

PLANNEN VOORBIJ DE HORIZON

Gebiedsgerichte planning van infrastructuur

auteurs:

Erik van Hal, BRO, verkeer en ruimte

Hans van Kempen, BRO, landschapsarchitectuur

Nico Vlasveld, Provincie Gelderland, verkeersveiligheid en infrastructuur

BRO

Postbus 68

5260 AB Vught

tel. 073 658 90 40

Email: erik.van.hal@bro.nl, hans.van.kempen@bro.nl

Provincie Gelderland

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

tel. 026 359 91 11

Email: n.vlasveld@prv.gelderland.nl

Inhoudsopgave

1. Stellingname over de huidige planningspraktijk	1
2. Ontwikkeling van het lange termijn gebiedsperspectief	1
3. Theorie	2
3.1 Mechanismen spanningsvelden	2
3.2 De invloed van de weg op de ruimtelijke dynamiek van het gebied	3
4. Bepaling van gebiedsrelevante tracémogelijkheden	4
5. Case: Ruimtelijke verkenning wegenstructuur Noordwest Veluwe	7
5.1 Besluitvorming over de wegenstructuur	7
5.2 Ruimtelijke ordening op hoofdlijnen	8
5.3 Het lange-termijn-spanningsveld Noordwest Veluwe	9
5.4 De gebiedsvisie	11
5.5 Tracémogelijkheden binnen de visie	13
5.6 Voorverkenning tracés, weging met keuze profielen	13
5.7 Resultaten en conclusie	14
5.8 Planmatige doorvertaling	16
6. Conclusies	17

Samenvatting

Plannen voorbij de horizon, gebiedsgerichte planning van infrastructuur

In de huidige planningspraktijk voor weginfrastructuur wordt de weg nog vaak als uitgangspunt genomen. Het aangrijpen van dit planningsvraagstuk om naar het hele gebied te kijken waarvan de weg onderdeel vormt is beter. Dit plaatst de planning van het wegtracé in de context van de ontwikkeling van het gebied op lange termijn. Uiteindelijk heeft de infrastructuur daarin immers een sterk sturende rol, die verder gaat dan de gebruikelijke plantermijnen. Het ontwikkelen van een gebiedsvisie op basis van sectorale lange termijn trends met daarin de weg als nieuw element, geeft een oplossing voor dit planningsprobleem.

Summary

Planning beyond the horizon, area based planning of infrastructure

In current planning practice, designing a road, usually means just that the road itself is starting point of the proces. It would be better though, to utalise the momentum to look at a wider area. That places the planning of the road in the perspective of the long term development of the region. Infrastructure strongly influences the spatial structure of an area and it will do so over a long period of time. But to plan in this situation one needs to plan beyond normal planning periods. Analysing underlying trends in sectoral planning policies and creating from these trends a probable integrated future-image can be a method to solve this planning problem.

1. STELLINGNAME OVER DE HUIDIGE PLANNINGSPRAKTIJK

In dit paper stellen we dat een wegtracé niet vanuit een verkeersprogramma moet worden ontworpen maar vanuit een gebiedsvisie.

Vervolgens stellen we dat een nieuwe weg over decennia de ruimtelijke ordening van een gebied beïnvloedt en dat die beïnvloeding daardoor zeer groot is. Daarom, zo stellen we, moet het langste zinvolle perspectief voor een gebiedsontwikkeling worden gekozen. Dan kan namelijk de beste inpassing van de weg in zijn gebied worden bereikt. Gebiedsperspectieven die verder kijken dan 30 tot 50 jaar zijn niet-bindende gedachte-experimenten en onbetrouwbaar, gebiedsperspectieven die korter zijn dan 10 tot 15 jaar leiden tot gekunstelde en tijdelijke oplossingen.

De huidige concrete planningspraktijk gaat niet verder dan 10 jaar en is te sectoraal, verkeersplanologisch, van aard. Daarom leiden uit die invalshoek gevonden oplossingen vaak tot vanuit gebiedsperspectief gezien minder duurzame oplossingen. Om een integraal langer termijn perspectief beter in beeld te krijgen is een ééndimensionale benadering – die vanuit de weg bezien – onvoldoende. Het gaat om meer dan een goede inpassing van een route alleen. Het is dus zinvol de planning van de weg in een zo lang mogelijke zinvolle tijdshorizon te plaatsen en in relatie te brengen met de daarin spelende trends van andere sectoren. De planningsvraag voor de weg is daarom een aanleiding om naar het gehele gebied te kijken, en vanuit die invalshoek deze vraag te beantwoorden. Met een case wordt dit nader duidelijk gemaakt.

2. ONTWIKKELING VAN HET LANGE TERMIJN GEBIEDSPERSPECTIEF

Om tot een lange termijn gebiedsperspectief te komen kijken we niet zozeer naar het integrale beleid maar naar het sectorbeleid. Sectorbeleid is erg constant en verandert geleidelijk onder invloed van nieuwe inzichten, het zijn olietankers. Integraal beleid is afhankelijk van prioriteiten die aan de verschillende onderdelen worden toegekend en is daarmee meer aan veranderingen onderhevig.

We richten ons op het spanningsveld dat door de sectoren wordt opgebouwd en we ordenen dat tot een ‘gebiedssectorenpool’ en een ‘functiesectorenpool’. De gebiedssectoren (natuur,

water, cultuurhistorie, landschap) hangen onderling sterk samen, evenals de functiesectoren (wonen, werken, voorzieningen, verkeer), en zijn ieder in één kaartbeeld te vangen.

