



Bezoekadres  
Huis der Provincie  
Markt 11  
6811 CG Arnhem

Postadres  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem

Commissie voor de m.e.r.  
T.a.v. de heer B. Barten  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

telefoonnummer (026) 359 91 11  
telefaxnummer (026) 359 94 80  
e-mailadres [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)  
internetsite [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

datum 28 juni 2010  
zaaknummer 2006-004608  
onderwerp  
Aanvullende informatie MER N303 omleiding Voorthuizen

Geachte heer Barten,

In het kader van de MER N303 Omleiding Voorthuizen spraken wij op 10 mei 2010 met uw werkgroep over een aantal vragen die er bij bestudering van de stukken zijn gerezen. Ter bevestiging van hetgeen wij bespraken stuurde u ons op 17 mei 2010 een memo met een drietal onderwerpen waarover u ons verzoekt om aanvullende informatie 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.

In deze brief voorzien wij u van aanvullende informatie waarmee wij menen dat u het toetsingsadvies zult kunnen afronden.

Voordat we dat doen geven wij u eerst nog een overzicht van het procesverloop tot heden en van de voortgang sinds de formele start van de procedure in 2004. Tijdens het overleg met de werkgroep toonde u daarvoor namelijk belangstelling.

### **Procesverloop en voortgang**

De formele 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 uw commissie 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.

inlichtingen bij **mw. P.H.C.W. van Burk**  
e-mailadres [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

telefoonnummer (026) 359 85 98

BNG 's-Gravenhage, rekeningnummer 28.50.10.824  
Rabobank, rekeningnummer 14.39.37.529  
ING, rekeningnummer 869762  
btw-nummer NL001825100.B03

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. De voortgang daarvan werd gedurende het proces door diverse interne en externe omstandigheden vertraagd. Onder meer het grote aantal betrokken partijen in de ambtelijke projectgroep en de ambtelijke en maatschappelijke klankbordgroepen, maakte de voortgang van de besluitvorming stroperig.

In september 2006 is ten behoeve van de discussie in de klankbordgroepen een tussentijds concept van het MER verschenen. Daarmee bleek overduidelijk hoezeer het project de gemoederen bezig hield. In de klankbordgroepen ontstond een moeizaam voortschrijdende discussie.

Vooraf onenigheid over de probleem- en doelstellingen, onduidelijkheid over de vraag of het project zich zou moeten beperken tot het leefbaarheidsprobleem langs de weg bij Voorthuizen of tot een brede visie op de bereikbaarheid van de Gelderse Vallei en het ontbreken van een duidelijke planning lijken daaraan debet.

Gedurende 2007 werd het milieuonderzoek voortgezet, maar met de wijsheid van nu lijkt dat te zijn gebeurd zonder duidelijk kader en houvast. Wel heeft de provincie zich op basis van de conceptresultaten van de m.e.r. in het Provinciale Statenakkoord 2007 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 daarnaast ook de varianten Midden-Oost en de gemeentelijke voorkeursvariant Oost inclusief een nieuwe aansluiting op de A1 worden betrokken.

Begin 2008 werd duidelijk dat de lopende onderzoeken op onderdelen dienden te worden 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.

Later in de zomer van 2008 ontstond opnieuw onduidelijkheid doordat de voorziene ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar en de externe ontsluiting daarvan niet helder bleek. Ook was niet duidelijk hoe die ontwikkeling in het verkeersmodel en daarmee in de effectbeschrijving moest worden opgenomen. Een ongelukkige samenloop van de te actualiseren verkeersmodelstudie met de vakantieperiode vertraagde het proces andermaal.

In de tweede helft van 2008 werd bij de oplevering van conceptrapportages overduidelijk dat er sprake was van een meningsverschil tussen opdrachtgever en opdrachtnemer van het milieuonderzoek over de te onderzoeken situaties en de onderzoeksmethodiek, zodat opnieuw vertraging ontstond. Begin 2009 werd evenwel het eindconcept MER opgeleverd. Tegelijkertijd vond een wisseling van de wacht plaats; de tot dan toe betrokken projectmanager van de initiatiefnemer verliet de provincie Gelderland en werd opgevolgd door de huidige projectmanager.

