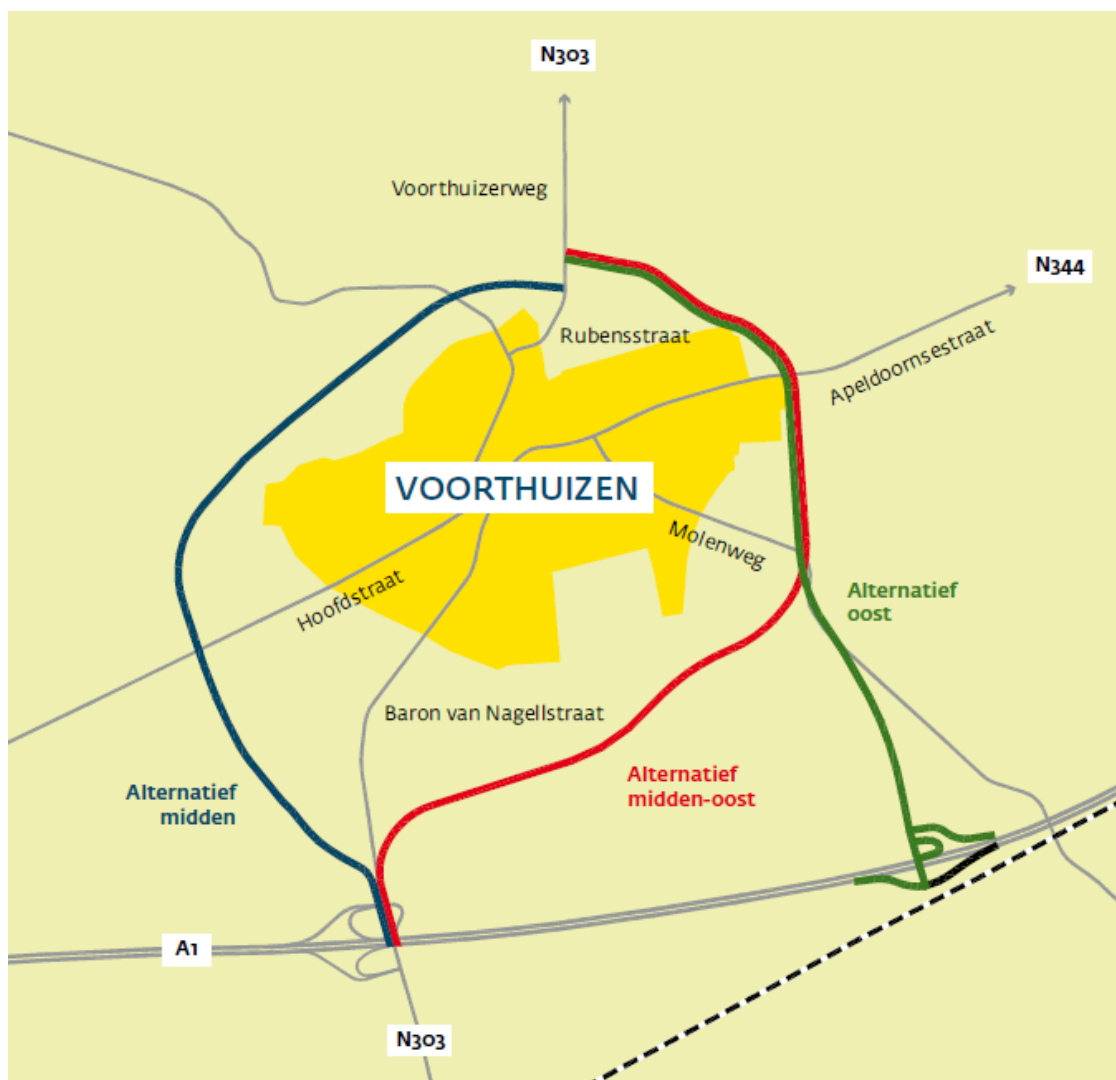




Beantwoording zienswijzen MER N303 omleiding Voorthuizen

Provincie Gelderland

1 oktober 2010

Publieksversie

9V2136.B0

Documenttitel	Beantwoording zienswijzen MER N303 omleiding Voorthuizen
Verkorte documenttitel	Beantwoording zienswijzen MER N303
Status	Publieksversie
Datum	1 oktober 2010
Projectnaam	N303 omleiding Voorthuizen
Projectnummer	9V2136.B0
Opdrachtgever	provincie Gelderland
Referentie	9V2136.B0/R001/TDB/EM/Nijm

Auteur	Thijs de Bruin
Datum/paraaf	1 oktober 2010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	N303 omleiding Voorthuizen	1
1.2	Verloop van de m.e.r.-procedure	1
1.3	Actualiteit van de onderzoeksgegevens	2
1.4	Leeswijzer	3
2	ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Thema: Tracéalternatieven	4
2.3	Thema: Kosten	11
2.4	Thema: Bereikbaarheid	14
2.5	Thema: Doorstroming	20
2.6	Thema: Barrièrewerking	22
2.7	Thema: Milieu	24
2.8	Thema: Leefbaarheid	27
2.9	Thema: Flora & fauna	34
2.10	Thema: Langzaam verkeer	38
2.11	Thema: Procedure	39
2.12	Thema: Probleemstelling	39
2.13	Thema: Te onderzoeken effecten	44
2.14	Thema: Overige	48
3	TOETSINGSADVIES VAN DE COMMISSIE M.E.R.	55
3.1	Inleiding	55
3.2	Concept oordeel over het MER	55
3.3	Beantwoording en aanvulling op het MER	55
3.3.1	Passende beoordeling	55
3.3.2	Actualisatie referentiesituatie	56
3.3.3	Onderbouwing keuze MMA	57
3.4	Toetsingsadvies Commissie m.e.r.	59
3.4.1	Oordeel over het MER	59
3.4.2	Toelichting op het oordeel	60

BIJLAGE

Projectgegevens, inspraakreacties en adviezen

1 INLEIDING

1.1 N303 omleiding Voorthuizen

Het doorgaande verkeer op N303 rijdt nu nog dwars door Voorthuizen heen, met alle problemen van dien: files in de spits, onveilige situaties op de weg en geluids- en stankoverlast. Door autonome mobiliteitsgroei en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zal de verkeersdruk op deze weg verder toenemen. Voor de bestaande wegen betekent dit, met bijbehorende aansluitingen en uitwegen, een overbelasting op het gebied van verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.

De provincie wil deze problemen duurzaam oplossen en heeft daarvoor drie verschillende tracés met een aantal varianten daarop ontwikkeld. Deze alternatieven en varianten zijn in een milieueffectrapportage (m.e.r. - het onderzoek, geschreven met kleine letters en mét punten) onder de loep genomen en gerapporteerd in het milieueffectrapport (MER - het rapport, geschreven met hoofdletters en zonder punten) N303 omleiding Voorthuizen.

Het MER is een document waarin is beschreven welke milieueffecten te verwachten zijn wanneer een bepaalde activiteit wordt ondernomen. In een milieueffectrapport moet ook worden aangegeven welke mogelijke alternatieven er zijn en wat daarvan de milieueffecten zijn. Op deze wijze zijn de eventuele milieugevolgen vroegtijdig te signaleren en op hun waarde te schatten. Daarmee krijgen de diverse milieuaspecten zoals bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en natuur een volwaardige plek in de ruimtelijke keuzes die gemaakt worden voor de inrichting van een gebied.

In het MER N303 omleiding Voorthuizen zijn de volgende tracéalternatieven onderzocht: alternatief Midden (met de varianten M1 en M2), alternatief Midden-Oost en alternatief Oost (en een variant daarop: O1). Tracéalternatief M2, dat westelijk om Voorthuizen loopt, komt in het rapport als meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) naar voren.

Tracéalternatief M2 loopt vanaf de aansluiting op de A 1 bij de Baron van Nagellstraat westelijk om de kern van Voorthuizen heen. Daarbij kruist het de Overhorsterweg en sluit ten noorden van de begraafplaats weer aan op de huidige N303. Het tracé zorgt voor een flinke verbetering van de verkeersafwikkeling, zodat de drukte in de kern van Voorthuizen tot het verleden behoort.

Een MER vergelijkt de milieueffecten van verschillende oplossingsrichtingen, maar velt geen oordeel. Welk tracé de uiteindelijke voorkeur krijgt, bepalen Gedeputeerde Staten in de zogeheten tracékeuzenotitie. Deze wordt opgesteld na ontvangst van de zienswijzen en het toetsingsadvies door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Naast milieuaspecten spelen ook de kosten en de bestuurlijke en maatschappelijke aanvaardbaarheid van de tracés een rol in de tracékeuzenotitie en de uiteindelijke tracékeuze.

Na de tracékeuze volgt de opstelling van het ontwerp-inpassingsplan (een provinciaal bestemmingsplan) dat ook zes weken ter inzage wordt gelegd. Een publieke informatiebijeenkomst vindt plaats tijdens de terinzagelegging van het inpassingsplan.

1.2 Verloop van de m.e.r.-procedure

De lopende m.e.r.-procedure begon al in de zomer (augustus) van 2004 met de publicatie van de Startnotitie voor (toen nog) de "m.e.r. omleiding Voorthuizen en ontsluiting Harselaar-Zuid".

De richtlijnen voor de m.e.r. verschenen in het voorjaar (maart) van 2005. In de richtlijnen is op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage onder meer opgenomen dat voorafgaand aan het milieuonderzoek een inperking van te onderzoeken alternatieven zou plaatsvinden. In de inspraak op de Startnotitie was namelijk een veelvoud van alternatieven ontstaan.

Van de afbakening van in de m.e.r. te onderzoeken alternatieven is verslag gelegd in de zogenaamde Trechternotitie die in november 2005 is verschenen.

Vervolgens is in de loop van 2006 en 2007 het milieuonderzoek uitgevoerd. In september 2006 is ten behoeve van de discussie in de klankbordgroepen een tussentijds concept van het MER verschenen.

Gedurende 2007 werd het milieuonderzoek voortgezet. Op basis van de conceptresultaten van de m.e.r. is in het Provinciale Statenakkoord 2007 een voorkeur uitgesproken voor een westelijke omlegging van de N303 om Voorthuizen (tussen Baron van Nagellstraat en Voorthuizerweg). Daarbij is aangegeven dat in het nadere onderzoek naar het meest in aanmerking komende wegtracé ook de varianten Midden-Oost en de gemeentelijke voorkeursvariant Oost inclusief een nieuwe aansluiting op de A 1 wordt betrokken.

In de loop van 2008 is het lopende onderzoek op onderdelen geactualiseerd, met als directe aanleiding de nieuwe regelgeving op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Tegelijkertijd werd het natuuronderzoek aangevuld met behulp van geactualiseerde veldinventarisaties.

Begin 2009 werd in overleg met de gemeente Barneveld besloten om de twee procedures voor de N303 omleiding Voorthuizen en de ontsluiting van Harselaar-Zuid te ontkoppelen. De onderlinge beïnvloeding van de twee initiatieven en daaruit voortvloeiende effectbeschrijving bleek namelijk zeer beperkt te zijn en ontkoppeling van de twee in verschillende handen zijnde initiatieven leek overzichtelijker.

De tweede helft van 2009 is door het projectteam van de provincie Gelderland besteed aan de redactionele ontkoppeling en afronding van de beide initiatieven. Tevens is een verdere actualisatie van de natuurinventarisaties uitgevoerd. De daarop volgende periode is gebruikt voor nadere afstemming van de studies en redactionele afronding van het MER.

In februari 2010 is het MER aanvaard door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland en vervolgens gepubliceerd. De inspraaktermijn op het MER liep van half maart tot eind april. Gedurende de inspraaktermijn zijn van 45 verschillende sprekers zienswijzen ontvangen.

1.3 Actualiteit van de onderzoeksgegevens

Omdat het MER en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken dateren uit de periode tussen 2005 en 2009, met een zwaartepunt in 2006 en 2007, is op een aantal onderdelen recent nagegaan of de informatie uit de MER (nog) voldoende valide is om een keuze op te kunnen baseren. Dat is naar het oordeel van provincie Gelderland steeds gebleken.

Aanvullende actuele en meer gedetailleerde informatie is, indien van toepassing, ingebracht via onderzoeken naar natuurwaarden, actualisatie van het verkeersmodel en landschappelijke inpassing. Deze onderzoeken dienen tevens als basis voor en bijlage bij het Inpassingsplan dat na een tracékeuze in voorbereiding wordt genomen.

Bij de afwegingen inzake actualiteit is steeds leidend de vraag of wijzigingen danwel voortschrijdend inzicht mogelijkerwijs kan leiden tot een andere afweging en/of een ander besluit. Daarbij staat het hogere doel van de m.e.r. steeds voorop, namelijk het volwaardig kunnen betrekken van het milieubelang bij het besluitvormingsproces ten behoeve van het voorgenomen initiatief.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage bevat de beantwoording van de ontvangen reacties. Deze zijn steeds per thema gesorteerd en kort weergegeven.

De vermelde registratienummers hebben betrekking op het nummer waaronder de betreffende inspreker bekend is bij het projectsecretariaat van de provincie Gelderland en correspondeert met de volgorde van ontvangst. Een volledige lijst van sprekers is opgenomen in de bijlage bij deze rapportage.

Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het toetsingsadvies van de voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en het antwoord daarop van de provincie Gelderland.

2 ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING

2.1 Inleiding

In de navolgende paragrafen is per thematische gesorteerde zienswijze steeds aangegeven welke afzender of groep van afzenders de betreffende deelreactie hebben benoemd en wat daarop het antwoord is van de provincie Gelderland.

Omdat diverse zienswijzen door verschillende partijen worden gedeeld, maar niet eensluidend zijn geformuleerd, zijn de inspraakreacties niet letterlijk overgenomen, maar steeds bondig samengevat.

De ontvangen inspraakreacties zijn thematisch gesorteerd in dit hoofdstuk en hebben achtereenvolgens betrekking op de volgende onderwerpen:

- Tracéalternatieven;
- Kosten;
- Bereikbaarheid;
- Barrièrewerking;
- Milieu;
- Leefbaarheid;
- Flora & fauna;
- Langzaam Verkeer;
- Procedure;
- Probleemstelling;
- Te onderzoeken effecten;
- Overige.

Bij de beantwoording van de inspraakreacties is steeds een nummercode toegepast; een tweetal nummers, gescheiden door een punt. Het eerste deel van de code betreft het registratienummer van de inspreker, waaronder deze bekend is bij het projectsecretariaat van de provincie Gelderland. Het tweede deel van de code betreft het volgordelelijke deel uit de complete reactie. In een aantal gevallen wordt dit deelreactienummer nog gevolgd door een lettercode; deze code geeft een subverdeling aan binnen de deelreactie.

De beantwoording van de inspraakreacties zoals in deze rapportage weergegeven, wordt uiteraard betrokken bij het voorbereiden en opstellen van het Inpassingsplan voor de N303 omleiding Voorthuizen.