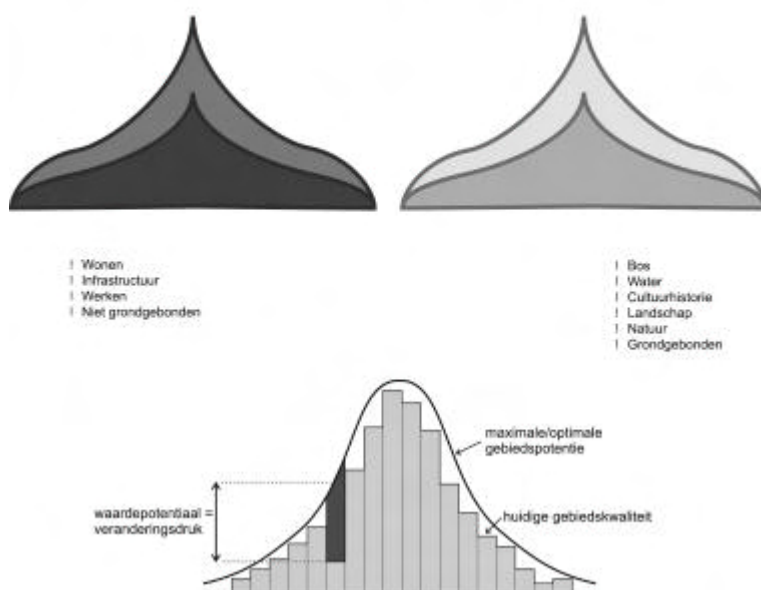
3. THEORIE

3.1 Mechanismen spanningsvelden

De ruimtelijke situatie van een gebied kan worden geplaatst in een spanningsveld van ‘rode’ (hoogdynamische) en ‘groene’ (laagdynamische) kracht. De ‘rode’ kracht komt voort uit het economisch verkeer en wordt gevoed door de infrastructuur, woningen, bedrijven, stedelijke voorzieningen, niet grondgebonden landbouw en intensieve recreatievormen (functiesectorenpool). De ‘groene’ kracht komt voort uit de natuurlijke kenmerken van een gebied zoals de natuurlijke watersituatie in een gebied, de natuur, de cultuurhistorie, de geomorfologische situatie, het landschap, grondgebonden landbouw en extensieve vormen van landbouw (gebiedssectorenpool).

De waarde van de rode kracht is een resultante van het economisch verkeer, en de omvang is grotendeels uit te drukken in geld. De waarde van de groene kracht moet bepaald worden in het maatschappelijk verkeer (gewaardeerd) en de omvang van de waarde wordt uitgedrukt in ‘belang’.

EVENWICHT ROOD-GROEN



Figuur 1.

Verandering van grondgebruik (ruimtelijke dynamiek) ontstaat wanneer de waarde van het huidige toegestane¹ gebruik lager is dan de waarde van een potentieel gebruik. Dit verschil noemen we de waardepotentiaal. Hoe groter de waardepotentiaal, hoe groter de (verwachte) ruimtelijke dynamiek.

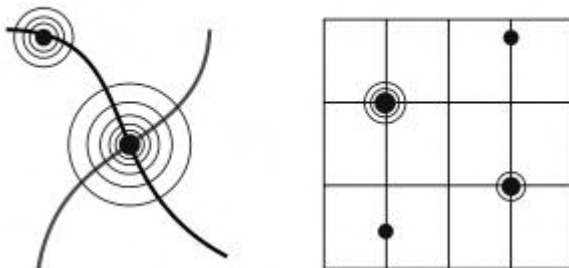
De waardepotentiaal is niet statisch. Hij neemt toe als de huidige waarde afneemt of als een potentiële waarde toeneemt.

3.2 De invloed van de weg op de ruimtelijke dynamiek van het gebied.

De potentiële 'rode' waarde van een gebied is het resultaat van een tweetal principes:

- Ten eerste wordt de rode potentiële waarde bepaald door de ontsluiting van een gebied voor verkeer, dus door afslagen van een grote wegverbinding of kruisingen van bevaarbaar water, spoor en wegen.
- Ten tweede wordt de rode potentiële waarde bepaald door de omvang van en afstand tot een voorzieningskern. Hoe groter de voorzieningskern en hoe dichterbij, hoe groter de potentiële waarde van een gebied is.

VERSTEDELIJKINGS PRINCIPE



Figuur 2.

Wanneer een weg door een gebied wordt aangelegd neemt de rode potentiële waarde toe. Maar niet altijd is de toename van de waardepotentiaal voldoende om ook ruimtelijke dynamiek te krijgen. Veel gebieden buiten de verstedelijkte Europese regio's komen ook met de aanleg van een weg niet automatisch tot (rode) ontwikkeling. Nederland valt bijna geheel binnen een verstedelijkte Europese regio² waar de aanleg van een weg wél ruimtelijke dynamiek veroorzaakt. Het mechanisme is dan dat de potentiële waarde van het gebied door de nieuwe

¹ Door middel van ruimtelijk beleid sturen we in de toegestane gebruiksvormen; 'toelatingsplanologie'

² Alle 'overdruk' en 'intermediaire' gebieden zoals die in de nota grondbeleid 1999-2000 zijn aangegeven. Dus heel Nederland met uitzondering van delen van Zeeland en het gebied ten noorden van Zwolle.

ontsluiting, voor rode functies als wonen en bedrijvigheid zo veel toeneemt dat individuen daar ook echt actie op ondernemen. Het gebied trekt dan meer bedrijvigheid, woonforensen en andere economische activiteiten aan.

