

996-3

---

STARTNOTITIE

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

OOSTELIJKE OMLEGGING N303 VOORTHUIZEN



gemeente

**Barneveld**

---

## **1. INLEIDING**

### **Aanleiding**

De verkeerssituatie in en rond Voorthuizen roept al geruime tijd problemen op. Er zijn niet alleen problemen met de verkeersafwikkeling, ook de leefbaarheid en de milieukwaliteit staan onder druk.

Dagelijks doorkruist op de N303 een aanzienlijke stroom doorgaand verkeer de bebouwde kom van Voorthuizen. Daarnaast is er sprake van een aanzienlijke hoeveelheid recreatieverkeer die het dorp passeert in oostelijke richting.

Door ontwikkeling van de mobiliteit in de regio, de uitbreiding van Voorthuizen, en daarmee de groei van het inwonertal, en de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar, zullen in de nabije toekomst de verkeersstromen groter worden. De problemen veroorzaakt door het verkeer in en rond Voorthuizen zullen verder toenemen.

### **Maatregelen**

Na vele jaren van onderzoek en overleg over een geëigende oplossing van de problemen, is door de gemeente Barneveld gekozen voor een oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen, met een nieuwe aansluiting op de A1. Om dit te kunnen realiseren moet een bestemmingsplan worden gemaakt. Aan het besluit om het bestemmingsplan vast te stellen is deze m.e.r.-procedure gekoppeld.

### **Waarom m.e.r.**

De procedure van de milieu-effectrapportage bestaat uit een aantal stappen. Een belangrijke stap daarbij is het opstellen van het milieu-effectrapport (MER). Het MER is een hulpmiddel bij de besluitvorming en maakt afweging van de milieubelangen beter mogelijk. In dit geval gaat het om het bestemmingsplan voor de oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen. Bij het MER gaat het niet om het verzamelen van zoveel mogelijk gegevens, maar om het selecteren van de informatie die voor het nemen van de beslissing essentieel is. Het geeft een beeld van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven.

In 1993 is een tracé-studie uitgevoerd voor de oostelijke omlegging van de N303 en is in 1996 door de provincie het Streekplan Gelderland vastgesteld waarin de oostelijke omlegging is opgenomen. De oostelijke omlegging was op dat moment nog geen m.e.r.-plichtige activiteit. Uit het ontwerp-MER-besluit blijkt dat een activiteit als het aanleggen van de oostelijke omlegging een m.e.r.-plichtige activiteit wordt. Aangezien het bestemmingsplan dan het

eerste plan is waarin de m.e.r.-plichtige activiteit is opgenomen, wordt voor het bestemmingsplan de m.e.r.-procedure doorlopen. Opgemerkt moet worden dat in ieder geval anders in het kader van natuurcompensatie in verband met de ecologische waarden van het Wilbrinkbosch een "mini-MER" uitgevoerd zou moeten worden.

### **Doel en plaats van de startnotitie**

De startnotitie is het eerste produkt in de m.e.r.-procedure. Deze notitie markeert de formele start van de procedure. In de startnotitie geeft de initiatiefnemer (de gemeente Barneveld) informatie over het wat, waar en waarom van het plan. Dit geschiedt niet in detail, maar op hoofdlijnen. Dit inzicht in het plan van de initiatiefnemer is nodig, zodat de juiste richtlijnen voor het milieu-effectrapport kunnen worden gegeven. Deze richtlijnen bepalen in belangrijke mate wat wel en wat niet in het milieu-effectrapport uitgezocht moet worden. Daarmee staat de startnotitie aan de basis van de informatie die met het milieu-effectrapport op tafel komt.

De startnotitie heeft niet alleen het doel het bevoegd gezag (de gemeenten Barneveld en Nijkerk) te informeren. Ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage, de wettelijke adviseurs en insprekers gebruiken de notitie om zich een beeld te vormen over het plan van de initiatiefnemer.

## 2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

### Probleemstelling

Op kaart 1 is de huidige ligging van de N303 aangegeven. Binnen het studiegebied loopt deze vanaf de aansluiting Voorthuizen (A1) in noordelijke richting via de Baron van Nagellstraat, Rembrandtstraat, Rubensstraat en Voorthuizerweg naar Putten.

Realisering van de in de Structuurschets 1991 van de gemeente Barneveld aangegeven ontwikkelingen geven in het gebied tussen Barneveld-Harselaar en Voorthuizen in de toekomst een sterk toenemende verkeersdruk. Door de sociaal-economische ontwikkelingen in de regio, waaronder de stedenbouwkundige ontwikkelingen in Barneveld en Voorthuizen en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar, is er sprake van een niet onaanzienlijke verkeersgroei, naast de algemene mobiliteitstoename. Daarbij is rekening gehouden met de uitgangspunten voor het jaar 2010 volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, met een beperkte groei als taakstelling.

De verkeersdruk concentreert zich op de provinciale verbinding N805 (Stationsweg) - N303 (Baron van Nagellstraat), de aansluiting op de A1 bij de Harselaar en op de doorgaande wegen door Voorthuizen. Uit een verkeersonderzoek van de provincie uit 1995 blijkt dat voor de Stationsweg/Baron van Nagellstraat in een situatie zonder omlegging van de N303 bij Voorthuizen een sterke verkeersgroei is te verwachten, namelijk:

- 1995: 14.800 mvt/etm.
- 2010: 27.500 mvt/etm.

