

N303 rondweg Voorthuizen

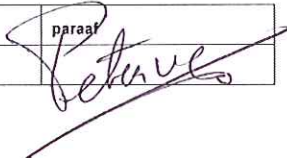
beantwoording zienswijzen



N303 rondweg Voorthuizen

beantwoording zienswijzen

referentie	projectcode	status
VO19-1/14-018.884	VO19-1	definitief 01
projectleider	projectdirecteur	datum
ing. P. van Weelden MSc	ing. M.T. Marshall	8 oktober 2014

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ing. P. van Weelden MSc	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Antwoord op uw zienswijze	1
1.2. Leeswijzer	2
2. INPASSINGSPLAN	3
2.1. Redactionele opmerkingen	3
2.2. Schade	5
2.3. Aanpassingen na voorontwerp	6
3. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	7
3.1. Archeologie	7
3.2. Cultuurhistorie	8
4. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	11
4.1. Zorgvuldigheid besluitvorming	11
4.2. Doortrekken A30	13
4.3. Tracékeuze	14
4.3.1. Doelbereik en nut en noodzaak	14
4.3.2. Oostelijke of westelijke rondweg	15
4.3.3. Pootje Noord	18
4.4. Ontkoppeling procedure rondweg en ontwikkeling Harselaar	19
5. UITVOERBAARHEID EN DRAAGVLAK	21
5.1. Economische uitvoerbaarheid	21
5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid (draagvlak)	22
6. PROCEDURE EN INSPRAAK	25
6.1. Communicatie	25
6.2. Eerdere inspraakreacties en/of zienswijzen	27
6.3. Zienswijzen	28
6.3.1. Zienswijzen richten aan Provinciale Staten	28
6.3.2. Geen zienswijzen op Pootje Noord	29
6.3.3. Beantwoording zienswijzen	29
7. VERKEER	31
7.1. Verkeersintensiteiten	31
7.2. Maximumsnelheid	40
7.3. Verkeersveiligheid	43
7.4. Oversteekbaarheid en barrièrewerking	49
7.5. Landbouwverkeer	51
7.6. Vrachtverkeer	55
7.7. Sluipverkeer	55
8. ONTWERP	57
8.1. Hoogteligging	57
8.2. Verbinding rondweg-Rubensstraat	57
8.3. Viaduct	59
8.4. Kruispunten en aansluitingen	60
8.5. In- en uitritten	65
8.6. Fietsverkeer	65
8.7. Maatregelen in de kern	66

8.8.	Bebouwde kom	66
8.9.	Onduidelijkheden in ontwerp	67
9.	NATUUR EN ECOLOGIE	69
9.1.	Algemeen	69
9.2.	Effecten algemeen	69
9.3.	Flora en fauna	70
9.4.	Natura 2000	73
9.5.	Ecologische hoofdstructuur (EHS)	74
9.6.	Mitigerende en compenserende maatregelen	75
10.	EXTERNE VEILIGHEID	77
11.	GELUID	79
11.1.	Effecten	79
11.2.	Onderzoeksmethode en uitgangspunten	82
11.3.	Hogere waarden	85
11.4.	Effecten en maatregelen begraafplaats	87
11.5.	Maatregelen	88
11.6.	Westenwind	90
12.	GEZONDHEID	91
13.	HINDER EN LEEFBAARHEID	93
13.1.	Lichthinder	93
13.2.	Leefbaarheid en privacy	93
13.3.	Uitzicht	95
14.	LANDSCHAP	97
14.1.	Onderzoeksmethode en uitgangspunten in MER	97
14.2.	Effecten	98
14.3.	Mitigerende en compenserende maatregelen	99
15.	RUIMTEGEBRUIK	101
15.1.	Doorsnijding	101
15.2.	Uitbreiding begraafplaats	103
15.3.	Landbouw	103
16.	LUCHTKWALITEIT	105
16.1.	Onderzoeksmethode en uitgangspunten	105
16.2.	Effecten	108
16.3.	Maatregelen	109
17.	MILIEUEFFECTRAPPORT	111
17.1.	Kwaliteit en zorgvuldigheid	111
17.2.	Beleidskader	112
17.3.	Referentiesituatie en Pootje Noord	113
17.4.	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	115
17.5.	Varianten	116
18.	WATER	117
19.	OVERIG	119

19.1. Groot onderhoud N303	119
19.2. 2nd opinion MER	119

laatste bladzijde	124
-------------------	------------

BIJLAGEN	aantal blz.
-	

1. INLEIDING

Een nieuwe N303 om Voorthuizen zal de leefbaarheid in het dorp verbeteren. Het verkeer op de N303 rijdt nu dwars door de kern Voorthuizen. Met als gevolg vertragingen, onveilige situaties en hinder. Het verkeer wordt daarbij alleen maar drukker, waardoor de leefbaarheid in de kern verslechtert. Een omleiding van het verkeer om het dorp biedt een duurzame oplossing.

Uit verschillende alternatieve tracés kozen Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Gelderland in december 2010 voor een westelijke rondweg om Voorthuizen. Dankzij de westelijke rondweg wordt de doorgaande verkeersstroom grotendeels van de kern naar de nieuwe rondweg verplaatst. Voor de bewoners van Voorthuizen betekent dat een grote verlichting: de kern wordt veiliger en leefbaarder. GS baseerden hun keuze op basis van onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven, het oplossend vermogen van de alternatieven, de financiële kosten en het maatschappelijk draagvlak.

GS hebben op 4 december 2012 het ontwerp inpassingsplan voor de rondweg N303 om Voorthuizen vastgesteld. Het inpassingsplan (provinciaal inpassingsplan, PIP), vergelijkbaar met een gemeentelijk bestemmingsplan, maakt de aanleg van de rondweg om Voorthuizen planologisch en juridisch mogelijk. Van 13 december 2012 tot en met 23 januari 2013 lag het ontwerp inpassingsplan met de bijbehorende documenten en het ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage. Het ontwerpbesluit hogere waarden heeft betrekking op de maatregelen die worden getroffen op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). In deze periode konden zienswijzen worden ingediend op het ontwerp inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden.

Er zijn in totaal 104 zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan ontvangen. Daarnaast zijn er 48 zienswijzen ontvangen op het ontwerpbesluit hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder. Een deel van de zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere waarden had betrekking op het inpassingsplan en die zienswijzen zijn ook in voorliggend rapport meegenomen.

Het ontwerpbesluit hogere waarden van december 2012 is aangepast naar aanleiding van nieuwe verkeerscijfers en het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. Om die reden is een nieuwe procedure voor het vaststellen van hogere waarden gestart. Van 17 maart 2014 tot 29 april 2014 konden belanghebbenden, (toekomstige) eigenaars, huurders of gebruikers, schriftelijk of mondeling zijn of haar zienswijze over het ontwerpbesluit indienen. Degenen die in de vorige procedure zienswijzen hebben ingediend moesten dat, indien gewenst, in deze nieuwe procedure opnieuw doen. De zienswijzen op het aangepaste ontwerpbesluit hogere waarden zijn beantwoord en bijgevoegd bij het besluit hogere waarden.

In dit rapport geeft de provincie Gelderland antwoord op de ontvangen zienswijzen. Dit rapport wordt samen met het definitieve inpassingsplan vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Gelderland.

1.1. Antwoord op uw zienswijze

De provincie heeft alle zienswijzen in hun geheel doorgenomen en samengevat. De samengevatte zienswijzen zijn op basis van thema en argumenten geclusterd. Omdat er veel overlap is tussen de argumenten in de zienswijzen, zijn de unieke argumenten gefilterd. De unieke argumenten zijn opgenomen en beantwoord in dit rapport.

1.2. Leeswijzer

Dit rapport is thematisch opgebouwd. Aan elk thema is één hoofdstuk gewijd (bijvoorbeeld verkeer, geluid of lucht). Zover nodig, is er binnen elk hoofdstuk nader onderscheid gemaakt naar subthema's (zoals effecten of maatregelen). Aan elk subthema is één paragraaf gewijd. Binnen de hoofdstukken of paragrafen zijn vervolgens de unieke argumenten beschreven, met direct daaronder het antwoord daarop van de provincie. Zie onderstaande tabel voor de weergave van de opbouw van het rapport.

Tabel 1.1. Opbouw rapport

7.	verkeer	(hoofdstuktitel: thema)
7.1	verkeersintensiteiten	(paragraaf: subthema)
	argument 1	(uniek argument 1)
	antwoord	(antwoord)
	argument 2	(uniek argument 2)
	antwoord	(antwoord)

In enkele gevallen leidt de beantwoording van een uniek argument tot een aanpassing in het inpassingsplan. Als dat het geval is, is hierop in de beantwoording van het unieke argument ingegaan. Een overzicht van wijzigingen in het PIP is opgenomen in de vastgestelde versie van het PIP.

2. INPASSINGSPLAN

2.1. Redactionele opmerkingen

Argument 1

In paragraaf 1.3.1 van de plantoelichting is de aansluiting ten noorden van de begraafplaats onnauwkeurig geformuleerd.

Antwoord

De betreffende paragraaf geeft een globale beschrijving van het plangebied, die middels een afbeelding bij de tekst wordt verduidelijkt. De exacte begrenzing van het plangebied van het inpassingsplan is aangegeven op de digitale verbeelding, die is te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Argument 2

In paragraaf 1.3.1 van de plantoelichting is de ontsluitende functie voor Prinsenkamp, Huinen en erftoegangsfunctie voor Firma Struik, Recreatiepark Meezenhof en Voorthuizerweg 6 en verder, niet genoemd.

Antwoord

In paragraaf 1.3.2 van het inpassingsplan is kort ingegaan op de huidige verkeersstructuur in en rondom Voorthuizen. De beschrijving is beperkt tot de belangrijkste wegen in Voorthuizen en hun dominante functie.

Argument 3

In paragraaf 1.4 van de plantoelichting is niet aangegeven dat het bestemmingsplan voor het bedrijf Struik, gelegen binnen de gemeente Nijkerk, ook van toepassing is.

Antwoord

Het bedrijf Struik is geregeld in het bestemmingsplan Struikfoods 2012. Er is inderdaad enige overlap tussen het inpassingsplan en het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Struikfoods 2012 is daarom toegevoegd aan paragraaf 1.4 van het inpassingsplan.

Argument 4

In hoofdstuk 1 van de plantoelichting is de beschrijving van knelpunten in de huidige situatie en de doelstelling van het project gewijzigd. Het aspect verkeersveiligheid wordt niet meer benoemd als knelpunt in de huidige situatie. De drie oorspronkelijke doelstellingen zijn nu samengevat in twee doelstellingen, waaraan de resultaten van het Milieu Effect Rapport (MER) niet worden getoetst in paragraaf 2.2.3. Voorbij wordt gegaan aan het verminderen van oost-west verkeer door Voorthuizen.

Antwoord

In hoofdstuk 1 van de plantoelichting is het aspect verkeersveiligheid wel benoemd als knelpunt in de huidige situatie.

De doelstellingen in paragraaf 1.2.4 van het inpassingsplan zijn direct ontleend aan het MER. Ten aanzien van het MER is de doelstelling met betrekking tot het oost - west verkeer door Voorthuizen vervallen. Dit betreft een doelstelling van de gemeente Barneveld, die ook als zodanig is benoemd in het MER. Deze doelstelling wil de gemeente realiseren door middel van een noordelijke rondweg. De gemeente heeft hiervoor een (separaat) bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor de gemeentelijke noordelijke rondweg sluit aan op het inpassingsplan van de westelijke rondweg.

Argument 5

In paragraaf 4.3.4 wordt ingegaan op te amoveren woningen en gebouwen. Dit zijn gevolgen van het plan die niet horen bij de toelichting op het tracé.

Antwoord

De noodzakelijke aankoop en sloop van woningen is een belangrijke consequentie van de geplande westelijke rondweg. Daarom is dit in de toelichting op het plan beschreven.

Argument 6

Enkele begripsbepalingen die waren opgenomen in het voorontwerp inpassingsplan zijn niet meer opgenomen in ontwerp inpassingsplan. Het betreft de begrippen geluidgevoelig object, geluidsbelasting, hogere grenswaarde, landschappelijke waarde, normale onderhoud- of exploitatiewerkzaamheden, nutsvoorziening, peil en verbeelding.

Antwoord

Door voortschrijdend inzicht en naar aanleiding van het vooroverleg zijn de planregels tussen voorontwerp inpassingsplan en ontwerp inpassingsplan op onderdelen aangepast. Zo zijn onder andere bepalingen van begrippen die niet voorkomen in de planregels van het ontwerp inpassingsplan verwijderd.

Overigens is ook het definitieve inpassingsplan op onderdelen aangepast, naar aanleiding van zienswijzen en voortschrijdend inzicht. Deze aanpassingen betreffen ook de begripsbepalingen. Een overzicht van de aanpassingen tussen ontwerp inpassingsplan en het vast te stellen inpassingsplan is opgenomen in het inpassingsplan.

Argument 7

Ten opzichte van voorontwerp inpassingsplan zijn in het ontwerp inpassingsplan nieuwe bestemmingen toegevoegd en zijn bestemmingsregels inhoudelijk veranderd. Zo zijn toegevoegd de bestemmingen Groen, Natuur, Water, Waarde-Archeologie-1, Waarde-Archeologie-2, Waterstaat-waterlopen. Verder is de redactie van de bestemming Verkeer gewijzigd, onder andere ten aanzien van het toegelaten gebruik en bouwhoogtes. Toegevoegd zijn nadere eisen, specifieke gebruiksregels en afwijkingsbevoegdheid.

Antwoord

In het voorontwerp inpassingsplan is uitsluitend de rondweg geregeld. Vervolgens is bij het opstellen van het ontwerp inpassingsplan gebleken dat ook een aantal andere specifieke bestemmingen geregeld moesten worden, zoals:

- de bestemmingen 'Groen' en 'Water', voor een duidelijkere regeling voor maatregelen met betrekking tot landschappelijke inpassing en waterhuishouding;
- de bestemming 'Natuur' ten behoeve van natuurcompensatie- en/of mitigatie;
- de dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie-1' en 'Waarde-Archeologie-2', voor de bescherming van eventuele archeologische waarden;
- de dubbelbestemming 'Waterstaat-waterlopen' voor de waterhuishouding.

Wat betreft de bestemming 'Verkeer' zijn in het ontwerp bestemmingsplan specifieke gebruiksregels opgenomen en de mogelijkheid om hiervan af te wijken, mede conform het vigerende planologische beleid van de gemeente Barneveld.

Argument 8

De artikelen 11 tot en met 16 van de planregels moeten worden verplaatst naar het hoofdstuk Algemene regels.

Antwoord

Het inpassingsplan is opgebouwd conform de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012). Artikelen 10 tot en met 14 (anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene procedure-regels) behoren tot het hoofdstuk 'Algemene regels' en zijn ook dusdanig geregeld. De artikelen 15 en 16 (overgangsrecht en slotregel) zijn conform de SVBP opgenomen in hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'.

2.2. Schade**Argument 1**

De nieuwe rondweg leidt tot waardevermindering van de eigen woning en derhalve tot planschade, die moet worden vergoed door de provincie. Gevraagd wordt wie de waarde van het vastgoed en de schade gaat bepalen, welke eisen daarvoor gelden en of er een voorschot kan worden uitgekeerd.

Antwoord

De provincie heeft diverse maatregelen in het PIP opgenomen om de negatieve effecten van de rondweg te mitigeren, zoals wallen langs de rondweg voor afscherming van geluid en licht. Indien men van mening is dat men alsnog schade lijdt, kan men aanspraak maken op planschade.

Het recht op planschadevergoeding is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Wanneer iemand door een provinciale planologische maatregel (zoals het onderhavige inpassingsplan voor de rondweg) schade lijdt door inkomstenderving of waardevermindering van een onroerende zaak, kan een tegemoetkoming worden gevraagd bij de provincie Gelderland. Er moet worden voldaan aan de voorwaarden zoals beschreven in afdeling 6.1 Wro. Op de website van de provincie kan een aanvraagformulier tegemoetkoming in planschade worden gedownload. Het ingevulde aanvraagformulier moet worden ingediend bij de gemeente waarin de schadeoorzaak is gelegen.

Conform de Planschadeverordening Gelderland wordt de aanvraag om tegemoetkoming in planschade voor advies voorgelegd aan een onafhankelijk taxatieadviseur. De adviseur kan inlichtingen en adviezen inwinnen bij derden en stelt zich vaak zelf ook ter plaatse op de hoogte van de situatie. Het advies van de adviseur wordt zwaarwegend betrokken in het besluit tot schadevergoeding.

Op grond van artikel 6.1.3.7 Bro kan de provincie een voorschot toekennen, indien aanvrager naar redelijke verwachting in aanmerking komt voor een tegemoetkoming planschade en zijn belang naar het oordeel van de provincie een zodanig voorschot vordert.

Argument 2

De nieuwe rondweg leidt tot een dusdanige verslechtering van het woonklimaat, dat de provincie moet overgaan tot aankoop van de woning en het verstrekken van een financiële vergoeding, zodat reclamant zich een gelijkwaardig woongenot kan verschaffen.

Antwoord

Op basis van het milieuonderzoek in het kader van het inpassingsplan is geconcludeerd dat er aan de vigerende wet- en regelgeving wordt voldaan. Er ontstaan daarmee geen onaanvaardbare situaties. De provincie meent daarom dat zij niet hoeft over te gaan tot aankoop van de woning. Indien u het daarmee niet eens bent, verwijzen wij naar het antwoord op argument 1 in deze paragraaf.

Argument 3

De nieuwe rondweg leidt tot schade door inkomsten- en/of omzetsderving. Deze schade moet door de provincie worden vergoed.

Antwoord

In het wegontwerp behorende bij het PIP zijn enkele maatregelen opgenomen die de schade mitigeren, zoals een oversteek voor landbouwverkeer. Indien men van mening is dat men nog steeds schade lijdt, geldt het antwoord bij argument 1.

Argument 4

De nieuwe rondweg belemmert plannen voor toekomstige bedrijfsuitbreiding. Dit veroorzaakt bedrijfsschade die moet worden vergoed door de provincie.

Antwoord

Tussen de provincie en de gedupeerde lopen onderhandelingen. Zie verder het antwoord bij argument 1 in deze paragraaf.

Argument 5

De nieuwe rondweg leidt tot een gewijzigde huisnummering langs de Rijksweg. Dit heeft negatieve administratieve en organisatorische gevolgen.

Antwoord

Door de realisatie van de rondweg wijzigen de nummers van adressen langs bestaande wegen niet.

2.3. Aanpassingen na voorontwerp**Argument 1**

Gevraagd wordt op welke onderdelen het ontwerp inpassingsplan in de nabijheid van Rubensstraat 36 en 40 is aangepast sinds de presentatie van het voorontwerp inpassingsplan op 29 maart.

Antwoord

Ten opzichte van het voorontwerp inpassingsplan is de plangrens tevens bestemmingsgrens 'Verkeer' in het ontwerp inpassingsplan verruimd tot de westzijde van de Rubensstraat, zodat ter plaatse het gehele wegprofiel dezelfde bestemming heeft. Ter plaatse is in het ontwerp inpassingsplan verder de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' toegevoegd. Het voorontwerp inpassingsplan is nog steeds te bekijken in het dossier op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Verder geldt dat er tussen ontwerp inpassingsplan en definitief inpassingsplan ook enkele wijzigingen zijn doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn overzichtelijk samengevat in paragraaf 1.5 van de toelichting op het inpassingsplan.

3. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

3.1. Archeologie

Argument 2

Het archeologisch onderzoek dient plaats te vinden voordat gronden worden aangekocht, omdat anders het risico bestaat van kapitaalsvernietiging.

Antwoord

Er is inmiddels een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek archeologie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het thema archeologie voor een groot deel van het tracé geen belemmering vormt. Alleen in het gebied ten noorden van de Overhorsterweg is nog nader onderzoek nodig naar mogelijke archeologische waarden. Potentieel schadelijke werken en werkzaamheden kunnen in dat gebied slechts worden uitgevoerd als door middel van nader onderzoek is aangetoond dat archeologische waarden niet worden geschaad, dan wel in voldoende mate zijn onderzocht en opgegraven. In het inpassingsplan is voor deze gebieden een dubbelbestemming opgenomen waarin de omgang met de mogelijke archeologische waarden is geborgd.

Argument 3

Het document 'wetenschappelijk kader voor onderzoek Harselaar Zuid en de Driehoek' (RAM nr. 118) is niet gebruikt in het MER. De commissie voor de m.e.r. vraagt hier om in de richtlijnen.

Antwoord

De ontwikkeling van Harselaar Zuid en Driehoek is ontkoppeld van het plan voor de realisatie van de rondweg en daarmee is ook de relevantie van het wetenschappelijk kader niet relevant voor het MER voor de rondweg Voorthuizen. De ontwikkeling van bedrijventerrein(en) Harselaar zijn in de m.e.r. voor de rondweg Voorthuizen beschouwd als autonome ontwikkeling. De bestemmingsplannen voor Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek zijn inmiddels vastgesteld.

Argument 4

In het MER zijn de criteria voor archeologie ten onrechte aan elkaar gelijk gesteld. Het zeker raken van een vindplaats weegt zwaarder dan doorsnijding van een gebied met een verwachtingswaarde.

Antwoord

In het MER zijn alle thema's en criteria per alternatief en variant geanalyseerd en beoordeeld. De criteria zijn niet gewogen en ook niet aan elkaar gelijk gesteld. Naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. en de provincie biedt het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over de tracékeuze. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 5

In het MER ontbreken klassengrenzen bij de beoordeling op het thema Archeologie. De beoordeling is daarmee niet navolgbaar.

Antwoord

De beoordeling van de effecten op het thema archeologie is gebaseerd op de verschillen tussen de alternatieven en het onderscheidende vermogen van de alternatieven per criterium. Hoe de beoordeling precies tot stand is gekomen, is beschreven in hoofdstuk 12 en samengevat in tabel 12.6 van het MER.

Daarnaast geldt dat door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) en de provincie is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden. In het kader van het inpassingsplan is nader onderzoek verricht naar archeologie om de mogelijke aanwezige waarden beter in beeld te brengen.

Argument 6

Als in het MER de verbinding Apeldoornsestraat-Voorthuizerweg wordt meegenomen in de referentiesituatie, wijzigt de beoordeling.

Antwoord

De realisatie van de verbinding is een initiatief van de gemeente Barneveld. Ten tijde van het MER speelde dit initiatief nog niet en had er ook nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Om die reden is de noordelijke rondweg geen onderdeel van de referentiesituatie in het MER. De effecten van de noordelijke rondweg zijn wel in het MER en in de tracékeuze meegenomen. In het MER zijn diverse alternatieven onderzocht. Het gaat om de hoofdalternatieven Midden, Midden-Oost en Oost. Binnen het alternatief Midden zijn de varianten M1 en M2 onderzocht. De varianten M1 en M2 zijn varianten op de geplande westelijke rondweg om Voorthuizen. Variant M1 betreft daarbij de variant waarin een westelijke rondweg plus noordelijke rondweg wordt gerealiseerd. Op basis van de uitkomsten van het MER is een tracékeuzenotitie opgesteld. Het daarin voorgestelde voorkeursalternatief is gebaseerd op variant M2 (de variant zonder noordelijke rondweg).

Door de Commissie voor de m.e.r. is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor besluitvorming. De provincie deelt deze conclusie en ziet geen aanleiding voor herziening van het MER.

3.2. Cultuurhistorie

Argument 1

In het MER worden in tabel 12.6 alle criteria aan elkaar gelijk gesteld. Dit is niet terecht. Bijvoorbeeld zekere fysieke doorsnijding van landschap moet zwaarder wegen dan doorsnijding van verwachte archeologische waarden. Ook effecten op cultuurhistorie zijn ten onrechte aan elkaar gelijk gesteld. Bijvoorbeeld doorsnijding van een historisch voetpad moet zwaarder wegen dan doorsnijding van een beek. RCE stelt in hun handreiking hiervoor een methodiek beschikbaar.

Antwoord

In het MER zijn alle thema's en criteria per alternatief en variant geanalyseerd en beoordeeld. De criteria zijn niet gewogen en ook niet aan elkaar gelijk gesteld. Naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. en de provincie biedt het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over de tracékeuze. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 2

In het MER ontbreken klassengrenzen bij de beoordeling op het thema Cultuurhistorie. De beoordeling is daarmee niet navolgbaar.

Antwoord

De beoordeling van de effecten op het thema cultuurhistorie is gebaseerd op de verschillen tussen de alternatieven en het onderscheidende vermogen van de alternatieven per criterium. Hoe de beoordeling precies tot stand is gekomen, is beschreven in hoofdstuk 12 en samengevat in tabel 12.6 van het MER. Daarnaast geldt dat door de Commissie voor de m.e.r. en de provincie is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 3

Effectbeoordeling in het MER is objectgericht en niet ensemblericht. Effect op historische samenhang en hun directe omgeving is relevant. De redenen voor aanwijzing van monumenten dienen ook in het MER te worden meegenomen. Ook representativiteit en zeldzaamheid van objecten of elementen dient te worden beoordeeld. Ook is de visuele verstoring van cultuurhistorische waarden ten onrechte buiten beschouwing gelaten.

Antwoord

De waarde van cultuurhistorische elementen en monumenten is afhankelijk van diverse aspecten. Hetzelfde geldt voor de effecten van de rondweg op deze elementen en monumenten. In het MER is gekozen voor een zo neutraal mogelijke effectbeschrijving, op basis van kwantitatief meetbare effecten. Door de Commissie voor de m.e.r. en de provincie is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 4

In de beoordeling in het MER wordt de gebruikelijke onderzoeksmethode conform handreiking RCE 'cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA' en advies van de Commissie voor de m.e.r. terzijde gelegd.

Antwoord

De handreiking dateert van juni 2008. De handreiking was daarom nog niet beschikbaar ten tijde van het uitvoeren van het onderzoek. Het MER is ter advisering voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. (Cmer). Door de Cmer is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 5

Belangrijke geografische en bouwhistorische waarden ontbreken in het MER, zoals groene lijnelementen en historische bebouwingslinten. Ten onrechte wordt niet ingegaan op de kwaliteiten in de visie Lijnen in het landschap (2010). Het MER schiet tekort als wettelijke basis voor het inpassingsplan omdat niet is ingegaan op niet beschermde historische waarden.

Antwoord

'Groene lijnelementen' zijn beschouwd in het thema Landschap, als onderdeel van het aspect landschapspatronen. Historische bebouwingslinten zijn niet expliciet meegenomen in het MER. Dit geldt wel voor cultuurhistorische elementen zoals wegen of paden met hoge cultuurhistorische waarde. Dit aspect dekt in dit project ook de historische bebouwingslinten.

In 2010 is het MER vastgesteld en de voorkeur uitgesproken voor een westelijke rondweg. In de verdere uitwerking van de westelijke rondweg is een landschapsvisie opgesteld: Lijnen in het landschap. Deze visie vormt de basis voor de nadere uitwerking van de rondweg. Het landschapsplan, behorende bij het inpassingsplan, is gebaseerd op deze visie. Hiermee is inhoud gegeven aan een zorgvuldige inpassing van de rondweg in zijn omgeving.

4. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.1. Zorgvuldigheid besluitvorming

Argument 1

Voorthuizen wordt opgeofferd voor regionale belangen en de plannen zijn door recente ontwikkelingen achterhaald. Het plan dient een ander belang dan de verkeersproblemen in Voorthuizen.

Antwoord

De doelstelling van het project is in goed onderling overleg tussen de gemeente Barneveld en de provincie geformuleerd. In paragraaf 1.2.4 van het inpassingsplan is de doelstelling van de rondweg opgenomen:

- het ontlasten van het centrum van Voorthuizen van doorgaand (vracht)verkeer en het oplossen en verbeteren van de verkeersveiligheid- en leefbaarheidproblematiek in Voorthuizen;
- het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N303 en de bereikbaarheid van Voorthuizen.

In de doelstelling van het project staan daarmee vooral lokale belangen centraal. De rondweg lost de bestaande problematiek in de kern van Voorthuizen als gevolg van het regionale doorgaande verkeer zoveel mogelijk op, zie ook paragraaf 1.2.4 van de toelichting op het inpassingsplan.

Argument 2

De provincie heeft een voorgenomen besluit gemaakt. De keuze voor een westelijke rondweg is al in het Statenakkoord van 2007 gemaakt voordat het MER en het PIP zijn opgesteld en aan GS werden aangeboden. Voorkom tunnelvisie en heroverweeg de besluitvorming.

Antwoord

De inhoudelijke onderzoeken in het kader van de m.e.r. zijn uitgevoerd in de periode 2006-2008. Ten behoeve van het Statenakkoord hebben GS en PS zich begin 2007 laten informeren over de stand van zaken en vooruitlopend op de publicatie van het MER geconcludeerd dat een westelijke rondweg de beste oplossing biedt. De besluitvorming daarna is gebaseerd op de informatie in het MER, informatie over de kosten van de alternatieven en het maatschappelijke draagvlak, zie voor een nadere onderbouwing de Tracékeuzenotitie (bijlage 7 bij het inpassingsplan). De provincie is van mening dat er een goed afgewogen besluit is gemaakt en dat er voor een goede oplossing is gekozen. Er is geen aanleiding om de besluitvorming te heroverwegen.

Argument 3

Het besluit is onzorgvuldig en ondemocratisch voorbereid en er ontbreekt een goede onderbouwing: de informatie is onvolledig en gebaseerd op onjuiste aannames en er is onvoldoende gekeken naar negatieve effecten en de toekomst.

Antwoord

In het MER zijn de effecten van de alternatieven en de varianten op een breed scala aan milieuthema's beschreven. Het MER is integraal betrokken in de besluitvorming. Zowel de provincie als de Commissie voor de m.e.r. zijn van mening dat het MER en de aanvulling daarop, de essentiële informatie voor besluitvorming bevatten.

Argument 4

Discussies over nut en variantenafweging zijn op een gebrekkige manier gevoerd.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. Ter informatie geldt onderstaand overzicht van het doorlopen proces over informatiedeling, beeldvorming en inspraak:

- tot 2003: onderzoeken naar doortrekking huidige A30 tussen A1 en A28. Conclusie: onvoldoende nut en noodzaak in relatie tot de investering;
- 2003: provincie Gelderland kiest voor een plaatselijke omleiding van de N303 bij Voorthuizen ter verlichting van de druk op de bereikbaarheid van de kern en de leefbaarheid in de kern;
- juli 2004: overleg in brede klankbordgroep*;
- augustus 2004: publicatie startnotitie m.e.r.;
- september 2004: publicatie en brede verspreiding van nieuwsbrief;
- maart 2005: richtlijnen voor de m.e.r. vastgesteld;
- oktober 2005: vergaderingen van de klankbordgroep over tracés;
- november 2005: publicatie trechternotitie;
- 2006-2007: milieuonderzoeken;
- begin 2007: Provinciale Staten ingelicht over de actuele stand van de onderzoeken, PS besluiten om in het Statenakkoord een westelijke rondweg op te nemen;
- juli 2007: vergadering klankbordgroep*;
- 2008: gesprekken over splitsing m.e.r.-procedures N303 rondweg Voorthuizen en bedrijventerrein Harselaar;
- 2008-2009: actualisatie m.e.r. onderzoeken, mede naar aanleiding van nieuwe regelgeving;
- november 2009: publicatie en brede verspreiding van nieuwsbrief;
- februari 2010: vaststelling MER N303 Rondweg Voorthuizen;
- maart en april 2010: terinzagelegging MER;
- september 2010: positief toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.;
- oktober 2010: publicatie beantwoording zienswijzen op het MER;
- december 2010: publicatie Tracékeuzenotitie GS;
- 2011: uitwerken wegontwerp en inpassing;
- 30 november 2011: informatiebijeenkomst concept-wegontwerp;
- 2012: opstellen inpassingsplan;
- 29 maart 2012: inloopbijeenkomst en reactiemogelijkheid op het voorontwerp inpassingsplan;
- juli 2012: beantwoording reacties op het voorontwerp inpassingsplan;
- 4 december 2012: vaststelling ontwerp inpassingsplan;
- 13 december 2012 t/m 23 januari 2013: terinzagelegging ontwerp inpassingsplan;
- 13 december 2012: inloopbijeenkomst;
- 2013: beantwoording zienswijzen;
- 2013-2014: opstelling definitief inpassingsplan.

*In de klankbordgroep waren onder meer de volgende organisaties vertegenwoordigd: Gemeenten Amersfoort, Zeewolde en Barneveld, Provincies Flevoland, Utrecht en Gelderland, Rijkswaterstaat, Dienst Landelijk Gebied, KvK, GLTO, Geldersch Landschap, Milieu-federatie, IVN, Milieuwerkgroep, VPb, Buurtvereniging Appel Driedorp, Buurtvereniging Prinsenkamp, en diverse belanghebbenden in het studiegebied.

Bovenstaande betekent dat er sprake is van jarenlange brede en open informatiedeling en discussie in de aanloop naar de tracékeuze en het opstellen van het inpassingsplan. Daarnaast heeft in die jaren veel overleg plaatsgevonden met de gemeente Barneveld op ambtelijk en bestuurlijk niveau. De provincie is van mening dat er voldoende gelegenheid is geweest om argumenten rondom de tracékeuze en het inpassingsplan naar voren te brengen, door welke partij dan ook. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat bepaalde relevante argumenten, met invloed op de tracékeuze of het inpassingsplan, niet zijn gehoord.

Argument 5

De procedure is slecht en onzorgvuldig uitgevoerd. De procedure voor het inpassingsplan en de procedure voor Pootje Noord zijn niet goed op elkaar afgestemd. Het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Barneveld houdt al rekening met de westelijke rondweg.

Antwoord

Het plan 'Pootje Noord', de rechtstreekse verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat langs het Wilbrinksbos, is een initiatief van de gemeente Barneveld. De verbinding is naar het oordeel van de provincie niet nodig voor het goed laten functioneren van de N303/westelijke rondweg. Bij het ontwerp van de rondweg en de aansluiting daarvan op de bestaande wegenstructuur heeft evenwel een goede ambtelijke en bestuurlijke afstemming plaatsgevonden, ook met het oog op het initiatief van de gemeente Barneveld.

Het bestemmingsplan Buitengebied 2012 van de gemeente Barneveld (vastgesteld d.d. 28 mei 2013) dekt het plangebied van de westelijke rondweg. Het plangebied van de westelijke rondweg heeft nu hoofdzakelijk de bestemming 'Agrarisch'.

Argument 6

De provincie heeft een dubbele pet op als handhaver van milieuregelgeving en planologische regelgeving enerzijds en initiatiefnemer van de rondweg anderzijds. De provincie heeft een verborgen agenda.

Antwoord

De agenda van het dagelijks bestuur van de provincie komt tot stand in een open debat binnen Gedeputeerde Staten. De besluitvorming wordt gecontroleerd en desgewenst bijgestuurd door Provinciale Staten, die bovendien haar eigen agenda en debat bepaalt. In het duale stelsel geldt een strikte scheiding van de uitvoerende en de controlerende macht. Dit geldt ook voor initiatief en besluitvorming rondom infrastructurele projecten en andere projecten en ook met betrekking tot handhaving van de milieu- en planologische regels; taken die nu juist op verschillende borden liggen.

Argument 7

De provincie moet na jaren van voorbereiding eindelijk de rondweg realiseren.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

4.2. Doortrekken A30

Argument 1

De rondweg is slechts een voorfase van een autosnelweg tussen de A28 en A30. Zie daarvoor onder andere MER Putten uit 2004, de trechternotitie uit 2009 en het GVVP uit 2010.

Antwoord

Het doortrekken van de A30 naar de A28 is niet aan de orde. Voor de aanleg van een autoweg tussen A1 of A30 en de A28 is er onvoldoende aanleiding, is onvoldoende draagvlak bij het Rijk en de aanliggende gemeenten en zijn er geen financiële middelen. De belangrijkste aanleiding voor de planstudie voor de N303 rondweg Voorthuizen is de verbetering van de doorstroming voor het regionaal verkeer en de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in Voorthuizen. Dit zijn lokale doelen waarvoor nu een lokale oplossing wordt voorbereid.

Argument 2

Doortrekken van de A30 naar de A28 is een betere en structurele oplossing.

Antwoord

Zie het antwoord op argument 1 in deze paragraaf: er is onvoldoende aanleiding voor het doortrekken van de A30, er is daarvoor onvoldoende draagvlak en er zijn daarvoor geen financiële middelen.

Argument 3

Onderzocht moet worden of er een aansluiting kan worden gemaakt tussen de A30 en de Rijksweg.

Antwoord

In de eerste fase van de planstudie zijn alternatieven onderzocht waarin de rondweg aansloot op de A30. Deze zijn beoordeeld als onvoldoende probleemoplossend en te duur en zijn daarom afgefallen. Dit is toegelicht in de trechternotitie (bijlage bij het inpassingsplan).

4.3. Tracékeuze**4.3.1. Doelbereik en nut en noodzaak****Argument 1**

De rondweg lost de problemen in het gehele dorp niet op doordat het niet bijdraagt aan een betere ontsluiting van de wijken in Voorthuizen, doordat het tracé geen oplossing biedt voor het oost-west verkeer en doordat het tracé maatregelen blokkeert waarmee de kern verkeersluw kan worden gemaakt.

