

Startnotitie m.e.r. Waterfront Harderwijk

2 april 2009

Startnotitie m.e.r. Waterfront Harderwijk

De start van een integrale ruimtelijke procedure

Verantwoording

Titel	Startnotitie m.e.r. Waterfront Harderwijk
Opdrachtgever	Projectbureau Harderwijk
Projectleider	Rien Prinsen
Auteur(s)	Lex Bekker, Andrea Dijkstra
Projectnummer	4637590
Aantal pagina's	42 (exclusief bijlagen)
Datum	2 april 2009
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-4637590LBE-erp-V05-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
Voorwoord.....	9
1 Inleiding.....	11
1.1 Aanleiding.....	11
1.2 Wanneer een m.e.r.-procedure	12
1.3 Hoe ziet een m.e.r.-procedure er uit.....	13
1.4 Initiatiefnemer en bevoegd gezag	14
1.5 Leeswijzer	14
2 Het voornemen	15
2.1 Plan- en studiegebied.....	15
2.2 Beschrijving nut en noodzaak	16
2.3 Programma.....	18
2.4 (Beleids)kader	23
2.5 Samenhang met andere projecten	26
2.6 Nog te nemen besluiten	26
3 Te onderzoeken alternatieven	27
3.1 Vaste pijlers in een MER	27
3.2 Alternatieven	28
4 Het milieuonderzoek	33
4.1 Ecologie.....	33
4.2 Verkeer en vervoer	36
4.3 Bodem en water	37
4.4 Woon- en leefmilieu.....	37
4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	39
4.6 Klimaat en duurzaamheid.....	39
4.7 Ruimtegebruik	40
5 Hoe nu verder	41
5.1 Planning	41
5.2 Hoe kunt u reageren?.....	42

Bijlage(n)

1. Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming
2. Plankaart bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad
3. Varianten overloopterrein en Lorentz-Haven
4. Plankaart Waterfront-Zuid Strandboulevard-West

Voorwoord

Voor u ligt de startnotitie m.e.r. Waterfront. Met deze startnotitie wordt de procedure milieueffectrapportage gestart die ter onderbouwing van diverse bestemmingsplannen, waaronder het bestemmingsplan Waterfront-Noord II wordt doorlopen. Ten behoeve van de ontwikkeling van het Waterfront Harderwijk zijn in het verleden twee m.e.r.-procedures uitgevoerd:

- M.e.r.-procedure ter onderbouwing van het bestemmingsplan Waterfront-Noord (destijds nog strategische milieubeoordeling geheten);
- M.e.r.-procedure Waterfront-Zuid ter onderbouwing van het bestemmingsplan Waterfront Waterstad

Een voor de hand liggende vraag is waarom nu opnieuw een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. De reden hiervoor is:

Na de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Waterfront-Noord (22 oktober 2008) wordt een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied opgesteld. Ter onderbouwing van dit bestemmingsplan moet een m.e.r.-procedure doorlopen worden, in dit geval een planm.e.r.-procedure. Dit volgt uit het Besluit-MER 2006, waarin een koppeling wordt gelegd tussen de verplichting om een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet uit te voeren en een milieu-effectrapportage op te stellen.

In het recente verleden is voor Waterfront-Zuid, ter onderbouwing van het globale bestemmingsplan Waterfront Waterstad, een m.e.r.-procedure doorlopen. Hierin zijn de effecten beschreven van:

- De verplaatsing van de jachthaven op projectniveau
- De realisatie toeristisch-recreatieve voorzieningen (leisure) op planniveau

Bij de afronding van deze m.e.r.-procedure is het volgende geconcludeerd:

- Het opgestelde milieueffectrapport geeft voldoende milieu-informatie ter onderbouwing van het bestemmingsplan Waterfront Waterstad
- Op het moment dat gestart gaat worden met bestemmingsplannen en/of uitwerkingsplannen die de leisure-ontwikkelingen concreet mogelijk maken, moeten de milieueffecten van deze ontwikkelingen binnen een m.e.r.-procedure bepaald worden indien zij meer dan 500.000 bezoekers aantrekken

Op dit moment wordt het eerste bestemmingsplan 'Waterfront-Zuid, Boulevard-West' voorbereid waarin de leisure-ontwikkelingen voor Waterfront-Zuid mogelijk worden gemaakt. Dit is dan ook het moment om te starten met een m.e.r.-procedure op projectniveau.

In feite is sprake van twee afzonderlijke m.e.r.-procedures. Om de volgende reden is gekozen voor intergratie van beide procedures:

- De m.e.r.-procedure voor Waterfront-Noord II en Waterfront-Zuid worden gelijktijdig doorlopen
- De inhoudelijke discussie heeft betrekking op het noordelijke én het zuidelijke plangebied
- Mogelijk is sprake van cumulatie van effecten op de speciale beschermingszones in de Veluwerandmeren

De start van deze geïntegreerde m.e.r.-procedure ligt nu voor u: de startnotitie m.e.r..

1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de achtergrond van de voorliggende rapportage toegelicht. Aan de orde komen de aanleiding om een m.e.r.-procedure te starten en wat een m.e.r.-procedure inhoudt.

1.1 Aanleiding

Voor u ligt de startnotitie die het begin aangeeft van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) voor het Waterfront in Harderwijk. Uiteindelijk leidt deze procedure tot een milieueffectrapport. Het milieueffectrapport is een hulpmiddel bij de besluitvorming over (grote) projecten, bedoeld om bij deze besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen.

De gemeente Harderwijk werkt aan de voorbereiding van het ambitieuze plan Waterfront. Dit plan bestrijkt de kuststrook langs het Wolderwijd en het Veluwemeer met een totale lengte van bijna vijf kilometer.



Figuur 1.1 Luchtfoto van het gebied Waterfront en haar omgeving

Met de herontwikkeling van dit gebied worden verschillende doelen nagestreefd, zoals in het Masterplan Waterfront uit 2003 is beschreven:

- Het herstellen van de relatie tussen de binnenstad en het open water van de voormalige Zuiderzee
- De grote parkeer- en bereikbaarheidsproblemen rondom het Dolfinarium oplossen, met ondermeer een overloopterrein voor 1.600 auto's
- Het saneren van de milieu- en ontwikkelkelpunten op de oude industrieterreinen
- Het mogelijk maken van hoogwaardige woningbouw aan het water, nabij de binnenstad
- Natuurontwikkeling bevorderen in de Mheenlanden
- Upgraden boulevard

Vanuit de bovenstaande doelstellingen ontstaat ruimte voor nieuwe ontwikkelingen tussen de binnenstad en het water. De gemeente Harderwijk streeft ernaar om deze ruimte te benutten voor het versterken van de recreatieve en toeristische voorzieningen en de mogelijkheden tot het besteden van vrije tijd. Op basis van de huidige inzichten is het aannemelijk dat de nieuw te ontwikkelen recreatieve voorzieningen samen, per jaar meer dan 500.000 bezoekers extra aan zullen gaan trekken¹.

1.2 Wanneer een m.e.r.-procedure

Criteria om een m.e.r.-procedure te moeten starten, worden beschreven in het Besluit M.e.r.. Het Besluit M.e.r. kent verschillende typen m.e.r.:

- Plan M.e.r.
- Besluit M.e.r.
- M.e.r.-beoordeling

Voor het project Waterfront Harderwijk gelden de volgende criteria om een m.e.r.-procedure te starten:

- Een deel van de voorgenomen activiteit past binnen onderdeel C 10.1 uit de bijlage van het Besluit-m.e.r.: de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt. Dit leidt tot een projectm.e.r.-plicht
- Een deel van de voorgenomen activiteit past binnen onderdeel D 10.3 uit de bijlage van het besluit-m.e.r.: Realisatie van meer dan 250 ligplaatsen in Waterfront-Zuid. Dit leidt tot m.e.r.-beoordelingsplicht
- De noodzaak een passende beoordeling uit te voeren voor Waterfront-Noord geeft ook direct aanleiding tot een planm.e.r.-plicht

¹ In hoofdstuk 2 en 3 worden mogelijke leisure-ontwikkelingen in Waterfront beschreven. De conclusie dat deze ontwikkelingen meer dan 500.000 bezoekers naar het gebied trekken, is gebaseerd op het doorrekenen van verschillende leisurevarianten op bezoekersaantallen. Omdat niet uigesloten kan worden dat de grens van 500.000 niet wordt overschreden is besloten om een m.e.r.-procedure te starten. Aangezien de leisurevarianten nog geen status hebben, zijn ze nog niet in de startnotitie opgenomen

De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan onderstaande bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Waterfront-Noord II: in dit bestemmingsplan wordt de uitbreiding van de bestaande Lorentz-Haven mogelijk gemaakt, om plaats te bieden aan de bedrijven uit Waterfront-Zuid. Eveneens wordt de aanleg van een parkeerterrein van 1.600 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt, alsmede een ontsluitingsroute van Lorentz-Haven
- Bestemmingsplan Waterfront-Zuid, Boulevard-West: dit bestemmingsplan maakt onder andere de realisatie van een strandeiland met een evenementenfunctie mogelijk

Daarnaast dient het MER ter onderbouwing van:

- Bestemmingsplan Waterfront-Zuid Boulevard Oost
- De uitwerkingsplannen van het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad

1.3 Hoe ziet een m.e.r.-procedure er uit

De procedure waarbinnen het milieueffectrapport wordt opgesteld, is vastgelegd in de Wet milieubeheer. In bijlage 1 is een schema opgenomen van de procedure voor een m.e.r., dat in het kader van de Wro wordt opgesteld.

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

- De richtlijnenfase
- De MER-fase

Richtlijnenfase

Deze startnotitie wordt geschreven binnen de richtlijnenfase. De startnotitie is vooral bedoeld om derden (burgers, belangengroepen, et cetera) en wettelijke adviseurs te informeren over een m.e.r.-plichtige activiteit. Zij kunnen aangeven waar in de MER-fase aandacht aan gegeven moet worden. De inspraaktermijn die hiervoor staat is zes weken.

Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r.², de overige adviseurs en de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast waar het MER aan moet voldoen. Deze richtlijnen geven dus aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

² De Commissie voor de m.e.r. is een, bij wet geregeld, onafhankelijk orgaan van deskundigen die, middels het geven van adviezen aan het bevoegd gezag, toezicht houdt op de objectiviteit en de kwaliteit van het MER. In de m.e.r.-procedure geeft zij advies ten aanzien van de richtlijnen en de toetsing van het MER

MER-fase

De initiatiefnemer verzorgt de opstelling van het MER conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids-)achtergronden van het initiatief, beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Nadat de initiatiefnemer het MER heeft aangeboden aan het bevoegd gezag, toetst deze of het MER voldoet aan de richtlijnen: bevat het MER voldoende antwoord op alle vragen? Als het bevoegd gezag positief oordeelt, aanvaardt ze het MER als basis voor verdere besluitvorming.

Na de aanvaarding brengt het bevoegd gezag het MER samen met het ontwerp-bestemmingsplan in inspraak door ze ter visie te leggen en een inspraakavond te organiseren. Tevens vraagt het bevoegd gezag advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

Na verwerking van de inspraakreacties op het ontwerp-bestemmingsplan en het MER door belangstellenden en rekening houdend met de wettelijke adviezen besluit de gemeenteraad van over het bestemmingsplan.