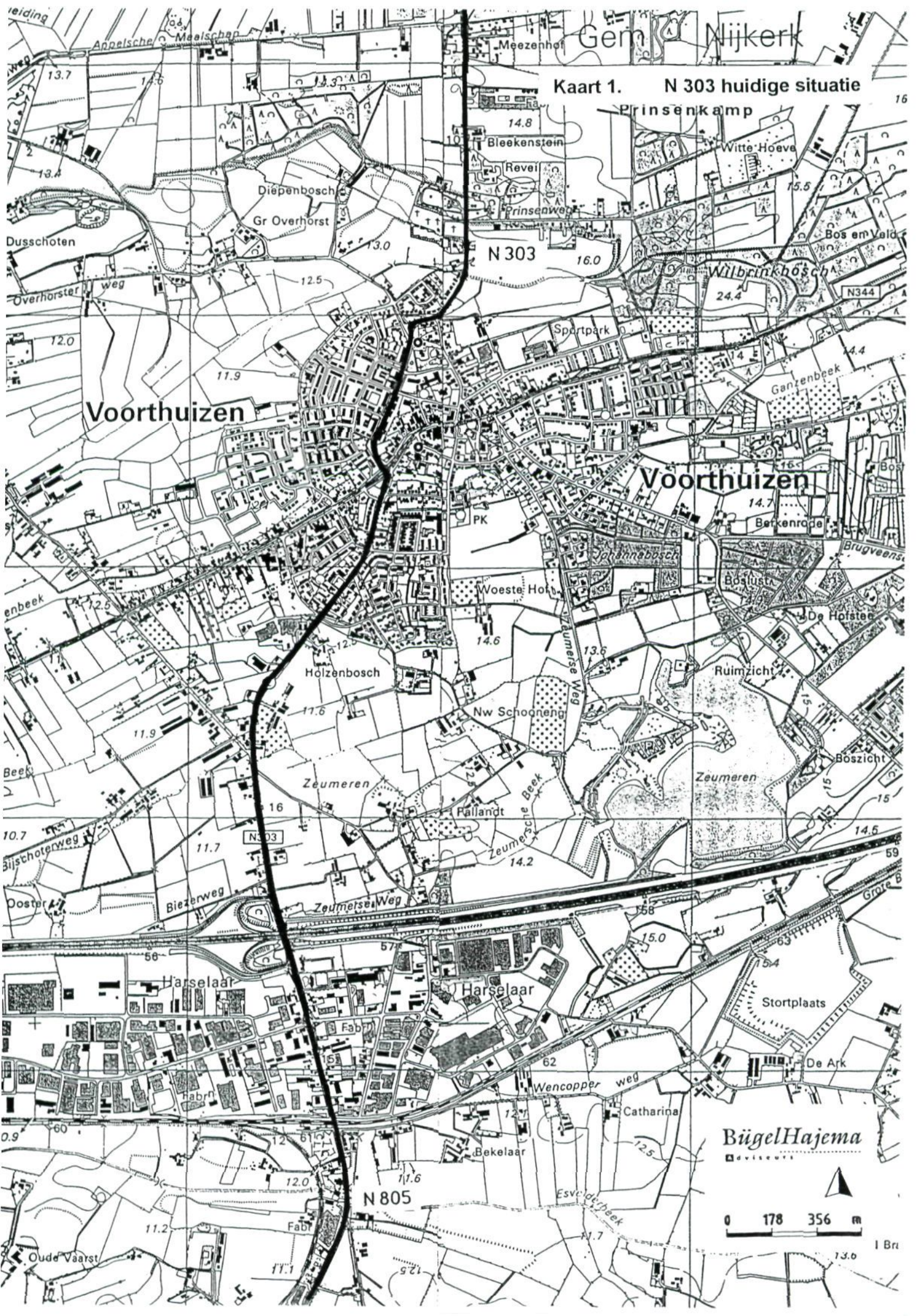
Dit betekent voor de bestaande weg, met bijbehorende aansluitingen en uitwegen, een overbelasting. Enerzijds leidt dit tot filevorming en verkeersonveiligheid. Anderzijds veroorzaakt het grote hinder voor de omgeving.

Uit het onderzoek van 1995 blijkt tevens dat het verkeer op de hoofdroutes in Voorthuizen voor het grootste gedeelte bestaat uit doorgaand verkeer. In het dorp Voorthuizen wordt, zonder een omlegging, op de doorgaande wegen een groei van het verkeer verwacht van 30-50%. Zonder gerichte maatregelen veroorzaakt dit een nog verdere afname van de leefbaarheid in de kern en langs de doorgaande wegen in Voorthuizen.

### **Doelstellingen**

Op basis van de in het voorgaande beschreven knelpunten gelden, voor zover het de voorgenomen activiteit betreft, de volgende doelstellingen:

1. het verbeteren van de leefbaarheid in het dorp Voorthuizen door ontlasting van het doorgaande (vracht- en recreatief-) verkeer;
2. het garanderen van een adequate ontsluiting van het (toekomstige) bedrijventerrein Harselaar op het hoofdwegennet;
3. het verbeteren van de ontsluiting van Barneveld in noordelijke richting.



Kaart 1. N 303 huidige situatie

Voorthuizen

Voorthuizen

N 805

N 303

BügelHajema

0 178 356 m



1 Br

### 3. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit behelst het opstellen van een bestemmingsplan ten behoeve van de aanleg van de oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen. Op kaart 2 is het tracé van de omlegging aangegeven. Dit tracé is vastgesteld door de Gemeenteraad en Gedeputeerde Staten.