2.2 Thema: Tracéalternatieven

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
Registratienummer: 4 Het nut en de noodzaak van de extra verbinding bij alternatief M1, welke grotendeels op grondgebied van de gemeente Nijkerk komt te liggen, is onvoldoende onderbouwd. De gemeente Nijkerk pleit voor een variant Midden, zonder verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat.	Bij nader inzien is in het MER beperkt aandacht besteed aan de beschrijving van effecten op het tracédeel van de N303 omleiding Voorthuizen tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg. Dat kwam ook ter sprake in het overleg met de Commissie m.e.r.; zie daarvoor hoofdstuk 3.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
	Het nut van de directe verbinding zit in het feit dat (vooral) het zuid-gerichte doorgaande verkeer als vanzelf langs de kern van Voorthuizen leidt en daarmee maximaal bijdraagt aan het 'weren' van doorgaand verkeer uit de kern en daarmee tot de verbetering van de leefbaarheid in Voorthuizen. In het kader van het MER zijn onder meer interessante floristische gebieden geïnventariseerd. Deze zijn weergegeven op afbeelding 11.2 op bladzijde 152. In de bijbehorende beschrijving wordt echter een aantal aangeduide locaties niet meer genoemd. Uit de oorspronkelijke rapportage van bureau Mertens uit 2008 blijkt dat het voor de locaties 13 en 14 gaat om respectievelijk een steilrand waar gewone vogelmelk voorkomt en om een bosschage nabij het Diepenbosch met hulst, gewone salomonszegel en gewone eikvaren. Ook de meest actuele ecologische veldinventarisatie door bureau Natuurbalans (mei 2010) maakt melding van het voorkomen van de gewone vogelmelk nabij het beoogde tracé. Deze soort komt voor op lijst 1 van de Flora- en faunawet, waarvoor een vrijstelling van ontheffing geldt. Beide locaties liggen bovendien feitelijk te ver van het beoogde tracé vandaan om te worden verstoord en/of kunnen door een goede inpassing worden gespaard. Relevanter is de ligging van dassenburchten en foerageergebied van das en (boom)marter nabij het beoogde tracé van de N303 omleiding Voorthuizen. Het nieuwe tracé doorsnijdt hier dus functioneel leefgebied van deze soorten. Om deze reden is recent door bureau Natuurbalans onderzocht of eventueel een ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd zou zijn en of, en zo ja welke, mitigerende maatregelen noodzakelijk zouden zijn. In het ecologische veldonderzoek door Natuurbalans is bevestigd dat de burchtlocaties van de das niet worden aangetast, maar dat de graslanden tussen de burcht in het Diepenbosch en het huidige tracé van de N303 deel uitmaken van het foerageergebied. Voor het verlies dient te worden gecompenseerd.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
	Dat is goed mogelijk door het versterken van kleinschalige landschaps-elementen in dit tussenliggende gebied, bijvoorbeeld door het plaatsen van houtsingels. In aanvulling daarop moet het tracé worden voorzien van twee of drie dassentunnels onder de weg en één zogenaamde marterbrug tussen de boomkruinen aan weerszijden van de weg. Deze voorzieningen moeten voor een goed functionerende habitat feitelijk ook al in de huidige situatie worden getroffen. Indien wordt gekozen voor een tracé conform alternatief Midden, dus zonder nieuwe rechtstreekse wegverbinding tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg, dienen deze mitigerende voorzieningen eveneens te worden getroffen. Dan echter langs het (huidige) tracé van de N303, waar het vanwege de bestaande situatie met aanliggende functies en perceelontsluitingen per definitie ingewikkelder is om benodigde mitigerende maatregelen goed en effectief in te kunnen passen. In het geval van een tracé conform alternatief M2, wordt, in tegenstelling tot hetgeen mogelijk kan worden afgeleid van afbeelding 3.3 (daar wordt een rotonde gesuggereerd) ter plaatse waar het tracé afbuigt van de huidige Voorthuizerweg, de directe relatie met die weg doorgesneden. De Voorthuizerweg wordt vervolgens afgewaardeerd tot erf-toegangsweg waarlangs aanliggende percelen via de Rubensstraat en de Overhorsterweg worden ontsloten op de N303. De verkeersintensiteit en snelheid op de Voorthuizerweg zijn dan vervolgens dusdanig laag dat daar niet ook nog eens aanvullende ecologische maatregelen nodig zijn. De gronden die worden ingesloten tussen het nieuwe tracé van de N303 omleiding Voorthuizen en de Voorthuizerweg betreffen de begraafplaats en zijn verder grotendeels in gebruik als paardenwei. Van versnippering is dan ook nauwelijks sprake. Kortom, ook met de kennis van nu is er onzes inziens alle reden voor om het alternatief M2 aan te merken als Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
Registratienummer: 1, 6, 26 M2 verdient de voorkeur. Het levert de minste overlast op voor de bewoners.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 1 Alternatief M2 sluit bovendien de aanleg van een gemeenschappelijke verbindingsweg tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat op een later tijdstip niet uit.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 11, 22 Deelreactienummer: 11.9, 22.24 Bij toelichting voor de voorkeur van variant M2 wordt zonder enige onderbouwing melding gemaakt van het zogenaamd waardevolle landgoed Wilbrinksbos.	Zoals in hoofdstuk 11 en 12 van het MER is beschreven, is de natuur- en aardwetenschappelijke waarde van het Wilbrinksbos relatief hoog en maakt het deel uit van de EHS. De archeologische verwachtingswaarde is middelhoog tot hoog en het bos is leefgebied van diverse beschermde broedvogels en zoogdieren waaronder das, marter en verschillende soorten vleermuizen.
Registratienummer: 10, 13, 21, 27, 28, 31, 37, 38, 39, 40 Bij variant M2 wordt de verbinding tussen de Rubensstraat en Apeldoornsestraat weggelaten. Daardoor komt deze variant beter uit, terwijl dit probleem van het recreatieverkeer niet oplost.	In alle varianten, ook M2, neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat onder meer het bestemmingsverkeer van en naar de recreatieterrainen ten oosten van Voorthuizen eenvoudig kan worden gefaciliteerd op de bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen. Bovendien is de numeriek grootste bijdrage van het recreatieverkeer gericht op de relatie tussen het centrum en de terreinen voor verblijfsrecreatie ten oosten van de kern van 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.
Registratienummer: 13, 39, 40 Tracé M2 laat niet de verbinding Rubensstraat - Apeldoornsestraat zien, terwijl deze er wel komt.	Hoewel de wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie 2009 en het GVVP is er geen besluit genomen over de aanleg van deze wegverbinding. De verbinding vervult geen rol om het probleem van het noord-zuidverkeer op te lossen en vervult naar het oordeel van de provincie Gelderland, zie ook het antwoord hiervoor, slechts een beperkte rol om de bereikbaarheid van de recreatieterrainen te verbeteren.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39, 40 Bij variant M2 blijft het landbouwverkeer door de kern van Voorthuizen rijden.	Correct; net als in alle overige alternatieven en varianten. Op de nieuwe provinciale wegverbinding wordt noch langzaam verkeer noch landbouwverkeer toegestaan. Wel wordt langs delen van het tracé (ongeacht het tracéalternatief) een parallelstructuur voorzien ter completering van het netwerk voor langzaam verkeer.
Registratienummer: 11 In tegenstelling tot de gevolgen van variant M2 voor het beekdalgebied, verandert de aanleg van alternatief Midden-Oost niets aan de huidige versnipperde situatie voor de bosgebieden ten oosten van Voorthuizen. De bestaande en nieuwe bebouwing en de doorsnijding van de Garderbroekerweg zorgen daarvoor.	Het landschap ten westen van Voorthuizen wordt gekenmerkt door een afwisseling van grootschalige landbouwpercelen en bosgebieden. Het landschap ten oosten van Voorthuizen wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van kleinschalige bosschages, houtsingels en weiden. Het effect van een nieuw wegtracé conform de MO en Oost-varianten op het blijvend kunnen functioneren van die kleinschalige landschapselementen is groter dan het effect en de mogelijkheden op mitigatie van de doorsnijding van het grootschalige landschap door de Midden-varianten. Het wegtracé van de Midden-varianten loopt bovendien grotendeels parallel aan een reeds bestaand landschappelijk lijnelement, namelijk de Hoevenlakense beek.
Registratienummer: 11 In hoeverre kan de aantasting van het beplantingspatroon ten zuiden van Voorthuizen gerelateerd worden aan alternatief Midden-Oost? Vooral de woningbouw van Voorthuizen-Zuid zal zijn uitwerking hebben op het huidige landschap.	De eventuele ontwikkeling van de woonwijk Voorthuizen-Zuid is beschreven in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de daadwerkelijke realisatie is nog niet besloten. Een dergelijk besluit door de gemeente zal tegen die tijd op zijn eigen merites worden beoordeeld. Bovendien vindt de aantasting van het beplantingspatroon niet alleen ten zuiden van Voorthuizen plaats, maar ook langs de oostzijde.
Registratienummer: 11, 23 Van doorsnijding van het domein landbouw door alternatief Midden-Oost is vrijwel geen sprake omdat het bouwrijp maken van het nieuwbouwproject Voorthuizen-Zuid, waar geen rekening mee gehouden is in het MER, vooral voor doorsnijding van het gebied zorgt.	De eventuele ontwikkeling van de woonwijk Voorthuizen-Zuid is beschreven in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de daadwerkelijke realisatie is nog niet besloten. Een dergelijk besluit door de gemeente zal tegen die tijd op zijn eigen merites worden beoordeeld.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
Registratienummer: 19 De realisatie van alternatief Oost is in de verdere toekomst beter te combineren met Midden-Oost, dit aspect ontbreekt in het MER.	Mogelijk wordt bedoeld de combinatie van een westelijke en een oostelijke aansluiting op de A 1; dat lijkt in ieder geval de consequentie te kunnen zijn van de beschreven situatie. Die situatie zal echter niet optreden. Los van de vraag of de provincie een dergelijke situatie ambieert zal Rijkswaterstaat geen extra aansluiting op de A 1 toestaan. Realisatie van een nieuwe oostelijke aansluiting Oost zal gepaard gaan met het opheffen van de bestaande westelijke aansluiting. De beschreven situatie is dus niet relevant en dat verklaart waarom dit niet is opgenomen in het MER.
Registratienummer: 25 Het alternatief Midden en de varianten M1 en M2 doorkruisen het perceel van Biofarm Bleekenstein.	Ter kennisgeving aangenomen. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen. Indien daarna toch nadeel resteert, kunt u aanspraak maken op de planschaderegeling in het kader van het Inpassingsplan
Registratienummer: 44 Het knelpunt N303 Putten is bij alternatief MO niet anders dan bij de andere alternatieven. (Naar een voorkeur toe geredeneerd).	De inspreker reageert primair op de zienswijze onder registratienummer 7. Correct.
Registratienummer: 10, 15 In de door de gemeente Barneveld uitgegeven brochure "Strategische Visie" wordt de Oost variant ingetekend als een toekomstige nieuwe autoweg.	De strategische visie is niet vertaald in gemeentelijk beleid en een bestemmingsplan en heeft daarmee weinig waarde voor het MER. In de Structuurvisie van de gemeente is eveneens een tracé conform de varianten Oost opgenomen. Dat laat zich verklaren door het feit dat er door de provincie Gelderland nog geen definitief besluit is genomen over de ligging van het tracé van de N303 omleiding Voorthuizen. In dat besluitvormings-proces speelt onder meer het onderhavige MER een rol.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
Registratienummer: 44 Hoewel het tracé Oost en Midden-Oost evenmin een oplossing biedt voor het gehele dorp, wordt dit niet als zodanig genoemd. Ook zonder verbindingsweg tussen de Apeldoornsestraat en de Rubensstraat heeft de omleiding van de N303 effect voor een groot deel van het dorp.	De inspreker reageert primair op de zienswijze onder registratienummer 7. Correct. Alle varianten zijn probleemoplossend, ook die zonder verbindingsweg tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat (in casu variant M2).
Registratienummer: 28 Het tracé Midden doorsnijdt woningen en/of direct aangelegen gronden.	Ter kennisgeving aangenomen. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is het onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen. Indien daarna toch nadeel resteert, kunt u aanspraak maken op de planschaderegeling in het kader van het Inpassingsplan. In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 32 Deeloplossingen zijn niet samengevoegd tot combinatiealternatieven om tot een gewenste oplossing te komen. De inspreker pleit voor combinatie van de omleiding N303 met gemeentelijke wegen, zoals de wegverbinding tussen Rubensstraat en Apeldoornsestraat en toegangswegen voor de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid en deze wegen op te waarderen tot 60 km/u-wegen.	De gemeentelijke wegverbinding ten noordoosten van Voorthuizen is opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Barneveld, net als de woonwijk Voorthuizen-Zuid. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de daadwerkelijke realisatie is echter nog niet besloten. De uitvoering van de gemeentelijke erftoegangswegen zal in ieder geval niet kunnen samenvallen met de provinciale gebiedsontsluitingsweg. De functie, vormgeving en het beoogde gebruik van deze typen wegen wijkt namelijk wezenlijk af en functiemenging zou tot verkeersgevaarlijke situaties leiden. Indien voor de N303 wordt gekozen voor het Midden-Oosten tracé én voor aanleg van de gemeentelijk wegen, zal in een gebundelde uitvoering van wegtracés hooguit sprake kunnen zijn van een parallelstructuur en niet van combinatie van beide structuren.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Antwoord
	Een 60 km/u-weg is een zogenaamde erf-toegangsweg buiten de bebouwde kom. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat één van de bedoelde wegen een dergelijk regime zal kennen.
Registratienummer: 33 De gevolgen van de alternatieven zijn slechts op basis van waarschijnlijkheden en niet op basis van feiten opgenomen in het MER.	Tot op zekere hoogte is dat correct. Het m.e.r. is bedoeld om de waarschijnlijke milieueffecten van alternatieve tracés met elkaar te vergelijken, zodat het milieubelang op een volwaardige wijze in de besluitvorming kan worden betrokken. Daartoe hoeven de tracés nog niet in detail te worden uitgewerkt, dat gebeurt in de volgende fase, die van het Inpassingsplan. Afhankelijk van de definitieve afweging die het bevoegd zal maken, kan het voorkomen dat in het Inpassingsplan een tracé wordt uitgewerkt dat bestaat uit een samenstelling van onderdelen van verschillende in het MER beschreven alternatieven.

2.3

Thema: Kosten

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1 De investering verbonden aan de realisatie van variant Oost inclusief de daaraan verbonden consequenties, zullen naar we mogen verwachten aanzienlijk hoger zijn dan de realisatie van één van de Midden varianten.	Correct. Bij het alternatief Oost en de variant O1 zal een nieuwe aansluiting op de A 1 moeten worden gerealiseerd en de huidige aansluiting bij de Baron van Nagellstraat moeten worden opgeheven.
Registratienummer: 20 De economische gevolgen voor de betrokken veehouders zijn niet onderzocht.	De eventuele economische gevolgen voor particulieren, danwel individuele bedrijven en percelen, vormen geen onderwerp van het MER. Besluitvorming vindt na de m.e.r. plaats op basis van de tracékeuzenotitie met daarin een brede integrale maatschappelijke afweging. In de daarop volgende planologische procedure voor het Inpassingsplan wordt mitigatie, compensatie en een verwachting voor planschade op perceels- en bedrijfsniveau betrokken.
Registratienummer: 25 Biofarm Bleekenstein dient, bij de keuze van het alternatief Midden, financieel gecompenseerd te worden.	Schade en overlast kunnen in het MER-traject niet geregeld worden en maken in de regel ook zelden deel uit van de m.e.r. In het kader van het Inpassingsplan kan mogelijk sprake zijn van Wro-planschade en bij realisatie van het plan kan in civielrechtelijke zin sprake zijn van fysieke schade danwel overlast.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 32 De kosten voor de verschillende tracés zijn zeer discutabel, een gedetailleerde onderbouwing is nodig.	In de m.e.r. worden conform de wettelijke voorschriften vooral de effecten van de alternatieven op het milieu betrokken en niet zozeer de kosten van alternatieven, tenzij die op voorhand zodanig hoog zijn in vergelijking met andere probleemoplossende alternatieven. De kostenindicaties van alternatieven spelen vooral een rol in de tracékeuze die het bevoegde gezag mede naar aanleiding van het MER zal maken.
Registratienummer: 38 Het tracé Midden zorgt voor het drastisch verminderen van de levensvatbaarheid van het boerenbedrijf (veehouderij) aan de Bijschoterweg nr. 7.	Schade en overlast kunnen in het MER-traject niet geregeld worden en maken in de regel ook zelden deel uit van de m.e.r. In het kader van het Inpassingsplan kan mogelijk sprake zijn van Wro-planschade en bij realisatie van het plan kan in civielrechtelijke zin sprake zijn van fysieke schade danwel overlast. In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 38 Tracé Midden zorgt voor vermindering van grond waardoor bedrijfsdoelen niet gehaald kunnen worden.	Schade en overlast kunnen in het MER-traject niet geregeld worden en maken in de regel ook zelden deel uit van de m.e.r. In het kader van het Inpassingsplan kan mogelijk sprake zijn van Wro-planschade en bij realisatie van het plan kan in civielrechtelijke zin sprake zijn van fysieke schade danwel overlast. In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 38 Inkomstenderving voor boerenbedrijf doordat het bedrijf minder dieren kan huisvesten.	Schade en overlast kunnen in het MER-traject niet geregeld worden en maken in de regel ook zelden deel uit van de m.e.r. In het kader van het Inpassingsplan kan mogelijk sprake zijn van Wro-planschade en bij realisatie van het plan kan in civielrechtelijke zin sprake zijn van fysieke schade danwel overlast.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 39 De bereikbaarheid verslechtert voor het fietsverkeer richting het recreatiegebied Zeumeren; dat leidt tot derving van inkomsten voor het recreatiegebied.	Schade en overlast kunnen in het MER-traject niet geregeld worden en maken in de regel ook zelden deel uit van de m.e.r. In het kader van het Inpassingsplan kan mogelijk sprake zijn van Wro-planschade en bij realisatie van het plan kan in civielrechtelijke zin sprake zijn van fysieke schade danwel overlast. In aanvulling is aan het eind van deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen op de planschaderegeling.
Registratienummer: 45 Om de kosten te reduceren moet tracé Midden-Oost gezamenlijk met de gemeente gerealiseerd worden.	De gemeentelijke wegverbinding ten noordoosten van Voorthuizen is opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Barneveld, net als de woonwijk Voorthuizen-Zuid. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de daadwerkelijke realisatie is echter nog niet besloten. De uitvoering van de gemeentelijke erftoegangswegen zal in ieder geval niet kunnen samenvallen met de provinciale gebiedsontsluitingsweg. De functie, vormgeving en het beoogde gebruik van deze typen wegen wijkt namelijk wezenlijk af en functiemenging zou tot verkeersgevaarlijke situaties leiden. Indien voor de N303 wordt gekozen voor het Midden-Oost tracé én voor aanleg van de gemeentelijk wegen, zal in een gebundelde uitvoering van wegtracés hooguit sprake kunnen zijn van een parallelstructuur en niet van combinatie van beide structuren. In die zin is dus slechts een beperkte kostenbesparing te realiseren.

In meer algemene zin kan ten aanzien van Wro-planschade worden vermeld dat als u schade lijdt of meent te lijden door het Inpassingsplan N303 omleiding Voorthuizen (dus niet als gevolg van het MER!), u mogelijk recht hebt op een tegemoetkoming in de schade.

De schade kan bestaan uit inkomensderving of de waardevermindering van een onroerende zaak, bijvoorbeeld uw woning of bedrijf. Het recht op een planschadevergoeding wordt geregeld in artikel 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Als u denkt dat u recht heeft op een planschadevergoeding, moet u binnen 5 jaar, nadat het nieuwe inpassingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om planschade indienen.

Of in uw geval inderdaad sprake is van een recht op tegemoetkoming in de planschade, zal worden beoordeeld door 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 wordt zwaarwegend betrokken in het besluit tot schadevergoeding.

In het kader van de Inpassingsplan-procedure zal de planschaderegeling uitvoerig worden toegelicht.

2.4

Thema: Bereikbaarheid

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 3, 11, 34, 37 Variant M2 biedt geen oplossing voor het verkeer richting het recreatiegebied Zeumeren en de campings aan de Apeldoornsestraat.	De ontsluiting van het recreatiegebied Zeumeren valt binnen de competentie van de gemeente Barneveld en is vooralsnog voorzien via het (eventueel met kleinschalige voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid aangepaste) bestaande wegennet. In alle varianten, ook in M2, neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat onder meer het bestemmingsverkeer van en naar de recreatieterreinen ten oosten van Voorthuizen eenvoudig kunnen worden gefaciliteerd op de bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen. Bovendien is de numeriek grootste bijdrage van het recreatieverkeer gericht op de relatie tussen het centrum in de kern van Voorthuizen en de terreinen voor verblijfsrecreatie ten oosten van de kern van 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.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 4 Door het ontbreken van het wegvak Voorthuizerweg (N303) tussen de Woudweg/Prinsenweg en aansluiting nieuwe tracé N303 bij Midden variant 1 en 2 (wegvak 2) in het thema verkeer wordt het nut en de noodzaak van de extra verbinding niet, of onvoldoende inzichtelijk gemaakt.	De verschillende varianten en het daarin al of niet voorzien van de bedoelde wegverbinding geeft inzicht in de effecten ervan. De intensiteit op het betreffende wegvak is per variant eventueel af te lezen in het aanliggende wegvak. Weglaten van de directe aansluiting op de Voorthuizerweg biedt als voordeel dat de aansluiting van een eventuele gemeentelijke weg richting de Apeldoornsestraat eenvoudiger zal zijn te realiseren. Het heeft echter als belangrijke nadelen dat doorgaand verkeer vanuit noordelijke richting minder als vanzelf langs de dorpskern wordt geleid en dat het ingewikkelder is om aan de bestaande weg doeltreffende mitigerende voorzieningen voor de doelsoorten das en marter te treffen, omdat daarvoor langs het bestaande tracé minder fysieke ruimte beschikbaar is. Overigens is het ook goed om zich te realiseren dat ook in de varianten zonder directe wegverbinding wel degelijk - zij het op beperktere schaal en dicht langs het huidige tracé - werkzaamheden moeten worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente Nijkerk, om een juiste verkeers-technische en verkeersveilige inpassing van de weg mogelijk te maken.
Registratienummer: 5, 7, 10, 16, 30, 32 Een rondweg om de nieuwe wijk Voorthuizen-Zuid is toch nodig en moet worden gecombineerd met de provinciale N303 omleiding Voorthuizen.	De lokale ontsluiting van de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid valt binnen de competentie van de gemeente Barneveld en is vooralsnog voorzien via het (eventueel met kleinschalige voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid aangepaste) bestaande wegennet. Wanneer er desondanks toch zal worden gekozen voor een toegang verlenende rondweg om de woonwijk voor het lokale bestemmingsverkeer, dan zal deze zich slecht verhouden met het doorgaande regionale verkeer op de provinciale weg. Om die reden zal de N303 omleiding Voorthuizen per definitie niet worden gecombineerd met een eventuele erftoegangsweg om de nieuwe woonwijk.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 11, 15, 22 De in het MER toegepaste kwalificatie van de huidige hoofdwegen binnen het dorp als erftoegangsweg, doet geen recht aan de werkelijke functie van die wegen als hoofd-ontsluitingswegen. In het MER dient dan ook te worden uitgegaan van 50 km/u in plaats van 30 km/u.	De bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen, te weten de Hoofdstraat tussen de Molenweg en de Evertsenlaan en de Baron van Nagellstraat/Rembrandtstraat tussen de Evertsenlaan en de Gerard Doustraat wordt na openstelling van de N303 omleiding Voorthuizen definitief ingericht als 30-zone. De hoofdfunctie van deze wegen is dan niet langer ontsluiten, maar verblijven en de inrichting en het gebruik dient daarmee in overeenstemming te worden gebracht.
Registratienummer: 11, 21, 30, 34, 36 De opschaling van het recreatiegebied Zeumeren is gerelateerd aan een verkeerskundige goede aansluiting van het gebied. (onderdeel uit het provinciale beleidsplan "Veluwe 2010").	De ontsluiting van het recreatiegebied Zeumeren valt binnen de competentie van de gemeente Barneveld en is vooralsnog voorzien via het (eventueel met kleinschalige voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid aangepaste) bestaande wegennet.
Registratienummer: 11, 45 Bij toetsing van het punt bereikbaarheid is in het MER niet de ontsluiting van de toekomstige woningbouwlocatie Voorthuizen-Zuid, de ontsluiting van het recreatiegebied Zeumeren alsmede de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein aan de verbindingsweg meegewogen.	De ontsluiting van deze ontwikkelingen is een gemeentelijke aangelegenheid en betreft het toegang verlenen tot lokale percelen en buurten. Die functie verhoudt zich in verkeerskundig opzicht niet met die van de functie van en het gewenste gedrag op een regionale gebiedsontsluitingsweg zoals de N303 omleiding Voorthuizen.
Registratienummer: 12, 13, 22, 23, 28, 31, 37, 38, 39, 40, 43 Variant West heeft het langste traject waardoor te betwijfelen valt of het recreatieverkeer naar Voorthuizen-Oost wel de rondweg zal gebruiken. Bij deze variant blijft het verkeer dus door het centrum gaan.	Correct. In alle varianten neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat onder meer het bestemmingsverkeer van en naar de recreatie-terreinen ten oosten van Voorthuizen eenvoudig kunnen worden gefaciliteerd op de bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen. Bovendien is de numeriek grootste bijdrage van het recreatieverkeer gericht op de relatie tussen het centrum en de terreinen voor verblijfsrecreatie ten oosten van de kern van 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.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 17, 22 Door het aanleggen van de wegen van zowel Voorthuizen-Zuid als Voorthuizen-Noord worden twee rondwegen gerealiseerd.	De provincie Gelderland onderzoekt de bereikbaarheid en leefbaarheidproblematiek in Voorthuizen en zal mogelijk besluiten over een oplossingsrichting in de vorm van een omleiding van de N303 voor regionaal verkeer. Vraagstukken inzake wijkontsluiting en erftoegangswegen behoren primair tot de competentie van de gemeente. In zijn algemeenheid worden lokaal en regionaal verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden en gefaciliteerd op eigen wegen met een specifieke functie en vormgeving, passend bij het beoogde gebruik.
Registratienummer: 41 Indien wordt uitgegaan van een nieuwe aansluiting op de A 1 wijs ik u er op dat Rijkswaterstaat een terughoudend beleid voert inzake nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet.	Ter kennisgeving aangenomen. Het aansluitingenbeleid van Rijkswaterstaat is bekend. In de alternatieven waarin sprake is van een nieuwe aansluiting (te weten Oost en O1) is er rekening mee gehouden dat de bestaande aansluiting bij de Baron van Nagellstraat wordt opgeheven.
Registratienummer: 7, 15 Er dient, ongeacht het tracé, altijd een wegverbinding te komen tussen de Apeldoornsestraat en de Rubensstraat.	Deze eventuele wegverbinding valt binnen de competentie van de gemeente Barneveld en zal conform de doelstelling door het tracé van de N303 omleiding Voorthuizen niet onmogelijk gemaakt worden.
Registratienummer: 7, 11, 17 Er is in dit MER geen serieuze aandacht voor het (seizoengebonden) recreatieverkeer welke naar de verblijfsrecreatiegebieden in Voorthuizen (oost) rijdt.	In de verkeersmodelberekeningen is impliciet rekening gehouden met de (gemiddelde) intensiteiten van het bestemmingsverkeer van en naar de recreatiegebieden ten oosten van Voorthuizen, maar niet met de absolute pieken van bijvoorbeeld een 'wisseldag' tijdens het hoogseizoen.
Registratienummer: 8, 15, 20, 22 Uit de tekst in het MER blijkt niet waarom sprake is van een valide uitgangspunt door te stellen dat de regionale ontsluiting van dit bedrijventerrein en de geplande aanpassing van de N303 onafhankelijk van elkaar functioneren en dus niet van invloed is op de bevindingen in het voorliggende MER.	Zoals in de kadertekst op bladzijde 54 van het MER is verwoord, gaan beide studies uit van hetzelfde verkeersmodel en de daaruit voortvloeiende modelberekeningen. Daaruit bleek dat de inrichting en ontsluiting van het bedrijventerrein nauwelijks van invloed is op de drukte op en het functioneren van de wegenstructuur ten noorden van de A 1 en omgekeerd, dat de tracékeuze voor de omleiding Voorthuizen niet van invloed is op het functioneren van het bedrijventerrein.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
	Ook zonder bedrijventerrein is de omleiding nodig en ook zonder omleiding kan het bedrijventerrein worden ontsloten. In alle gevallen heeft de ontsluiting van bedrijventerrein Harselaar vooral gevolgen voor de wegenstructuur ten zuiden van de A 1 en dienen vooral daar uitbreidingen en aanpassingen plaats te vinden. Omdat de initiatieven van het bedrijventerrein en omleiding in handen zijn van verschillende overheden, respectievelijk gemeente en provincie, en die elkaars initiatief nauwelijks beïnvloeden is er in onderling overleg voor gekozen om de twee projecten ook in de m.e.r.-procedure daadwerkelijk los te koppelen. In de m.e.r. voor bedrijventerrein Harselaar is vervolgens uitgegaan van een tracé van de omleiding dat op de A 1 aansluit ter hoogte van de Baron van Nagellstraat, overeenkomstig de meest waarschijnlijke situatie. In de m.e.r. voor de omleiding is uitgegaan van een ontsluiting van het bedrijventerrein volgens ontsluitingsalternatief A (via een nieuwe verbindingsweg tussen Stationsstraat en de Nijkerkerweg), omdat dit voor de meeste wegvakken ten noorden van de A 1 leidt tot (marginaal) hogere verkeersintensiteiten en dus tot iets grotere milieueffecten en deze benadering daarmee dus als <i>worstcasescenario</i> kan worden beschouwd.
Registratienummer: 20 Eén van de benodigde maatregelen is het verbeteren van het openbaar vervoer.	In het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de m.e.r. is impliciet rekening gehouden met alle OV-projecten en verkeersbeleid waarover voor de planperiode is besloten, inclusief de eventuele gevolgen voor de verschuiving van het gebruik van de auto versus langzaam en/of openbaar vervoer, de zogenaamde modal shift. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de kern van Voorthuizen, is echter vooral het faciliteren van het doorgaande verkeer met een nieuwe wegverbinding effectief.
Registratienummer: 22 Het woon- en werkverkeer alsmede het bestemmingsverkeer vanuit alle richtingen van Voorthuizen is niet snel geneigd om een omleiding te nemen.	Dat is correct en dat hoeft ook niet indien dat verkeer een herkomst en/of bestemming in Voorthuizen heeft.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 22 Het bestemmingsverkeer kan niet uit het centrum van Voorthuizen worden geweerd.	Dat is correct en dat hoeft ook niet indien dat verkeer een herkomst en/of bestemming in Voorthuizen heeft.
Registratienummer: 30 Bij een westelijke omleiding is de verbindingsweg (Rubensstraat-Apeldoornsestraat) noodzakelijk om het recreatieverkeer, wat nu door Voorthuizen rijdt, om te kunnen leiden langs Voorthuizen Noord.	In alle varianten neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat onder meer het bestemmingsverkeer van en naar de recreatie-terreinen ten oosten van Voorthuizen eenvoudig kunnen worden gefaciliteerd op de bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen. Bovendien is de numeriek grootste bijdrage van het recreatieverkeer gericht op de relatie tussen het centrum en de terreinen voor verblijfsrecreatie ten oosten van de kern van 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. In de m.e.r. zijn varianten met en zonder de betreffende verbindingsweg onderzocht en beoordeeld.
Registratienummer: 32 Gedeputeerde Staten heeft in 2007 reeds nadrukkelijk aangegeven dat alleen de westelijke omlegging om Voorthuizen bespreekbaar is. Omdat andere alternatieven uitgesloten worden heeft dit niets meer met het MER te doen.	Vooruitlopend op de definitieve afronding van de m.e.r. en op basis van de destijds reeds bekende informatie, is in het coalitieakkoord 2007-2011 in politiek-bestuurlijke zin een aantal richtinggevende uitspraken opgenomen, die nader onderzocht en afgewogen dienden te worden binnen de kaders van de geldende procedures op het gebied van milieu- en ruimtelijke wetgeving.
Registratienummer: 32 Het MER heeft geen enkele bijdrage geleverd bij het nemen van een keuze.	Het MER geeft inzicht in de milieueffecten tussen de verschillende alternatieven. Bij de uiteindelijke besluitvorming spelen mogelijk ook andere maatschappelijke thema's, zoals de investeringskosten en het maatschappelijke draagvlak, een rol. Die afweging moet nog worden gemaakt.
Registratienummer: 37 De structuurvisie van de gemeente Barneveld geeft aan dat een verbinding tussen de Baron van Nagellstraat en de Molenweg wordt aangelegd voor onder andere de nieuwe woonwijk zuid.	In de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld is die mogelijkheid inderdaad opgenomen. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de eventuele realisatie is echter nog geen besluit genomen.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 38 Het tracé Midden zorgt voor een moeilijke bereikbaarheid van een boerenbedrijf aan de Bijschoterweg nr. 7.	Ter kennisgeving aangenomen. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is het onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding en ontsluiting van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen. Indien daarna toch nadeel resteert, kunt u aanspraak maken op de planschaderegeling in het kader van het Inpassingsplan.