1.4 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het college van burgemeester en wethouders treedt op als initiatiefnemer in de m.e.r.- procedure, terwijl de gemeenteraad als bevoegd gezag optreedt. De initiatiefnemer is diegene die voornemens is een activiteit uit te voeren. Het bevoegd gezag is het overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer, in dit geval de gemeenteraad van Harderwijk.

1.5 Leeswijzer

Deze startnotitie begint in dit hoofdstuk met de aanleiding voor het initiatief voor ontwikkeling van Waterfront, gevolgd door een beschrijving van de functie van m.e.r. en de bedoeling van de startnotitie. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het plan- en studiegebied weergegeven en van de achtergronden van het project en de relevante besluiten en beleidskaders met betrekking tot de activiteit en de locatie voor de activiteit. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van voorgenomen activiteit en wordt ingegaan op de uitgangspunten voor de alternatieven. In hoofdstuk 4 wordt globaal aangegeven welke milieueffecten de ontwikkeling van het Waterfront met zich mee kan brengen. De procedure en inspraakmogelijkheden komen uiteindelijk in hoofdstuk 5 aan bod.

2 Het voornemen

Dit hoofdstuk gaat in op het plan- en studiegebied Waterfront Harderwijk waarin de gemeente Harderwijk het project Waterfront wil realiseren. Het project met haar uitgangspunten en voorgeschiedenis wordt beschreven, evenals het kader waarbinnen de gemeente het Waterfront ontwikkelt.

2.1 Plan- en studiegebied

Het plangebied betreft de delen van Harderwijk waar een nieuw bestemmingsplan voor wordt gemaakt. Het studiegebied is ruimer.

Plangebied

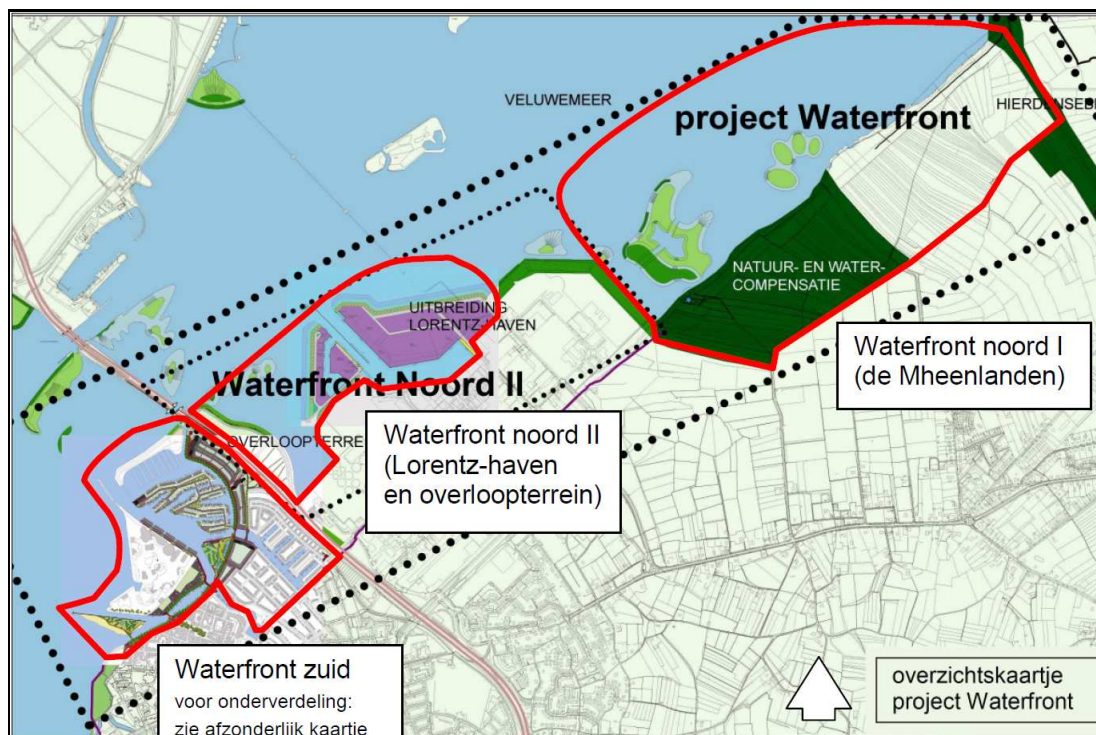
Onderstaande figuur geeft het plangebied weer. In voorgaande onderzoeken is onderscheid gemaakt tussen Waterfront-Noord en Waterfront-Zuid. Grofweg beslaat Waterfront-Noord het gebied ten noorden van de N302 met daarin de bedrijvigheid rondom de Lorentz-Haven, het “overloop-terrein” en het natuurgebied de Mheenlanden. Waterfront-Zuid bestaat uit de huidige (jacht)havens, het huidige bedrijventerrein en het Dolfinarium die zich allemaal ten zuiden van de N302 bevinden. De Mheenlanden is inmiddels vigerend beleid, en zal in het MER ook als zodanig beschouwd worden.

In het MER Waterfront Harderwijk zullen de volgende gebieden worden benoemd en onderscheiden, van noord naar zuid:

- Waterfront Noord II
 - Uitbreiding van de haven
 - Overloopterrein
- Waterfront-Zuid
 - Dolfinarium eiland
 - Strandeiland en boulevard
 - Jachthavens (exclusief jachthaven De Knar, want dat is inmiddels vigerend beleid)
 - Huidig industriegebied Haven (en Flevoweg)

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar waarneembare effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied met de omgeving ervan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven en is afhankelijk van de uit het onderzoek komende reikwijdte van milieueffecten.



Figuur 2.1 Plan- en studiegebied

2.2 Beschrijving nut en noodzaak

Het Waterfront van Harderwijk is door zijn strategische ligging van groot belang voor de stad en de regio. Vele economische activiteiten hebben zich langs het water van Harderwijk ontplooid. Deze relatie tussen Harderwijk en het water is echter in de loop der jaren verstoord en de van oorsprong positieve economische activiteiten veroorzaken op dit moment diverse negatieve effecten. Het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van de boulevard en het industrieterrein Haven hebben een negatief effect op de binnenstad en daarmee op Harderwijk.



Figuur 2.2 Ruimtelijke 'kwaliteit' boulevard

Tussen de binnenstad van Harderwijk en het open water van de voormalige Zuiderzee ligt het Dolfinarium en een haven met bijbehorend industriegebied geklemd. Door de groei van het aantal bezoekers aan het Dolfinarium is de parkeerdruk op het plangebied enorm toegenomen. Zeker in het hoogseizoen is de parkeeroverlast voor de gemeente ontoelaatbaar en sinds 1996 onderwerp van studie naar mogelijke oplossingen. In eerste instantie is gedacht aan een transferium, later is de gedachte ontstaan om voor Waterfront-Zuid een geïntegreerd stedenbouwkundig plan te maken waarin zowel parkeren, wonen als leisure een plaats krijgen.

Het industriegebied Haven ten zuiden van de N302 ligt direct naast woongebieden en het centrum van Harderwijk. De aanscherping van de milieuregelgeving gedurende de afgelopen decennia maakt deze combinatie problematisch. Door de ligging naast gevoelige gebieden kan de industrie niet uitbreiden omdat ze dan te veel overlast veroorzaakt. Investerings blijven daarmee uit, en daarmee is de toekomst van de industrie in het plangebied onzeker. Een van de gevolgen van deze onzekere toekomst is dat het industriegebied verpaupert.

In de visie van de gemeente Harderwijk kunnen deze knelpunten alleen goed worden aangepakt als de inrichting van het gebied Waterfront-Zuid wordt aangepakt. Daartoe dienen er elders, ten noorden van de N302, nieuwe bedrijventerreinen en havenvoorzieningen te worden gemaakt. Als deze mogelijk zijn gemaakt geeft dat de mogelijkheid aan de bestaande bedrijven om daar naar toe te verhuizen.

De ruimte aan de rand van de binnenstad die daarmee beschikbaar komt kan dan vervolgens worden gebruikt om de doelstellingen te bewerkstelligen zoals die in paragraaf 1.1 zijn aangehaald.

Het project Waterfront beoogt de ontwikkeling van een nieuw en aantrekkelijk Waterfront, waarmee vorm en inhoud gegeven wordt aan vernieuwing en tegelijkertijd een oplossing gegeven wordt voor de geschetste problemen.

2.3 Programma

Het project Waterfront is gestart vanuit de gedachte om het parkeerprobleem in Harderwijk en de milieu- en economische problemen veroorzaakt door het industrieterrein Haven op te lossen. Om deze problemen op te lossen ligt het voor de hand om het bedrijventerrein Haven één of meerdere nieuwe functies te geven.

Om de werkgelegenheid op industrieterrein Haven in Harderwijk te behouden dient een nieuw havengerelateerd bedrijventerrein gerealiseerd te worden. Uitbreiding van de bestaande Lorentz-Haven is dan een logische ontwikkeling. Onder meer om mogelijk negatieve effecten van de havenuitbreiding weg te nemen, is het gebied de Mheenlanden bij het project Waterfront betrokken. In de onderstaande paragraaf worden deze planonderdelen in volgorde van uitvoering beschreven:

- Mheenlanden: eerst mogelijk negatieve effecten op het gebied van ecologie en water wegnemen, daarna kan de bestaande Lorentz-Haven uitgebreid worden
- Uitbreiding Lorentz-Haven: eerst een plaats bieden aan de te verplaatsen bedrijven van industrieterrein Haven, voordat Waterfront-Zuid herontwikkeld kan worden
- Herontwikkeling Waterfront-Zuid tot woon- en leisuregebied

De Mheenlanden (Waterfront-Noord I)

Het deelgebied bestaat overwegend uit weidelanden die groen en onbebouwd zijn en blijven. Het gebied heeft in het project Waterfront een functie voor watercompensatie en groenontwikkeling. In het MER wordt beschreven in hoeverre watercompensatie nodig is. Indien dit het geval is dan zal dit plaatsvinden door plaatselijke terreinverlaging in de Mheenlanden. Daarnaast zal in de Mheenlanden natuurontwikkeling plaatsvinden. Hiervoor bestaat een plan waarover een convenant is gesloten met (onder meer) de Vereniging Natuurmonumenten.

Waterfront-Noord II

In dit deelgebied is uitbreiding van het bedrijventerrein Lorentz-Haven geprojecteerd. De uitbreiding is voorzien in het Veluwemeer, grotendeels buiten de begrenzing van de Speciale beschermingszone Natura 2000. De uitbreiding is nodig om de bedrijven te kunnen verplaatsen uit het bestaande bedrijventerrein Haven (in deelgebied Waterfront-Zuid), teneinde daar de nieuwe invulling mogelijk te maken die in dit project Waterfront is voorzien. Het grootste deel van het aan te leggen bedrijventerrein is bedoeld voor industriële bedrijven (maximaal milieucategorie 4). Een deel van het aan te leggen bedrijventerrein is bedoeld voor watersportbedrijven (deels milieucategorie 3, deels milieucategorie 4). Om het bedrijventerrein voor watersportbedrijven te ontsluiten voorziet het plan in de aanleg van een ontsluitingsweg, deels door het water, westelijk van de bestaande rioolwaterzuivering.