Het tracé vormt een verbinding tussen de A1 en de Voorthuizerweg richting Putten. De plaats van de aansluiting is bepaald door de verkeerstechnische mogelijkheden van de A1, de ligging van de Zeumerseplas en de geprojecteerde nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid.

Het tracé direct ten noorden van de A1 is gelegen tussen de oostrand van de Zeumerseplas en de Goorderheuvel, een aangestoven houtwal. Na kruising met de Garderbroekerweg en de Brugveenseweg wordt een agrarisch bedrijf doorsneden en het westelijk gedeelte van twee verblijfsrecreatieterreinen. Vervolgens loopt het tracé tussen het woonwagencentrum en het tennispark door. Na de kruising met de Harremaatsweg loopt het tracé langs de oostzijde van de woonwijk De Steenkamp naar de kruising met de Apeldoornsestraat. Vanaf de Apeldoornsestraat buigt het tracé met een zo krap mogelijke bocht af in westelijke richting. De weg doorsnijdt het westelijke deel van het Wilbrinkbosch en twee opgestoven houtwallen. Het resterende deel van het tracé loopt aan de noordzijde van de Hoevelakensebeek naar de aansluiting op de Voorthuizerweg.

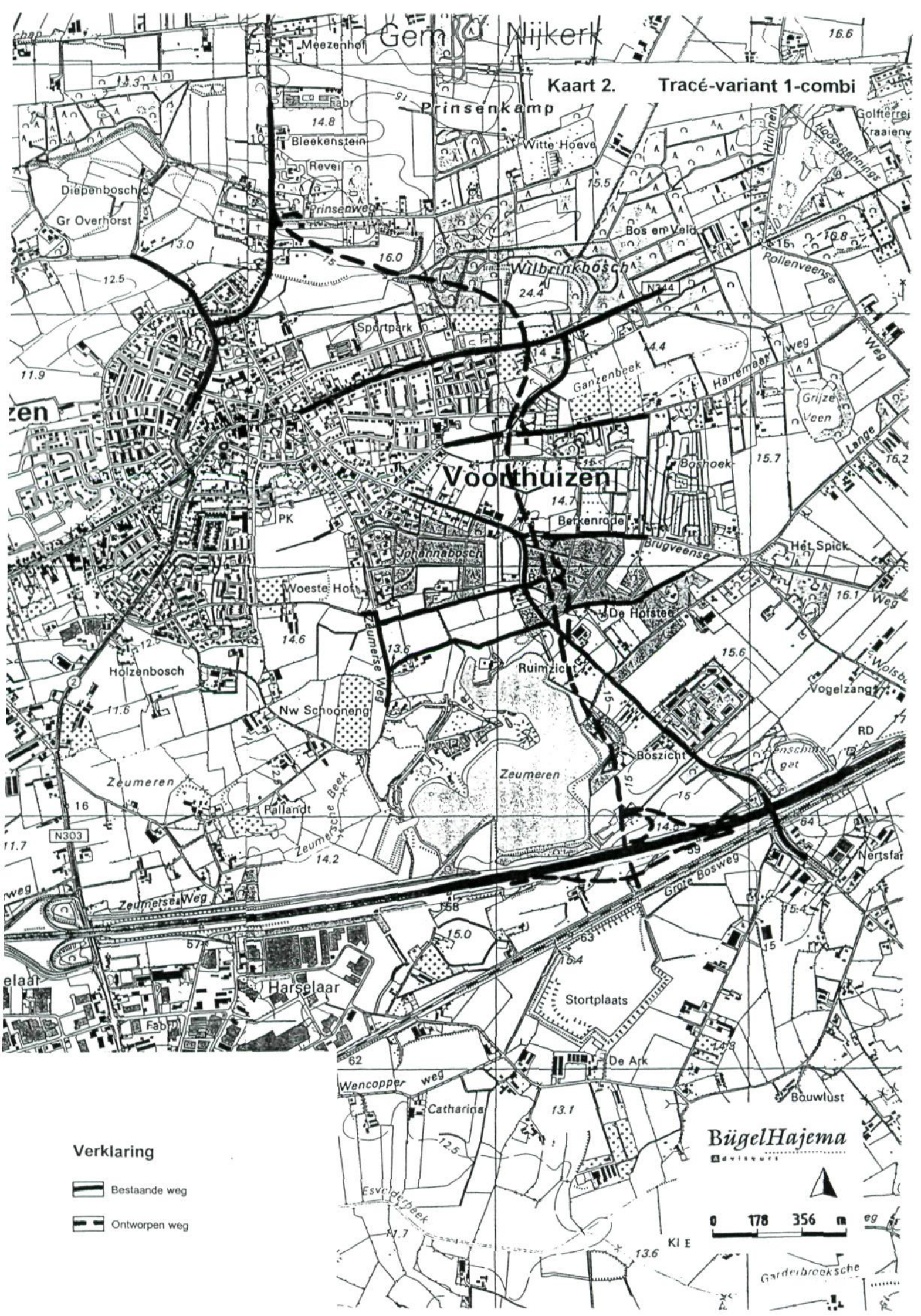
Voor het wegontwerp is uitgegaan van gescheiden rijbanen met een gesloten verklaring voor langzaam verkeer en landbouwverkeer, conform categorie V van de RONA-richtlijnen. Tevens is uitgegaan van de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig.