Antwoord

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de westelijke varianten de grootste verbetering wat betreft verkeersafwikkeling en bereikbaarheid opleveren. Tevens blijkt dat alle alternatieven en varianten bijdragen aan een forse afname van het (doorgaande) verkeer door het centrum van Voorthuizen ten opzichte van de autonome ontwikkeling en ten opzichte van de huidige situatie. Ook blijkt dat alle alternatieven en varianten een positief effect sorteren op de luchtkwaliteit, de akoestische situatie, de verkeersveiligheid en de barrièrewerking binnen de kern Voorthuizen, waarmee wordt voldaan aan de geformuleerde doelstelling.

Als het gaat om maatregelen om de kern verkeersluw te maken, geldt dat de westelijke rondweg leidt tot een grote afname van het verkeer op de noord-zuid verbinding door Voorthuizen. Op de oost-west verbinding door Voorthuizen is er sprake van een minder sterke verkeersafname vanwege de westelijke rondweg. Dit betekent dat de rondweg de realisatie van maatregelen om de kern verkeersluw te maken bij voorbaat niet blokkeert en wat betreft de noord-zuid verbinding hiervoor juist mogelijkheden creëert.

Argument 2

De rondweg is niet nodig en is onnodige geldverspilling. Er is geen nut en noodzaak.

Antwoord

Gedeputeerde Staten zijn van mening dat er in de kern van Voorthuizen in de huidige situatie en in de toekomst sprake is van leefbaarheidknelpunten vanwege het doorgaande verkeer door Voorthuizen en dat er daarmee voldoende aanleiding is om daarvoor een structurele oplossing te zoeken. In de toekomstige situatie ontstaan daarnaast ook knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. In hoofdstuk 1 van het inpassingsplan is de probleemstelling nader toegelicht.

Argument 3

De rondweg veroorzaakt meer problemen dan zij oplost.

Antwoord

In het MER zijn de effecten van de alternatieven en varianten op een breed scala aan milieuthema's onderzocht. Het studiegebied van dit onderzoek betreft zowel de kern van Voorthuizen (waar de huidige provinciale weg ligt) als het buitengebied van Voorthuizen (waar de varianten zijn geprojecteerd). Uit het onderzoek blijkt dat per saldo de varianten tot positieve effecten leiden wat betreft verkeer en verkeerderelateerde aspecten, zoals luchtkwaliteit en geluid. Dit komt doordat het regionale doorgaande verkeer dat nu door de kern van Voorthuizen rijdt, wordt omgeleid via het buitengebied. Als gevolg hiervan vinden in de toekomst minder mensen hinder van het regionale doorgaande verkeer.

Daarnaast geldt dat op de ruimtelijke thema's landschap en natuur, vrijwel alle alternatieven en varianten negatief scoren ten opzichte van de huidige en autonome situatie. De aanleg van nieuwe infrastructuur leidt onvermijdelijk tot negatieve ruimtelijke effecten. In het inpassingsplan zijn diverse maatregelen opgenomen om de nieuwe weg goed in te passen in het landschap en om de negatieve effecten op de natuur te verkleinen dan wel weg te nemen.

Argument 4

Negatieve effecten van de rondweg zijn acceptabel om de leefbaarheid voor de bewoners van Voorthuizen te verbeteren.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

4.3.2. Oostelijke of westelijke rondweg**Argument 1**

Voor een oostelijke rondweg is meer draagvlak bij de gemeente Barneveld en bewoners.

Antwoord

Tegen het handhaven van de huidige situatie, tegen een westelijk tracé en tegen een oostelijk tracé bestaat weerstand. Uit het proces van informatiedeling en inspraak blijkt geen duidelijke, maatschappelijk breed gedeelde voorkeur voor één van de alternatieven.

Met de gemeente Barneveld heeft gedurende de looptijd van het project regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente aangegeven een voorkeur te hebben voor een oplossing inclusief de verbinding tussen de Apeldoornsestraat en de Voorthuizerstraat, dan wel in ieder geval een oplossingsrichting die deze verbinding niet onmogelijk maakt.

Gedeputeerde Staten hebben uiteindelijk na integrale afweging besloten om te kiezen voor een westelijke omleiding, omdat zij van mening zijn dat dit het beste tegemoet komt aan het oplossen van de problematiek tegen aanvaardbare kosten en met afdoende maatregelen voor het mitigeren en compenseren van bijkomende milieuschade. De gemeente Barneveld heeft haar steun uitgesproken voor deze keuze, mede door de ondertekening van een overeenkomst met de provincie.

Argument 2

Een oostelijke rondweg is korter en goedkoper. Het westelijke tracé leidt tot onnodig hoge kosten.

Antwoord

Ten noorden van de A1 zijn de oostelijke tracés met een nieuwe aansluiting op de A1 ongeveer 3,5 kilometer lang. Het westelijke tracé is circa 4 kilometer lang. Voor de oostelijke tracés zal er een nieuwe aansluiting op de A1 moeten worden aangelegd ten westen van de Garderbroekerweg. Omdat een extra aansluiting op de A1 onwenselijk is vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling op de A1, zal de bestaande aansluiting bij Barneveld moeten worden gesloten en afgebroken. Bij een oostelijk tracé zal er ten zuiden van de A1 bovendien een nieuwe wegverbinding moeten worden gerealiseerd tussen de nieuwe aansluiting op de A1 en de N800 (Wesselseweg) voor de ontsluiting van (boven)lokaal verkeer. Deze nieuwe wegverbinding is circa 2,5 km lang.

De route van het centrum van Barneveld tot de gemeentegrens met Nijkerk net ten noorden van Voorthuizen heeft via de drie tracés dan de volgende lengte:

- circa 6,5 km via de huidige route Stationsweg, Baron van Nagellstraat, Rembrandtstraat, Rubensweg;
- circa 7,5 km via het westelijke tracé;
- circa 9,0 km via het oostelijke tracé.

Het westelijke tracé is daarmee niet langer dan het oostelijk tracé. Het is ook goedkoper. Dit komt door de kortere lengte van de weg en doordat er bij een westelijk tracé geen aanpassing van de aansluitingen op de A1 nodig is.

Argument 3

Een oostelijke rondweg leidt tot minder negatieve (milieu)effecten.

Antwoord

In grote lijnen zijn de effecten van de westelijke en oostelijke rondweg vergelijkbaar, op onderdelen zijn er accentverschillen. Zie voor een nadere toelichting het antwoord op argument 4 hieronder en het MER.

Argument 4

Een oostelijke rondweg sluit beter aan op Pootje Noord en is daarom een betere keuze. Bij een oostelijke rondweg zijn de (totale) kosten lager en er zijn minder negatieve effecten dan bij een westelijke rondweg.

Antwoord

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de westelijke omleidingen de grootste verbetering wat betreft de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid opleveren. Tevens blijkt dat alle alternatieven en varianten, dus ook de oostelijke alternatieven, bijdragen aan een forse afname van het (doorgaande) verkeer door het centrum van Voorthuizen ten opzichte van de autonome ontwikkeling en ook ten opzichte van de huidige situatie. Ook blijkt dat alle alternatieven en varianten een positief effect sorteren op de luchtkwaliteit, de akoestische situatie,

de verkeersveiligheid en de barrièrewerking binnen de kern Voorthuizen, met slechts marginale accentverschillen tussen alternatieven op specifieke milieuthema's.

Binnen de thema's landschap en natuur scoren vrijwel alle alternatieven en varianten op verschillende criteria een (belangrijk) negatief effect. Er zijn in het inpassingsplan verschillende maatregelen opgenomen om de nieuwe weg goed in te passen in het landschap en om de negatieve effecten op de natuur te verkleinen.

Alle alternatieven en varianten voldoen aan de geformuleerde doelstellingen, met vergelijkbare scores als het gaat om de mate van probleemoplossing. Op basis van de beschikbare kostenramingen zijn in 2010 de alternatieven Oost en O1 afgevallen, deze bleken ruim twee keer zo duur als de overige alternatieven en varianten. De Alternatieven Midden, inclusief de varianten M1 en M2 en Midden-Oost, scoren op veel punten gelijkwaardig. Een belangrijk verschil wordt echter gevormd door de effecten op natuur en de kosten: variant M2 heeft een vergelijkbaar probleemoplossend vermogen als de andere alternatieven, scoort het minst negatief op het thema natuur en is beduidend goedkoper dan de overige alternatieven en varianten. Deze variant is daarom gekozen als basis voor het voorkeursalternatief.

Het plan 'Pootje Noord', de rechtstreekse verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat langs het Wilbrinksbos, is een initiatief van de gemeente Barneveld.

Argument 5

Een oostelijke rondweg is beter. Een oostelijke rondweg sluit beter aan op de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen rond Voorthuizen, waaronder:

- meer verkeer naar de recreatiegebieden;
- (nieuwe) woonwijk(en) bij Voorthuizen;
- verbreding van de A1 en nieuwe aansluiting op de A1;
- industrieterrein Harselaar.

Antwoord

In het verkeerskundige onderzoek en de besluitvorming zijn de bedoelde ontwikkelingen op ruimtelijk en verkeerskundig gebied meegenomen, met uitzondering van verbreding van de A1 bij Barneveld en een nieuwe aansluiting op de A1 bij Barneveld. Voor verbreding van de A1 bij Barneveld en een nieuwe aansluiting op de A1 bij Barneveld bestaan geen concrete plannen.

Argument 6

De keuze voor het westelijke tracé is niet gebaseerd op het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), maar op andere gronden.

Antwoord

Een tracékeuze hoeft niet te worden gebaseerd op het MMA en mag worden gebaseerd op andere gronden. Uit de onderzoeken blijkt daarnaast dat niet één alternatief of variant duidelijk de voorkeur geniet als MMA. Vanuit de mensgerichte en verkeerskundige thema's is variant M1 beter beoordeeld en vanuit de meer natuurgerichte thema's geldt dat voor variant M2. Voor beide varianten zijn aanvullende mitigerende maatregelen beschouwd die negatieve effecten kunnen verzachten of wegnemen. Het uiteindelijke voorkeursalternatief waarvoor Gedeputeerde Staten hebben gekozen, is een combinatie van beide genoemde alternatieven, inclusief de mitigerende maatregelen. Bij de keuze voor het westelijke tracé is door GS daarnaast rekening gehouden met de mate van probleemoplossend vermogen, de kosten en het maatschappelijk draagvlak.

4.3.3. Pootje Noord

Argument 1

De realisatie van Pootje Noord is nog onzeker. En als Pootje Noord niet wordt gerealiseerd, dan rijdt het oost-west verkeer en het verkeer vanuit Apeldoorn en Putten nog steeds door de kern.

Antwoord

Alle alternatieven leiden tot een afname van het doorgaande verkeer door Voorthuizen, zowel op de noord-zuid verbinding als de oost-west verbinding. Zie daarvoor het MER. Conform het MER leidt een westelijke rondweg plus 'Pootje Noord' tot de sterkste afname van verkeer op de oost-west verbinding door Voorthuizen, en tot een grotere afname van verkeer dan vanwege een oostelijke rondweg om Voorthuizen.

Het plan 'Pootje Noord', de rechtstreekse verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat langs het Wilbrinksbos, is een initiatief van de gemeente Barneveld.

Het bestemmingsplan 'Noordelijke Rondweg Voorthuizen' is vastgesteld op 9 juli 2013 en is nu geheel onherroepelijk.

Argument 2

Het tracé van Pootje Noord moet worden gewijzigd. De provincie heeft aangegeven dat alternatieve tracés mogelijk zijn.

Antwoord

In het bedoelde alternatieve ontwerp sluit 'Pootje Noord' ten noorden van de begraafplaats aan op de Voorthuizerweg, ter hoogte van de Prinsenweg. Argumenten hiervoor zijn dat de westelijke rondweg dan direct kan aansluiten op Pootje Noord en dat de rondweg verder van de begraafplaats komt te liggen.

Gedeputeerde Staten kozen eind 2010 voor een westelijke omleiding als beste oplossing voor de verkeersproblemen in Voorthuizen, zonder doortrekking van de rondweg naar de Apeldoornsestraat. Vervolgens is dit alternatief geoptimaliseerd. Specifieke aandacht is daarbij uitgegaan naar de vormgeving van de noordelijke aansluiting van de rondweg op de huidige N303. Om het regionale doorgaande verkeer op de belangrijke noord - zuid verbinding zoveel mogelijk te laten rijden via de westelijke rondweg, is gekozen voor een vroegtijdige afbuiging van het tracé nabij de firma Struik. Het alternatieve ontwerp voor Pootje Noord voorziet niet in een dergelijke vloeiende aansluiting van de rondweg op de bestaande Voorthuizerweg.

Het bestemmingsplan 'Noordelijke Rondweg Voorthuizen' is vastgesteld op 9 juli 2013 en is nu geheel onherroepelijk. Dit betekent dat het tracé van de noordelijke rondweg niet meer zal worden aangepast.

Argument 3

De noordelijke rondweg leidt tot negatieve effecten, waaronder geluidoverlast, doorsnijding van landschap, natuur en agrarische percelen. Ook belemmert het de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Antwoord

Het plan voor de noordelijke rondweg, de rechtstreekse verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat langs het Wilbrinksbos, is een initiatief van de gemeente Barneveld. Het bestemmingsplan 'Noordelijke Rondweg Voorthuizen' is vastgesteld op 9

juli 2013 en is nu geheel onherroepelijk. Dit betekent dat het tracé van de noordelijke rondweg niet meer zal worden aangepast. In het kader van de onderbouwing van het bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg is onderzoek gedaan naar de effecten van de rondweg op de relevante milieuthema's.

Argument 4

Er zal veel verkeer over Pootje Noord gaan rijden. Dit zorgt voor grote belasting van Pootje Noord.

Antwoord

Het plan voor de noordelijke rondweg, de rechtstreekse verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat langs het Wilbrinksbos, is een initiatief van de gemeente Barneveld. Het bestemmingsplan 'Noordelijke Rondweg Voorthuizen' is vastgesteld op 9 juli 2013 en is nu geheel onherroepelijk. Dit betekent dat het tracé van de noordelijke rondweg niet meer zal worden aangepast. In het kader van de onderbouwing van het bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg is onderzoek gedaan naar de effecten van de rondweg op de relevante milieuthema's.

Argument 5

Pootje Noord moet pas worden aangelegd als de oostelijke/noordelijke rondweg wordt aangelegd. Anders wordt er voor niks een kostbaar kunstwerk aangelegd.

Antwoord

In deze zienswijze wordt met 'Pootje Noord' de verbinding tussen de westelijke rondweg en de Rubensstraat/Voorthuizerweg bedoeld. De verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat heeft tot doel om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten. De verbinding staat los van het initiatief van de gemeente Barneveld voor een noordelijke rondweg en zal in het kader van de westelijke rondweg om Voorthuizen worden gerealiseerd.

4.4. Ontkoppeling procedure rondweg en ontwikkeling Harselaar

Argument 1

De ontwikkelingen van de westelijke rondweg en van de bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek beïnvloeden elkaar wederzijds. Nu is besloten deze samenhangende plannen te ontkoppelen, bestaat de kans dat na realisatie van beide projecten de bereikbaarheid van de Harselaar Driehoek verslechterd door verkeersopstoppen.

Antwoord

Uit de (verkeerskundige) onderzoeken in het kader van de m.e.r. bleek dat er nauwelijks sprake is van onderlinge beïnvloeding van de projecten N303 Rondweg Voorthuizen enerzijds en bedrijventerrein Harselaar anderzijds. Zie voor een nadere onderbouwing het MER. Omdat het initiatief en het bevoegd gezag voor beide projecten in verschillende handen is, is in goed onderling overleg besloten om beide projecten dan ook van elkaar te ontkoppelen en in afzonderlijke procedures verder te onderzoeken. In de onderzoeken voor de rondweg is wel rekening gehouden met de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar als een autonome ontwikkeling met een bijzonder karakter-er had immers nog geen formele besluitvorming over plaatsgevonden.

5. UITVOERBAARHEID EN DRAAGVLAK

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Argument 1

Goede financiële onderbouwingen van het westelijke tracé en het oostelijke tracé ontbreken. Het is verder onduidelijk hoe de kostenramingen zijn opgebouwd en of deze juist zijn.

Antwoord

De provincie heeft onderzoek uitgevoerd naar de kosten van de verschillende tracéalternatieven. De resultaten hiervan zijn op hoofdlijnen beschreven in de Tracékeuzenotitie, die als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd. Er is nu geen sprake van nieuwe inzichten die zouden leiden tot een andere conclusie wat betreft het onderscheidende vermogen van de tracéalternatieven op het aspect kosten. De onderliggende kostenramingen worden niet vrijgegeven, omdat daarmee marktgevoelige informatie publiek beschikbaar komt.

Argument 2

Het is onzeker of de overeenkomst met de gemeente Barneveld daadwerkelijk zal worden gesloten en of deze voldoende dekking garandeert. Omdat de grondverwerving en onteigening moeizaam verloopt, zijn de kosten hiervoor nog onzeker. De economische uitvoerbaarheid van de geplande rondweg is onzeker.

Antwoord

De overeenkomst met de gemeente Barneveld, waarin onder andere afspraken zijn vastgelegd over een financiële bijdrage aan de nieuwe verbindingsweg tussen de rondweg en de Voorthuizerweg/Rubensstraat, is door beide partijen ondertekend. Bij de vaststelling van het plan hebben de Staten voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld. Deze financiële middelen zijn gebaseerd op de geraamde kosten voor de aanleg van de rondweg inclusief de gebruikelijke opslagen voor onzekerheden wat betreft nader onderzoek, realisatie, landschappelijke inpassing, grondverwerving, planschade etc.

Argument 3

De kosten van de noordelijke rondweg zijn niet meegenomen in de financiële berekeningen.

Antwoord

De noordelijke rondweg (het zogenoemde 'Pootje Noord') is een initiatief van de gemeente Barneveld. De noordelijke rondweg maakt geen onderdeel uit van het inpassingsplan voor de westelijke rondweg om Voorthuizen. De kosten voor de gemeentelijke noordelijke rondweg zijn daarom niet meegenomen in de begroting voor de (provinciale) rondweg om Voorthuizen. De kosten voor de noordelijke rondweg zijn voor rekening van de gemeente Barneveld.

De verbindingsweg tussen de provinciale rondweg en de Rubensstraat is wel onderdeel van het onderhavige inpassingsplan. De kosten voor realisatie van deze weg zijn meegenomen in de begroting voor de westelijke rondweg om Voorthuizen.

Argument 4

Er zijn foutieve uitgangspunten gehanteerd in de kostenraming. Zo wordt bij variant oost ten onrechte rekening gehouden met een aansluiting op de A1, maar wordt de bijdrage aan de Harselaartunnel buiten beschouwing gelaten. Daarbij zou bij de oostelijke variant in plaats van een nieuwe aansluiting op de A1 gebruik kunnen worden gemaakt van bestaande parallelwegen.

Antwoord

Bij de oostelijke tracés, in het MER aangeduid met alternatief Oost en variant O1, geldt dat die ter hoogte van Garderbroekerweg aansluiten op de A1. Aangezien op die plek momenteel geen aansluiting op de A1 bestaat, zal die ten behoeve van deze tracéalternatieven moeten worden gerealiseerd. Daarom maakt een aansluiting op de A1 onderdeel uit van de kosten van deze alternatieven. Datzelfde geldt voor het amoveren van de huidige aansluiting ter hoogte van de Baron van Nagellstraat, uit het oogpunt van de kwaliteit van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de A1. In aanvulling op de aansluiting zal bij de oostelijke tracés ook een nieuwe wegverbinding tussen de aansluiting op de A1 en de N800 Wesselseweg moeten worden opgenomen in het plan en de kostenraming, omdat de rondweg anders geen goede aansluiting heeft op het wegennet van Barneveld.

De spoortunnel maakt geen deel uit van het project N303 en is voor het functioneren van de provinciale weg ook niet noodzakelijk. De aanlegkosten van de spoorkruising maken daarom geen deel uit van de begroting.

In de eerste fase van de m.e.r. is o.a. een tracévariant overwogen die gebruik maakt van de huidige aansluiting op de A1 en een parallelstructuur langs de A1. Omdat deze variant langer is en geen voordelen bood ten opzichte van het tracé Midden Oost, is deze variant niet verder in de studie betrokken.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid (draagvlak)

Argument 1

Er is in Voorthuizen en Barneveld onvoldoende draagvlak voor het westelijke tracé. Een meerderheid van de bevolking van Voorthuizen is tegen de rondweg. De leden van de vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen hebben zich in meerderheid uitgesproken tegen de aanleg van de rondweg. Er is onvoldoende bestuurlijk draagvlak, gelet op de brief van de gemeente aan de provincie van 21 maart 2007 en de recente uitspraak van college en gemeenteraad van Barneveld om landbouwverkeer toe te willen laten op de westelijke omleiding, wat niet is voorzien in het inpassingsplan.

Antwoord

Tegen het handhaven van de huidige problematische situatie, tegen een westelijk tracé en tegen een oostelijk tracé bestaat weerstand. Uit het proces van informatiedeling en inspraak blijkt geen duidelijke, maatschappelijk breed gedeelde voorkeur voor één van de alternatieven.

In het kader van de m.e.r.-procedure heeft inspraak plaatsgevonden over de te onderzoeken alternatieven. In de Trechternotitie heeft een afweging van een groot aantal tracéalternatieven plaatsgevonden, waarbij rekening is gehouden met de inspraakreacties op de startnotitie.

Met de gemeente Barneveld heeft gedurende de looptijd van het project regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente aangegeven een voorkeur te hebben voor een oplossing inclusief de verbinding tussen de Apeldoornsestraat

en de Voorthuizerstraat, dan wel in ieder geval een oplossingsrichting die deze verbinding niet onmogelijk maakt. Gedeputeerde Staten hebben uiteindelijk na integrale afweging besloten om te kiezen voor een westelijke omleiding, omdat zij van mening zijn dat dit het beste tegemoet komt aan het oplossen van de problematiek tegen aanvaardbare kosten en met afdoende maatregelen voor het mitigeren en compenseren van bijkomende milieuschade. De gemeente Barneveld heeft haar steun uitgesproken voor deze keuze, mede door de ondertekening van een overeenkomst met de provincie.

Op de overwegingen omtrent het verbod voor landbouwverkeer op de rondweg is nader ingegaan in paragraaf 7.5 van deze nota.

Argument 2

Men is voor aanleg van de rondweg en hoopt dat de provincie eindelijk besluit tot snelle realisatie van de rondweg.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

Argument 3

De stellingname van Plaatselijk Belang Voorthuizen is niet representatief voor de bevolking van Voorthuizen.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

6. PROCEDURE EN INSPRAAK

6.1. Communicatie

Argument 1

De provincie communiceert onduidelijk of niet eenduidig.

Antwoord

De provincie informeert bewoners en belanghebbenden zo goed mogelijk over de inhoud en procedure van de m.e.r. en het inpassingsplan. Dit gebeurt op verschillende momenten in het planproces en op basis van de laatste inzichten. Zo is er voorafgaand aan de m.e.r.-procedure een brede klankbordgroep geformeerd waarmee de tracéalternatieven en varianten zijn besproken. Daarnaast zijn er op verschillende momenten in het planproces nieuwsbrieven gepubliceerd en informatiebijeenkomsten gehouden. En in het kader van de wettelijke procedure van de m.e.r. en het inpassingsplan zijn er ook publicaties en inspraakmogelijkheden. Ter informatie treft u hier een overzicht aan van het doorlopen proces over informatiedeling, beeldvorming en inspraak:

- tot 2003: onderzoeken naar doortrekking huidige A30 tussen A1 en A28. Conclusie: onvoldoende nut en noodzaak in relatie tot de investering;
- 2003: provincie Gelderland kiest voor een plaatselijke omleiding van de N303 bij Voorthuizen ter verlichting van de druk op de bereikbaarheid van de kern en de leefbaarheid in de kern;
- juli 2004: overleg in brede klankbordgroep*;
- augustus 2004: publicatie startnotitie m.e.r.;
- september 2004: publicatie en brede verspreiding van nieuwsbrief;
- maart 2005: richtlijnen voor de m.e.r. vastgesteld;
- oktober 2005: vergaderingen van de klankbordgroep over tracés;
- november 2005: publicatie trechternotitie;
- begin 2007: Provinciale Staten ingelicht over de actuele stand van de onderzoeken, PS besluiten om in het Statenakkoord een westelijke rondweg op te nemen;
- juli 2007: vergadering klankbordgroep*;
- 2008: gesprekken over splitsing m.e.r.-procedures N303 rondweg Voorthuizen en bedrijventerrein Harselaar;
- maart 2009: publicatie ontkoppelingsnotitie, over de ontkoppeling van de procedures met betrekking tot de rondweg en het bedrijventerrein Harselaar;
- november 2009: publicatie en brede verspreiding van nieuwsbrief;
- februari 2010: vaststelling MER N303 Rondweg Voorthuizen;
- maart en april 2010: terinzagelegging MER;
- september 2010: positief toetsingsadvies Commissie MER;
- oktober 2010: publicatie beantwoording zienswijzen op het MER;
- december 2010: publicatie Tracékeuzenotitie GS;
- 30 november 2011: informatiebijeenkomst concept-wegontwerp;
- 29 maart 2012: inloopbijeenkomst en reactiemogelijkheid op het voorontwerp inpassingsplan;
- juli 2012: beantwoording reacties op het voorontwerp inpassingsplan;
- 4 december 2012: vaststelling ontwerp inpassingsplan;
- 13 december 2012 tot en met 23 januari 2013: terinzagelegging ontwerp inpassingsplan;
- 13 december 2012: inloopbijeenkomst;
- 2013: beantwoording zienswijzen.

* In de klankbordgroep zijn onder meer de volgende organisaties vertegenwoordigd: gemeenten Amersfoort, Zeewolde en Barneveld, provincies Flevoland, Utrecht en

Gelderland, Rijkswaterstaat, Dienst Landelijk Gebied, KVK, GLTO, Geldersch Landschap, Milieufederatie, IVN, Milieuwerkgroep, VPb, Buurtvereniging Appel Driedorp, Buurtvereniging Prinsenkamp, en diverse belanghebbenden in het studiegebied.

Argument 2

Provincie houdt onvoldoende rekening met opvattingen van gemeente, politieke partijen, belangenorganisaties en burgers.

Antwoord

De provincie heeft burgers, overheden en maatschappelijke organisaties tijdens het planproces op verschillende momenten betrokken. Zo is er voorafgaand aan de m.e.r.-procedure een brede klankbordgroep geformeerd waarmee de tracéalternatieven en varianten mee zijn besproken. In deze klankbordgroep zijn onder meer de volgende organisaties vertegenwoordigd: gemeenten Amersfoort, Zeewolde en Barneveld, provincies Flevoland, Utrecht en Gelderland, Rijkswaterstaat, Dienst Landelijk Gebied, KVK, GLTO, Geldersch Landschap, Milieufederatie, IVN, Milieuwerkgroep, VPb, Buurtvereniging Appel Driedorp, Buurtvereniging Prinsenkamp en diverse belanghebbenden in het studiegebied.

Tijdens de inspraakprocedure over de startnotitie m.e.r. zijn er diverse suggesties aangedragen voor de te onderzoeken alternatieven. Een viertal (groepen van) insprekers hebben een uitgewerkt alternatief aangedragen, die vervolgens zijn afgewogen in de Trechternotitie. Op basis van de Trechternotitie is een keuze gemaakt voor de alternatieven die in het MER nader zijn onderzocht.

In het kader van de wettelijke procedure van MER en inpassingsplan konden mensen zienswijzen indienen. Een overzicht van het doorlopen proces ten aanzien van informatiedeling, beeldvorming en inspraak is opgenomen bij het antwoord op argument 1 in deze paragraaf.

Argument 3

Na veel gesprekken moet de provincie de knoop over de rondweg doorhakken. Daarbij moet er goed contact worden onderhouden met zowel voor- als tegenstanders.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. De provincie houdt rekening met de standpunten en meningen van voor- en tegenstanders. Ook voorziet de provincie hen en alle belanghebbenden regelmatig van informatie, via onder meer de website van de provincie.

Argument 4

Indiener van zienswijze wil nader geïnformeerd worden over hoogte, ligging, aanplanting en aankleding van de rondweg.

Antwoord

De ligging en de hoogte van de rondweg is geregeld in het inpassingsplan. De gewenste aanplanting en aankleding van de rondweg is beschreven in het landschapsplan, dat als bijlage bij het inpassingsplan is opgenomen. Na vaststelling van het inpassingsplan wordt een aanbestedingsprocedure doorlopen voor de realisatie van de rondweg. Daarbij zal ook de aanplanting en aankleding in detail worden uitgewerkt. Tijdens dit proces zal de provincie de omgeving op de gebruikelijke wijze blijven informeren via publicaties en nieuwsbrieven.

Argument 5

Er zijn met de provincie bindende afspraken gemaakt over de verkoop van agrarisch bedrijf Rijksweg 64 en aankoop van agrarisch bedrijf Rijksweg 80. Daarbij heeft de provincie nagelaten om te wijzen op de hogere geluidbelasting van Rijksweg 80 als gevolg van de plannen voor de nieuwe rondweg.

Antwoord

De provincie is niet vooraf op de hoogte gebracht van de voorgenomen aankoop van het agrarisch bedrijf op Rijksweg 80, maar is pas na aankoop van het agrarisch bedrijf op Rijksweg 64 daarover geïnformeerd. De provincie heeft u daarom niet vooraf kunnen informeren over genoemde specifieke hogere geluidbelasting. Overigens is een nieuwe procedure voor de hogere grenswaarde doorlopen. Hierbij zijn alle adressen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld geïnformeerd.

Argument 6

In de overeenkomst tussen de provincie en de gemeente Barneveld staat dat de rondweg een belangrijke schakel is in de provinciale noord-zuid route tussen A1 en A28.

Antwoord

De N303 is een gebiedsontsluitingsweg die is gelegen tussen de A1 en de A28. Hoewel de N303 deze twee snelwegen met elkaar verbindt, is dat niet de functie van de N303. Het verkeer vanuit de richting Apeldoorn richting Harderwijk en andersom wordt geacht via de A1 en knooppunt Hoevelaken te rijden. De functie van de N303 is de ontsluiting van de kernen en voorzieningen aan de N303.

6.2. Eerdere inspraakreacties en/of zienswijzen**Argument 1**

Een eerdere inspraakreactie of zienswijze tegen MER of inpassingsplan is onvoldoende beantwoord en/of er is onvoldoende rekening mee gehouden in het plan. Eerdere zienswijzen worden opnieuw ingebracht.

Antwoord

De zienswijzen op het MER zijn allemaal behandeld in het document 'Beantwoording zienswijzen, MER N303 omleiding Voorthuizen' van 1 oktober 2010, dat is bijgesloten in bijlage 3 van het inpassingsplan. Hierbij geldt dat de Commissie voor de m.e.r. de zienswijzen op het MER heeft meegenomen bij de vorming van haar advies over het MER (zie daarvoor ook bijlage 3 van het inpassingsplan). Zienswijzen die zijn ingediend op het MER in de m.e.r. procedure en vervolgens in de procedure van het inpassingsplan opnieuw zijn ingediend, zonder nadere onderbouwing of verwijzingen naar specifieke onderdelen van

het MER, zijn daarom niet opnieuw behandeld. Zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan, die ingaan op specifieke delen van het MER, zijn in voorliggende nota beantwoord.

Argument 2

De tracékeuze voor het inpassingsplan voldoet aan het advies van de Gelderse Natuur en Milieu Federatie.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. De tracékeuze is gebaseerd op een integrale afweging van milieuthema's, kosten en draagvlak, waaronder natuur. In het inpassingsplan zijn bovendien mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen ter verzachting of compensatie van negatieve effecten op natuur.

Argument 3

Er wordt verwezen naar een andere, separate zienswijze tegen het ontwerp inpassingsplan en/of het ontwerp hogere waardenbesluit.

Antwoord

Alle zienswijzen gericht op het ontwerp inpassingsplan, inclusief relevante zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp hogere waarden besluit, zijn in deze zienswijzennota opgenomen.

Argument 4

De zienswijze wordt nog op onderdelen aangevuld.

Antwoord

De ontvangen aanvullingen op de zienswijzen zijn in deze zienswijzennota opgenomen.

6.3. Zienswijzen

6.3.1. Zienswijzen richten aan Provinciale Staten

Argument 1

Zienswijzen moeten worden gericht aan Provinciale Staten en niet aan het college van Gedeputeerde Staten, zoals in de publicatie is vermeld. Laat ingediende zienswijzen kunnen nu onterecht niet-ontvankelijk worden verklaard.

Antwoord

In de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden staat inderdaad vermeld dat de schriftelijke zienswijzen dienen te worden gericht aan Gedeputeerde Staten. Conform Artikel 2:3 van de Algemene wet bestuursrecht stuurt een bestuursorgaan geschriften tot behandeling waarvan kennelijk een ander bestuursorgaan bevoegd is, onverwijld door naar dat orgaan. Van alle zienswijzen die door de provincie zijn ontvangen, ongeacht of deze gericht zijn aan Gedeputeerde Staten of aan Provinciale Staten, is de ontvangstdatum geregistreerd. De tijd die na registratie is gemoeid met het doorsturen van de zienswijze heeft geen invloed op de beoordeling van de ontvankelijkheid ervan. Alle zienswijzen zullen worden doorgestuurd naar Provinciale Staten.

6.3.2. Geen zienswijzen op Pootje Noord

Argument 1

Hoewel een zienswijze kan worden ingediend over de rondweg, kan er geen zienswijze worden ingediend over het plan voor 'Pootje Noord'.

Antwoord

Het plan voor de noordelijke rondweg 'Pootje Noord' is een initiatief van de gemeente Barneveld, dat in een apart bestemmingsplan is opgenomen. De (westelijke) rondweg Voorthuizen is een provinciaal plan, dat is opgenomen in het inpassingsplan. De planologische procedure voor beide projecten vindt gescheiden van elkaar plaats. In de procedure voor het bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen konden zienswijzen op dat plan worden ingediend. In het MER voor de westelijke rondweg zijn beide projecten integraal beoordeeld, vanwege de raakvlakken die tussen beide projecten bestaan. In de procedure van de m.e.r. en het inpassingsplan kunnen zienswijzen op het MER worden ingebracht.

6.3.3. Beantwoording zienswijzen

Argument 1

Er wordt een deugdelijke beantwoording van de zienswijze verwacht.

Antwoord

De provincie zet zich in om zo goed mogelijk antwoord te geven op alle ontvangen zienswijzen.

7. VERKEER

7.1. Verkeersintensiteiten

Argument 1

De rondweg leidt tot een toename van verkeer richting Putten. De weg richting Putten kan deze verkeersstroom niet verwerken en het verkeer zal bij Putten en Ermelo vastlopen.

Antwoord

In het PIP zijn in paragraaf 5.2 (verkeer) de resultaten van de berekeningen met het geactualiseerde verkeersmodel weergegeven. Hieruit blijken in de autonome ontwikkeling (2020 zonder rondweg om Voorthuizen) op een werkdag gemiddeld circa 14.300 motorvoertuigen per etmaal op de N303 ten noorden van Voorthuizen te rijden. Na realisatie van de rondweg is berekend dat er op een werkdag gemiddeld circa 14.700 motorvoertuigen per etmaal op de N303 ten noorden van Voorthuizen rijden. Dit betekent dat er als gevolg van de rondweg niet of nauwelijks extra verkeer zal rijden op de N303 tussen Voorthuizen en Putten. Dichterbij Putten is de toename van het verkeer conform het verkeersmodel nog kleiner (circa 300 motorvoertuigen per etmaal). Daarom is geconcludeerd dat de rondweg niet leidt tot extra knelpunten op de N303 ten noorden van Voorthuizen.

Argument 2

De rondweg trekt extra verkeer aan. Het verkeer op Voorthuizerweg steeg de afgelopen jaren met slechts enkele procenten. Als men uitgaat van 14.000 mvt/etmaal in 2023, dan is er dus sprake van een verkeersaantrekkende werking. Onder meer door verkeer vanaf de A1 en A30. En mede doordat op andere wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd.

Antwoord met betrekking tot verkeersaantrekkende werking

Op basis van het verkeersmodel is geconcludeerd dat het verkeer na de realisatie van de rondweg op de noord-zuid en oost-west verbindingen door Voorthuizen afneemt. Ten westen van Voorthuizen neemt het verkeer op de Rijksweg toe. Er kan niet geconcludeerd worden dat de rondweg extra verkeer aantrekt. Om nader te bepalen of er sprake is van een verkeersaantrekkende werking, is het volgende bepaald:

- de som van het verkeer op de A1, de Rijksweg en de Apeldoornsestraat in de autonome ontwikkeling versus de som van het verkeer op dezelfde wegen na realisatie van de rondweg. Hierbij is er op totaal vijf wegvakken gemeten;
- de som van het verkeer op de Baron van Nagellstraat, Rembrandtstraat en Rubensstraat in de autonome ontwikkeling versus de som van het verkeer op deze wegen en de rondweg, na realisatie van de rondweg. Hierbij is er op totaal zeven wegvakken gemeten.

