locatie van de aansluitingen.

De vormgeving van de aansluitingen kan eveneens gevarieerd worden. Ongeleijkvloers kruisen kan worden bereikt door de aan te sluiten straten te verhogen of te verlagen, maar het ligt meer voor de hand dat de N302 zelf omhoog of omlaag gebracht wordt¹². Wanneer meerdere kruisingen achter elkaar omhoog of omlaag gebracht worden, is het – ter beperking van het aantal hellingen voor het verkeer op de N302 – mogelijk het tussenliggende deel eveneens verhoogd of verlaagd aan te leggen.

De combinatie van alle mogelijkheden leidt tot een groot aantal uitvoeringsvarianten. De Commissie stelt voor in het MER het aantal uitvoeringsvarianten beperkt te houden. Geef hiertoe in het MER duidelijk aan welke ruimtelijke beperkingen er gelden voor de reconstructie en wat de verkeerskundige waarde van de verschillende mogelijkheden is. Bepaal aan de hand daarvan welke combinaties als het meest kansrijk moeten worden gezien. Werk deze in het MER uit als volwaardige uitvoeringsvarianten.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Indien zou blijken dat een of meerdere alternatieven leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor de luchtkwaliteit, ook al is dat primair toe te schrijven aan bijvoorbeeld het heersende achtergrondniveau, dan dient te

¹¹ In inspraakreactie 12 worden voorstellen gedaan voor nadere invulling van de vergelijkingstabel van de drie alternatieven. De gemeente Ermelo (reactie 14) vindt de alternatievenbeoordeling onvoldoende en bepleit een nieuwe oeververbinding bij Strand Horst. De provincie Flevoland (reactie 19) onderschrijft juist de conclusie dat alternatief I voldoende realistisch om nader te onderzoeken, maar vraagt wel om in te gaan op de verkeersgroei na 2020, om te kunnen beoordelen hoe lang de capaciteit van de reconstructie zal voldoen.

¹² In principe is het zelfs mogelijk om dit per kruispunt verschillend te doen: de N302 zou dan op het ene kruispunt bovenlangs kruisen, en elders onderlangs.

worden aangegeven, welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de grenswaarden¹³.

4.3 Referentie en nulalternatief

Als referentie bij de vergelijking van alternatieven dient de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen beschreven te worden, zoals de startnotitie reeds aangeeft¹⁴. Geef duidelijk aan in hoeverre ontwikkelingen worden betrokken in de referentiesituatie.¹⁵ Geef daarbij aan tot welke spreiding in de verkeersprognoses dit leidt.

Een alternatief waarbij het mogelijk is om de doelen van de initiatiefnemer te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit – of een vergelijkbare activiteit – wordt uitgevoerd, wordt door de Commissie aangeduid met de term nulalternatief. Dit hoeft niet per se ‘niets doen’ te zijn. Het kan ook gaan om het halen van de doelen door het treffen van maatregelen die een ander karakter hebben dan het voornemen. Naar de mening van de Commissie is er geen reël nulalternatief voor het voornemen van de provincie.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Neem de best scorende uitvoeringsvariant als basis voor het mma. Optimaliseer deze variant door mogelijkheden te onderzoeken om de effecten op de woon- en leefomgeving (geluid en luchtkwaliteit) verder te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan:

- verdergaande geluidmaatregelen;
- het treffen van verkeersmanagementmaatregelen om:
 - zoekverkeer te vermijden en het parkeren te optimaliseren;
 - via een goede doorstroming van het verkeer de luchtverontreiniging te minimaliseren¹⁶

¹³ Zie ook uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoevelaken - Barneveld.

¹⁴ De startnotitie duidt dit aan met alternatief 0.

¹⁵ Hierbij moet worden gedacht aan de ontwikkelingen in Harderwijk: Lorentz en Waterfront worden genoemd in de startnotitie, maar er is ook nog mogelijke groei in het bezoek aan de binnenstad en het Dolfinarium. De provincie Flevoland (reactie 19) noemt: groei van bestaande toeristische attracties (Bataviastad, Aviodrome, Six Flags), nieuwe attracties (evenemententerrein bij Six Flags) en de uitbreiding van werklocaties (Lelystad, Dronten). Transport en Logistiek Nederland (reactie 17) wijst op nog andere ontwikkelingen, in Flevoland (woningen en bedrijventerrein A6/A27 Almere) en elders (realisatie Vathorst).