De verharding wordt uitgevoerd in Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). De verhardingsbreedte van de rijbanen bedraagt 4 m met een onverharde tussenberm van 3,60 m. De breedte van de obstakelvrije bermen bedraagt minimaal 4,05 m. De maximaal toelaatbare snelheid bedraagt 80 km/uur. Met uitzondering van de aansluiting op de A1 ligt de weg op maaiveldniveau. De totale lengte van de omlegging is circa 3,5 km.

In de omlegging komen drie gelijkvloerse aansluitpunten die worden uitgevoerd als rotonde:

- aansluiting Garderbroekerweg/Elzenkamperweg;
- aansluiting Apeldoornsestraat;
- aansluiting Voorthuizerweg/Prinsenweg.

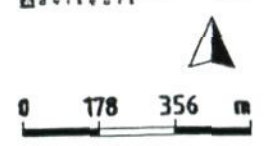
Bij de kruising van het tracé met de Brugveenseweg en met de



Verklaring

-  Bestaande weg
-  Ontworpen weg

BügelHajema





Harremaatweg zijn fietstunnels geprojecteerd. Tevens wordt in het bestemmingsplan ruimte geboden voor een mogelijk toekomstig fietspad tussen de aansluiting Garderbroekerweg en Harselaar-Zuid en voor een eventueel te bouwen fietstunnel ter hoogte van de noordelijke op- en afrit van de aansluiting op de A1.

In het bestemmingsplan zijn geluidwerende maatregelen voorzien bij de Garderbroekerweg en aan weerszijden van het tracé bij de Harremaatweg.

## **4. BELEID WAARMEE REKENING WORDT GEHOUDEN**

### **4.1 Rijksbeleid**

#### **Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening:**

In de VINEX is uitgewerkt op welke wijze "ruimtelijke kwaliteit" wordt bewerkstelligd.

#### **Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II):**

Het SVV II stelt dat bij nieuwe ingrepen in de ruimte de aspecten, leefbaarheid en verkeersveiligheid, zwaar moeten wegen.

#### **Nationaal Natuurbeleidsplan (NBP):**

Het NBP is onder meer gericht op behoud en ontwikkeling van ecologische waarden door:

- vergroting van het areaal natuurgebied;
- het creëren van verbindingen tussen natuurgebieden;
- het tegengaan van negatieve invloeden van buitenaf.

Centraal in het beleidsplan staat de ecologische hoofdstructuur (EHS). De bosgebieden ten noorden en oosten van Voorthuizen, waaronder het Wilbrinkbosch vallen onder de kerngebieden van de EHS.

#### **Structuurschema Groene Ruimte, 1993 (SGR):**

Het SGR integreert het sectorbeleid en het facetbeleid.

Overeenkomstig het NBP zijn kerngebieden van de EHS aangeduid en wordt voorzien in een aantal ecologische verbindingzones tussen Veluwe en Utrechtse Heuvelrug. Voor het gebied ten noorden en oosten van Voorthuizen wordt gestreefd naar verspreide bosaanleg. Ten noorden van Voorthuizen is daarvoor een boslocatie aangegeven.

Het Rijk zal ontwikkelingen in of nabij de kerngebieden weren, indien deze de waarden van het kerngebied aantasten. Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken. Het compenseren van kenmerken en waarden die verloren gaan is noodzakelijk. Compensatie moet zo dicht mogelijk bij de ingreep plaats vinden.

#### **Uitwerking Compensatiebeginsel SGR, 1995:**

Conform het SGR is voor de bossen bij Voorthuizen het compensatiebeginsel aan de orde. Naast compensatie van het verloren gegane oppervlak plaats zal ook compensatie plaats moeten vinden voor kwaliteitsverlies.

## 4.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

### **Plan van Aanpak Gelderse Vallei:**

De aanwijzing tot R.O.M.-gebied heeft geresulteerd in het Plan van Aanpak Gelderse Vallei. In het deel "Ontwikkelingsvisie" staat dat het agrarisch gebied ten zuiden en zuidoosten van Voorthuizen in aanmerking komt voor toepassing van het relatienota-instrumentarium, natuurontwikkeling, bosaanleg en functieverandering. Er is herstelbeleid geformuleerd voor bossen en natuurgebieden en een soortenbeleid gericht op dassen, amfibieën en vissen.

### **Streekplan Gelderland, 1996:**

De oostelijke omlegging bij Voorthuizen is in het streekplan opgenomen als "te ontwikkelen overige weg met een vastgesteld tracé". Op het moment van vaststelling van het streekplan was de oostelijke omlegging nog geen m.e.r.-plichtige activiteit. In de streekplanzone aan weerszijden van het tracé is de landbouw de belangrijkste functie. Ontwikkelingen dienen het karakteristieke landschap en de cultuurhistorische waarden te versterken. Het noordelijke deel van het plangebied aangewezen als "strategische actiegebied" waar extra inspanningen ten behoeve van de natuur zijn gerechtvaardigd.

### **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (1997):**

De oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen is in dit plan aangegeven als "toegezegde weg, met besluitvorming gereed tot aan Provinciale Staten, voor de periode 2002-2005". In het meerjaren investeringsprogramma zijn de benodigde gelden opgenomen.

### **Richtlijn Compensatie Natuur en Bos:**

Provincie Gelderland heeft een eigen uitwerking voor natuur- en boscompensatie. Bestemmingsplannen die ter goedkeuring bij de provincie komen, worden aan deze uitwerking getoetst.

### **Integraal Waterbeheersplan Veluwe en Vallei (IWVV) 1994-1998:**

In dit plan van een aantal Gelderse waterschappen, het Zuiveringschap Veluwe en de provincie Utrecht wordt het te voeren beleid en beheer beschreven.