Uit deze vergelijking blijkt het volgende:

- op de oost-west verbinding is er sprake van een lichte afname van circa 0,8 %. Dit staat gelijk aan een afname van circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal (alle wegvakken opgeteld);
- op de noord-zuid verbinding is er na de realisatie van de rondweg sprake van een lichte toename van circa 2,5 %. Dit staat gelijk aan een toename van circa 1.800 motorvoertuigen per etmaal (alle wegvakken opgeteld).

Geconcludeerd is dat de rondweg geen verkeersaantrekkende werking heeft. Wel leidt de rondweg tot gewijzigde routes van het verkeer, waardoor op sommige wegen het verkeer toeneemt en op andere wegen het verkeer juist afneemt.

Antwoord met betrekking tot autonome verkeersgroei

De provincie telt op de wegen in haar beheer het verkeer. Op diverse wegen zijn enkele permanente telpunten gelegen. Op basis van de telgegevens van de permanente telpunten op de N303 rondom Voorthuizen (nabij de A1 en tussen Voorthuizen en Putten) blijkt dat het verkeer er in de periode 1993-2012 circa 0,5 % per jaar groeide. Tussen 2009 en 2010 is er sprake geweest van een daling. Het jaarlijkse groeipercentage op de N303 rondom Voorthuizen tussen 1993 en 2009 is gemiddeld ruim 2 %. Op andere provinciale wegen in de omgeving van Voorthuizen is sprake van een jaarlijkse lichte groei van het verkeer tussen 1993 en 2012 van iets minder dan 1 %.

In het verkeersmodel is rekening gehouden met een autonome groei van circa 1,5 % op de N303. Dit betreft de groei van het verkeer van 2008 tot en met 2020 zonder rondweg. Ten noorden van Voorthuizen is de autonome groei van het verkeer iets sterker (ruim 2 %) dan in Voorthuizen en ten zuiden van Voorthuizen (tussen 0 en 1,2 %). Geconcludeerd is dat de groeipercentages in het verkeersmodel niet in belangrijke mate afwijken van de trend in het verleden.

Argument 3

Zodra de rondweg wordt aangesloten op de A30 en A28 zal het verkeer nog meer toenemen.

Antwoord

Er zijn geen plannen om de rondweg aan te sluiten op de A30 of de A28. Er is daarom in het kader van het MER en het inpassingsplan ook geen onderzoek gedaan naar de situatie waarin de rondweg op de A30 en A28 wordt aangesloten.

Argument 4

De resultaten van de berekeningen met het nieuwe NRM zijn niet eerder gepubliceerd. Het is niet duidelijk hoe het nieuwe NRM 2011 de tracékeuze beïnvloedt.

Antwoord

Het MER is in 2010 afgerond. Vervolgens is de tracékeuzenotitie opgesteld. Op basis hiervan hebben GS eind 2010 gekozen voor een westelijke rondweg als beste oplossing voor de verkeer- en leefbaarheidsproblemen in Voorthuizen. Sinds de vaststelling van de tracékeuze is onder meer het voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd, zijn er actuele verkeersgegevens beschikbaar gekomen, is het bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen vastgesteld en is er nieuw beleid vastgesteld door de provincie Gelderland.

Naar aanleiding van bovenstaande ontwikkelingen is de robuustheidsanalyse MER opgesteld. De robuustheidsanalyse is als bijlage toegevoegd bij het inpassingsplan.

De centrale vraag van de robuustheidsanalyse is of bovenstaande ontwikkelingen tot wezenlijk andere milieueffecten leiden dan zoals die zijn beschreven in het MER. Het geoptimaliseerde VKA is gebaseerd op variant M2 in het MER en bevat elementen van variant M1. Enkel de effecten van deze varianten zijn vergeleken met de effecten op basis van de nieuwe ontwikkelingen.

Geconcludeerd is dat door de nieuwe ontwikkelingen de effecten niet wezenlijk afwijken van de effecten zoals beschreven in het MER. Andere alternatieven zijn niet opnieuw onderzocht omdat deze op eerdere momenten zijn afgevalen. Op basis van de robuustheidsanalyse is er ook geen aanleiding om onderzoek uit te voeren naar andere alternatieven.

Argument 5

De groei van het verkeer is te hoog geschat. Naar verwachting zullen verkeersintensiteiten komende jaren juist afnemen. Is een rondweg dan nog wel nodig?

Antwoord

In de huidige situatie rijden er circa 16.000 motorvoertuigen op het drukste gedeelte van de noord-zuid verbinding door Voorthuizen. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van geluidsoverlast en barrièrewerking: de oversteekbaarheid van de Rubensstraat en de Rembrandtstraat (de N303 in de kern Voorthuizen) is matig en circa 2.000 woningen in Voorthuizen hebben als gevolg van het verkeer op de N303 een geluidbelasting boven de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB. In de toekomst zullen de verkeersintensiteiten op de drukste delen van de N303 in Voorthuizen toenemen tot circa 17.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor zal de problematiek in Voorthuizen verergeren. De noodzaak van de rondweg wordt bepaald door zowel de huidige knelpunten als de toekomstige toename van het verkeer. In hoofdstuk 1 van de toelichting op het inpassingsplan is nader ingegaan op de probleemstelling van het project. In het antwoord onder argument 2 in voorliggend rapport en voorliggende paragraaf is nader ingegaan op de verkeersgroei op de N303 in het verleden en in het verkeersmodel.

Argument 6

De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek, het MER en het inpassingsplan verschillen van elkaar. De intensiteiten zijn onvoldoende onderbouwd.

Antwoord

Het klopt dat de intensiteiten in het MER, het akoestisch onderzoek en het inpassingsplan van elkaar verschillen. Hiervoor gelden de volgende redenen:

- de verkeersintensiteiten die in het MER zijn beschreven, zijn gebaseerd op het regionale verkeersmodel, dat is afgestemd op het Nieuw Regionaal Model Oost Nederland (NRM) versie 3.1. Het NRM is in beheer bij Rijkswaterstaat;
- de verkeersintensiteiten die in het ontwerp inpassingsplan en het akoestisch onderzoek zijn beschreven, zijn gebaseerd op het geactualiseerde gemeentelijke verkeersmodel. Dat model is gebaseerd op het actuelere NRM 2011. Het nieuwe NRM gaat uit van geactualiseerde inzichten met betrekking tot ruimtelijke en economische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkeling. Dit verklaart de verschillen tussen het MER en het inpassingsplan plus het akoestisch onderzoek;
- in het inpassingsplan en de robuustheidsanalyse is het gemiddeld aantal motorvoertuigen op werkdagen (maandag tot en met vrijdag) opgenomen. In het akoestisch onderzoek wordt, conform de Wet geluidhinder, het aantal motorvoertuigen op weekdagen (maandag t/m zondag) gehanteerd. Verder dient, conform de Wet geluidhinder, in het akoestisch onderzoek het toekomstjaar 10 jaar na realisatie van de weg te worden gehanteerd. In het PIP en het verkeerskundig onderzoek is het jaar 2020 gehanteerd. Dit verklaart de verschillen tussen het inpassingsplan en het akoestisch onderzoek. Voor het inpassingsplan en het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van hetzelfde verkeersmodel.

Argument 7

Door de nieuwe rondweg neemt de verkeersintensiteit op de Rijksweg sterk toe. Het extra verkeer op de Rijksweg is in strijd met het verkeersveiligheidsbeleid van de provincie.

Antwoord met betrekking tot beleid

De Rijksweg is in het PVVP-2 gecategoriseerd als een erftoegangsweg. Erftoegangswegen hebben in de eerste plaats een toegangbiedende functie tot woningen, bedrijven en recreatieve bestemmingen die direct aan de weg zijn gelegen. Deze erftoegangswegen zijn weer

globaal te verdelen in wegen met en zonder een beperkte ontsluitingsfunctie voor het achterliggende gebied. Erftoegangswegen met een beperkte ontsluitingsfunctie voor Voorthuizen zijn de Rijksweg en de Apeldoornsestraat. De overige wegen ten westen en ten oosten van Voorthuizen hebben alleen een toegangbiedende functie voor het bestemmingsverkeer.

De Rijksweg is in het beheer van de gemeente Barneveld en is, conform het GVVP van de gemeente Barneveld, nu vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid 80 km/u. Bepalende ontwerpkenmerken van een gebiedsontsluitingsweg zijn onder meer de gescheiden rijstroken en de vrijliggende fietsvoorzieningen. Om een weg op veilige wijze af te waarderen naar erftoegangsweg, dienen de vormgeving en het gebruik van de weg overeen te komen met de functie van de weg. Het gebruik van de Rijksweg (in termen van aantal motorvoertuigen) in de huidige situatie en autonome ontwikkeling overstijgt het gewenste gebruik van erftoegangswegen ruimschoots. Daarnaast is de Rijksweg een lange, rechte weg in open gebied. Een maximumsnelheid van 60 km/u is daarmee niet op geloofwaardige wijze te handhaven. Er zijn daarom, overeenkomstig het beleid van de gemeente Barneveld, geen plannen om de Rijksweg ten westen van Voorthuizen af te waarderen naar erftoegangsweg. De functie en de vormgeving van de Rijksweg blijven in beginsel ongewijzigd en sluiten daarmee aan op het huidige en toekomstige gebruik van de Rijksweg.

Antwoord met betrekking verkeersintensiteiten

Het verkeer op de Rijksweg neemt na aanleg van de rondweg ten westen van de rondweg toe met circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen (circa 30 % meer verkeer). De effecten van deze toename op doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking zijn in het inpassingsplan beschreven. Geconcludeerd is dat negatieve effecten wat betreft oversteekbaarheid (het gemak waarmee mensen de Rijksweg kunnen oversteken of oprijden) en verkeersveiligheid niet zijn uit te sluiten. De provincie heeft onderzoek gedaan naar kosteneffectieve maatregelen om de effecten te mitigeren (verzachten). Na de aanleg van de rondweg zullen er maatregelen worden getroffen om de negatieve effecten op de Rijksweg te mitigeren. De onderzochte maatregelen passen binnen de vigerende bestemmingsplannen en het inpassingsplan. Voorbeelden van maatregelen zijn een verplichte rijrichting rechtsaf voor het verkeer vanuit de zijwegen.

Argument 8

Door de rondweg ontstaat een nieuw knelpunt bij de A1. Dit knelpunt verergert door nieuwe ontwikkelingen zoals de woonwijk Voorthuizen-Zuid, uitbreiding recreatiegebied Zeumeren en industrieterrein Harselaar-Zuid. Het verplaatsen van de op- en afrit op de A1 in oostelijke richting kan de verkeersproblemen oplossen.

Antwoord

Uit de berekeningen met het actuele verkeersmodel blijkt dat de verkeersintensiteiten, na aanleg van de westelijke rondweg om Voorthuizen, zowel op de A1 (ten westen en ten oosten van de aansluiting Voorthuizen) als op de Baron van Nagellstraat (ten zuiden en ten noorden van de A1) afnemen. In het actuele verkeersmodel zijn voor het prognosejaar alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen ingebracht. Hieronder vallen onder meer de woonwijk Voorthuizen-Zuid en de bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en Harselaar Driehoek. Er is op basis van de berekeningen met het verkeersmodel in het kader van het PIP daarom geen aanleiding om aan te nemen dat er als gevolg van de rondweg knelpunten ontstaan op of bij de A1. Dit blijkt ook uit de verkenning naar de kruispunten op de aansluiting op de A1.

Verder geldt dat de gemeente Barneveld van plan is om de capaciteit van het kruispunt op de noordelijke aansluiting op de A1 te vergroten. Dit voornemen is nu opgenomen in het bestemmingsplan voor Harselaar-Zuid. Het wegontwerp van de rondweg is hierop aange-

past. Door vergroting van de capaciteit van het kruispunt is het kruispunt voldoende robuust.

Argument 9

In het MER is geen rekening gehouden met de plannen in het GVVP voor het doortrekken van de Nijkerkerweg. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit nog meer toe.

Antwoord

Onder het doortrekken van de Nijkerkerweg verstaan wij de realisatie van de westelijke randweg door de gemeente Barneveld tussen de Thorbeckelaan en de Plantagelaan. Dit project is meegenomen in het actuele verkeersmodel dat gebruikt is in het kader van het PIP. Eventuele effecten als gevolg van de combinatie van dit project en de rondweg om Voorthuizen, zijn daarom ook in het PIP meegenomen. Voor het onderzoek in het kader van het MER geldt dat de westelijke randweg niet in het model is meegenomen. Na het beschikbaar komen van het actuele verkeersmodel waarin de westelijke randweg wel is opgenomen, heeft de provincie een robuustheidsanalyse op het MER uitgevoerd.

Argument 10

Hebben de verkeersintensiteiten alleen betrekking op de aanleg van het nieuwe tracé van de N303? Kunt u ook prognoses sturen van het verkeer na aanleg van de nieuwe rondweg plus het tracé Apeldoornsestraat-Rubensstraat?

Antwoord

De verkeersintensiteiten die zijn opgenomen in het ontwerp inpassingsplan hebben alleen betrekking op de situatie waarin de westelijke rondweg wordt aangelegd en de situatie waarin dat niet gebeurt. Er zijn in het ontwerp inpassingsplan geen intensiteiten opgenomen voor de situatie waarin zowel de rondweg als het tracé tussen de Apeldoornsestraat en de Rubensstraat worden gerealiseerd. In het vastgestelde inpassingsplan en specifiek in de bijbehorende robuustheidsanalyse zijn de verkeersintensiteiten opgenomen voor de situatie waarin de westelijke rondweg wordt gerealiseerd en voor de situatie waarin de westelijke rondweg plus de noordelijke rondweg worden gerealiseerd.

Argument 11

Er zal aanzienlijk meer verkeer over de N303 gaan rijden dan de provincie hanteert in haar rapporten. Dit leidt tot meer overlast dan nu in de onderzoeken is beschreven.

Antwoord

Onder argument 2 in voorliggende paragraaf is nader ingegaan op de groei van het verkeer in de autonome situatie. Hieruit blijkt dat de autonome groei van het verkeer waarmee rekening gehouden wordt in het actuele verkeersmodel, iets hoger is dan de groei van het verkeer in het verleden. Er is nu geen aanleiding om aan te nemen dat de autonome groei van het verkeer in belangrijke mate zal toe- of afnemen.

Onder argument 2 in voorliggende paragraaf is tevens ingegaan op de effecten van de rondweg op de verkeersstromen en op de verkeersaantrekkende werking van de rondweg. Geconcludeerd is dat de rondweg geen verkeersaantrekkende werking heeft. Wel leidt de rondweg tot gewijzigde routes van het verkeer, waardoor op sommige wegen het verkeer toeneemt en op andere wegen het verkeer juist (fors) afneemt.

Argument 12

Op de Baron van Nagellstraat, Rembrandstraat en de Rubensstraat is sprake van een geringe afname. De rondweg lost daarmee het probleem in de kern niet op.

Antwoord

Uit de berekeningen met het actuele verkeersmodel blijkt dat het verkeer in de kern van Voorthuizen na de realisatie van de rondweg afneemt:

- afname van circa 11.100 tot 11.700 motorvoertuigen op de Rembrandtstraat en Rubensstraat in de kern (circa 80 %);
- afname van 2.500 tot 3.000 motorvoertuigen op de Rijksweg en Hoofdstraat tussen van de Baron van Nagellstraat en de rondweg (circa 20 % tot 30 %);
- afname van circa 9.100 motorvoertuigen op de Baron van Nagellstraat in de kern (circa 53 %).

Als gevolg van de afnamen van het verkeer zal de problematiek in Voorthuizen, met betrekking tot oversteekbaarheid en geluidoverlast, worden opgelost of afnemen. Daarnaast wordt de barrièrewerking van de noord-zuid verbinding door Voorthuizen opgeheven, wordt de verkeersveiligheid verbeterd en neemt de bereikbaarheid van Voorthuizen toe. De Baron van Nagellstraat blijft een belangrijke toegangsweg voor bestemmingsverkeer van en naar het dorp Voorthuizen.

Argument 13

Door het ontbreken van aansluitingen op de nieuwe rondweg blijft veel lokaal verkeer door de kern van Voorthuizen rijden. Slechts 5 % van het verkeer op de rondweg betreft inwoners van Voorthuizen.

Antwoord

De rondweg om Voorthuizen moet op grond van vigerend beleid met betrekking tot verkeer en vervoer voldoen aan de volgende doelen:

- de rondweg ontlast de kern Voorthuizen van het doorgaande verkeer;
- het doorgaande verkeer kan snel, veilig en comfortabel om Voorthuizen heen rijden;
- bestaande lokale verkeersstromen blijven zo goed mogelijk gefaciliteerd.

De rondweg om Voorthuizen is conform het beleid van de provincie Gelderland een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Het ontwerp van de rondweg is daarom gebaseerd op de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen. Ten aanzien van kruispunten geldt dat elk kruispunt een discontinuïteit in de verbinding is en een potentieel conflictpunt vormt. Met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de rondweg is een belangrijk kenmerk van gebiedsontsluitingswegen dat uitwisseling van verkeer plaatsvindt op kruispunten met zo groot mogelijke onderlinge afstand.

Gebaseerd op bovenstaand afwegingskader en de huidige verkeersstructuur in en om Voorthuizen, zijn er in het ontwerp van de rondweg drie kruispunten opgenomen: het kruispunt met de Baron van Nagellstraat, het kruispunt met de Rijksweg en het kruispunt van de rondweg met de nieuwe verbinding naar de Rubensstraat. Deze kruisende wegen hebben ieder een ontsluitingsfunctie voor de kern Voorthuizen. Daarnaast kruist de rondweg de Overhorsterweg en diverse andere wegen. Deze wegen hebben alleen een toegang bie-

dende functie voor aanliggende erven en sluiten daarom niet direct aan op de rondweg. De erftoegangsweg Overhorsterweg kruist de rondweg door middel van een viaduct. Alle overige doorsneden erftoegangswegen zijn omgeleid door middel van een parallelweg naar een nabij gelegen kruising of kruispunt.

Door middel van de huidige vormgeving van de rondweg, bereikt de rondweg haar doel om zoveel mogelijk doorgaand verkeer uit de kern van Voorthuizen te weren. Dit betreft geen verkeer met een bestemming in de kern. Als er meer aansluitingen op de rondweg worden gerealiseerd, zal dit ten koste gaan van de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de rondweg. Meer aansluitingen op de rondweg maken de rondweg daarmee minder aantrekkelijk als doorgaande route om Voorthuizen. Hierdoor zal het doelbereik van de rondweg afnemen.

Argument 14

In het MER is onvoldoende rekening gehouden met een toename van verkeer als gevolg van de realisatie van bedrijventerrein Harselaar, nieuwbouwwijken rondom Voorthuizen en toekomstige nieuwbouwwijken in Barneveld. Dit leidt tot een verkeersinfarct op de Baron van Nagellstraat.

Antwoord

Het MER is voor een belangrijk deel gebaseerd op berekeningen met een verkeersmodel. In dit model is er vanuit gegaan dat de bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek worden gerealiseerd. Tevens is in het MER het effect van de realisatie van de bedrijventerreinen onderzocht door middel van een gevoeligheidsanalyse, waarin in het model is gerekend met de situatie waarin de bedrijventerreinen niet worden gerealiseerd. In beide gevallen neemt het verkeer op de Baron van Nagellstraat na aanleg van de rondweg af. De rondweg zal de situatie op de Baron van Nagellstraat in ieder geval verlichten. In het verkeersmodel zijn ook andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, zoals de realisatie van woningen.

De kruispunten op de rondweg zijn maatgevend voor de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de rondweg. De ontwerpen van de kruispunten op de rondweg, inclusief het kruispunt van de rondweg met de Baron van Nagellstraat, zijn gebaseerd op kruispuntberekeningen. Als input voor deze kruispuntberekeningen zijn de resultaten van het actuele verkeersmodel gehanteerd. Op basis van de kruispuntberekeningen kunnen de ontworpen kruispunten op de rondweg de toekomstige verkeersstromen goed verwerken. Er is daarom nu geen aanleiding om te verwachten dat er op de rondweg, inclusief de kruispunten, knelpunten ontstaan wat betreft de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Argument 15

Er rijdt in Huinen net zoveel verkeer als op de Voorthuizerweg.

Antwoord

Op basis van de berekeningen met het actuele verkeersmodel blijkt dat er op de N303, ten zuiden van de Rijksweg/Hoofdstraat in Voorthuizen, in de huidige situatie circa 15.000 tot 16.000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag rijden. Ten noorden van de Rijksweg/Hoofdstraat rijden circa 11.000 tot 12.000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Tussen Voorthuizen en Putten geldt hetzelfde aantal. Geconcludeerd is dat de verkeersintensiteiten op de N303 in Voorthuizen en Huinen voor een deel vergelijkbaar zijn, maar dat de verkeersintensiteiten op de drukste delen van de N303 in Voorthuizen een stuk hoger liggen.

Argument 16

Uit het aantal rijstroken op het kruispunt met de Rijksweg valt op te maken dat het verkeer verder zal groeien. Ook blijkt hieruit dat de aantallen in het geluidrapport niet kloppen.

Antwoord

Voor de bepaling van de geluideffecten en het ontwerp van de rondweg worden andere intensiteiten gebruikt, namelijk: weekdagintensiteiten voor de bepaling van geluideffecten en werkdagintensiteiten voor de bepaling van de capaciteit en ontwerp van kruispunten. De intensiteiten die worden gebruikt voor de bepaling van de capaciteit en het ontwerp van de kruispunten zijn daarom in de regel hoger dan de intensiteiten die worden gebruikt voor de bepaling van de geluideffecten en geluidmaatregelen. De geluideffecten zijn daarbij bepaald conform de voorschriften in de Wet geluidhinder. Door gebruik te maken van werkdagintensiteiten voor het bepalen van de capaciteit en het ontwerp van kruispunten, worden knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling voorkomen.

Argument 17

De verkeersdruk in het dorp neemt juist toe na aanleg van de rondweg.

Antwoord

Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat na aanleg van de rondweg om Voorthuizen de verkeersintensiteiten in Voorthuizen afnemen. Dit geldt zowel voor de noord-zuid verbinding door Voorthuizen als voor de oost-west verbinding door Voorthuizen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het verkeer in Voorthuizen na aanleg van de rondweg zal toenemen.

Argument 18

Er zal extra verkeer over de Prinsenweg rijden en daar veel overlast veroorzaken.

Antwoord

Op basis van de berekeningen met het verkeersmodel rijden er in de autonome ontwikkeling en in de situatie na de aanleg van de rondweg ongeveer evenveel motorvoertuigen over de Prinsenweg. Geconcludeerd is dat de rondweg niet leidt tot belangrijke wijzigingen in de verkeersintensiteiten op de Prinsenweg. Er is verder geen aanleiding om aan te nemen dat het verkeer op de Prinsenweg door de aanleg van de rondweg zal toenemen.

Argument 19

Er is geen aandacht voor het seizoensgebonden recreatieverkeer. De rondweg lost niets op voor het verkeer van/naar recreatiegebieden bij Zeumeren.

Antwoord

In het verkeersmodel is rekening gehouden met het recreatieve (vakantie)verkeer in en om Voorthuizen. Hieronder is nader ingegaan op:

1. de bijdrage van seizoensgebonden verkeer aan het totale verkeer op basis van meetgegevens;
2. de effecten van de rondwegvarianten op het verkeer op de Hoofdstraat en Apeldoornsestraat op basis van het MER;
3. de bijdrage van het recreatieverkeer aan het verkeer in het centrum van Voorthuizen op basis van het MER.

1. Het seizoensgebonden verkeer in de meetgegevens

De provincie Gelderland heeft op diverse wegen in haar beheer permanente telpunten waarop het verkeer dagelijks wordt gemeten. Deze wegen worden het meest intensief gebruikt in de maanden september/oktober. Geconcludeerd is dat het seizoensgebonden recreatieve verkeer niet maatgevend is voor de verkeersintensiteiten in en om Voorthuizen.

2. De effecten van de varianten in het MER op het oost-west verkeer

Daarnaast is in het MER het effect van de verschillende rondwegen op de verkeersintensiteiten op de oost-west verbinding zichtbaar. Geconcludeerd is dat alle varianten een bijdrage leveren aan een afname van het oost-west verkeer door Voorthuizen. Het onderscheidend vermogen van de varianten is niet groot. Een westelijke rondweg inclusief de gemeentelijke verbinding tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat leidt tot de sterkste daling van verkeer op de oost-west verbinding door Voorthuizen. Het inpassingsplan voor de westelijke rondweg sluit aan op het vastgestelde bestemmingsplan van de noordelijke rondweg om Voorthuizen.

3. De bijdrage van het recreatieverkeer aan het verkeer in Voorthuizen

Tot slot geldt dat de grootste bijdrage van het recreatieverkeer aan het totale verkeer op de verbinding tussen het centrum van Voorthuizen en de recreatieterreinen ten oosten van de kern van Voorthuizen is. Dit is verkeer dat tijdens het verblijf in de recreatiegebieden een bestemming heeft in Voorthuizen. Ook met een eventueel nieuwe wegverbinding tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat of een oostelijke rondweg zal dit verkeer groten-deels gebruik blijven maken van de wegen in het centrum van Voorthuizen.

Argument 20

Het verkeer op de Overhorsterweg neemt toe na aanleg van de rondweg. De weg is hierop niet berekend. Dit leidt tot verkeersveiligheidsrisico's.

Antwoord

In de autonome ontwikkeling (2020 zonder rondweg) rijden er circa 1.600 motorvoertuigen per etmaal over de Overhorsterweg. Na aanleg van de rondweg neemt het verkeer op de Overhorsterweg toe tot circa 1.800 motorvoertuigen per etmaal. In de toelichting op het inpassingsplan zijn de effecten van deze toename op doorstroming, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en barrièrewerking beschouwd. Geconcludeerd is dat de verkeersintensiteiten in beide situaties (zeer) laag zijn en ruim binnen de capaciteit van de wegvakken en kruispunten op de Overhorsterweg liggen. Ook treden er daarom geen (nieuwe) knelpunten op ten aanzien van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Verder geldt de overweging dat er gekozen is voor een viaduct in de Overhorsterweg in plaats van een gelijkvloerse kruising van de rondweg met de Overhorsterweg, mede omdat daardoor wordt voorkomen dat er veel (sluip)verkeer over de Overhorsterweg gaat rijden en omdat daardoor verkeersknelpunten op de Overhorsterweg worden voorkomen.

Argument 21

Is er rekening gehouden met extra verkeer op de Rembrandstraat en Rubensstraat, als gevolg van de verkeersremmende maatregelen die in het centrum van Voorthuizen zullen worden getroffen?

Antwoord

De provincie heeft geen reden om aan te nemen dat er, als gevolg van verkeersremmende maatregelen in de kern Voorthuizen, meer verkeer over de Rembrandstraat en Rubensstraat zal rijden. Aangenomen wordt dat eventuele verkeersremmende maatregelen in de kern juist bijdragen aan een afname van het verkeer op de oude doorgaande route, waar-

onder de Rembrandtstraat en Rubensstraat, omdat de route via de rondweg dan aantrekkelijker wordt.

Argument 22

Wat zijn de effecten van de verwachte verkeerstoename op de Stationsweg/N805, gelet op de autonome groei van 90 % die volgens het inpassingsplan plaatsvindt tussen 2008-2020?

Antwoord

De autonome groei op de Stationsweg/N805 is conform het actuele verkeersmodel tussen 2009 en 2020 circa 32 % tot 46 %. Er dient daarom rekening te worden gehouden met toenomen verkeersveiligheidsrisico's en geluidbelasting vanwege het verkeer op de Stationsweg/N805. Na aanleg van de rondweg wijzigt het verkeer op de Stationsweg/N805 nauwelijks ten opzichte van de autonome ontwikkeling (er is conform het verkeersmodel sprake van een lichte daling van circa 0,5 % tot 1 % tussen de situatie in 2020 zonder rondweg en de situatie in 2020 met rondweg). Dit betekent dat er vanuit het project rondweg Voorthuizen geen aanleiding is om maatregelen te treffen op de Stationsweg/N805.

7.2. Maximumsnelheid

Argument 1

Er wordt geregeld harder gereden dan de maximumsnelheid. Dit leidt tot meer overlast. Door de rondweg wordt de N303 een racebaan.

Antwoord

De provincie Gelderland heeft op diverse wegen in haar beheer permanente telpunten. Op deze telpunten wordt ook de snelheid van het verkeer gemeten. Als indicator voor de mate waarin snelheidslimiet wordt overtreden, wordt de V85 gehanteerd. De V85 is de snelheid die door 85 % van de weggebruikers niet wordt overschreden. Indien de V85 de vastgestelde maximumsnelheid ruim overschrijdt, correspondeert de inrichting van de weg in de regel niet met het snelheidsregime. Op basis van de telgegevens van de provincie Gelderland is geconcludeerd dat de maximumsnelheid op de N303 niet structureel overschreden wordt (de V85 is 77 km/u ten noorden van Voorthuizen in 2012 en in de jaren daarvoor structureel 79 km/u). Deze conclusie wordt bevestigd door inzicht in het percentage overtreders van de maximumsnelheid, dat circa 2 % bedraagt.

De rondweg wordt vormgegeven conform de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen met maximumsnelheid 80 km/u. Aangenomen wordt dat de vormgeving van de weg daarmee aansluit op het snelheidsregime 80 km/u.

Argument 2

De maximumsnelheid moet worden verlaagd tot 60 km/u. Hierdoor neemt de (geluid)overlast af en hoeven er minder kostbare geluidwerende maatregelen te worden getroffen. Een lagere maximumsnelheid leidt ook tot minder uitstoot van schadelijke stoffen. De maximumsnelheid moet vervolgens worden gehandhaafd met flitspalen.

Antwoord

De provincie heeft bewust gekozen voor een maximumsnelheid van 80 km/u op de rondweg. Deze keuze is gebaseerd op de volgende doelen waaraan de rondweg moet voldoen:

- de rondweg ontlast de kern Voorthuizen van het doorgaande verkeer;
- het doorgaande verkeer kan snel, veilig en comfortabel om Voorthuizen heen rijden;
- het wegontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen.

Een rondweg met een lagere maximumsnelheid voldoet niet aan bovenstaande doelen voor de rondweg. Een lagere maximumsnelheid leidt ertoe dat de rondweg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer. Hierdoor zal er meer verkeer via de oude route door Voorthuizen gaan rijden en neemt de effectiviteit van de rondweg af. Daarnaast wijkt men met een lagere maximumsnelheid dan 80 km/u af van het beleid van de provincie Gelderland en de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen en wordt er afbreuk gedaan aan het duurzaam veilig principe 'herkenbaarheid'. Dit principe is erop gericht om onzeker gedrag te voorkomen, ofwel om de voorspelbaarheid van het (gewenste) weggedrag te verhogen. Verder geldt dat een maximumsnelheid 60 km/u op de rondweg moeilijk handhaafbaar is vanwege de ligging van de rondweg in open, onbebouwd gebied. Tot slot geldt dat er nieuwe verkeersveiligheidsrisico's ontstaan als gevolg van de grotere snelheidsverschillen tussen het verkeer.

Argument 3

Een 80 km/u weg is kortzichtig omdat in de omgeving alle wegen worden ingericht als 60 km/u of 50 km/u weg (waaronder delen van de N303).

Antwoord

Door de rondweg vorm te geven conform de ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (met bijbehorend snelheidregime 80 km/u) wordt een toekomstvastе keuze gemaakt, waarmee de kern van Voorthuizen wordt ontlast van doorgaand verkeer en de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de rondweg worden geborgd.

Het huidige ontwerp van de rondweg, inclusief het snelheidregime, wijkt daarbij inderdaad af van andere 60 km/u en 50 km/u wegen in de omgeving van Voorthuizen. Het ontwerp van de rondweg komt overeen met de functie van de rondweg, zijnde een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Maximumsnelheden 60 km/u en 50 km/u horen bij wegen met andere functies, zijnde erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/u) en wegen binnen de bebouwde kom (50 km/u).

Argument 4

Er is aangegeven dat de maximumsnelheid op Pootje Noord mogelijk 50 km/u wordt. Een bevestiging hiervan ontbreekt. Dit zou een aanmerkelijke verbetering ten aanzien van (geluid)overlast betekenen.

Antwoord

Op de provinciale weg zal de toegestane maximumsnelheid 80 km/uur zijn. De nieuwe verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat langs de begraafplaats zal deels een maximumsnelheid van 80 km/u kennen (buiten de bebouwde kom) en deels een maximumsnelheid van 50 km/u (binnen de bebouwde kom). Voor de maximumsnelheid op de gemeentelijke noordelijke rondweg, wordt verwezen naar het bestemmingsplan voor die rondweg.

Argument 5

Door de maximumsnelheid 80 km/u nemen geluid- en luchtoverlast extra toe ten opzichte van de huidige route. Ook moet het verkeer op kruispunten hard optrekken om 80 km/u te halen. Dit leidt tot extra overlast.

Antwoord

Het is in beginsel zo dat een lagere maximumsnelheid leidt tot minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluidsoverlast. Door de provincie is echter bewust gekozen voor een

maximumsnelheid 80 km/u op de rondweg, met het oog op het doelbereik en de toekomstvastheid van de rondweg. Zie ook het antwoord op argument 2 in deze paragraaf.

Argument 6

Door de aansluitingen van de rondweg op 60 km/u wegen ontstaan er onveilige situaties en verkeersinfarcten bij deze aansluitingen, door onder andere het invoegen van landbouwverkeer.

Antwoord

De rondweg wordt niet direct aangesloten op 60 km/u wegen. De enige wegen die op de rondweg direct aansluiten door middel van kruispunten, zijn de Baron van Nagellstraat, de Rijksweg en de verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat ten noorden van de kern. Dit zijn allen wegen met een ontsluitingsfunctie voor Voorthuizen. De kruispunten op de rondweg worden geregeld door middel van verkeerslichten. Dit betekent dat het in- en uitvoegen van verkeer op gecontroleerde wijze zal gebeuren. Verder zijn de kruispunten op de rondweg optimaal vormgegeven, zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid als doorstroming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat er (grote) knelpunten met betrekking tot doorstroming en verkeersveiligheid zullen ontstaan.

Argument 7

De maximumsnelheid 80 km/u komt niet overeen met de uitgangspunten voor een rondweg.

Antwoord

De provincie hanteert bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig vormgegeven van het CROW. Afstemming tussen vorm, functie en gebruik van de weg is één van de veiligheidsprincipes van een duurzaam veilig wegontwerp. De veiligheidsprincipes zijn per wegfunctie door het CROW uitgewerkt in eenduidige vorm- en regelgevingkenmerken. Conform het beleid van de provincie in het PVVP-2 is de functie van de rondweg om Voorthuizen een gebiedsontsluitingsweg. Het ontwerp van de rondweg is daarom gebaseerd op de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km/u. De gekozen maximumsnelheid op de rondweg komt daarmee overeen met de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen.

Argument 8

De verlaging van de maximumsnelheid op de N344 naar 60 km/u heeft geen effect omdat hier vooral bestemmingsverkeer rijdt.

Antwoord

De N344 valt ten oosten van de N302/Kootwijkerweg binnen het beheersgebied van de provincie, dit is ruim 10 kilometer ten oosten van Voorthuizen. Eventuele maatregelen op de N344 staan los van het project N303 rondweg Voorthuizen. Het beleid van de provincie is om de vormgeving van alle wegen in haar beheer in overeenstemming te brengen met de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, met het doel de verkeersveiligheid op deze wegen te verhogen. Voor de N344 geldt dat de weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg in het provinciaal verkeer- en vervoerplan 2 (PVVP-2) van de provincie Gelderland. Hierbij hoort een maximumsnelheid van 60 km/u.

Argument 9

Door af te zien van 80 km/u kan een gelijkvloerse aansluiting worden gerealiseerd.

Antwoord

Op gebiedsontsluitingswegen met maximumsnelheid 80 km/u geldt conform de ontwerp-richtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen dat de uitwisseling van verkeer plaatsvindt op (gelijkvloerse) kruispunten met zo groot mogelijke onderlinge afstand. Gebaseerd op de ontwerprichtlijnen en de functie van de kruisende wegen, zijn er in het ontwerp van de rondweg drie kruispunten opgenomen: het kruispunt met de Baron van Nagellstraat, het kruispunt met de Rijksweg en het kruispunt van de rondweg met de nieuwe verbinding naar de Rubensstraat. De Overhorsterweg kruist de rondweg door middel van een viaduct. Alle overige doorsneden wegen worden omgeleid door middel van een parallelweg naar een nabij gelegen kruising of kruispunt. Specifiek voor de Overhorsterweg is gekozen voor een viaduct (en geen directe aansluiting op de rondweg) onder meer om de reden dat hiermee wordt voorkomen dat het verkeer op de Overhorsterweg sterk toeneemt.