Niet ieder type weg heeft hetzelfde effect op de potentiële rode waarde van een gebied. Een autosnelweg genereert druk die gekoppeld is aan de afslagen van de weg zelf. Daarnaast krijgt ook het bestaande stedelijke gebied een veel hogere potentiële waarde en wordt al het landelijke gebied in de omgeving van de weg aantrekkelijker voor rode functies door het bereik van het snelwegennet. De ruimtelijke dynamiek rond een snelweg is dan ook zeer groot. Er ontstaat een 'band' of een 'zone' van potentiële verstedelijking rond de weg. Een regionale ontsluitingsweg heeft vooral een gevolg voor de rode waarde van de bestaande voorzieningencentra. De rode kracht van deze centra wordt groter, maar minder dan bij een autosnelweg. Belangrijkste ruimtelijke effect van een dergelijke weg is dat de kernen aan de weg ten opzicht van overige kernen in de regio een concurrentievoordeel voor stedelijke ontwikkelingen krijgen. De lokale weg staat geheel ten dienste van de lokale voorzieningenkern en biedt concurrentievoordelen voor rode functies aan die kern ten opzicht van de omgeving.

4. BEPALING VAN GEBIEDSRELEVANTE TRACÉMOGELIJKHEDEN

Wanneer we de twee kaartbeelden (gebiedssectoren: 'groene kaart', functiesectoren: 'rode kaart') met elkaar confronteren ontstaat de 'dynamiek kaart' en kunnen we zien waar in de komende decennia de keuzes gemaakt zullen moeten worden.

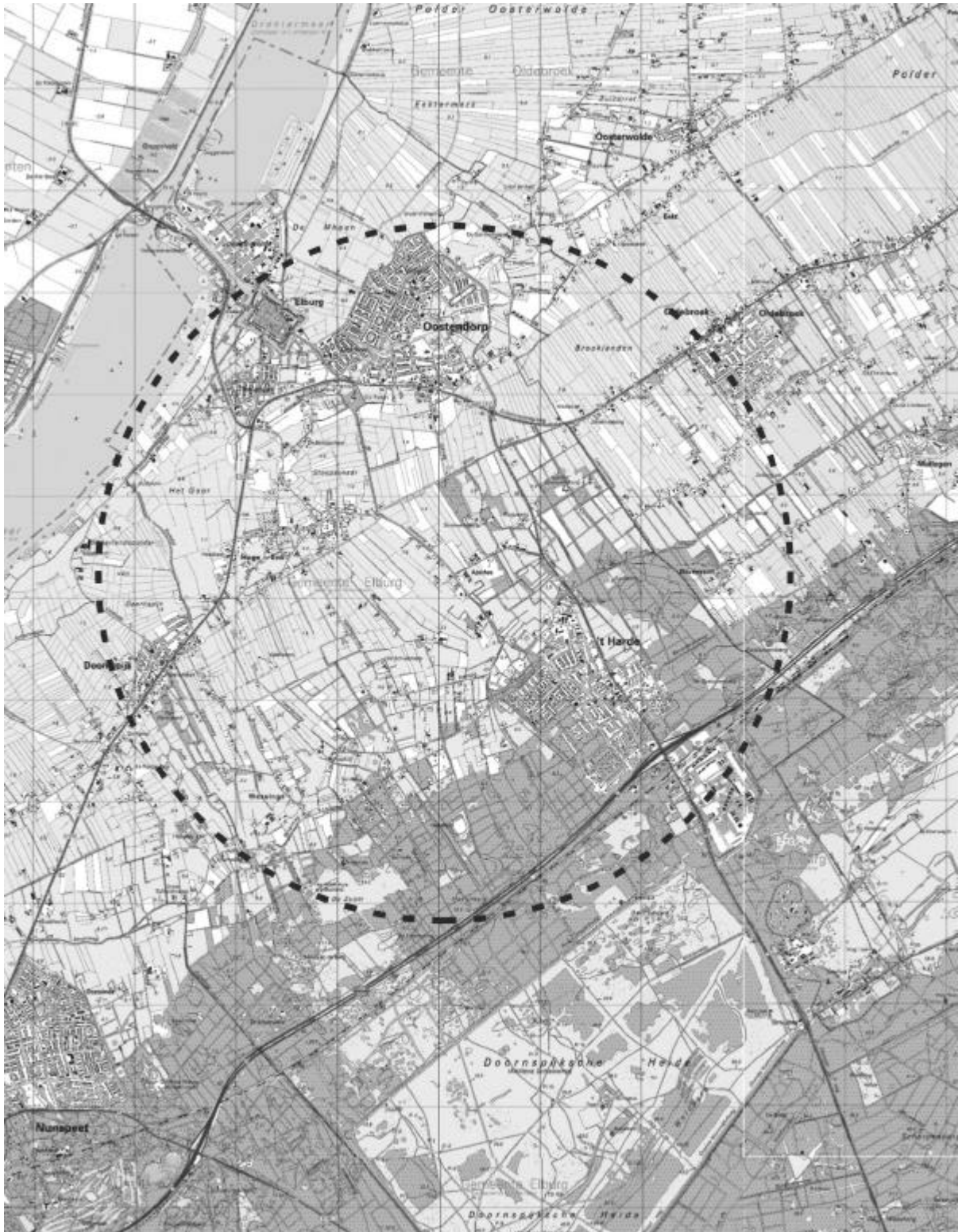
Op die keuzes nemen we een voorschot in onze gebiedsvisie. De gebiedsvisie kan gezien worden als onze voorspelling van de keuzes die gemaakt zullen worden. Zo'n voorspelling is niet waar of onwaar maar waarschijnlijk of onwaarschijnlijk.