## 4.3 Gemeentelijk beleid

### **Structuurschets 1991, Barneveld:**

De Structuurschets voorziet onder andere in een combinatie van de oostelijke omlegging bij Voorthuizen met de uitbreiding van het bedrijfsterrein Harselaar-Zuid. Tevens bevat de schets de

verwachting dat zonder omlegging, de verkeersdruk in Voorthuizen verder zal toenemen.

**Landschapsbeleidsplan 1992, Barneveld:**

In het landschapsbeleidsplan is de ontwikkeling aangegeven van verbindingzones waarbij het gaat om het gebied Kallenbroek als verbinding tussen de kleinschalige bosgebieden bij Scherpenzeel en het gebied Appelsche en Kruishaarsche heide (Nijkerk) ten noorden van Voorthuizen en het gebied tussen de kleinschalige bos- en natuurgebieden ten oosten van Voorthuizen (Wilbrinkbosch) en ten noorden van Stroe. Verder wordt gedacht geschonken aan behoud en herstel van karakteristieke landschapskenmerken, het versterking van lijnvormige beplantingsstructuren en het opheffen van barrières voor diersoorten.

**Bestemmingsplan buitengebied Barneveld 1983:**

Het geldende bestemmingsplan bestemt het grootste deel van het plangebied als "Agrarisch gebied met behoud van landschappelijke waarden". Hier geldt een aanlegvergunningstelsel voor het verwijderen van houtsingels en sloten. Verder komen de bestemmingen "Bos", "Natuurgebied" en "Verblijfsrecreatie" voor. Ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan buitengebied heeft de Raad in februari 1998 de Ontwikkelingsschets vastgesteld. Hierin is aangegeven dat in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied rekening wordt gehouden met de oostelijke omlegging van de N303.

**Verkeersplan Voorthuizen 1997:**

Ten einde de verkeerssituatie in het centrum, op de doorgaande hoofdwegen en in de woonstraten van Voorthuizen te verbeteren is het Verkeersplan Voorthuizen opgesteld. In het plan worden maatregelen voorgesteld om de geconstateerde problemen op te lossen, rekening houdend met de aanleg van de oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen.

**Landschapsbeleidsplan Nijkerk 1993:**

Het grondgebied van Nijkerk is van belang voor circa 200 m van het tracé. In het Landschapsbeleidsplan wordt het Wilbrinkbosch ingedeeld bij het heide-ontginningslandschap. In dit type landschap wordt gestreefd naar versterking van het oorspronkelijke karakter van de heiderestanten. In gebieden zoals het aangrenzende Prinsenkamp, is een uitbreiding van verblijfsrecreatie mogelijk.

**Bestemmingsplan buitengebied Nijkerk:**

De oostelijke omlegging van de N303 doorsnijdt de bestemmingen "bos" en "verblijfsrecreatie" uit het geldende bestemmingsplan. Bij de in voorbereiding zijnde planherziening zal rekening worden gehouden met de omlegging.

## **5. DE ALTERNATIEVEN**

Wat betreft de in beschouwing te nemen alternatieven doet zich in dit geval een bijzondere situatie voor. De voorgenomen activiteit is de resultante van een langdurig besluitvormingsproces. In dit proces is zowel een westelijke omlegging aan de orde gekomen, als verschillende tracévarianten van de oostelijk omlegging. In het navolgende wordt hierop nader ingegaan.

### **5.1 Besluitvorming met betrekking tot de tracé-keuze oostelijke omlegging N303**

Aan het besluit om het doorgaande verkeer door Voorthuizen via een oostelijke omlegging van de N303, volgens de "1-Combi-variant" om te leiden, is een lang proces van wikken en wegen vooraf gegaan.

In het voorontwerp streekplan Veluwe, dat in 1968 door het provinciaal bestuur werd gepubliceerd, wordt het tracé van de West-Veluwe-route voor het eerst genoemd. Dit zou een nieuwe wegverbinding moeten worden tussen Ede en Putten.

Het hoofddoel van de nieuwe weg is om het doorgaande verkeer te weren uit de kernen van Lunteren, Barneveld, Voorthuizen en Putten. Inmiddels is het deel ten zuiden van de A1 grotendeels gerealiseerd. In de uitvoering is daarbij in eerste instantie gekozen voor een autoweg (S1). Deze is vervolgens getransformeerd tot autosnelweg A30. Slechts de hieraan ontbrekende schakel in zuidelijke richting tussen de N224 en de A12 moet nog worden uitgevoerd.

In 1979 stellen Provinciale Staten het streekplan Veluwe vast. Daarbij wordt het ontbrekende deel van S1 ten noorden van de A1 als geprojecteerde weg aangegeven. De provincie heeft in 1984 een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in het rapport "Verkeersonderzoek regio Voorthuizen-Ermelo-Nijkerk" van maart 1985. Hieruit blijkt dat de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de S1 een voldoende renderend project zal zijn. In het Streekplan Veluwe van 1987 is de (westelijke) doortrekking van de S1 dan ook opgenomen. In 1988 stemmen Provinciale Staten en de gemeente Barneveld er mee in om de doortrekking van S1 ten westen van Voorthuizen te realiseren.