7.3. Verkeersveiligheid**Argument 1**

Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid van overstekende mensen, vooral kinderen. Het verkeer op de N303 rijdt al veel harder dan 80 km/u. Er moeten snelheidsmaatregelen en oversteekvoorzieningen worden getroffen.

Antwoord

Op basis van de gegevens van permanente telpunten op de N303 blijkt dat het verkeer op de N303 de maximumsnelheid niet structureel overschrijdt. Er is bovendien sprake van een laag percentage snelheidsovertreders. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het verkeer na realisatie van de rondweg om Voorthuizen harder zal rijden.

Het verkeer op de bestaande N303 in en om Voorthuizen neemt grotendeels af na de aanleg van de rondweg. In de kern is sprake van grote vermindering. Ten zuiden van de kern neemt het verkeer af met circa 12 % ten opzichte van de autonome ontwikkeling (de situatie in 2020 zonder rondweg om Voorthuizen). Ten noorden van de kern neemt het verkeer na de aanleg van de rondweg toe met circa 400 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de autonome ontwikkeling, wat gelijk staat aan een toename van circa 3 %. Op basis van deze gegevens is geconcludeerd dat de rondweg niet leidt tot (extra) knelpunten op de bestaande N303.

De oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor overstekend verkeer over de rondweg is geborgd door middel van het ontwerp van de rondweg. Het (langzame) verkeer kruist de rondweg op kruispunten met verkeerslichten (Baron van Nagellstraat en Rijksweg) of door middel van een viaduct (Overhorsterweg). Verkeerslichten geven het kruisende verkeer een gegarandeerd hiaat in de verkeersstroom op de rondweg en bieden daarmee een veilige oversteek over de rondweg. Door middel van een viaduct over de Overhorsterweg zijn de kruisende verkeersstromen volledig van elkaar gescheiden. Voor het langzame verkeer is op de kruispunten Baron van Nagellstraat en Rijksweg voorzien in fysiek gescheiden oversteekvoorzieningen. Hiermee is de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op de rondweg voldoende gewaarborgd.

De effecten en het ontwerp van de rondweg geven om bovenstaande redenen geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen, zowel binnen als buiten het projectgebied (ten noorden en ten zuiden van de rondweg).

Argument 2

De verkeersdruk op lokale wegen neemt toe. De verkeersveiligheid neemt daardoor af, vooral voor fietsende kinderen via Noordenweg en Buurtweg naar scholen in Voorthuizen en voor recreanten op de fiets.

Antwoord

In het kader van het PIP zijn berekeningen uitgevoerd met een actueel verkeersmodel. Hierbij zijn berekeningen uitgevoerd voor de situatie in 2020 waarin geen rondweg is gerealiseerd en voor de situatie in 2020 waarin wel een rondweg is gerealiseerd. Uit de vergelijking van de rekenresultaten voor beide situaties blijkt dat het verkeer op lokale wegen niet of nauwelijks toeneemt en op veel plaatsen afneemt. Dit geldt voor zowel lokale wegen in het buitengebied als voor lokale wegen in de kern. De maximale toename op lokale wegen bedraagt circa 200 motorvoertuigen per etmaal op de Overhorsterweg. Op de Appelseweg neemt het verkeer op basis van de berekeningen met het verkeersmodel af met circa 700 motorvoertuigen per etmaal. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de rondweg tot (extra) knelpunten leidt op lokale wegen.

Argument 3

De fietsroute via de parallelweg en de oversteek over de Rijksweg/Hoofdstraat is onveilig. De Rijksweg moet worden afgewaardeerd om de veiligheid te vergroten.

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg sluiten twee parallelwegen aan op de Rijksweg ten westen van het met VRI geregelde kruispunt van de rondweg met de Rijksweg. De afstand tussen het kruispunt met VRI en de aansluiting van de parallelwegen op de Rijksweg is binnen de bestaande bebouwing- en erfgrenzen zo groot mogelijk gehouden. Personenauto's kunnen de Rijksweg gefaseerd oversteken door middel van een middengeleider van vijf meter breed. Overstekend, invoegend of afslaand verkeer hoeft dan maximaal twee rijstroken over te steken, zoals bij eenvoudige kruispunten ook het geval is. Ter plaatse van de oversteek over de Rijksweg wordt een kruis gemarkeerd, waarop het verkeer op de Rijksweg niet stil mag staan en zo de oversteek vrij houdt.

Voor het fietsverkeer tussen het buitengebied en Voorthuizen is ter plaatse van het kruispunt rondweg/Rijksweg met VRI een vrijliggende fietsoversteek in twee richtingen voorzien. Deze oversteek wordt apart geregeld door middel van verkeerslichten. Hiermee wordt het fietsverkeer een veilige oversteek over de Rijksweg geboden.

Als gevolg van bovenstaande ontwerpmaatregelen is de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de Rijksweg en het overstekende verkeer over de Rijksweg zo optimaal mogelijk.

Argument 4

Er is geen aandacht voor de gevaarlijke kruising N303/Woudweg/Prinsenweg. Het verkeer op de Prinsenweg zal toenemen. Er moet in het project aandacht worden besteed aan de veiligheid van deze kruising en andere knelpunten tussen Voorthuizen en Putten.

Antwoord

Het verkeer op de Prinsenweg en de Woudweg zal op basis van de berekeningen met het verkeersmodel na aanleg van de rondweg niet of nauwelijks toenemen. De berekeningen met het verkeersmodel na de aanleg van de rondweg tonen een lichte afname van het verkeer op de Prinsenweg en de Woudweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling (de situatie in 2020 zonder rondweg). Gecombineerd met een beperkte toename van het verkeer

op de N303 ten noorden van Voorthuizen, is geconcludeerd dat er als gevolg van de rondweg geen (extra) knelpunten optreden op de N303 ten noorden van Voorthuizen.

De effecten van de rondweg geven om bovenstaande redenen geen aanleiding voor aanvullend onderzoek naar knelpunten en maatregelen op het kruispunt Prinsenvweg/Woudweg.

Argument 5

De aansluiting van de rondweg op de bestaande N303 nabij de in-/uitrit van Struik en andere in-/uitritten zal druk en onoverzichtelijk worden, gezien het intensieve vrachtverkeer.

Antwoord

De situatie rondom de aansluiting van Struik op de N303 zal na de aanleg van de rondweg niet wezenlijk veranderen. Conform de huidige situatie, sluit de firma Struik direct aan op de N303. De toekomstige situatie onderscheidt zich van de huidige situatie door de ligging van de N303 in een bocht met een minimale bochtstraal, in de huidige situatie is de N303 een rechte weg. Het zicht van/naar de richting Putten verandert niet. Aangezien de aansluiting van Struik in de buitenbocht ligt, is het zicht van/naar de richting Barneveld goed. De vormgeving van de N303 en de in-/uitrit van Struik zal niet leiden tot extra verkeersveiligheidsrisico's.

Verder geldt dat in het wegontwerp bij het PIP ten opzichte van het wegontwerp bij het OPIP opstelruimte is opgenomen tussen de rijrichtingen op de N303, ter hoogte van de in-/uitrit van Struik. Dit leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid van afslaand verkeer en het verkeer op de N303.

Argument 6

Is er wel gedacht aan de veiligheid van overstekende korfballende kinderen over de Overhorstweg? Zien zij razende auto's vanaf het viaduct wel aankomen?

Antwoord

De korfbalvereniging (Overhorsterweg 10) ligt ten oosten van de rondweg en ten oosten van het viaduct in de Overhorsterweg. De aansluiting van de vereniging op de Overhorsterweg ligt na de realisatie van de rondweg op ongeveer dezelfde plek. De aansluiting van de Overhorsterweg 10 ligt binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid die hier geldt is 50 km/u. De uitrit ligt aan de onderzijde van de helling, waar het hoogteverschil nog minimaal is. De afstand tot het hoogste punt van het viaduct is ruim 100 meter. Dit biedt het verkeer van/naar de korfbalvereniging voldoende zicht op tegemoetkomend verkeer vanaf het viaduct. Er is om bovenstaande redenen geen aanleiding om aan te nemen dat de verkeersveiligheid ter plaatse van Overhorsterweg 10 zal verslechteren.

Argument 7

De parallelwegen zullen intensief gebruikt worden door vrachtverkeer, landbouwverkeer en autoverkeer, mede als sluiproute indien de verkeerslichten op de rondweg op rood staan. Er ontstaan dan gevaarlijke situaties met fietsverkeer en voetgangers. Een gescheiden fietspad is veiliger.

Antwoord met betrekking tot verkeersintensiteiten

Op basis van het verkeersmodel zullen er circa 900 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag op de parallelweg richting de Appelseweg gaan rijden. Tevens zullen er circa 900 motorvoertuigen op de Appelseweg gaan rijden na aanleg van de rondweg. Op basis van deze resultaten van het verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten op de parallelwegen

naar verwachting (zeer) laag. Er is verder geen aanleiding om aan te nemen dat de parallelwegen intensiever zullen worden gebruikt.

Antwoord met betrekking tot sluiptverkeer

Het is niet uit te sluiten dat er sluiptverkeer op de parallelweg gaat rijden. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen dat dit vaak zal voorkomen. Ten eerste rijdt er namelijk maar relatief weinig verkeer vanaf de Rijksweg in de richting van Barneveld. Ten tweede worden de verkeerslichten op de kruising Rijksweg/rondweg afgesteld op het verkeersaanbod, zodat verkeer dat rechtsaf slaat, regelmatig en snel groen licht krijgt. Het heeft daarom weinig zin om via de parallelweg te rijden. Bovendien is de maximumsnelheid op de parallelweg slechts 60 km/u en op de hoofdrijbaan van de rondweg 80 km/u. De route via de hoofdrijbaan is dus sneller. Tot slot geldt dat er voor de kruising van de rondweg met de Baron van Nagellstraat gewacht dient te worden bij de verkeerslichten. Het verkeer op de hoofdrijbaan van deze kruising (N303) krijgt vaker en langer groen licht dan het verkeer van/naar de parallelweg.

Antwoord met betrekking tot gemengd gebruik van parallelwegen

De functie van de parallelwegen is ontsluiting van de aanliggende percelen en woningen in het buitengebied, voor zover die in de huidige situatie worden ontsloten door wegen die door de rondweg worden doorsneden. De parallelwegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen en staan in hiërarchie onder gebiedsontsluitingswegen (zoals de N303). Het gebruik van deze wegen, in termen van verkeersintensiteiten, komt overeen met deze functie. Vanuit duurzaam veilig oogpunt dient de vorm van de weg overeen te komen met de functie en het gebruik van de weg. De parallelwegen worden daarom ingericht conform de landelijk geldende richtlijnen voor duurzaam veilig ontworpen erftoegangswegen. Dat wil zeggen dat de weg zo zal worden ingericht, dat doorstroming en snelheid niet de prioriteit hebben. De parallelwegen krijgen als het ware dezelfde functie en uitstraling zoals andere plattelandswegen in de omgeving. Op deze wegen is het gebruikelijk dat al het verkeer gemengd wordt afgewikkeld, mede gezien de relatief lage verkeersintensiteiten. Om de verkeersveiligheid verder te optimaliseren, zullen deze routes aangeduid en ingericht worden als 60 km/u-zones. Verder is er in het ontwerp van de parallelwegen rekening gehouden met het gecombineerde gebruik van de parallelwegen door middel van voldoende breedte van de parallelwegen en halfverharde bermen.

Argument 8

Kruising Bijschoterweg/parallelweg zonder verlichting is gevaarlijk.

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg zullen kruispunten worden verlicht.

Argument 9

Er gaat dagelijks veel fietsverkeer van Voorthuizen naar Barneveld via de Baron van Nagellstraat. De (extra) oversteek bij de Mercuriusweg wordt zeer onveilig, mede door het plan voor de rondweg, het plan voor de oostelijke rondweg om Barneveld via de Mercuriusweg en het plan van de gemeente Barneveld om al het fietsverkeer naar de oostelijke zijde van de Baron van Nagellstraat (in twee richtingen) te verplaatsen. Met een oostelijke rondweg plus nieuwe aansluiting op A1 wordt dit probleem voorkomen door probleemloze doorgang van fietsverkeer.

Antwoord

Zowel het kruispunt rondweg/Baron van Nagellstraat als het kruispunt Baron van Nagellstraat/Mercuriusweg zijn voorzien van verkeerslichten. Dit biedt fietsers een veilige oversteek over de rondweg, Baron van Nagellstraat en de Mercuriusweg.

Argument 10

Ontwerp kruispunt Baron van Nagellstraat richting Barneveld zo dat fiets- en landbouwverkeer elkaar niet kunnen kruisen. Bijvoorbeeld door middel van een ongelijkvloerse kruising.

Antwoord

In het ontwerp van het kruispunt van de rondweg met de Baron van Nagellstraat zijn vrijliggende oversteekvoorzieningen voor fietsers voorzien, die bovendien door middel van verkeerslichten zijn geregeld. Dit betekent dat het fietsverkeer een veilige oversteek over de rondweg wordt geboden. Langs de Baron van Nagellstraat zijn al vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Op de parallelweg/Bijschoterweg maakt het fietsverkeer gebruik van de rijbaan en wordt het fietsverkeer voor het kruispunt rondweg/Baron van Nagellstraat naar nieuwe vrijliggende fietsvoorzieningen geleid. Omdat het landbouwverkeer op het kruispunt rondweg/Baron van Nagellstraat gebruik maakt van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, is er geen sprake van kruisend fiets- en landbouwverkeer op het kruispunt. Er is daarom geen aanleiding voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising.

Het is wel mogelijk dat fiets- en landbouwverkeer elkaar kruisen op het kruispunt van de parallelweg en de Bijschoterweg, ten zuiden van het kruispunt rondweg/Baron van Nagellstraat. Als gevolg van de lage intensiteiten van het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op de parallelweg en de Bijschoterweg, is er geen aanleiding om aan te nemen dat er verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan.

Argument 11

Maak de op- en afrit van Struik verkeersveilig voor de vele fietsers.

Antwoord

De situatie rondom de aansluiting van Struik op de N303 zal na de aanleg van de rondweg niet wezenlijk veranderen. Ten opzichte van het wegontwerp bij het OPIP is in het wegontwerp bij het PIP opstelruimte opgenomen voor afslaand verkeer richting Struik, tussen de rijrichtingen op de N303. Bovendien is de zuidelijke in-/uitrit van Struik bereikbaar, zoals in de huidige situatie. Ter plaatse van deze in-/uitrit is er voldoende opstelruimte tussen de rondweg en het (brom)fietspad langs de rondweg.

Argument 12

Viaduct Overhorsterweg is levensgevaarlijk door slecht zicht op het kruispunt Noordersingel/Vincent van Goghstraat.

Antwoord

Na de realisatie van het viaduct in de Overhorsterweg, blijft de locatie van de Overhorsterweg grotendeels ongewijzigd. Dit geldt in ieder geval voor het deel nabij het kruispunt Noordersingel/Vincent van Goghstraat. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat het zicht op het kruispunt zal verminderen.

Argument 13

Er ontstaat gevaar voor fietsers vanaf de Appelseweg naar de Hoofdstraat door zwaar landbouwverkeer op de parallelweg en de oversteek over de drukke Rijksweg. Fietstunnel in de Appelseweg is een alternatief.

Antwoord

Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er op de parallelwegen (extra) verkeersveiligheidsrisico's ontstaan. Wat betreft de oversteek over de Rijksweg, voorziet het ontwerp in een door verkeerslichten geregelde en vrijliggende oversteekvoorziening voor fietsers ter

plaatse van het kruispunt rondweg/Rijksweg. Overstekende fietsers wordt daarmee een veilige oversteek over de Rijksweg geboden. Er is om bovenstaande reden geen aanleiding voor de realisatie van een fietstunnel in de Appelseweg.

Argument 14

Ter hoogte van de Rijksweg zit er een gevaarlijke en onoverzichtelijke knik in de parallelweg.

Antwoord

De parallelweg tussen de Rijksweg en Bijschoterweg ligt nabij de Rijksweg in een bocht om de afstand tussen de aansluiting van de parallelweg op de Rijksweg en het kruispunt rondweg/Rijksweg zo groot mogelijk te maken. Door deze bocht wordt, in tegenstelling tot een vloeiende boog, ook het ruimtebeslag van de parallelweg zo klein mogelijk gehouden. Daarnaast geldt dat het fietsverkeer, komende vanaf de oversteek over de Rijksweg, bij voorkeur haaks wordt aangesloten op de parallelweg: bij een aansluiting in een vloeiende bocht, is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hoger en is het gemotoriseerde verkeer minder attent op het fietsverkeer. Verder is de parallelweg qua maatvoering berijdbaar door vrachtverkeer. Er is om bovenstaande redenen geen aanleiding om aan te nemen dat er door de vormgeving van de parallelweg (extra) verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan.

Argument 15

Er is een risico van verblinding door verkeer op parallelweg en rondweg.

Antwoord

Het risico op verblinding is klein door de relatief grote afstand tussen de parallelweg en de rondweg en de lage intensiteiten op de parallelweg.

Argument 16

Hoe garandeert de provincie de veiligheid van fietsers op kruisingen en aansluitingen?

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg zijn twee kruispunten voorzien waar het fietsverkeer de rondweg kruist (Rijksweg en Baron van Nagellstraat). Op deze kruispunten zijn voor het fietsverkeer vrijliggende en door verkeerslichten geregelde oversteekvoorzieningen in het ontwerp opgenomen. Daarmee wordt het fietsverkeer een veilige oversteek geboden. Het fietsverkeer dat de Rijksweg moet kruisen, wordt naar de geregelde oversteek op het kruispunt rondweg/Rijksweg geleid. Daarnaast kruist het fietsverkeer de rondweg via het viaduct in de Overhorsterweg. Door middel van het viaduct ontstaan er geen conflicten tussen het verkeer op de rondweg en het verkeer op de Overhorsterweg.

Argument 17

Er gebeuren volgens paragraaf 2.2 van het PIP veel ongevallen buiten de bebouwde kom. In het PIP is niet gestreefd naar meer veiligheid. De verkeersveiligheid in het buitengebied verbetert niet.

Antwoord

De rondweg heeft tot doel om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Voortuizen te verbeteren. Verbetering van de verkeersveiligheid buiten de bebouwde kom en in het buitengebied zijn geen doelen van het project. Wel is er naar gestreefd om negatieve effecten van de rondweg op de verkeersveiligheid buiten de kern en in het buitengebied te voorkomen. Er is, op basis van de resultaten van de berekeningen met het actuele verkeersmodel, geen aanleiding om aan te nemen dat de rondweg tot belangrijke negatieve effecten leidt buiten de bebouwde kom.

Argument 18

Ten westen van Voorthuizen komt lokaal vaak zeer dichte mist voor, wat de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

Antwoord

De provincie neemt dit ter kennisgeving aan. De verkeersdeelnemers dienen rekening te houden met alle soorten verkeersomstandigheden en hun gedrag daarop aan te passen.

Argument 19

De nieuwe rondweg leidt tot een afname van de verkeersveiligheid, omdat het onmogelijk wordt om met de auto in te voegen op de nieuwe weg vanwege de hoge rijsnelheid.

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg zijn drie kruispunten opgenomen (Baron van Nagellstraat, Rijksweg en nieuwe verbinding tussen rondweg en Rubensstraat). Elk kruispunt wordt geregeld door middel van verkeerslichten. De verkeerslichten zorgen ervoor dat het verkeer op de rondweg wordt stil gezet wanneer er verkeer vanuit de zijwegen de rondweg op wil rijden of wil oversteken. Hierdoor kan het verkeer uit de zijwegen op een veilige manier de rondweg oprijden of oversteken.

Argument 20

Omdat er geen verlichting wordt toegepast op de rondweg en de parallelweg neemt de onveiligheid toe.

Antwoord

Kruispunten zullen worden verlicht. De hoofdrijbaan wordt niet verlicht omdat hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen aanleiding voor is. Bovendien leidt extra verlichting tot lichthinder voor mens en natuur.

Argument 21

Hoe wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd voor fietsers op de Baron van Nagellstraat en de N805/Stationsweg?

Antwoord

De verkeersveiligheid voor fietsers wordt gewaarborgd door middel van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de Baron van Nagellstraat en de N805/Stationsweg. Hierdoor is het fietsverkeer fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. In het ontwerp van de rondweg kruist het fietsverkeer de rondweg en Baron van Nagellstraat via een kruispunt dat is voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen. De aldaar aanwezige verkeerslichten bieden het fietsverkeer een veilige oversteek.

7.4. Oversteekbaarheid en barrièrewerking**Argument 1**

Door de verwachte toename van het verkeer op de N303 vermindert de oversteekbaarheid van de N303 ter hoogte van de kruising N303/Prinsenweg/Woudweg. Het is onduidelijk welke maatregelen worden getroffen om deze oversteekbaarheid te verbeteren.

Antwoord

In het PIP zijn in paragraaf 5.2 (verkeer) de resultaten van de berekeningen met het geactualiseerde verkeersmodel weergegeven. Hieruit blijken in de autonome ontwikkeling (2020 zonder rondweg om Voorthuizen) op een werkdag gemiddeld circa 14.300 motorvoertuigen per etmaal op de N303 ten noorden van Voorthuizen te rijden. Na realisatie van de rond-

weg is berekend dat er op een werkdag gemiddeld circa 14.700 motorvoertuigen per etmaal op de N303 ten noorden van Voorthuizen rijden. Dit betekent dat er als gevolg van de rondweg op een werkdag een gemiddelde toename van circa 400 motorvoertuigen per etmaal wordt verwacht op de N303 ten noorden van Voorthuizen, circa 3 % van het totaal. Geconcludeerd is dat de rondweg niet leidt tot extra knelpunten op de N303 ten noorden van Voorthuizen. Vanuit het plan voor de rondweg is er daarom geen aanleiding om maatregelen te treffen op het kruispunt N303/Prinsenweg/Woudweg.

Argument 2

Door de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de Rijksweg wordt het moeilijk en gevaarlijk om de aanliggende percelen, die direct op de Rijksweg zijn ontsloten, te bereiken of te verlaten. Deze situatie kan worden verbeterd door de Rijksweg af te waarderen tot erftoegangsweg type 1.

Antwoord

Het verkeer op de Rijksweg neemt na aanleg van de rondweg ten westen van de rondweg toe met circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen (circa 30% meer verkeer). Dit is beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting op het inpassingsplan. De effecten van deze toename op doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking zijn in het inpassingsplan meegenomen. Geconcludeerd is dat negatieve effecten wat betreft oversteekbaarheid (het gemak waarmee mensen de Rijksweg kunnen oversteken of oprijden) en verkeersveiligheid niet zijn uit te sluiten. De provincie kiest er niet voor om de Rijksweg af te waarderen naar erftoegangsweg. Om de negatieve effecten te mitigeren, worden er verkeerskundige maatregelen getroffen.

Argument 3

Er zijn betere oplossingen zonder barrièrewerking en negatieve effecten op bedrijfsvoering.

Antwoord

De ligging van het tracé is bepaald op basis van de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen (bijvoorbeeld met betrekking tot boogstralen) en het onderzoek naar diverse milieuaspecten. Het tracé is tenminste circa 200 m van bebouwing in de kern Voorthuizen gelegen. De ligging van het tracé en de afstand tot de kern bieden de meeste voordelen wat betreft verkeer en geluid: een ruimer tracé leidt tot een grotere omrijd afstand voor het doorgaande verkeer en een verminderde effectiviteit van de rondweg. Een krappere tracé leidt tot meer geluidsoverlast aan de randen van de kern. Ondanks de zorgvuldig gekozen locatie van het tracé, is het onvermijdelijk dat de nieuwe rondweg diverse percelen doorsnijdt. De aanleg van wegen in Nederland gaat nooit zonder negatieve effecten op bestaande functies. Voor deze gevallen is er de wettelijke planschadeprocedure. Na het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is, worden eventuele planschadeclaims beoordeeld. U kunt te zijner tijd uw claim indienen. Een commissie beoordeelt of u daadwerkelijk in aanmerking komt voor een schadevergoeding.

Argument 4

De Bijschoterweg en Appelseweg worden doorsneden. Al het verkeer moet daarom omrijden of omlopen. Dit leidt tot overlast voor bewoners van het buitengebied, schoolgaande kinderen en recreanten en de omgeving wordt verder geïsoleerd van het dorp. Er moet ter plaatse van de Appelseweg worden gekozen voor een tunnel.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse wegen in het buitengebied ten westen van Voorthuizen. De provincie heeft in het ontwerp van de rondweg diverse maatregelen opgenomen om de doorsnijding te mitigeren (te verzachten). Allereerst worden twee bestaande wegen direct

op de rondweg aangesloten door middel van kruispunten met verkeerslichten (Rijksweg en Baron van Nagellstraat). In de Overhorsterweg wordt een viaduct gerealiseerd. De Bijschoterweg en Appelseweg/Noordenweg worden omgeleid door middel van parallelwegen naar de kruispunten rondweg/Rijksweg en rondweg/Baron van Nagellstraat, alwaar de rondweg op veilige wijze kan worden overgestoken. Alleen het verkeer op de Bijschoterweg en Appelseweg/Noordenweg dient dus om te rijden of om te lopen. De verbindingen blijven intact. Op basis van vigerende ontwerprichtlijnen van het CROW voor het fietsverkeer, is er sprake van acceptabele omrijdafstanden en is er geen aanleiding om (extra) maatregelen te treffen, zoals een fietstunnel. Gemotoriseerd verkeer is minder gevoelig voor (kleine) omrijdafstanden dan fietsverkeer, voor het gemotoriseerd verkeer treden daarom geen knelpunten op. Ook voor voetgangers zijn de loopafstanden door de doorsnijding van de Appelseweg acceptabel.

Argument 5

Door de doorsnijding van wegen zal het verkeer moeten omrijden door de kern om via de Overhorsterweg naar de Kruishaarseweg, Woudweg en Nieuwe Voorthuizerweg in het buitengebied te komen.

Antwoord

De bereikbaarheid van de Kruishaarseweg, Nieuwe Voorthuizerweg en Woudweg verandert na de realisatie van de rondweg niet. De Woudweg blijft aangesloten op de N303 ten noorden van Voorthuizen en door de realisatie van het viaduct in de Overhorsterweg, blijven de bestaande routes ongewijzigd.

Argument 6

Het contact met de burens wordt moeilijker door een grote rotonde voor het huis.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse wegen en percelen in het buitengebied ten westen van Voorthuizen. Dit is een onvermijdelijk effect van de realisatie van de rondweg. De provincie heeft in het ontwerp van de rondweg diverse maatregelen opgenomen om de doorsnijding te mitigeren (te verzachten). Specifiek voor de Rijksweg geldt dat er een kruispunt wordt gerealiseerd dat wordt geregeld door middel van verkeerslichten. Dit biedt fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer een veilige oversteek over de rondweg en de Rijksweg.

7.5. Landbouwverkeer

Argument 1

De rondweg biedt geen oplossing voor de overlast door het landbouwverkeer in de kern. Landbouwverkeer moet worden toegelaten op de rondweg. Dit is ook de wens van het college van B&W van Barneveld. De doorstroming is te waarborgen met maatregelen zoals landbouwpasseerstroken.

Antwoord

Conform het beleid van de provincie Gelderland en de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de rondweg. Hieraan liggen hoofdzakelijk twee redenen ten grondslag. Ten eerste leidt het landbouwverkeer tot vertraging van het verkeer op de rondweg. Ten tweede leiden de grote massa- en snelheidverschillen tussen het landbouwverkeer en het autoverkeer tot verkeersveiligheidsrisico's. Het toestaan van landbouwverkeer op de rondweg plus de realisatie van landbouwpasseerstroken zijn maatregelen die, conform het beleid van de provincie, pas worden toegepast als er geen alternatieve routes voor het landbouwverkeer beschikbaar zijn. Na de realisatie van de rondweg zijn er diverse alternatieve routes voor het landbouwverkeer en

hoeft het landbouwverkeer niet via de rondweg te rijden. Het betreffen de routes via de parallelwegen langs de rondweg en de route door de kern. Gezien de beschikbaarheid van alternatieve routes, is er, conform de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, voor gekozen om landbouwverkeer niet toe te staan op de rondweg.

In het PIP zijn er, ten opzichte van het OPIP, enkele aanvullende maatregelen getroffen om het landbouwverkeer zowel van de rondweg te weren als om de kern te leiden. De belangrijkste maatregelen zijn:

- het herstel van de verbinding tussen de Voorthuizerweg (huidige N303) en de rondweg ten noorden van Voorthuizen. Alleen bus- en landbouwverkeer kan van deze verbinding gebruik maken door middel van een busluis;
- de realisatie van een oversteek over de rondweg voor landbouwverkeer op het kruispunt van de rondweg met de verbinding naar de Rubensstraat. Plus een parallelweg tussen dit kruispunt en de Overhorsterweg. De parallelweg en oversteek zijn alleen toegankelijk voor landbouwverkeer.

Door middel van de parallelwegen langs de rondweg, die grotendeels al in het OPIP waren opgenomen, plus bovenstaande maatregelen, wordt het landbouwverkeer voldoende alternatieve routes geboden voor de rondweg en de route door de kern. Hiermee wordt de kern van Voorthuizen ontlast van een deel van het landbouwverkeer dat nu door de kern rijdt.

Argument 2

Vreemd dat landbouwverkeer wel op andere delen van de N303 mag rijden.

Antwoord

Conform het beleid van de provincie Gelderland en de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, wordt landbouwverkeer in beginsel niet toegestaan op gebiedsontsluitingswegen zoals de N303 en de rondweg. Het beleid van de provincie schrijft voor dat landbouwverkeer in beginsel via alternatieve routes moet worden geleid. Pas wanneer er geen alternatieve routes aanwezig en er geen mogelijkheden zijn om alternatieve routes te realiseren, wordt landbouwverkeer toegestaan op gebiedsontsluitingswegen. Voor de N303 buiten het plangebied van de rondweg zijn geen goede alternatieve routes beschikbaar. Daarom wordt het landbouwverkeer op delen van de N303 buiten het plangebied van de rondweg wel op de rijbaan toegestaan. Het feit dat landbouwverkeer op andere delen van de N303 is toegestaan, is echter geen reden om het landbouwverkeer ook op de rondweg toe te staan. De provincie wil namelijk nieuwe infrastructuur zo duurzaam veilig en toekomstvast mogelijk inrichten. Omdat er, met aanvullende maatregelen in het PIP ten opzichte van het OPIP, goede alternatieve routes voor het landbouwverkeer aanwezig zijn, zal het landbouwverkeer, conform de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, niet op de rondweg worden toegestaan.

Argument 3

Doorstroming is geen argument om landbouwverkeer niet toe te staan i.v.m. de kruispunten met VRI op de rondweg en de maatregelen op het traject richting Putten.

Antwoord

Zowel de kruispunten op de rondweg als eventueel landbouwverkeer op de rondweg hebben in beginsel een negatief effect op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de rondweg. De capaciteit van de kruispunten is echter (ruim) voldoende voor een goede verkeersafwikkeling en de dynamische regelingen van de verkeerslichten op de kruispunten zullen zo worden afgesteld dat een zo vlot mogelijke doorgang van het verkeer op de rondweg wordt gegarandeerd. Eventueel landbouwverkeer op de rondweg heeft daarom een (extra) negatieve invloed op de doorstroming van het verkeer op de rondweg.

De maatregelen op de N303 tussen Voorthuizen en Putten staan verder los van de overweging met betrekking tot de routes voor het landbouwverkeer. Indien het landbouwverkeer wordt toegelaten op de rondweg en daarmee de doorstroming van het doorgaande verkeer op de rondweg frustreert, neemt de aantrekkelijkheid van de rondweg voor doorgaand verkeer af en neemt ook de effectiviteit van de rondweg af (er zal dan meer verkeer door de kern gaan rijden).

Argument 4

Er ontbreken gegevens over het LOG Garderbroek. Dit LOG trekt extra verkeer aan.

Antwoord

Er is voor zover mogelijk rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen. Het is niet aannemelijk dat het LOG Garderbroek (grote) invloed heeft op de verkeersintensiteiten op de rondweg Voorthuizen.

Argument 5

Na realisatie van de rondweg rijdt er extra (landbouw)verkeer door de kern als gevolg van de doorsnijding van agrarische percelen. Dit is onveilig.

Antwoord

Alle agrarische percelen die door de rondweg worden doorsneden, zullen bereikbaar zijn via de bestaande routes of via de parallelwegen langs de rondweg. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er extra (landbouw)verkeer door de kern zal rijden als gevolg van de doorsnijding van agrarische percelen. Naar verwachting neemt het landbouwverkeer door de kern juist af.

Argument 6

De maatregelen in de kern die zijn overeengekomen met de gemeente Barneveld stroken niet met het landbouwverkeer in de kern.

Antwoord

In de overeenkomst tussen de gemeente en de provincie is overeen gekomen dat de gemeente Barneveld de bebouwde kom zal herinrichten tot verblijfsgebied. M.b.t. landbouwverkeer zijn geen specifieke afspraken gemaakt en houdt de provincie zich aan haar beleid en de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen. In het PIP zijn daarnaast diverse maatregelen opgenomen om het landbouwverkeer uit de kern te weren.

Argument 7

In het plan is de ontsluiting van agrarische percelen niet geregeld.

Antwoord

Alle agrarische percelen, die door de rondweg worden doorsneden, zijn bereikbaar via de bestaande routes, via de parallelwegen langs de rondweg of via de kern Voorthuizen. Daarbij zijn in het PIP ten opzichte van het OPIP extra maatregelen opgenomen om het landbouwverkeer zowel van de rondweg als uit de kern Voorthuizen te weren.

Argument 8

Hoe moeten wij met landbouwverkeer vanuit Appelseweg naar Putten en Garderen?

Antwoord

Vanaf de Appelseweg zijn er twee mogelijkheden: via de Overhorsterweg of via de parallelweg richting de Rijksweg. Vanaf de Overhorsterweg en de Rijksweg kunnen de bestaande routes worden gevolgd.

Hierbij geldt dat in het actuele wegontwerp bij het PIP aanvullende maatregelen zijn getroffen ten behoeve van de bereikbaarheid van het buitengebied voor landbouwverkeer en met het doel om het landbouwverkeer van de rondweg en uit de kern van Voorthuizen te weren.

Argument 9

De parallelwegen en aansluitingen langs de nieuwe rondweg zijn niet berekend op het landbouwverkeer dat hiervan gebruik moet maken.

Antwoord

De parallelwegen zijn breed genoeg voor passerende landbouwvoertuigen. De asfaltbreedte van de parallelwegen is 4,50 m. Daarnaast is aan weerszijde een rammelstrook voorzien van minimaal 0,75 m waardoor er een totale breedte van 6,00 m ontstaat. Ook de bochten op kruispunten en aansluitingen zijn berijdbaar voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Argument 10

De nieuwe rondweg leidt tot een toename van landbouwverkeer op alternatieve routes, zoals de Prinsenweg en Woudweg. Deze wegen zijn niet op landbouwverkeer berekend en de verkeersveiligheid neemt daardoor af.

Antwoord

Langs een deel van de rondweg worden parallelwegen gerealiseerd, mede ter ontsluiting van het landbouwverkeer. Het ontwerp van deze parallelwegen is berekend op het gebruik door landbouwverkeer. Het is daarnaast denkbaar dat de routekeuze van het landbouwverkeer wijzigt nadat de rondweg inclusief parallelwegen is gerealiseerd. Naar verwachting zal een deel van het huidige landbouwverkeer door de kern na de realisatie van de rondweg over de parallelwegen en de wegen in het buitengebied gaan rijden. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, omdat er in het buitengebied sprake is van minder overig verkeer dan in de kern.

De wegen in het buitengebied, waaronder de Woudweg en de Prinsenweg, ontsluiten in de huidige situatie al agrarische percelen en landbouwverkeer maakt al gebruik van deze wegen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er veel (extra) landbouwverkeer over de wegen in het buitengebied gaat rijden en dat er knelpunten ontstaan op wegen in het buitengebied.

Argument 11

Omdat landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de rondweg, ontstaan aan de uiteinden van de rondweg verkeersinfarcten door het invoegen van landbouwverkeer.

Antwoord

De kruispunten op de rondweg worden geregeld door middel van verkeerslichten. Dit betekent dat het in- en uitvoegen van verkeer op gecontroleerde wijze zal gebeuren. Verder zijn de kruispunten op de rondweg optimaal vormgegeven, zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid als doorstroming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat er (grote) knelpunten met betrekking tot de doorstroming zullen ontstaan.

Argument 12

Het doortrekken van de parallelweg(en) is een goed alternatief voor het landbouwverkeer.

Antwoord

Conform het beleid van de provincie Gelderland en de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte wegen, wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de rondweg. De realisatie

tie van parallelwegen is een maatregel die, conform het beleid van de provincie, pas wordt toegepast als er geen alternatieve routes voor het landbouwverkeer beschikbaar zijn. Na de realisatie van de rondweg zijn er diverse alternatieve routes voor het landbouwverkeer en hoeft het landbouwverkeer niet via de rondweg te rijden. In het PIP zijn er, ten opzichte van het OPIP, enkele aanvullende maatregelen getroffen om het landbouwverkeer zowel van de rondweg te weren als om de kern te leiden.

