



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# N303 Omleiding Voorthuizen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
en de aanvulling daarop

1 september 2010 / rapportnummer 996-180





## 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 provinciaal inpassingsplan voor de omleiding is een milieueffectrapport opgesteld. Provinciale Staten van Gelderland zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden 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 milieuvriendelijk alternatief.

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

De Commissie<sup>1</sup> is van oordeel dat **de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER en de aanvulling tezamen aanwezig is.**

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 leefbaarheidsproblemen 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 milieuvriendelijk 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.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*. Voor zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar bijlage 2.

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 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.

## 2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

### 2.1 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 instandhoudingsdoelstellingen. In dat geval is een passende beoordeling, gevolgd door een ADC-toets<sup>2</sup> 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. 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 A1/Stroe neemt, zal in de alternatieven de snelste route

---

<sup>2</sup> Dit houdt op grond van art. 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?

naar het hoofdwegenet kiezen, namelijk via de Baron van Nagellstraat naar de A1/Barneveld en dus niet (meer) via de N344 naar de A1/Stroe;

- het regime van de N344 de komende jaren wijzigt van gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80km/h naar erftoegangsweg van 60km/h.

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

## 2.2 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 Blankensgoeden 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 A1**

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 ondermeer een tweede oostelijke aansluiting op de A1 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 Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan zoals het realiseren van een oostelijke verbinding met aansluiting op de A1 en een westelijke tweede toevouerroute 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 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. 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 A1**

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 A1. Deze situatie ligt echter niet voor de hand omdat dan Rijkswaterstaat de huidige aansluiting ter hoogte van de Baron van Nagellstraat zal willen opheffen<sup>3</sup> en de meerkosten van een oostelijke variant met nieuwe aansluiting aanzienlijk zijn en als niet reëel gezien kunnen worden.<sup>4</sup>

Wanneer een nieuwe oostelijke aansluiting op de A1 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 Voorthuizen<sup>5</sup> 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 ontwikkelingen<sup>6</sup> die een groot effect op het toekomstig verkeersbeeld zullen hebben. De effecten hiervan zullen in vervolg (m.e.r.) procedures onderzocht worden.

## **2.3 Onderbouwing meest milieuvriendelijk 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

---

<sup>3</sup> Rijkswaterstaat geeft aan dat zij een terughoudend beleid voert inzake nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet, zie zienswijze 41, bijlage 2.

<sup>4</sup> Zonder nieuwe oostelijke aansluiting op de A1 zal de oostelijke ring van Barneveld naar verwachting ten zuiden van de Harselaar weer terugbuigen en op de Baron van Nagellstraat aansluiten.

<sup>5</sup> Bijvoorbeeld door de keuze voor de het alternatief Midden-Oost in plaats van de Westelijke omleiding waarvan in het gemeentelijk verkeer en vervoerplan wordt uitgegaan.

<sup>6</sup> Zoals de wijze van ontsluiting van de nieuwe woonwijk Voorthuizen-Zuid, het wel/niet realiseren van een nieuwe oostelijke aansluiting op de A1 en het handhaven of opheffen van de huidige aansluiting. In de gemeentelijke plannen wordt het doortrekken van de A30 naar de A28 eveneens open gehouden.

keuze van het meest milieuvriendelijk 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 hoofdstructuur<sup>7</sup> en landschappelijke waarden zo veel mogelijk beperken, zoals de Variant Nijkerk<sup>8</sup>.

#### *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 milieuvriendelijk 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 foerageroutes zullen standaard bij alle alternatieven gemitigeerd of gecompenseerd worden.

---

<sup>7</sup> Veel insprekers vinden dat in het MER onvoldoende rekening is gehouden met de doorsnijding van de robuuste ecologische verbindingzone tussen Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug (de landgoederen "Overhorst" en "De Appel"), zie zienswijzen 4, 7, 8, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 24, 27, 31, 38 en 39, bijlage 2.