2.5

Thema: Doorstroming

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1, 13, 16, 23 Een rotonde in de Overhorsterweg verdient o.a. uit landschappelijk oogpunt de voorkeur boven een ongelijkvloerse kruising.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer 1 Het hoofdalternatief Oost voldoet nog minder dan alternatief Midden omdat alternatief Oost het verkeer van zowel de Baron van Nagellstraat als de Oude Rijksweg niet dwingend kan omleiden.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 8 Bekend is dat de bestaande infrastructuur rond het recreatiegebied Zeumeren zal worden aangepast. (Structuurvisie 2009 gemeente Barneveld, pagina 16.)	Correct. De ontsluiting van het recreatiegebied Zeumeren valt binnen de competentie van de gemeente Barneveld en is vooralsnog voorzien via het (eventueel met kleinschalige voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid aangepaste) bestaande wegennet.
Registratienummer: 8 Alternatieven Midden-Oost en Oost zullen waarschijnlijk worden vormgegeven als een 50 km/u-ontsluitingsweg, vanwege een voor de hand liggende combinatie tussen een functie als regionale en lokale ontsluitingsroutes.	Het doorgaande regionale verkeer op de provinciale weg (buiten de bebouwde kom - 80 km/u) verhoudt zich niet met de erftoegangsfunctie voor het lokale bestemmingsverkeer (binnen de bebouwde kom - 30 km/u of 50 km/u). Van de veronderstelde combinatie zal dus geen sprake zijn.
Registratienummer: 15, 22 Kan er gekeken worden naar de oostelijke variant waarbij de aansluiting op de Baron van Nagellstraat komt te vervallen?	In de oostelijke varianten vervalt de aansluiting op de A 1 ter hoogte van de Baron van Nagellstraat per definitie. Uw verzoek is in de m.e.r. dus reeds betrokken.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 15, 22 In het GVVP 2009 is aangegeven dat er een aansluiting komt van de Nijkerkerweg op de westelijke omleiding. Dit zal waarschijnlijk extra noord-zuidverkeer genereren. In het MER is geen rekening gehouden met de aansluitingen en de gevolgen daarvan.	In het verkeersmodel is rekening gehouden met deze aansluiting. In alle varianten leidt dat inderdaad tot een (acceptabele) toename van de verkeersintensiteit op deze weg.
Registratienummer: 15 In het MER is niet inzichtelijk gemaakt wat de omvang van het verkeer is dat gedwongen de omleiding om Voorthuizen zou moeten nemen.	Verkeer wordt per definitie niet gedwongen om een bepaalde route te kiezen. Wel wordt een vormgeving gerealiseerd waarbij het voor doorgaand verkeer als vanzelfsprekend is om de nieuwe wegverbinding te nemen en die in de kern van Voorthuizen meer passend is voor het lokale bestemmingsverkeer in het verblijfsgebied. Met de gemeente worden nadere afspraken gemaakt over de lokale aanpassingen aan de wegen in het verblijfsgebied.
Registratienummer: 18, 23, 28, 31, 36, 37, 38, 39 Er is niet onderzocht of de doortrekking van de A 30 een goed alternatief is.	Voorafgaand aan de trechtering is dit alternatief onderzocht en afgevalen als verder te onderzoeken tracé. Zie paragraaf 2.3 van het MER.
Registratienummer: 22 In het MER is niet duidelijk geworden waarom de bestaande Garderbroekerweg en het viaduct over de A 1 niet betrokken is bij de oplossing van de ontsluitingsproblematiek naar het zuiden in de richting van de Wesselseweg.	De studie vond plaats in het licht van de verbetering van de doorstroming en leefbaarheid langs de provinciale weg N303 te Voorthuizen. Het onderhavige tracé betreft daarbij primair het wegdeel ten noorden van de A 1. Voor het tracé zijn alternatieve routes bekeken, waaronder alternatief Oost die deels over de Garderbroekerweg loopt en via een nieuwe aansluiting ontsluit op de A 1 ter hoogte van Harselaar Driehoek.
Registratienummer: 23, 28, 31, 37, 38, 39, 40 Er zijn geen actuele bezoekcijfers van het recreatiegebied Zeumeren, terwijl dit een forse uitbreiding kent.	Het verlenen van toegang tot erf of locatie vanaf de openbare weg in het algemeen en het recreatiegebied Zeumeren in het bijzonder, betreft primair een gemeentelijke aangelegenheid. De genoemde forse uitbreiding is, voor zover die heeft geleid tot een significante toename van het autoverkeer, opgenomen in telcijfers van het verkeer en daarmee in de actualisatie van de verkeersmodelgegevens.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 11 Ter verbetering van de oversteekbaarheid van het langzame verkeer over de N303 zijn verkeervoorzieningen aangebracht die klaarblijkelijk nog niet zijn meegenomen in het MER.	Voor de beschrijving van de huidige situatie (2008) zijn die inderdaad nog niet meegenomen. Voor de beschrijving van de referentiesituatie is daarvan wel uitgegaan. Tussentijds is de gemeente voortvarend te werk gegaan met inrichtingsmaatregelen voor de hoofdwegen in de kern van Voorthuizen.
Registratienummer: 12, 13, 21, 23, 27, 28, 31, 38, 40, 43 Voor aan- en inwonenden aan de westzijde van Voorthuizen ontstaat er in de Midden varianten een barrièrewerking van het gebied westelijk van Voorthuizen in de richting van de kern Voorthuizen.	In het betreffende plangebied ligt een aantal wegverbindingen, dat mogelijk wordt doorsneden door het tracé van de omleiding. In alle gevallen worden die wegverbindingen hersteld en in sommige gevallen via een nieuw tracé ontsloten op het onderliggende wegennet. Over een relatief grote lengte volgt het tracé een bestaand natuurlijk lijnelement, namelijk de Hoevelakensebeek. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is het onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol speelt.
Registratienummer: 15, 22, 28, 37, 38, 39 In het MER wordt niet de barrièrewerking van het uitvoeren van landbouw, de mogelijkheid tot recreatie in het buitengebied en het genieten van de natuur en het landschap genoemd.	In hoofdstuk 13 van het MER wordt ingegaan op al de genoemde aspecten. In zijn algemeenheid geldt daarbij dat het tracé van de omleiding zodanig is en wordt gekozen dat dit zo goed mogelijk past in de bestaande landschapskenmerken. De introductie van een nieuw lijnelement in het landschap gaat tot op zekere hoogte evenwel onvermijdelijk gepaard met nieuwe barrièrewerking. Daarvan kan worden vermeld dat alle bestaande wegverbindingen en percelen ook in de nieuwe situatie worden ingepast en ontsloten.
Registratienummer: 20, 22 In en buiten het dorp zijn verkeerstechnische maatregelen nodig om de barrièrewerking en de verkeersveiligheid te verbeteren.	Dat is correct. Noodzakelijke voorzieningen zullen deel uitmaken van het plan en tegelijkertijd met de openstelling van de nieuwe wegverbinding gerealiseerd zijn.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 20 De bewoners van Voorthuizen zullen dagelijks last ondervinden van de verkeersremmende maatregelen.	De gebruikers van de verblijfsgebieden in de kern van Voorthuizen zullen dagelijks profijt hebben van de verbeterde verkeerssituatie en leefomgeving in Voorthuizen. Bij die nieuwe situatie hoort ook dat er in de kern enkele verkeersremmende maatregelen worden getroffen, waarvan de inspreker last meent te zullen ondervinden. In de besluitvorming zal de vraag een rol spelen of de baten opwegen tegen de lasten.
Registratienummer: 22 Doordat de ernstige ongevallen op de toegangswegen in het buitengebied plaatsvinden, wordt gepleit voor een oostelijke omlegging omdat die dicht tegen de bebouwing van Voorthuizen aanligt.	In hoofdstuk 6 van het MER wordt onder meer het aspect verkeersveiligheid behandeld. In tabel 6.47 is te zien dat de tracévarianten M1 en M2 naar verwachting leiden tot het minste aantal ernstige ongevallen. De door de inspreker veronderstelde relatie tussen tracé en nabijheid van de bebouwing lijkt niet te bestaan.
Registratienummer: 24 Het doorsnijden van de Overhorsterweg doet afbreuk aan de bevordering van de fiets als recreatief vervoermiddel.	De doorsnijding van de Overhorsterweg is mogelijk aan de orde in de Midden-varianten. Indien daarbij wordt uitgegaan van een gelijkvloerse aansluiting op de omleiding, zoals gesuggereerd in variant M1, dan wordt in die aansluiting uiteraard ook het fietsverkeer gefaciliteerd. Wanneer sprake is van een ongelijkvloerse aansluiting, zoals gesuggereerd in het alternatief Midden en variant M2, dan kunnen fietsers op de Overhorsterweg ongehinderd de omleiding kruisen.
Registratienummer: 28 Het tracé Midden zorgt er voor dat de woning van de inspreker ingesloten wordt door twee wegen, namelijk de Baron van Nagellstraat en de N303 omleiding.	Dat valt op voorhand niet uit te sluiten. In alle gevallen en dus ook indien gekozen wordt voor een tracé Midden, zal bij de definitieve inpassing een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen functionaliteit en vormgeving van de weg en de inpassing in de directe woonomgeving. Daarbij wordt getracht ook op individueel niveau de aangelegen percelen en woningen zoveel mogelijk te ontzien en zo goed mogelijk in te passen. Daarbij dient uiteraard te worden voldaan aan de wettelijke bepalingen ten aanzien van de leefomgeving.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 38 Het tracé Midden zorgt er voor dat de veehouderij van de inspreker ingesloten wordt door twee wegen, namelijk de A 1 en de N303 omleiding.	Dat valt op voorhand niet uit te sluiten. In alle gevallen en dus ook indien gekozen wordt voor een tracé Midden, zal bij de definitieve inpassing een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen functionaliteit en vormgeving van de weg en de inpassing in de directe woonomgeving. Daarbij wordt getracht ook op individueel niveau de aangelegen percelen en woningen zoveel mogelijk te ontzien en zo goed mogelijk in te passen. Daarbij dient uiteraard te worden voldaan aan de wettelijke bepalingen ten aanzien van de leefomgeving.

2.7

Thema: Milieu

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1 In werkelijkheid is de luchtkwaliteit alleen maar slechter geworden maar wordt nu door de randvoorwaarden te veranderen de indruk gewekt dat er aan de normen wordt voldaan.	De afgelopen jaren is ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit een duidelijk meetbare dalende trend waarneembaar van de achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit. Bovendien is voor een aantal stoffen, waaronder NO₂ en fijnstof, de rekenmethodiek aangepast. Zo worden voor NO₂ de concentraties niet meer boven, maar naast de weg bepaald en wordt voor fijnstof een aftrek gehanteerd van de altijd aanwezige, maar onschadelijke, zeezoutconcentraties in de lucht. In het MER is het aspect luchtkwaliteit volgens de vigerende wet- en regelgeving, maar zoals in hoofdstuk 8 toegelicht zelfs nog op conservatieve wijze, bepaald en beschreven.
Registratienummer: 1, 20 Recent zijn geen selectieve verkeerstellingen verricht zodat de vereiste telgegevens per voertuigcategorie gedurende de dag- respectievelijk nachttijden ontbraken. Voor de berekening van de juiste milieuwaarden is dat, gezien het aanwezige vrachtverkeer in de vroege en late uren, van essentieel belang.	In het MER is vooral de vergelijking van milieueffecten tussen de alternatieven en varianten van belang. Zou er al sprake zijn van een mankerende methodiek, dan is die in ieder geval in alle situaties vergelijkbaar toegepast. Naar het oordeel van de provincie mankeert er aan de gebruikte methodiek echter niets. De verdeling van het (vracht)verkeer over de zogenaamde dag-, avond- en nachtperioden is namelijk gebaseerd op de daadwerkelijke verkeerspassages zoals die worden waargenomen bij de permanente telpunten langs de hoofdwegen in en om Voorthuizen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	De uit deze tellingen afkomstige dagverdelingen zijn ook gebruikt voor het berekenen van verkeersaantallen op het overige wegennet. In de regel leidt dat tot een overschatting van het milieueffect.
Registratienummer: 11, 22, 32 Bij het ontbreken van deugdelijke recente meetresultaten (voor bijvoorbeeld de aanwezigheid van intensieve veehouderijen ten westen van Voorthuizen) die uw conclusie rechtvaardigen, dient het milieuaspect luchtkwaliteit wel degelijk een rol te spelen bij het bepalen van het meest milieuvriendelijke tracé.	Bij de keuze voor het meest milieuvriendelijke alternatief spelen alle aspecten een rol, dus ook de luchtkwaliteit. In het MER is echter geconstateerd dat de luchtkwaliteit slechts een beperkt onderscheidend vermogen laat zien tussen de diverse tracévarianten. In die zin speelt dit aspect bij de keuze van het MMA dus geen doorslaggevende rol. Zoals in het MER in hoofdstuk 8 toegelicht, speelt de aanwezigheid van intensieve veehouderijen en bijvoorbeeld ook de ligging hoofdwegen en lokale industrieën, een rol in de zogenaamde achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit. Deze zijn per gebied van een vierkante kilometer bepaald en in het rekenmodel opgenomen.
Registratienummer: 15, 22, 23 Variant M2 is aangeduid als MMA en wijkt af van variant M1 doordat het stuk tussen de Voorthuizerweg en Apeldoornsestraat niet wordt aangelegd. Door het voornemen van de gemeente en het ontbreken van de effecten van de extra aansluiting kan deze aanwijzing niet staande worden gehouden.	Hoewel de wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie 2009 en het GVVP is er geen besluit genomen over de aanleg van deze wegverbinding. Omdat besluitvorming ontbreekt en de verbinding naar het oordeel van provincie Gelderland geen rol vervult om het probleem van het noord-zuidverkeer op te lossen, is besloten om deze wegverbinding niet in alle varianten en ook niet in het MMA op te nemen.
Registratienummer: 43 Door het scheiden van het langzaam en snelverkeer kan het snelverkeer hogere snelheden bereiken. Hierdoor is de geluids- en fijnstofbelasting hoger dan volgens de officiële cijfers nu wordt aangegeven.	De beoogde scheiding van snel- en langzaam verkeer is uiteraard betrokken in de uitgangspunten voor de milieuonderzoeken. De door de inspreker beschreven situatie doet zich dan ook niet voor.
Registratienummer: 12, 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39, 43 Is het akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de streekplanuitwerking?	Het akoestisch onderzoek zoals beschreven in hoofdstuk 7 van het MER, is uitgevoerd in het kader van het MER en maakt de vergelijking van tracéalternatieven op dit aspect mogelijk.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	Het MER speelt een rol in het besluitvormingsproces over de vraag of en zo ja volgens welk tracé de N303 omleiding Voorthuizen zal worden gerealiseerd. Indien besloten wordt tot realisatie van de weg, dan volgt een Inpassingsplan volgens de daarvoor geldende procedure van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In dat kader zal opnieuw, maar meer gedetailleerd dan is gedaan in het MER, akoestisch onderzoek plaatsvinden voor het definitieve tracé van de nieuwe wegverbinding.
Registratienummer: 20 De overschrijding van de luchtkwaliteit neemt buiten de kern van Voorthuizen verder toe bij varianten M1 en M2.	In hoofdstuk 8 van het MER is toegelicht dat in de huidige situatie volgens de conservatie rekenmethodiek op 3 wegvakken overschrijdingen zijn geconstateerd, namelijk op de Baron van Nagellstraat ten zuiden van de A 1 en op twee wegvakken van de A 1 aan weerszijden van de aansluiting op de A 30. In de referentiesituatie en in alle alternatieven doen deze knelpunten zich, met name door de dalende trend van de achtergrondconcentraties en de schonere voertuigtechnieken, niet meer voor.
Registratienummer: 22 Nader onderzoek moet worden verricht naar de overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico in het landelijke gebied langs de tracés.	Dat is correct en zal na besluitvorming over het tracé in het kader van het Inpassingsplan worden uitgevoerd.
Registratienummer: 22 De westelijke omlegging is langer dan de oostelijke; daardoor zal bij een westelijke omlegging de bodem en het grondwater over een grotere lengte vervuild raken.	Tracévarianten Oost en O1 zijn inderdaad korter dan de Midden-varianten en variant Midden-Oost, die ongeveer evenlang zijn. De constatering van de inspreker is daarmee feitelijk juist. De vraag is echter of het verschil significant is. Zoals beschreven in hoofdstuk 10 van het MER zal de voorgenomen toepassing van geluidsarme wegverharding, met grote poriën in het asfalt, ervoor zorgen dat van de potentiële vervuiling een aanzienlijk deel verdwijnt in de wegverharding. Het overige vervuilde wegwater stroomt via de bermen af naar de bermsloten, die juist bedoeld zijn om vervuilingen op te vangen en in het kader van het reguliere wegonderhoud regelmatig worden gereinigd.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	De vervuiling die via spatwater in het oppervlaktewater terecht komt is dusdanig beperkt, dat daarvan geen nadelige effecten worden verwacht.
Registratienummer: 22 In het MER is getoetst aan de nog oude wetgeving (Wet verontreiniging oppervlaktewater). Voor het aspect water is de Kaderrichtlijn Water en de daaruit voortvloeiende Waterwet (2009) van belang.	Dat is correct. De beleidsmatige situatie is gewijzigd, terwijl dit onderdeel van het MER al gereed was. Omdat in het kader van het Inpassingsplan dit aspect tijdens de zogenaamde Watertoets wederom aan bod komt en inhoudelijk de items uit de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet wel zijn behandeld in het MER, is ervan af gezien om dit aspect te actualiseren.
Registratienummer: 22 Het gevaar van verontreiniging doet zich sneller voor bij beken die niet droogstaan (westelijke zijde van Voorthuizen). Hierbij moet het Waterschap worden ingeschakeld.	Zoals in hoofdstuk 10 van het MER is toegelicht worden onder meer door de toepassing van berm-sloten, geen nadelige invloeden verwacht op de kwaliteit van het oppervlaktewater van naast-gelegen beken, ongeacht of die al of niet droogstaan. Voor het Inpassingsplan wordt ook de zogenaamde Watertoets doorlopen, waarin per definitie intensief overleg met het Waterschap plaatsvindt.
Registratienummer: 38 De inspreker heeft gronden in het plangebied van tracévariant Midden. Door de vermindering van gronden wordt het voor boerenbedrijven moeilijker te voldoen aan de milieunormen.	Ter kennisgeving aangenomen. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is het onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen. Indien daarna toch nadeel resteert, kunt u aanspraak maken op de planschaderegeling in het kader van het Inpassingsplan.

