



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Oostelijke Rondweg Barneveld

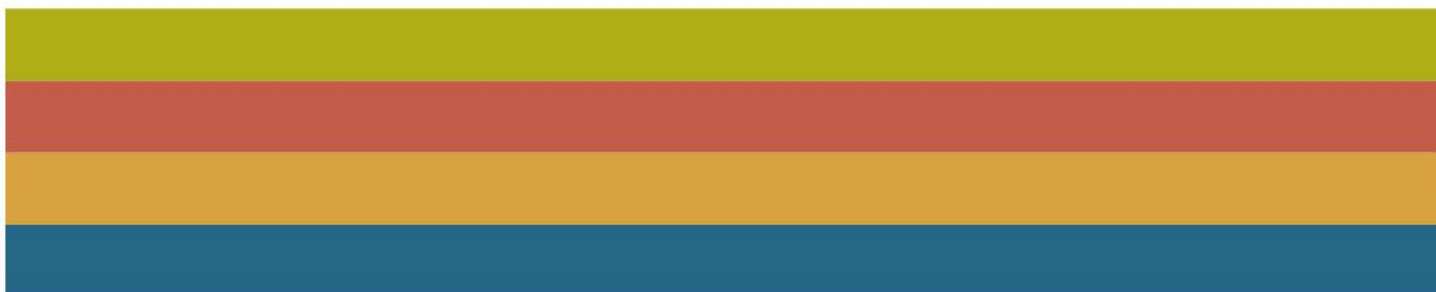
Toetsingsadvies over het eerste fase milieueffectrapport

15 maart 2022 / projectnummer: 3406



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het ‘eerste fase MER’ in het kort

De gemeente Barneveld ontwikkelt de komende jaren nieuwe woonwijken en breidt bedrijventerreinen uit. Dit zal leiden tot meer verkeer. De gemeente wil de kern van Barneveld bereikbaar en veilig houden door ingrepen te doen in de infrastructuur. Ze heeft daarvoor twee opties in beeld: het bestaande wegennet verbeteren of de oostelijke rondweg doortrekken. De gemeente wil de milieugevolgen van deze opties bij het besluit betrekken en heeft daarom een milieueffectrapport (MER) laten opstellen. Ze heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd over het ‘eerste fase MER’. In dit advies beoordeelt de Commissie of dit MER voldoende informatie bevat om het milieubelang mee te wegen in de keuze tussen de twee opties.

## **Wat blijkt uit het ‘eerste fase MER’?**

Het ‘eerste fase MER’ beschrijft nut en noodzaak van de aanpassingen aan de infrastructuur. Ook beschrijft het twee alternatieven en de milieueffecten en het doelbereik ervan. Het ‘nulplusalternatief’ omvat het vervangen van rotondes door kruisingen met verkeerslichten en het afsluiten van de aansluiting Valkseweg op de Van Zuijlen Van Nieveltlaan (ten noorden van de spoorkruising) in combinatie met een verkeersveiliger inrichting voor fietsers. Het alternatief ‘oostelijke rondweg’ gaat uit van een nieuwe rondweg aan de oostkant van Barneveld, waarbij vijf tracévarianten mogelijk zijn. Per variant kan het treinspoor bij de Barneveldse Beek via een viaduct of via een onderdoorgang gekruist worden. Alleen bij de meest westelijke tracévariant is een viaduct niet mogelijk. Zo ontstaan negen combinatievarianten binnen dit alternatief.

Volgens het ‘eerste fase MER’ voldoet het alternatief oostelijke rondweg aan drie van de vier doelstellingen van de gemeente: oplossen van verkeersknelpunten op de bestaande route door de kom (eerste doel), voorkomen van verslechtering van de leefbaarheid door de kom te ontlasten (tweede doel) en realiseren van een duurzame en robuuste verkeersstructuur (derde doel). Een zorgvuldige ruimtelijke en landschappelijke inpassing, het vierde doel, is alleen met aanvullende maatregelen mogelijk. Het nulplusalternatief voldoet volgens dit ‘eerste fase MER’ aan het eerste en vierde doel.