7.6. Vrachtverkeer

Argument 1

Hoe wordt het vrachtverkeer geleid, dat uit noordelijke richting naar Barneveld, Briellaerd moet?

Antwoord

Voor het vrachtverkeer van/naar deze locatie wijzigt de rondweg in beginsel niets aan de huidige routes, uitgezonderd voor het vrachtverkeer met een bestemming in het buitengebied ten westen van Voorthuizen. Dit verkeer zal na de realisatie van de rondweg via de parallelwegen langs de rondweg en de wegen in het buitengebied moeten rijden.

Argument 2

Bepaalde hoeken in wegen lijken ontoereikend voor vrachtverkeer.

Antwoord

De rondweg en de parallelwegen zijn berijdbaar door vrachtverkeer en landbouwverkeer. Hiervoor worden tevens aparte voorzieningen getroffen, zoals bermverharding.

7.7. Sluipverkeer

Argument 1

Het verkeer op de Rijksweg is deels sluipverkeer in oost - westelijke richting dat de A1 mijdt.

Antwoord

Op de Rijksweg neemt het verkeer, na de aanleg van de rondweg, ten westen van de rondweg toe met circa 29 %. Ten oosten van de rondweg neemt het verkeer na realisatie van de rondweg af. Het is niet aannemelijk dat de Rijksweg een alternatieve route zal vormen voor het verkeer op de A1. Het extra verkeer op de Rijksweg ontstaat doordat voor bepaalde lokale bestemmingen de route via de Rijksweg iets korter wordt. Dit verkeer zal een afslag eerder of later van/naar de A1 rijden.

Argument 2

De aanleg van de nieuwe rondweg leidt tot een toename van het sluipverkeer tussen Putten en Apeldoorn, over de Prinsenweg.

Antwoord

Op basis van de berekeningen met het verkeersmodel rijden er in de autonome ontwikkeling circa 1.900 motorvoertuigen per etmaal over de Prinsenweg. Na aanleg van de rondweg rijden er op basis van het verkeersmodel circa 1.800 motorvoertuigen per etmaal over de Prinsenweg. Geconcludeerd is daarom dat de rondweg niet leidt tot belangrijke wijzigingen in de verkeersintensiteiten op de Prinsenweg. Er is verder geen aanleiding om aan te nemen dat het verkeer op de Prinsenweg door de aanleg van de rondweg zal toenemen.

8. ONTWERP

8.1. Hoogteligging

Argument 1

De rondweg moet worden aangelegd op maaiveldniveau of in een verdiepte bak.

Antwoord

De rondweg is zorgvuldig ingepast in het landschap en is daarom zo smal en laag mogelijk. In het ontwerp is daarbij rekening gehouden met de grondwaterstanden waardoor de weg op de meeste plekken boven het maaiveld ligt. De provincie kiest er niet voor om de rondweg verdiept aan te leggen. Verdiepte aanleg van de rondweg is, mede vanwege de grondwaterstanden, veel kostbaarder in aanleg en in beheer en onderhoud. De meerwaarde wat betreft landschappelijke inpassing is beperkt.

8.2. Verbinding rondweg-Rubensstraat

Argument 1

De voorgestelde aansluiting van het noordelijke deel van Voorthuizen op de rondweg, via de noordelijke verbindingsweg, is een goede verbetering.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

Argument 2

De noordelijke aansluiting en de doorsteek ten zuiden van de begraafplaats is niet kosten-effectief en is onlogisch. Er zou een directe aansluiting ten noorden of ter hoogte van de begraafplaats moeten komen. Is deze mogelijkheid onderzocht?

Antwoord

In het MER is een variant onderzocht (variant M2) die ten westen van de begraafplaats ligt en ten noorden van de begraafplaats aansluit op de Voorthuizerweg, door middel van een directe gelijkvloerse aansluiting. Ook is een variant onderzocht waarin de rondweg direct aansluit op de Voorthuizerweg ten zuiden van de begraafplaats door middel van een gelijkvloerse aansluiting (variant Midden). Zie ook de beschrijving en verbeelding van de varianten in paragraaf 3.3 van het MER.

Gedeputeerde Staten kozen eind 2010 voor een westelijke omleiding als beste oplossing voor de verkeersproblemen in Voorthuizen, zonder doortrekking van de rondweg naar de Apeldoornsestraat. Vervolgens is dit alternatief geoptimaliseerd. Specifieke aandacht is daarbij uitgegaan naar de vormgeving van de noordelijke aansluiting van de rondweg op de huidige N303. Om het regionale doorgaande verkeer op de belangrijke noord-zuid verbinding zoveel mogelijk te laten rijden via de westelijke rondweg, is gekozen voor een vroegtijdige afbuiging van het tracé nabij de firma Struik. Met het zo vroeg mogelijk afbuigen van het westelijke tracé, wordt de verleiding voor doorgaand verkeer om via de kern te rijden, zoveel mogelijk beperkt. De Voorthuizerweg tussen de firma Struik en de Rubenstraat wordt aan één kant afgesloten voor autoverkeer, om te voorkomen dat doorgaand verkeer alsnog door de kern rijdt. Om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten en een noordelijke rondweg niet onmogelijk te maken, is daarnaast gekozen voor de realisatie van een verbinding tussen de rondweg en de Voorthuizerweg, ten zuiden van de begraafplaats.

Argument 3

De weg langs begraafplaats Diepenbosch leidt tot onacceptabele geluidoverlast en snijdt de begraafplaats van het dorp af.

Antwoord

De verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat heeft tot doel om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten. De effecten als gevolg van de aanleg van de verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat zijn in het kader van het inpassingsplan onderzocht. Wat betreft geluid geldt het volgende:

- zonder akoestische maatregelen veroorzaakt de nieuwe weg tussen de rondweg en de Voorthuizerweg bij een aantal woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder. Om het aantal overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde bij woningen terug te brengen wordt stil asfalt (dunne deklaag B) toegepast;
- om de sereniteit van de begraafplaats te bewaken, voorziet het inpassingsplan in de realisatie van afscherming langs de begraafplaats.

Wat betreft de barrièrewerking van de verbinding tussen het dorp en de begraafplaats geldt het volgende:

- in de huidige situatie wordt de begraafplaats direct ontsloten op de N303. De begraafplaats ligt ten westen van de N303 en buiten de bebouwde kom. Aan de oostelijke zijde van de N303 is een (brom)fietspad in twee richtingen aanwezig. Er is geen oversteek aanwezig ter plaatse van de begraafplaats. De maximumsnelheid op de N303 is 80 km/u. Er rijden in de huidige situatie circa 10.000-11.000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag over de N303 ter hoogte van de begraafplaats;
- na de aanleg van de rondweg is de Voorthuizerweg ter hoogte van de begraafplaats een verkeersluwe weg. De aansluiting van de nieuwe verbinding op de Voorthuizerweg is geregeld door middel van een rotonde. Het fietsverkeer kan de oostelijke tak van de rotonde door middel van een gefaseerde oversteek (met middengeleider) oversteken.

Bovenstaande betekent dat de bereikbaarheid van de begraafplaats vanuit het dorp na de aanleg van de rondweg zal verbeteren. Dit komt door de zeer lage verkeersintensiteiten op de Voorthuizerweg ten noorden van de rotonde en door de gefaseerde oversteek voor fietsers en voetgangers over de oostelijke tak van de rotonde.

Argument 4

De noordelijke aansluiting is ineens aan de rondweg geplakt en loopt rakelings langs het huis.

Antwoord

De noordelijke aansluiting op de rondweg is al onderzocht in het MER (als onderdeel van variant M1). In de tracékeuzenotitie van november 2010 is de noordelijke aansluiting opgenomen in het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief vormt de basis voor het ontwerp van de rondweg in het inpassingsplan. De noordelijke aansluiting van de rondweg op de Voorthuizerweg is zo ontworpen dat deze op zo groot mogelijke afstand is gelegen van de omliggende bebouwing.

Argument 5

Pootje Noord moet worden gewijzigd. Het gaat hier om de ligging van de rotonde en de aansluiting van de in-/uitrit Rubensstraat 36 en 40.

Antwoord

De in-/uitrit van Rubensstraat 36 en 40 sluit in het ontwerp aan op de noordelijke tak van de rotonde op het kruispunt van de nieuwe verbinding met de Rubensstraat. Er is in het ontwerp voldoende ruimte voor het in- en uitrijden door vrachtverkeer en landbouwverkeer, onder meer door middel van een overrijdbare middengeleider op de noordelijke tak van de rotonde.

Argument 6

De verbinding leidt tot een onnodige doorsnijding van agrarisch gebied, aantasting van private percelen en geluidbelasting op het perceel Rubensstraat 61. Pootje Noord moet pas worden aangelegd als duidelijk is dat er ook een oostelijke rondweg komt. Anders wordt er voor niks een kostbaar kunstwerk aangelegd, ten koste van het perceel Rubensstraat 61.

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg is specifieke aandacht uitgegaan naar de vormgeving van de noordelijke aansluiting van de rondweg op de huidige N303. Om het regionale doorgaande verkeer op de belangrijke noord - zuid verbinding zoveel mogelijk te laten rijden via de westelijke rondweg, is gekozen voor een vroegtijdige afbuiging van het tracé nabij de firma Struik. Met het zo vroeg mogelijk afbuigen van het westelijke tracé wordt de verleiding voor doorgaand verkeer om via de kern te rijden zoveel mogelijk beperkt. De verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat is vervolgens nodig om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten. De doelen van de noordelijke aansluiting staan daarmee los van het (gemeentelijke) plan voor de rondweg tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat.

De effecten, waaronder ruimtebeslag en geluideffecten, als gevolg van de aanleg van de verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat zijn in het kader van het inpassingsplan onderzocht. De verbinding is zodanig ontworpen dat deze tot zo min mogelijk doorsnijding en negatieve effecten leidt. Verder geldt dat er stil asfalt op de verbinding wordt toegepast.

8.3. Viaduct**Argument 1**

Het viaduct moet uit het plan geschrapt worden en/of worden vervangen door een tunnel of een rotonde. Het viaduct leidt tot aantasting van landschap en natuur, geluidoverlast en hoge kosten.

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg is specifieke aandacht uitgegaan naar de vormgeving van de noordelijke aansluiting van de rondweg op de huidige N303. Om het regionale doorgaande verkeer op de belangrijke noord-zuid verbinding zoveel mogelijk te laten rijden via de westelijke rondweg, is gekozen voor een vroegtijdige afbuiging van het tracé nabij de firma Struik. Met het zo vroeg mogelijk afbuigen van het westelijke tracé wordt de verleiding voor doorgaand verkeer om via de kern te rijden zoveel mogelijk beperkt. De verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat is vervolgens nodig om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten.

Als gevolg van bovenstaande keuze voor de noordelijke aansluiting is het ongewenst om de Overhorsterweg direct aan te laten sluiten op de rondweg: een extra kruispunt is een potentieel conflictpunt en verstoort de doorgaande verkeersstroom op de rondweg.

Verder geldt dat een kruispunt in de Overhorsterweg in plaats van de nieuwe verbinding en het viaduct de volgende nadelen kent:

- langzaam verkeer (zoals fietsers en voetgangers) moet dan de rondweg oversteken. De barrièrewerking van de rondweg tussen de kern en het buitengebied wordt hierdoor versterkt;
- het noordelijke deel van Voorthuizen wordt dan ontsloten via de Overhorsterweg. Doorgaand verkeer wordt hierdoor gemengd met bestemmingsverkeer. Bovendien wordt de Overhorsterweg een aantrekkelijke route voor het verkeer naar Nijkerk. Beide factoren leiden tot een ongewenste toename van verkeer op de Overhorsterweg.

Bovenstaande effecten treden ook op indien er gekozen wordt voor een gecombineerde aansluiting van de Overhorsterweg en de nieuwe verbinding op de rondweg. Door middel een viaduct in de Overhorsterweg blijft de Overhorsterweg verkeersluw en kan de weg worden versterkt als recreatieve fietsroute naar het buitengebied, conform het beleid van de gemeenten Barneveld en Nijkerk.

Om bovenstaande redenen is er gekozen voor een viaduct in de Overhorsterweg, ondanks dat de realisatie van een viaduct duurder is dan een rotonde. De negatieve effecten van het viaduct op landschap en natuur en geluidsoverlast zijn ook in het inpassingsplan meegenomen. Uit het oogpunt van landschap heeft een tunnel de voorkeur boven een viaduct. Een tunnel is echter duurder dan een viaduct en leidt tot risico's uit het oogpunt van sociale veiligheid. Bovendien is het viaduct goed inpasbaar in het landschap. Ten aanzien van geluid is er in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de hoogteligging van de Overhorsterweg.

Argument 2

Waarom is een viaduct noodzakelijk als elders op N303 verkeersremmende maatregelen worden getroffen?

Antwoord

In het antwoord op argument 1 zijn de redenen beschreven voor de realisatie van het viaduct in de Overhorsterweg. Maatregelen op andere delen van de N303 staan hier los van.

Argument 3

Dagelijks over het viaduct fietsen is een extra belasting voor kinderen en ouderen.

Antwoord

Fietsen over een viaduct is fysiek zwaarder dan fietsen over een route zonder hellingen. Hiermee is rekening gehouden in het ontwerp van het viaduct. De hellingen in het viaduct zijn binnen de beschikbare ruimte zodanig groot dat de fysieke inspanning van fietsers zoveel mogelijk wordt verlicht.

8.4. Kruispunten en aansluitingen

Argument 1

Het ontwerp van het kruispunt rondweg/Baron van Nagellstraat moet getoetst worden aan de toekomstige capaciteitsuitbreiding ten behoeve van Harselaar-Zuid.

Antwoord

Het argument betreft de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de noordelijke aansluiting van de N303 op de A1. De grenzen van het PIP zijn ten opzichte van het OPIP zodanig gewijzigd dat de capaciteitsuitbreiding van het kruispunt past binnen het PIP en dat het PIP aansluit op het bestemmingsplan voor Harselaar Zuid. Als gevolg van deze wijziging is het

akoestisch onderzoek in het kader van het PIP aangepast. Hierbij is rekening gehouden met verschuiving van de as van de N303 als gevolg van de voorgenomen aanpassing van het kruispunt.

Argument 2

De VRI bij de begraafplaats leidt tot extra geluidoverlast door optrekkend verkeer. Kan de VRI worden vervangen door een rotonde?

Antwoord

Er is gekozen voor een VRI vanwege de eenduidige vormgeving van kruispunten op de rondweg. Een rotonde leidt er daarnaast toe dat al het verkeer op de rondweg en de nieuwe verbinding moet afremmen en optrekken. Bij een VRI geldt dat het verkeer op de rondweg in de regel beter kan doorstromen, wat tot minder optrekkend verkeer leidt. Hierdoor leidt een VRI op deze plek tot minder overlast dan een rotonde.

Argument 3

Uit de aantallen motorvoertuigen blijkt dat de rondweg kan worden uitgerust met enkelstrooksrotondes. VRI's zijn bovendien onveiliger en duurder dan rotondes.

Antwoord

Ten aanzien van kruispunten geldt dat elk kruispunt een discontinuïteit in de verbinding is en een potentieel conflictpunt vormt. Een belangrijk kenmerk van gebiedsontsluitingswegen is dat uitwisseling van verkeer plaatsvindt op kruispunten met zo groot mogelijke onderlinge afstand. Aanvullend hierop geldt dat conform de ontwerprichtlijnen op alle kruisingen van en met gebiedsontsluitingswegen de voorrang geregeld is. Uitvoeringsvarianten hiervan zijn de rotonde, een met verkeerslichten geregeld kruispunt en een zonder verkeerslichten geregeld voorrangskruispunt. De rotonde is -gegeven de relatief hoge afwikkeling en verkeersveiligheid- de voorkeursoplossing. Het Handboek Wegontwerp beschrijft de argumenten en omstandigheden voor het toepassen van een VRI (verkeersregelininstallatie) op kruispunten, waaronder hoge intensiteiten en sterke intensiteitverschillen tussen de twee kruisende wegen. Daarnaast kan een met verkeerslichten geregeld kruispunt als instrument worden gebruikt in het sturen op verkeersstromen en om prioriteit te geven aan bepaalde verkeerssoorten. Een rotonde biedt deze mogelijkheden niet.

Het ontwerp van de kruispunten op de rondweg is gebaseerd op de uitkomsten van kruispuntberekeningen. Uit deze berekeningen blijkt dat enkelstrooksrotondes op de kruispunten van de rondweg met de Baron van Nagellstraat en de Rijksweg het verkeer niet op een goede manier kunnen afwikkelen. Kruispunten die zijn geregeld door middel van verkeerslichten kunnen het verkeer op een goede manier afwikkelen en zijn daarnaast voldoende robuust om een eventuele groei van het verkeer op te vangen. Het kruispunt met de Baron van Nagellstraat ligt bovendien op relatief korte afstand van de aansluiting van de N303 op de A1, dat is geregeld door middel van VRI's. Omwille van de doorstroming van het verkeer is het gunstig om het kruispunt met de Baron van Nagellstraat ook te regelen met een VRI en een directe koppeling te maken met de VRI's op de aansluiting van de N303 op de A1. Daarnaast geldt dat kruispunten met VRI fietsers en voetgangers een veiliger overstek bieden dan meerstrooksrotondes (waarbij fietsers en voetgangers meerdere rijstroken moeten oversteken).

Argument 4

Kruispunten met VRI zijn slecht voor de doorstroming. (Turbo)rotondes zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer en daardoor voor minder overlast.

Antwoord

De kruispunten met VRI op de rondweg worden voorzien van moderne installaties met dynamische regelingen. Daarnaast is door middel van kruispuntberekeningen getoetst of de kruispunten met VRI het verkeer op een goede manier kunnen afwikkelen. Uit de kruispuntberekeningen blijken in dat kader geen knelpunten. De kruispunten blijken bovendien over voldoende robuuste capaciteit te beschikken om een eventuele groei van het verkeer op te vangen.

Argument 5

Het wegontwerp van de kruising met de Rijksweg is niet goed afgestemd op de verwachte verkeersintensiteiten.

Antwoord

Het ontwerp van het kruispunt van de rondweg met de Rijksweg is gebaseerd op kruispuntberekeningen. Als input voor deze kruispuntberekeningen zijn de resultaten van het actuele verkeersmodel gehanteerd. Op basis van de kruispuntberekeningen kan het ontworpen kruispunt de toekomstige verkeersstromen goed verwerken.

Argument 6

Waarom wordt de Baron van Nagellstraat op de rondweg aangesloten?

Antwoord

De N303 is conform het beleid van de provincie Gelderland een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en heeft in de huidige situatie een belangrijke functie voor de ontsluiting van Voorthuizen. In oost-west richting vormen de Rijksweg, Hoofdstraat en Apeldoornsestraat een belangrijke lokale verbinding. Na de aanleg van de rondweg zijn er vier wegen met een (beperkte) ontsluitingsfunctie voor de kern Voorthuizen: de Rubensstraat (huidige N303) ten noorden van de kern, de Rijksweg (ten westen van de kern), de Baron van Nagellstraat (ten zuiden van de kern) en de Apeldoornsestraat (ten oosten van de kern).

Ten aanzien van kruispunten geldt conform de ontwerprichtlijnen voor GOW dat elk kruispunt een discontinuïteit in de verbinding is en een potentieel conflictpunt vormt. Met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de rondweg, is een belangrijk kenmerk van gebiedsontsluitingswegen dat uitwisseling van verkeer plaatsvindt op kruispunten met zo groot mogelijke onderlinge afstand. Gebaseerd op dit afwegingskader en de hierboven beschreven verkeersstructuur in en om Voorthuizen, zijn er in het ontwerp van de rondweg drie kruispunten opgenomen: het kruispunt met de Baron van Nagellstraat, het kruispunt met de Rijksweg en het kruispunt van de rondweg met de nieuwe verbinding naar de Rubensstraat. Deze kruisende wegen hebben ieder een ontsluitingsfunctie voor de kern Voorthuizen. Specifiek de Baron van Nagellstraat heeft een ontsluitingsfunctie voor het centrum en het zuidelijke deel van Voorthuizen. Daarnaast kruist de rondweg de Overhorsterweg en diverse andere wegen. Deze wegen hebben alleen een toegang biedende functie voor aanliggende erven en sluiten daarom niet direct aan op de rondweg.

Argument 7

Er moeten meer aansluitingen op de nieuwe rondweg komen. Er ontstaat nu een verkapte snelweg.

Antwoord

Zie het antwoord op argument 6 voor de onderbouwing van het aantal aansluitingen op de rondweg en de locaties van de aansluitingen.

Argument 8

De Appelseweg is niet goed toegankelijk voor bulkwagens, giertankwagens en diepladers. De Appelseweg moet worden aangesloten op de rondweg.

Antwoord

Het ontwerp van de parallelweg en de aansluiting op de Appelseweg voorziet in voldoende ruimte voor vrachtverkeer en landbouwverkeer. Dit geldt voor zowel de rijbaan als de bochten in de route naar de Appelseweg.

De Appelseweg wordt niet aangesloten op de rondweg uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Een extra aansluiting op de rondweg vormt namelijk een discontinuïteit in de doorgaande verbinding en een potentieel conflictpunt.

Argument 9

Rondweg voldoet niet aan kenmerken van een rondweg. Onder meer door afwezigheid van aansluitingen naar (toekomstige) woonwijken. De rondweg is geen gebiedsontsluitingsweg maar een snelweg.

Antwoord

De rondweg is vormgegeven conform de ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Het aantal aansluitingen op de rondweg is zorgvuldig afgewogen, zie het antwoord op argument 6.

Argument 10

Door het ontbreken van aansluitingen op de nieuwe rondweg moet lokaal verkeer omrijden door de kern van Voorthuizen. De weg voldoet hierdoor niet aan de oorspronkelijke doelstelling: het ontlasten van het centrum van Voorthuizen van verkeer.

Antwoord

Het verkeer met herkomst of bestemming in Voorthuizen wordt na realisatie van de rondweg ontsloten door middel van drie kruispunten op de rondweg: Baron van Nagellstraat, Rijksweg en de nieuwe verbinding ten noorden van de Overhorsterweg. Hiermee verandert er voor het verkeer van/naar de kern in beginsel weinig. Ook in de huidige situatie wordt de kern ontsloten op deze punten, uitgezonderd het verkeer van/naar noordelijke richting, dat na de realisatie van de rondweg een alternatieve route wordt geboden via de nieuwe verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat. Voor het lokale verkeer van/naar bestemmingen in het buitengebied geldt dat alle wegen die worden doorsneden, worden omgeleid door middel van parallelwegen naar kruispunten op de rondweg. Uitzondering hierop betreft het viaduct in de Overhorsterweg. Geconcludeerd is daarom dat het verkeer van/naar bestemmingen in de kern niet (extra) hoeft om te rijden en dat het verkeer van/naar bestemmingen in het buitengebied niet hoeft om te rijden door de kern.

Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat het verkeer in de kern van Voorthuizen sterk afneemt. Circa 80% afname op de Rembrandtstraat en Rubensstraat, circa 20 % tot 30 % op de Rijksweg en de Hoofdstraat in de kern en circa 50 % op de Baron van Nagellstraat. Als gevolg van de afnamen van het verkeer zal de problematiek in Voorthuizen, met betrekking tot oversteekbaarheid en geluidoverlast, fors afnemen. Daarnaast wordt de barrièrewerking van de noord-zuid verbinding door Voorthuizen opgeheven, wordt de verkeersveiligheid verbeterd en neemt de bereikbaarheid van Voorthuizen toe. Hiermee voldoet de rondweg aan de doelstellingen van het project.

Argument 11

Voor een rondweg kan worden volstaan met een rondweg zonder parallelweg, met een maximum snelheid van 60 km/uur en rotondes in plaats van gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten en een viaduct.

Antwoord

De provincie hanteert bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig vormgegeven wegen van het CROW. Afstemming tussen vorm, functie en gebruik van de weg is één van de veiligheidsprincipes van een duurzaam veilig wegontwerp. De veiligheidsprincipes zijn per wegfunctie door het CROW uitgewerkt in eenduidige vorm- en regelgevingkenmerken. Conform het beleid van de provincie is de functie van de rondweg om Voorthuizen een gebiedsontsluitingsweg. Het ontwerp van de rondweg is daarom gebaseerd op de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen. Het gebruik van de N303 en de rondweg (in termen van verkeersintensiteiten) komen met de functie van de weg overeen.

Argument 12

Het verkeer vanaf de parallelweg kan moeilijk de Rijksweg oprijden of oversteken. Hoe wordt kruispunt Rijksweg/parallelweg verkeerstechnisch geregeld?

Antwoord

In het ontwerp van de rondweg sluiten twee parallelwegen aan op de Rijksweg ten westen van het met VRI geregelde kruispunt van de rondweg met de Rijksweg. De afstand tussen het kruispunt met VRI en de aansluiting van de parallelwegen op de Rijksweg is binnen de bestaande bebouwing- en erfgrenzen zo groot mogelijk gehouden. Personenauto's kunnen de Rijksweg gefaseerd oversteken door middel van een grote middengeleider. Overstekend, invoegend of afslaand verkeer hoeft dan maximaal twee rijstroken over te steken, zoals bij eenvoudige kruispunten ook het geval is. Ter plaatse van de oversteek over de Rijksweg wordt een kruis gemarkeerd, waarop het verkeer op de Rijksweg niet stil mag staan.

Voor het fietsverkeer tussen het buitengebied en Voorthuizen is ter plaatse van het kruispunt met VRI een vrijliggende fietsoversteek over de Rijksweg in twee richtingen in het ontwerp opgenomen. Deze oversteek wordt apart geregeld door middel van verkeerslichten. Hiermee wordt het fietsverkeer een veilige oversteek over de Rijksweg geboden. Voor het overstekend fietsverkeer over de N303 zijn twee met verkeerslichten geregelde fietsoversteken in één richting in het ontwerp opgenomen.

Als gevolg van bovenstaande ontwerpmaatregelen is de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de Rijksweg en het overstekende verkeer zo optimaal mogelijk.

Argument 14

Het kruispunt Baron van Nagellstraat is te dicht op de A1.

Antwoord

Het kruispunt is ongeveer op 350 m afstand gelegen van de noordelijke op- en afrit van de A1. In verband met de nabijheid van de aansluiting van de N303 op de A1 is het gewenst om het kruispunt op minimaal 200 m en maximaal 400 m van de noordelijke op- en afrit op de A1 te realiseren. Hierdoor is een eventuele koppeling van de regeling tussen beide kruispunten mogelijk, waarmee het verkeer beter geregeld kan worden. Het kruispunt ligt daarmee niet te dicht bij de A1.

Argument 15

Er is te weinig ruimte voor opstelstroken. De opstelstroken op de N303 hebben te weinig capaciteit.

Antwoord

Het ontwerp van de kruispunten op de rondweg is gebaseerd op de uitkomsten van kruispuntberekeningen. Uit deze berekeningen blijkt dat de kruispunten op de rondweg, die zijn geregeld door middel van verkeerslichten, het verkeer op een goede manier kunnen afwikkelen en daarnaast voldoende robuust zijn om een eventuele groei van het verkeer op te vangen.

8.5. In- en uitritten**Argument 1**

In- en uitrij mogelijkheden bij Rijksweg 51 worden onmogelijk gemaakt voor tractoren en vrachtwagens met aanhangers.

Antwoord

In het ontwerp van de rondwegen en parallelwegen is rekening gehouden met de toegankelijkheid voor vrachtverkeer. Ook de toegang tot het perceel met adres Rijksweg 51 is bereikbaar door vrachtverkeer.

Argument 2

Hoe wordt de ontsluiting van het perceel Rubensstraat 36 en de route voor zwaar verkeer op het perceel aangepakt?

Antwoord

In het wegontwerp van de N303 rondweg Voorthuizen blijft het pad naar uw perceel behouden en sluit dit pad aan op de nieuwe rotonde op de Rubensstraat. De aansluiting van dit pad op de rotonde is ruim genoeg voor de ontsluiting van zwaar verkeer.

Argument 3

Inrit bij Rijksweg 60 en 62 komt te vervallen.

Antwoord

Rijksweg 60 en 62 ontsluiten niet meer direct op de Rijksweg. Rijksweg 60 en 62 zullen worden ontsloten via de Appelseweg naar de Rijksweg. In overleg met de bewoners van Rijksweg 60 en 62 zullen de benodigde maatregelen worden uitgewerkt.

8.6. Fietsverkeer**Argument 2**

Fietsers moeten gescheiden worden van overig verkeer door middel van een tunnel in de Appelseweg. Het is onduidelijk of een fietstunnel mogelijk is in het PIP.

Antwoord

Het ontwerp van de rondweg voorziet op de route via de Appelseweg in een door verkeerslichten geregelde en vrijliggende oversteekvoorziening voor fietsers ter plaatse van het kruispunt rondweg/Rijksweg. Dit biedt fietsers een veilige oversteek over de rondweg. Er is om deze reden geen aanleiding voor de realisatie van een fietstunnel in de Appelseweg. Het PIP biedt geen ruimte voor de realisatie van een fietstunnel in de Appelseweg.

Argument 3

Fietsers moeten voorrang houden op vrachtverkeer van/naar Struik. Hoe wilt u dit punt oplossen?

Antwoord

De fietsers op het (brom)fietspad langs de Voorthuizerweg (N303) houden voorrang op het verkeer van/naar Struik, zoals in de huidige situatie.

Argument 4

Er is onvoldoende aandacht voor lokaal langzaam verkeer (fietsers). Door het plan verslechtert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers, waaronder veel schoolgaande kinderen. Zo wordt het kruispunt Baron van Nagellstraat een breiwerk van verkeersaders en zijn er geen fietstunnels voorzien.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse wegen en fietsroutes. Alle routes worden in stand gehouden door middel van door VRI geregelde en vrijliggende oversteekvoorzieningen op de kruispunten van de rondweg met de Rijksweg en Baron van Nagellstraat, door middel van een viaduct in de Overhorsterweg en door middel van parallelwegen die het verkeer omleiden naar de door VRI geregelde kruispunten op de rondweg. Hiermee worden fietsers veilige oversteekvoorzieningen en veilige routes geboden.

8.7. Maatregelen in de kern

Argument 1

Naast de rondweg zijn er ook verkeersremmende maatregelen in de kern op het huidige tracé nodig. Zijn er maatregelen gepland en wat omvatten deze maatregelen?

Antwoord

De gemeente Barneveld en de provincie hebben een overeenkomst gesloten waarin is opgenomen dat de gemeente Barneveld de bebouwde kom zal herinrichten tot verblijfsgebied.

8.8. Bebouwde kom

Argument 1

Waarom wordt het bord 'bebouwde kom' verplaatst richting Voorthuizen? En wat heeft dit voor invloed op het perceel Rubensstraat 36?

Antwoord

De huidige komgrens van Voorthuizen langs de N303 is gelegen ten zuiden van het perceel met adres Rubensstraat 40. Na aanleg van de rondweg is er over een deel van de huidige N303 (Rubensstraat) geen doorgaand verkeer meer mogelijk. Dit geldt ook voor het gedeelte van de Rubensstraat ter hoogte van adressen 36 en 40. Na realisatie van de rondweg om Voorthuizen, zal er alleen nog bestemmingsverkeer op de Rubensstraat rijden. Bij de nieuwe functie van de Rubensstraat en het toekomstige gebruik van de straat, past een ander snelheidregime dan het huidige snelheidsregime 80 km/u.

Tussen de toekomstige rondweg en de Rubensstraat wordt een nieuwe verbinding aangelegd. Deze nieuwe weg wordt de toekomstige noordelijke toegangsweg van Voorthuizen. Het verkeer rijdt in de toekomst via deze weg de bebouwde kom van Voorthuizen in. Om het verkeer hierop attent te maken en het gedrag van het verkeer aan te passen aan het

gewenste gedrag binnen de bebouwde kom, wordt de komgrens langs deze nieuwe toegangsweg geplaatst.

Om bovenstaande redenen is de locatie van de komgrens van Voorthuizen verplaatst. Dit heeft tot gevolg dat het perceel met adres Rubensstraat 40 komt te liggen aan een 50 km/u of 30 km/u weg binnen de bebouwde kom. De definitieve keuze van het type weg binnen de bebouwde kom wordt gemaakt door de gemeente Barneveld.

8.9. Onduidelijkheden in ontwerp

Argument 1

Niemand kan iets vertellen over te treffen maatregelen voor geluid, hoogte, exacte ligging, aanplanting en aankleding et cetera.

Antwoord

In het PIP worden onder meer het ruimtebeslag van de rondweg en de ligging van de rondweg geregeld. Het PIP maakt de rondweg inclusief flankerende maatregelen (zoals grondwallen en beplanting) juridisch mogelijk. Daarnaast legt het PIP de as van de weg vast en stelt het een beperking aan de hoogteligging van de weg. Het PIP is gebaseerd op het ruimtelijk ontwerp van de rondweg. Het ruimtelijk ontwerp is in bijlage 1 bij het PIP opgenomen. Dit ruimtelijk ontwerp vormt ook de basis voor het ontwerp dat tijdens de uitvoeringfase wordt gemaakt. Voor een goede indicatie van de ligging van de rondweg alsook de grondwallen langs de rondweg kunt u daarom het ruimtelijk ontwerp van de rondweg raadplegen.

Voor een nadere beschrijving en onderbouwing van flankerende maatregelen verwijzen wij naar het akoestisch rapport (als het gaat om geluidmaatregelen) (bijlage 10 bij het PIP), het natuurcompensatieplan (voor inzicht in de maatregelen met betrekking tot beplanting en natuur) (bijlage 16 bij het PIP) en het landschapsplan (bijlage 9).

9. NATUUR EN ECOLOGIE

9.1. Algemeen

Argument 1

Eerdere onderzoeken ten aanzien van ecologie en natuur zijn niet openbaar.

Antwoord

De eerdere onderzoeken ten aanzien van ecologie en natuur bevatten geen extra informatie buiten het rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Dit rapport bevat alle relevante informatie ten behoeve van het inpassingsplan en de vergunningverlening. De oude ecologische onderzoeken zijn daarom niet bijgevoegd. Het rapport is aangevuld met een notitie met daarin een samenvatting van de resultaten van actuele monitoring.

9.2. Effecten algemeen

Argument 1

De doorsnijding van het Wilbrinksbos door de oostelijke rondweg is in het MER negatiever beoordeeld dan de doorsnijding door de westelijke rondweg in combinatie met de noordelijke rondweg. De alternatieven M1, M2 en Midden onderscheiden zich hierop niet.

Antwoord

In het MER is toegelicht waarom varianten Midden Oost en Oost negatiever scoren dan de varianten Midden, M1 en M2. Variant M2 ontziet als enige variant het Wilbrinksbos. Varianten Midden Oost en Oost tasten daarnaast enkele andere ecologisch waardevolle gebieden aan. Dit is de belangrijkste reden voor de negatievere score van varianten Oost en Midden Oost in het MER. Zie voor de uitgebreide toelichting pagina 11 van het MER.

In de robuustheidsanalyse van het voorkeursalternatief (bijlage 6 bij het PIP) zijn de effecten van de westelijke rondweg plus de gemeentelijke noordelijke rondweg beschouwd.

Argument 2

De westelijke rondweg tast een beschermd en ecologisch waardevol gebied aan. Voorthuizen verliest hierdoor unieke ecologische waarden. De aantasting van ecologische waarden is bij het westelijke tracé sterker dan bij andere tracés, zoals het oostelijke. Het gebied ten oosten van Voorthuizen is veel minder gevoelig en minder waardevol.

Antwoord

In het MER blijkt dat het westelijke tracé minder negatief scoort op alle natuurcriteria dan de oostelijke tracéalternatieven. Op basis van het MER is geconcludeerd dat een westelijk tracé daarom minder schadelijk is voor natuur dan een oostelijk tracé. Zie voor een nadere onderbouwing het MER (bijlage 2 bij het inpassingsplan).

Argument 3

Bij een goede invulling van het tracé leidt variant Midden Oost niet tot doorsnijding van bos en recreatiegebied.

Antwoord

Voor alle tracés geldt dat door een goede inpassing van het tracé de negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd. Dit neemt niet weg dat er bij variant Midden Oost sprake is van doorsnijding of aantasting van bos en recreatiegebied.

Argument 4

Er is te weinig ingegaan op de ecologische gevolgen, vooral van het stuk tot aan de aansluiting op de noordelijke rondweg.

Antwoord

In het kader van het PIP zijn er gerichte natuuronderzoeken uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde planten en dieren. Voor bepaalde soorten is een jaarlijkse actualisatie uitgevoerd. Ook in 2013 en 2014 vindt die actualisatie plaats. In de meest recente versie van het rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie, dat als bijlage bij het vast te stellen inpassingsplan is gevoegd, is een volledige natuurtoets opgenomen waarbij het voornemen, inclusief de verbinding ten zuiden van de begraafplaats, zijn getoetst aan de bepalingen in de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998.