2.8

Thema: Leefbaarheid

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1 Alternatief Midden is de enige en tevens beste oplossing, mede omdat de wenselijkheid om de Hoofdstraat verkeersluw te maken slechts een secundair gemeentelijk belang is.	Ter kennisgeving aangenomen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 2 De drie onderzochte tracés leiden vooral tot een significante afname van het doorgaande verkeer door de huidige kom van Voorthuizen.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 2 Alternatief Midden met de verbinding van de Rubensstraat-Apeldoornsestraat heeft de voorkeur van de inspreker. Bij deze totale omleiding wordt het huidige sluipverkeer in de woonwijk boven de Hoofdstraat (via de Kerkstraat Gerard Doustraat-Roelenengweg-Sportparkstraat) vanaf Putten richting Apeldoorn en vice versa niet meer aantrekkelijk.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 7 De Baron van Nagellstraat wordt zwaar overbelast. De aantallen motorvoertuigen zullen op bepaalde wegvakken sterk toenemen en daardoor neemt het veiligheidsrisico voor fietsers toe.	In het MER op bladzijde 78 blijkt uit tabel 6.28 dat in alle varianten de verkeersintensiteit op de Baron van Nagellstraat in de bebouwde kom van Voorthuizen (wegvakken 6 en 7) fors afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Buiten de bebouwde kom zijn er mogelijk situaties waar de verkeersintensiteit licht toeneemt (in ieder geval wegvak 10 in variant Midden-Oost), maar daar zijn de fietsers strikt gescheiden van het gemotoriseerde verkeer en speelt het veiligheidsrisico dus evenmin.
Registratienummer: 8, 10, 13, 15, 22, 23, 28, 31, 36, 37, 38, 40 Een belangrijk onderdeel van de doelstelling van de omleiding is het ontlasten van de dorpskern van Voorthuizen door het omleiden van oost-westverkeer van en naar de recreatiegebieden ten oosten van Voorthuizen. Dit oost-westverkeer betreft in belangrijke mate seizoensgebonden recreatieverkeer.	Zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het MER betreft dit met name een gemeentelijke doelstelling, die grotendeels buiten de competentie van de provincie valt. In alle varianten neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat onder meer het bestemmingsverkeer van en naar de recreatie-terreinen ten oosten van Voorthuizen eenvoudig kunnen worden gefaciliteerd op de bestaande wegenstructuur in de kern van Voorthuizen. Bovendien is de numeriek grootste bijdrage van het recreatieverkeer gericht op de relatie tussen het centrum in de kern van Voorthuizen en de terreinen voor verblijfsrecreatie ten oosten van de kern van Voorthuizen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	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. De omvang van deze verkeersstroom is zoals aangegeven grotendeels seizoensgeboden.
Registratienummer: 8, 11, 13, 21, 23, 24, 27, 28, 30, 31, 38, 39, 40, 43 Het wandelpad langs de Hoevelakensebeek aan de westzijde van Voorthuizen zal verloren gaan.	Het Inpassingsplan zal in alle gevallen vergezeld gaan van een landschapsplan, waarin rekenschap wordt gegeven aan de lokale eigenschappen en kenmerken langs het tracé. In het geval van een westelijk tracé zal het huidige wandelpad daarvan zeer waarschijnlijk deel uitmaken en dus niet verdwijnen.
Registratienummer: 11 In het MER staat dat de doorsnijding van het agrarische gebied ten westen van Voorthuizen een slechts gering gevolg op de ecologie heeft. In het MER ontbreekt een gedegen onderzoek en een deugdelijke onderbouwing van deze conclusie.	In hoofdstuk 11 van het MER wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de tracés op natuurwaarden rondom Voorthuizen. Daaraan liggen onder meer een aantal veldecologische waarnemingen en waarderings door terzake deskundige biologen ten grondslag. Uw mening wordt dus niet gedeeld. In het kader van het Inpassingsplan zal wederom veldonderzoek worden gedaan om de natuurwaarden zo actueel mogelijk te kunnen betrekken in het plan.
Registratienummer: 12, 13, 16, 17, 20, 23, 24, 28, 30, 31, 34, 36, 37, 38, 39, 40 In het luchtkwaliteitonderzoek wordt geen rekening gehouden met de heersende westelijke windrichting.	De modelsystematiek die is gehanteerd voor het luchtkwaliteitonderzoek zoals beschreven in hoofdstuk 8 van het MER, houdt impliciet rekening met de heersende windrichting.
Registratienummer: 12, 13, 23, 28, 31, 37, 38, 40 Het sluipverkeer via Zeumeren en de Lange Zuiderweg wordt niet meegenomen	In alle varianten neemt de intensiteit op de Hoofdstraat dusdanig af, dat het geen voordeel oplevert om een alternatieve route te kiezen bijvoorbeeld via Zeumeren en de Lange Zuiderweg. Indien ook in de nieuwe situatie verkeer deze route verkiest, dan betreft dit waarschijnlijk lokaal bestemmingsverkeer. In alle andere gevallen betreft het de competentie van de gemeente om deze route zonodig te ontmoedigen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 12, 13, 16, 27, 28, 31, 37, 38, 39, 40, 43 Het beekdallandschap ten noordwesten van Voorthuizen wordt niet op waarde genoemd, dit voldoet niet aan structuurvisie/ strategische visie van de gemeente en de provincie.	Het beekdallandschap is in de hoofdstukken 10, 11 en 12 van het MER uitvoerig beschreven. Daarmee is onderkend dat het een bijzonder gebied betreft qua waterhuishouding en bodemgesteldheid, qua natuurwaarden en qua landschappelijke kenmerken. Indien wordt besloten tot een westelijk tracé, dan zal dit landschap ongetwijfeld een prominente rol spelen bij de inpassing van het tracé in het landschapsplan.
Registratienummer: 13 De inspreker schrijft: "Over de beken oost en west wordt tegenstrijdige info afgegeven in het MER: Rondweg loopt in Midden variant 2 km langs de beek."	De opmerking van de inspreker wordt niet goed begrepen. De constatering dat tracé Midden over een afstand van circa 2 kilometer parallel loopt langs de Hoevelakensebeek is in ieder geval juist, maar dat wordt ook nergens ontkend. Voor de tracés Midden-Oost en Oost geldt dat evenwel voor de beekcomplexen van de Harselaarsebeek, de Zeumersebeek en de Voorthuizerbeek.
Registratienummer: 13, 23 Op pagina 46 van het MER staat dat het plaatsen van geluidsschermen nodig is om aan de geluidsnorm te voldoen, maar er staat gelijktijdig dat dit vanuit landschappelijk en verkeerskundig oogpunt niet gewenst is.	Na besluitvorming over het eventueel te realiseren tracé van de omleiding volgt de planologische procedure voor totstandkoming van het Inpassingsplan. In dat kader wordt ook het landschapsplan opgesteld en een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de onderlinge samenhang wordt in het Inpassingsplan aangegeven welke geluidwerende voorzieningen op welke locatie noodzakelijk zijn en hoe die zullen worden uitgevoerd. Vooruitlopend daarop is in het MER in zijn algemeenheid aangegeven dat op enkele specifieke locaties vanuit landschappelijk oogpunt bij voorkeur geen geluidsschermen zouden moeten worden geplaatst.
Registratienummer: 14, 23, 28, 31, 37, 38, 39.2, 40, 43 De middenvarianten M1 en M2 leiden tot grote versnippering van het agrarische gebied.	Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is het onvermijdelijk dat op enig moment percelen worden doorsneden die thans voor een andere bestemming in gebruik zijn. In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing en doorsnijding van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	Op voorhand is niet te zeggen dat versnippering in de Middenvarianten een grotere rol speelt dan in de overige varianten. Wel blijkt uit de analyse van het ruimtegebruik in hoofdstuk 13 van het MER dat in de westelijke varianten sprake is van meer landbouwareaal dan bij de andere tracévarianten.
Registratienummer: 15, 20, 22 De beoordeling van het aspect geluid en trillingen is niet volledig. Er is gekeken naar de afname van het aantal geluidsbelastende woningen en niet naar de afname van eventuele trillingen binnen die woningen in het centrum.	Tot op zekere hoogte is de constatering die de insprekers doen correct. Het is echter zonder twijfel dat de leefbaarheids situatie in de kern van Voorthuizen door realisatie van de omleiding verbetert. Omdat binnen de bebouwde kom van Voorthuizen de woningdichtheid groter en de afstand van de weg tot de woningen kleiner is dan in het buitengebied en de verkeersafname in Voorthuizen vergelijkbaar is met de toename in het buitengebied, is het ook zonder twijfel dat het netto milieueffect op dat punt positief is. Dat effect is in alle varianten min of meer vergelijkbaar. Het MER is echter vooral bedoeld om de (verschillen in) negatieve effecten van de diverse alternatieven met elkaar te vergelijken. Daarom is besloten om in de beschrijving het positieve effect voor de kern van Voorthuizen achterwege te laten.
Registratienummer: 20 Zonder een oost-westverbinding zal de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Voorthuizen niet verbeteren.	De opmerking van de inspreker sluit niet aan bij de constatering ten aanzien van de verkeersveiligheid zoals beschreven in hoofdstuk 6 van het MER, waaruit blijkt dat variant M2 vergelijkbaar scoort als de varianten Midden en M1.
Registratienummer: 20, 32 Uit een analyse uwerzijds blijken ruim 2000 woningen een geluidsbelasting van meer dan 48 dB te hebben. Hoe en wanneer is deze meting uitgevoerd?	Voor deze constatering is geen meting uitgevoerd, maar een akoestische berekening conform de wettelijke voorschriften. Daaruit blijkt dat voor ruim 2000 woningen in de kern van Voorthuizen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. In het kader van het Inpassingsplan wordt nader en meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 20 Wordt door de bewoners van Voorthuizen de N303 daadwerkelijk als een groot probleem ervaren? In het MER is geen informatie opgenomen over de huidige leefbaarheid in het dorp in relatie tot de N303.	Mede naar aanleiding van legio klachten uit Voorthuizen, is door de gemeente Barneveld aangedrongen op een studie naar ontlasting van de kern van Voorthuizen door de realisatie van de N303 omleiding. Voor de uitgebreide probleem-analyse wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van het MER.
Registratienummer: 20 De besluitvorming moet zicht richten op de vraag: wat is de beste manier om de leefbaarheid in het dorp te handhaven dan wel te verbeteren?	Dat is correct. De overige doelstellingen, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het MER spelen daarbij eveneens een rol en mogelijk nog andere motieven van bijvoorbeeld financiële en sociaal-maatschappelijke aard.
Registratienummer: 20 Het aanleggen van de omleiding, waarop de snelheid van 80 km/u gereden kan worden, betekent niet per definitie dat de leefbaarheid van Voorthuizen toeneemt.	De kwaliteit van de leefbaarheid in Voorthuizen zal vooral verbeteren vanwege de afname van de doorgaande verkeersstroom door de kern van Voorthuizen.
Registratienummer: 20 Buiten de bebouwde kom vinden veel ongevallen plaats. Hierdoor zijn de alternatieven M1 en M2 als 80 km/u niet verdedigbaar.	De beoogde vormgeving van het type weg dat wordt gerealiseerd als N303 omleiding Voorthuizen is per definitie verkeersveiliger dan de huidige weg door de kern van Voorthuizen. Zoals blijkt uit de analyse van de verkeersveiligheid in hoofdstuk 6 van het MER, leiden de Midden-varianten tot een grotere verkeersveiligheidswinst dan de overige varianten.
Registratienummer: 26 De aanleg van een relatief snelle noordoostelijke verbindingsweg leidt er toe dat meer niet noodzakelijk (vracht)verkeer gebruik zal gaan maken van de Apeldoornsestraat.	Hoewel dit aspect niet direct is onderzocht in het MER, lijkt dit een juiste bewering. Voorzien in de directe wegverbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat zou kunnen leiden tot een routekeuze via de Apeldoornsestraat langs Natura-2000 gebied de Veluwe in oostelijke richting en vice versa, als (ongewenst) alternatief voor de route via de A 1. Dit is voor de provincie mede de aanleiding geweest om de N 344 (Apeldoornsestraat) af te waarderen tot 60 km/u-weg, ofwel erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.
Registratienummer: 28 Het woongenot van de inspreker wordt sterk ingeperkt door de ligging van de Baron van Nagellstraat aan de voorzijde en de omleiding volgens de Middenvarianten aan de achterzijde van de woning.	Ter kennisgeving aangenomen. Indien wordt gekozen voor een nieuw tracé voor de N303 is onvermijdelijk dat op enig moment percelen en woningen worden geconfronteerd met een nieuwe situatie, die mogelijk van invloed is op het woongenot.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	In alle gevallen wordt gezocht naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing van die percelen, waarbij tevens het potentiële restgebruik en compensatie een rol spelen. Indien daarna toch nadeel resteert, kunt u aanspraak maken op de planschaderegeling in het kader van het Inpassingsplan.
Registratienummer: 28, 32 Het verkeer over het tracé Midden zorgt voor lichtoverlast in de woningen. Dit aspect is niet of nauwelijks onderzocht in het MER.	Dat is correct. Omdat het plangebied geen formele stilte of donkerte status kent, is dit aspect tussen de alternatieven niet onderscheidend. Het is dan ook niet expliciet onderzocht. In het kader van het Inpassingsplan wordt voor het gekozen tracé echter wel degelijk rekening gehouden met lichthinder en eventueel daartegen te treffen maatregelen.
Registratienummer: 28, 38 Het verkeer over het tracé Midden zorgt voor geluidsoverlast in de woningen van de insprekers.	In het kader van het Inpassingsplan wordt een nieuw en meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd. Indien relevant, komen daarbij ook de betreffende woningen en eventueel te treffen mitigerende maatregelen aan de orde.
Registratienummer: 34 De aanleg van de westelijke rondweg zorgt niet voor een afname van het doorgaande vrachtverkeer in het dorp.	Op basis van de verkeerskundige analyse in hoofdstuk 6 van het MER kunnen we met overtuiging stellen dat er in alle varianten sprake is van substantiële afname van het (doorgaande) verkeer in de kern van Voorthuizen.
Registratienummer: 38 De verkeersveiligheid in het dorp is niet te vergelijken met het landelijk gemiddelde.	In de verkeerskundige analyse in hoofdstuk 6 van het MER is op basis van de actuele ongevalcijfers een risicocijfer bepaald voor de relevante wegvakken. Alleen voor nieuwe dan wel sterk aan te passen wegvakken is, zoals gebruikelijk, vervolgens gerekend met landelijke kencijfers voor het betreffende wegtype.
Registratienummer: 44 De missers zoals Voorthuizen-Zuid, Blankensgoed en Columbizpark zijn eerder een reden om voor Midden te kiezen dan voor Midden-Oost gezien de overlast van de bewoners van de toekomstige wijken.	De ruimtelijke ontwikkelingen Blankensgoed en Columbizpark waren al in het MER betrokken. Voor de eventuele woonwijk Voorthuizen-Zuid is geen besluit genomen en dat ligt ook buiten de competentie van de provincie. Indien het evenwel komt tot een bestemmingsplanprocedure voor deze woonwijk, dan zal de ligging van het tracé van de N303 omleiding daarin mogelijk en rol spelen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 44 De Baron van Nagellstraat zal bij een omleiding (Midden of Midden-Oost) veel rustiger worden en dus ook veiliger voor fietsers; dit in tegenstelling tot Oost.	In alle varianten neemt de verkeersintensiteit op de Baron van Nagellstraat af, ook in de varianten Oost en O1.