Het ‘eerste fase MER’ laat zien dat geen van beide alternatieven op milieueffecten uitsluitend positief of negatief scoort. Het nulplusalternatief scoort vrijwel neutraal op alle milieuaspecten. De oostelijke rondweg scoort positief op bodemkwaliteit, klimaatrobustheid en het aantal mensen dat geluidhinder ervaart, en overwegend negatief op veiligheid (Puurveenseweg), bereikbaarheid van kavels, geluidbelast oppervlak, beschermde natuurgebieden, beschermde diersoorten, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en beïnvloeding van de grondwaterstroming en grondwaterstand.

Mede op basis van het ‘eerste fase MER’ neemt de gemeenteraad een besluit over het gewenste alternatief. Dit is het voorkeursalternatief (VKA). Daarna wordt het VKA verder uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de tweede fase van het MER.<sup>1</sup>

## **Wat is het advies van de Commissie?**

De milieueffecten en het doelbereik van de alternatieven en varianten zijn overwegend goed in beeld gebracht. De Commissie constateert dat haar eerdere advies over de reikwijdte en

---

<sup>1</sup> De Commissie zal ook adviseren over de tweede fase.

het detailniveau van het MER goed is meegenomen<sup>2</sup>, zoals het beschrijven van de bestaande en te verwachten problemen die het voornemen moet oplossen, het volwaardig meewegen van een nulplusalternatief en de meest westelijke tracévariant. Aan de hand van de Ladder van Verdaas<sup>3</sup> zijn nut en noodzaak van ingrepen in de infrastructuur goed en uitgebreid in beeld gebracht.

Een deel van de maatregelen om milieueffecten te beperken is in dit 'eerste fase MER' al onderzocht, zoals voor het verminderen van geluid van de rondweg en om de rondweg in het landschap in te passen. Tot op zekere hoogte begrijpt de Commissie ook de keuze om een deel van de maatregelen pas te onderzoeken in de tweede fase, wanneer het gekozen alternatief verder wordt uitgewerkt. Als het beperken van een milieueffect echter essentieel is voor het halen van doelstellingen of de uitvoerbaarheid van een alternatief, dan is dit relevant voor de keuze tussen beide alternatieven. **In dat kader signaleert de Commissie bij toetsing van het 'eerste fase MER' dat er nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief. Het gaat om:**

- **Maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid in de kom bij het nulplusalternatief**, zoals voor het beperken van geluidhinder. Dit inzicht ontbreekt nu, maar is nodig om het nulplusalternatief volwaardig te (kunnen) vergelijken met de oostelijke rondweg. Voor dat alternatief zijn die maatregelen namelijk wel onderzocht.
- **De uitvoerbaarheid van de oostelijke rondweg vanwege stikstofdepositie op beschermde natuur**. In deze fase is het essentieel om in te schatten of de stikstofneerslag op beschermde natuur verminderd of weggenomen kan worden bij het alternatief oostelijke rondweg. Dit is nodig omdat dit alternatief anders mogelijk niet uitvoerbaar is binnen de natuurwetgeving. In dat geval blijft alleen het nulplusalternatief over. Het 'eerste fase MER' schuift dit onderzoek door naar de tweede fase. Daardoor zijn de effecten op de omgeving van eventuele maatregelen nog niet duidelijk.

Het 'eerste fase MER' laat zien dat een nieuw tracé langs het oosten van Barneveld negatieve gevolgen heeft voor landschap, natuur en oversteekbaarheid. Tegelijkertijd laat dit MER zien dat het nulplusalternatief niet aan alle doelstellingen voldoet; op doelbereik scoort het nieuwe tracé beter. **De Commissie geeft de gemeente daarom in overweging om niet direct te kiezen tussen de twee alternatieven, maar om eerst een faseringsalternatief te onderzoeken.** Hierbij kunnen urgente knelpunten opgelost worden, bijvoorbeeld via een nieuwe spoorwegkruising<sup>4</sup>, in combinatie met ingrepen in de bestaande infrastructuur in de kern van Barneveld om de leefbaarheid te verbeteren. De uitwerking van de nieuwe gemeentelijke omgevingsvisie en nieuwe ontwikkelingen aan de oostzijde van de kern (zoals woningbouw) vormen daarna kansen voor een zorgvuldige ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het resterende deel van de oostelijke rondweg en voor het beperken van milieueffecten.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het 'eerste fase MER' op te nemen, en dan pas een VKA vast te stellen. In hoofdstuk 2 licht de Commissie deze adviezen toe.