Het overloopterrein is een parkeerterrein voor maximaal 1.600 auto's, bedoeld voor piekopvang van de parkeerbehoefte in het hoogseizoen van het Dolfinarium. De uitbreiding is geprojecteerd in het Veluwemeer, grotendeels binnen de begrenzing van de Speciale beschermingszone Natura 2000. Over het overloopterrein is een ontsluitingsweg geprojecteerd, die met name bedoeld is voor de opvang van de bezoekersstroom van en naar het Dolfinarium. De grootste van de geprojecteerde parkeervoorzieningen in Waterfront-Zuid wordt via deze route ontsloten.

Waterfront-Zuid

Het plandeel Waterfront-Zuid is het meest in het oog springende deel van het project Waterfront. Dit plandeel omvat onder meer het gebied tussen de historische binnenstad en het Dolfinarium, en het daaraan grenzende industriegebied Haven. Om dit gebied te kunnen ontwikkelen moeten eerst bestaande bedrijven van de industrieterreinen Haven en Flevoweg worden verplaatst naar het nieuw aan te leggen bedrijventerrein Lorentz-Haven.

Het plan voorziet onder meer in realisering van een groot aantal parkeerplaatsen als vervanging van de parkeerruimte op de huidige boulevard en voor de in het gebied te realiseren nieuwe functies. Daarbij wordt uitgegaan van de bouw van parkeergarages dicht bij de binnenstad en de aanleg van een groot 'overloopterrein' voor drukke dagen, nabij nieuwe op- en afritten van de N302. De woningbouw vormt een belangrijk onderdeel van het programma van het Waterfront. In het plan wordt een veelheid aan verschillende woonsferen gecreëerd op bijzondere woonlocaties: aan het water en pal tegen de historische binnenstad. Door de aanleg van een nieuwe boulevard, havens, wooneilanden en een strandeiland wordt de relatie tussen Harderwijk en het water hersteld. De omgeving van het Dolfinarium verandert hierdoor volledig, en wordt attractief voor zowel de Harderwijkers als de bezoekers van de stad. Onderstaand zijn de ontwikkelingen per plandeel weergegeven:



Figuur 2.3 Ontwikkelingen per plandeel

1. Jachthaven De Knar

Nieuwe jachthaven ter vervanging van de bestaande jachthaven De Knar die moet verdwijnen, om plaats te maken voor de nieuwe invulling die in dit project Waterfront is voorzien. Voor de realisering van de nieuwe jachthaven is een MER uitgevoerd; de realisering is planologisch mogelijk gemaakt middels het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk.

2. De eilanden

In dit plangedeelte worden grillig gevormde eilanden aangelegd, die met elkaar en met de oever zijn verbonden middels bruggen. Op de eilanden worden woningen gebouwd; overwegend eengezinshuizen die met een tuin of terras aan het water grenzen. Bij (het merendeel van) die huizen is een aanlegmogelijkheid voor een kleine boot. Op het meest noordelijke eiland is de bouw van een appartementencomplex voorzien, het 'lichthuis'.

3. De Bakens

Woningbouwlocatie gelegen tussen de eilanden en de provinciale weg N302. Een deel van de hier te bouwen woningen wordt gebouwd in de vorm van gestapelde appartementen in enkele woontorens, De Bakens. Daarnaast worden (niet grondgebonden) eengezinshuizen gebouwd, op parkeerdekken. De parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen in dit plandeel worden onder de dekken gesitueerd.

4. De Kades (Watersportboulevard)

Locatie met gemengde bebouwing. Langs de waterkant worden detailhandels- en/of leisurevoorzieningen gesitueerd. Daarnaast en daarboven zijn woningen gedacht, geheel of overwegend in de vorm van appartementen. Mogelijk wordt in dit plandeel een hotel gerealiseerd; als alternatief is een optie om het hotel te realiseren in plandeel 5 of 6.

5. Kop van de Stadswerven

Locatie van leisurevoorzieningen, parkeervoorzieningen en woningen. Als mogelijke leisurevoorzieningen wordt gedacht aan een theater, een casino, en/of een bioscoop, in combinatie met aanvullende andere leisure-voorzieningen. De hier te realiseren grote parkeergarage dient onder meer voor bezoekers van het Dolfinarium en de leisure-voorzieningen, en voor de in dit plandeel te bouwen woningen. Deze woningen worden geheel of overwegend in de vorm van gestapelde appartementen gerealiseerd. Tussen de bebouwing en het water is een parkje geprojecteerd. Langs de oevers kunnen boten worden afgemeerd, waaronder rondvaartboten (die tot dusver in de Vissershaven afmeren).

6. De Boulevard

De nu bestaande parkeerterreinen op / langs de boulevard maken plaats voor een andere invulling. Tussen de historische stadsmuur en het Dolfinarium worden havens gegraven ten behoeve van de recreatievaart. Tussen het water en de stadsmuur wordt een nieuwe wandelboulevard aangelegd, waarop het autoverkeer ondergeschikt is aan de voetganger. In het westelijk deel van de boulevard kunnen parkeerplaatsen worden aangelegd. Aan de stadszijde wordt het Dolfinarium afgezoomd door een bebouwingswand, waarin leisurevoorzieningen en parkeervoorzieningen worden ondergebracht. Deze bebouwing wordt door een wandelpromenade gescheiden van het water. Ook hier is het autoverkeer ondergeschikt aan de voetganger. De in dit plandeel te realiseren parkeergarages zijn met name bedoeld voor mensen die in de binnenstad wonen en/of werken, en die nu een parkeerplaats (voor 'vergunninghouders') op de boulevard hebben.

7. Het strandeiland

Met de aanleg van het Strandeiland wordt beoogd om een openbaar stadsstrand te realiseren. De noordrand van het eiland wordt gevormd door een watergang, die uitzicht biedt vanaf de Vischpoort op het open water van het Wolderwijd. Langs deze watergang kunnen boten worden aangelegd. Het strand ligt aan de zuidzijde van het eiland. De noordzijde van het strandeiland bestaat uit een met gras en bomen begroeid talud, waarin een horecapaviljoen is geprojecteerd. Het strandeiland wordt middels een brug met de boulevard verbonden. De plankaart voor het strandeiland, onderdeel van het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Strandboulevard-West, is opgenomen in bijlage 4.

8. Locatie kleine watersport

Momenteel zijn twee kleine watersportverenigingen gevestigd op het bedrijventerrein Haven (kanovereniging De Dolfijnen en scoutinggroep Tjerk Hiddes). In verband met de herontwikkeling van het gebied kunnen de accommodaties van deze verenigingen hier niet worden gehandhaafd. Een nieuwe locatie is gevonden op het uiterste puntje van het Dolfinarium-eiland. Het is de bedoeling om hier voor beide vereniging een clubhuis en aanlegmogelijkheden te realiseren. Het water ten noordwestelijk van deze locatie wordt tot dusver al als vaargebied voor deze beide watersportverenigingen gebruikt; daarin komt door de verplaatsing van de accommodaties geen verandering.

9. Busstation Dolfinarium

Een deel van de bezoekers van het Dolfinarium komt per touringcar; dat zijn niet alleen schoolklassen op schoolreisje, maar ook groepen ouderen en zorgbehoevenden. Momenteel kunnen die bussen worden geparkeerd op de Strandboulevard. Na de herinrichting van het gebied is dat niet meer mogelijk. Daarom wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om aan de zuidoostzijde van het Dolfinariumterrein een busstation voor touringcars te projecteren. De Havendam vormt de aan- en afvoerroute, zoals dat ook nu al het geval is.

10. De boothuizen

Langs de oostzijde van het Dolfinarium is een smalle bebouwingsstrook geprojecteerd, als visuele en akoestische afscherming tussen het Dolfinarium en het geprojecteerde woongebied De Eilanden. In deze bebouwingsstrook worden zogenoemde boothuizen gesitueerd, die een stallingmogelijkheid bieden voor plezierjachten. Op de verdiepingen kunnen recreatieverblijven worden gemaakt.

11. Dolfinarium

Het Dolfinarium wordt vrijwel ongewijzigd ingepast in het project Waterfront. In het kader van het project Waterfront wordt ook voor het Dolfinarium een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Daarin worden op eigen terrein van het Dolfinarium bouw- en uitbreidingsmogelijkheden geboden. Er wordt rekening mee gehouden dat bij herinrichting van het Dolfinariumterrein bestaande functies kunnen worden verplaatst en nieuwe functies worden toegevoegd.

12. Waterstad Fase 3

De herinrichting van dit plangedeelte komt pas aan bod als de herontwikkeling van de bovengenoemde plandelen 1 tot en met 10 geheel of grotendeels heeft plaatsgevonden. Dit plandeel is niet begrepen in de ontwikkelingsovereenkomst met het Consortium Waterfront, dat betrekking heeft op het merendeel van de bovengenoemde plandelen. De plannen voor dit plangedeelte zijn daarom momenteel nog minder ver uitgewerkt. Dit plandeel krijgt het karakter van een door water dooraderde stedelijke woonwijk. De hoofdfunctie zal wonen zijn met de daarbij behorende parkeervoorzieningen in, onder of nabij de woningen. In de havens tussen de woningen worden ligplaatsen voor recreatievaartuigen gemaakt. Binnen dit plandeel kan ook ruimte zijn voor nader te bepalen, maar in een woongebied gebruikelijke stedelijke voorzieningen.

2.4 (Beleids)kader

Voor de ontwikkeling van het plangebied zijn inmiddels op verschillende planniveaus verscheidene documenten vastgesteld. Deze documenten zijn kaderstellend voor de ruimte die er nog is om keuzes te maken over (de uitvoering van) de voorgenomen activiteit van de m.e.r.-procedure. In deze paragraaf staan de reeds vastgestelde kaders beschreven. In het MER zal daar waar nodig, een update worden gegeven van de recente ontwikkelingen.

Masterplan Waterfront Harderwijk

Het Masterplan Waterfront Harderwijk is in september 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. Het Masterplan Waterfront bestrijkt een kuststrook met een totale lengte van bijna vijf kilometer, met daarin De Boulevard met Dolfinarium, het huidige (industrie)havengebied, de jachthaven, het grote bedrijventerrein Lorentz en kwetsbare natuurgebieden.

Het Masterplan is de ambitie die de basis vormt voor de integrale aanpak voor het gehele plangebied. Met onder andere een vernieuwing van de Boulevard, verplaatsing van grote watergebonden bedrijven, sanering van een voormalige asbestfabriek, een nieuwe jachthaven, grootschalig parkeren voor toeristen en zo'n 1.600 woningen in en aan het water. Directe aanleidingen zijn de parkeer- en verkeersoverlast rond het Dolfinarium en de wens door herontwikkeling van de Boulevard de oude Binnenstad weer aan het water te leggen. Daarnaast is het vanuit milieuoogpunt wenselijk het pal tegen de Binnenstad en Zeebuurt gelegen industrieterrein Haven te verplaatsen.