In 1989 komt de gemeente echter op dit besluit terug. In de raadsvergadering van november 1989 besluit de Raad van de gemeente Barneveld om de bestemmingsplanherziening ten behoeve van de realisering van het ontbrekende noordelijke deel van

de S1 niet vast te stellen. Dit besluit werd om twee redenen genomen (redenen die nog steeds gelden). Enerzijds zou het betreffende tracé ten westen van Voorthuizen het verkeer in de kern te weinig ontlasten. Anderzijds zouden de belangen van landbouw, natuur en landschap ernstig worden geschaad. Daarmee is de westelijke omlegging als deel van de S1 van de N303 van de baan. Toch onderkent de gemeente de noodzaak voor de vermindering van de verkeersdruk in het centrum van Voorthuizen en het belang op termijn van een verbeterde ontsluiting van de regio naar de A28.

Op 28 mei 1991 stelt de Gemeenteraad de Structuurschets voor de kernen Barneveld en Voorthuizen vast. Belangrijke onderdelen in deze schets zijn:

- uitbreiding en ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar met aansluiting op de rijksweg A1
- een oostelijke rondweg Barneveld (gemeentelijke weg)
- een verkeersontlasting van Voorthuizen door middel van een oostelijke omlegging Voorthuizen (provinciale weg N303)

Voor de gemeente Barneveld biedt de oostelijke omlegging Voorthuizen ten opzichte van de westelijke omlegging een betere oplossing vanwege een grotere ontlasting van het centrum van Voorthuizen. Dit geldt met name in de oost-west-richting. Gedeeltelijk betreft het hier recreatief verkeer dat van de oostelijke omlegging gebruik zal gaan maken. Aan de oostzijde van Voorthuizen bevinden zich vele verblijfsrecreatiebedrijven, waarvan de bezoekers voor een groot deel uit het westen komen. Daarnaast kent de oostelijke omlegging een nieuwe aansluiting op de A1. Dit heeft tot gevolg dat er een directe ontsluiting mogelijk wordt van het recreatiegebied Zeumeren, de toekomstige woonwijk ten zuiden van Voorthuizen, het zich sterk ontwikkelende bedrijfsterrein Harselaar-Zuid en de regionale vuilstort.

Nadat de westelijke omlegging Voorthuizen uit de plannen is verdwenen, heeft de provincie het idee van de oostelijke omlegging in samenwerking met het rijk verder in studie genomen. Op basis van de nota "Effecten oostelijke omlegging Barneveld/Voorthuizen" (Provincie Gelderland - Dienst WVG, augustus 1992) heeft de Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Wegen in haar vergadering van 25 september 1992 ingestemd met de keuze voor een oostelijke omlegging Voorthuizen. Uit deze nota blijkt dat de oostelijke omlegging meer verkeer van de bestaande wegenstructuur onttrekt dan de westelijke omlegging. Ook wat betreft verkeersveiligheid scoort de oostelijke omlegging beter.

Nadat de provincie zich in 1992 akkoord verklaart met de oostelijke variant, met als nadrukkelijke voorwaarde het optimale behoud van de natuur, is aan het ingenieursbureau DHV opdracht verleend een

tracé-studie uit te voeren. Die tracé-studie is in november 1993 afgerond. Uit de tracé-studie komen vier tracé-varianten te voorschijn.

Aan de vier mogelijke tracés is ook de zogenaamde "nul-optie" toegevoegd. Het treffen van verkeersremmende maatregelen in de bestaande N303 zonder omlegging wordt daarbij als nul-optie beschouwd.

Onder de naam tracé 5 is in de inspraak een oostelijk van de overige varianten gelegen variant aangedragen. Deze is in de verdere procedure als gelijkwaardige optie meegewogen.

Met deze opties is in januari 1994 de inspraakprocedure gestart.

In mei 1994 laat de directie Gelderland van Rijkswaterstaat per brief haar standpunt weten. Het standpunt is dat een extra oostelijke aansluiting op de A1 voor de gemeente Barneveld onlosmakelijk verbonden is met de totstandkoming van een oostelijke omlegging van de N303. Daarmee is de nul-optie uitgesloten. Aangezien de oostelijke aansluiting op de A1 als essentieel voor het bedrijfsterrein Harselaar-Zuid en andere genoemde locaties wordt beschouwd is de stellingname van Rijkswaterstaat wel een doorslaggevend argument voor een van de oostelijke tracés.

De Gemeenteraad van Barneveld heeft zich na inspraak, overleg en diverse raadscommissievergaderingen laten overtuigen van de noodzaak van een oostelijke omlegging van de N303. Elk van de onderzochte oostelijke opties heeft echter ook nadelen.

De meest oostelijk gelegen tracé-variant is duur en heeft een lage functionaliteit. De tracés 1-midden en 1-oostelijk hebben respectievelijk als nadeel dat die op korte afstand van De Steenkamp ligt of de camping Ackersate doorsnijdt.

Daarom is gezocht naar een combinatie van de tracédelen die de ernstige nadelen uitsluit. Die oplossing is gevonden in de "tracé-1-combi" variant. Dit blijkt de enige variant die binnen het budget en de randvoorwaarden een werkelijke oplossing biedt voor de verkeersproblematiek, zonder de belangen van omwonenden, recreatie, landbouw, natuur en landschap onevenredig te schaden. De Gemeenteraad van Barneveld heeft zich uiteindelijk in juni 1994 uitgesproken voor deze "tracé-1-combi" variant.

Provinciale Staten van Gelderland hebben het gemeentelijk besluit tot de "tracé-1-combi" variant in april 1995 overgenomen. Deze variant is opgenomen in het op 25 september 1996 vastgestelde Streekplan.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijkerk heeft zich op 21 januari 1997 akkoord verklaard met de door de gemeente Barneveld gekozen tracé-variant. In haar vergadering van 4 februari 1997 heeft de Raadscommissie Ruimte en Middelen

van gemeente Nijkerk dit besluit instemmend voor kennisgeving aangenomen.