In de gebiedsvisie geven we een aantal mogelijke trajecten voor de te onderzoeken weg aan. We stellen daarbij dat de weg op een goede plek ligt als hij zoveel mogelijk op de grenzen van functionele eenheden van het gebiedsperspectief ligt. Deze stelling geldt voor hogere orde wegen (b.v. landelijk wegennet, provinciaal wegennet) omdat de weg die dan in het onder-

zoek centraal staat van een hogere orde is dan de functies in het gebied. Daarom streven we naar functiescheiding.

De mogelijke trajecten bundelen we in meer of minder gebiedsrelevante tracémogelijkheden. Uitgangspunt bij deze tracémogelijkheden is dat trajecten via bestaande wegen die ófwel vanuit de vraagstelling ófwel vanuit de gebiedsvisie ongewenst zijn geheel niet in de mogelijkheden zitten. Daardoor zijn deze soms wat theoretisch, maar dat is niet erg. Het doel van de tracémogelijkheden is dat ze de gehele onderzoeksruimte omsluiten. In een eventuele startnotitie MER kan door de koppeling van delen van de tracés aan bestaande wegen een aantal realistische tracés worden bepaald, die nader in meer detail kunnen worden onderzocht.

Vervolgens beoordelen we de gebiedsgerichte tracémogelijkheden op een breed pallet van aspecten. In deze voorbeoordeling (vóór het MER) gaat het vooral om de vraag of er tracés denkbaar zijn die én de problemen oplossen én enigszins kansrijk zijn wat betreft hun uitvoerbaarheid. Daarnaast gaat het om de vraag wat de planrisico's van het tracé zijn. De beoordeling resulteert in een advies over de te maken afweging aan het bevoegd gezag.