¹⁶ De luchtverontreiniging kan worden beperkt door het verkeer met een gelijkmatige snelheid van 80 km per uur te laten rijden. Bijbehorende maatregelen zijn dan een groene golf en trajectcontrole.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Studiegebied

Het studiegebied is de N302 in Harderwijk zelf en de toevoerende wegen voor zover daar als gevolg van de reconstructie effecten van enige omvang merkbaar zijn. Voor geluid is dat een toename van 30% of een afname van 20% in verkeersintensiteit, overeenkomend met 1 dB(A) verschil.

Voor luchtkwaliteit kan voor de bepaling van het studiegebied in eerste instantie uitgegaan worden van dezelfde uitgangspunten als bij geluid. Mocht het daarnaast aannemelijk zijn dat elders buiten het aldus gedefinieerde studiegebied bij een geringere toename van het verkeer dan 30% één of meerdere grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden overschreden, dan dienen ook die locaties bij het onderzoek te worden betrokken.

Onderstaand geeft de Commissie in aanvulling op het beoordelingskader van tabel 5.1 in de startnotitie richtlijnen voor de beschrijving van de verkeers-, geluids- en luchtkwaliteitseffecten. De Commissie heeft voor de overige in tabel 5.1 genoemde aspecten geen nadere richtlijnen. Zij kunnen zoals voorgesteld uitgewerkt worden, met de kanttekening dat volgens de Commissie de uitwerking beknopt gehouden kan worden.

Voor de uitwerking van de effecten genoemd onder bodem en water adviseert de Commissie de effecten kwantitatief weer te geven.¹⁷

5.1 Verkeer

De criteria die in de startnotitie in tabel 5.1 worden genoemd onder 'verkeer en vervoer' kunnen worden gebruikt voor het vergelijken van de varianten. Geef daarnaast in het MER voor de referentie en de varianten de volgende informatie:

- een beeld van de optredende maatgevende intensiteiten op de wegen in het studiegebied (inclusief aansluiting A28)¹⁸, rekening houdend met de in de startnotitie vermelde ruimtelijke ontwikkelingen, zoals die voor het Waterfront, bedrijventerrein Lorentz en de groei van Almere; de startnotitie gaat ervan uit dat de maatgevende situatie het avondspitsuur is op een dag dat de attractieparken (Dolfinarium, Six Flags) geopend zijn;
- de verliestijden voor het verkeer op, van en naar de N302;
- het percentage vrachtverkeer op de verschillende te onderscheiden wegvakken.

Met bovenstaande informatie kan enerzijds de probleemstelling worden verduidelijkt en per uitvoeringsvariant het probleemoplossend vermogen worden vastgesteld. Anderzijds is deze informatie de basis voor de berekeningen van luchtkwaliteit en geluid. Voor enkele van deze berekeningen is ook informatie nodig over andere dagdelen dan de avondspits. Vermeld in dat geval de ge-

¹⁷ Dit wordt ook bepleit door Waterschap Veluwe (reactie 18).

¹⁸ Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland (reactie 15) vermoedt dat de aansluiting op de A28 meer zal worden belast. Het is echter ook denkbaar dat de reconstructie door het verminderen van congestie een gunstig effect heeft op de aansluiting.

bruikte invoer voor de berekeningen en geef daarbij aan hoe deze prognoses tot stand zijn gekomen.

Ga afzonderlijk in op de effecten van maatregelen die worden genoemd in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan van Harderwijk en het verkeer op de N302 kunnen beperken:

- een parkeerverwijssysteem voor het Dolfinarium;
- het gebruik van Park & Ride-voorzieningen.

Omdat de reconstructie voorziet in het aanpassen van de busbaan/-tractorrijbanen tot normale rijbanen, kan het nodig blijken voor het landbouwverkeer speciale maatregelen te nemen, zoals het weren ervan tijdens de spitsuren. Ga in het MER afzonderlijk in op het effect van deze maatregelen.

5.2 Geluid

Bereken – zoals aangegeven in tabel 5.1 van de startnotitie – de geluidcontouren in de omgeving van de N302 op basis van één van de in de Wet geluidhinder voorgeschreven methodes. Geef deze geluidcontouren op kaart weer. Geef daarbij aan welke afscherpende of andere maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijk voorgeschreven maximale geluidbelasting.