---

<sup>2</sup> Zie [het eerdere advies](#) van de Commissie.

<sup>3</sup> Deze gaat uit van beperking van het aantal autoverplaatsingen en de verschuiving naar vervoerswijzen die vanuit milieu en maatschappelijke kosten gunstiger zijn. Daarbij is het streven naar een beperking van ruimtebeslag en milieubelasting.

<sup>4</sup> Het MER laat namelijk zien dat het grootste verkeersprobleem in Barneveld mede wordt veroorzaakt doordat het verkeer vanuit het oosten (waaronder doorgaand verkeer vanuit agrarisch gebied en Kootwijkerbroek) over de N800 en de N801 de fuik van de spoorwegkruising bij de Lunterseweg inrijdt.





Figuur 1: Nulplusalternatief (links) en tracévarianten oostelijke rondweg (rechts) (bron: MER, p. 13–14)

#### **Aanleiding MER**

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de gemeente Barneveld groeit. Daardoor verwacht de gemeente dat de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid in de kern onder druk komen te staan. De verkeersstructuur van Barneveld bestaat uit een systeem van rondwegen en radialen, die ten noorden en ten westen op drie punten zijn aangesloten op het rijkswegennet. Om de verkeersafwikkeling in de kern te verbeteren wil de gemeente de infrastructuur aanpassen. De gemeente heeft twee opties: het aanpassen van bestaande infrastructuur en het completeren van de rondwegenstructuur met de oostelijke rondweg. Voor de oostelijke rondweg is een nieuw bestemmingsplan nodig. Op grond van categorie C1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is dan een project-MER vereist. Omdat een Passende beoordeling nodig is op grond van de Wet natuurbescherming, is ook een plan-MER vereist. Daarom wordt in twee fasen een gecombineerd plan- en project-MER opgesteld. In de eerste fase kiest de gemeente mede op basis van het MER een voorkeursalternatief (VKA); in de tweede fase werkt ze het VKA verder uit.

#### **Rol van de Commissie**

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Barneveld – besluit over de aanpassingen aan de infrastructuur in Barneveld.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer 3406 op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) in te vullen in het zoekvak.

## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze zijn opgenomen in een tekstkader. Naar de beoordeling van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming. De Commissie doet daarnaast ook aanbevelingen om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### 2.1 Maatregelen uitwerken voor verbetering leefbaarheid in de kom

Het 'eerste fase MER' (hierna: het MER) brengt de geluideffecten van het nulplusalternatief en de tracévarianten van de oostelijke rondweg goed in beeld.<sup>5</sup> Ook brengt het MER effectbeperkende geluidmaatregelen in beeld die nodig zijn om de geluidbelasting bij de oostelijke rondweg binnen de wettelijke normen te houden, of die bovenop de wettelijke vereisten mogelijk zijn.<sup>6</sup>

Voor het nulplusalternatief concludeert het MER dat de geluideffecten hetzelfde zijn als in de referentiesituatie. Tegelijkertijd concludeert het MER dat de leefbaarheidsdoelstelling met het nulplusalternatief niet gehaald wordt, omdat de kom met dit alternatief onvoldoende ontlast wordt.<sup>7</sup> Het MER brengt geen verdere maatregelen in beeld om de leefbaarheid in de kom te verbeteren. Om in deze fase een volledig beeld te hebben van de effecten van het nulplusalternatief is inzicht in die maatregelen essentieel, waarbij de Commissie in ieder geval denkt aan bron-, overdracht- en ontvangermaatregelen voor het beperken van geluidhinder (zoals geluidreducerende wegdekken of maatregelen aan de gevel). Dit inzicht kan bepalend zijn voor de keuze tussen het nulplusalternatief en de oostelijke rondweg.