<sup>8</sup> 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 2. Deze variant heeft als voordeel dat de aanwezige robuuste ecologische verbindingzone niet wordt aangetast.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** College van Gedeputeerde Staten van Gelderland

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van Gelderland

**Besluit:** vaststellen van het provinciaal inpassingsplan voor de N303 omleiding Voorthuizen

**Categorie Besluit m.e.r.:** C 01.2

**Activiteit:** de aanleg van een omleiding van de N303 om Voorthuizen

### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 23 december 1998

richtlijnenadvies uitgebracht: 5 maart 1999

kennisgeving nieuwe startnotitie: 14 oktober 2004

tweede richtlijnenadvies uitgebracht: 17 december 2004

tussentijds toetsingsadvies: 14 november 2005

kennisgeving MER in Barneveld vandaag en Stad Nijkerk van: 10 maart 2010

ter inzage legging MER: 16 maart 2010 tot en met 27 april 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 15 maart 2010

toetsingsadvies MER en de aanvulling daarop uitgebracht: 1 september 2010

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. J.E.M. Lax

drs. J.A.A.M. Leemans

prof. dr. F.W. Saris (voorzitter)

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op



hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Provincie Gelderland, februari 2010. Milieueffectrapport N303 omleiding Voorthuizen.
- Provincie Gelderland, juni 2010. Aanvullende informatie MER N303 omleiding Voorthuizen.
- Gemeente Barneveld, januari 2009. Structuurvisie 2009 gemeente Barneveld.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

## BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Leefbaar Voorthuizen, Voorthuizen
2. J. de wit, Voorthuizen
3. J. van der Zee, Voorthuizen
4. College van B&W gemeente Nijkerk, Nijkerk
5. A. Lozeman, Voorthuizen
6. Gelderse Milieufederatie, Arnhem
7. Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen, Voorthuizen
8. Advocatenkantoor Habitat, namens Stichting Houd Voorthuizen–west groen, Voorthuizen
9. W.J. Last, Voorthuizen
10. J.M.J. van Haarlem, Voorthuizen
11. H.H. Bergers, Voorthuizen
12. W.J. Roelofs, Voorthuizen
13. D. Hallie, Voorthuizen
14. M. Top, Voorthuizen
15. Werkgroep 'De Maat', Voorthuizen
16. G. Woudenberg, Voorthuizen
17. J. Visser–van den Brink, Voorthuizen
18. DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., namens Van Egmond, Voorthuizen
19. M. Vonhof, Voorthuizen
20. Dutechpro, Voorthuizen
21. C. Bouw–Kamphuis, Voorthuizen
22. Wolbers omgeving & recht advocatuur, namens GA1 B.V., Barneveld
23. R. Sampiemon, Voorthuizen
24. R. de Graaf, Voorthuizen
25. Van Doorne advocaten, namens Struik Foods Europe B.V., Nijkerk en Bijstein B.V., Putten
26. Stichting het Geldersch Landschap, Arnhem
27. H. van Drie, Voorthuizen
28. M. Dijkhuizen, Voorthuizen
29. S.H. van 't Ooster–Kraaij, Voorthuizen
30. Schuiteman Accountants & Adviseurs, Voorthuizen
31. M. Geluk, Voorthuizen
32. J. Dijkhuizen, Voorthuizen
33. Z. Bakker, Voorthuizen
34. L.C. van Woudenberg, Voorthuizen
35. W. Rootselaar, Voorthuizen
36. J.F. Jorritsma, Voorthuizen
37. Maatschap G. en W. van Rootselaar, Voorthuizen
38. G.W. van 't Ooster, Voorthuizen
39. D. Pannekoek, Voorthuizen
40. C. van Middendorp, Voorthuizen
41. Planvorming en Advies (WVP) Rijkswaterstaat Oost–Nederland, Arnhem
42. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Amersfoort

43. J.H. Wildeboer en K.S. Wildeboer–Mulderij, Voorthuizen
44. Leefbaar Voorthuizen, Voorthuizen
45. D. Pannekoek, Voorthuizen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport N303 Omleiding Voorthuizen en de aanvulling daarop

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 provinciaal inpassingsplan voor de omleiding is een milieueffectrapport opgesteld. Provinciale Staten van Gelderland zijn bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-3032-6



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