Opgemerkt moet worden dat voor zowel de tracé-studie als het streekplan geen MER is uitgevoerd, omdat op dat moment de omlegging van de N303 geen m.e.r.-plichtige activiteit was.

## **5.2 Alternatieven**

Het voorgaande leidt er toe dat in het MER de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de wettelijke verplichte alternatieven in beschouwing worden genomen:

### **Voorgenomen activiteit:**

Dit betreft de aanleg van de oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen, zoals omschreven in hoofdstuk 3. Wat betreft de detaillering wordt aangesloten bij het op te stellen bestemmingsplan.

### **Nulalternatief:**

Bij het nulalternatief wordt de verwachte situatie tot het jaar 2010 beschreven, wanneer niet tot uitvoering van de oostelijke omlegging van de N303 wordt overgegaan. Uitgangspunt daarbij is dat plannen en projecten waarover reeds een besluit is genomen zullen worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 4). In verband met de reeds genomen besluiten en gezien de aard van de problemen kan het nulalternatief niet als een reëel alternatief worden beschouwd.

De nulsituatie wordt gebruikt als referentiekader. Dit houdt in dat de effecten die naar verwachting zullen optreden bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit zullen worden vergeleken met de nulsituatie.

### **Meest milieuvriendelijk alternatief:**

Het meest milieuvriendelijk alternatief wordt, nadat de effecten van de voorgenomen activiteit zijn beschreven, opgebouwd met de (combinatie) van maatregelen die mogelijk zijn om de nadelige milieugevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren.



## 6. EFFECTEN

Bij de beschrijving van de milieu-effecten wordt rekening gehouden met de volgende punten:

- Per milieu-aspect wordt het beïnvloedingsgebied aangegeven. Het studiegebied kan derhalve groter zijn dan het feitelijke plangebied.
- Gemotiveerd wordt de wijze waarop de milieu-effecten zijn bepaald en beschreven.
- Voorzover mogelijk wordt aangegeven:
  - of effecten tijdelijk of permanent zijn;
  - of effecten ophefbaar of onomkeerbaar zijn;
  - of effecten op korte termijn of lange termijn spelen;
  - of effecten bij aanleg of tijdens de gebruiksfase optreden;
  - in hoeverre cumulatie van effecten kan optreden.
- Niet alleen de negatieve effecten op het milieu worden beschreven, ook de positieve effecten op het milieu komen aan de orde.

De effecten worden bepaald aan de hand van toetsingscriteria die worden afgeleid uit de richtlijnen en de beschrijving van de aanwezige waarden en de autonome ontwikkelingen (bestaand beleid). Waar mogelijk worden de effecten kwantitatief beschreven. Indien dit niet mogelijk is zullen de effecten in elk geval kwalitatief worden beschreven.

In het navolgende wordt voor de onderscheiden milieu-aspecten een globale opsomming van mogelijke effecten gegeven die in het MER worden onderzocht:

### **Bodem en water:**

- actieradius en grootte van hydrologische effecten;
- de toekomstige waterhuishouding van het gebied (waterafvoer, peilbeheersing en dergelijke);
- kwaliteitsveranderingen in bodem, grondwater en/of oppervlaktewater door de voorgenomen inrichting van het gebied;

### **Natuur:**

- aantasting, afname of verdwijning van soorten, biotopen en (delen) van ecosystemen. Een en ander hetzij direct als gevolg van de bestemmingsveranderingen, hetzij indirect als gevolg van verandering in grondwaterstand, verandering van kwel, verandering van waterkwaliteit en dergelijke;
- cascade-reacties van direct beïnvloede natuurwaarden die op hun beurt andere natuurwaarden aantasten (bijvoorbeeld het

verdwijnen van een voedselplant waardoor een van die plant afhankelijk diersoort verdwijnt);

- verstoring van ecologische relaties en de gevolgen daarvan;
- positieve effecten voor natuur en landschap door toepassing van natuurbouw;

**Landschap:**

- aangeven welke bestaande landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische elementen en relaties verloren gaan;
- aangeven hoe waardevolle elementen zijn in te passen in de inrichting van het gebied;
- aanduiden en beoordelen van de visueel-ruimtelijke veranderingen van het plangebied, alsmede de visuele werking die daarvan uitgaat op de omgeving;

**Woon- en leefmilieu:**

- gevolgen voor het woon- en leefmilieu in het plangebied en direct aangrenzende gebieden (onder andere de effecten voor de oorspronkelijke bestemmingen, zoals landbouw, wonen en recreatie);
- de te verwachten verkeersintensiteiten op het bestaande wegennet en de nieuwe infrastructuur en de effecten wat betreft de verkeersveiligheid;
- de gevolgen voor de omgeving in verband met geluid;
- de toe- of afname van veiligheidsrisico's van de aanwezige gevarenbronnen.

Voorzover mogelijk en relevant wordt bij de te constateren milieueffecten aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om nadelige milieugevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. In het bijzonder wordt aandacht geschonken aan natuurcompensatie.

In het MER wordt een vergelijking opgenomen van het referentie-alternatief (Nulalternatief) met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en het Meest milieuvriendelijke alternatief.

De vergelijking wordt gebaseerd op de ontwikkelde normen en streefwaarden van het milieubeleid.

Teneinde een onderlinge vergelijking van ongelijksoortige zaken te voorkomen vindt de vergelijking van de alternatieven per aspect en per alternatief plaats.