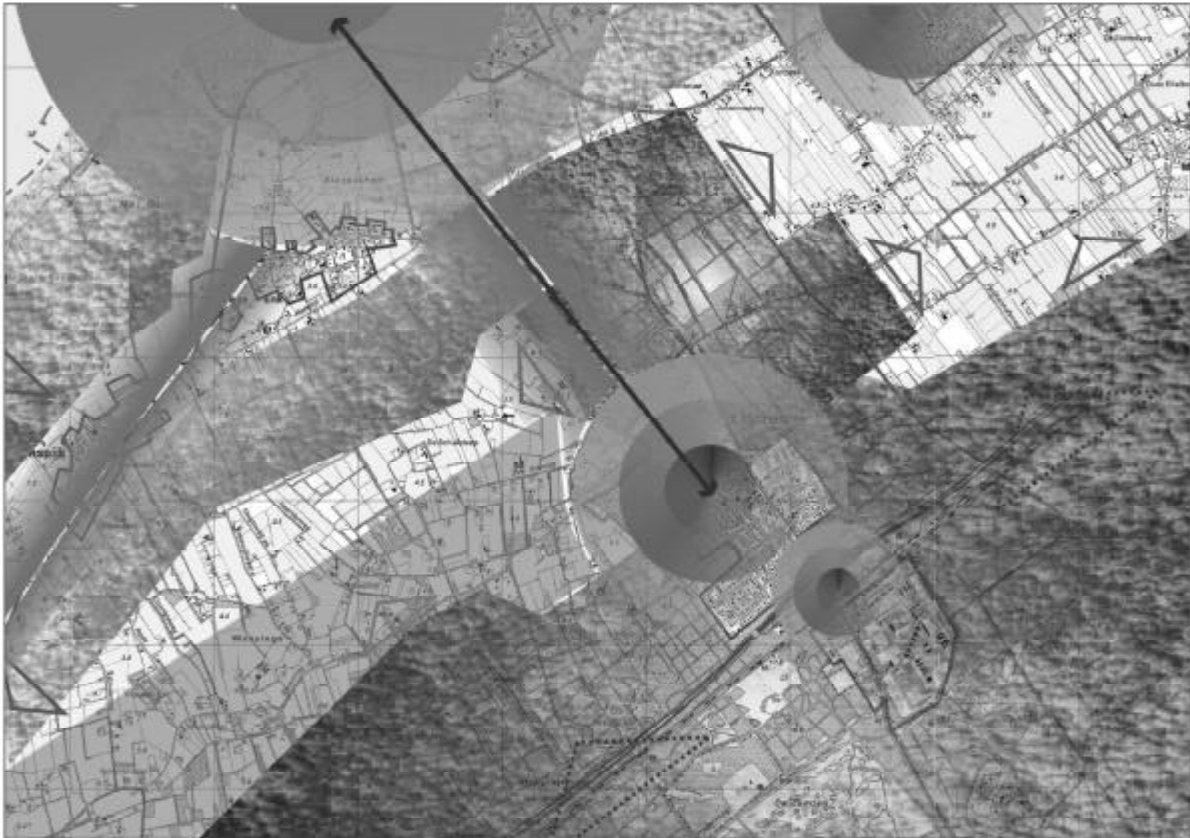


Figuur 3. Plangebied

5. CASE: RUIMTELIJKE VERKENNING WEGENSTRUCTUUR NOORD-WEST VELUWE

5.1 Besluitvorming over de wegenstructuur

De verkeersdruk op het bestaande wegennet van Noordwest Veluwe wordt door regionale ontwikkelingen (onder andere uitbreiding bedrijventerreinen en recreatiegebieden) steeds groter. Gevolg is dat de leefbaarheid in de kernen en het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) verder onder druk komen te staan. Op basis van een in 2001 uitgevoerde verkeersstudie naar de toekomstige verkeersvolumes in de regio is de N309 als ontsluitingsweg van het gebied aangewezen. De overige wegen worden afgewaardeerd en dienen een daarop afgestemde inrichting te krijgen. Zowel voor de doorstroming op de N309 als de leefbaarheidssituatie in de huidige doorsneden kernen is gesteld dat het verkeer op de traverses door de kommen geminimaliseerd moet worden door doorgaand verkeer om de kernen te leiden. Dit voorstel is zowel ambtelijk als bestuurlijk overgenomen door de provincie en de betrokken gemeenten Epe, Elburg, Nunspeet en Oldebroek. Specifiek voor de bebouwde kommen 't Harde en Oostendorp is opdracht gegeven voor een verkenning naar de ruimtelijke haalbaarheid van rondwegen. Deze wordt hier als case van een gebiedsgerichte verkenning volgens de in de eerste hoofdstukken omschreven principes kort weergegeven. In een hieraan gekoppeld onderzoek is een verkenning voor de (her)inrichting van de bestaande traverses uitgewerkt.



Rode en groene dynamiek

Figuur 4. Dynamiekaart

5.2 Ruimtelijke ordening op hoofdlijnen

De planologische druk in de regio is zeer groot. De mensen in de Noordwest Veluwe zijn economisch actief hetgeen leidt tot voortdurende veranderingsclaims op de ruimte. Die ruimtelijke dynamiek moet in een smalle zone tussen het Veluwemeer en de grens van het CVN worden opgevangen en het vuurtje onder de dynamiek wordt nog eens opgestookt doordat vanuit het CVN niet-passende functies worden uitgeplaatst en er groene verbindingsclaims tussen het CVN en het randmeergebied liggen. Dit alles speelt dan in een omgeving waar goede spoor- en wegverbindingen zijn en dat voor een belangrijk deel een hydrologisch kwelgebied is.

5.3. Het lange-termijn spanningsveld Noordwest Veluwe

Het lange-termijn spanningsveld wordt geanalyseerd langs de opbouw van een ‘rode kaart’ (stedelijke en economische claims) en een ‘groene kaart’ (natuur en landschappelijke claims).

‘Rode kaart’

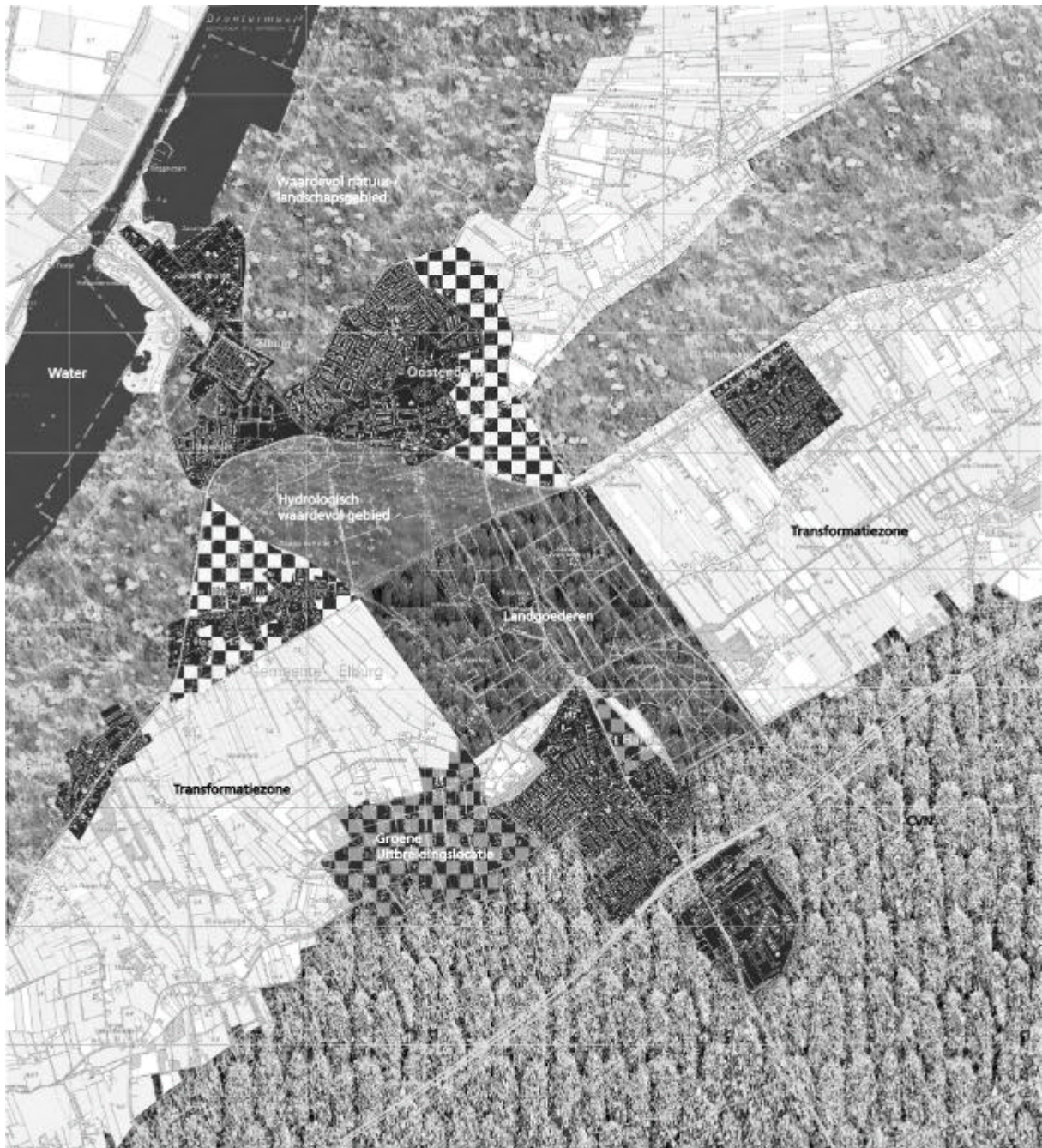
De rode claims liggen vooral bij aansluitingen op de N309 en de autosnelweg A28. Bestaande bebouwing roept een constante claim op uitbreiding op. Meer bij Elburg dan bij ’t Harde. Een diffuse verstedelijkingsvraag ontstaat in de gebieden met verspreid staande bebouwing. Het grensgebied van het CVN wordt gezien als opvangzone voor rode functies uit het CVN.