In overleg met Gedeputeerde Staten werd met de wisseling van de wacht het initiatief verengd; het tot dan toe steeds verder uitdijende initiatief werd beperkt tot het aanpakken van het leefbaarheidsprobleem te Voorthuizen. Vervolgens werd in maart 2009 in overleg met de gemeente Barneveld besloten om alsnog 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 voor eenieder overzichtelijker.

Vrijwel direct aansluitend publiceerde de gemeente Barneveld de MER voor de ontwikkeling van Harselaar. Na toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en een daarop volgende aanvulling werd dit MER eind 2009 vastgesteld door de gemeenteraad.

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.

Nadat ook aan de zijde van de gemeente Barneveld een wisseling van de wacht plaatsvond – eind 2009 trad een nieuwe projectleider aan voor de m.e.r. Harselaar – is de daarop volgende periode gebruikt voor nadere kennismaking tussen de projectteams, voor nadere afstemming van de studies en redactionele afronding van het MER.

Helaas blijkt achteraf dat bij de afronding van het MER N303 Omleiding Voorthuizen de actualisatie van de Structuurvisie Barneveld 2009 (vastgesteld januari 2009) en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP, vastgesteld januari 2010) aan de aandacht van het projectteam is ontsnapt.

### **1. Passende beoordeling**

Per e-mailbericht van 18 mei 2010 hebben wij u reeds geïnformeerd over de situatie ten aanzien van de passende beoordeling. Voor de volledigheid herhalen wij hier dat bericht.

Tijdens ons overleg van 10 mei in Utrecht lieten wij ons verrassen door de opmerkingen in de tekst van het MER die 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 meestens 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 N344 de komende jaren wijzigt van gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80km/h naar erftoegangsweg 60km/h. De constatering tijdens ons overleg klopte echter niet met het beeld dat wij daarbij hadden, vandaar dat wij ons lieten verrassen.

De verklaring achteraf is dat de het origineel van afbeelding 6.1 groter is dan in het MER afgedrukt 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 A1/Stroe neemt, zal in de alternatieven de snelste route naar het hoofdwegennet kiezen, namelijk via de Baron van Nagellstraat naar de A1/Barneveld en dus niet (meer) via de N344 naar de A1/Stroe.

Kortom, de intensiteiten op de N344 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.

Ter toelichting is de volledige figuur van afbeelding 6.1 als bijlage bij deze brief meegestuurd, waarop is te zien dat in de rechter bovenhoek wegvak 21 het wegvak is dat langs de Veluwe loopt.

## **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 A1 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 geconstateerde 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/Oude Zeumerseweg en verder van ontsluiting via de Bakkersweg en de Molenweg/Garderbroekerweg. Omdat het verschil in status en functie van deze wijkwegen sterk afwijkt van de eventuele nieuwe regionale gebiedsontsluitingsweg N303 Omleiding Voorthuizen in de alternatieven Midden-oost en Oost, moet er vanuit worden 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 en gaat dan op in de achtergrondintensiteiten.

Per etmaal genereert de woonwijk dan maximaal 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 A1 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 de diffuse wegnetwerk 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 leefbaarheidsproblematiek.

Voor alle alternatieven geldt dat de nieuwe verkeerssituatie voor vrijwel alle wegvakken leidt tot een verlaging van de intensiteiten en daarmee tot een verbetering 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 andere knelpunten danwel 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 A1. 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. Onderbouwing keuze MMA**

Zoals aangegeven in de toelichting bij punt 2 voorzien wij op basis van de analyse van de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden vanuit 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 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 bossage 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 vernietigd danwel 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.

Volgens Natuurbalans zouden deze voorzieningen feitelijk ook al in de huidige situatie moeten worden getroffen. Indien dus 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 bebouwing 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 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 aanwonenden 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 Omléiding 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 tracé van de N303 Omléiding Voorthuizen dat aansluit op de Rubensstraat/Voorthuizerweg net ten zuiden van de begraafplaats – goed vergelijkbaar met de variant Nijkerk.

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 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 verkeertechnische 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.