Structuurplan Waterfront Harderwijk

Het Structuurplan Waterfront uit 2004 is een vervolg op het Masterplan Waterfront 2003. De veranderingen die het structuurplan met zich meebrengt zijn onder andere dat de parkeerterreinen verdwijnen, er een vaargeul komt tussen het Wolderwijd en de Vischpoort, en de versmalling van de boulevard. Langs de boulevard wordt een nieuwe haven gegraven, en aan de overkant van die haven wordt het Strandeiland aangelegd. Het hele gebied krijgt een overwegend recreatieve functie.

Structuurplan Harderwijk 2020

In het structuurplan Harderwijk 2020 zoals dat in 2006 is vastgesteld door gemeenteraad, wordt het volgende beschreven: "Het toeristisch aanbod vergroten en de toeristische potenties van Harderwijk en omgeving beter benutten". Als speerpunt van het recreatiebeleid worden onder andere het Dolfinarium en het Waterfront benoemd.

Globaal bestemmingsplan Waterfront-Zuid

Voor Waterfront-Zuid is het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad opgesteld. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 5 februari 2008 door de gemeenteraad. Gedeputeerde Staten hebben op 26 september 2008 het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad goedgekeurd. Het bestemmingsplan gaat over het industrieterrein Haven en de jachthaven De Knar. In het plan is aangegeven, dat het nieuwe Waterfront-Zuid de relatie tussen Harderwijk en het water op een positieve wijze ingrijpend zal veranderen, onder meer door de aanleg van een stadsstrand en een nieuwe binnenhaven, welke tussen de historische binnenstad en het Dolfinarium ligt.

De plankaart van het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad is opgenomen in bijlage 2.

Ter onderbouwing van dit bestemmingsplan is een m.e.r.-procedure doorlopen. In deze procedure stonden twee ontwikkelingen centraal:

- Jachthaven De Knar: voor dit onderdeel van het bestemmingsplan is een projectMER opgesteld
- Leisure: voor dit deel van het bestemmingsplan is een planMER opgesteld. Omdat concrete informatie over de gewenste leisure-ontwikkelingen in Waterfront-Zuid nog ontbrak, was het niet mogelijk om de milieueffecten op projectniveau uit te werken

Bestemmingsplan Waterfront Noord

Voor Waterfront-Noord is een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 21 december 2006. Aan een deel van het bestemmingsplan van Waterfront-Noord is goedkeuring onthouden door de Raad van State.

Bestemmingsplan De Harder

De gemeenteraad heeft op 20 november 2008 het bestemmingsplan “De Harder” vastgesteld. Het bestemmingsplan betreft het terrein van De Harder en het buurtpark ten westen hiervan en is globaal gelegen tussen de provinciale weg N302 en de Flevoweg.

Het bestemmingsplan voorziet voor deze belangrijke locatie in een kwaliteitsimpuls waarbij onder meer op het terrein de Harder de bouw van een omvangrijk gebouw mogelijk wordt gemaakt en waarbij de bestaande hal volledig in de nieuwbouw zal worden geïntegreerd. Het nieuwe gebouw krijgt het karakter van een themacentrum waarin meerdere activiteiten mogelijk zullen zijn, voornamelijk leisure en thematische detailhandel op het gebied van wonen en vrije tijd (voorziet volledig is de eigen parkeerbehoefte). De zijde van het terrein, gelegen aan het buurtpark en tegenover de Zeebuurt, krijgt een herinrichting die passend is bij het karakter van de Zeebuurt. Hier voorziet het bestemmingsplan in een attractieve bebouwingwand met maximaal 66 woningen. De woningen worden ontsloten via de Flevoweg en er wordt gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid bij de woningen. Het parkje behoudt zijn groene karakter en wordt gedeeltelijk opnieuw ingericht. Het bestaande industriespoorlijntje zal verdwijnen.

N302

Het bestemmingsplan N302 is op 22 november 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. Het bestemmingsplan maakt een reconstructie van de N302 planologisch mogelijk. Aan de reconstructie zijn bepaalde ruimtelijke voorwaarden verbonden. Deze ruimtelijke voorwaarden zijn in het bestemmingsplan omschreven. Het plangebied betreft de N302 vanaf de kruising Leuvenumseweg-Ceintuurbaan-Deventerweg in het zuiden tot aan de gemeentegrens met Zeewolde in het noorden. Over de hele lengte van dit traject omvat het plangebied de ruimte die nodig is of kan zijn voor een reconstructie. In verband met eventuele reconstructies van aansluitingen op de N302 maakt op een aantal plaatsen ook het lokale wegennet deel uit van het plangebied (het project is inmiddels in uitvoering).

Overige kaders

Daarnaast zijn er kaders gesteld in de volgende documenten waar rekening mee zal worden gehouden in het MER voor zover van toepassing op het vaststellen van de effecten op de omgeving:

- Nota Ruimte 2006
- Streekplan Gelderland 2005
- Regionale structuurvisie Noord-Veluwe (2004)
- Beleidsvisie en businessplan Harderwijk Toerisme en recreatie (2006)
- Regiovisie Noord-Veluwe (concept 2007)
- Binnenstadvisie Harderwijk (2005)
- Concept-visie Leisure in Harderwijk (2009)

2.5 Samenhang met andere projecten

IIVR

Het project Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR) is een samenwerkingsverband tussen negentien overheden die betrokken zijn bij de Veluwerandmeren. Het IIVR is gestart in 1996 en betreft het gebied tussen Nijkerkersluis en Roggebotsluis bij Kampen. Samen met belangenorganisaties en bewoners van het gebied hebben de overheden gewerkt aan een plan voor de (her)inrichting van de Veluwerandmeren. Dit heeft geresulteerd in het Inrichtingsplan Veluwerandmeren waarin zesendertig maatregelen staan die in de periode tussen 2002 en 2010 uitgevoerd worden. Het behouden en versterken van het evenwicht tussen recreatie, natuur en economische belangen staan hierin centraal.

Op dit moment wordt de meerwaarde van het creëren van een rustgebied in het Veluwemeer onderzocht. De locatie van dit rustgebied valt buiten de gemeentegrenzen van de gemeente Harderwijk. Indien ecologisch onderzoek uitwijst dat het realiseren van dit rustgebied, in relatie tot de ontwikkeling van Waterfront Harderwijk een duidelijke meerwaarde biedt, wordt dit in het op te stellen MER meegenomen.

Verder is het ontwikkelen van een recreatieve vaargeul onderdeel van het IIVR. De recreatieve vaargeul is geen onderdeel van het project Waterfront. De beoordeling van de effecten van deze vaarroute op het Natura2000-gebied vindt plaats in het kader van de passende beoordeling die wordt gemaakt voor het IIVR. Als die passende beoordeling uitwijst dat de aanleg van de recreatieve vaarroute niet te verenigen is met de instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura2000-gebied Veluwerandmeren, dan kan de vaarroute niet worden gerealiseerd.

Bij het opstellen van de passende beoordeling voor het project Waterfront moeten cumulatieve effecten in beeld worden gebracht (met betrekking tot de instandhoudingsdoelstellingen die door het project Waterfront negatief worden beïnvloed). Voor het in beeld brengen van die cumulatieve effecten kan en zal gebruik worden gemaakt van de voor het IIVR gemaakte cumulatie-studie. Voorstel is om (relevante gedeelten van) de desbetreffende cumulatie-studie van het IIVR, indien mogelijk, integraal als bijlage op te nemen in de passende beoordeling voor het Waterfront.

2.6 Nog te nemen besluiten

De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de volgende plannen en te nemen besluiten:

- Bestemmingsplan Waterfront-Noord II
- Uitwerkingsplannen van het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad
- Bestemmingsplan Waterfront-Zuid Boulevard West
- Bestemmingsplan Waterfront-Zuid Boulevard Oost, inclusief Dolfinariummeiland
- Milieuvergunningen inrichtingen Waterfront-Noord II

3 Te onderzoeken alternatieven

3.1 Vaste pijlers in een MER

In een MER is een aantal vaste (vanuit de Wet milieubeheer meest verplichte) onderdelen te herkennen. In deze paragraaf geven we aan hoe we er in het MER Waterfront Harderwijk mee om zullen gaan.

Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

De huidige situatie in het studiegebied wordt vastgesteld, samen met de daaruit voortvloeiende effecten op de omgeving.

Ook als de plannen niet worden uitgevoerd staat Harderwijk niet stil. Deze ontwikkelingen rond het plangebied komen in het MER ook aan de orde, namelijk als de zogenoemde autonome ontwikkeling.

De autonome ontwikkeling dient als referentie situatie om de milieueffecten van de ontwikkeling van Waterfront te bepalen. Binnen de autonome ontwikkeling wordt ervan uitgegaan dat de bestaande bedrijvigheid op industrieterrein Haven op zijn plaats blijft.

De ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied die in de referentie situatie worden meegenomen zijn de herinrichting van de N302 en de doorontwikkeling van De Harder. Deze situatie geldt in het MER als referentiekader waartegen de milieueffecten van de alternatieven worden afgezet.

Nulalternatief

In sommige gevallen kan de geformuleerde doelstelling ook worden bereikt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd, het "nulalternatief". In dit MER is het nulalternatief geen reële optie. Herontwikkeling is noodzakelijk voor het oplossen van de problematiek waar het plangebied voor staat:

- Oplossen parkeerproblematiek vooral in het hoogseizoen
- Toekomst bieden aan de bedrijven op industrieterrein Haven
- Het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit en de uitstraling van het gebied als visitekaartje bij binnenkomst in Harderwijk en het verbeteren van de kwaliteit van de binnenstad
- Het versterken van de relatie tussen de stad en het water
- Saneren van de asbestverontreiniging op het industrieterrein Haven

Niets doen is gezien deze ambities voor Harderwijk niet acceptabel omdat dit (bijna onvermijdelijk) zal leiden tot verdergaande verloedering en economische achteruitgang. Daarom zal in het MER geen nulalternatief worden onderzocht.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Vanuit de Wet milieubeheer is het verplicht om in een ProjectMER een Meest Milieuvriendelijk alternatief (MMA) te formuleren. Dit dient een realistisch alternatief te zijn waarin (elementen van) de planvorming geoptimaliseerd zijn vanuit het milieuperspectief. Hiertoe zullen in het MER elementen uit de verschillende alternatieven kunnen worden samengevoegd, en daar waar opportuun doorontwikkeld, tot een samenhangend MMA.

Voor Waterfront-Noord wordt binnen de ecologische onderzoeken gekeken naar de effecten van de verschillende alternatieven voor de uitbreiding van de bestaande Lorentz-Haven en de aanleg van het overloopterrein. Het alternatief voor Waterfront-Noord II dat op basis van de ecologische onderzoeken wordt gekozen en centraal staat in de passende beoordeling, wordt in het MER opgenomen als voorkeursalternatief. Hiervoor wordt geen specifiek MMA uitgewerkt.