‘Groene kaart’

Langs het randmeer ligt een waardevol gebied voor vogels, planten en als ruimtelijk open gebied. Het hydrologisch waardevolle gebied Stoopschaar wordt steeds belangrijker voor een goed en natuurlijk waterbeheer. Het ‘landgoedgebied’ ten noorden van ’t Harde wordt als landschappelijk waardevol gezien in de lijn van historisch en recent beleid en kan als zeldzaam worden bestempeld. De Veluwe is de belangrijkste groene waarde, en die gaat verder dan de CVN-grens omdat er claims zijn van verbinding langs de gradiënten. Belangrijke infrastructuur doorkruist de randzone ervan. De CVN-grens wordt lokaal vaak ter discussie gesteld. De vraag is echter wat toelaatbaar is in deze transformatiezone.

‘Dynamiekkkaart’

Op de dynamiekkkaart zijn de rode en de groene claims op elkaar gelegd. Voor de gebieden waar de rode en de groene claim naast elkaar liggen (de rood-groene banden links op de kaart) is het toekomstperspectief, dat in de visiekaart is neergelegd, eenvoudig op te stellen en daardoor tamelijk zeker. Voor de gebieden waar de claims op elkaar liggen moeten keuzes worden gemaakt en de onzekerheid van de visie in deze zone is groter.



Figuur 5. Visiekaart

5.4 De gebiedsvisie

De gebiedsvisie wordt als volgt samengevat per onderscheiden deelgebied:

<p>Waardevol natuur/landschapsgebied langs randmeer: De open zone langs het randmeer wordt steeds meer veiliggesteld, o.a. voor vogels en planten. Dit in combinatie met de wens van landschappelijk open ruimte rond historisch Elburg en de discussie over de stijging van het waterpeil. (1 m¹ in de komende eeuw).</p>
<p>Waardevol natuur/landschapsgebied bij Oldebroek: In relatie met de discussie over kwel wordt deze open zone niet meer ter discussie gesteld; de rode claims zijn beperkt.</p>
<p>Hydrologisch waardevol gebied: Ondanks rode claims blijft dit gebied groen; de hydrologische claim is er groot (zoekgebied waterberging, grondwaterbeschermingsgebied). Waterbelangen zullen zwaarder wegen dan het principe van compact stedelijk groeien.</p>
<p>Uitbreidingslocatie Elburg: Op langere termijn - na gebruik van de huidige structuurplanlocaties- komt het gebied ten westen van het hydrologisch gebied voor Elburg aan snee. Dit gebied zelf valt af (zie hydrologie).</p>
<p>Transformatiezone CVN: Ontwikkeling tot een rood-groen gedeelte aangrenzen aan het CVN – vanwege de uitplaatsingsbehoefte van intensievere functies uit CVN - en een opener groen gedeelte richting Oldebroek en Hoge Enk.</p>
<p>Landgoederen: Het betreft een clustering van buitenplaatsen en landgoederen. Het is denkbaar dat de landschappelijke waarde die nu door eenieder onderkend wordt op termijn ondersteund moet worden met een functionele component. Doorsnijding door de huidige N309 stuit dan op bezwaren.</p>
<p>Groene uitbreidingslocatie 't Harde: Naar verwachting wordt het randgebied van het CVN in de toekomst een functioneel/ruimtelijke overgangszone. Daarin zullen groen/rode invullingen in lage dichtheid aan de agrarische zijde van de kern beter passen dan puur rode uitbreidingen.</p>
<p>Uitbreiding 't Harde: De noordwesthoek van 't Harde zal waarschijnlijk roder worden. Wanneer er een krappe omleiding om 't Harde komt zal dit worden volgebouwd met woningen. Maar wanneer aan westelijke zijde ruimte voor woningen wordt gegeven en het landgoed een nieuwe invulling krijgt, wordt dit wellicht een rood gedeelte van het landgoed.</p>

CVN: We verwachten het gericht ontwikkelen van een overgangszone langs de CVN-grens. Een echte grensverschuiving zal wellicht niet plaatsvinden, wel veel discussie over de toekoming van functies in de randzone die het functioneren van het CVN elders beter maken (groen/recreatief).

Bedrijfsterreinen: We verwachten dat toekomstige bedrijfsterreinen in de polder zullen worden geplaatst in de buurt van de bruggen bij Elburg en Harderwijk richting Flevoland. Er zijn inmiddels ook bestuurlijke afspraken in deze richting.