Voor de beoordeling van de uitvoeringsvarianten is bovenstaande berekening van contouren voldoende. Wanneer echter de gegevens uit het MER gebruikt zullen worden voor procedures op grond van de Wet geluidhinder, dan zal daarvoor een nauwkeuriger berekening van de geluidbelasting van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van de N302 nodig zijn.

5.3 Lucht

In tabel 5.1 van de startnotitie wordt aangekondigd dat in het MER het aspect lucht zal worden beoordeeld aan de hand van het criterium 'overschrijding grenswaarde voor stikstofdioxide'. De Commissie gaat ervan uit dat stikstofdioxide is bedoeld.

Verder adviseert de Commissie ook fijn stof (PM₁₀) hierin te betrekken, omdat de kans dat de grenswaarden voor fijn stof in het Besluit luchtkwaliteit worden overschreden groot is. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een aantal uitspraken laten zien dat aan alle grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit moet worden getoetst. De Commissie verwacht voor de stoffen benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benz(a)pyreen geen overschrijding van de grenswaarden. Gezien de recente jurisprudentie adviseert de Commissie om deze stoffen wel in het MER aan de orde te stellen. Dit kan kwalitatief.¹⁹

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet dus plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen.

Voor stikstofdioxide moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere ge-

¹⁹ In inspraakreactie 3 wordt er eveneens voor gepleit fijn stof te betrekken, en wordt bovendien gewezen op recente uitspraken van de Raad van State over luchtkwaliteit.

voelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen; ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven²⁰;

- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.²¹

Voor fijn stof (PM₁₀) moet:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen; ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak de het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de weergave van de uitvoeringsvarianten (uitgewerkt op kaart met voldoende detail) en de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Verder beveelt de Commissie aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

Voor de overige onderdelen van het MER (vergelijking van alternatieven, leemten in informatie, evaluatieprogramma en de samenvatting) heeft de Commissie geen richtlijnen naast de wettelijke voorschriften. Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende uitvoeringsvarianten.

²⁰ De Commissie wijst erop dat de luchtkwaliteitsnormen die het Besluit luchtkwaliteit geeft niet alleen gelden voor woningen en gevoelige bestemmingen, maar ook voor de buitenlucht in het algemeen. Zie uitspraak 200401178/1, 15 september 2004 van de Raad van State inzake Wegverbreding A2 Den Bosch – Eindhoven.

²¹ De Commissie verwacht niet dat dit uurgemiddelde overschreden zal worden.


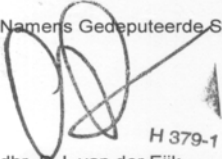
BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Reconstructie van de N302 in Harderwijk

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 september 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gedeputeerde Staten		provincie GELDERLAND										
	Bezoekadres Huis der Provincie Markt 11 Arnhem	Postadres Postbus 9090 6800 GX Arnhem										
Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	telefoon (026) 359 91 11 telefax (026) 359 94 80 e-mail post@gelderland.nl internet www.gelderland.nl											
		<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieueffectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>15 SEP 2004</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1464-1 en 2</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>HL/bib/ab/jw</td></tr></table> 5X		Commissie voor de milieueffectrapportage	ingekomen :	15 SEP 2004	nummer		dossier	1464-1 en 2	kopie naar :	HL/bib/ab/jw
	Commissie voor de milieueffectrapportage											
ingekomen :	15 SEP 2004											
nummer												
dossier	1464-1 en 2											
kopie naar :	HL/bib/ab/jw											
datum 8 september 2004	nummer WV2004.27211											
onderwerp Startnotitie - m.e.r. "Lorentz-Oost/Waterfront N 302"												
<p>Hierbij doen wij u toekomen een vijftal startnotities gemaakt voor de reconstructie N 302, Lorentz-Oost/Waterfront te Harderwijk. Wij willen u verzoeken een advies uit te brengen inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport.</p> <p>De startnotitie is door ons op 31 augustus 2004 vastgesteld. De startnotitie ligt ter inzage vanaf 13 september 2004 tot 10 oktober 2004 in het gemeentehuis van Harderwijk, de openbare bibliotheek van Harderwijk en de bibliotheek van het Huis der Provincie.</p> <p>Op 23 september 2004 organiseren wij in samenwerking met de gemeente een informatieavond om de startnotitie en de verdere m.e.r.-procedure toe te lichten. Deze avond wordt gehouden in de Kiekmure, Tesselschadelaan 1, 3842 GA Harderwijk, van 19.30 uur-21.30 uur.</p> <p>Mocht u nog een aantal startnotities of extra informatie willen ontvangen dan kunt u contact opnemen met de heer J. van de Wouw, telefonisch of per e-mail bereikbaar via de gegevens vermeld onderaan deze brief.</p>												
Namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,												
 H 379-1												
dhr. P.J. van der Eijk dienst Wegen, Verkeer en Vervoer projectmanager Wegenbouw												
coll. -/pr code: TVW_23285.doc/GS												
inlichtingen bij	dhr. J.T.A.M. van de Wouw	doorkiesnr. (026) 359 84 91										
e-mail	j.vande.wouw@prv.gelderland.nl	BNG 's-Gravenhage, rek. nr. 28.50.10.824 ABN • AMRO Arnhem, rek. nr. 53.50.26.463 Postbank-girotekening 869762 BTW nr. 001825100.B03										
verzonden	14 SEP. 2004	IBANnr.: NL74BNG0285010824 SWIFT/BIC: BNGHNL2G										