9.3. Flora en fauna

Argument 1

Variant zonder extra aansluiting tussen rondweg en Rubensstraat heeft de voorkeur, omdat deze minder negatieve effecten heeft op das en boommarter.

Antwoord

Om het regionale doorgaande verkeer op de belangrijke noord - zuid verbinding zoveel mogelijk te laten rijden via de westelijke rondweg, is gekozen voor een vroegtijdige afbuiging van het tracé nabij de firma Struik. Met het zo vroeg mogelijk afbuigen van het westelijke tracé, wordt de verleiding voor doorgaand verkeer om via de kern te rijden, zoveel mogelijk beperkt. De Voorthuizerweg tussen de firma Struik en de Rubenstraat wordt aan één kant afgesloten voor autoverkeer, om te voorkomen dat doorgaand verkeer alsnog door de kern rijdt. Om het noordelijke deel van Voorthuizen te ontsluiten en een noordelijke rondweg niet onmogelijk te maken, is gekozen voor de realisatie van een verbinding tussen de rondweg en de Voorthuizerweg, ten zuiden van de begraafplaats.

Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat er ten noorden van Voorthuizen een migratieroute is voor soorten als das en boommarter, die de huidige N303/Voorthuizerweg kruist. Om deze reden is er in de huidige situatie al sprake van doorsnijding van een migratieroute voor deze soorten. De verkeersintensiteiten op de huidige N303 zullen in de toekomstige situatie, na realisatie van de rondweg, sterk afnemen, waardoor op de huidige N303 geen maatregelen nodig zijn. In de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet zijn effectieve maatregelen opgenomen (en daarmee geborgd) ter voorkoming van negatieve effecten op de diersoorten vanwege de rondweg.

Argument 2

Er zal meer verkeer op de rondweg rijden dan door de provincie is verondersteld. Dit leidt tot negatievere effecten op flora en fauna.

Antwoord

In paragraaf 7.1 van deze nota is nader ingegaan op de geprognosticeerde groei van het verkeer. Hieruit blijkt dat de groei van het verkeer waarmee rekening gehouden wordt in het actuele verkeersmodel, iets hoger is dan de groei van het verkeer in het verleden. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de groei van het verkeer in de toekomst groter zal zijn.

Argument 3

De rondweg doorsnijdt leefgebied van ree, das, vleermuis, edelhert, buizerd, haas, havik, (steen)uil, vos, ijsvogel, kievit, grutto, huismus, ooievaar, zilverreiger, zwaan en roofvogels.

Antwoord

In het kader van het PIP zijn er gerichte onderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten. De onderzoeken zijn volgens de geldende protocollen uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek, inclusief daaruit volgende maatregelen, zijn opgenomen als bijlage bij het PIP. Voor de realisatie van de rondweg is een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend.

Argument 4

Flora en fauna zijn in het MER zeer summier beschreven.

Antwoord

Flora en fauna zijn in het MER gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 11 van het MER. Er is expliciet ingegaan op de aanwezige flora- en faunasoorten in het studiegebied. In het kader van het PIP is er nader ecologisch onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten van het nader onderzoek vormen de basis voor de ontheffingaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend.

Ten overvloede wordt vermeld dat op het MER een positief advies is ontvangen van de Commissie voor de m.e.r. (Cmer). De Cmer oordeelde dat het MER plus de aanvulling daarop voldoende informatie bevat voor verdere besluitvorming.

Argument 5

Voor een aantal diersoorten is waarschijnlijk een ontheffing nodig in het kader van de Flora- en faunawet. Het ecologisch onderzoek is daar niet duidelijk over.

Antwoord

De meest recente versie van het ecologisch onderzoek (Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012), dat als bijlage bij het vast te stellen inpassingsplan is gevoegd, geeft een overzicht van de soorten waarvoor ontheffing vereist is. Voor de realisatie van de rondweg is een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend.

Argument 6

Het is onduidelijk of de benodigde ontheffingen kunnen worden verleend en of het plan uitvoerbaar is.

Antwoord

Voor de realisatie van de rondweg is een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend.

Argument 7

Het activiteitenplan ontbeert een motivatie waarin de belangen die met de rondweg worden gediend worden afgewogen tegen de belangen van beschermde diersoorten.

Antwoord

Deze afweging is opgenomen in het meest recente rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012 dat als onderbouwing van de ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet dient. Deze ontheffing is aan de provincie verleend. In de ontheffing is nader ingegaan op de afweging voor de verlening van de ontheffing.

Argument 8

Onderzoek naar de das is gebaseerd op slechts één veldbezoek.

Antwoord

In 2006 en 2008 zijn burchtlocaties van de das in beeld gebracht. In 2011 is het onderzoek naar de verspreiding van dassen in het gehele onderzoeksgebied en de directe omgeving geactualiseerd. Daarmee is een volledig verspreidingsbeeld verkregen. De actualisatie in 2012 kon daarmee beperkt blijven tot één onderzoeksdag waarin de status van bekende burchtlocaties is gecontroleerd en de recente activiteit in het gebied is vastgesteld. Met deze onderzoeken, inclusief de jaarlijkse actualisatie, is de verspreiding van dassen in het onderzoeksgebied en de directe omgeving daarvan, nauwkeurig in beeld gebracht.

Argument 9

Onderzoek naar steenuilen is niet volgens het daarvoor geldende protocol uitgevoerd.

Antwoord

Het onderzoek naar de steenuil in 2011 was smal opgezet. In 2012 is er onderzoek uitgevoerd conform het geldende onderzoeksprotocol. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het meest recente rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012 dat als bijlage bij het PIP is toegevoegd. De jaarlijkse actualisatie van het onderzoek wordt tevens uitgevoerd conform het geldende protocol.

Argument 10

Onderzoek naar de huismus is niet uitgevoerd volgens de standaard van EL&I.

Antwoord

In 2008, 2010, 2011 en 2012 is het voorkomen van de huismus vastgesteld. In 2013 vond de actualisatie plaats volgens het geldende protocol conform de inmiddels door bevoegd gezag gepubliceerde soortenstandaard.

Argument 11

Er is niet gekeken naar een mogelijke winterverblijfplaats voor vleermuizen. En er staat een fout tekstblok in het activiteitenplan in bijlage 14 onder 2.3.

Antwoord

In 2012 is onderzoek uitgevoerd naar vliegroutes en alle mogelijke typen verblijfplaatsen in gebouwen en bomen op het wegtracé, zoals opgenomen in het Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen van het vleermuisprotocol. In de actuele versie van het Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012, dat als bijlage is toegevoegd aan het PIP, is geen fout tekstblok opgenomen.

Argument 12

In het onderzoek is geen rekening gehouden met gebouwbewonende soorten en het foeraargegebied van deze soorten.

Antwoord

In 2012 is onderzoek uitgevoerd naar vliegroutes en alle typen mogelijke verblijfplaatsen in gebouwen en bomen op het wegtracé, zoals opgenomen in het Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen van het vleermuisprotocol.

Argument 13

In het onderzoek is geen rekening gehouden met verblijfplaatsen van steenuil en das op de percelen Overhorsterweg 11 en Verbindingsweg 32. Voorgestelde compensatie (plaatsing nestkasten) is onvoldoende, omdat er geen extra areaal foerageergebied wordt gecompenseerd bij genoemde percelen.

Antwoord

Sinds 2006 is onderzoek naar beschermde natuurwaarden uitgevoerd, voor het plangebied betreft het ook de das en de steenuil. De verspreiding van deze soorten wordt jaarlijks conform geldende protocollen in kaart gebracht. Daarbij wordt ook onderzoek nabij de genoemde percelen uitgevoerd.

Voor de realisatie van de rondweg is een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend. Door middel van de bepalingen in die ontheffing is de uitvoering van de maatregelen geborgd.

Argument 14

In het onderzoek is geen rekening gehouden met vliegroutes van vleermuizen ten westen van het perceel Verbindingsweg 32.

Antwoord

In 2012 is onderzoek uitgevoerd naar vliegroutes en alle typen mogelijke verblijfplaatsen in gebouwen en bomen op het wegtracé, zoals opgenomen in het Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen van het vleermuisprotocol.

Argument 15

Wat is het effect van de rondweg op bijen? Inspreker houdt bijen en bijen kunnen door microscopische vervuiling hun kolonies niet meer terugvinden.

Antwoord

Er zijn geen methoden bekend waarmee aantoonbaar negatieve effecten op bijen kunnen worden aangetoond. Als kan worden aangetoond dat bijen negatief worden beïnvloed door de rondweg en men meent dat er sprake is van (financiële) schade, kan men beroep doen op de planschaderegeling.

9.4. Natura 2000**Argument 1**

Er zijn geen stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd voor het Natura 2000-gebied Veluwe.

Antwoord

In het kader van het PIP is een passende beoordeling van het voornemen uitgevoerd, inclusief stikstofdepositieberekeningen.

Argument 2

Er is geen habitattoets of voortoets uitgevoerd.

Antwoord

In het kader van het PIP is een passende beoordeling van het voornemen uitgevoerd.

Argument 3

Rondweg leidt tot negatieve effecten door stikstofdepositie. Er is in de stikstofdepositieberekeningen geen rekening gehouden met extra verkeer op de N303 als gevolg van de noordelijke rondweg.

Antwoord

In de passende beoordeling is geconcludeerd dat er vanwege het project sprake is van een lokale toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Het project heeft echter geen meetbaar of merkbaar effect heeft op de kwaliteit van de habitattypen of leefgebieden van soorten binnen het invloedsgebied van de rondweg. Rekening houdend met cumulatie van de effecten van het project en de effecten van andere plannen en projecten komen de instandhoudingsdoelstellingen van de relevante Natura 2000-gebieden niet in gevaar. Compenserende en mitigerende maatregelen zijn daarom niet nodig. Het project N303 rondweg Voorthuizen is daarmee uitvoerbaar in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Argument 4

Er is in de stikstofdepositieberekeningen geen rekening gehouden met de uitstoot van aangrenzende agrarische bedrijven.

Antwoord

Zie het antwoord op argument 3.

9.5. Ecologische hoofdstructuur (EHS¹)

Argument 1

De extra aansluiting tussen de rondweg en de Rubensstraat werpt een barrière op voor de EHS.

Antwoord

Ten noorden van Voorthuizen is er binnen de begrenzing van de EHS sprake van EHS natuurgebied (thans GNN) of EHS verwevingsgebied (thans GO). De westelijke rondweg doorsnijdt geen GNN. De actuele begrenzing van de GO ten noorden van Voorthuizen is kleiner dan de begrenzing van het EHS verwevingsgebied in het MER. Daarom ligt de rondweg ook niet in of nabij EHS verwevingsgebied of GO. In het kader van het PIP is geconcludeerd dat de rondweg niet tot negatieve effecten op de EHS/GNN/GO leidt.

Daarnaast is in het kader van het PIP onderzoek uitgevoerd naar het effect van de rondweg op flora- en faunasoorten, inclusief barrièrewerking. Voor de realisatie van de rondweg is een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de onderzoeksresultaten en daaruit volgende maatregelen, aan de provincie verleend.

Argument 2

De westelijke rondweg doorsnijdt de EHS en een ecologische verbindingszone en tast de EHS aan.

¹ In de actuele omgevingsvisie van de provincie Gelderland wordt niet meer gesproken over de EHS, maar over het Gelderse natuurnetwerk (GNN) en de Gelderse groene ontwikkelingszone (GO).

Antwoord

De rondweg doorsnijdt geen onderdelen van de EHS/GNN. Andere effecten (zoals externe werking) zijn geen onderdeel van het beoordelingskader voor effecten op de EHS/GNN. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 5.8 van het de toelichting op het inpassingsplan.

9.6. Mitigerende en compenserende maatregelen**Argument 1**

Hoe wordt er omgegaan met het verlies aan leefgebied van uilen en natuur?

Antwoord

De mitigerende en compenserende maatregelen zijn uitgewerkt in het rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Op basis van dit plan heeft de provincie een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de maatregelen in het plan, aan de provincie verleend.

Argument 2

Er is niet in alle redelijkheid alles gedaan om te voorkomen dat nesten etc. worden vernield. Ook wordt niet voorkomen dat er in strijd met de Flora- en faunawet wordt gehandeld. In het plan zijn geen voorwaarden opgenomen dat eerst compenserende maatregelen moeten zijn uitgevoerd en hun doel hebben bereikt, voordat het plan wordt uitgevoerd. Medewerking van derden is nodig voor het slagen van de maatregelen en dat is nog niet geregeld.

Antwoord

De mitigerende en compenserende maatregelen zijn uitgewerkt in het rapport Activiteitenplan en Natuurcompensatie 2012. Op basis van dit plan heeft de provincie een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is, rekening houdend met de maatregelen in het plan, aan de provincie verleend. Ten allen tijde wordt er conform het mitigatie- en compensatieplan en de bepalingen in de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet gewerkt. Door middel van de bepalingen in die ontheffing zijn de maatregelen geborgd. Diverse maatregelen worden al getroffen ter voorbereiding op de realisatie van de rondweg.

Argument 3

Zoek een alternatieve migratieroute voor reeën.

Antwoord

In geval van activiteiten met het oog op het belang ruimtelijke inrichting of ontwikkeling, geldt bij overtreding van artikelen 8 t/m 13 van de Flora- en faunawet ten aanzien van soorten uit tabel 1 een vrijstelling van ontheffing. Reeën vallen onder tabel 1 van de Flora- en faunawet. Daarom geldt voor reeën op grond van de Flora- en faunawet voor de relevante activiteit een vrijstelling.

Argument 4

De houtwal ten noorden van de Overhorsterweg is ecologisch onverantwoord en ontnemt het zicht vanuit de woning. Houtwal dient te worden verplaatst of verwijderd.

Antwoord

De houtwal betreft een maatregel voor de Das in het kader van de ontheffing van de Flora- en faunawet. Deze ontheffing is, rekening houdend met onder meer deze maatregel, aan de provincie verleend. Daarmee acht de provincie de maatregel ecologisch verantwoord. De provincie acht het effect op het uitzicht in het buitengebied vanwege de houtwal klein.

Indien u van mening bent dat er toch sprake is van een negatief effect, kunt u aanspraak maken op planschade.

10. EXTERNE VEILIGHEID

Argument 1

Er zal meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de N303 gaan plaatsvinden. In het plan is hiermee onvoldoende rekening gehouden.

Antwoord

Ten behoeve van het inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op externe veiligheid. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat in paragraaf 5.5 van de plantoelichting en het onderzoeksrapport is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen. De risicoberekeningen tonen aan dat de risico's langs de rondweg zeer laag zijn, lager dan in de huidige situatie. Er wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. Omdat de risico's verwaarloosbaar zijn, worden er geen risicoverlagende maatregelen getroffen.

In het kader van de verantwoordingsplicht groepsrisico is rekening gehouden met de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. In paragraaf 5.5 van de plantoelichting zijn in dat kader de relevante uitgangspunten beschreven voor het wegontwerp.

Argument 2

Door de overwegend westelijke tot zuidwestelijke wind neemt het externe veiligheidsrisico in Voorthuizen toe. Bij een oostelijke rondweg zijn de effecten minder negatief.

Antwoord

Ten behoeve van het inpassingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op de externe veiligheid. De risicoberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van een gestandaardiseerd rekenmodel dat rekening houdt met de specifieke weersomstandigheden zoals windrichting. De risicoberekeningen tonen aan dat de risico's langs de rondweg zeer laag zijn, lager dan in de huidige situatie. Er wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. In het MER is geconcludeerd dat bij geen van de onderzochte alternatieven sprake is van negatieve effecten, omdat alle alternatieven zorgen voor een daling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in Voorthuizen.

11. GELUID

11.1. Effecten

Argument 1

De rondweg leidt tot geluidverstoring en ernstige geluidsoverlast.

Antwoord

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï. In de Wgh zijn normen vastgesteld. Om te kunnen beoordelen of er wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid, is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is volgens de wettelijk vastgestelde methoden uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de groei van het verkeer naar de toekomst toe. Er is in eerste instantie onderzocht of er voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde uit de Wgh.

Indien de voorkeurswaarde overschreden wordt, moeten er maatregelen onderzocht worden. Daar waar maatregelen stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren, zijn er hogere waarden vastgesteld. Dit kan tot en met de maximale grenswaarde uit de Wgh. Deze maximale grenswaarde wordt niet overschreden.

Daar waar hogere waarden vastgesteld zijn, stelt de Wgh eisen aan het geluidsniveau in woningen. Om te bepalen of dat niveau overschreden wordt, zal er bij de woningen waarbij een hogere waarde vastgesteld is, onderzoek gedaan worden naar het geluidsniveau in de woningen. Indien dit niet aan het wettelijk vereiste niveau voldoet, worden er isolerende maatregelen aan de woning getroffen.

Op bovenstaande manier wordt ervoor gezorgd dat eventuele geluidsoverlast als gevolg van het verkeer op de rondweg tot een minimum beperkt wordt en dat het plan voldoet aan vigerende wet- en regelgeving. Verder geldt dat de rondweg per saldo leidt tot positieve effecten, omdat:

- het doorgaande verkeer dat nu door de kern rijdt, wordt omgeleid door het buitengebied, waar minder geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) staan;
- de geluidsgevoelige bestemmingen in het buitengebied op grotere afstand van de rondweg staan dan de woningen die in de kern langs de N303 staan.

Argument 2

De rondweg leidt tot geluidverstoring op de woning en in de tuin, vooral 's nachts.

Antwoord

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt geen bescherming voor tuinen. Omdat mensen ook graag rustig in hun tuin zitten, geeft de provincie de voorkeur aan bronmaatregelen. Dit zijn maatregelen aan de weg, zoals stil asfalt, die niet alleen de geluidsbelasting op de woning maar ook in de tuin vermindert. Andere (type) maatregelen worden niet getroffen om de geluidsbelasting in tuinen terug te dringen.

De Wgh voorziet in een zwaardere weging van de geluidbelasting in de avond- en nachturen. In de bepaling van de gemiddelde geluidbelasting is deze weging meegenomen. Het plan voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

Argument 3

Meer woningen dan in de huidige situatie zullen worden belast, mede als gevolg van de maximumsnelheid 80 km/u en de brede geluidzone langs de weg. De cumulatieve geluidbelasting neemt daardoor toe.

Antwoord

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) geldt voor wegen buiten de bebouwde kom met twee rijstroken (één in elke richting), zoals de rondweg om Voorthuizen, een geluidzone van 250 meter. Binnen deze zone is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat binnen deze zone aan de voorkeurswaarde in de Wgh wordt voldaan. Dit houdt in dat op grotere afstand dan de zone de geluidsbelasting lager is dan de voorkeurswaarde.

In het akoestisch onderzoek is de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 11 van het inpassingsplan. In bijlage 1 van het hogere waarde besluit is een nader onderzoek naar de gecumuleerde geluidsbelasting gedaan. Hieruit volgt dat wordt voldaan aan vigerende wet- en regelgeving.

Door de aanleg van de rondweg zal er bij meer woningen wegverkeer te horen zijn. Desondanks leidt de rondweg per saldo tot positieve effecten, omdat:

- het doorgaande verkeer dat nu door de kern rijdt, wordt omgeleid door het buitengebied, waar minder geluidgevoelige bestemmingen (woningen) staan;
- de geluidgevoelige bestemmingen in het buitengebied op grotere afstand van de rondweg staan dan de woningen die in de kern langs de N303 staan.

Argument 4

Afremmend en optrekkend verkeer op kruispunten leidt tot extra geluidoverlast.

Antwoord

Afremmend en optrekkend verkeer leidt tot een verhoogde geluidsbelasting. Dit is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Bij rotondes en met verkeerslichten geregelde kruisingen is een toeslag op de geluidsbelasting toegepast.

Argument 5

Er ontstaat geluidoverlast door verkeer op parallelwegen en landbouwverkeer. Volgens inschattingen is de geluidbelasting minder dan 48 dB, maar dan nog is er sprake van overlast.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek is het verkeer op de meeste parallelwegen meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting vanwege de rondweg. In het plan is zodoende rekening gehouden met eventuele geluidoverlast vanwege de rondweg, inclusief de parallelwegen. Alleen het geluid vanwege het verkeer op de parallelweg ter hoogte van de Biezerweg is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor de parallelweg ter hoogte van de Biezerweg geldt dat deze weg dient voor de ontsluiting van vier woningen. De verkeersintensiteiten zullen dusdanig laag zijn dat voldaan wordt aan de voorkeurswaarde in de Wgh.

Onder de voorkeurswaarde van 48 dB is overlast vanwege geluid niet uitgesloten maar niet aannemelijk. Hierbij geldt dat de voorkeurswaarde wettelijk is vastgesteld, op basis van onderzoek naar dosis-effectrelaties. Het plan voldoet daarmee aan vigerende wet- en regelgeving en eventuele resterende overlast is naar het oordeel van de provincie niet onaanvaardbaar.

Argument 6

Het viaduct over de Overhorsterweg leidt tot (extra) geluidhinder.

Antwoord

Een viaduct geeft een hogere geluidsbelasting dan een weg op maaiveldniveau of een tunnel. De hoogteligging van de Overhorsterweg op het viaduct is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Het onderzoek en het plan voldoen aan vigerende wet- en regelgeving.

Argument 7

Het is niet duidelijk wat de geluidbelasting op de woning Rijksweg 80 is.

Antwoord

De woning aan Rijksweg 80 ligt buiten de geluidszone van de rondweg en ligt daarmee niet binnen het onderzoeksgebied van het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting zal daarmee lager zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Argument 8

Op de N805 (Stationsweg) neemt het geluid toe en is er sprake van reconstructie in de zin van de Wgh.

Antwoord

De verkeersintensiteit op de Stationsweg verandert nauwelijks na aanleg van de rondweg (afname van circa 0,5 % tot 1 % van het verkeer). Een dergelijke wijziging van verkeer leidt tot een wijziging in de geluidbelasting van minder dan 1 dB. Mede daarom is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

Argument 9

Door filevorming in het centrum van Voorthuizen in de huidige situatie ervaar ik veel geluidhinder. Daarom ben ik voor deze rondweg.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

Argument 10

Dieren in schuren nabij de rondweg krijgen veel stress als gevolg van langs rijdend verkeer.

Antwoord

Stallen en buitenverblijven zijn niet beschermd door de Wet geluidhinder. Op de rondweg wordt stil asfalt toegepast, waardoor de overlast wordt beperkt. Andere (type) maatregelen worden niet getroffen om de geluidsbelasting in stallen en dierenverblijven terug te dringen. Met de huidige maatregelen wordt voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving.

11.2. Onderzoeksmethode en uitgangspunten

Argument 1

Het geluidonderzoek is niet juist, is onvolledig en te theoretisch. Het is ten onrechte niet gebaseerd op metingen.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 geeft aan dat de geluidsbelasting zowel door middel van berekeningen als door middel van metingen bepaald mag worden. In het betreffende onderzoek is gebruik gemaakt van berekeningen aangezien ook de geluidsbelasting voor de toekomstige situatie bepaald moet worden. Deze is niet te bepalen met metingen. De wettelijk voorgeschreven methode is zodanig opgesteld en in de loop der jaren aangepast dat de berekende waarden de gemeten waarden benaderen of daarmee overeenkomen. Het onderzoek en het plan voldoen daarmee aan vigerende wet- en regelgeving.

Argument 2

Het studiegebied van het geluidonderzoek in het MER is niet goed bepaald. De A1 moet in het onderzoek worden meegenomen. Hetzelfde geldt voor wegen met 30% verkeerstoename of 20 % verkeersafname.

Antwoord

In hoofdstuk 6 van het MER is het verkeerskundig effect van de alternatieven en varianten op de intensiteiten op het hoofdwegennet A1 en A30 opgenomen in tabel 6.49. Daarin is af te lezen dat het effect van de varianten op het verkeer op de A1, afhankelijk van het wegvak en de variant, tussen de - 6 % en 4 % bedraagt en in de meeste gevallen zo'n 1 % à 2 % is. Aangezien dit niet leidt tot een wijziging in de geluidbelasting van enige betekenis, zijn de betreffende wegvakken verder buiten de analyse gehouden.

In hoofdstuk 7 van het MER is gerapporteerd over het thema geluid. In paragraaf 7.2.2 is de gehanteerde methodiek toegelicht. Voor zowel de huidige situatie, de autonome situatie als alle alternatieven en varianten is het onderzoek uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 en met behulp van Standaard Rekenmethode II. Daarmee kon een eenduidige en juiste vergelijking worden gemaakt. Provinciale Staten en de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) hebben geoordeeld dat het MER plus de aanvulling op het MER alle essentiële informatie voor besluitvorming bevat en deze informatie is betrokken in de besluitvorming. In het kader van het PIP is het thema geluid nogmaals nauwkeurig onderzocht.

Argument 3

Er is in het MER niet gerekend met het juiste type asfalt conform het beleid van de provincie Gelderland.

Antwoord

In het MER is voor nieuw aan te leggen wegvakken uitgegaan van de gebruikelijke toepassing van ZOAB of vergelijkbaar wegdek. Als mitigerende maatregel is in het MER voorgesteld te kijken naar nog stillere verhardingen zoals dunne deklagen.

Argument 4

Het is onduidelijk met welk type asfalt er is gerekend op de kruispunten. Ook is onduidelijk wat het effect is van het type asfalt op kruispunten.

Antwoord

Om de geluidsbelasting vanwege de nieuwe rondweg te verminderen, wordt geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag type B) toegepast. Een dunne deklaag type B kan niet op kruisingen en voorsorteervakken van kruisingen worden toegepast. Op die plaatsen wordt asfalttype SMA 0/6 toegepast. Dit is ook als zodanig in de geluidberekeningen meegenomen en in het akoestisch onderzoek aangegeven.

Argument 5

De geluidbelasting is buitenshuis veel groter dan de metingen aangeven en de metingen zijn gebaseerd op oude wetgeving. Als er gerekend wordt met andere normen, dienen voor meer objecten acties te worden ondernomen.

Antwoord

Voor het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de Wet geluidhinder. Deze is in juli 2012 vernieuwd. De veranderingen hebben echter alleen betrekking op Rijkswegen en spoorwegen, niet op provinciale of gemeentelijke wegen. Tevens is in het laatste akoestisch onderzoek uitgegaan van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. In 2014 is dit voorschrift aangepast wat betreft de hoogte van de toe te passen aftrek voor Rijkswegen. Dat is in dit project niet van toepassing. Het akoestisch onderzoek is ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan aangepast aan dit nieuwe Reken- en Meetvoorschrift.

De geluidsbelastingen die in het akoestisch onderzoek bepaald zijn, betreffen de geluidsbelastingen buiten op de gevel, zoals wettelijk bepaald. Tevens is getoetst aan de geldende normen. Het onderzoek en het plan voldoen daarmee aan vigerende wet- en regelgeving.

Argument 6

Aantal gehinderden is niet als criterium meegenomen in het MER.

Antwoord

Bij de beoordeling van de geluideffecten in het MER is uitgegaan van het aantal geluidbelaste woningen/geluidgevoelige objecten. Dit is een gangbare methode. Bovendien zegt het aantal geluidbelaste woningen/geluidgevoelige objecten veel over het aantal gehinderden en is het niet nodig om het aantal gehinderden apart te bepalen. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. en de provincie geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 7

Er is geen rekening gehouden met permanent bewoonde recreatiewoningen.

Antwoord

Sinds 1 januari 2013 is de definitie van woning in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) veranderd en is de bestemming in het bestemmingsplan geldend. Recreatiewoningen conform de bestemming in het bestemmingsplan zijn geen geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wgh. Wel zijn de recreatiewoningen in het akoestisch onderzoek meegenomen. In het MER zijn de recreatiewoningen langs de Voorthuizerweg, ten noorden van Voorthuizen, ook in het onderzoek meegenomen. Het onderzoek en het plan voldoen aan vigerende wet- en regelgeving.

Argument 8

De onderbouwing bij de effectbeoordeling in het MER mist. Er is geen koppeling tussen aantal (geluidbelaste woningen) en de beoordeling. De beoordeling is ook niet consequent.

Antwoord

In paragraaf 7.5 van het MER is de effectbeoordeling voor geluid nader toegelicht. Uitgegaan is van het aantal geluidbelaste woningen per geluidklasse. Echter, gezien de mogelijke verschuivingen van het aantal woningen tussen geluidklassen is er geen eenduidige koppeling te leggen tussen aantal woningen per geluidklasse en de effectbeoordeling. Bijvoorbeeld een stijging van het aantal woningen in een lage geluidklasse kan niet als negatief beoordeeld worden als deze woningen eerder in een hogere geluidklasse zaten. Er is daarom een integrale beoordeling gemaakt van de waargenomen effecten. Daarbij is de beoordeling mede gebaseerd op de verschillen tussen de varianten en het onderscheidende vermogen van de varianten. Verder geldt dat door de Commissie voor de m.e.r. en de provincie is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 9

Er is nader onderzoek nodig om meer duidelijkheid over effecten te geven, zoals een gevelonderzoek.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijk voorgeschreven methode Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Alleen daar waar hogere waarden worden vastgesteld, wordt nader onderzoek gedaan naar het geluidsniveau in de woningen.

Argument 10

De verbinding Apeldoornsestraat - Voorthuizerweg is in het MER niet goed meegenomen in het onderzoek en referentiesituatie.

Antwoord

De verbinding (noordelijke rondweg) maakt deel uit van alternatief Midden en van variant M1 en is in die varianten in het MER meegenomen als onderdeel van de provinciale weg. Ten tijde van het MER was er nog geen sprake van een gemeentelijk plan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen. Dat plan is daarom in het MER niet meegenomen in de referentiesituatie. In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse op het MER uitgevoerd, waarin ook de gemeentelijke noordelijke rondweg is meegenomen.

Argument 11

Er is geen rekening gehouden met houten opbouw van woningen in het onderzoek.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijk voorgeschreven methode Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. De geluidsbelastingen die in het akoestisch onderzoek bepaald zijn, betreffen de geluidsbelastingen buiten op de gevel, zoals wettelijk bepaald. Alleen daar waar hogere waarden vastgesteld zijn, wordt er nader onderzoek gedaan naar het geluidsniveau in de woningen, waarbij rekening wordt gehouden met de opbouw van de woningen.

Argument 12

Er zijn in het MER geen contourenkaarten gepresenteerd terwijl die wel veel informatie bieden.

Antwoord

De contourenkaarten zijn opgenomen in de bijlagen bij het MER.

Argument 13

De verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek komen niet overeen met de verkeerscijfers in andere rapporten, zoals de robuustheidsanalyse. Op verschillende plekken worden andere aannames gehanteerd.

Antwoord

Zie het antwoord op argument 6 in paragraaf 7.1.

Argument 14

Er is geen rekening gehouden met bestaande wegen en cumulatieve geluidbelasting in het akoestisch onderzoek. Er is nu een te lage geluidbelasting berekend.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek is de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 11 van het akoestisch onderzoek.

Argument 15

De geluidszone is niet goed bepaald. Hierdoor is de geluidbelasting ook niet goed bepaald.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek is conform de Wgh uitgegaan van een geluidszone ter grootte van 250 meter aan weerszijden van de weg bij 2x1 rijstroken en een geluidszone van 400 meter aan weerszijden van de weg bij 2x2 rijstroken. De geluidszone bepaalt de grootte van het onderzoeksgebied. Voor de onderzoeksresultaten met betrekking tot de rondweg om Voorthuizen is de grootte van de geluidszone niet van invloed, aangezien de geluidsbelasting al op kortere afstand van de weg lager is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB.

11.3. Hogere waarden**Argument 1**

Het is onduidelijk waarom ons huis niet is aangemerkt voor een hogere waarde. Ons huis ligt binnen de geluidcontouren en/of is onterecht niet aangemerkt als woning waarvoor een hogere waarde moet gelden. De geluidbelasting vanwege de nieuwe weg is hoger dan is aangegeven in het ontwerp besluit hogere waarden.

Antwoord

Om te kunnen beoordelen of er wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid, is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is volgens de wettelijk vastgestelde methoden uitgevoerd, namelijk de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Er is in eerste instantie bekeken of er voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde in de Wet geluidshinder (Wgh). Indien de voorkeurswaarde overschreden wordt dan moeten er maatregelen onderzocht worden. Daar waar maatregelen stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren, zijn er hogere waarden vastgesteld. Dit kan

tot en met de maximale grenswaarde in de Wet geluidhinder. Deze maximale grenswaarde wordt nergens overschreden. Er zijn niet meer hogere waarden nodig dan in het akoestisch onderzoek aangegeven.

Voor enkele specifieke adressen geldt:

- de woningen aan de Appelseweg 4, 4-I, 10-1 en Verbindingsweg 4 zijn in het onderzoek meegenomen. De geluidsbelasting op deze woningen voldoen na maatregelen aan de voorkeurswaarde van 48 dB, waardoor voor deze woningen geen hogere waarde verleend hoeft te worden;
- de woning aan de Appelseweg 8a en Overhorsterweg 22b zijn in het OPIP onterecht niet als woning beschouwd in het akoestisch onderzoek. Dit is aangepast en voor deze woningen is ook een hogere waarde vastgesteld.

Argument 2

Rondweg moet zodanig worden aangelegd dat er geen hogere waarden nodig zijn.

Antwoord

De ligging van de rondweg is zodanig bepaald dat hinder als gevolg van het verkeer op de rondweg zoveel mogelijk wordt beperkt, door zo ruim mogelijk afstand te houden tot geluidgevoelige bestemmingen (woningen). Het is echter onvermijdelijk dat er na de aanleg van nieuwe infrastructuur hinder optreedt voor omwonenden van de nieuwe infrastructuur. Mensen worden in Nederland beschermd tegen geluidhinder door de Wet geluidhinder (Wgh). Om te kunnen beoordelen of er wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid, is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is volgens de wettelijk vastgestelde methoden uitgevoerd, namelijk de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Er is in eerste instantie bekeken of er voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder (Wgh). Indien de voorkeurswaarde overschreden wordt dan moeten er maatregelen onderzocht worden. Daar waar maatregelen stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren, zijn er hogere waarden vastgesteld. Dit kan tot en met de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Argument 3

Bij de bepaling van de hogere waarden is geen rekening gehouden met de geluidbelasting van andere bronnen ofwel cumulatieve geluidbelasting.

Antwoord

Een hogere waarde wordt per weg aangevraagd. Daarbij moet, volgens de Wet geluidhinder, gekeken worden naar de geluidsbelasting van alleen die weg en niet naar de gecumuleerde geluidsbelasting.

Argument 4

Wat zijn de overwegingen om hogere waarden vast te stellen? Het lijkt of de hogere waarden worden bepaald om kosten te besparen terwijl er ook geluidreducerende maatregelen hadden kunnen worden getroffen.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek zijn maatregelen afgewogen. Bij deze afweging is gekeken of maatregelen die getroffen kunnen worden, stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren. Indien dit het geval is worden die maatregelen niet getroffen. De specifieke afweging is in de beschikking voor de hogere waarden opgenomen.

Argument 5

Verzoek om geen hogere waarden vast te stellen.

Antwoord

Om te kunnen beoordelen of er wordt voldaan aan de wettelijke normen voor geluid, is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is volgens de wettelijk vastgestelde methoden uitgevoerd, namelijk de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Er is in eerste instantie bekeken of er voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde in de Wet geluidhinder (Wgh). Indien de voorkeurswaarde overschreden wordt dan moeten er maatregelen onderzocht worden. Daar waar maatregelen stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren, zijn er hogere waarden vastgesteld. Dit kan tot en met de maximale grenswaarde in de Wet geluidhinder. Deze maximale grenswaarde wordt nergens overschreden.

Argument 6

Er is onduidelijkheid over de hogere geluidbelasting en de hogere waarden hadden beter gecommuniceerd moeten worden.

Antwoord

De ontwerp hogere waardebeschikking met onderliggend akoestisch onderzoek heeft op hetzelfde moment als het inpassingsplan ter visie gelegen. Dit is op dezelfde manier bekend gemaakt. Bovendien is naar alle woningen waarvoor een hogere waarde is afgegeven de kennisgeving en de beschikking verstuurd. De provincie is daarom van mening dat er voldoende duidelijk over de beschikking hogere waarden is gecommuniceerd.

Argument 7

Het hogere waarden besluit is niet gebaseerd op de meest recente wettelijke regeling.

Antwoord

Voor het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de Wet geluidhinder. Deze is in juli 2012 vernieuwd. De veranderingen hebben echter alleen betrekking op Rijkswegen en spoorwegen, niet op provinciale of gemeentelijke wegen. Tevens is in het laatste akoestisch onderzoek uitgegaan van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. In 2014 is dit voorschrift aangepast wat betreft de hoogte van de toe te passen aftrek voor Rijkswegen. Dat is hier niet van toepassing. Het akoestisch onderzoek is ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan aangepast aan het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift.

Argument 8

Het hogere waarden besluit mag niet worden vastgesteld omdat het samenhangende inpassingsplan gebreken kent.

Antwoord

Op de mogelijke specifieke gebreken waarop door indieners van zienswijzen is gewezen, is in voorliggend rapport inhoudelijk gereageerd. Er zijn geen mogelijke gebreken genoemd die leiden tot afstel van het inpassingsplan.