2.9

Thema: Flora & fauna

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 3, 5, 10, 35 Alternatief Midden doorsnijdt deels het waardevolle landschap en EHS.	De Middenvarianten lopen door het waardevolle beekdallandschap, parallel aan de Hoevelakense-beek. De varianten doorsnijden echter niet de EHS.
Registratienummer: 4 De gemeente Nijkerk vraagt zich af waarom een derde variant, zijnde het alternatief Midden, exclusief het noordoostelijke deel niet is onderzocht.	Mede naar aanleiding van de opmerking van de gemeente Nijkerk is de bedoelde variant besproken met de Commissie m.e.r. Het bedoelde tracé biedt als voordeel dat de aansluiting van een eventuele gemeentelijke weg richting de Apeldoornsestraat eenvoudiger zal zijn te realiseren, maar heeft als belangrijke nadelen dat doorgaand verkeer vanuit noordelijke richting minder als vanzelf langs de dorpskern wordt geleid en dat het ingewikkelder is om aan de bestaande weg doeltreffende mitigerende voorzieningen voor de doelsoorten das en marter te treffen. Overigens is het ook goed om zich te realiseren dat ook in deze variant wel degelijk - zij het op beperktere schaal en dicht langs het huidige tracé - werkzaamheden moeten worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente Nijkerk, om een juiste verkeerstechnische en verkeersveilige inpassing van de weg mogelijk te maken. De vraag of de effecten van de aansluitende gemeentelijke weg op de natuurwaarden in het Wilbrinksbos afdoende kunnen worden gemitigeerd dient daarbij eveneens nog (door de gemeente Barneveld) te worden beantwoord en speelt in het kader van dit MER geen directe rol.
Registratienummer: 4 Zowel alternatief Midden als variant M1 (Alternatief Midden met extra aansluiting) krijgen op de criteria natuur en landschap wat betreft milieueffecten dezelfde beoordeling.	Dit aspect is in het MER wat onderbelicht aan de orde geweest en is mede naar aanleiding van de zienswijze en in overleg met de Commissie m.e.r. in de aanvulling nader toegelicht.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
De extra aansluiting uit Variant M1, die zoals gesteld door een robuuste verbingszone loopt, heeft een negatief effect op onder andere de aspecten natuur en landschap. De verslechtering ten opzichte van Alternatief Midden blijkt niet in de beoordeling van de milieueffecten van de twee alternatieven.	Deze is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze rapportage. In het kort komt het er op neer dat de Voorthuizerweg in de referentiesituatie en in variant Midden en de bedoelde wegverbinding in variant M1 (en in variant M2), door de robuuste verbingszone lopen. In alle gevallen dienen er mitigerende maatregelen te worden getroffen voor de oversteekmogelijkheden van de weg voor de doelsoorten das en marter. Er vindt dan ook geen verslechtering plaats door de extra wegverbinding.
Registratienummer: 5, 7, 8, 13, 16, 23, 28, 31, 35, 38, 40 De Flora en fauna zijn zeer summier beschreven in het MER.	In hoofdstuk 11 van het MER zijn beleid, actuele natuurwaarden en de relevante effecten van de verschillende varianten daarop uitvoerig toegelicht. Daaraan liggen onder meer een aantal veld-ecologische waarnemingen en waarderungen door terzake deskundige biologen ten grondslag. Uw mening wordt dus niet gedeeld.
Registratienummer: 8 Ten aanzien van de aanwezigheid van de grutto in het gebied ten westen van Voorthuizen is opvallend genoeg geen enkele informatie beschikbaar gekomen in het inventariserende onderzoek dat is uitgevoerd door Adviesbureau Mertens.	De aanwezigheid van de grutto is bekend en ook vermeld. De status van deze soort en de kwaliteit van het betreffende leefgebied is echter niet van dien aard dat deze uitvoerig aan de orde dient te komen.
Registratienummer: 10 Onderzoek naar in het plangebied aanwezige diersoorten heeft niet volledig plaatsgevonden.	In hoofdstuk 11 van het MER zijn actuele natuurwaarden uitvoerig toegelicht. Daaraan liggen onder meer een aantal veld-ecologische waarnemingen en waarderungen door terzake deskundige biologen ten grondslag. Uw mening wordt dus niet gedeeld.
Registratienummer: 11, 13, 15, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 31, 38, 39, 40 Het in het MER ongefundeerd aanmerken van het Wilbrinkbos als zijnde waardevol en het onderbelichten c.q. onbeschouwd laten van de waarde van de landgoederen Appel en Overhorst ten noorden van variant Midden geeft een onjuist beeld van de invloed van de tracévarianten Midden en Midden-Oost op de natuur.	De aanwezigheid en ligging van de landgoederen Appel en Overhorst is bekend, maar niet van dien aard dat deze structureel worden aangetast door de realisatie van één van de Middenvarianten. Dat geldt wel voor het Wilbrinkbos, in het geval dat de verbindingsweg tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat als provinciale weg wordt uitgevoerd.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 11 Kan de volgende stelling in het MER worden gehandhaafd: "De alternatieven Oost en Midden-Oost scoren slechter op het gebied van flora en fauna. Het is de vraag of voor de alternatieven een eventuele noodzakelijke ontheffing van de Flora- en faunawet kan worden verkregen, nu er probleemoplossende alternatieven zijn die tot minder natuurschade leiden".	Ja, die stelling of beter: die vraag, komt op naar aanleiding van de beschrijving van natuurwaarden in hoofdstuk 11 van het MER.
Registratienummer: 13, 21, 23, 27, 28, 31, 38, 40 Door de aanwezigheid van meerdere dassenburchten aan de westzijde van Voorthuizen wordt het foerageergebied ernstig verstoord. In het MER wordt dit probleem onvoldoende belicht.	In hoofdstuk 11 van het MER is de aanwezigheid van de dassenburchten en foerageergebied toegelicht. Zelfs in de referentiesituatie zullen mitigerende maatregelen nodig zijn voor deze soort, met name in relatie tot de oversteekbaarheid van de Voorthuizerweg. Het treffen van dergelijke maatregelen aan een nieuw tracé dat gepaard gaat met verkeerssluw maken van de bestaande weg ter plaatse, zal het inpassen en de effectiviteit van deze maatregelen eenvoudiger maken.
Registratienummer: 13, 23, 28, 30, 31, 37, 38, 39 De broedplaats van de steenuil ligt binnen de verstoringcontour aan de westzijde van Voorthuizen. In het MER wordt gesproken dat de steenuilen buiten de verstoringcontour vallen.	Het veldecologisch onderzoek van verschillende biologen leidt tot de in het MER gerapporteerde constatering. Indien besloten wordt tot een westelijk tracé, dan wordt dit aspect verder betrokken en uitgewerkt in het kader van het Inpassingsplan.
Registratienummer: 13, 28, 36, 37, 38, 39 Op pagina 162/163 van het MER staat beschreven dat men vogels met een vaste verblijfsplaats niet mag verwijderen. Hoe wordt de situatie met onder meer de steenuilen opgelost?	Op dezelfde bladzijden van het MER is toegelicht dat en hoe dat voor bijvoorbeeld steenuilen uitstekend kan worden gemitigeerd. Te denken valt aan vluchtgeleidende elementen langs de weg, oversteekvoorzieningen, nestkasten en dergelijke.
Registratienummer: 14 In het achtergelegen perceel op het adres Verbindingsweg 32 leven kieviten en vleermuizen. Daarnaast is in de loods op hetzelfde adres een steenuilennest aanwezig.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 15, 22 Het alternatief Midden-Oost doorkruist niet de solitaire bosgebieden "Johannabosch" en "Boslust" waardoor de beoordeling van dit alternatief positiever moet zijn.	Uw mening wordt niet gedeeld. Op de figuur op bladzijde 152 van het MER is duidelijk te zien dat het tracé van variant Midden-Oost de bosgebieden Johannabosch en bij een eventuele verschuiving het tracé mogelijk het bosgebied Boslust doorsnijdt.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 16, 20, 21, 39 Beschermde dieren in het gebied ten noordwesten van Voorthuizen worden niet serieus genoemd in het MER.	In het plangebied, ook ten noordwesten van Voorthuizen, zijn door diverse biologen en ecologen verschillende veldonderzoeken uitgevoerd. De aangetroffen diersoorten zijn voor zover relevant voor het natuurwaardenonderzoek vermeld in het MER.
Registratienummer: 18 In het MER is ten aanzien van de westelijke alternatieven geen rekening gehouden met het beleidsvoornemen (Nota van Uitgangspunten) van de gemeente Barneveld om het buitengebied ook echt buitengebied te houden.	Ruimtelijke ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, vormen de uitgangspunten voor het MER. Daarnaast wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met beleidsuitgangspunten en voor zover mogelijk met beleidsvoornemens. Dat niet in alle situaties aan alle uitgangspunten en voornemen maximaal tegemoet kan worden gekomen is inherent aan dit type initiatieven.
Registratienummer: 19 In dit MER is niet gekozen voor een totaaloplossing voor natuur en mens. Door de tendentiekus en onevenwichtig geschreven MER ontstaat het vermoeden dat er voor de voordeligste oplossing wordt gegaan.	Ter kennisgeving aangenomen. Het moge duidelijk zijn dat de mening van de inspreker niet wordt gedeeld.
Registratienummer: 20 In 2020 zou er met autonome groei een probleem kunnen ontstaan en korte vertraging kunnen optreden. Dit argument is in dit kader onvoldoende onderbouwd om een dergelijke ingreep in de natuurwaarden te rechtvaardigen.	In het MER is in paragraaf 2.1 de probleemstelling uitvoerig toegelicht en zijn in paragraaf 2.2 de verschillende doelstellingen voor het initiatief beschreven. Verbeteren van de doorstroming is slechts één daarvan.
Registratienummer: 20 Gegevens die bekend zijn bij het waterschap zijn niet verwerkt in het MER.	Voor zover relevant voor het onderzoek in dit stadium is informatie die onder meer is verkregen van het waterschap in het MER verwerkt.
Registratienummer: 20 In het MER ontbreken gegevens van de dassenburcht en van het foerageergebied op het (voormalige) MOB-complex; relevant voor tracé O1.	Op figuur 11.1 op bladzijde 150 van het MER zijn de bedoelde dassenburchten ingetekend. De burchten worden op bladzijde 153 benoemd.
Registratienummer: 20, 37 Een omlegging door middel van een nieuwe weg door een waardevol cultuur- en natuurlandschap wordt als overbodig beschouwd. Met de juiste maatregelen kan veel worden verbeterd aan de huidige al ingeplande infrastructuur.	Ter kennisgeving aangenomen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 22 De doorsnijding van het beekstelsel van de Hoevenlakense beek met zijarm kan niet los worden gezien van het beekwandelpad.	Los van de vraag of zal worden besloten tot één van de Middenvarianten, worden noch de Hoevenlakensebeek, noch het naastgelegen wandelpad doorsneden. Wel wordt ter hoogte van de Appelseweg de beek met een brug gekruist. In het kader van het Inpassingsplan wordt ook een landschapsplan opgesteld waarin ook het wandelpad wordt opgenomen.
Registratienummer: 26 Het landschap aan de westzijde van de N303 is grootschaliger dan aan de oostzijde. Grootschalige landschappen verdragen infrastructuur beter dan kleinschalige.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 27 De beleving van de intrinsieke waarde van het landschap met de gehanteerde beoordelingsmethode komt niet goed uit de verf.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 32 Tracés Midden-Oost, Oost en O1 lopen niet naast of over de Esvelderbeek en daarom zouden deze tracés beter moeten scoren in het MER.	Geen van de alternatieven loopt in de nabijheid van de Esvelderbeek; deze beek is (buiten de scope van het MER) echter wel benoemd, maar vooral van belang in relatie tot de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar. Wel lopen de oostelijke tracés in de nabijheid van de Voorthuizerbeek, de Harselaarsebeek en de Zeumersebeek.
Registratienummer: 33 Heeft het Wilbrinkbos een hogere waarde dan het weide/natuurgebied Overhorst?	Zoals in het MER op bladzijde 141 is te zien heeft het Wilbrinkbos een formele EHS-status als natuur- en verbindingsgebied. Dat geldt niet voor het agrarisch weidegebied net ten westen van Voorthuizen.
Registratienummer: 23, 35 Met de aanleg van de westelijke omleiding zal het toekomstperspectief voor weidevogels in de noordwestzijde van Voorthuizen verder afnemen of zelfs worden weggenomen.	Dat is feitelijk juist. Op basis van het natuurwaardenonderzoek blijkt echter dat de voorkomende soorten noch de habitat zelf van dusdanige kwaliteit is dat dit leidt tot onoverkomelijke schade.

2.10

Thema: Langzaam verkeer

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 12, 13, 19, 23, 28, 31, 37, 38, 40 Hoe wordt het fietsverkeer richting Barneveld afgehandeld?	Dat dient in het kader van het Inpassingsplan nader te worden uitgewerkt en betreft voor zover het de gemeentelijke wegen betreft de competentie van de gemeente.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	Langs provinciale wegen en ter plaatse van kruisingen met de provinciale wegen worden de fietsers via vrijliggende paden en oversteken gefaciliteerd.
Registratienummer: 17, 34 Wanneer alternatief Midden of Midden-Oost aangelegd zal worden, zal voor de vele fietsers, die dagelijks van Voorthuizen naar Barneveld gaan, gevaren/ongelukken toenemen.	Langs provinciale wegen en ter plaatse van kruisingen met de provinciale wegen worden de fietsers via vrijliggende paden en fietsveilige oversteken gefaciliteerd.

2.11

Thema: Procedure

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1 Hoofdalternatief Midden is de enige en tevens de beste oplossing voor de omleiding N303 Voorthuizen.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 7, 11 De noodzaak van het toepassen van een bijzonder instrument als een inpassingsplan ontbreekt indien de omlegging ook op basis van een gemeentelijk bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.	Het initiatief betreft de realisatie van een weg waarvan de provincie en niet de gemeente de wegbeheerder is. Bovendien zal het nieuwe tracé op het grondgebied van twee gemeenten liggen, namelijk de gemeenten Barneveld en Nijkerk. De geëigende planvorm voor de realisatie van een dergelijk initiatief is het Inpassingsplan en niet het Bestemmingsplan.

2.12

Thema: Probleemstelling

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1, 9 Het primaire hoofddoel is de omleiding van het noord-zuidverkeer op de N303-Voorthuizen (Baron van Nagellstraat/Rembrandtstraat).	Dat is correct.
Registratienummer: 1 Volgens tabel 6.28 is er op de Baron van Nagellstraat bij de varianten Midden-Oost en Oost minder verkeer t.o.v. Midden. Dit is in strijd met de werkelijkheid omdat juist bij Midden het verkeer van zowel Baron van Nagellstraat als de Rijksweg kan worden omgeleid in tegenstelling tot Oost.	In de oostelijke varianten zal er iets meer bestemmingsverkeer voor de oostzijde van Voorthuizen via de omleiding rijden en dus iets minder verkeer over de Baron van Nagellstraat, dan in de Middenvarianten.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 1, 13, 22, 23, 28, 31, 32, 38, 39 Het is onjuist de invloed van Harselaar-Zuid, voor wat de toename van de verkeersintensiteit naar het noorden betreft, als te verwaarlozen te beschouwen.	In paragraaf 6.6 van het MER is dit aspect uitvoerig toegelicht. Uit nadere analyse met behulp van het verkeersmodel is gebleken dat de verkeersstroom tussen Harselaar-Zuid richting het noorden langs Voorthuizen niet van dien aard en omvang is dat dat tot een ander tracé of vormgeving daarvan zal moeten leiden.
Registratienummer: 9 Er mist een blik in de iets verdere toekomst. Er zijn gedachten om van de snelwegen in Nederland weer snelwegen te maken met weinig afslagen.	Het beleid van de wegbeheerder van het hoofdwegennet van Nederland, Rijkswaterstaat, is er op gericht om geen aansluitingen toe te voegen aan het netwerk en om daar waar dat kan bestaande aansluitingen samen te voegen. Van structurele afstoting van aansluitingen op het hoofdwegennet is op de voor het eventuele Inpassingsplan (circa 10 jaar na vaststelling) vooralsnog geen sprake. Met dergelijke onzekere ontwikkelingen wordt in het MER-proces geen rekening gehouden.
Registratienummer: 10, 22 Koppeling met het MER Harselaar ontbreekt.	Dat is correct. Zoals is toegelicht in hoofdstuk 1 van het MER is die koppeling bewust los gelaten.
Registratienummer: 11 Voor een zuivere voorstelling van zaken dient de verbinding Voorthuizerweg-Apeldoornsestraat als een statisch gegeven in het MER te worden opgenomen, waarbij alleen de toe te passen snelheid als variabel uitgangspunt mag fungeren (80 km/u i.p.v. 50 km/u).	Hoewel de wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie 2009 en het GVVP is er geen besluit genomen over de aanleg van deze wegverbinding. Omdat besluitvorming ontbreekt en de verbinding naar het oordeel van provincie Gelderland geen rol vervult om het probleem van het noord-zuidverkeer op te lossen, is besloten om deze wegverbinding niet in alle varianten op te nemen. Daarmee is uiteraard ook geen besluit genomen over het eventuele snelheidsregime daarvan.
Registratienummer: 11, 12, 13, 23, 28, 31, 37, 38 De bodemstructuur aan de noordwestzijde van Voorthuizen is ook negatief. Dit wijkt af van de conclusie in het MER waarin juist aan de oostzijde van Voorthuizen de zetting negatiever wordt beoordeeld.	De beoordeling van zettingen is voor de oostelijke varianten negatief beoordeeld, omdat het tracé daar dichters langs de bestaande bebouwing ligt en omdat er op meerdere locaties sprake zal moeten zijn van grootschalige grondophoging dat mogelijk tot zettingen leidt.
Registratienummer: 11, 22 In het MER is geen rekening gehouden met de in de GVVP vermelde plannen voor de regionale ontsluiting, in het bijzonder het doorverbinden van de Nijkerkerweg met rondweg Midden.	In het MER en het daaraan ten grondslag liggende verkeersmodel is rekening gehouden met de route tussen de omleiding volgens tracé Midden en de A 30 via de Nijkerkerweg en de Rijksweg.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 13, 20, 23, 28, 30, 31, 37, 38, 39, 40 Boven de weilanden hangt vaak mist dat niet goed is voor de verkeersveiligheid.	De mogelijke mistvorming boven weidegebied is bekend. Dat is in het onderhavige geval niet ernstiger aan de orde dan elders in weidegebieden en wordt daarom niet als extra verkeersonveilig beoordeeld. Na een eventueel besluit tot realisatie van het tracé volgens een Midden-variant wordt in de uitwerking van het Inpassingsplan rekening gehouden met uw opmerking.
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 37, 38, 40 Op pagina 100 staat beschreven dat aan de oostzijde meer bestaande woningen zijn dan aan de westelijke zijde. Is hierbij wel rekening gehouden met de bouw van de nieuwe woonwijk waarbij een groot aantal bestaande woningen zal verdwijnen.	Hoewel de woonwijk is opgenomen in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld is er geen besluit genomen over de aanleg van de wijk. Indien daartoe wordt overgegaan en daarvoor bestaande woningen worden geamoveerd, dan komen daar meer nieuwe woningen voor in de plaats.
Registratienummer: 15, 22 In de referentiesituatie wordt aangegeven dat ten noorden en ten zuiden van Voorthuizen een kleinschalige woninguitbreiding zal worden voorzien. Dit is een incorrecte weergave van hetgeen daar werkelijk gaat plaatsvinden.	In het MER en het daaraan te grondslag liggende verkeersmodel is rekening gehouden met de uitbreiding van woonwijk Blankensgoed en (een deel van) Voorthuizen-Zuid. In de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld is een uitbreiding van de woonwijk Voorthuizen-Zuid voorzien. Over de vastlegging in een bestemmingsplan en de eventuele realisatie is echter geen besluit genomen. Mede naar aanleiding van enkele inspraakreacties en overleg met de Commissie m.e.r. is in aanvulling op het MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin is uitgegaan van de uitbreiding van deze woonwijk. Dit is nader toegelicht in paragraaf 3.3.2 van deze rapportage.
Registratienummer: 15 De ontwikkeling aan de zuidzijde van Voorthuizen is ingrijpender dan wordt verondersteld in het MER.	Deze constatering is juist. In het MER is nog geen rekening gehouden met de Structuurvisie 2009 waarin wordt voorzien in uitbreiding van de woonwijk Voorthuizen-Zuid. Mede naar aanleiding van enkele inspraakreacties en overleg met de Commissie m.e.r. is in aanvulling op het MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin is uitgegaan van de uitbreiding van deze woonwijk. Dit is nader toegelicht in paragraaf 3.3.2 van deze rapportage.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 15, 22 In het MER is niet meegenomen dat aan de zuidkant van Voorthuizen al herbestemming van agrarische gronden tot industrieterrein heeft plaatsgehad.	In het MER en het daaraan ten grondslag liggende verkeersmodel is rekening gehouden met de uitplaatsing van lokale bedrijvigheid naar het bedoelde terrein.
Registratienummer: 15, 37 De nieuwe woonwijk ten zuiden van Voorthuizen en het nieuwe lokale industrieterrein leiden tot de realisatie van de oostelijke omlegging in autonome situatie.	Het bedoelde bedrijventerrein ligt ten westen van de Baron van Nagellstraat en zal dus per definitie niet kunnen bijdragen aan tracé Midden-Oost. De eventuele ontsluiting van de mogelijk nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid zal in geen geval worden gecombineerd met het tracé van de omleiding. De veronderstelde ontwikkeling doet zich dus niet voor.
Registratienummer: 15 Doordat in het MER wordt aangegeven dat Harselaar-Zuid niet of slechts gedeeltelijk ontwikkeld hoeft te worden, is de betiteling als bijzondere autonome ontwikkeling moeilijk staande te houden.	Deze opmerking wordt niet begrepen. Over Harselaar-Zuid en Harselaar Driehoek had ten tijde van het opstellen van het MER nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Daarmee betreft het geen autonome ontwikkeling. Harselaar ligt wel in het studiegebied en betreft een omvangrijke ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan werd aanvankelijk gedacht dat die in samenhang met de N303 zou moeten worden bekeken. Gedurende de studie is dat nader geanalyseerd. In paragraaf 6.6 is toegelicht of er een andere behoefte bestaat in relatie tot tracé en vormgeving daarvan wanneer Harselaar-Zuid wel of niet wordt ontwikkeld. Dat verschil is er niet, zo is geconstateerd. Om in het MER de milieueffecten van de N303 wel maximaal in beeld te brengen, is besloten om de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar als (bijzondere) autonome ontwikkeling in de studie te betrekken.
Registratienummer: 15 In het GVVP wordt gesproken over de aanleg van een rondwegstructuur om Voorthuizen.	Omdat bij het opstellen van het GVVP nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over de N303 omleiding, is daarin rekening gehouden met alle mogelijke tracévarianten. Mogelijk ontstaat daardoor (onjuiste) beeld van een rondwegstructuur.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 20 Tussen de Rubensstraat en Apeldoornsestraat wordt door de gemeente Barneveld een weg gerealiseerd. Om deze reden kan dit weggedeelte niet mee worden gewogen in de alternatieven in het MER.	Hoewel de wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie 2009 en het GVVP is er geen besluit genomen over de aanleg van deze wegverbinding. Omdat besluitvorming ontbreekt en de verbinding naar het oordeel van provincie Gelderland geen rol vervult om het probleem van het noord-zuidverkeer op te lossen, is besloten om deze wegverbinding niet in alle varianten op te nemen.
Registratienummer: 22 Gevraagd wordt om het ontkoppelingsbesluit om het MER Harselaar-Zuid niet bij dit MER te betrekken dat samen met de gemeente genomen is, toe te voegen aan de stukken.	Het besluit is toegelicht in paragraaf 1.2 van het MER.
Registratienummer: 22 Uit een uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 blijkt dat in een MER aangrenzende projecten (hier wordt bedoeld op de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar) op cumulatieve milieueffecten moeten worden beoordeeld.	Door de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar als (bijzondere) autonome ontwikkeling te beschouwen, zijn de effecten dus cumulatief beschouwd en beoordeeld.
Registratienummer: 22 In het MER is niet gemotiveerd waarom 2020 als referentiejaar wordt genomen.	Het planjaar 2020 betreft het referentiejaar uit het aan het MER ten grondslag liggende verkeersmodel. Ten tijde van de start van het m.e.r.-onderzoek leek dat planjaar bovendien een tiental jaren te liggen na de destijds geplande openstelling van de nieuwe weg. Dat is een gebruikelijke planperiode, omdat dit overeenstemt met de 'levensduur' van een Inpassingsplan.
Registratienummer: 22 Naar verwachting zal in 2011 gestart worden met de ruimtelijke procedure voor de realisering van het project Voorthuizen Zuid.	Hoewel de woonwijk is opgenomen in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld is er vooralsnog geen besluit genomen over de aanleg van de wijk.
Registratienummer: 22 Harselaar-Zuid is een van de grootste zachte plannen binnen de provincie Gelderland. Na realisatie van dit project zullen oude industrieterreinen snel in deplorabele staat achterblijven.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 34 De toeristen die hoofdzakelijk aan de oostzijde van Voorthuizen recreëren, zullen geen gebruik maken van een rondweg en dwars door het dorp rijden.	Dat is correct. En dat hoeft ook niet, want dit betreft lokaal bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer in noord-zuidrichting, waarvoor de nieuwe wegverbinding primair is bedoeld.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 5, 7, 20 Van de omleiding een 60 km/u-weg maken waarop ook langzaam verkeer mag rijden is een oplossing welke onderzocht dient te worden.	De omleiding wordt gerealiseerd ter facilitering van het doorgaande verkeer langs Voorthuizen. Dat dient plaats te vinden op zogenaamde gebieds-ontsluitingswegen. Op deze wegen geldt buiten de bebouwde kom in de regel een snelheidsregime van 80 km/u. Wegen met een snelheidsregime van 60 km/u zijn zogenaamde erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Dergelijke wegen hebben als primaire functie toegang verstrekken tot aanliggende percelen en erven en de verkeersintensiteit is bij voorkeur maximaal 5000 tot 6000 voertuigen per dag. Het gedrag van doorgaand en 'zoekend' verkeer op één en dezelfde weg is dermate verschillend dat dit zorgt voor verkeers-onveilige situaties. Het is daarom ondenkbaar dat de omleiding wordt uitgevoerd als 60 km/u-weg. Een dergelijke oplossing is daarom ook niet onderzocht.
Registratienummer: 5, 7, 15 Een onderzoek naar het waterplan en oppervlaktewater ontbreekt in dit MER.	In het kader van het MER is op diverse momenten overleg gevoerd met het Waterschap. Onder meer over de onderzoeksmethode en de resultaten daarvan, zoals opgenomen in hoofdstuk 10. In het kader van het Inpassingsplan wordt nog de zogenaamde Watertoets doorlopen. Dit procesinstrument wordt verplicht ingezet om te waarborgen dat alle waterbelangen op de juiste wijze in het plan worden opgenomen.
Registratienummer: 8, 45 De alternatieven Oost, Oost-variant 1 en Midden-Oost zullen gebruik kunnen maken van de infrastructuur voor de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid en dus aanmerkelijk positievere scores dan nu blijkt uit het voorliggende MER.	De woonwijk is opgenomen in de Structuurvisie, maar voor opname in een bestemmingsplan en de realisatie is geen besluit genomen. De omleiding wordt gerealiseerd ter facilitering van het doorgaande verkeer langs Voorthuizen. Dat dient plaats te vinden op zogenaamde gebieds-ontsluitingswegen. Op deze wegen geldt buiten de bebouwde kom in de regel een snelheidsregime van 80 km/u. Ten behoeve van de eventuele nieuwe woonwijk worden zogenaamde erftoegangswegen gerealiseerd, waarvoor binnen de bebouwde kom in de regel een snelheidsregime van 30 km/u geldt.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	De beoogde functie, vormgeving en het gebruik van deze wegen is dermate verschillend van de omleiding dat menging van verkeer zorgt voor verkeersonveilige situaties. Een dergelijke oplossing is daarom ook niet onderzocht.
Registratienummer: 8 In het MER ontbreekt een vergelijkend overzicht van of inzicht in optimaliserende of mitigerende maatregelen per alternatief.	Het is juist dat een vergelijkend overzicht ontbreekt. Wel zijn per thematisch hoofdstuk in algemene zin mitigerende maatregelen beschreven, die in hoofdstuk 4 expliciet zijn gemaakt voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Indien in de besluitvorming toch wordt gekozen voor een andere tracévariant, dan is de aard van de maatregelen ook toepasbaar op dat alternatief. In het kader van de het Inpassingsplan wordt dat nader uitgewerkt.
Registratienummer: 8 De effecten van de aanleg van het deel van alternatief Midden dat is gelegen tussen de Overhorsterweg en de Appelseweg is onvoldoende in kaart gebracht door Adviesbureau Mertens.	Ten behoeve van het MER is op verschillende momenten veldecolologisch onderzoek uitgevoerd in het plangebied, onder andere door bureau Mertens. Alle gegevens, ook die van het gebied tussen de Overhorsterweg en de Appelseweg, zijn - voor zover het relevante soorten en habitats betreft - betrokken in het MER en beschreven in hoofdstuk 11 daarvan.
Registratienummer: 8, 15 De effecten van de alternatieven op de gebruiksruimte voor de landbouw worden niet zo zeer veroorzaakt door areaal beslag, maar door de invloed op de structuur van de gebruiksdomeinen. Opmerkelijk is dat dit niet onderzocht is, omdat nog geen sprake zou zijn van een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is echter wel degelijk door de Gedeputeerde Staten aangewezen.	In het MER is primair ingegaan op het areaalverlies, omdat de gedetailleerde inpassing van tracés en de toegang tot alle aanliggende percelen pas in het kader van het Inpassingsplan wordt uitgewerkt. In het Coalitieakkoord is een voorkeur uitgesproken voor een westelijke omleiding. Tegelijkertijd is aangegeven dat de probleemstelling van het bereikbaarheid- en leefbaarheidprobleem in Voorthuizen volgens de wettelijke milieu- en ruimtelijke procedures wordt onderzocht en dat pas daarna definitieve besluitvorming volgt.
Registratienummer: 11, 18 Het recreatieve transitverkeer verdient extra aandacht en aanvullend onderzoek.	Doorgaand (of transit) verkeer op de provinciale weg N303 in noord-zuidrichting is de aanleiding voor de studie, ongeacht of het motief recreatief of anders van aard is. Mogelijk wordt bedoeld het verkeer van en naar de (verblijfs)recreatieterreinen rondom Voorthuizen. Dit verkeer betreft vooral bestemmingsverkeer in de relatie tussen de terreinen en de kern van Voorthuizen en in de relatie tussen de terreinen en de A 1.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 11 Nader onderzoek is vereist naar de leefbaarheidproblematiek na de komst van de verbinding tussen Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat.	Het effect van de verbinding tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat is in het MER uitvoerig beschreven. Deze wegverbinding maakt namelijk respectievelijk wel of geen integraal deel uit van de verschillende varianten. Hierdoor kunnen de verschillen in effect op de leefbaarheid in de kern van Voorthuizen goed met elkaar worden vergeleken.
Registratienummer: 11 De in het MER beiden als zeer negatief beoordeelde afwatering van de varianten Midden en Midden-Oost strookt niet met de werkelijkheid en vereist nader onderzoek.	Voor de inhoudelijke behandeling en beoordeling van het aspect Water wordt verwezen naar hoofdstuk 10 van het MER. Daarbij wordt opgemerkt dat methodiek en resultaten zijn besproken met het Waterschap.
Registratienummer: 11, 22 De effecten van het tracé Midden en haar beide varianten op de natuur op de landgoederen Appel en Overhorst en het aangrenzende weidegebied De Maat ten noorden en noordwesten van Voorthuizen dienen gedegen te worden onderzocht en vergeleken met de solitaire bospercelen ten zuidoosten en noordoosten van Voorthuizen.	Voor de inhoudelijke behandeling en beoordeling van het aspect Natuur wordt verwezen naar hoofdstuk 11 van het MER. Voor de inhoudelijke behandeling van het aspect Landschap wordt verwezen naar hoofdstuk 12 van het MER.
Registratienummer: 11 De conclusie in het MER dat alle alternatieven en varianten gelijk scoren op het domein 'werken' is niet langer juist. Een recente ruimtelijke ontwikkeling heeft geresulteerd in een gebied ter grote van 6 hectare dat een bestemming van bedrijventerrein toegewezen heeft gekregen.	De transitie van het landbouwareaal tussen de Verbindingsweg, Baron van Nagellstraat en Rijksweg tot lokaal bedrijventerrein is bekend. Het betreffende areaal wordt echter door geen der alternatieven beïnvloed.
Registratienummer: 11 Door slechts de belasting binnen de kern Voorthuizen te bestuderen, wordt voorbij gegaan aan de negatieve effecten buiten de kern.	De aantasting van de leefbaarheid in de kern van Voorthuizen is de aanleiding tot de studie en mede daarom wordt voor de alternatieven getoetst of door de betreffende oplossingsrichting een verbetering optreedt voor de kern. Centraal in het MER staat echter steeds het effect van de alternatieven op het milieu in het gehele plangebied, inclusief de negatieve effecten buiten de kern.
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 39 De plannen tot een mogelijke aansluiting via de Lankerenseweg op de rotonde West zal een toestroom van verkeer betekenen. De effecten zijn niet meegenomen in het MER en verdient nader onderzoek.	De effecten van de aansluiting van de omleiding via de Middenvarianten op de Rijksweg ten westen van Voorthuizen, maakt integraal deel uit van de betreffende alternatieven en is op die wijze ook opgenomen in het verkeersmodel. Deze effecten zijn dus betrokken in het MER.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 13, 23, 26, 28, 31, 36, 37, 38, 39 De gevolgen van grond- en oppervlaktewater wordt voor noordwest niet onderzocht. Dat moet wel volgens de MER-systematiek.	Voor de inhoudelijke behandeling en beoordeling van het aspect Water wordt verwezen naar hoofdstuk 10 van het MER. Daarbij wordt opgemerkt dat methodiek en resultaten zijn besproken met het waterschap.
Registratienummer: 18, 22 Het MER heeft een beperkt aantal alternatieven onderzocht. Zo is ten onrechte niet de mogelijkheid onderzocht om vanuit industrieterrein De Harselaar direct aan te sluiten op de bestaande Nijkerkerweg en het verkeer vervolgens vanaf de Apeldoornsestraat om Voorthuizen heen te leiden.	Na het verschijnen van de Startnotitie is mede op basis van de inspraak een groot aantal alternatieven globaal bestudeerd. In overleg met de Commissie m.e.r. is besloten om dat aantal te trechteren en alleen die alternatieven in de studie te betrekken die een oplossing bieden voor het (primaire) probleem en die voldoende realiteitswaarde en onderscheidend vermogen bezitten ten opzichte van andere alternatieven. De bedoelde oplossingsrichting verbindt de Nijkerkerweg (en vandaar de A 30) met de Apeldoornsestraat. Daarmee wordt een doorgaande route gecreëerd voor (doorgaand) verkeer in de oost-westrichting naar de Veluwe. Dat past niet in de door de provincie Gelderland beoogde netwerkstructuur van provinciale wegen, waarbij juist wordt gestuurd op het verkeersluw maken van de wegen op de Veluwe. Bovendien biedt dit geen oplossing voor het bereikbaarheid- en leefbaarheidsprobleem in de kern van Voorthuizen langs de N303 in noord-zuidrichting.
Registratienummer: 20 In het MER moet ook nadrukkelijk worden ingegaan op de in de toekomst verwachte mobiliteitsgegevens, ook in relatie tot een verwachte bevolkingsstabilisatie /-afname.	Dergelijke gegevens zijn impliciet opgenomen in het aan het MER ten grondslag liggende verkeersmodel.
Registratienummer: 23, 28, 31, 37, 38, 39 Actuele gegevens over landbouwonwikkelingsgebied Garderbroek zijn niet meegenomen.	Uw opmerking wordt niet begrepen.
Registratienummer: 32 Verkeerskundige effecten op gewijzigde routes naar/in de kernen ontbreken.	Voor de inhoudelijke behandeling en beoordeling van het aspect Verkeer wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van het MER.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 33 In het onderzoek is geen rekening gehouden met de werkelijke economische gevolgen, het feit dat de mobiliteit afneemt, dat auto's schoner worden, de wegbedekking steeds stiller wordt en de gevolgen op de spitsperiode.	Lange termijn mobiliteitseffecten maken impliciet deel uit van de achtergronden in het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het MER. Daarin zijn sociaal-economische en demografische trends opgenomen, zowel voor de mobiliteitsvraag op een dag als met de verdeling van verkeer over de perioden van de dag. In de luchtkwaliteitmodellen is verrekend dat voertuigen steeds schoner worden en in de akoestische modellen wordt rekening gehouden met specifieke eigenschappen van banden, motoren en wegdek.