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 174 d.d. 10 september 2004

KENNISGEVING

Inspraak Startnotitie-m.e.r. N302 Harderwijk

De verkeersdruk op de N302, de provinciale weg tussen de A28 en de provincie Flevoland, neemt steeds meer toe. Uit verkeersonderzoek blijkt dat over een paar jaar de capaciteit van deze weg onvoldoende is om het verkeer voldoende af te wikkelen. Ontwikkelingen zoals uitbreiding van bedrijventerrein Lorentz-Oost en Waterfront zorgen voor nog meer groei van het verkeer. Na 2010 zijn er zoveel files te verwachten dat structurele maatregelen noodzakelijk zijn. Maatregelen zijn ook nodig om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, het Waterfront, de jachthaven en Dolfinarium te verbeteren. Deze maatregelen moeten ook bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en om Harderwijk. De provincie Gelderland onderzoekt samen met de gemeente Harderwijk welke mogelijkheden er zijn om problemen als verkeersopstoppingen, slechte bereikbaarheid en verkeersonveiligheid op de N302 nu en in de toekomst te voorkomen. De oplossing wordt gezocht in reconstructie van deze weg. Reconstructie N302 gaat uit van de bestaande ligging van de N302. Door verschillende ingrepen wordt de capaciteit van de weg verbeterd.

Drie delen

Voor de reconstructie van de N302 in Harderwijk zijn verschillende oplossingen mogelijk, de zogenaamde inrichtingsvarianten. Om de inrichtingsvarianten goed te kunnen onderscheiden is de N302 in drie delen verdeeld:

- Het deel tussen de Leuvenumseweg en de Newtonweg; hier worden de rijstroken uitgebreid tot 2x2 rijstroken.
- Het deel tussen de Newtonweg en de nieuwe afslag Waterfront nabij het aquaduct. Voor dit deel bestaan verschillende oplossingen voor de manier waarop de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, de lengte van de kruisingen en het aantal aansluitingen.
- Het aquaduct zelf, waaronder de bus-/tractorbanen, worden aangepast tot normale rijstroken voor autoverkeer.

Alleen kansrijke inrichtingsvarianten zullen in het MER verder uitgewerkt worden.

De reconstructie van een weg heeft gevolgen voor het milieu. In een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden daarom de inrichtingsvarianten onderzocht. Voordat deze kan worden uitgevoerd, is een startnotitie nodig. Hierin geven de provincie en de gemeente aan hoe zij het onderzoek willen aanpakken. De startnotitie reconstructie N302 Lorentz-oost/Waterfront te Harderwijk is ondertussen gereed. Graag horen wij uw reacties hierop. Daarom ligt de startnotitie vanaf maandag 13 september tot maandag 10 oktober ter inzage in:

- het gemeentehuis van Harderwijk, Havendam 56 in Harderwijk
- de openbare bibliotheek in Harderwijk, Academiestraat 5 in Harderwijk
- de bibliotheek van het Huis der Provincie, Markt 11, Arnhem

Meer informatie

In de informatiekraant kunt u meer lezen over de inhoud van de startnotitie en de vervolgstappen. Deze kraant wordt op woensdag 8 september samen met de Harderwijker Courant huis-aan-huis in Harderwijk verspreid. Heeft u de kraant niet ontvangen, dan kunt u deze downloaden van: www.gelderland.nl via link verplaatsen/wegenbouwprojecten, ophalen bij uw gemeente, aanvragen bij de afdeling Communicatie van de provincie Gelderland, tel. 026 - 359 90 00.