Figuur 6. Tracémogelijkheden

5.5. Tracémogelijkheden binnen de visie

Vanuit de gebiedsvisie, in combinatie met het uitgangspunt dat de nieuwe weg zoveel mogelijk aan de randen van functionele eenheden moet liggen in verband met de gewenste functiescheiding, is een netwerk van mogelijke trajecten op te stellen. Langs deze lijnen kunnen tracés worden gekozen.

Vanuit dit netwerk van trajecten hebben we een viertal tracémogelijkheden gedefinieerd.

Tracé 1: Dit is een ruime westelijke variant. Deze ligt op de grootst mogelijke zinvolle afstand. Het is daarmee ook de westelijke grens van het onderzoeksgebied.

Tracé 2: Een krappe westelijke variant. Deze lijn ligt ter hoogte van 't Harde verdiept, het maaiveld wordt verlaagd tot 100 centimeter boven het grondwater. Deze verdiepte ligging is een essentieel onderdeel van de variant omdat de versturende werking op de leefomgeving in 't Harde anders te groot is .

Tracé 3: Een krappe oostelijke variant. Dit tracé lijkt heel gekunsteld, maar niet vergeten moet worden dat dit een onderzoekstracé is. Een koppeling in de latere planvorming van een deel van dit tracé (rond 't Harde) aan de bestaande wegen is een realistische optie.

Tracé 4: De ruime oostelijke variant. Deze ligt op de grootst mogelijke zinvolle afstand aan de oostzijde.

Omdat handhaving van het bestaande aansluitpunt uitgangspunt is voor het onderzoek moeten we een parallelle verbinding aan de rijksweg tekenen om bij dit aansluitpunt kunnen komen. De westelijke trajecten gaan onder de rijksweg door en lopen tussen het spoor en de rijksweg naar het aansluitpunt omdat bij 't Harde geen ruimte is.

Deze tracés voldoen alle vier in meer of mindere mate aan de randvoorwaarde (het beperken van de verkeersintensiteit door de kernen van Oostendorp en 't Harde en daarmee verbeteren van de doorstroming en leefbaarheid in beide kernen).

5.6 Voorverkenning tracés, weging met keuze profielen

Voorverkenning per variant

De tracés zijn vervolgens op een 25-tal aspecten beoordeeld aan de hand van een vooraf opgestelde lijst van beoordelingscriteria. Daarbij is de volle breedte van de besluitvorming opgezocht. Er zijn ruimtelijke, functionele, maatschappelijke en financiële criteria. De beoordeling is een quick scan.

Beoordelingscriteria tracés

<i>Ruimtelijke aspecten</i>	<i>Verkeerskundige aspecten</i>	<i>Procedurele aspecten</i>	<i>Financiële aspecten</i>
Mate van scheiding van functies	Trajecttijd	Eigendomsverhouding	Realiseringskosten
Lengte raakvlak woongebieden	Helderheid/logica wegenstructuur	Kans op lokaal georganiseerde weerstand	Verwervingskosten
Lengte raakvlak hydrologisch gebied	probleem oplossend vermogen lokaal	Kans op regionale maatschappelijke weerstand	Medefinanciëren
Lengte raakvlak natuur	inpasbaarheid op lager schaalniveau		
Lengte raakvlak cultuur historisch landschap			

In de beoordeling is ook de nulplusvariant meegenomen, de huidige situatie. Wanneer de nulplus-variant niet zinvol kan worden opgenomen is hij gemiddeld gesteld.

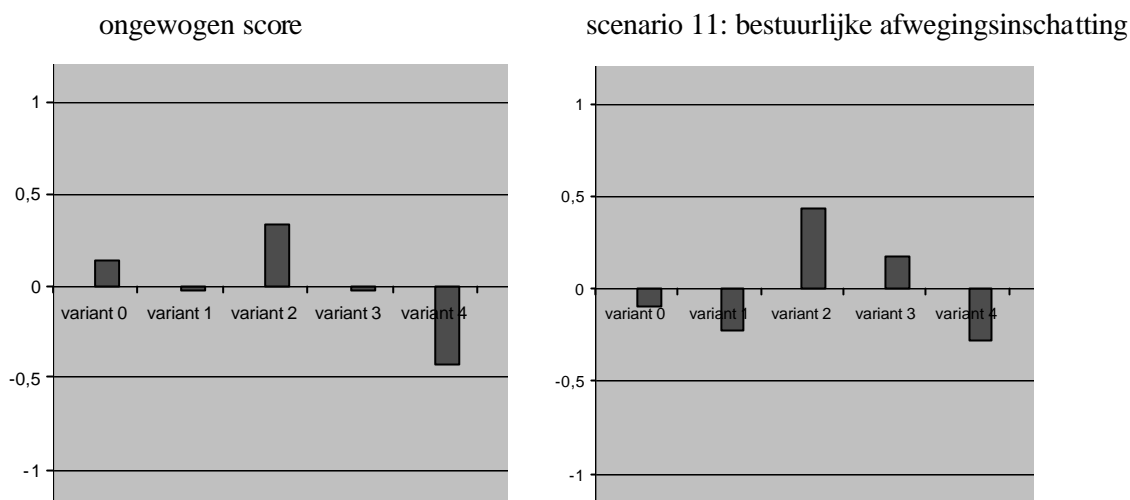
Weging langs keuzeprofielen

Op de scores is daarna een weging toegepast. Daarvoor zijn een groot aantal wegingscombinatie-voorstellen opgesteld. Deze zijn gebundeld in 'keuzeprofielen'. Deze keuzeprofielen representeren in feite verschillende vormen van bestuurlijk/maatschappelijke afweging voor de te maken keuze. De meetcriteria die daarvoor belangrijk zijn hebben een groter gewicht gekregen.