2.14

Thema: Overige

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 4 De gemeente Nijkerk plaatst een aantal vraagtekens ten aanzien van het nut en de noodzaak van de voorgestelde verbinding tussen Overhorsterweg en de Voorthuizerweg (N303) (in de varianten M1 en M2).	Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3.3 van deze rapportage
Registratienummer: 5, 9, 10, 16 Het MER is niet objectief, want naar tracé Midden toegeschreven. Daardoor zijn de andere tracéalternatieven nadelig beoordeeld.	Uw mening wordt niet gedeeld. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven.
Registratienummer: 5, 7, 8, 10, 11, 13, 17, 19, 22, 23, 24, 27, 28, 31, 37, 38, 39, 40 Er zijn oude onderzoeken gebruikt en er wordt uitgegaan van de Structuurvisie gemeente Barneveld uit het jaar 2002 terwijl in 2009 een nieuwe Structuurvisie is vastgesteld	'Oude' onderzoeken zijn, voor zover nodig was, geactualiseerd of aangevuld. Mede op basis van diverse zienswijzen en in overleg met de Commissie m.e.r. is ook de Structuurvisie 2009 alsnog betrokken in het onderzoek. In hoofdstuk 3 van deze rapportage wordt dat toegelicht.
Registratienummer: 5, 7 Dit MER schrijft extra negatief over de route langs het Wilbrinkbos met betrekking tot oostelijke varianten. Opvallend is de mildere beoordeling als hier de Midden-variant wordt genoemd.	Uw mening wordt niet gedeeld. De effecten van de alternatieven op bijvoorbeeld de aspecten Natuur, Archeologie en Landschap, zijn beschreven in de hoofdstukken 11 en 12 van het MER. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven.
Registratienummer: 11 Volgens de op 12 december 2006 vastgestelde "uitwerking zoekzone Regio Vallei" van het streekplan Gelderland bedraagt de woningbouwcapaciteit van Voorthuizen-Zuid ruim 1000 woningen.	Mede naar aanleiding van diverse zienswijzen en in overleg met de Commissie m.e.r. is in de aanvulling op het MER uitgegaan van de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid, conform de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	Daarin is sprake van 500 woningen. De aanvulling op het MER is toegelicht in hoofdstuk 3 van deze rapportage. Over de vastlegging in de een bestemmingsplan en de eventuele realisatie is echter nog geen besluit genomen.
Registratienummer: 11, 27, 28, 30, 31, 37, 38, 40 Doordat in het MER geen rekening is gehouden met het toekomstige woningbouwgebied Voorthuizen-Zuid, zijn de gelijke scores op het domein 'werken' niet langer juist.	De mogelijkheid tot uitbreiding van de woonwijk Voorthuizen-Zuid is opgenomen in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld. Over de vastlegging in de een bestemmingsplan en de eventuele realisatie is echter nog geen besluit genomen.
Registratienummer: 5, 7, 12, 13, 23, 28, 31, 36, 37, 38, 39 Er wordt niet gesproken over de knelpunten van de N303 tussen Voorthuizen en Putten.	Het MER betreft primair de bereikbaarheid- en leefbaarheidproblematiek in de kern van Voorthuizen. In het coalitieakkoord is reeds besloten om het tracé verder in de richting van en nabij Putten niet in deze studie te betrekken.
Registratienummer: 5, 7, 8, 13, 23, 24, 28, 31, 38, 40 Het beekdallandschap van de Hoevelakense-beek is niet op waarde genoemd. Door een beekdallandschap kan volgens de huidige regelgeving geen wegtracé worden gepland.	Uw mening wordt niet gedeeld. De effecten van de alternatieven op het beekdallandschap komt aan de orde bij de aspecten Water, Natuur en Landschap, in respectievelijk de hoofdstukken 10, 11 en 12 van het MER. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven.
Registratienummer: 7, 13, 16, 23, 24, 28, 31, 36, 37, 38, 39, 40 Aan de noordwestzijde van Voorthuizen bevindt zich een waardevol landschap dat niet als zodanig wordt benoemd.	Uw mening wordt niet gedeeld. De effecten van de alternatieven op het landschap ten noordwesten van Voorthuizen komt aan de orde bij de aspecten Natuur en Landschap, in respectievelijk de hoofdstukken 11 en 12 van het MER. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven.
Registratienummer: 8, 9, 37, 43 In het MER is de verbinding tussen de Voorthuizerstraat en de Apeldoornsestraat onterecht niet als autonoom project betrokken, omdat dit gedeelte door de gemeente Barneveld wordt gerealiseerd.	Hoewel de wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie 2009 en het GVVP is er geen besluit genomen over de aanleg van deze wegverbinding. Omdat besluitvorming ontbreekt en de verbinding naar het oordeel van provincie Gelderland geen rol vervult om het probleem van het noord-zuidverkeer op te lossen, is besloten om deze wegverbinding niet in alle varianten op te nemen.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 8, 18 De insprekers zijn beducht voor de aantasting van het landschappelijk waardevolle kampenlandschap aan de westzijde van Voorthuizen.	Ter kennisgeving aangenomen. De kwaliteit van dit landschap wordt erkend en indien wordt besloten tot de realisatie van een westelijk tracé, dan krijgt dit een volwaardige plek in het landschapsplan in het kader van het Inpassingsplan.
Registratienummer: 6, 9, 11, 13, 14, 21, 22, 36, 43 De uitbreiding van Voorthuizen aan de zuidkant wordt niet meegenomen bij de keuze. Voor de nieuwbouwwijk moet toch een nieuwe weg worden aangelegd, deze beslaat grotendeels de Midden-Oost-variant (staat in de structuurvisie 2009). Waarom dan onnodig aantasting van de natuur en landbouw areaal op 2 plekken.	De woonwijk is opgenomen in de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld, maar voor opname in een bestemmingsplan en de realisatie is geen besluit genomen. De omleiding wordt gerealiseerd ter facilitering van het doorgaande verkeer langs Voorthuizen. Dat dient plaats te vinden op zogenaamde gebiedsontsluitingswegen. Op deze wegen geldt buiten de bebouwde kom in de regel een snelheidsregime van 80 km/u. Ten behoeve van de eventuele nieuwe woonwijk worden zogenaamde erftoegangswegen gerealiseerd, waarvoor binnen de bebouwde kom in de regel een snelheidsregime van 30 km/u geldt. De beoogde functie, vormgeving en het gebruik van deze wegen is dermate verschillend van de omleiding dat menging van verkeer zorgt voor verkeersonveilige situaties. Een combinatie van deze wegen als oplossingsrichting is daarom ook niet onderzocht.
Registratienummer: 11 In figuur 3.1 staat een terrein als militair terrein vermeld. Het gehele complex betreft een mobilisatiecomplex van de Koninklijke Landmacht dat nu in eigenbom van de gemeente Barneveld is en waarop geen militaire activiteiten worden verricht.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 11 De verkeerssituatie op de Stationsweg (Harselaar/Barneveld) blijft ongewijzigd, ongeacht de tracékeuze en is dus niet van belang voor de afwegingen in het MER voor de N303.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 11, 33 Alternatief MO en variant O1 scoren volgens het MER negatief vanwege de extra doorsnijding van de recreatieve functies aan de oostzijde. De doorsnijding van slechts 2 recreatieve voorzieningen is per saldo slechts een beperkt aantal campingplaatsen en verdient daarom nader onderzoek en herwaardering.	Voor de waardering en beoordeling van het ruimtegebruik wordt verwezen naar hoofdstuk 13 van het MER.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 11 Geen der tracévarianten is van enige invloed op het Grijs Veen of het Aanshotergat.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 11 De benaming primaire watergang 1 in figuur 10.1 op bladzijde 130 is onjuist. Het betreft hier officieel de Hoevelakensebeek in plaats van de Voorthuizerbeek.	Volgens de van het waterschap ontvangen gegevens betreft dit formeel het complex van de Voorthuizerbeek en Ganzenbeek. Meer in westelijke richting ligt de Hoevelakensebeek. Bekend is dat in de volksmond ook de beek in het weidegebied net ten westen van Voorthuizen wordt aangeduid met Hoevelakensebeek. In het MER wordt de beek dan ook op diverse plekken als zodanig benoemd.
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39, 40 De verkeersonderzoeken die in dit MER zijn gebruikt zijn oud (2006 en 2008).	Uw mening wordt niet gedeeld. Bij de afronding van het MER in 2009 is gebruik gemaakt van de op dat moment meest actuele (complete) set gegevens. Dat betreft 2008. In het aan het MER ten grondslag liggende verkeersmodel is gekalibreerd met beschikbare verkeersinformatie van de permanente tellussen op de hoofdwegen in en rond Voorthuizen. Actuelere gegevens zijn redelijkerwijs niet te gebruiken.
Registratienummer: 8, 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39 De gegevens in deze MER wijken af van het 4 ^{de} concept MER, terwijl de gebruikte onderzoeken identiek zijn.	Het bedoelde concept betrof een globaler onderzoek uit 2005 ten behoeve van de eerste selectie ('trechtering') van alternatieven. Na de trechtering en het daarover door de Commissie m.e.r. afgegeven tussentijds toetsingsadvies is het m.e.r. voor de geselecteerde alternatieven verder en in meer detail uitgevoerd. Daarbij is een groot aantal onderdelen van het onderzoek en het daaraan te grondslag liggende basismateriaal zoals het verkeersmodel, nader geactualiseerd.
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39 Het tracé Midden doorsnijdt het terrein van de voetbalvereniging "De Kieviten".	Dat is niet per definitie het geval. Indien wordt besloten tot een tracé volgens één van de Middenvarianten, zal in het kader van het Inpassingsplan het tracé nog nader worden ingepast. Mogelijk dat het bedoelde sportterrein dan alsnog wordt ontzien.
Registratienummer: 13, 23, 28, 31, 37, 38, 39 De uitkomsten en de tabel op bladzijde 178 van het MER stroken niet met elkaar. De waarden zijn 2 keer zo negatief aan de westzijde maar dit komt nauwelijks terug in de conclusie.	De verschillen in beoordeling mogen niet numeriek tegen elkaar worden afgezet, maar moeten per criterium met elkaar worden vergeleken in een onderlinge rangorde.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
	Voor landschap is zowel in de tabel als in de conclusies aangegeven dat tracé Midden het slechtste scoort. Voor cultuurhistorie is er geen wezenlijk verschil geconstateerd. Voor archeologie is zowel in de tabel als in de conclusies uiteengezet waarom de varianten Midden en M1 hier slecht scoren, dat de oostelijke varianten iets minder negatief scoren en dat M2 door het ontbreken van een wegverbinding ten noordoosten van Voorthuizen het minst negatief scoort.
Registratienummer: 15, 22 De oostelijke varianten lopen veel dichters tegen de oostkant van Voorthuizen aan en dat zal uitgaande van de bevindingen in het MER dan moeten leiden tot minder landschapsvervuiling, ongelukken en een betere veiligheid.	In paragraaf 12.5 van het MER is toegelicht dat kwantitatieve aantasting van het landschap in de Middenvarianten groter is dan in de Oostvarianten; die constatering is dus juist. In hoofdstuk 6 is ingegaan op onder meer verkeersveiligheid en uit bijvoorbeeld de tabellen 6.47 en 6.48 valt op te maken dat de Middenvarianten ten minste gelijkwaardig zijn aan de Oostvarianten. Uw stelling ten aanzien van ongevallen en veiligheid is dus niet juist.
Registratienummer: 15, 22 Het is een opvallend gebrek in het MER om te constateren dat er onvoldoende navolging is gegeven aan de adviezen door de commissie m.e.r. over de trechternotitie.	Uw mening wordt niet gedeeld. Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben geoordeeld dat het MER aanvaardbaar is voor publicatie. Daarmee geeft zij impliciet ook aan van mening te zijn dat het MER ruim voldoende voldoet aan de Richtlijnen en gehoor geeft aan de adviezen. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven, waarmee eveneens impliciet is aangegeven dat is voldaan aan de Richtlijnen en gehoor is gegeven aan haar eigen adviezen.
Registratienummer: 15 Alle oostelijke varianten hebben een aanmerkelijk groter probleemoplossend vermogen dan de westelijke varianten.	Uw mening wordt niet gedeeld. Vast staat dat alle alternatieven probleemoplossend vermogen bezitten. De mate waarin verschilt in beperkte mate tussen de alternatieven en kan nog meer of juist minder verschillen indien wordt ingezoomd op specifieke wegvakken of locaties binnen het plangebied. Relevant is verder het verschil in (milieu)effect tussen de alternatieven op de omgeving. De afweging van deze twee effecten heeft ertoe geleid dat de varianten M1 en M2 zijn aangewezen als de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven, met een lichte voorkeur voor variant M2.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 16 Op het kaartje van de rondweg tracé Midden ligt het perceel van Noordersingel 61 70m van de rotonde en de bebouwing staat 90m vanaf het hart van de weg. Dit moet minstens op 250m van het perceel af liggen.	Deze stelling berust vermoedelijk op een misverstand. Gebruikelijk is om in het akoestisch onderzoek van een MER een zone van 250m ten weerszijden van het tracé te betrekken in de studie.
Registratienummer: 18 In tegenstelling tot het eerdere beleidsvoornemen is in de studie naast een oostelijke omleiding ook een westelijke omleiding meegenomen.	Dit beleidsvoornemen wordt niet herkend. Mogelijk is verwarring ontstaan doordat na de zogenaamde trechtering de westelijke omleiding, die aansloten in het verlengde van de A 30, zijn afgefallen. In het MER zijn de westelijke tracés varianten op alternatief Midden van vóór de trechtering.
Registratienummer: 20 Het MER voldoet niet aan de richtlijnen en de huidige problematiek dient nader geanalyseerd te worden.	Uw mening wordt niet gedeeld. Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben geoordeeld dat het MER aanvaardbaar is voor publicatie. Daarmee geeft zij impliciet ook aan van mening te zijn dat het MER ruim voldoende voldoet aan de Richtlijnen. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies afgegeven, waarmee eveneens impliciet is aangegeven dat is voldaan aan de Richtlijnen.
Registratienummer: 20 Welk openbaar belang rechtvaardigt de keuze van tracé Midden variant M2?	In paragraaf 2.1 van het MER is de probleem-analyse uitvoerig beschreven. In het vervolg van het MER zijn verschillende alternatieven op hun milieukundige merites beoordeeld en is in paragraaf 4.4 toegelicht waarom variant M2 is aan te wijzen als het zogenaamde Meeste Milieuvriendelijk Alternatief.
Registratienummer: 22 In het MER ontbreekt een verwijzing en een toetsing van de uitkomsten van het MER aan het advies van de commissie m.e.r. over het MER Harselaar-Zuid en Harselaar Driehoek.	Zoals toegelicht in hoofdstuk 1 van het MER zijn beide MER-procedures van elkaar losgekoppeld. Van de toetsing door de Commissie m.e.r. is echter wel degelijk kennis genomen.
Registratienummer: 25 Met Biofarm Bleekenstein dragen Struik Foods en Bijstein op biologische wijze bij aan het behoud van de Zwarte Blaarkop voor Nederland.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 32 Graag vernemen wij of de provincie ooit vanuit de visie van het rapport Brede Heroverwegingen op Voorthuizen en de omgeving heeft bekeken en vanuit dit oogpunt een voorstel heeft gedaan?	De status en de inhoud van het rapport zijn ons onbekend. Gebruikelijk is om in de m.e.r. vigerend beleid zoals het Streekplan, besluiten van Provinciale en Gedeputeerde en dergelijke. Of en hoe bedoeld rapport daarbij aansluit is ons niet bekend.