11.4. Effecten en maatregelen begraafplaats**Argument 1**

De rondweg tast de rust en sereniteit van de begraafplaats aan. Schermen of wallen bieden hiervoor geen oplossing.

Antwoord

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt alleen bescherming tegen geluidsoverlast voor geluidsgevoelige bestemmingen. Een begraafplaats is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wgh en is daarom niet in het akoestisch onderzoek meegenomen.

Vanwege een goede ruimtelijke ordening is wel gekeken naar mogelijke maatregelen om de sereniteit op de begraafplaats te waarborgen. Daarom worden zowel langs de rondweg als langs de nieuwe weg tussen de rondweg en de Rubensstraat afscherpende maatregelen toegepast. Door te zorgen voor een goede afscherming tussen de weg en de begraafplaats wordt de sereniteit op de begraafplaats gewaarborgd.

Argument 2

Het is onduidelijk welke maatregelen getroffen worden voor het bewaren van de rust op de begraafplaats. Zijn hiervoor ook berekeningen gemaakt?

Antwoord

Om de sereniteit op de begraafplaats te bewaren, zal er afscherming worden gerealiseerd langs de nieuwe infrastructuur met een hoogte van circa 2,5 meter. De effecten van de nieuwe infrastructuur en de effecten van de maatregelen zijn onderzocht.

Argument 3

Wanneer is er meer informatie over de gevolgen voor de begraafplaats en kan men reageren hierop?

Antwoord

In het PIP zijn de maatregelen opgenomen waarmee de geluidbelasting op de begraafplaats wordt beperkt.

11.5. Maatregelen**Argument 1**

De provincie moet al het mogelijke doen om de geluidbelasting tot een minimum te beperken. Onder andere ondergrondse aanleg, extra geluidwallen, ook langs de verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat, en/of verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek zijn geluidreducerende maatregelen afgewogen. Bij deze afweging is gekeken of maatregelen die getroffen kunnen worden, stuiten op financiële, verkeerskundige, landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren. Indien dit het geval is worden er geen maatregelen getroffen. De afweging is opgenomen in de beschikking voor hogere waarden.

Argument 2

Er zijn geen maatregelen voorzien terwijl dit bij naastliggende percelen wel het geval is.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijke methode Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. Alleen daar waar hogere waarden vastgesteld zijn, wordt er nader onderzoek gedaan naar het geluidsniveau in de woningen en eventuele isolerende maatregelen.

Argument 3

Er zijn ten onrechte geen maatregelen voorzien langs de nieuwe verbinding tussen de rondweg en de Rubensstraat.

Antwoord

In paragraaf 5.3 van het akoestisch onderzoek en paragraaf 5.3.3. van het ontwerp inpassingsplan zijn de maatregelen voor de nieuwe weg tussen de rondweg en de Rubensstraat beschreven.

Argument 4

Er is onduidelijkheid over de maatregelen die (daadwerkelijk) getroffen worden. De maatregelen dienen nader geconcretiseerd te worden. De maatregelen zijn niet geborgd middels voorwaardelijke verplichtingen.

Antwoord

In de beschikking voor de hogere waarden is vastgelegd welke maatregelen genomen worden. Deze maatregelen zijn voorwaarde voor de vaststelling van de hogere waarden. Middels de beschikking zijn de maatregelen in het kader van de Wgh geborgd. Tevens is in paragraaf 5.3 van het inpassingsplan opgenomen welke maatregelen precies getroffen worden.

Argument 5

De effectiviteit van stil asfalt neemt elk jaar af en is na zes jaar volledig afgenomen. Wanneer wordt het asfalt vernieuwd?

Antwoord

Het klopt dat asfalt in de loop der tijd zorgt voor een hogere geluidsbelasting. Dit geldt echter voor alle typen asfalt en niet alleen stil asfalt. De toename van de geluidsbelasting is voor alle typen asfalt vergelijkbaar. In het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 is daarom een correctie opgenomen voor het feit dat asfalt in de loop der tijd minder stil wordt. Deze correctie is in de berekeningen toegepast. Het asfalt wordt vernieuwd tijdens groot onderhoud aan de weg.

Argument 6

De wallen in het plan en in andere plannen leiden tot extra overlast door weerkaatsing van geluid en leiden tot aantasting van de leefomgeving.

Antwoord

Een geluidswal is opgebouwd uit grond. Dit is geluidsabsorberend en zorgt daardoor nauwelijks voor reflectie. Het geluid dat gereflecteerd wordt heeft een dusdanig lagere geluidsbelasting dan het directe geluid van de weg dat het directe geluid van de weg altijd als enige bron hoorbaar zal zijn. Een geluidswal zorgt daarom altijd voor een lagere geluidsbelasting en zal niet leiden tot meer geluidsoverlast.

Argument 7

De wallen aan de achterzijde van de begraafplaats dienen geluidabsorberend te worden uitgevoerd om weerkaatsing te voorkomen, dienen te worden verlengd en dient te worden gecombineerd met verticale beplanting.

Antwoord

De geluidafscherpende maatregelen rondom de begraafplaats hebben tot doel om de sereniteit op de begraafplaats te bewaren. De maatregelen leiden niet tot negatieve effecten (extra geluidsoverlast) aan de overzijde van de weg.

Argument 8

Men is gedwongen aan de woning maatregelen te treffen die de geluidsoverlast beperken. De provincie is aansprakelijk voor het treffen van isolerende maatregelen.

Antwoord

Voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, zal het geluidsniveau in de woning onderzocht worden en worden eventuele maatregelen, indien gewenst, door de provincie aan de woning getroffen zodat de woning zal voldoen aan de wettelijke eis voor het geluidsniveau binnen de woning. Voor woningen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld, wordt voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder. Geluidsisolerende maatregelen zijn daarmee op grond van de Wgh in het kader van dit plan niet nodig.

Argument 9

Woning (Verbindingsweg 18) zal door de effecten van de rondweg niet meer aan de eisen in de bouwvergunning voldoen met betrekking tot het geluidniveau.

Antwoord

De geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe rondweg op de woning aan de Verbindingsweg 18 bedraagt 44 dB en voldoet daarmee aan de wettelijke voorkeurswaarde. Bij de bouw van de woning moeten alle gevels voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. Daarmee kan er vanuit worden gegaan dat de gevels van de woning een minimale geluidsreductie van 20 dB(A) hebben. Het geluidsniveau in de woning afkomstig van de rondweg bedraagt daarmee maximaal 24 dB, hetgeen ruim lager is dan de eis van 33 dB.

Argument 10

Isolatiemaatregelen tasten de leefbaarheid in de woning aan de Voorthuizerweg 6.01 aan en zijn daarom geen goede maatregelen.

Antwoord

Het pand aan de Voorthuizerweg 6.01 betreft een recreatiewoning. De bewoners hebben weliswaar een gedoogverklaring voor permanente bewoning, maar sinds 1 januari 2013 is de definitie van woning in de zin van de Wet geluidhinder veranderd en is de bestemming in het bestemmingsplan geldend. Deze bestemming is recreatiewoning. Recreatiewoningen zijn geen geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. Maatregelen aan de woning worden daarom niet getroffen.

11.6. Westenwind**Argument 1**

Er is geen rekening gehouden met de overheersende westenwind bij de geluidberekeningen.

Antwoord

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijke methode Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat gold ten tijde van het akoestisch onderzoek. In deze rekenmethode is een meteocorrectie opgenomen. De meteocorrectie gaat uit van meewindcondities met een correctie voor het meteorologisch gemiddelde. De invloed van wind op de geluidsberekeningen is daarom meegenomen.

12. GEZONDHEID

Argument 1

Door de rondweg nemen geluid en de uitstoot van schadelijke stoffen toe. Dit is schadelijk voor de volksgezondheid. Alle bewoners van Voorthuizen krijgen daarmee te maken. Dit is onvoldoende onderzocht.

Antwoord

Als het gaat om de effecten op de volksgezondheid, zijn vanwege de rondweg de volgende aspecten belangrijk: geluidoverlast en luchtkwaliteit. Zowel in het MER als in het kader van het inpassingsplan is er onderzoek gedaan naar deze milieuaspecten. De belangrijkste conclusies met betrekking tot luchtkwaliteit zijn:

- er wordt in de toekomst met zekerheid aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan;
- de rondweg leidt tot een vermindering van de blootstelling van het aantal personen aan luchtverontreiniging, omdat het huidige doorgaande verkeer door de relatief dicht bebouwde kern van Voorthuizen wordt omgeleid naar het relatief dun bevolkte buitengebied.

De belangrijkste conclusie met betrekking tot geluidhinder is dat het aantal woningen met een geluidbelasting boven de wettelijke voorkeurwaarde van 48 dB afneemt. Hierbij is rekening gehouden met de geluidbelasting op de woningen buiten de kern als gevolg van het verkeer op de rondweg.

Samenvattend is geconcludeerd dat de rondweg een positieve bijdraagt levert aan het verminderen of oplossen van knelpunten met betrekking tot gezondheid als gevolg van het wegverkeer. Dit is in overeenstemming met één van de doelen van de rondweg, namelijk: om de leefbaarheidproblematiek, mede als gevolg van de geluidoverlast, in Voorthuizen op te lossen of zoveel mogelijk te verbeteren.

13. HINDER EN LEEFBAARHEID

13.1. Lichthinder

Argument 1

Bewoners nabij de rondweg worden blootgesteld aan kunstlicht, waardoor het wooncomfort en de beleving van het buitengebied zal afnemen. Ook heeft lichthinder een negatief effect op dieren.

Antwoord

Er wordt alleen verlichting toegepast op en rondom kruispunten. Er wordt alleen sobere en efficiënte verlichting toegepast. Daar waar verlichting wordt toegepast, zijn maatregelen onderzocht om de hinder door (verstrooiing van) verlichting te voorkomen of te beperken. Een voorbeeld van een maatregel is het naar beneden richten van verlichting.

Lichthinder als gevolg van het autoverkeer wordt beperkt door de toepassing van grondwallen langs de rondweg. Als gevolg van de relatief grote afstanden tussen de rondweg en de omliggende gebouwen en deze maatregelen, is er geen aanleiding om aan te nemen dat er belangrijke hinder ontstaat of om extra maatregelen te treffen ter voorkoming van lichthinder.

13.2. Leefbaarheid en privacy

Argument 1

De rondweg leidt tot overlast vanwege geluid, stank en trillingen. Hierdoor neemt de leefbaarheid en het woongenot af. Dit leidt ook tot waardevermindering van de woning.

Antwoord

Autoverkeer stoot schadelijke stoffen uit en kan leiden tot overlast door geluid en trillingen. De effecten van de rondweg op luchtkwaliteit, geluid en trillingen zijn in het MER en in het kader van het inpassingsplan onderzocht. In het onderzoek naar luchtkwaliteit is conform vigerende wet- en regelgeving rekening gehouden met diverse stoffen waaronder fijn stof en stikstofdioxide. Samenvattend is geconcludeerd dat in de plansituatie met de rondweg de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden en dat de rondweg een positieve bijdraagt levert aan het verminderen of oplossen van knelpunten met betrekking tot gezondheid en leefbaarheid als gevolg van het wegverkeer in en rond Voorthuizen.

In specifieke gevallen, vooral als het gaat om woningen in de omgeving van de rondweg, kan de overlast toenemen. Indien van toepassing op basis van vigerende wet- en regelgeving, zijn hiervoor in het kader van het PIP maatregelen onderzocht en worden er maatregelen getroffen, bijvoorbeeld de realisatie van geluidwallen.

Indien u van mening bent dat u door de aanleg van de rondweg economische schade ondervindt, kunt u aanspraak maken op planschade. Het recht op planschadevergoeding is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Wanneer iemand door een provinciale planologische maatregel (zoals het onderhavige inpassingsplan voor de rondweg) schade lijdt door inkomstenderving of waardevermindering van een onroerende zaak, kan een tegemoetkoming worden gevraagd bij de provincie Gelderland. Er moet worden voldaan aan de voorwaarden zoals beschreven in afdeling 6.1 Wro. Op de website van de provincie kan een aanvraagformulier tegemoetkoming in planschade worden gedownload. Het ingevulde aanvraagformulier moet worden ingediend bij de gemeente waarin de schadeoorzaak is gelegen.

Argument 2

Welke maatregelen worden er getroffen om de leefbaarheid en veiligheid voor bewoners langs de N805 te verbeteren?

Antwoord

Na aanleg van de rondweg wijzigt het verkeer, op basis van verkeersmodelberekeningen, op de Stationsweg/N805 nauwelijks ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit betekent dat er vanuit het project N303 rondweg Voorthuizen geen aanleiding is om maatregelen te treffen op de Stationsweg/N805.

Argument 3

Door de rondweg zal aan de overlast van geluid, luchtvervuiling en onveiligheid eindelijk een einde komen.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. Zoals in de toelichting op het inpassingsplan is verwoord, nemen door middel van een rondweg om Voorthuizen de verkeersintensiteiten op de noord - zuid verbinding in de kern Voorthuizen fors af. Door de sterke afname van de verkeersintensiteiten neemt de verkeersdruk in Voorthuizen af, wordt de bereikbaarheid van Voorthuizen verbeterd, is de oversteekbaarheid van de Rubensstraat, Rembrandstraat en Baron van Nagellstraat in Voorthuizen geen knelpunt meer en neemt het aantal geluidbelaste woningen sterk af.

Argument 4

Door de rondweg neemt de privacy af.

Antwoord

De rondweg is gelegen in grotendeels onbebouwd gebied, in tegenstelling tot de huidige doorgaande route door Voorthuizen. Dit betekent dat minder mensen hinder zullen ondervinden van het doorgaande noord - zuid verkeer. De provincie is daarnaast van mening dat de aantasting van de privacy beperkt en aanvaardbaar is, omdat de afstanden tussen de rondweg en omliggende woningen relatief groot zijn en de snelheden van het verkeer op de rondweg relatief hoog zijn. Verder geldt dat de privacy mede door middel van grondwallen langs bepaalde delen van de rondweg wordt geborgd.

Argument 5

Het aspect verkeersveiligheid wordt niet meer genoemd als leefbaarheidknelpunt.

Antwoord

De doelstelling van het project N303 rondweg Voorthuizen luidt:

- het ontlasten van het centrum van Voorthuizen van doorgaand (vracht)verkeer en het oplossen en verbeteren van de verkeersveiligheid- en leefbaarheidproblematiek in Voorthuizen;
- het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N303 en de bereikbaarheid van Voorthuizen.

Verkeersveiligheid is daarmee een belangrijk onderdeel van de doelstelling van de rondweg. Daarnaast is in hoofdstuk 6 van het MER en in paragraaf 5.2 van de toelichting op het inpassingsplan apart ingegaan op de effecten van de rondweg op verkeersveiligheid, zowel in de kern als op wegen in het buitengebied.

13.3. Uitzicht

Argument 1

De rondweg belemmert het uitzicht op groen en natuur en leidt tot visuele hinder.

Antwoord

De rondweg is in het open landschap bewust zo laag mogelijk ingepast en zo sober mogelijk vormgegeven. Desondanks is zonder zeer ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten niet of nauwelijks te voorkomen dat de rondweg het huidige uitzicht in het buitengebied ten westen van Voorthuizen beperkt. De meerwaarde van deze maatregelen is beperkt.

14. LANDSCHAP

14.1. Onderzoeksmethode en uitgangspunten in MER

Argument 1

In het MER is het beleidskader ten aanzien van landschap onvolledig en achterhaald.

Antwoord

Het MER is van februari 2010 en documenten en beleidsnotities van na die datum zijn logischerwijs niet meegenomen in het MER. In de Landschapsvisie en het Landschapsplan die naderhand zijn opgesteld en die bij het inpassingsplan zijn gevoegd is rekening gehouden met het recente relevante beleid ten aanzien van landschap, waaronder de Structuurvisie kernen Barneveld 2022 en de Structuurvisie buitengebied 2030.

Argument 2

In het MER is het beoordelingskader ten aanzien van landschappelijke effecten onjuist en onvolledig. In het beoordelingskader missen de inhoudelijke en beleefde kwaliteiten van het landschap. Het is onduidelijk welke criteria zijn gebruikt voor de beoordeling. Kwantitatieve effecten zijn niet gekoppeld aan klassen.

Antwoord

De inhoudelijke en beleefde kwaliteiten van het landschap zijn impliciet meegenomen in de m.e.r. Er is rekening gehouden met beide type kwaliteiten. In hoofdstuk 12 van het MER is ingegaan op de beoordelingsmethodiek en waardering van het landschap. De beoordeling van de effecten per criterium is gebaseerd op de verschillen tussen de alternatieven en het onderscheidende vermogen van de alternatieven. Door de Commissie voor de m.e.r. en de provincie is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

Argument 3

In het MER is de beoordeling van alternatieven onvoldoende onderbouwd. Verschillende criteria zijn ten onrechte aan elkaar gelijk gesteld.

Antwoord

In het MER zijn alle thema's en criteria per alternatief en variant geanalyseerd en beoordeeld. De resultaten zijn niet onderling gewogen en ook niet aan elkaar gelijk gesteld. Het MER heeft tot doel om de relevante informatie over het milieu te ontsluiten, op basis waarvan Provinciale Staten mede hun besluit vormen. Naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. en de provincie is de essentiële informatie voor besluitvorming aanwezig.

Argument 4

In het MER wordt bij de huidige situatie en autonome ontwikkeling niet ingegaan op de kwalitatief te beoordelen aspecten en de beleving van het landschap. Bestaande beplantingsstructuren zijn niet in beeld gebracht. De verbinding Apeldoornseweg - Rubensstraat is niet in de referentiesituatie meegenomen.

Antwoord

In hoofdstuk 12 van het MER is ingegaan op de beoordelingsmethodiek en waardering van het landschap. Daarbij is expliciet ingegaan op de kwaliteiten van het landschap, met bijzondere aandacht voor bestaande veelal karakteristieke beplantingsstructuren, namelijk binnen het aspect 'kenmerkende landschapspatronen'. Daarbij is rekening gehouden met

de gaafheid van patronen. Ook de kwaliteit van het landschap tussen de Rubensstraat en de Apeldoornseweg is daarin betrokken.

Tijdens het opstellen van het MER was er nog geen sprake van een gemeentelijk plan voor de realisatie van de noordelijke rondweg. Die verbinding kan dan ook geen deel uitmaken van de referentiesituatie in het MER. In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de effecten van de noordelijke rondweg.

Argument 5

In het MER is het onderzoek naar de landschappelijke effecten niet uitgevoerd conform de factsheet van de Commissie voor de m.e.r. 'aandacht voor landschap in m.e.r.'.

Antwoord

De factsheet was ten tijde van het opstellen van het MER nog niet beschikbaar. Er is gewerkt met een door de Commissie voor de m.e.r. goedgekeurde alternatieve methode. In de factsheet is geadviseerd om in een m.e.r. voor het thema landschap in te gaan op een drietal vragen die betrekking hebben op de huidige kwaliteit van het landschap, op de aard en omvang van de ingreep en op de kwaliteit van het landschap na de ingreep. Op alle vragen is in het MER ingegaan. Door de Commissie voor de m.e.r. is geoordeeld dat het MER (plus de aanvulling daarop) alle essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordelingsmethodiek in het MER aangepast moet worden.

14.2. Effecten

Argument 1

De rondweg doorsnijdt de Groene Long van Voorthuizen. Het beekdallandschap ten westen van Voorthuizen is waardevol en beschermd in gemeentelijk en provinciaal beleid. Het verkeer op de rondweg tast de kernkwaliteiten van het landschap aan, zoals vrij uitzicht, donkerte, rust en stilte.

Een oostelijke rondweg leidt tot minder aantasting van het landschap omdat het landschap ten oosten van Voorthuizen al verstoord is/wordt door ruimtelijke ontwikkelingen, intensiever grondgebruik en intensiever verkeer.

Antwoord

De landschappelijke effecten van de verschillende tracéalternatieven en -varianten zijn beschreven in het MER. Daarbij is rekening gehouden met de kenmerkende landschapspatronen en waarden en autonome (ruimtelijke) ontwikkelingen. Uit het MER volgt ten aanzien van landschappelijke effecten geen duidelijke rangorde van tracés. De westelijke tracés leiden tot een groter ruimtebeslag dan de meeste oostelijke tracés. Daarentegen is de kwalitatieve aantasting van de westelijke tracévariant het minst negatief.

De westelijke rondweg tast het landschap aan. Om de negatieve effecten zoveel mogelijk te mitigeren, is een landschapsplan opgesteld. Dit plan beschrijft de minimale maatregelen die getroffen zullen worden.

Argument 2

Het viaduct in de Overhorsterweg veroorzaakt (extra) landschapsvervuiling.

Antwoord

Het viaduct in de Overhorsterweg heeft inderdaad een negatief effect op het landschap. Vanuit landschappelijke overwegingen is een gelijkvloerse kruising gewenst. Om zwaarwe-

gende verkeerskundige redenen is echter voor een viaduct gekozen. Een extra kruispunt is een potentieel conflictpunt en verstoort de doorgaande verkeersstroom op de rondweg. Daarnaast geldt dat een kruispunt rondweg/Overhorsterweg ertoe leidt dat het noordelijke deel van Voorthuizen wordt ontsloten via de Overhorsterweg in plaats van via de nieuwe verbinding ten zuiden van de begraafplaats. Daarbij zou de Overhorsterweg een aantrekkelijke route worden voor (sluip)verkeer van en naar Nijkerk. Dit leidt tot een ongewenste toename van verkeer op de Overhorsterweg. Door middel een viaduct in de Overhorsterweg blijft de Overhorsterweg verkeersluw en kan de weg ook worden versterkt als recreatieve fietsroute naar het buitengebied, conform het beleid van de gemeenten Barneveld en Nijkerk. Om deze redenen is gekozen voor een viaduct in de Overhorsterweg.

Argument 3

De rondweg doorsnijdt het Beekwandelpad, waardoor de kwaliteit van het Beekwandelpad verloren gaat. Ook gaat de aansluiting met aangrenzende natuurgebieden verloren. Dit is in strijd met gemeentelijk en provinciaal beleid.

Antwoord

Omdat het tracé van de rondweg het huidige Beekwandelpad doorsnijdt, zal het Beekwandelpad gedeeltelijk worden verlegd. Het nieuwe verloop van het Beekwandelpad is nader uitgewerkt in het Landschapsplan. Aandachtspunten daarbij zijn de kwaliteit van het wandelpad en de verbinding met aangrenzende natuurgebieden.

14.3. Mitigerende en compenserende maatregelen

Argument 1

Het tracé doorkruist landschap waarop de Streekplanuitwerking Kernkwaliteiten Waardevolle Landschappen van toepassing is. Er dient daarom een alternatief tracé te worden gezocht of er dient compensatie plaats te vinden.

Antwoord

De landschappelijke effecten van de verschillende tracéalternatieven en -varianten zijn beschreven in het MER. De westelijke rondweg tast, net als de andere tracés, het landschap aan. Om de negatieve effecten zoveel mogelijk te mitigeren, is een landschapsplan opgesteld. Dit plan beschrijft de minimale maatregelen die getroffen zullen worden.

Argument 2

Het landschapsplan wordt pas later uitgewerkt. Onduidelijk is daarom hoe negatieve effecten worden gemitigeerd. Ook bestaat er een risico dat mitigerende maatregelen niet worden gerealiseerd en dat er niet wordt voldaan aan het landschappelijk beleid.

Antwoord

Om de negatieve effecten van doorsnijding in het landschap zoveel mogelijk te reduceren en om het plan in overeenstemming te brengen met het provinciale beleid is een Landschapsplan opgesteld, dat als uitgangspunt dient voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe rondweg. Dit plan beschrijft de maatregelen die getroffen zullen worden. De provincie is van mening dat de nieuwe rondweg op basis van de maatregelen in het Landschapsplan op acceptabele wijze kan worden ingepast in het landschap.

15. RUIMTEGEBRUIK

15.1. Doorsnijding

Argument 1

Door de rondweg worden agrarische percelen doorsneden, waarbij kleine en incurante percelen ontstaan. Agrarische percelen worden slecht bereikbaar. Dit belemmert de agrarische bedrijfsuitoefening zodat sprake is van bedrijfsschade.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse (agrarische) percelen in het buitengebied. Bij de ontwikkeling van het ontwerp van de rondweg is rekening gehouden met de bereikbaarheid van agrarische percelen, bedrijven en woningen langs de rondweg. Alle agrarische percelen langs de rondweg zijn bereikbaar via de parallelwegen, bestaande infrastructuur in het buitengebied of via de kern. Ten opzichte van het OPIP zijn in het PIP enkele aanvullende maatregelen getroffen om zo min mogelijk landbouwverkeer via de kern af te wikkelen. Dit betreft onder meer de sluis voor landbouwverkeer ten noorden van Voorthuizen en de oversteek voor landbouwverkeer over de rondweg ter hoogte van de begraafplaats.

Voor wat betreft het aspect planschade wordt verwezen naar de antwoorden in paragraaf 2.2 van deze nota.

Argument 2

De provincie moet het voortouw nemen om, in samenspraak met LTO Barneveld, te komen tot een goede verkaveling na aanleg van de rondweg.

Antwoord

In het kader van de grondverwerving ten behoeve van de rondweg zoekt de provincie naar goede oplossingen voor problemen als gevolg van doorsnijding van landbouwgronden. Indien mogelijk wordt hierbij ook de mogelijkheid tot grondruil beschouwd.

Argument 3

De rondweg tast leefgebied voor mensen en dieren aan. De noordelijke extra aansluiting op de Voorthuizerweg leidt tot meer ruimteverlies en doorsnijding dan tracévariant Midden, waarbij geen sprake is van deze noordelijke aansluiting.

Antwoord

In het MER blijkt dat het westelijke tracé leidt tot areaalverlies van de functies wonen, werken, recreatie en natuur. Door de noordelijke aansluiting op de bestaande N303 leidt het gekozen tracé tot een groter areaalverlies voor de functie landbouw dan de variant zonder deze aansluiting. Door het treffen van maatregelen ten aanzien van de bereikbaarheid van agrarische percelen, bedrijven en woningen, een goede landschappelijke inpassing en het behoud van beschermde diersoorten worden negatieve effecten geheel voorkomen of in voldoende mate gereduceerd.

Argument 4

Het tracé van de nieuwe rondweg doorsnijdt woningen en woonpercelen. Het tracé voldoet niet aan het uitgangspunt van Provinciale Staten dat het tracé op minimaal 200 meter van de bebouwde kom moet liggen.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse woningen en percelen in het buitengebied. Een aantal woningen, die op of nabij het tracé van de rondweg liggen, dienen te worden geamoveerd. De provincie koopt deze woningen en bijbehorende gronden ten behoeve van de realisatie van de rondweg. In het kader van een zorgvuldige behandeling van deze dossiers is de provincie Gelderland in gesprek en onderhandeling met de eigenaren en bewoners.

De veronderstelling dat Provinciale Staten het uitgangspunt hanteren dat het tracé op minimaal 200 meter van de bebouwde kom moet liggen berust op een misverstand. Een dergelijk uitgangspunt komt niet voor in de besluitvorming over het project. De provincie streeft naar een zo goed mogelijk ingepaste rondweg, rekening houdend met de afstand tot woningen in de omgeving van de rondweg.

Voor wat betreft de doorsnijding van percelen in relatie tot de bereikbaarheid ervan en eventuele nadeelcompensatie wordt verwezen naar het antwoord op argument 2 in deze paragraaf.

Voor wat betreft de nut en noodzaak van de nieuwe rondweg wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze nota.

Argument 5

Het tracé van de nieuwe rondweg doorsnijdt de voetbalvelden van Voetbalvereniging De Kieviten. Hiermee is geen rekening gehouden in het plan.

Antwoord

Net als bij andere grondverwerving wordt zorgvuldig omgegaan met Voetbalvereniging De Kieviten. In samenspraak met gemeente en clubbestuur wordt gezocht naar een alternatieve locatie. Hiervoor wordt een separate planologische procedure doorlopen. Inmiddels heeft de provincie het verzoek bij gemeente ingediend om een bestemmingsplanwijziging door te voeren om een nieuwe sportaccommodatie voor de Kieviten planologisch mogelijk te maken.

Argument 6

Onduidelijk is hoe in specifieke situaties doorsnijding door het wegtracé praktisch wordt gerealiseerd en welke financiële compensatie er wordt geboden.

Antwoord

De rondweg doorsnijdt diverse percelen in het buitengebied. Daarbij dienen zes woningen, die op of nabij het tracé van de rondweg liggen, te worden geamoveerd. De provincie koopt deze woningen en andere benodigde gronden ten behoeve van de realisatie van de rondweg. In het kader van een zorgvuldige behandeling van deze dossiers is de provincie Gelderland in gesprek en onderhandeling met de eigenaren en bewoners over minnelijke verwerking en vergoeding van schade. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, wordt overgegaan tot een onteigeningsprocedure.

Voor wat betreft de bereikbaarheid van de percelen en eventuele nadeelcompensatie wordt verwezen naar het antwoord op argument 1 in deze paragraaf.

15.2. Uitbreiding begraafplaats

Argument 1

Door de nieuwe weg raakt de begraafplaats helemaal ingesloten en kan deze in de toekomst niet meer worden uitgebreid.

Antwoord

Het tracé ter plaatse van de begraafplaats is in goed overleg met de gemeente Barneveld en de beheerder van de begraafplaats gekozen en ingepast, rekening houdend met de reeds voorziene en in de verdere toekomst gewenste uitbreiding van de begraafplaats.

15.3. Landbouw

Argument 1

Er is geen Landbouw Effect Rapportage (LER) uitgevoerd, waarin de specifieke effecten van de rondweg op de agrarische bedrijfsvoering zijn onderzocht.

Antwoord

Er is inderdaad geen LER uitgevoerd. Wel is er in het kader van het MER onderzoek gedaan naar doorsnijding van landbouwgronden. Bij de uitwerking van het plan is ook expliciet aandacht besteed aan de ontsluiting en ontwatering van percelen. Deze sluiten zoveel mogelijk aan bij de bestaande situatie. Als dat niet mogelijk is, wordt dat in het plan op vergelijkbare wijze hersteld. In de onderhandelingen met de betreffende grondeigenaren is ruimte voor dialoog over herverkaveling.

16. LUCHTKWALITEIT

16.1. Onderzoeksmethode en uitgangspunten

Argument 1

Veranderingen van 1,2 microgram per kubieke meter zijn veranderingen in betekende mate (IBM), maar zijn niet zichtbaar. De begrippen NIBM en IBM worden niet consequent toegepast.

Antwoord

In het MER (hoofdstuk 8) en de toelichting op het inpassingsplan is ingegaan op het wettelijke kader rondom luchtkwaliteit. Zowel in het MER als het PIP is getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. In het MER is geconcludeerd dat de alternatieven en varianten geen overschrijdingen van de grenswaarden laten zien en dat ze zich niet noemenswaardig van elkaar onderscheiden op thema luchtkwaliteit.

Ten behoeve van het inpassingsplan is vervolgens aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Hierbij geldt dat het inpassingsplan kan worden vastgesteld, indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde die behoort bij de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optrendend effect, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor een grenswaarde is opgenomen in de Wm, of;
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het criterium NIBM is van toepassing als niet aan één van de andere bovenstaande criteria wordt voldaan. In het kader van het project N303 rondweg Voorthuizen geldt dat wettelijke normen niet worden overschreden. Daarmee wordt voldaan aan bovenstaand eerstgenoemde criterium.

In het MER zijn daarnaast de effecten van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de wettelijke normen. Tevens zijn de alternatieven beoordeeld en vergeleken met behulp van de GES-methodiek. De GES-methodiek biedt inzicht in mogelijke gezondheidknelpunten als gevolg van de uitstoot van schadelijke stoffen en biedt een bruikbaar toetsingsader voor de vergelijking van alternatieven in de fase van het MER. NIBM geldt als uitgangspunt voor de toetsing van de juridische haalbaarheid van een project en niet als maat voor het in beeld brengen van mogelijke knelpunten of voor de vergelijking van alternatieven.

Argument 2

Er is niet gewerkt met heldere en eenduidige criteria en een duidelijke beoordelingsmethodiek. Criteria zijn daarnaast te breed. Verder is het verschuiven van de grenswaarde NO₂ niet meegenomen in de effectbeoordeling.

Antwoord

Voor het onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van het MER en het PIP is uitgegaan van de actuele grenswaarde voor fijn stof en de grenswaarde voor stikstofdioxide die geldt vanaf 2015 (namelijk 40 microgram per m³).

In het MER zijn de alternatieven beoordeeld en met elkaar vergeleken. Hierbij is gebruik gemaakt van de GES-methodiek. De bandbreedtes conform de GES-methodiek zijn overgenomen in het onderzoek in het kader van het MER.

Argument 3

De gehanteerde methode in het MER maakt niet duidelijk om hoeveel gehinderden het gaat.

Antwoord

In het MER is de GES score gekoppeld aan wegvakken. In de beoordeling van de alternatieven is rekening gehouden met de ligging van de wegvakken in bebouwd gebied of onbebouwd gebied en de blootstelling van bewoners in het studiegebied aan schadelijke stoffen. Indirect is daarbij het aantal gehinderden betrokken in de beoordeling.

Argument 4

De gehanteerde GES-klassen in het MER zijn niet onderbouwd. De gehanteerde beoordelingsmethode GES in het MER zegt niets over de gezondheidseffecten.

Antwoord

De bandbreedtes in de beoordelingsmethode in het MER zijn gebaseerd op de GES methodiek van de GGD. Deze methodiek wordt in meerdere milieueffectrapportages en planstudies toegepast. Voor een nadere onderbouwing van de methodiek en gehanteerde klassen wordt verwezen naar het handboek van de GGD.

Argument 5

Het MER voldoet voor luchtkwaliteit niet aan de richtlijnen voor het MER.

Antwoord

Het MER en de aanvulling daarop zijn ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. (Cmer). De Cmer en de provincie zijn van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER en de aanvulling tezamen aanwezig is. Verder geldt dat het onderzoek in het kader van het MER volgens de vigerende wet- en regelgeving is uitgevoerd.

Argument 6

De effectbeoordeling in het MER is niet consequent. Een afname in de autonome ontwikkeling is neutraal beoordeeld.

Antwoord

In het MER (en ook in het PIP) is geconcludeerd dat de concentraties van schadelijke stoffen in de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie afnemen. De autonome ontwikkeling geldt als de referentiesituatie, waarmee de effecten van de alternatieven vergeleken zijn. De beoordeling van de autonome ontwikkeling is daarmee per definitie neutraal (0). Dit is tevens toegelicht in het MER.

Argument 7

Het voornemen is niet getoetst aan het NSL.

Antwoord

Zowel in het MER als het PIP is getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. In het MER is geconcludeerd dat de alternatieven en varianten geen overschrijdingen van de grenswaarden laten zien en dat ze zich niet onderscheiden op het thema luchtkwaliteit.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van het PIP is uitgevoerd naar de emissie en verspreiding van fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) en getoetst aan de luchtkwaliteitseisen, zoals toegepast in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De emissiewaarden zijn tevens getoetst aan een lagere waarde dan de norm (toegepaste bandbreedte), conform de in de NSL gehanteerde bandbreedtes. Uit het onderzoek blijkt dat in het studiegebied nu en in de toekomst met zekerheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daarnaast blijkt dat de concentraties afnemen.

Argument 8

De berekeningen voor luchtkwaliteit in het MER zijn gebaseerd op een verkeerd en verouderd rekenmodel.

Antwoord

In het MER is omwille van eenvoud en de eenduidige vergelijking van alternatieven en varianten gerekend met één rekenmethode. Dit heeft geen invloed op de conclusies en het onderscheidende vermogen van de alternatieven. In het MER is reeds signaleerd en beschreven dat er met twee methoden moet worden gerekend ten behoeve van de onderbouwing van het inpassingsplan. In het kader van het PIP is het onderzoek naar luchtkwaliteit daarom met twee methoden uitgevoerd.

Argument 9

Het studiegebied voor luchtkwaliteit in het MER is niet gedefinieerd. En het toekomstjaar moet worden gesteld op het jaar van realisatie.

Antwoord

Het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit is weergegeven in afbeelding 6.1 van het MER. Voor het toekomstjaar is in het MER uitgegaan van 2020, dit geldt ook voor de andere milieuaspecten. Door het hanteren van één toekomstjaar voor de effectbeoordeling op alle milieuaspecten, komt dit de eenduidigheid van het MER en de transparantie van de vergelijking van alternatieven ten goede.

Voor de toetsing aan de wettelijke grenswaarden, zijn in het onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van het PIP andere toekomstjaren gehanteerd, conform de wettelijke voorschriften voor onderzoek naar luchtkwaliteit.

Argument 10

Er is geen rekening gehouden met de uitstoot van (agrarische) bedrijven in de omgeving.