3.2 Alternatieven

Vanuit de Wet milieubeheer is het ook noodzakelijk dat in het MER effecten worden vastgesteld op basis van een onderzoek naar verschillende alternatieven op de voorgenomen activiteit. Omdat het een uitgebreid en divers plangebied betreft waarin veel verschillende nieuwe activiteiten mogelijk worden gemaakt is het plangebied opgedeeld in een aantal deelgebieden. Voor een aantal van die deelgebieden worden in het MER alternatieven uitgewerkt en onderzocht. De onderstaande tabel geeft hier inzicht in.

Tabel 3.1 Alternatieven per deelgebied

Deelgebied	Alternatieven	Toelichting
Waterfront-Noord	Lorentz-Haven	3 ruimtelijke varianten in de verdeling van de nieuwe bedrijvigheid
Waterfront-Noord	Overloopterrein	3 varianten op de inrichting en locatie van het overloopterrein
Waterfront-Zuid	Recreatieve vaargeul	2 ontsluitingsvarianten via het water
Waterfront-Zuid	Ontsluiting parkeergarages	3 ontsluitingsroutes vanaf de A28
Waterfront-Zuid	Jachthavens	1 inrichtingsalternatief
Waterfront-Zuid	Leisure	1 leisureprogramma

Lorentz-Haven

Voor de Lorentz-Haven worden drie ruimtelijke alternatieven op effecten gezet, de varianten zijn weergegeven in bijlage 3.

De ruimtelijke alternatieven variëren op de volgende punten:

- Relatie tot de grenzen van de Natura2000-gebieden
- Inpassing watergebonden industrie ten opzichte van de watersportbedrijvigheid
- Ontsluiting

In het MER worden de effecten van de varianten beschreven, waarbij vooral ingegaan wordt op de eventuele verschillen in effect op de habitatdoelstellingen die gelden voor het Natura2000-gebied. De effecten vanuit de inrichtingen ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid op andere gevoelige bestemmingen dan ecologie zijn naar verwachting niet onderscheidend.

Overloopterrein (parkeren)

Een belangrijke aanleiding om de planontwikkeling Waterfront te starten is het realiseren van voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers aan het Dolfinarium en de binnenstad van Harderwijk. Het betreft hier vooral parkeergelegenheid voor het hoogseizoen.

Bij het zoeken naar mogelijkheden voor deze parkeervoorzieningen is gezocht naar de balans tussen voldoende parkeervoorzieningen in Waterfront en financiële inpasbaarheid waarbij de effecten op vooral ecologische waarden beperkt moesten blijven. Als resultaat van deze balans is een drietal varianten haalbaar, die in het MER worden uitgewerkt. De varianten zijn weergegeven in bijlage 3.

Wat opvalt is dat de verschillende varianten gelegen zijn in het Natura 2000-gebied. De belangrijkste redenen zijn:

- Het is financieel niet reëel om de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de N302 te leggen. Hier is woningbouw geprojecteerd en dat is een belangrijke pijler voor het genereren van de opbrengsten van het project Waterfront, die de te maken kosten moeten dekken
- Het is niet reëel gebleken om ruimte te zoeken op grote afstand van het Dolfinarium bijvoorbeeld achter het bedrijventerrein Lorentz. De gemeente Harderwijk heeft dit verschillende jaren geprobeerd, maar dit bleek geen volwaardig alternatief te zijn voor de bezoekers aan het Dolfinarium en werd dan ook niet als dusdanig gebruikt
- Parkeergelegenheden op 'lege' gebieden op Lorentz zijn niet voldoende voorhanden. Alternatieven die uitgaan van het benutten van terrein op Lorentz zijn dan ook niet haalbaar

De varianten variëren wat betreft de ligging in het Natura 2000-gebied en wat betreft de wijze waarop het overloopterrein ruimte biedt aan het lozen van afvalwater vanuit de RWZI van Harderwijk. De verschillende effecten die de varianten met zich meebrengen en die ook in het MER beschreven worden, richten zich in het bijzonder op de aspecten:

- Ecologie: effecten op de instandhoudingdoelstellingen Natura 2000
- Water: effecten op de instandhoudingdoelstellingen vanuit de lozing van afvalwater uit de RWZI Harderwijk

Ontsluiting Waterfront-Zuid

Varianten met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarages in het plangebied hangen voor een belangrijk deel samen met de varianten van het overloopterrein. De varianten betreffen vooral de ontsluiting van het verkeer vanaf de A28 geredeneerd. Dit verkeer kan ofwel:

- Om het overloopterrein geleid worden, nabij het aquaduct over de N302 heen, om vervolgens naar de parkeergarages geleid te worden, ofwel
- Door het overloopterrein langs de N302 geleid worden, nabij het aquaduct over de N302 heen, om vervolgens naar de parkeergarages geleid te worden, ofwel
- Direct noordelijk van het kruispunt met de Burgemeester de Meesterstraat de N302 ongelijkvloers (onderlangs) het plangebied insteken

Ontsluiting van ligplaatsen

In Waterfront-Zuid worden de nodige ligplaatsen gecreëerd binnen de passantenhaven en de jachthaven van Harderwijk. In het gebied wordt de jachthaven De Knar verplaatst. Bij de te realiseren woningen worden eveneens ligplaatsen aangelegd.

In het MER worden twee varianten uitgewerkt voor wat betreft de wijze waarop de vaartuigen het plangebied kunnen verlaten (of binnenkomen). De varianten zijn afhankelijk van de recreatieve vaargeul die door het IIVR wordt aangelegd. Op het moment van het vrijgeven van de voorliggende startnotitie heeft over het aanleggen van deze vaargeul nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. Het project Waterfront zal ook doorgang kunnen vinden zonder de recreatieve vaargeul. De varianten bestaan uit:

- Twee volwaardige ontsluitingen t.o.v. de recreatievaart van scheepvaartverkeer
- Eén volwaardige en één ondergeschikte ontsluiting, waarbij de ontsluiting nabij jachthaven De Knar door al het scheepvaartverkeer van en naar Waterfront-Zuid gebruikt kan worden. De zuidelijke ontsluiting is alleen geschikt voor kleine boten die geen gebruik hoeven te maken van een vaargeul (maximale diepgang van deze kleine boten is 0,5 meter)

Locatiealternatief jachthavens

In Waterfront-Zuid worden twee jachthavens gerealiseerd: een passantenhaven en de jachthaven van Harderwijk. Dit zijn twee verschillende jachthavens, maar ruimtelijk gezien vormen ze één geheel. In het MER worden de effecten van deze jachthavens in beeld gebracht. Binnen het plan Waterfront-Zuid is geen fysieke ruimte om voor deze jachthavens alternatieven uit te werken. Het MER laat alternatieven voor de jachthaven dan ook buiten beschouwing.

Leisure

De programmatische invulling van toeristisch-recreatieve functies in het gebied staat nog niet vast. In het MER zal een zogenaamde maximale variant worden onderzocht die is samengesteld uit het gewenste programma te ontwikkelen door de gemeente, het Dolfinarium en de marktpartijen uit het consortium Waterfront. Dit programma wordt in het MER uitgewerkt voor variabelen die voor het bepalen van de effecten van belang zijn, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen maatgevende momenten en piekmomenten (cumulatie):

- Te verwachten bezoekers op jaarbasis
- Te verwachten verdeling van de bezoekers door het jaar heen (hoogseizoen / laagseizoen)
- Te verwachten verdeling van bezoekers over de dag (ochtend / middag / avond)

In het MER worden de uitgangspunten van de leisurefuncties nader gespecificeerd op de aspecten:

- Herkomst van de bezoekers
- Aantal personen per auto (gemiddeld)
- Modal split (verdeling over vervoerswijzen)
- Benodigde parkeerplaatsen verdeeld over de dag

Indien het schuiven van de leisurefuncties binnen het gebied Waterfront-Zuid tot andere milieueffecten kan leiden, wordt dit eveneens in het MER beschreven (MMA).

Kenmerk R001-4637590LBE-erp-V05-NL

4 Het milieuonderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop milieuaspecten tijdens de m.e.r.-procedure aan de orde komen. In het MER wordt onderzocht in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt en op welke manier positieve gevolgen kunnen worden versterkt.

Het MER besteedt aandacht aan de volgende milieuaspecten:

- Ecologie
- Verkeer en vervoer
- Bodem en water
- Woon- en leefmilieu
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Klimaat en duurzaamheid
- Ruimtegebruik

4.1 Ecologie

De milieukwaliteit van het plangebied wordt voor het ecologische aspect bepaald door de aanwezige ecologische waarden in het studiegebied (Veluwemeer en Wolderwijd).

Betreffende ecologie wordt er een passende beoordeling uitgevoerd door bureau Waardenburg. Waardenburg heeft reeds een flora- en faunatoets met betrekking tot het plangebied uitgevoerd. Het MER beschrijft de belangrijkste conclusies van deze ecologische onderzoeken, waarbij ze voor details zal verwijzen naar deze rapportages die binnen het kader van de bestemmingsplanprocedure Waterfront-Noord II ter inzage worden gelegd. In de passende beoordeling op basis van de Natuurbeschermingswet 1989 zal de gebiedsbescherming centraal staan. In deze passende beoordeling zullen de volgende elementen herkenbaar aan de orde worden gesteld.

Uitgaan van de instandhoudingsdoelstellingen in het ontwerp-aanwijzingsbesluit

De passende beoordeling spitst zich toe op de instandhoudingsdoelstellingen zoals die zijn omschreven in het ontwerp-aanwijzingsbesluit Veluwerandmeren d.d. januari 2007 (het definitieve aanwijzingsbesluit is naar verwachting ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan Waterfront Noord II nog niet voorhanden).

Inventarisatie van de huidige waarden

Deze inventarisatie spitst zich toe op de instandhoudingsdoelstellingen. Inventarisatie van de aanwezige waarden vindt plaats voor elke instandhoudingsdoelstelling afzonderlijk. Opgemerkt wordt dat de afgelopen jaren regelmatig is geïnventariseerd. Volledigheidshalve zal ook in 2009 periodiek monitoring van aanwezige natuurwaarden plaatsvinden.

In beeld brengen van de huidige situatie

Op basis van de inventarisaties wordt de huidige situatie met betrekking tot alle in de instandhoudingsdoelstellingen genoemde soorten (habitatsoorten, broedvogels en niet-broedvogels) in beeld gebracht. Ligging van habitattypen en aanwezigheid van soorten worden op kaart aangegeven.

In beeld brengen van de voorziene inrichtingsmaatregelen

Dit behelst een beschrijving en een kaartbeeld van het beoogde ruimtelijke plan, waarbij verstorende activiteiten en geluidscontouren in beeld worden gebracht. In dit kader wordt ook de aard en de situering van de bedrijfsactiviteiten op het aan te leggen bedrijventerrein Uitbreiding Lorentz-Haven in beeld gebracht (voor zover relevant) en wordt bezien of het mogelijk is om het plan op onderdelen zodanig te optimaliseren dat de negatieve invloed op de natuurwaarden wordt geminimaliseerd.