## 7. VERVOLGPROCEDURES

Zoals in de inleiding is aangegeven is de startnotitie het begin van de m.e.r.-procedure. Na bekendmaking wordt de startnotitie op de volgende plaatsen ter inzage gelegd:

- **afdeling ROV, gemeentehuis Nijkerk;**
- **afdeling RO, gemeentehuis VROM Barneveld.**

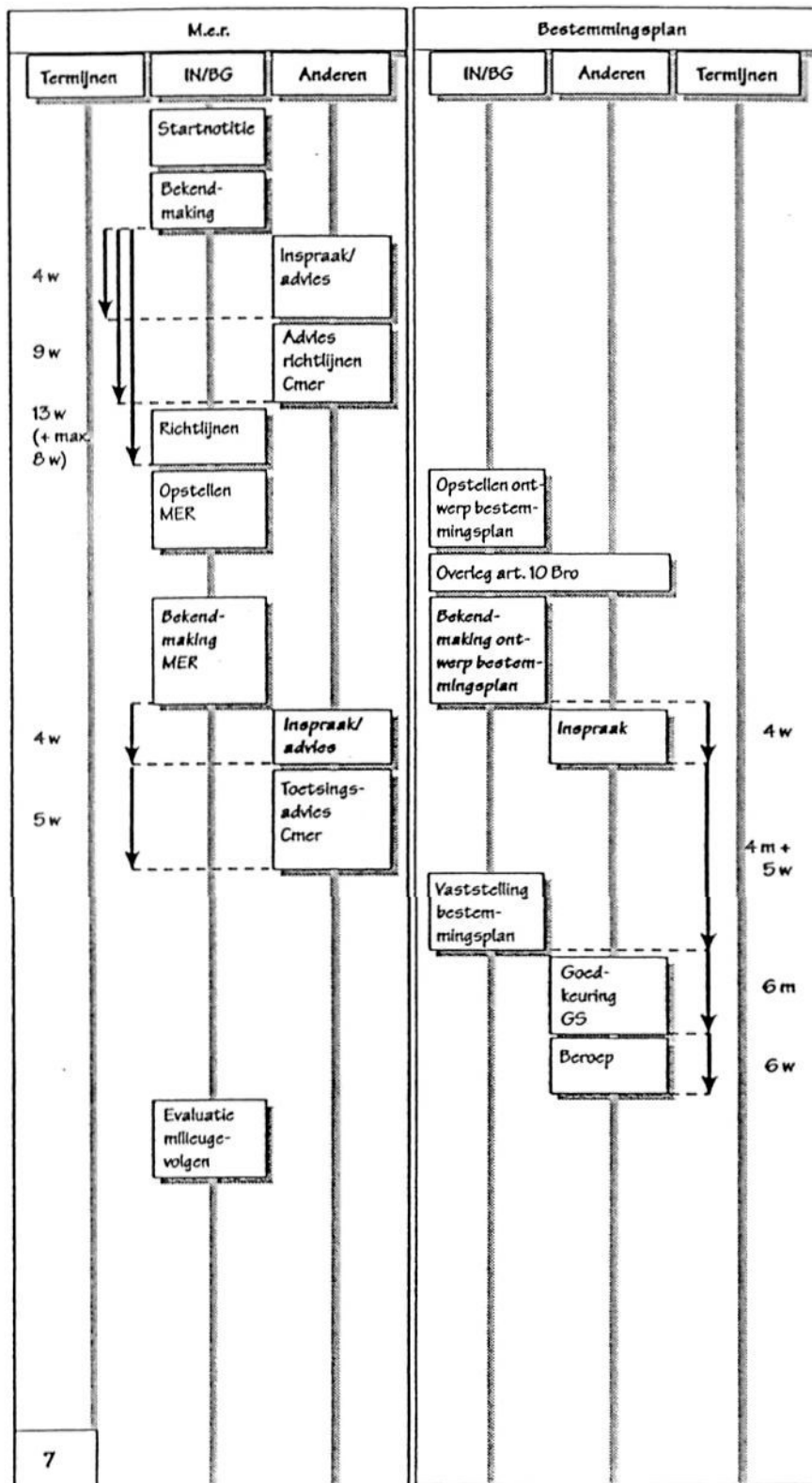
Iedereen heeft de gelegenheid om binnen 4 weken na de bekendmaking van deze startnotitie daarop schriftelijk te reageren. Schriftelijke reacties kunnen binnen deze termijn worden gezonden naar:

**Gemeente Barneveld**  
**Postbus 63**  
**3770 AB Barneveld**

Aan het begin van de termijn van 4 weken wordt een informatie- en inspraakavond georganiseerd. Bij deze gelegenheid kunnen ook mondelinge reacties op de startnotitie worden gegeven.

Op basis van de startnotitie, de binnengekomen inspraakreacties en het advies van de (onafhankelijke) Commissie voor de m.e.r., stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) vast. In deze richtlijnen zal worden aangegeven welke onderzoeksaspecten en alternatieven de initiatiefnemer in het op te stellen MER moet behandelen.

In het bijgevoegde schema is de verdere procedure van het MER en de relatie met het op te stellen bestemmingsplan voor de oostelijke omlegging van de N303 bij Voorthuizen aangegeven.





---

Raadhuisplein 2 Postbus 63 3770 AB Barneveld

Telefoon (0342) 495 911 Fax (0342) 495 376 E-mail: [gembar@barneveld.nl](mailto:gembar@barneveld.nl)