Antwoord

De effecten van de rondweg op de luchtkwaliteit zijn in het kader van het MER en het inpassingsplan onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat in het studiegebied nu en in de toekomst met zekerheid wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daarnaast blijkt dat de concentraties afnemen. Andere toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (buiten de rondweg) zijn meegenomen in de achtergrondconcentraties. De achtergrondconcentraties zijn gebaseerd op kaarten die jaarlijks worden geactualiseerd door het RIVM. De uitstoot van agrarische bedrijven is verwerkt in de achtergrondconcentraties van zowel de referentiesituatie (toekomstige situatie zonder rondweg) als de situatie na de realisatie van de rondweg.

16.2. Effecten

Argument 1

Wat betekent de toename van de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer voor de 'milieuruimte' voor kippen- en varkensboerderijen? Is de totale uitstoot nog toelaatbaar?

Antwoord

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van het inpassingsplan blijkt dat de concentraties van schadelijke stoffen in het studiegebied afnemen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de milieuruimte, in het kader van de Wet milieubeheer, voor agrarische bedrijven als gevolg van de rondweg wordt beperkt.

In de passende beoordeling is daarnaast geconcludeerd dat er vanwege het project sprake is van een lokale toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Het project heeft echter geen meetbaar of merkbaar effect heeft op de kwaliteit van de habitattypen of leefgebieden van soorten binnen het invloedsgebied van de rondweg. Rekening houdend met cumulatie van de effecten van het project en de effecten van andere plannen en projecten komen de instandhoudingsdoelstellingen van de relevante Natura 2000-gebieden niet in gevaar. Het project N303 rondweg Voorthuizen is daarmee uitvoerbaar in het kader van de Natuurbeschermingswet. Er is verder geen aanleiding om aan te nemen dat de milieuruimte voor agrarische bedrijven, in het kader van de Natuurbeschermingswet, als gevolg van de rondweg wordt beperkt.

Argument 2

Door de rondweg neemt de uitstoot van schadelijke stoffen toe en komt de volksgezondheid in gevaar. Door de hoge maximumsnelheid en de extra uitstoot door optrekkend verkeer op de kruispunten neemt de uitstoot (extra) toe.

Antwoord

De effecten van de rondweg op de luchtkwaliteit zijn in het kader van het MER en het inpassingsplan onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat in het studiegebied nu en in de toekomst met zekerheid wordt voldaan aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Daarnaast blijkt dat de concentraties afnemen. In het onderzoek is rekening gehouden met de maximumsnelheid 80 km/u op de rondweg.

Daarnaast geldt dat tijdens de uitvoeringsfase de uitstoot van schadelijke stoffen zodanig laag zal zijn dat ruimschoots wordt voldaan aan de vigerende normen in wet- en regelgeving.

Argument 3

Er is geen rekening gehouden met westenwind. Hierdoor zijn de effecten van een westelijke rondweg negatiever dan van een oostelijke rondweg.

Antwoord

In het kader van het inpassingsplan is bij het onderzoek naar luchtkwaliteit en geluid rekening gehouden met meteorologische omstandigheden waaronder de heersende windrichting, conform de wettelijke voorschriften voor het onderzoek naar luchtkwaliteit en geluid.

Argument 4

Door filevorming in het centrum van Voorthuizen in de huidige situatie ervaar ik veel luchtvervuiling. Daarom ben ik voor deze rondweg.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen.

16.3. Maatregelen**Argument 1**

Er moeten maatregelen worden getroffen om een goede luchtkwaliteit te garanderen.

Antwoord

De effecten van de rondweg op de luchtkwaliteit zijn in het kader van het MER en het inpassingsplan onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat in het studiegebied nu en in de toekomst met zekerheid wordt voldaan aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Daarnaast blijkt dat de concentraties afnemen. Er is daarom geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.

17. MILIEUEFFECTRAPPORT

17.1. Kwaliteit en zorgvuldigheid

Argument 1

Het MER en de aanvulling zijn tendentieus, subjectief en partijdig. De oostelijke rondweg is ten onrechte opvallend negatief gescoord.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. De Commissie voor de m.e.r. en de provincie oordelen dat het MER plus de aanvulling de essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming.

Uit bovenstaand argument wordt niet helder waarin het MER tekort schiet. Voor specifieke inhoudelijke zienswijzen op het MER, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen op het MER en de overige hoofdstukken in voorliggende nota.

Argument 2

De aanvulling op het MER en validatie (robuustheidsanalyse) van het MER zijn teveel gericht op de westelijke rondweg.

Antwoord

Het MER is in 2010 afgerond. Sinds de afronding van het MER is onder meer het voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd, zijn er actuele verkeersgegevens beschikbaar gekomen, is het bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen vastgesteld en is er nieuw beleid vastgesteld door de provincie Gelderland. Naar aanleiding van bovenstaande ontwikkelingen is de robuustheidsanalyse MER opgesteld. De robuustheidsanalyse is als bijlage toegevoegd bij het inpassingsplan.

De centrale vraag van de robuustheidsanalyse is of bovenstaande ontwikkelingen tot wezenlijk andere milieueffecten leiden dan zoals die zijn beschreven in het MER. Het geoptimaliseerde VKA is gebaseerd op variant M2 in het MER en bevat elementen van variant M1. Enkel de effecten van deze varianten zijn vergeleken met de effecten op basis van de nieuwe ontwikkelingen.

Geconcludeerd is dat door de nieuwe ontwikkelingen de effecten niet wezenlijk afwijken van de effecten zoals beschreven in het MER. Andere alternatieven zijn niet opnieuw onderzocht omdat deze op eerdere momenten zijn afgevallen. Op basis van de robuustheidsanalyse is er ook geen aanleiding om onderzoek uit te voeren naar andere alternatieven.

Argument 3

Het MER bevat veel onjuistheden. Een onjuist MER is in strijd met het zorgvuldigheid- en motiveringsbeginsel. Er moet een nieuw MER worden gemaakt.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. De Commissie voor de m.e.r. en de provincie hebben geoordeeld dat het MER plus de aanvulling de essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming.

Voor specifieke inhoudelijke zienswijzen op het MER, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen op het MER en de overige hoofdstukken in voorliggende nota.

Argument 4

Detailkaarten Midden Oost en Oost ontbreken in het MER.

Antwoord

Op bladzijde 33 van het MER is in figuur 3.2 het tracé van alternatief Midden Oost afgebeeld. Op bladzijde 36 zijn in figuur 3.4 de afzonderlijke tracés van alternatief Oost en variant O1 afgebeeld. Verder zijn in het MER diverse thematische kaarten opgenomen waarop de verschillende tracés zijn afgebeeld. Voor het doel van het MER (het in beeld brengen van de effecten van de varianten op het milieu) is het niet nodig meer gedetailleerde kaarten of ontwerptekeningen te maken.

Argument 5

Er zijn door de provincie later stukken aan het MER toegevoegd en aanpassingen in het MER doorgevoerd. Er was geen inspraak mogelijk op deze aanvullingen en wijzigingen.

Antwoord

Het MER, de aanvulling en de nota 'Beantwoording zienswijzen' zijn bijlagen bij het PIP. Daarmee is er ook de mogelijkheid om te reageren op de aanvulling op het MER en de actuele robuustheidsanalyse.

Argument 6

De zienswijze op het MER is onvoldoende beantwoord. Er is geen rekening gehouden met de zienswijzen die in 2010 zijn ingediend.

Antwoord

De inspraakreacties van 2010 op het MER zijn beantwoord in de nota 'Beantwoording zienswijzen' (bijlage 3 bij het inpassingsplan). In uw (nieuwe) zienswijze op het inpassingsplan is niet verder ingegaan op de beantwoording van de inspraakreactie op het MER. Wij beschouwen daarom beantwoording van de inspraakreactie op het MER als hier herhaald en ingelast.

17.2. Beleidskader**Argument 1**

In het MER is geen rekening gehouden met de structuurvisie buitengebied van de gemeente Barneveld uit 2009 en het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). In de structuurvisie wil de gemeente stedelijke ontwikkelingen ten zuiden van Voorthuizen stimuleren.

Antwoord

De structuurvisie van de gemeente Barneveld uit 2002 is in het MER meegenomen. In de aanvulling op het MER is de referentiesituatie op basis van de structuurvisie uit 2009 geactualiseerd. In de aanvulling op het MER is eveneens rekening gehouden met de ontwikkelingen die in het GVVP uit 2009 van de gemeente Barneveld zijn opgenomen.

Argument 2

Bij de aanvulling op het MER is onvoldoende onderbouwd waarom de actualisatie van de Structuurvisie Barneveld 2009 en het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) geen consequenties hebben voor de afwegingen in het MER. In het GVVP is aangegeven dat er een oostelijke verbinding met aansluiting op de A1 zal worden gerealiseerd, alsmede een tweede westelijke route naar Barneveld.

Antwoord

Naar aanleiding van inspraakreacties op het MER zijn ten behoeve van de aanvulling op het MER de consequenties van de (nieuwe) structuurvisie en het GVVP beoordeeld. Naar het oordeel van de provincie en de Commissie voor de m.e.r. bevatten het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie voor de besluitvorming.

17.3. Referentiesituatie en Pootje Noord

Argument 1

In het MER, de kostenraming en de besluitvorming zijn de effecten van de noordelijke rondweg en de noordelijke inprikker niet meegenomen.

Antwoord

In het kader van het MER zijn het oplossend vermogen en de milieueffecten van een aantal varianten onderzocht. In enkele van die varianten is een directe wegverbinding tussen de (westelijke) rondweg, de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat opgenomen. Van de varianten in het MER zijn ook de kosten in beeld gebracht. De effecten en kosten van de westelijke rondweg inclusief de noordelijke rondweg en noordelijke inprikker (verbinding tussen westelijke rondweg en Rubensstraat) zijn daarmee betrokken in de besluitvorming.

Argument 2

De noordelijke rondweg moet in de referentiesituatie/autonome ontwikkeling worden meegenomen. De bodem onder de besluitvorming valt weg nu de referentiesituatie niet goed is gedefinieerd. Dit werkt door in de beoordeling van de alternatieven en varianten. Zo is variant M2 nu ten onrechte aangemerkt als MMA.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De gemeente is initiatiefnemer voor het plan voor de noordelijke rondweg. De besluitvorming over de noordelijke rondweg vond plaats nadat het MER is opgesteld. De noordelijke rondweg kon daarom niet worden meegenomen in de referentiesituatie.

In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd. Daarin is ook de planvorming rondom de noordelijke rondweg meegenomen. De robuustheidsanalyse leidt niet tot andere conclusies dan het MER.

Argument 3

De oostelijke rondweg sluit naadloos aan op de noordelijke rondweg en is daarom een voor de hand liggende keuze. Er vanuit gaande dat de noordelijke rondweg wordt gerealiseerd, gaat het nu om de keuze welk alternatief het beste aansluit op het voornemen van de gemeente.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De gemeente is initiatiefnemer voor het plan voor de noordelijke rondweg. De besluitvorming over de noordelijke rondweg vond plaats nadat het MER is opgesteld. De noordelijke rondweg kon daarom niet worden meegenomen in de referentiesituatie.

In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd. Daarin is ook de planvorming rondom de noordelijke rondweg meegenomen. De robuustheidsanalyse leidt niet tot andere conclusies dan het MER.

Argument 4

De referentiesituatie in het MER dient ook te bestaan uit bestemmingsplan Voorthuizen Oost en woningbouwplannen ten oosten en zuiden van Voorthuizen. Dit verandert de context van het plan doordat er sprake is van meer bebouwd gebied in plaats van landelijk gebied ten oosten van Voorthuizen.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De besluitvorming over de woningbouwplannen ten oosten en ten zuiden van Voorthuizen door de gemeente Barneveld dateert van na die periode en de plannen konden daarom niet worden meegenomen in de referentiesituatie voor het MER. Naar aanleiding van de inspraak op het MER zijn de toen bekende uitbreidingsplannen voor Voorthuizen in de besluitvorming betrokken. Dat is gebeurd via een aanvulling op het MER, dat integraal deel uitmaakt van de informatie waarop de besluitvorming is gebaseerd. In het kader van het inpassingsplan is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd, waarin actuele ontwikkelingen zijn meegenomen. De robuustheidsanalyse leidt niet tot andere conclusies dan het MER.

Argument 5

In het kader van de m.e.r. is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de (cumulatieve) verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van onder meer de bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek, uitbreiding Zeumerse Plassen, Voorthuizen Zuid, een tweede oostelijke aansluiting op de A1 en een tweede westelijke route naar Barneveld. De Commissie voor de m.e.r. heeft de cumulatieve effecten ten onrechte ook niet meegewogen bij haar toetsingsadvies. De woningbouwontwikkeling Voorthuizen Zuid is nu voldoende concreet, nu deze is vastgelegd in het streekplan, een gemeentelijk projectplan en overeenkomsten met bouwbedrijven.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek, de ontwikkelingen ten noorden, westen en zuiden van Voorthuizen zijn expliciet onderdeel van de studie geweest (zie daarvoor het MER en de aanvulling daarop). Verder zijn de verschoven aansluitingen op de A1, de oostelijke rondweg om Barneveld en de westelijke ontsluiting van Harselaar eveneens onderdeel geweest van de studie (als onderdeel van de tracéalternatieven).

Argument 6

De noordelijke rondweg zou als zelfstandig alternatief het goedkoopste en meest milieuvriendelijke alternatief kunnen zijn. In het MER is niet duidelijk in hoeverre deze verbinding de problemen al kan oplossen.

Antwoord

Het realiseren van alleen een wegverbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat biedt geen goede alternatieve route voor het doorgaande noord-zuid verkeer over de N303 door Voorthuizen. Daarmee zal de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek in Voorthuizen niet worden opgelost. De noordelijke rondweg is daarom niet meegenomen als zelfstandig alternatief.

Argument 7

De samenhang tussen de provinciale rondweg en de gemeentelijke rondweg is niet meegenomen in het MER. Men sorteert voor op de aanleg van een volledige rondweg om Voorthuizen.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De gemeente is initiatiefnemer voor het plan voor de noordelijke rondweg. De besluitvorming over de noordelijke rondweg vond plaats nadat het MER is opgesteld. In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd. Daarin is ook de planvorming rondom de noordelijke rondweg meegenomen. De robuustheidsanalyse leidt niet tot andere conclusies dan het MER.

Verder geldt dat er geen plannen zijn voor een volledige rondweg om Voorthuizen.

Argument 8

Er is onvoldoende rekening gehouden met de samenhang tussen de plannen voor Voorthuizen en Putten.

Antwoord

De probleem- en doelstelling van de rondweg richten zich op de leefbaarheid in Voorthuizen en bereikbaarheid van Voorthuizen. Ontwikkelingen in Putten maken geen deel uit van de probleem- en doelstelling van het project.

In het verkeersmodel dat voor de m.e.r. is gehanteerd zijn bovenregionale (verkeerskundige en ruimtelijke) ontwikkelingen opgenomen die invloed hebben op de infrastructuur en/of de verkeersstromen. Dit geldt ook voor relevante ontwikkelingen in Putten.

17.4. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Argument 1

De selectie van het MMA heeft op een onjuiste wijze plaatsgevonden.

Antwoord

Ter kennisgeving aangenomen. De Commissie voor de m.e.r. en de provincie hebben geoordeeld dat het MER plus de aanvulling de essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming.

Voor specifieke inhoudelijke zienswijzen op het MER, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen op het MER en de overige hoofdstukken in voorliggende nota.

Argument 2

Variant M2 is niet het meest milieuvriendelijke alternatief en ook niet het goedkoopst als er van wordt uitgegaan dat verbinding Apeldoornsestraat-Voorthuizerweg wordt gerealiseerd.

Antwoord

Het MER is vastgesteld en gepubliceerd in februari 2010. De gemeente is initiatiefnemer voor het plan voor de noordelijke rondweg. De besluitvorming over de noordelijke rondweg vond plaats nadat het MER is opgesteld. De noordelijke rondweg kon daarom niet worden meegenomen in de referentiesituatie.

In het kader van het PIP is een robuustheidsanalyse van het MER uitgevoerd. Daarin is ook de planvorming rondom de noordelijke rondweg meegenomen. De robuustheidsanalyse leidt niet tot andere conclusies dan het MER.

Argument 3

Het MMA is pas na mitigerende maatregelen bereikt. Dit kan ook met andere tracés worden bereikt. In het MER van 2009 blijkt niet duidelijk een meest milieuvriendelijk alternatief.

Antwoord

In het MER is de selectie van het MMA onderbouwd. Op basis van de effectscores zijn de varianten M1 en M2 de meest milieuvriendelijke varianten. Daarna is beschouwd of er met compenserende of mitigerende maatregelen een MMA kan worden geïdentificeerd. Uiteindelijk is een keuze gemaakt voor variant M2 als MMA, omdat die tot minder milieuschade

leidt dan variant M1 en beide varianten een vergelijkbaar probleemoplossend vermogen hebben.

17.5. Varianten

Argument 1

De oorspronkelijke basisvariant Midden is niet volwaardig meegenomen in MER (alleen M1 en M2 zijn meegenomen).

Antwoord

In de m.e.r. is het alternatief Midden, net als de varianten M1 en M2, als volwaardig alternatief meegenomen.

Argument 2

Variant Oost is beter te combineren met Midden Oost. Deze analyse ontbreekt in MER.

Antwoord

Voorafgaand aan het MER en in het MER is een variantenstudie uitgevoerd. Naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. en de provincie bevat het MER plus de aanvulling daarop de essentiële informatie voor de besluitvorming. Er is geen aanleiding om de alternatieven Midden Oost en Oost, of de variant O1, met elkaar te combineren.

18. WATER

Argument 1

In het MER ontbreekt een onderzoek naar het waterplan. Het tracé ligt over een lengte van twee kilometer in nat gebied. Het is onduidelijk hoe negatieve effecten op de waterhuishouding worden gemitigeerd.

Antwoord

In het MER is in hoofdstuk 10 gerapporteerd over het thema bodem en water. Het onderzoek voor het MER is erop gericht om inzicht te krijgen in de belangrijkste effecten van de alternatieven op de waterhuishouding, alsmede de verschillen daarin tussen de alternatieven. In het kader van het MER is op diverse momenten overleg gevoerd met het waterschap.

Ten behoeve van het inpassingsplan is overleg gevoerd met het Waterschap Vallei en Eem over versterking en inpassing van de (primaire) waterlopen om de negatieve effecten op de waterhuishouding in het plangebied te mitigeren (te verzachten) en te compenseren. In het kader van de watertoets zijn de relevante waterhuishoudkundige effecten van het plan op het grond- en oppervlaktewater in beeld gebracht en beschreven. De resultaten van de watertoets zijn samengevat in de waterparagraaf van het inpassingsplan. De watertoets is als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd.

Argument 2

Door de rondweg wordt het stroomgebied van de Hoevelakense Beek vernietigd. Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn voor waterhuishouding, ook in een groter gebied.

Antwoord

Ten behoeve van het inpassingsplan is overleg gevoerd met het waterschap Vallei en Eem over versterking en inpassing van de (primaire) waterlopen en om de negatieve effecten op de waterhuishouding in het plangebied te mitigeren (te verzachten) en te compenseren. Randvoorwaarde voor de aanleg van de rondweg is dat het bestaande watersysteem in het plangebied in stand blijft. Zo zijn de bestaande A-watergangen inclusief taluds en onderhoudsstroken expliciet bestemd ten behoeve de waterhuishouding. Het plan voorziet niet in dempingen: daar waar de weg en beken elkaar kruisen, zijn duikers voorzien. Het plan biedt voldoende planologische ruimte voor het treffen van maatregelen om de bestaande waterstructuur te handhaven.

Argument 4

De waterparagraaf moet worden aangevuld met het advies van het waterschap, informatie over bodemopbouw en waterhuishouding en gegevens over stuwpeilen.

Antwoord

De waterparagraaf is voorgelegd aan en besproken met het waterschap Vallei & Eem. Hierop heeft het waterschap advies uitgebracht. Vervolgens zijn de opmerkingen van het waterschap verwerkt in het plan. Het advies van het waterschap is opgenomen in Bijlage 22 van het ontwerp inpassingsplan.

De waterparagraaf is aangevuld met informatie over de bodemopbouw en het huidige watersysteem.

In de separate waterparagraaf zijn enkele ontbrekende stuwpeilen ingevuld op het kaartbeeld in bijlage 1.

19. OVERIG

19.1. Groot onderhoud N303

Argument 1

Verzoek om groot onderhoud te verrichten aan de N303 vanaf de uitrit Struik tot de Prinsenvweg/Woudweg. Wortels drukken er het asfalt omhoog en denderende vrachtwagens veroorzaken trillingen in de woning.

Antwoord

Uw opmerking is doorgegeven aan het wegendistrict die zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen. Rekening houdend met de aanstaande voorgenomen realisatie van de rondweg, zal door de provincie naar verwachting echter geen groot onderhoud meer worden gepleegd aan dit wegvak.

19.2. 2nd opinion MER

Inleiding

Bij enkele nagekomen zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan N303 rondweg Voorthuizen is een 2nd opinion bijgesloten van het bureau Maris d.d. maart 2013. Bureau Maris concludeert dat een oostelijke omleiding de beste optie is, om reden van een zevental argumenten/stellingen. Hieronder is puntsgewijs op deze stellingen ingegaan. Na deze zeven stellingen is nog kort ingegaan op overige (vooral verkeerskundige) punten in de 2nd opinion van Maris.

Stelling 1: een oostelijke rondweg is financieel aantrekkelijker

'Volgens onze berekeningen kost de westelijke omleiding EUR 67 miljoen en de oostelijke omleiding EUR 44 miljoen. De oostelijke omleiding is dus EUR 23 miljoen goedkoper dan de westelijke omleiding.'

De provincie deelt bovenstaande conclusie niet en concludeert dat een oostelijke rondweg duurder is dan een westelijke rondweg, om de volgende redenen:

1. bij een oostelijke rondweg dient een nieuwe aansluiting op de A1 te worden gerealiseerd en dient de bestaande aansluiting op de A1 te worden verwijderd;
2. de oostelijke rondweg is langere dan de westelijke rondweg;
3. de realisatie van een noordelijke rondweg door de gemeente Barneveld valt niet binnen de scope van de westelijke rondweg;
4. de realisatie van een spoortunnel valt niet binnen de scope van de westelijke rondweg;
5. de ontkoppeling van de projecten N303 rondweg Voorthuizen en bedrijventerrein Harselaar;
6. maatregelen op de Baron van Nagellstraat ten zuiden van de A1 vallen niet binnen de scope van de westelijke rondweg.

Op bovenstaande punten is hieronder nader ingegaan.

1. Nieuwe aansluiting A1 plus verwijderen huidige aansluiting

Een oostelijke rondweg sluit ter hoogte van Garderbroekerweg aan op de A1. Aangezien op die plek momenteel geen aansluiting op de A1 bestaat, zal die ten behoeve van dit tracé moeten worden gerealiseerd. Deze aansluiting dient deel uit te maken van de begroting van dit alternatief. Datzelfde geldt voor het verwijderen van de huidige aansluiting ter hoogte van de Baron van Nagellstraat. In geval van een nieuwe aansluiting op het hoofdwegenet op korte afstand van een andere aansluiting, zal de bestaande aansluiting namelijk moeten worden opgeheven.

2. Lengte van tracés

In aanvulling op het tracé tussen de N303 ten noorden van Voorthuizen en de A1, zal voor het oostelijke tracé ook een nieuwe wegverbinding tussen de aansluiting op de A1 en de N800 (Wesselseweg) moeten worden opgenomen in het plan en de begroting, omdat de weg anders geen goede verbinding heeft met het wegennet van Barneveld en het bovenlokale verkeer dan niet goed zal kunnen bedienen. Dit maakt de oostelijke rondweg in totaal circa twee kilometer langer dan een westelijke rondweg.

3. Noordelijke rondweg

De doelstellingen van het project N303 rondweg Voorthuizen zijn (in het kort) het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Voorthuizen en het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N303. Om dat doel te bereiken, realiseert de provincie de westelijke rondweg om Voorthuizen. De gemeente is initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het plan voor de noordelijke rondweg. De noordelijke rondweg is geen onderdeel van de westelijke rondweg.

4. Spoortunnel

De spoortunnel maakt geen deel uit van het project N303 en is voor het functioneren van de provinciale weg ook niet noodzakelijk. De aanlegkosten van de spoortunnel maken daarom geen deel uit van de begroting voor een westelijke rondweg om Voorthuizen.

5. Koppeling projecten rondweg en Harselaar

Uit de (verkeerskundige) onderzoeken in het kader van de m.e.r. blijkt dat er nauwelijks sprake is van onderlinge beïnvloeding van de projecten N303 Rondweg Voorthuizen enerzijds en bedrijventerrein Harselaar anderzijds. Omdat het initiatief en het bevoegd gezag voor beide projecten in verschillende handen is, is in goed onderling overleg besloten om beide projecten dan ook van elkaar te ontkoppelen en in afzonderlijke procedures verder te onderzoeken.

6. Maatregelen op Baron van Nagellstraat ten zuiden van de A1

Uit de berekeningen met het actuele verkeersmodel in het kader van het PIP blijkt dat de verkeersintensiteiten na aanleg van de rondweg zowel op de A1 (ten westen en ten oosten van de aansluiting Voorthuizen) als op de Baron van Nagellstraat (ten zuiden en ten noorden van de A1) afnemen. Ook in het MER blijkt uit de berekeningen met het oude verkeersmodel een afname van verkeer op de Baron van Nagellstraat, zowel ten zuiden als ten noorden van de A1, na de realisatie van een westelijke rondweg. Er is op basis van deze redenen geen aanleiding om aan te nemen dat er als gevolg van de rondweg knelpunten ontstaan op of bij de A1 of op de Baron van Nagellstraat. Zodoende is er als gevolg van de realisatie van de westelijke rondweg ook geen aanleiding voor het treffen van maatregelen op de Baron van Nagellstraat ten zuiden van de A1.

Stelling 2: een oostelijke rondweg is milieuvriendelijker

'De oostelijke omleiding is een korter tracé waarbij de milieueffecten gelijkwaardig zijn aan de westelijke omleiding.'

De provincie deelt de onderbouwing van deze stelling niet. In aanvulling op het tracé tussen de N303 ten noorden van Voorthuizen en de A1, zal voor het oostelijke tracé ook een nieuwe wegverbinding tussen de aansluiting op de A1 en de N800 (Wesselseweg) moeten worden opgenomen in het plan en de begroting, omdat de weg anders geen goede verbinding heeft met het wegennet van Barneveld en het bovenlokale verkeer dan niet goed zal kunnen bedienen. Dit maakt de oostelijke rondweg in totaal circa twee kilometer langer dan een westelijke rondweg. De milieueffecten van beide varianten zijn in het MER onderzocht.

Stelling 3: voor een oostelijke rondweg is meer draagvlak

'De stichting 'Houd Voorthuizen West Groen' en de Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen zijn voorstander, de gemeente Barneveld was voorstander van de oostelijke omleiding, maar volgt nu de provincie, Rijkswaterstaat is neutraal.'

Begrijpelijk is dat tegen zowel het handhaven van de huidige problematische situatie, als tegen een westelijk tracé of tegen een oostelijk tracé weerstand bestaat. De provincie ontvangt hierover wisselende reacties. De besluitvormingprocedure waarborgt in ieder geval dat alle belangen worden gehoord en worden meegenomen in de planvorming.

Met de gemeente Barneveld en Nijkerk heeft gedurende de looptijd van het project regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente Barneveld aangegeven een voorkeur te hebben voor een oplossing inclusief de verbinding tussen de Apeldoornsestraat en de Voorthuizerstraat, dan wel in ieder geval een oplossingsrichting die deze verbinding niet onmogelijk maakt.

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben uiteindelijk na integrale afweging gekozen voor een westelijke omleiding, omdat zij van mening zijn dat dit het beste tegemoet komt aan het oplossen van de problematiek tegen aanvaardbare kosten en met afdoende maatregelen voor het mitigeren en compenseren van bijkomende milieuschade. De gemeente Barneveld heeft haar steun uitgesproken voor deze keuze, mede door de ondertekening van een overeenkomst met de provincie.

Stelling 4: een oostelijke rondweg is meer toekomstbestendig

'De oostelijke omleiding biedt een integrale oplossing voor de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van de kern Voorthuizen, de recreatiegebieden ten oosten van Voorthuizen en de aanstaande uitbreidingen van de bedrijventerreinen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid.'

Hieronder is kort ingegaan op (de samenhang tussen) de volgende punten in bovenstaande argumentatie:

1. de bereikbaarheid van Voorthuizen;
2. de bereikbaarheid van de recreatiegebieden;
3. de bereikbaarheid van Harselaar.

1. De bereikbaarheid van Voorthuizen

Op grond van het MER is geconcludeerd dat alle rondwegvarianten tot een verbetering leiden ten opzichte van de referentiesituatie. De westelijke rondwegvarianten leiden daarbij tot licht positievere effecten dan de oostelijke rondwegvarianten, maar de varianten onderscheiden zich op dit punt niet in belangrijke mate.

2. De bereikbaarheid van de recreatiegebieden

Op basis van het MER is geconcludeerd dat alle rondwegvarianten een bijdrage leveren aan een (forse) afname van het oost - west verkeer door Voorthuizen. Het onderscheidend vermogen van de varianten is niet groot. Een westelijke rondweg inclusief de gemeentelijke verbinding tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat leidt tot de sterkste daling van verkeer op de oost - west verbinding door Voorthuizen. De westelijke rondweg maakt de realisatie van de verbinding tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat door de gemeente Barneveld niet onmogelijk.

Daarnaast geldt dat het seizoensgebonden recreatieve verkeer niet maatgevend is voor de verkeersintensiteiten in en om Voorthuizen. Dit blijkt uit permanente telpunten van de pro-

vincie op de N303, N310, N344, N301 en N805. Al deze wegen worden het meest intensief gebruikt in de maanden september/oktober (buiten de vakantieperiode).

Tot slot geldt dat het meeste recreatieverkeer op de verbinding tussen het centrum en de recreatieterreinen rijdt. Dit is verkeer dat tijdens het verblijf in de recreatiegebieden een bestemming heeft in Voorthuizen. Ook met een eventueel nieuwe wegverbinding tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat zal dit verkeer dus grotendeels gebruik blijven maken van de wegenstructuur in het centrum.

3. De bereikbaarheid van Harselaar

Uit de (verkeerskundige) onderzoeken in het kader van de m.e.r. blijkt dat er nauwelijks sprake is van onderlinge beïnvloeding van de projecten N303 Rondweg Voorthuizen enerzijds en bedrijventerrein Harselaar anderzijds.

Stelling 5: een oostelijke rondweg is al deels voorzien

'De gemeente Barneveld investeert in een Noordelijke Omleiding ('Pootje Noord') tussen de N344 (Apeldoornsestraat) en de N303. De gemeente heeft (daarnaast) plannen voor een verbindingsweg tussen de N805 Stationsweg en Harselaar-Zuid (Verbindingsweg Zuid) die kan worden voorgefinancierd.'

De doelstellingen van het project N303 rondweg Voorthuizen zijn (in het kort) het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Voorthuizen en het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N303. Om dat doel te bereiken, realiseert de provincie de westelijke rondweg om Voorthuizen. De gemeente is initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het plan voor de noordelijke rondweg. De noordelijke rondweg is daarmee geen onderdeel van de westelijke rondweg. Ook de realisatie van Harselaar-Zuid staat los van (de doelstellingen van) het project N303 rondweg Voorthuizen. Bovendien is de (oost - west) verbindingsweg in Harselaar-Zuid uit de plannen geschrapt.

Stelling 6: een oostelijke rondweg is verkeersveiliger

'Wat duidelijk is, is dat door de westelijke omleiding, de verkeersdruk op de Baron van Nagellstraat alleen maar toe zal nemen. Dit gaat ten koste van oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de huidige doorgaande fietsroute Voorthuizen - Barneveld langs de Baron van Nagellstraat, waar per werkdag meer dan 1000 scholieren gebruik van maken. Met de aanleg van de oostelijke omleiding wordt de Baron van Nagellstraat juist ontlast ten voordele van fietsers en overig lokaal verkeer. Ook behouden hulpverleningsvoertuigen een vrije doorgang tussen Barneveld en Voorthuizen, dankzij het ontlasten van de verkeersdruk op de Baron van Nagellstraat.'

Uit de berekeningen met het actuele verkeersmodel in het kader van het PIP blijkt dat de verkeersintensiteiten na aanleg van de rondweg zowel op de A1 (ten westen en ten oosten van de aansluiting Voorthuizen) als op de Baron van Nagellstraat (ten zuiden en ten noorden van de A1) afnemen. Ook in het MER blijkt uit de berekeningen met het oude verkeersmodel een afname van verkeer op de Baron van Nagellstraat, zowel ten zuiden als ten noorden van de A1, na de realisatie van een westelijke rondweg. Er is op basis van deze redenen geen aanleiding om aan te nemen dat er als gevolg van de rondweg knelpunten ontstaan op of bij de A1 of op de Baron van Nagellstraat.

Bovenstaande neemt niet weg dat het verkeer op de Baron van Nagellstraat in de toekomst kan toenemen, zij het door andere ontwikkelingen dan het project N303 rondweg Voorthuizen.

Verder geldt dat de provincie en gemeente maatregelen treffen om de fietsroute tussen Barneveld en Voorthuizen duurzaam veilig in te richten.

Stelling 7: een oostelijke rondweg is verkeerskundig beter uitvoerbaar

'De provincie heeft gekozen voor een routing die aansluit op bestaande wegen en verkeersknooppunten. Bij de planning en uitvoering dient nauwkeurig rekening gehouden te worden met omleidingen voor het huidige verkeer en de doorstroming daarvan. De aanleg van de oostelijke omleiding kent deze problematiek niet, omdat deze omleiding volledig buiten de huidige verkeersstromen gerealiseerd kan worden.'

De provincie deelt bovenstaande argumenten niet. Ook de oostelijke rondweg moet worden aangesloten op bestaande weginfrastructuur, waaronder de Apeldoornsestraat en de N303 ten noorden van Voorthuizen. Bovendien geldt dat een oostelijke rondweg leidt tot de realisatie van een nieuwe aansluiting op de rijksweg A1 en het verwijderen van de bestaande aansluiting op de A1. Dit zal tot tijdelijke verstoring van het verkeer op de A1 en van/naar de A1 leiden.

Pagina 17: argumenten met betrekking tot verkeersmodel en bereikbaarheid

1. uit de verkeerssimulatie blijkt de Harselaar-spoortunnel noodzakelijk bij de gezamenlijke voorgenomen plannen van provincie en gemeente;
2. uit het verkeersmodel van Goudappel Coffeng blijkt dat een groot deel van het doorgaande verkeer via de Rijksweg zal gaan rijden en niet via het zuidelijke deel van de geplande westelijke omleiding van de N303. Er is geen onderzoek gedaan naar maatregelen om dit sluipverkeer op de Rijksweg te voorkomen;
3. het verkeersmodel is aangepast met 30 % lagere verkeersaantallen voor het doorgaande verkeer op de N303 en gebruikt andere basisgegevens dan het gemeentelijke model;
4. er is een verkeersmodel tot 2020 gebruikt, dit is maar een tijdshorizon van slechts 7 jaar;
5. de kruising van de Overhorsterweg met de westelijke omleiding wordt met een viaduct in plaats van een gelijkvloers kruispunt uitgevoerd;
6. het realiseren van een parallelweg langs het zuidelijke deel van de westelijke omleiding;
7. het realiseren van grootschalige, met VRI geregelde, kruisingen, staat in schril contrast met de rest van de huidige kruispuntvormen op de N303.

Hiervoor is in de zienswijzennota al uitgebreid ingegaan op punten 2, 5, 6 en 7. Hieronder is kort ingegaan op punten 1, 3 en 4.

1. Noodzaak Harselaartunnel

De effecten van de westelijke rondweg om Barneveld geven geen aanleiding voor de realisatie van de Harselaartunnel.

3. Resultaten verkeersmodel zijn aangepast en uitgangspunten wijken af van het gemeentelijke verkeersmodel

De uitgangspunten in het actuele verkeersmodel wijken af van de uitgangspunten die zijn gehanteerd in het oude verkeersmodel dat is gebruikt ten behoeve van het MER. In de robuustheidanalyse is beoordeeld of, mede als gevolg van het gewijzigde verkeersmodel, de effecten van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief (VKA) wezenlijk afwijken van de effecten van de varianten die zijn beschreven in het MER. Uit de vergelijking van de nieuwe en de oude verkeersprognoses blijkt dat er geen sprake is van wezenlijk andere verkeers-effecten.

4. De tijdshorizon van het verkeersmodel is slechts 7 jaar

De tijdshorizon van het verkeersmodel is 2020. Voor het verkeergerelateerde onderzoek naar bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit is de wettelijke voorgeschreven tijdshorizon gehanteerd. Hiervoor zijn de verkeerscijfers omgerekend van 2020 naar de voorgeschreven planjaren. Voor wat betreft het ontwerp van de rondweg en de kruispunten op de rondweg is een tijdshorizon van 2023 gehanteerd, waarbij de verkeersaantallen voor 2020 op basis van het autonome groeipercentage zijn omgerekend naar de verkeersaantallen voor 2023. Geconcludeerd is dat het ontwerp van de rondweg voldoende robuust is en dat het project voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.