Informatieavond

Wilt u meer informatie over de startnotitie? Dan bent u donderdag 23 september vanaf 19.30 uur van harte welkom op de informatieavond in de "Kiekmure", Tesselschadelaan 1 in Harderwijk. De provincie en de gemeente lichten tijdens deze informatieavond de startnotitie toe.

Schriftelijk reageren

U kunt schriftelijk uw opmerkingen over de startnotitie kwijt. Het gaat hierbij niet om de vraag of u het wel of niet eens bent met de verschillende varianten, maar welke opmerkingen u heeft over de startnotitie. Bijvoorbeeld of de informatie in de startnotitie juist en volledig is of over de voorgenomen manier waarop het onderzoek wordt gedaan.

Uw reacties kunt u tot maandag 10 oktober sturen naar:
Provincie Gelderland, t.a.v. MER N302, Antwoordnummer 411
6800 WC Arnhem (postzegel niet nodig)
U kunt uw reactie ook mailen naar: MERN302@prv.gelderland.nl.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

provincie
GELDERLAND

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van Gelderland

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Gelderland

Besluit: tracé-vaststellingsbesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: – (vrijwillig m.e.r.)

Activiteit: reconstructie van de provinciale weg N302 in Harderwijk

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 10 september 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 november 2004

Bijzonderheden:

De m.e.r. wordt vrijwillig doorlopen. De provincie heeft de intentie het milieu-effectrapport (MER) zodanig te schrijven dat het, indien nodig, ook als milieुरapport voor de strategische milieubeoordeling (SMB) kan worden gebruikt.

In het richtlijnenadvies noemt de Commissie als hoofdpunten voor het MER:

- inzicht in de verkeersintensiteiten en congestie, om probleemstelling (autonome ontwikkeling) en probleemoplossend vermogen (voornemen) te verduidelijken;
- beschrijving van de toekomstige geluidssituatie en luchtkwaliteit in het studiegebied;
- een goede samenvatting.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. A.L. de Jong

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep:

ir. H.G. de Brabander

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040923	Familie Minnema	Harderwijk	20041020
2.	20040923	Familie N. Visser	--	20041020
3.	20040926	H. Heussen	Harderwijk	20041020
4.	20040906	H. Miedema	Harderwijk	20041020
5.	20040914	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	20041020
6.	20041006	W.J.H. Overweg	Harderwijk	20041020
7.	20041005	P. Foppen	Harderwijk	20041020
8.	2004--	L.M. Vrenegoor	Harderwijk	20041020
9.	20041007	Hetty Slaper	Harderwijk	20041020
10.	20040923	H. Kroon	Harderwijk	20041020
11.	20041009	N.J.F. van Beugen	Harderwijk	20041020
12.	20041009	H. Nijwening	Harderwijk	20041020
13.	20041010	G. Verkerk	Harderwijk	20041020
14.	20041006	College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Ermelo	Ermelo	20041020
15.	20041007	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directie Oost Nederland	Arnhem	20041020
16.	20040923	Mw. J. Hoeve en G. Visscher	Harderwijk	20041020
17.	20041007	Transport en Logistiek Nederland	Apeldoorn	20041020
18.	20040927	Waterschap Veluwe	Apeldoorn	20041020
19.	20041005	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Lelystad	20041020
20.	20040923	J. Heldoorn	Harderwijk	20041020
21.	20041017	Fietsersbond Noordwest Veluwe	Harderwijk	20041021
22.	20041021	W.J.H. Overweg	Wolfheze	20041021

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Reconstructie van de N302 in Harderwijk**

De provincie Gelderland verwacht dat de huidige infrastructuur van de provinciale weg N302 in Harderwijk vanaf 2010 ontoereikend zal zijn. Daarom heeft de provincie het voornemen om de N302 in Harderwijk te reconstrueren. Voor het tracé-vaststellingsbesluit wordt (vrijwillig) milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

ISBN 90-421-1401-0