Kernpunt(en) van de zienswijze	Reactie van Bevoegd Gezag
Registratienummer: 15, 34 Bij het aanleggen van de westelijke omlegging wordt geen rekening gehouden met andere ontwikkelingen aan de westzijde van Voorthuizen, zoals het maïsdoolhof.	Voor alle tracévarianten geldt dat rekening wordt gehouden met zogenaamde autonome ontwikkelingen. Dit betreffen alle ruimtelijke ontwikkelingen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. In het MER worden de milieueffecten van de verschillende tracés met elkaar vergeleken op hoofdlijnen. Na besluitvorming over het te realiseren tracé, wordt in het Inpassingsplan in detail het tracé nader uitgewerkt en op perceelsniveau ingepast.
Registratienummer: 40 Landschappelijke vergezichten welke voor professionele fotografie en reportages worden gebruikt, worden niet genoemd in het MER.	Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 43 De zichtlijnen vanuit de kernbebouwing die dit gebied zo typeren en waardevol maken, dreigen te verdwijnen.	De bedoelde zichtlijnen worden erkend en indien wordt besloten tot de realisatie van een westelijk tracé, zal dit aspect een belangrijke plek krijgen in het landschapsplan.
Registratienummer: 44 Er is voldoende objectiviteit getoond.	De inspreker reageert primair op de zienswijze onder registratienummer 7. Ter kennisgeving aangenomen.
Registratienummer: 42 Het gebied tussen de omleiding N303 Voorthuizen en de Apeldoornsestraat ten noordoosten is vanuit cultuurhistorisch en archeologisch oogpunt waardevol.	Ter kennisgeving aangenomen. Dat stemt overeen met de constatering in hoofdstuk 12 van het MER.

3 TOETSINGSADVIES VAN DE COMMISSIE M.E.R.

3.1 Inleiding

Zoals gebruikelijk is het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De Commissie betreft in haar oordeel ook alle op het MER ontvangen zienswijzen.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daarin heeft de Commissie mede naar aanleiding van de zienswijzen aangegeven dat het MER op dat moment op onderdelen nog onvolledig was.

Naar aanleiding daarvan is door de initiatiefnemer een brief aangeleverd met nadere informatie over een drietal onderwerpen. Deze brief wordt verder aangeduid als de aanvulling.

De Commissie is daarmee van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER en de aanvulling tezamen aanwezig is.

In de navolgende paragrafen wordt inhoudelijk ingegaan op de genoemde onderdelen. Navolgend komt in paragraaf 3.2 eerst het conceptoordeel van de Commissie over het MER en de zienswijzen aan de orde. Vervolgens is in paragraaf 3.3 de 'aanvulling' opgenomen, waarin op een drietal onderdelen nadere informatie wordt verstrekt. Tot slot wordt in paragraaf 3.4 het definitieve toetsingsadvies van de Commissie weergegeven.

3.2 Concept oordeel over het MER

In het kader van de advisering door de Commissie m.e.r. over het MER N303 omleiding Voorthuizen, vond half mei 2010 een overleg plaats tussen de Commissie en de provincie Gelderland.

Daarin is door de Commissie aangegeven dat er bij bestudering van het MER en de zienswijzen daarop, over een drietal onderwerpen vragen waren gerezen. Daarover is verzocht om aanvullende informatie te verstrekken.

De onderwerpen hebben betrekking op:

- 1 een passende beoordeling waarin de toe-/afname van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-habitattypen beschreven wordt;
- 2 een geactualiseerde beschrijving van de referentiesituatie waarin recente ontwikkelingen zijn betrokken en een beschrijving van de gevolgen daarvan op de selectie en effectbeschrijving van de alternatieven;
- 3 een onderbouwing van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) op basis van een geactualiseerde referentie en de trechtering en vergelijking van alternatieven.

De onderwerpen zijn per brief beantwoord en worden in paragraaf 3.3 nader toegelicht. Het antwoord wordt verder aangeduid als 'aanvulling' op het MER en dient in het kader van de besluitvorming door het bevoegd gezag onlosmakelijk te worden gezien van het MER en als zodanig in de besluitvorming te worden betrokken.

3.3 Beantwoording en aanvulling op het MER

3.3.1 Passende beoordeling

Tijdens het overleg tussen de Commissie en de provincie Gelderland kwam aan de orde dat de opmerkingen in de tekst van het MER niet in lijn leken met afbeelding 6.1 en de daarmee corresponderende tabel 6.28 met wegvakintensiteiten. Uit de afbeelding lijkt namelijk te volgen dat wegvak 19 langs het Natura 2000-gebied Veluwe loopt.

Uit de tabel blijkt dan vervolgens dat op dit wegvak in de alternatieven meistens hogere intensiteiten zijn te verwachten dan in de referentiesituatie het geval is. Daarmee zou een passende beoordeling aan de orde zijn. Overigens liggen de intensiteiten in alle alternatieven lager dan in de huidige situatie, wat zich laat verklaren doordat het regime van de N 344 de komende jaren wijzigt van gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u naar erftoegangsweg 60 km/u.

De verklaring daarvoor is, dat het origineel van afbeelding 6.1 groter is dan in het MER afgedrukt is en ook nog wegvakken 20 en 21 toont. Die zijn bij het opmaken van het MER kennelijk van de afbeelding 'afgevalen'. Met name dat laatste wegvak is relevant voor het Natura 2000-gebied, omdat dat het enige wegvak is dat nou juist langs de Veluwe loopt. Voor dat wegvak is in tabel 6.28 af te lezen dat de intensiteiten in de alternatieven wel degelijk afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.

De verkeerskundige verklaring daarvoor lijkt te kunnen worden gevonden in het feit dat de verkeersdruk in het centrum van Voorthuizen in alle alternatieven afneemt ten opzichte van de referentiesituatie, vanwege de realisatie van de omleiding. Verkeer dat in de referentiesituatie de drukte in het dorp tracht te vermijden en de route over de Veluwe richting A 1/Stroe neemt, zal in de alternatieven de snelste route naar het hoofdwegennet kiezen, namelijk via de Baron van Nagellstraat naar de A 1/Barneveld en dus niet (meer) via de N 344 naar de A 1/Stroe .

Kortom, de intensiteiten op de N 344 langs Natura 2000-gebied Veluwe nemen in alle alternatieven wel degelijk af in vergelijking met de referentiesituatie en zelfs fors ten opzichte van de huidige situatie. De tekst in het MER (zie bijvoorbeeld de paragrafen 4.2.6 en 11.4) is op dat punt dus nog steeds onverkort van kracht en een passende beoordeling is daarmee niet aan de orde.

3.3.2 Actualisatie referentiesituatie

Grondige bestudering van de Structuurvisie 2009 leert dat het verschil met het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het MER N303 omleiding Voorthuizen vooral zit in de uitbreiding van het woningbouwcontingent te Voorthuizen-Zuid. Dat betreft een 500-tal woningen ten zuiden van de huidige bebouwing en ten oosten van de Baron van Nagellstraat.

Andere (verkeersgenererende) ontwikkelingen als de nieuwe woonwijk Blankensgoed ten noorden van Voorthuizen, Columbizpark ten zuiden van de A 1 en het bedrijventerrein tussen de Baron van Nagellstraat, de Verbindingsweg en de Hoofdstraat voor de uitplaatsing van lokale bedrijvigheid, waren al wel betrokken in de analyses met het verkeersmodel en dus in de beschrijving van de referentiesituatie.

Om te bezien wat het effect is van de omissie in het verkeersmodel, is een handmatige verkeerskundige analyse uitgevoerd voor de nieuwe woningbouwlocatie. Conform de Structuurvisie 2009 is daarvoor uitgegaan van 500 extra woningen. Voor zover ons bekend, is er nog geen vastomlijnd plan voor de lokale ontsluiting van de wijk. Daarom is op basis van *expert judgement* uitgegaan van een nieuwe ontsluiting op de Baron van Nagellstraat ter hoogte van de Verbindingsweg en verder van ontsluiting via Bakkersweg en de Molenweg/Garderbroekerweg. Omdat het verschil in status en functie van deze wijkwegen sterk afwijkt van de eventuele nieuwe gebiedsontsluitingsweg N303 omleiding Voorthuizen in de alternatieven Midden-Oost en Oost, is er vanuit gegaan dat de ontsluitingsstructuur van de woonwijk Voorthuizen-Zuid niet zal samenvallen met een eventueel nieuw tracé van de N303 ten zuidoosten van de bebouwde kom.

Voor de vaststelling van de vervoersproductie is uitgegaan van gemiddeld 6 gemotoriseerde verplaatsingen per woning per etmaal en ontsluiting vanuit de woningbouwlocatie. De verdeling van dit verkeer is op basis van een zwaartekrachtverdeling verdeeld over de verschillende windrichtingen en toegedeeld aan de hiervoor beschreven wegenstructuur.

Per etmaal genereert de woonwijk dan zo'n 3.000 (500 woningen x 6 verplaatsingen) voertuigbewegingen. De grootste concentratie van het surplus aan verkeersbewegingen komt ten goede aan de Baron van Nagellstraat. Dat betreft ongeveer 1.000 ritten van en naar het centrum (500 in elke richting) en ongeveer 1.000 ritten van en naar de richting A 1 en Barneveld. De overige ritten zijn vooral aan de zuid- en oostkant van het centrum van Voorthuizen terug te vinden. In alle gevallen is het aantal ritten ten opzichte van het diffuse wegennetwerk van Voorthuizen relatief beperkt en verdeelt het zich al snel over de bestaande wegenstructuur.

Wanneer de woningbouwlocatie wordt beschouwd als autonome ontwikkeling, dan is duidelijk dat deze in potentie zal bijdragen aan de toename van verkeer op de wegen in het centrum van Voorthuizen en aldus aan de versterking van de beschreven leefbaarheidproblematiek.

Voor alle alternatieven geldt, dat ongeacht het tracé de nieuwe verkeerssituatie voor vrijwel alle wegvakken in de kern van Voorthuizen leidt tot een verbetering (afname) ten opzichte van de referentiesituatie, ongeacht het surplus aan verkeersproductie vanuit de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid.

Omdat ervan wordt uitgegaan dat een groot deel van de verkeersproductie is gericht op het centrum van Voorthuizen en de omliggende (boven)regionale hoofdwegen, maakt het voor de verdeling van het verkeer uit Voorthuizen-Zuid slechts marginaal uit hoe precies het tracé van de N303 omleiding Voorthuizen loopt. Op de schaal van de effectbeschrijving en onderlinge vergelijking van alternatieven in het MER maakt het dan ook niet of nauwelijks uit of het surplus aan verkeersproductie vanuit de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid expliciet in die analyse wordt betrokken.

Kortom, in het MER is ten onrechte de potentiële woningbouwproductie vanuit de Structuurvisie 2009 van de gemeente Barneveld niet betrokken. Nadere analyse van die productie en de toedeling daarvan over het wegennet leidt echter niet tot een wezenlijk ander inzicht ten aanzien van de trechtering, nieuwe of ander knelpunten dan wel een andere voorkeur van alternatieven dan zoals beschreven in het MER.

Oostelijke aansluiting

Een verschil in beoordeling van de alternatieven ten opzichte van het MER zou mogelijk kunnen ontstaan wanneer de gemeente het voornemen tot realisatie van de oostelijke rondweg om Barneveld laat samengaan met de realisatie van een nieuwe oostelijke aansluiting op de A 1. Voor die situatie heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat dan de huidige aansluiting ter hoogte van de Baron van Nagellstraat zal worden opgeheven. Dan ligt een tracékeuze via alternatief Oost of variant O1 voor de hand. De meerkosten daarvan zijn echter aanzienlijk, zijn niet voorzien en zullen dan ook niet door de Provincie Gelderland worden gedragen. Daarmee is het maar zeer de vraag hoe reëel deze optie is.

3.3.3 Onderbouwing keuze MMA

Zoals aangegeven in de toelichting bij punt 2 voorzien wij op basis van de analyse van de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van de Structuurvisie 2009 geen significante wijziging in effectbeschrijving en onderlinge vergelijking van de alternatieven. Er is onzes inziens dan ook geen aanleiding om de trechtering van alternatieven te herzien. Ook de formulering van probleemstelling en doelstellingen behoeft geen nadere aanpassing.

Wel begrijpen wij de reactie van de gemeente Nijkerk (zie paragraaf 2.2) en uw onderschrijven daarvan; bij nader inzien is in het MER wel zeer beknopt aandacht besteed aan de effectbeschrijving van het tracédeel van de N303 omleiding Voorthuizen tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg.

In het kader van het MER zijn onder meer interessante floristische gebieden geïnventariseerd. Deze zijn weergegeven op afbeelding 11.2 op bladzijde 152. In de bijbehorende beschrijving wordt echter een aantal aangeduide locaties niet meer genoemd. Uit de oorspronkelijke rapportage van bureau Mertens uit 2008 blijkt dat het voor de locaties 13 en 14 gaat om respectievelijk een steilrand waar gewone vogelmelk voorkomt en om een bosschage nabij het Diepenbosch met hultst, gewone salomonszegel en gewone eikvaren. Ook de meest actuele ecologische veldinventarisatie door bureau Natuurbalans (mei 2010) maakt melding van het voorkomen van de gewone vogelmelk nabij het beoogde tracé. Deze soort komt voor op lijst 1 van de Flora- en faunawet, waarvoor een vrijstelling van ontheffing geldt. Beide locaties liggen bovendien feitelijk te ver van het beoogde tracé vandaan om te worden verstoord en/of kunnen door een goede inpassing worden gespaard.

Relevanter is de ligging van dassenburchten en foerageergebied van das en (boom)marter nabij het beoogde tracé van de N303 omleiding Voorthuizen. Het nieuwe tracé doorsnijdt hier dus functioneel leefgebied van deze soorten. Om deze reden is recent door bureau Natuurbalans onderzocht of eventueel een ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd zou zijn en of, en zo ja welke, mitigerende maatregelen noodzakelijk zouden zijn.

In het ecologisch veldonderzoek door Natuurbalans is bevestigd dat de burchtlocaties van de das niet worden aangetast, maar dat de graslanden tussen de burcht in het Diepenbosch en het huidige tracé van de N303 deel uitmaken van het foerageergebied. Voor het verlies dient te worden gecompenseerd. Dat is goed mogelijk door het versterken van kleinschalige landschapselementen in dit tussenliggende gebied, bijvoorbeeld door het plaatsen van houtsingels. In aanvulling daarop moet het tracé worden voorzien van twee of drie dassentunnels onder de weg en één zogenaamde marterbrug tussen de boomkruinen aan weerszijden van de weg.

Deze voorzieningen moeten voor een goed functionerende habitat feitelijk ook al in de huidige situatie worden getroffen. Indien wordt gekozen voor een tracé conform alternatief Midden, dus zonder nieuwe rechtstreekse wegverbinding tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg, dienen deze mitigerende voorzieningen eveneens te worden getroffen. Dan echter langs het (huidige) tracé van de N303, waar het vanwege de bestaande situatie met aanliggende functies en perceelontsluitingen per definitie ingewikkelder is om benodigde mitigerende maatregelen goed en effectief in te kunnen passen.

In het geval van een tracé conform alternatief M2, wordt in tegenstelling tot hetgeen mogelijk kan worden afgeleid van afbeelding 3.3 (daar wordt een rotonde gesuggereerd) ter plaatse waar het tracé afbuigt van de huidige Voorthuizerweg, de directe relatie met die weg doorgeknipt. De Voorthuizerweg wordt vervolgens afgewaardeerd tot erftoegangsweg waarlangs aanliggende percelen via de Rubensstraat en de Overhorsterweg worden ontsloten op de N303. De verkeersintensiteit en snelheid op de Voorthuizerweg zijn dan vervolgens dusdanig laag dat daar niet ook nog eens aanvullende ecologische maatregelen nodig zijn.

De gronden die worden ingesloten tussen de het nieuwe tracé van de N303 omleiding Voorthuizen en de Voorthuizerweg betreffen de begraafplaats en zijn verder grotendeels in gebruik als paardenwei. Van versnippering is dan ook nauwelijks sprake.

Kortom, ook met de kennis van nu is er onzes inziens alle reden voor om het alternatief M2 aan te merken als Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Variant Nijkerk

In aanvulling daarop merken wij nog wel op dat er op basis van het MER en in voorbereiding op de aanstaande tracékeuze met bijbehorend Inpassingsplan, samen met de gemeente Barneveld informeel wordt gekeken naar een meer gedetailleerde inpassing van het tracé van de N303 omleiding Voorthuizen dat aansluit op de Rubensstraat/ Voorthuizerweg net ten zuiden van de begraafplaats - goed vergelijkbaar met de variant die de gemeente Nijkerk voorstelt.

Dat tracé biedt als voordeel dat de aansluiting van een eventuele gemeentelijke weg richting de Apeldoornsestraat eenvoudiger zal zijn te realiseren, maar heeft als belangrijke nadelen dat doorgaand verkeer vanuit noordelijke richting minder als vanzelf langs de dorpskern wordt geleid en dat het ingewikkelder is om aan de bestaande weg doeltreffende mitigerende voorzieningen voor de doelsoorten das en marter te treffen.