Het bepalen van de effecten op het niveau van het project

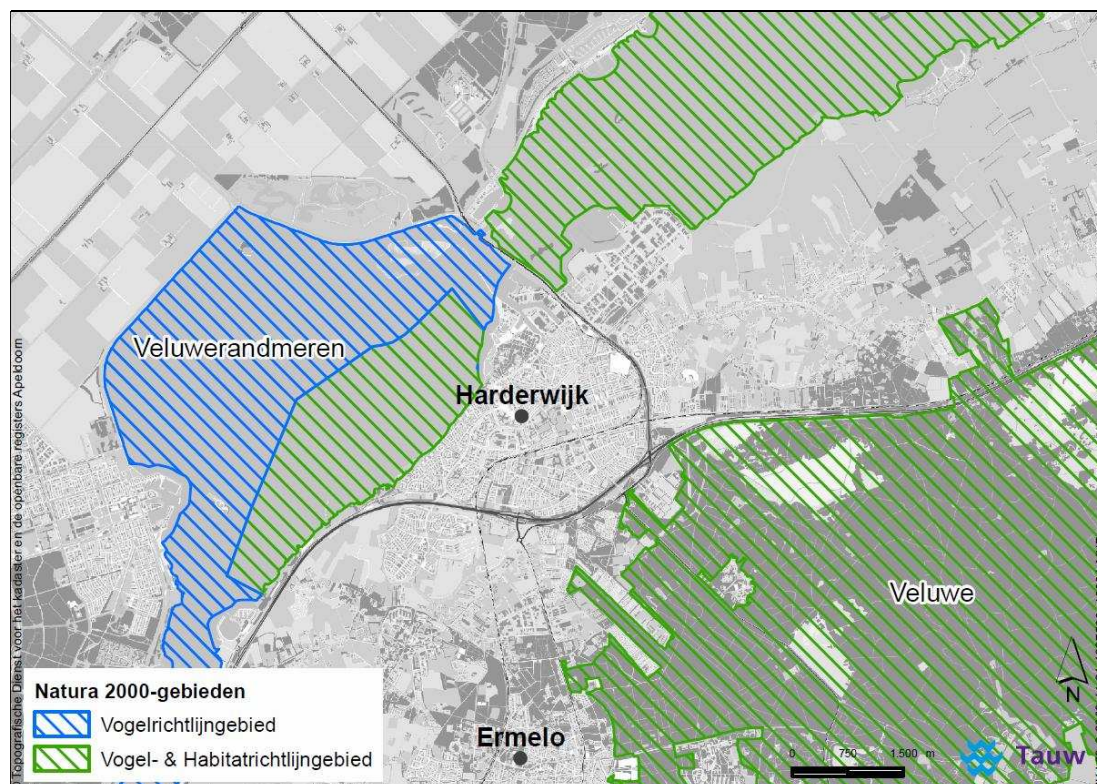
De gevolgen van de beoogde wijzigingen in de inrichting en het gebruik van het gebied voor de relevante (in de instandhoudingsdoelstellingen genoemde) soorten en habitattypen worden bepaald (gekwantificeerd). Daarbij wordt rekening gehouden met eventuele mitigerende maatregelen.

Het bepalen van cumulatieve effecten op het niveau van het Natura2000-gebied

Als er op projectniveau sprake is van negatieve effecten (hoe gering ook), dan wordt voor de desbetreffende soorten en habitattypen onderzocht wat de effecten zijn van het project in combinatie met de effecten van andere activiteiten en plannen in of nabij het Natura2000-gebied Veluwerandmeren. Voor de desbetreffende soorten en habitattypen wordt het cumulatieve effect van alle relevante plannen en beoogde ingrepen bepaald (gekwantificeerd).

Het beoordelen van de effecten op het niveau van het Natura2000-gebied

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het bepalen van de effecten (in de voorgaande stappen) en het beoordelen van die effecten. In deze stap wordt beoordeeld of er sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied. Als er, rekening houdend met cumulatie van effecten, sprake is van een negatief effect op een of meerdere instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied, dan is sprake van een significant effect. Het plan is dan niet zonder meer realiseerbaar. Om het plan dan toch te kunnen realiseren zijn dan aanpassingen en/of mitigerende maatregelen nodig waardoor aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen kan worden voorkomen.



Figuur 4.1 Overzicht Natura2000-gebieden

4.2 Verkeer en vervoer

De N302 verbindt de Rijksweg A28 met de provincie Flevoland. Het stadscentrum, Waterfront-Noord en Waterfront-Zuid worden ontsloten via de N302 en/of de Newtonweg via de 'lus' Selhorstweg - Bleek - Havenkade - Burgemeester de Meesterstraat - Lorentzstraat.

De provinciale weg N302 valt buiten het project Waterfront. De weg wordt in 2009-2010 ingrijpend gereconstrueerd, waarbij onder meer de kruisingen ongelijkvloers worden gemaakt. Voor deze reconstructie is recent een m.e.r-procedure doorlopen en een bestemmingsplan gemaakt. Met de ontwikkelingen met betrekking tot de N302 verandert ook de situatie betreffende de verkeersveiligheid. Dit zal in het MER binnen het kader van autonome ontwikkelingen, inzichtelijk gemaakt worden.



Figuur 4.2 toponiemen verkeer

In het MER wordt ingegaan op de vragen in hoeverre de verkeersstructuur in en rondom Waterfront voldoende capaciteit heeft om het aantal verkeersbewegingen van en naar Waterfront op te kunnen vangen. Hierbij staan de volgende vragen centraal:

- Is er over de dag heen, voldoende capaciteit op de wegen rondom het Waterfront en op de wegen van en naar de parkeergarages
- Is er op de piekmomenten voldoende capaciteit beschikbaar. Hier spelen niet alleen spitsperiodes een rol, maar ook bijvoorbeeld de openingstijden van leisure-activiteiten in het Waterfront

Het locale verkeersmodel zoals dat door de gemeente wordt beheerd zal worden gebruikt om dit te onderzoeken. Het onderzoek naar de effecten die voortkomen uit het beschreven programma richten zich op:

- Verkeer: doorstroming N302 en Burgemeester de Meesterstraat
- Verkeersveiligheid: in hoeverre leidt de toename van de verkeersaantrekkende werking tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid
- Parkeren: biedt het plangebied voldoende parkeerplaatsen voor de gewenste functies, waarbij dubbel gebruik van parkeerplaatsen meegenomen worden in de beoordeling; ook zal er aandacht zijn voor de ontsluiting van de parkeerplaatsen, afstand van de parkeerplaatsen tot de gebruikers en de (on)mogelijkheden van het scheiden van parkeren door toeristen en bewoners
- Geluid: wat zijn de effecten op het gebied van geluid door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functies
- Luchtkwaliteit: wat zijn de effecten op het gebied van luchtkwaliteit door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functies

4.3 Bodem en water

In het gebied zijn als gevolg van de bedrijfsactiviteiten in het verleden meerdere bodemverontreinigingen ontstaan. Dit betreffen onder andere lokale verontreinigingen die te relateren zijn aan bijvoorbeeld olietanks, werkplaatsen, opslagen van producten en afvalstoffen en dergelijke. Verder is in het plangebied een asbestverontreiniging als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van Asbestona geconstateerd. Deze verontreiniging met asbest dient afgevoerd te worden. Daarnaast bevindt zich in het plangebied nog een omvangrijke grondwaterverontreiniging met chloorhoudende verbindingen, welke buiten het plangebied ontstaan is, maar die zich tot in het plangebied heeft verspreid via de grondwaterstroming.

Naast de aandacht voor (water)bodemverontreinigingen zal in het MER aandacht worden besteed aan de effecten van de realisatie van Waterfront voor de waterberging en de waterafvoer, het bouwrijpmaken, het optreden van zettingen, mogelijk tijdelijke effecten als trillingen en stuifzand, mede in relatie tot de dieren van het Dolfinarium.

4.4 Woon- en leefmilieu

In het plangebied en omgeving zijn enkele bedrijven aanwezig, die het woon- en leefmilieu belasten. Ten behoeve van de ontwikkeling van het Waterfront, worden de bedrijven ter plaatse van het bedrijventerrein Haven in Waterfront Zuid verplaatst naar Waterfront Noord.

Geluid

Het MER zal in ieder geval de volgende geluidsaspecten met behulp van een gangbaar geluidsmodel onderzoeken en de resulterende emissies en daar uit voortvloeiende geluidsbelasting op nabijgelegen gevoelige objecten toetsen aan de normen zoals die zijn gesteld in de Wet geluidshinder:

- Verkeerslawaai: de belangrijkste wegen die hier voor in aanmerking komen zijn de N302, Burgemeester de Meesterstraat en de ontsluitingswegen van de parkeergarages en de woningen
- Industrielawaai: de belangrijkste bronnen van industrielawaai richten zich enerzijds op Waterfront-Noord waar nieuwe inrichtingen zich kunnen vestigen. Anderzijds is de relatie tussen de functies op Waterfront-Zuid en gevoelige bestemmingen relevant

In het MER wordt tevens ingegaan op cumulatie van de verschillende geluidsbronnen.

Luchtkwaliteit

In het MER wordt onderzocht of de toename/verandering in verkeer en het veranderd (mogelijk intensiever) gebruik van de locatie, binnen de Niet In Betekenende Mate criteria blijft zoals die zijn vastgelegd in de Wet luchtverontreiniging. Omdat het een uitgebreid project betreft zal op basis van gebiedssaldering de netto-bijdrage worden bepaald. Indien er een in betekenende mate bijdrage wordt verwacht zal op basis van de daartoe vrijgegeven verspreidingsmodellen worden getoetst of er een knelpunt kan zijn met de grenswaardes zoals vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Vastgesteld wordt op welke afstand van de N302 geen sprake meer is van een onverantwoord Plaatsgebonden Risico (PR). Binnen deze contour is geen nieuwe bebouwing toegestaan. Daarnaast zal onderzocht worden in het MER welk effect de ontwikkeling van de locatie heeft op de Groeps Risico's (GR). Omdat de risico's met name voortkomen uit het wegvervoer zal gebruik worden gemaakt van de beleidskaders uit 1996 zoals die zijn vastgesteld in de Nota Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen. Een doorkijk zal worden gemaakt naar wat het Basisnet voor de planontwikkeling voor consequenties zal kunnen hebben.

De gemeente Harderwijk heeft de ambitie om voor het nieuwe industrieterrein bij de Lorentz-Haven een eigen Plaatsgebonden Risicocontour (PR 10^{-6}) vast te stellen. In het MER zal kwalitatief nagegaan worden in hoeverre de gewenste uitbreiding van Lorentz-Haven past binnen deze gestelde ambitie. Kwantitatieve risicoberekeningen voor individuele bedrijven zijn pas aan de orde in het kader van de oprichtingvergunningaanvragen voor deze inrichtingen.

Geur

Kans op geurhinder zal worden onderzocht op basis van de kentallen zoals vermeld in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering.

4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het zuidoosten van het plangebied is een deel van de vestingwerken uit de Nieuwe tijd [RAAP, 2001] gevonden, die als waardevol wordt beoordeeld. De Hooilanden (Stille Wei en IJsbaan) vallen onder het beschermde stadsgezicht van Harderwijk. Op dit moment zijn de Hooilanden incidenteel in gebruik als parkeerplaats. In de gebieden de Boulevard en het strandeiland zijn drie archeologische vindplaatsen aangetroffen. Wat betreft de watergebieden, is de archeologische waarde verstoord. De archeologische waarden van het bebouwde gebied zijn niet bekend.