Scenario's die zijn toegepast zijn bijvoorbeeld: verkeer regionaal, verkeer lokaal, natuur en landschap, kostenbesparing, ruimtelijke ordening lange termijn, verkeer-kosten-haalbaarheid, enz. Door een groot aantal scenario's toe te passen wordt op een gegeven ogenblik een patroon herkenbaar. Dan kunnen conclusies worden getrokken.

5.7 Resultaten en conclusie

In onderstaande grafiek zijn twee uitkomsten van de score gegeven. In de ongewogen scoren tellen alle criteria even zwaar, het scenario bestuurlijke inschatting is een genuanceerd gewogen set. Hierin zijn naast de ruimtelijk waardevolle gebieden (woongebied, hydrologische gebieden, CVN en landgoed) het verkeerskundige aspect in de vorm van trajecttijd en de procedurele en financiële haalbaarheid zwaarder gewogen. Samen illustreren ze welke tracés goed en welke minder goed scoren.



Uit de wegingsexercitie blijkt dat tracé 2 (variant 2 in de grafiek) bijna altijd positief scoort en beter dan het bestaande tracé (variant 0). Het scoort goed op de scenario's maatschappelijke haalbaarheid, woonklimaat en natuur en landschap maar slecht op financieel gebied en voor verkeer. De bestuurlijke haalbaarheid is daardoor laag. Tracé 4 ligt het meest gunstig op de scheiding van functies, maar scoort verder over de hele linie negatief. Tracé 1 is een tracé van extremen. Tracé 3 is een compromismodel, dat nergens heel slecht op scoort en alleen op financieel gebied goed. De bestuurlijke haalbaarheid is daardoor toch meer dan gemiddeld. Tracé 2 kent weliswaar iets hoger kosten dan tracé 3, maar scoort bestuurlijk toch hoger vanwege maatschappelijke haalbaarheid.

We concluderen uit deze voorverkenning dat de 'krappe' varianten beter scoren dan de huidige situatie, en dat de ruime varianten slechter scoren. Tevens concluderen we dat er één tracé is dat bijna alleen winst oplevert (tracé 2).

Ten aanzien van tracé 1 wijzen we erop dat de score sterk negatief beïnvloed wordt door de aanname dat het aansluitpunt aan de rijksweg bij 't Harde blijft liggen. Het is een variant die bij een andere en bredere vraagstelling wellicht interessante aspecten heeft, maar niet binnen de context van het voor dit onderzoek afgebakende plangebied.

5.8 Planmatige doorvertaling

Aanleiding tot het uitvoeren van een ruimtelijke verkenning is geweest de overeenstemming tussen de provincie Gelderland en de gemeenten Epe, Elburg, Nunspeet en Oldebroek om de regionale verkeersontsluiting over de Noord West Veluwe tussen Flevoland en A28/A50 via de N309 (tussen Elburg-'t Harde en Epe) te laten zijn. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de dorpen 't Harde en Oostendorp. Gezien de functie van de weg komt een oplossing door middel van een rondweg in beeld. Om de vraag te beantwoorden in hoeverre er voor nieuwe infrastructuur wel of geen ruimtelijke beperkingen zijn en zo mogelijk waar het tracé optimaal kan komen te liggen is de ruimtelijke verkenning uitgevoerd.

De uitkomsten van de verkenning worden in een bestuurlijk overleg besproken. Daarin zal worden afgestemd welk tracévoorkeur voor de betrokken partijen de voorkeur heeft.

Het voorstel wordt vervolgens ter besluitvorming aan Provinciale Staten en de gemeenteraden voorgelegd. Na besluitvorming wordt het project opgenomen in de Planontwikkelingslijst, het meerjarenprogramma Wegen van de provincie. Vervolgens kan aan Provinciale Staten krediet worden aangevraagd en wordt begonnen aan de tracévoorbereiding, waaronder een MER/trajectstudie naar tracé-alternatieven en inrichtingsvarianten. Dit mondt uit in een uiteindelijke tracékeuze. Ruimtelijk wordt deze tracékeuze vastgesteld door wijziging van het bestemmingsplan en door een partiële herziening van het Streekplan.

Complicerend in deze case is, dat elk van de vier tracé-alternatieven in meer of mindere mate een gedeelte van het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) doorkruist. Binnen de huidige hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid is ten aanzien van het CVN sprake van zeer restrictief beleid. De noodzaak van aantasting van het CVN zal dan zeer goed moeten zijn onderbouwd.

7. CONCLUSIES

- Planning van tracémogelijkheden voor een weg moet gebeuren vanuit een gebiedsvisie in plaats vanuit een verkeersprogramma.
- De gebiedsvisie dient een planhorizon te hebben van 15 tot 30 jaar.
- Het sectorbeleid is als meer constante factor uitgangspunt voor de gebiedsvisie.
- De gebiedsvisie richt zich daarbij op de waarschijnlijke keuzes.
- Tracémogelijkheden dienen zich aan op de grenzen van functionele eenheden binnen het lange termijn perspectief voor het gebied.
- Bundeling van tracémogelijkheden leidt tot te beoordelen samenhangende tracés.
- De (voor)beoordeling geeft inzicht in denkbaarheid, probleemoplossend vermogen, kansrijkheid en planrisico's.
- Keuzeprofielen kunnen hulp bieden bij de (voor)beoordeling.
- Het resultaat kan dienen als input voor een MER.