Overigens is het ook goed om zich te realiseren dat ook in deze variant wel degelijk - zij het op beperktere schaal en dicht langs het huidige tracé - werkzaamheden moeten worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente Nijkerk, om een juiste verkeerstechnische en verkeersveilige inpassing van de weg mogelijk te maken.

De vraag of de effecten van de aansluitende gemeentelijke weg op de natuurwaarden in het Wilbrinksbos afdoende kunnen worden gemitigeerd, dient daarbij eveneens nog (door de gemeente Barneveld) te worden beantwoord en speelt in het kader van dit MER geen directe rol.

3.4 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

3.4.1 Oordeel over het MER

Het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft het voornemen om verkeersgerelateerde problemen op de N303 door en nabij Voorthuizen te verminderen. Daarbij ziet ze een omleiding van de N303 als een kansrijke oplossing.

Ten behoeve van de besluitvorming over het provinciale inpassingsplan voor de omleiding is een milieueffectrapport opgesteld. Provinciale Staten van Gelderland zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie mede naar aanleiding van de zienswijzen kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer een notitie aangeleverd met nadere informatie over de:

- effecten van verkeer op het Natura 2000-gebied 'de Veluwe';
- actualisatie van de referentiesituatie;
- uitgangspunten voor de vergelijking van alternatieven en het meest milieuvriendelijke alternatief.

Naar deze notitie wordt in dit advies verder verwezen als de 'aanvulling'.

De Commissie¹ is van oordeel dat **de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER en de aanvulling tezamen aanwezig is.**

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie de bijlage. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder adviezen. Voor zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar de bijlage.

Het MER laat zien dat er in de huidige situatie en in de toekomst geen grote problemen zullen zijn met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Het nut en de noodzaak voor de omleiding is daarom vooral gericht op het verminderen van de leefbaarheidproblemen in Voorthuizen. Het MER toont aan dat de alternatieven leiden tot een aanzienlijke afname van deze problemen.

Recentere ontwikkelingen uit de Structuurvisie Barneveld (2009) en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2010) zijn in het MER niet meegenomen. Hierdoor blijft het onzeker of de keuzes voor de alternatieven die in het MER onderzocht zijn en het meest milieuvriendelijke alternatief wel op de juiste uitgangspunten gebaseerd zijn. In de aanvulling is de referentiesituatie geactualiseerd. Daaruit blijkt dat recente ontwikkelingen niet zullen leiden tot een andere selectie van alternatieven of een andere basis voor het meest milieuvriendelijk alternatief. Mogelijk kunnen toekomstige ontwikkelingen in de structuurvisie en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in combinatie met de omleiding Voorthuizen tot nieuwe knelpunten leiden.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

In hoofdstuk 2 (noot van de redactie: zie paragraaf 3.4.2 van deze nota) wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. Hierin wordt in aparte kopjes ingegaan op de informatie en bevindingen van de Commissie in/over het MER en de aanvulling.

3.4.2 Toelichting op het oordeel

Natura 2000 - passende beoordeling

MER

In het MER zijn de effecten van de alternatieven op Natura 2000-gebied de Veluwe op kwalitatieve wijze onderzocht. De tracé alternatieven genereren - in vergelijking met de referentiesituatie - extra verkeer, toe- en afname van verkeersstromen op verschillende locaties en daarmee mogelijk extra stikstofemissie. Uit tabel 6.28 met wegvakintensiteiten blijkt dat op het deel van de Apeldoornsestraat nabij 'de Veluwe' bij de meeste alternatieven hogere verkeersintensiteiten te verwachten zijn dan in de referentiesituatie.

De berekeningen van de stikstoftoename ter plaatse als gevolg van de toename in aantallen auto's ten opzichte van de referentie ontbreken in het MER. Vanwege een te hoge achtergronddepositie en overschrijding van de kritische depositiewaarden in de Veluwe kan elke toevoeging (ook een zeer geringe) worden uitgelegd als een verhoogde kans op significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingdoelstellingen. In dat geval is een passende beoordeling, gevolgd door een ADC-toets² vereist.

Aanvulling

In de afbeelding in het MER waarop de wegvakken worden gepresenteerd, ontbreken twee wegvakken die juist langs de grens van het Natura 2000-gebied de Veluwe lopen. In de aanvulling wordt het kaartje met de voorheen ontbrekende wegvakken gepresenteerd. De verkeersintensiteiten op deze wegvakken nemen in de alternatieven wel af ten opzichte van de referentiesituatie.

² Dit houdt op grond van artikel 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A Zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D Zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C Welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

Dit laat zich verklaren doordat:

- de verkeersdruk in het centrum van Voorthuizen in alle alternatieven afneemt ten opzichte van de referentiesituatie, vanwege de realisatie van de omleiding. Verkeer dat in de referentiesituatie de drukte in het dorp tracht te vermijden en de route over de Veluwe richting A 1/Stroe neemt, zal in de alternatieven de snelste route naar het hoofdwegennet kiezen, namelijk via de Baron van Nagellstraat naar de A 1/Barneveld en dus niet (meer) via de N 344 naar de A 1/Stroe;
- het regime van de N 344 de komende jaren wijzigt van gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u naar erftoegangsweg van 60 km/u.

Daarmee is de conclusie in het MER over stikstofdepositie terecht en is er geen passende beoordeling aan de orde.

Actualisatie van de referentie

MER

Structuurvisie Barneveld

Recentere ontwikkelingen uit de Structuurvisie Barneveld 2009 die een groot effect op het verkeersbeeld en daarmee de effecten van de omleiding kunnen hebben, zijn in het MER niet meegenomen. Het betreft hier onder andere een nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid (tot 1000 woningen), de woonwijk Blankensgoed en grootschalige ontwikkelingen Harselaar Zuid en het Columbizpark.

Hierdoor zijn de eerdere trechtering van alternatieven, de beschrijving van de effecten en de uiteindelijke vergelijking van de alternatieven mogelijk op onvolledige of onjuiste uitgangspunten gebaseerd.

Ringwegstelsel met oostelijke aansluiting A 1

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van Voorthuizen (2010) is beschreven dat de gemeente de groei in Barneveld wil concentreren en conform de structuurvisie op termijn een ringwegstelsel voor Barneveld en Voorthuizen wil realiseren. Consequentie van een dergelijke ring is onder meer een tweede oostelijke aansluiting op de A 1 met behoud van de huidige aansluiting van de Baron van Nagellstraat.

Het is onduidelijk in hoeverre in het MER rekening gehouden is met onderdelen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zoals het realiseren van een oostelijke verbinding met aansluiting op de A 1 en een westelijke tweede toevoerroute naar Barneveld.

Aanvulling

Structuurvisie Barneveld

Uit de analyse van de Structuurvisie 2009 en het verkeersmodel dat voor het MER gebruikt is, blijkt dat alleen de uitbreiding van de woonwijk te Voorthuizen-Zuid niet in het verkeersmodel was opgenomen. Het betreft een 500-tal woningen ten zuiden van de bestaande bebouwing en ten oosten van de Baron van Nagellstraat. Andere (verkeersgenererende) ontwikkelingen als de nieuwe woonwijk Blankensgoed ten noorden van Voorthuizen, Columbizpark ten zuiden van de A 1 en het bedrijventerrein tussen de Baron van Nagellstraat, de Verbindingsweg en de Hoofdstraat voor de uitplaatsing van lokale bedrijvigheid, waren al wel betrokken in de analyses met het verkeersmodel en dus in de beschrijving van de referentiesituatie. Voor de uitbreiding van de woonwijk te Voorthuizen-Zuid is een aanvullende verkeerskundige analyse gedaan.

Uit de analyse blijkt dat ook de nieuwe verkeerssituatie op vrijwel alle wegvakken leidt tot een verlaging van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Het surplus aan verkeersproductie vanuit de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid zal niet leiden tot een ander inzicht in de trechtering van de alternatieven, nieuwe of andere knelpunten of andere voorkeur van alternatieven dan die in het MER beschreven zijn.

Ringwegstelsel met oostelijke aansluiting A 1

Een verschil in beoordeling van de alternatieven ten opzichte van het MER zou mogelijk kunnen ontstaan wanneer de gemeente het voornemen tot realisatie van een oostelijke rondweg om Barneveld laat samengaan met de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A 1. Deze situatie ligt echter niet voor de hand omdat dan Rijkswaterstaat de huidige aansluiting ter hoogte van de Baron van Nagellstraat zal willen opheffen³ en de meerkosten van een oostelijke variant met nieuwe aansluiting aanzienlijk zijn en als niet reëel gezien kunnen worden.⁴

Wanneer een nieuwe oostelijke aansluiting op de A 1 niet mogelijk is, kunnen de gemeentelijke plannen voor de realisatie van een ringstructuur voor Voorthuizen en Barneveld, in combinatie met de keuze voor de omleiding Voorthuizen⁵ en aanleg van de woonwijk Voorthuizen-Zuid, mogelijk leiden tot een grote toename in verkeersintensiteiten op de Baron van Nagellstraat.

Deze verkeerseffecten door de combinatie van de omleiding in combinatie met de bovengenoemde gemeentelijke plannen zijn niet geanalyseerd. De Commissie beschouwt dit niet als een tekortkoming in het MER. Er bestaat nog veel onzekerheid over sommige toekomstige ontwikkelingen⁶ die een groot effect op het toekomstige verkeersbeeld zullen hebben. De effecten hiervan zullen in vervolg (m.e.r.)procedures onderzocht worden.

Onderbouwing meest milieuvriendelijke alternatief

MER

Door het ontbreken van een actuele referentiesituatie en daarmee de onderbouwing van de trechtering en vergelijking van de alternatieven (zie paragraaf 2.2) is ook de keuze van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) onvoldoende onderbouwd. Deze is immers afgeleid uit het alternatief met de minste milieugevolgen.

Voor het MMA zijn er mogelijk varianten of maatregelen die de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur⁷ en landschappelijke waarden zoveel mogelijk beperken, zoals de Variant Nijkerk⁸.

³ Rijkswaterstaat geeft aan dat zij een terughoudend beleid voert inzake nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet, zie zienswijze 41, bijlage.

⁴ Zonder nieuwe oostelijke aansluiting op de A 1 zal de oostelijke ring van Barneveld naar verwachting ten zuiden van de Harselaar weer terugbuigen en op de Baron van Nagellstraat aansluiten.

⁵ Bijvoorbeeld door de keuze voor de het alternatief Midden-Oost in plaats van de Westelijke omleiding waarvan in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan wordt uitgegaan.

⁶ Zoals de wijze van ontsluiting van de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid, het wel/niet realiseren van een nieuwe oostelijke aansluiting op de A 1 en het handhaven of opheffen van de huidige aansluiting. In de gemeentelijke plannen wordt het doortrekken van de A 30 naar de A 28 eveneens open gehouden.

⁷ Veel insprekers vinden dat in het MER onvoldoende rekening is gehouden met de doorsnijding van de robuuste ecologische verbindingszone tussen Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug (de landgoederen "Overhorst" en "De Appel"), zie de zienswijzen 4, 7, 8, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 24, 27, 31, 38 en 39, bijlage.

⁸ De gemeente Nijkerk stelt een alternatief voor dat hetzelfde tracé heeft als alternatief M2, maar dan zonder verbinding tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg, zie zienswijze 4, bijlage. Deze variant heeft als voordeel dat de aanwezige robuuste ecologische verbindingszone niet wordt aangetast.

Aanvulling

Uit de actualisatie van de referentiesituatie en de analyse van de gevolgen daarvan blijkt dat de actuele referentie niet tot andere conclusies over de trechtering en vergelijking van alternatieven leidt. Hierdoor is de keuze voor het meest milieuvriendelijke alternatief, conform alternatief M2, nog steeds actueel en daarmee voldoende onderbouwd.

De Variant Nijkerk is in de aanvulling nader bekeken. Naast de voordelen voor natuur heeft deze variant als belangrijke nadelen dat doorgaand verkeer vanuit noordelijke richting minder als vanzelf langs de dorpskern wordt geleid en dat het ingewikkelder is om aan de bestaande weg doeltreffende mitigerende voorzieningen voor de doelsoorten das en marter te treffen. Tenslotte worden (extra) inpassings- en compensatiemaatregelen voorgenomen zoals, onder andere, het plaatsen van houtsingels en de aanleg van dassentunnels onder de weg en een zogenaamde marterbrug tussen de boomkruinen aan weerszijden van de weg.

Uit het MER en de aanvulling is niet op te maken of deze inpassings- en compensatiemaatregelen ook voor het voorkeursalternatief en andere alternatieven toegepast zullen worden. Na navraag bij de provincie blijkt dit wel het geval te zijn. Isolerende doorsnijdingen van trek- en foerageerroutes zullen standaard bij alle alternatieven gemitigeerd of gecompenseerd worden.

BIJLAGE

Projectgegevens, ontvangen inspraakreacties en adviezen

Initiatiefnemer:

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

Bevoegd gezag:

Provinciale Staten van Gelderland

Besluit:

Vaststellen van het provinciaal Inpasingsplan voor de N303 Omleiding Voorthuizen

Categorie Besluit m.e.r.:

Onderdeel C01.2 van het Besluit milieueffectrapportage behorend bij de wet Milieubeheer

Samenstelling van de werkgroep:

De samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. is als volgt:

- ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
- ir. W.H.A.M. Keijzers
- ir. J.E.M. Lax
- drs. J.A.A.M. Leemans
- prof.dr. F.W. Saris (voorzitter)

Nr.	Organisatie	Naam	Adres	Woonplaats
01	Leefbaar Voorthuizen	de heer M.J. de Jager	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.3, 2.5 (2 x), 2.7 (2 x), 2.8, 2.11 en 2.12 (3 x)</i>			
02		de heer J. de Wit	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragraaf 2.8 (2 x)</i>			
03		de heer J. van der Zee	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 en 2.9</i>			
04	gemeente Nijkerk	college van B&W	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.4, 2.9 (2 x) en 2.14</i>			
05		de heer A. Lozeman	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4, 2.9 (2 x), 2.13 (2 x) en 2.14 (5 x)</i>			
06	Gelderse Milieufederatie	de heer V. Vintges	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 en 2.14</i>			
07	Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen	de heer M. Schuit	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (3 x), 2.8, 2.9, 2.11, 2.13 (2 x), 2.14 (6 x)</i>			
08	Stichting Houd Voorthuizen-west groen	de heer mr. B.J. Meruma	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (2 x), 2.5 (2 x), 2.8 (2 x), 2.9 (2 x), 2.13 (4 x) en 2.14 (5 x)</i>			
09		de heer drs. W.J. Last	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.12 (2 x) en 2.14 (3 x)</i>			
10		de heer J.M.J. van Haarlem	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.4, 2.8, 2.9, 2.12 en 2.14 (2 x)</i>			
11		de heer mr. H.H. Bergers	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (4 x), 2.4 (5 x), 2.6, 2.7, 2.8 (2 x), 2.9 (2 x), 2.11, 2.12 (3 x), 2.13 (6 x) en 2.14 (9 x)</i>			
12		de heer W.J. Roelofs	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (2 x), 2.6 (2 x), 2.7, 2.8 (3 x), 2.10, 2.12, 2.14</i>			
13		de heer D. Hallie	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (3 x), 2.4 (2 x), 2.5, 2.6, 2.7, 2.8 (7 x), 2.9 (5 x), 2.10, 2.12 (4 x), 2.13 (2 x) en 2.14 (10 x)</i>			
14		de heer M. Top	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.8, 2.9 en 2.14</i>			

Nr.	Organisatie	Naam	Adres	Woonplaats
15	Werkgroep "De Maat"	de heer R.L. Tukker	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.4 (4 x), 2.5 (3 x), 2.6, 2.7, 2.8 (2 x), 2.9 (2 x), 2.12 (6 x), 2.13 (2 x), 2.14 (4 x)</i>			
16		de heer G. Woudenberg	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4, 2.5, 2.8 (2 x), 2.9 (2 x) en 2.14 (3 x)</i>			
17		mevrouw drs. J. Visser-van den Brink	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (2 x), 2.8, 2.10 en 2.14 (2 x)</i>			
18	DAS, namens Van Egmond te Voorthuizen	de heer mr. G.L.M. Teeuwen	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.5, 2.9, 2.13 (2 x) en 2.14 (2 x)</i>			
19		de heer M. Vonhof	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.9, 2.10 en 2.14</i>			
20	Dutechpro	de heer T. de Groot	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.3, 2.4 (2 x), 2.6 (2 x), 2.7, 2.8 (8 x), 2.9 (5 x), 2.12 (2 x), 2.13 (2x) en 2.14 (2x)</i>			
21		mevrouw C. Bouw-Kamphuis	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.4, 2.6, 2.8, 2.9 (3 x) en 2.14</i>			
22	Wolbers Advocatuur, namens GA1 B.V. te Barneveld	de heer mr. F.J.M. Wolbers	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.4 (6 x), 2.5 (4 x), 2.6 (2 x), 2.7, 2.8 (2 x), 2.9 (3 x), 2.12 (10 x), 2.13 (2 x) en 2.14 (5 x)</i>			
23		de heer R. Sampiemon	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.4, 2.5 (3 x), 2.6, 2.7 (2 x), 2.8 (5 x), 2.9 (5 x), 2.10, 2.12 (4 x), 2.13 (3 x) en 2.14 (8 x)</i>			
24		de heer R. de Graaf	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.6, 2.8 (3 x) en 2.14 (3 x)</i>			
25	Van Doorne Advocaten, namens Struik Foods Europe B.V. te Nijkerk en Bijstein B.V. te Putten	de heer mr. C. Kniestedt	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.3, 2.3 en 2.14</i>			
26	Stichting Het Geldersch Landschap	de heer ir. P.A. van den Tweel	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.8, 2.9 (2 x) en 2.13</i>			
27		de heer H. van Drie	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.6, 2.8 (2 x), 2.9 (3 x) en 2.14 (2 x)</i>			

Nr.	Organisatie	Naam	Adres	Woonplaats
28		de heer M. Dijkhuizen	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (4 x), 2.4, 2.5 (2 x), 2.6 (2 x), 2.7, 2.8 (9 x), 2.9 (5 x), 2.10, 2.12 (4 x), 2.13 (3 x) en 2.14 (9 x)</i>			
29		mevrouw S.H. van 't Ooster-Kraaij	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (4 x), 2.4, 2.5 (2 x), 2.6 (2 x), 2.7, 2.8 (9 x), 2.9 (5 x), 2.10, 2.12 (4 x), 2.13 (3 x) en 2.14 (9 x)</i>			
30	Schuiteman Accountants & Adviseurs	de heer E.H. Schuiteman	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (3 x), 2.9 (2 x), 2.9, 2.12 en 2.14</i>			
31		familie M. Geluk	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.4, 2.5 (2 x), 2.6, 2.7, 2.8 (6 x), 2.9 (4 x), 2.10, 2.12 (3 x), 2.13 (3 x) en 2.14 (9 x)</i>			
32		de heer J. Dijkhuizen	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.3, 2.4 (3x), 2.7, 2.8 (2 x), 2.9, 2.12, 2.13 en 2.14</i>			
33		de heer Z. Bakker	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2, 2.9, 2.13 en 2.14</i>			
34		de heer L.C. van Woudenbergh	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4 (2 x), 2.8 (2 x), 2.10, 2.12 en 2.14</i>			
35		familie W. Rootselaar	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragraaf 2.9 (3 x)</i>			
36.		de heer J.F. Jorritsma	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4, 2.5, 2.8 92x), 2.9, 2.13 en 2.14 (3x)</i>			
37	Maatschap G. en W. van Rootselaar	de heer G. van Rootselaar	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.4 (2 x), 2.5 (2 x), 2.6, 2.7, 2.8 (5 x), 2.9 (3 x), 2.10, 2.12 (3 x), 2.13 (2 x) en 2.14 (9 x)</i>			
38		de heer G.W. van 't Ooster	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2x), 2.3 (3 x), 2.4 (2 x), 2.5 (2 x), 2.6 (3 x), 2.7 (2 x), 2.8 (9 x), 2.9 (5 x), 2.10, 2.12 (4 x), 2.13 (2 x) en 2.14 (9 x)</i>			
39		de heer D. Pannekoek	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (3 x), 2.3, 2.4, 2.5 (2 x), 2.6, 2.7, 2.8 (4 x), 2.9 (4 x), 2.12, 2.13 (3 x) en 2.14 (7 x)</i>			
40		familie C. van Middendorp	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (3 x), 2.4, 2.5, 2.6, 2.8 (6 x), 2.9 (3 x), 2.10, 2.12 (2 x) en 2.14 (6 x)</i>			

Nr.	Organisatie	Naam	Adres	Woonplaats
41	Planvorming en Advies (WVP) Rijkswaterstaat Oost-Nederland	de heer A. van Nooten	bekend	bekend
	<i>Reactie in de paragraaf 2.4</i>			
42	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	mevrouw drs. D.H. Schmutzhart	bekend	bekend
	<i>Reactie in de paragraaf 2.14</i>			
43		J.H. Wildeboer en K.S. Wildeboer-Mulderij	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.4, 2.6, 2.7 (2 x), 2.8 (3x) en 2.14 (3 x)</i>			
44	Leefbaar Voorthuizen	p/a M.J. de Jager	bekend	bekend
	<i>Reacties in de paragrafen 2.2 (2 x), 2.8 (2 x) en 2.14</i>			
45	Stichting Houd Voorthuizen-west groen	de heer Jan van Haarlem en mevrouw Melanda Bouw	bekend	bekend
	<i>Reactie in de paragrafen 2.3, 2.4 en 2.13</i>			