De oude binnenstad van Harderwijk is aangewezen als een beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat de cultuurhistorische waarden van deze binnenstad, onder meer door de historische stadsmuur, hoog worden geacht.

De cultuurhistorische en archeologische waarde van het gebied wordt dus in belangrijke mate bepaald door het studiegebied, en in beperkte mate door de aanwezige waarden in het plangebied.

Binnen het plangebied bestaat de Mheenlanden overwegend uit weilanden, die groen en onbebouwd zijn. De rest van het plangebied is bebouwd. Het beeld van Waterfront-Zuid wordt bepaald door de historische binnenstad, het open water en het Dolfinarium.

De mogelijke effecten worden met behulp van een bureauonderzoek vastgesteld. Hierbij zal onder andere gebruik gemaakt worden van de gegevens uit de Archeologische en Cultuurhistorische Waarde Kaarten. De methode van het cultuurhistorisch onderzoek zal zijn gebaseerd op de Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA zoals die in opdracht van het RACM & Projectbureau Belvedere is opgesteld in juni 2008.

4.6 Klimaat en duurzaamheid

De herontwikkeling van het gebied levert ook kansen op voor het milieu. Deze zullen in het MER concreet worden gemaakt. Te denken valt aan:

- Gebruik van duurzame energie, beperking energieverbruik
- Waterhuishouding
- Milieuvriendelijke wijze van slopen, optimaal hergebruik van materialen
- Overige aspecten van duurzaam bouwen

4.7 Ruimtegebruik

De belangrijkste functies die op dit moment in het plangebied aanwezig zijn:

- Jachthaven De Knar
- Dolfinarium
- Lorentz-Haven
- Recreatiestrand bij het Dolfinarium
- Industrierrein Haven
- Parkeerterreinen strandboulevard
- De Stille Wei

Milieuknelpunten zijn voornamelijk gerelateerd aan:

- De parkeeroverlast mede veroorzaakt door de bezoekers van het Dolfinarium
- De waardevolle ecologische beschermde gebieden Wolderwijd en Veluwemeer
- De milieuproblematiek van het industriegebied Haven in Waterfront-zuid en de veroudering ervan
- De lage ruimtelijke kwaliteit van de inrichting en de bebouwing op de Boulevard die leidt tot verminderde leefbaarheid

Inherent aan de doelstellingen voor het project is het streven deze knelpunten weg te nemen. In een integrale afweging van de vastgestelde effecten voor de afzonderlijke milieuaspecten zullen, aan de hand van een beschouwing over het netto ruimtegebruik, de verschillende varianten worden beoordeeld.

5 Hoe nu verder

In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven. Onderstaande is een indicatie van de planning zoals die in maart 2009 was bepaald. Onvoorziene omstandigheden kunnen deze planning beïnvloeden.

5.1 Planning

Startnotitie

Na bekendmaking van de startnotitie, vindt inspraak en advisering plaats van de richtlijnen die het bevoegd gezag voor het MER opstelt.

- Maart 2009: Openbare kennisgeving door B&W van de startnotitie
- Mei 2009: Terinzagelegging en inspraak
Advisering Commissie voor de m.e.r.

Richtlijnen

De richtlijnen worden opgesteld op basis van de informatie uit de startnotitie, de inspraakreacties, de advisering en het wettelijke kader. De richtlijnen zijn niet bindend, maar vormen wel het toetsingskader voor de volgende stap: het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het gemaakte MER.

- Najaar 2009: Vaststelling richtlijnen door bevoegd gezag
Toezending richtlijnen aan insprekers en adviseurs

MER

Naar aanleiding van de informatie die voortkomt uit de hierboven beschreven stappen worden onderzoeken en studies gedaan. Daarna wordt, parallel aan het opstellen van de passende beoordeling, het MER opgesteld. Op het moment dat de startnotitie aan de gemeenteraad is aangeboden ter besluitvorming, wordt begonnen aan het MER.

Aanvaarding MER

Het bevoegd gezag toetst het MER aan de Wet Milieubeheer en de richtlijnen.

- Eind 2009: College van Burgemeester en Wethouders behandelt het MER
Toezending MER aan de gemeenteraad en aanvaarding
Toezending MER aan de Commissie voor de m.e.r. en andere wettelijke adviseurs

Inspraak en advies

- **Begin 2010:** Openbare kennisgeving MER
Terinzagelegging MER, informatie- en inspraakbijeenkomst
Toezending inspraakreacties aan Commissie voor de m.e.r. en adviseurs en terinzagelegging inspraakreacties
Openbare kennisgeving van openbare zitting voor mondelinge inspraak

5.2 Hoe kunt u reageren?

De bekendmaking van de startnotitie vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. Gedurende de inspraakperiode heeft iedereen de mogelijkheid zijn of haar mening over de startnotitie aan het bevoegd gezag mede te delen. Er vindt binnen de inspraaktermijn ook een informatie- en inspraakavond plaats. De reacties zullen worden meegewogen in de op te stellen richtlijnen voor het MER.

U kunt uw inspraakreactie, o.v.v. inspraakreactie Startnotitie m.e.r. Waterfront sturen naar:

Gemeenteraad van Harderwijk

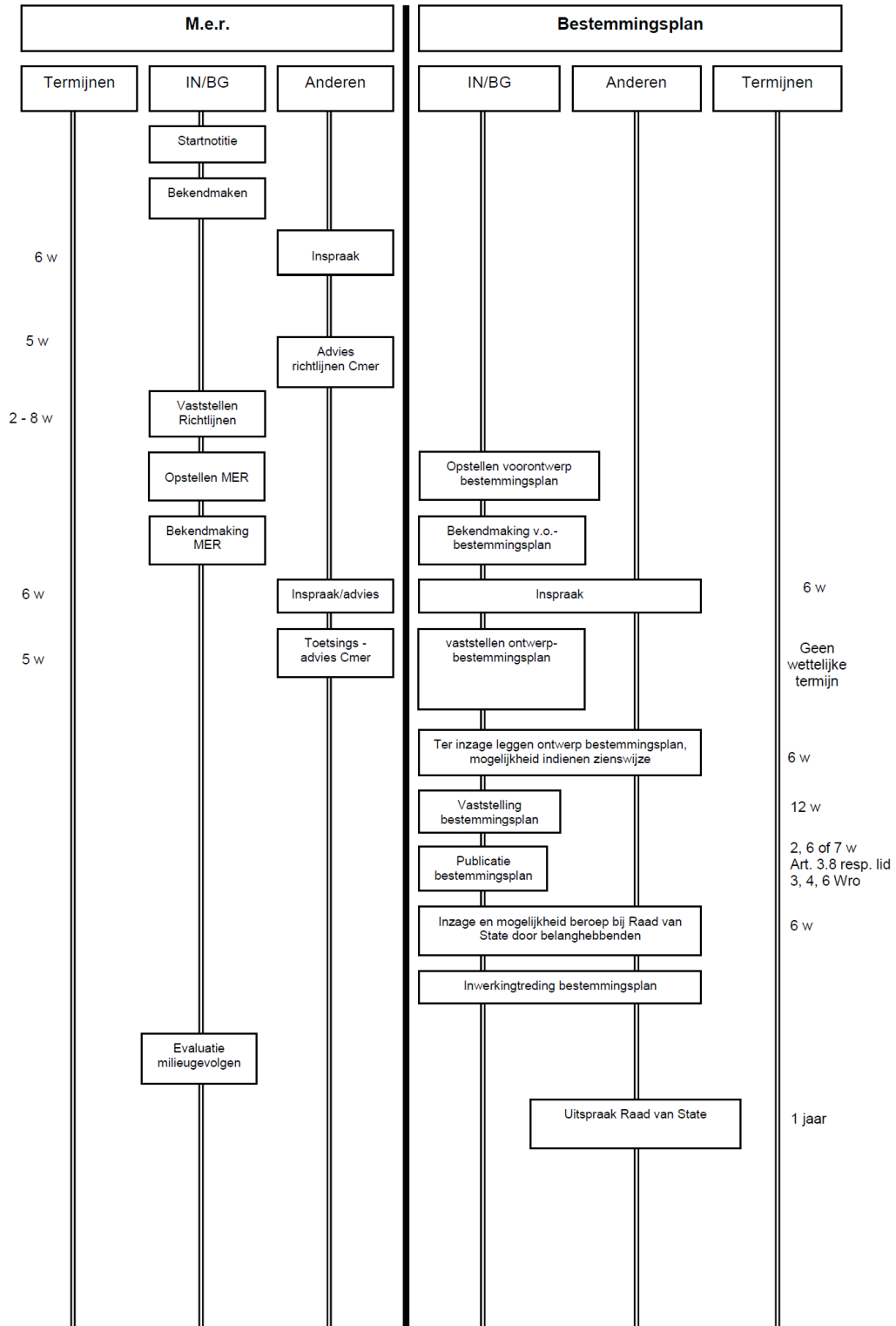
Postbus 149

3840 AC Harderwijk

Bijlage

1

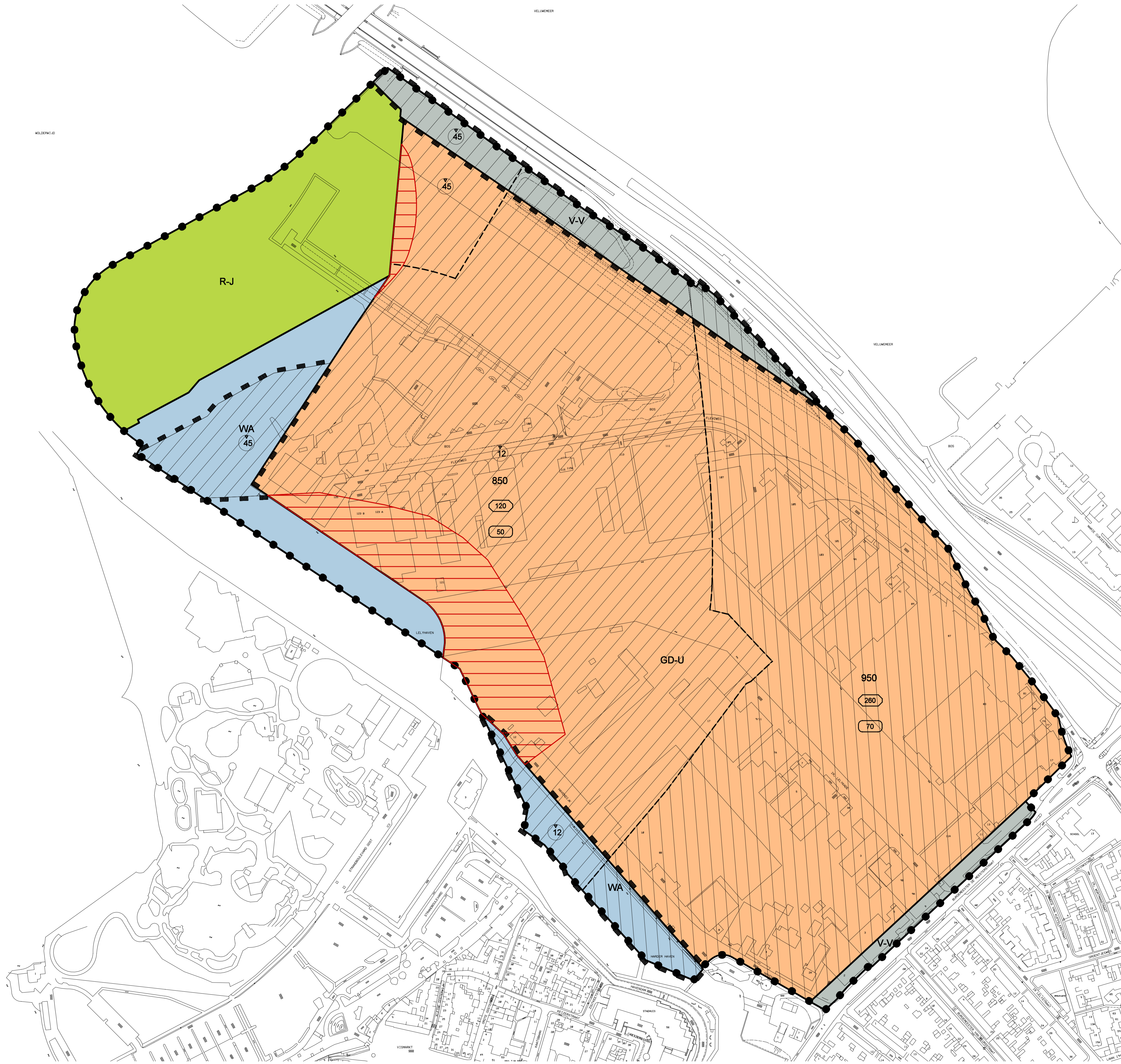
Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming



Bijlage

2

Plankaart bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad



LEGENDA

BESTEMMINGEN

- GD-U Gemengd - Uit te werken
- R-J Recreatie - Jachthaven
- V-V Verkeer - Verblijf
- WA Water

AANDUIDINGEN

- grens wijzigingsbevoegdheid
- 100 maximaal aantal woningen
- 100 maximaal aantal woningen hogere grenswaarde 63 dB
- 100 maximaal aantal woningen hogere grenswaarde 58 dB
- 100 maximaal aantal woningen
- 100 maximaal aantal woningen hogere grenswaarde 63 dB
- 100 maximaal aantal woningen hogere grenswaarde 58 dB
- geen geluidsgevoelige functies en objecten toegestaan
- 10 maximale bouwhoogte

VERKLARING

- plangrens
- gegevens GBKN
- indelingslijn



GEMEENTE HARDERWIJK
Bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad
plankaart

BügelHajema
ADVISEURS

datum 05-02-2008
schaal 1:2000
status vastgesteld
projectnr. 116.02.02.39.01.C01
gezien

033 465 65 45
postbus 2163
3800 CD Amersfoort
www.bugelhajema.nl
amersfoort@bugelhajema.nl

Bijlage

3

Varianten overloopterrein en Lorentz-Haven

VARIANTEN WATERFRONT NOORD

In het MER voor het project Waterfront worden drie varianten vergeleken van de situering van het overloopterrein, en drie varianten voor de uitbreiding Lorentz-haven. In deze bijlage worden deze varianten kort toegelicht.

Daarnaast wordt apart ingegaan op de ontsluiting van de watersportbedrijven (de Westontsluiting).

NB de varianten zijn schetsmatig; het kan nodig zijn om de opzet bij nadere uitwerking enigszins te wijzigen.

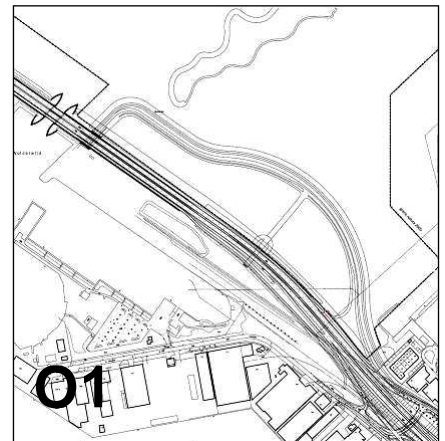
overloopterrein, variant O1

Van deze opzet is uitgegaan in het Masterplan en in het (deels niet goedgekeurde) bestemmingsplan Waterfront-Noord.

Het overloopterrein bestaat uit een parkeerterrein voor 1600 auto's; dat gedurende het zomerseizoen wordt gebruikt voor het parkeren van auto's van Dolfinariumbezoekers.

De oostelijke rand van het overloopterrein wordt gevormd door een randdijk, waarop een ontsluitingsweg. Deze weg dient ter ontsluiting van het gebied Waterfront-zuid, met name voor bezoekers van het Dolfinarium en andere 'leisure'-voorzieningen.

Deze variant kan worden gecombineerd met de westontsluiting van de watersportbedrijven (Lorentz-haven varianten L1 en L2).



overloopterrein, variant O2

In deze variant is het overloopterrein rechthoekig en tegen de huidige kustlijn geprojecteerd. Een daar momenteel aanwezige riooloverstort kan daar niet worden gehandhaafd; deze wordt daarom in noordwestelijke richting verplaatst naar de nieuwe kustlijn.

Ook het haventje van de hengelsportvereniging wordt verplaatst naar de nieuwe kustlijn. (NB de exacte locatie van dit haventje wordt mede bepaald door de variant voor de uitbreiding van Lorentz-haven)

In deze variant is uitgegaan van aanleg van een retentievijver met een oppervlak van ca 2 ha. ten behoeve van nazuivering van het effluent van de RWZI. Oostelijk van deze vijver kan een ontsluiting worden aangelegd voor de watersportbedrijven (in Lorentz-haven varianten L1 en L2); deze weg vervangt dan de afzonderlijke westontsluiting (W1).



overloopterrein, variant O3

Net als in variant O2 is het overloopterrein rechthoekig en tegen de huidige kustlijn geprojecteerd. Net als in variant O2 worden de riooloverstort en het haventje van de hengelsportvereniging verplaatst naar de nieuwe kustlijn.

Het verschil met variant O2 is, dat in variant O3 niet wordt uitgegaan van aanleg van een retentievijver voor nazuivering van het effluent van de RWZI.

Hierdoor wordt het ruimtebeslag binnen de begrenzing van Natura 2000 enigszins verminderd.

Oostelijk van het parkeerterrein kan een weg voor ontsluiting van de watersportbedrijven worden aangelegd (in Lorentz-haven varianten L1 en L2) (in plaats van de westontsluiting variant W1).



Lorentz-haven variant L1

Van deze opzet is uitgegaan in het Masterplan en in het (deels niet goedgekeurde) bestemmingsplan Waterfront-Noord. De uitbreiding van het bedrijventerrein Lorentz-Haven bestaat uit twee delen.

Het westelijke deel is uitsluitend voor watersportbedrijven.

Dit westelijke deel is gedeeltelijk gelegen binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Voor de ontsluiting van het westelijke deel moet een ontsluitingsweg worden aangelegd die aansluit op de Marie Curiestraat (zie Westontsluiting).

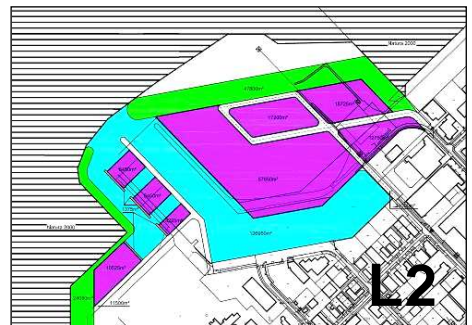
Het oostelijke deel is voor de overige, overwegend zwaardere bedrijfstypen. Dit gedeelte wordt ontsloten vanaf bestaande wegen op bedrijventerrein Lorentz.

Om het bedrijventerrein af te schermen wordt langs de oevers van het Veluwemeer een brede groenstrook aangelegd



Lorentz-haven variant L2

Deze variant lijkt op variant L1, met dat verschil dat het westelijke gedeelte zodanig is gevormd en gesitueerd dat het juist buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied ligt. Net als in variant L1 moet voor de ontsluiting van het westelijke deel een ontsluitingsweg worden aangelegd (zie hieronder: de Westontsluiting).



Lorentz-haven variant L3

In deze variant zijn alle bedrijven oostelijk van de havenmond gesitueerd. Daardoor is de gehele uitbreiding van Lorentz-haven buiten het Natura 2000 gebied gelegen. Doordat er geen bedrijventerrein aan de westkant van de haven is geprojecteerd, is ook geen westontsluiting nodig.

De totale oppervlakte van het bedrijventerrein is in deze opzet iets verkleind ten opzichte van variant L1, maar wel voldoende om de watergebonden bedrijven uit Waterfront zuid te kunnen huisvesten; de uitbreidingsmogelijkheden voor de bedrijven zijn echter zeer beperkt. In deze variant worden alle bedrijven ontsloten via bestaande wegen op bedrijventerrein Lorentz.



De Westontsluiting

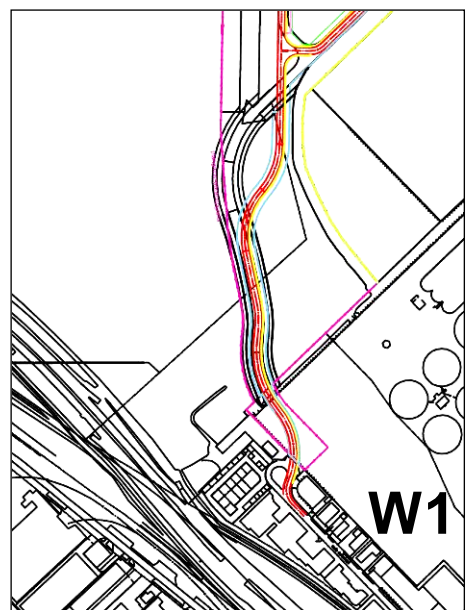
In de varianten Lorentz-haven L1 en L2 is voor de ontsluiting van de watersportbedrijven een nieuwe ontsluitingsweg nodig, omdat het terrein thans niet via bestaande wegen op het bedrijventerrein Lorentz kan worden ontsloten.

In het oorspronkelijke bestemmingsplan plan Waterfront-Noord (variant Lorentz-haven L1) werd uitgegaan van aanleg van een ontsluitingsweg op een dam door het water die aansluit op de Marie Curiestraat (de westontsluiting).

De dam omsluit een retentievijver met een oppervlakte van ca 2 ha. ten behoeve van nazuivering van het effluent van de RWZI.

Als gekozen wordt voor Overloopterrein variant O2 of O3 is deze oplossing voor de westontsluiting niet nodig, in die beide varianten is een alternatief voor de westontsluiting geïntegreerd.

Als wordt gekozen voor Lorentz-haven variant L3 is geen westontsluiting nodig.



Bijlage

4

Plankaart Waterfront-Zuid Strandboulevard-West