**Tenslotte**

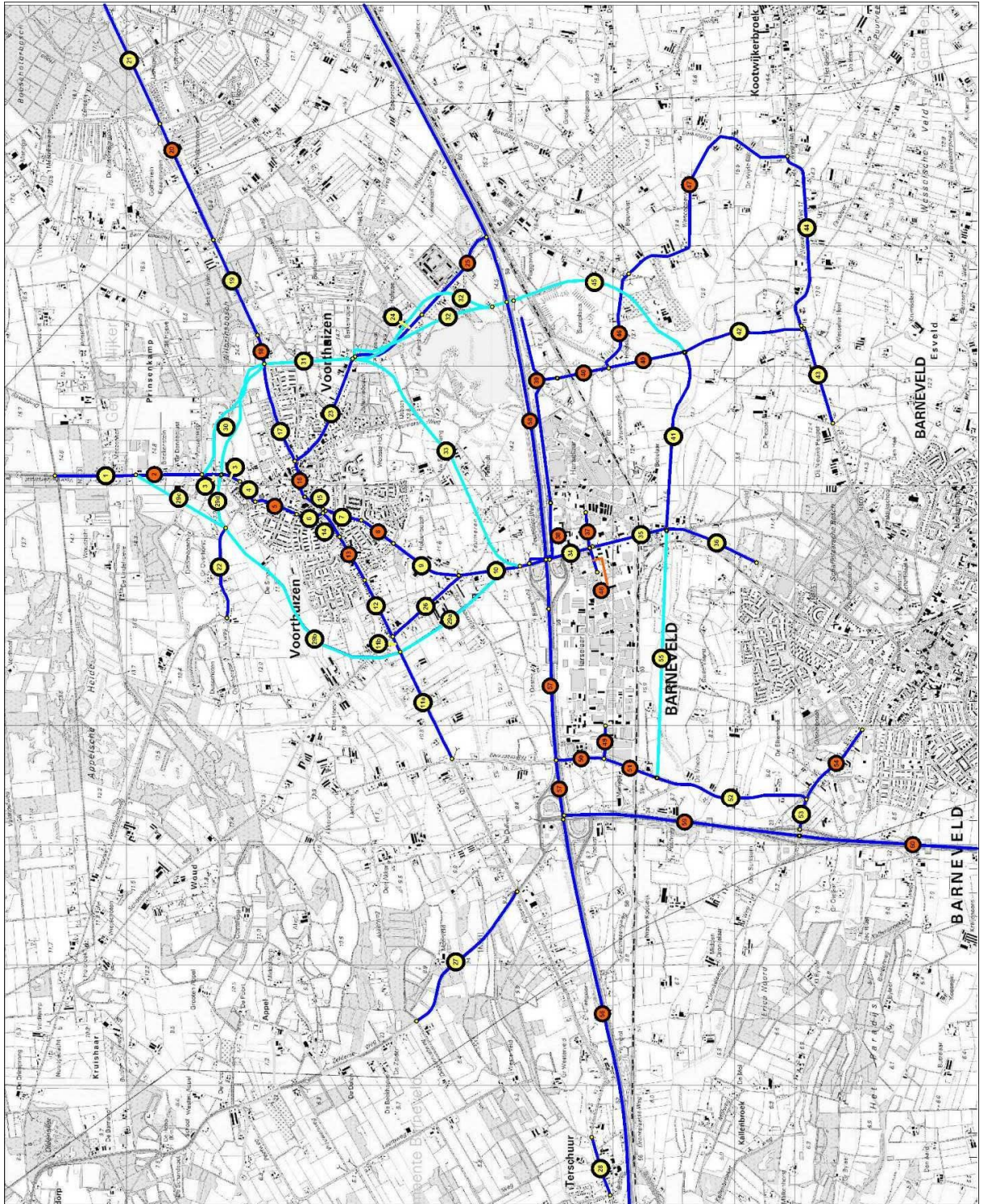
Rest ons u nogmaals te danken voor de gelegenheid die u ons bood om de werkgroep te voorzien van aanvullende informatie inzake het MER N303 Omleiding Voorthuizen. Graag vernemen wij of u met de aanvullende informatie in deze brief geholpen bent en of u wellicht nog behoefte heeft aan een toelichtend gesprek. In alle gevallen verzoeken wij u contact op te nemen met onze projectassistent, Petra van Burk. Zij is bereikbaar op telefoonnummer 026 359 8598 of via email [p.van.burk@prv.gelderland.nl](mailto:p.van.burk@prv.gelderland.nl)

Hoogachtend,  
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,

ir. A.J. Smith  
projectmanager Uitvoeren Werken

Bijlage: 1

**Bijlage:** gemodelleerde wegvakken (afbeelding 6.1)





Kopie van de brief aan:

A. Smith      UW/PMP

P. van Burk    UW/ABG