De Commissie adviseert daarom om, voordat besloten wordt over het VKA, binnen het nulplusalternatief maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid in de kom van Barneveld in beeld te brengen.

### 2.2 Uitvoerbaarheid oostelijke rondweg inschatten vanwege stikstof

#### **Gevoeligheid Veluwe voor stikstof**

In de nabijheid van Barneveld ligt het Natura 2000-gebied de Veluwe. Dit gebied is sterk overbelast door een teveel aan stikstofdepositie over een reeks van tientallen jaren. Hierdoor zijn de natuurlijke habitats en leefgebieden vermest (met eenvormiger vegetaties door onder andere vergrassing tot gevolg) en verzuurd (wat onder andere leidt tot eikensterfte en versneld afnemende biodiversiteit door kalkgebrek en uitspoeling van mineralen). Daarnaast is op de Veluwe sprake van verdroging. Vanwege de voedselarme bodems en de verdroging is de Veluwe gevoeliger voor stikstof dan de meeste andere Natura 2000-gebieden. Vanwege de overbelasting kan een kleine toename al leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van het gebied.

<sup>5</sup> Zie hoofdstuk 6 van het MER.

<sup>6</sup> Zie pagina 148-149 van het MER.

<sup>7</sup> Zie pagina 43 van het MER.

## Effecten op habitattypen en leefgebied in de Veluwe

De aanleg en het gebruik van de oostelijke rondweg leiden zonder maatregelen tot extra stikstofdepositie. Via een 'verkennende Passende beoordeling' (voortoets) zijn de stikstofeffecten van de gebruiksfase in beeld gebracht.<sup>8</sup> Het MER concludeert dat iedere tracévariant extra stikstofdepositie veroorzaakt tussen de 0,05 en 1,00 mol/ha/jaar. Het nulplusalternatief veroorzaakt geen extra depositie.<sup>9</sup>

Het MER concludeert dat niet kan worden uitgesloten dat de stikstofdepositie vanwege de rondweg negatieve gevolgen heeft voor vier habitattypen<sup>10</sup>, waardoor een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied de Veluwe niet op voorhand kan worden uitgesloten. De Commissie benadrukt in aanvulling daarop dat de gehele westrand van de Veluwe stikstofgevoelig leefgebied is van soorten met instandhoudingsdoelstellingen voor de Veluwe. Veel doelen voor behoud, uitbreiding en/of kwaliteitsverbetering van leefgebieden zijn niet binnen bereik. Deze leefgebieden bevinden zich westelijker dan habitattypen<sup>11</sup>, dus dichterbij Barneveld dan de habitattypen. Het MER onderbouwt nu onvoldoende de conclusie dat alleen vier habitattypen significant negatief beïnvloed kunnen worden.

## Uitvoerbaarheid alternatief Oostelijke rondweg

Het MER beschrijft verder geen mitigerende maatregelen om te voorkomen dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe worden aangetast. Intern of extern salderen worden alleen als mogelijkheid genoemd, maar niet uitgewerkt. Zonder toepassing van die maatregelen mag het bestemmingsplan voor de oostelijke rondweg bij negatieve gevolgen voor de Veluwe alleen vastgesteld worden als succesvol een ADC-toets wordt doorlopen.<sup>12</sup> Omdat de lat voor het succesvol doorlopen van een ADC-toets hoog ligt en het MER de haalbaarheid daarvan niet inschat, biedt het MER geen duidelijkheid over de uitvoerbaarheid van het alternatief oostelijke rondweg.

Met andere woorden: niet duidelijk is of de gemeente überhaupt voor aanleg van de oostelijke rondweg kán kiezen, of dat het nulplusalternatief het enige uitvoerbare alternatief is. De nu ontbrekende informatie is daarom essentieel om in deze fase te kunnen kiezen tussen het nulplusalternatief en de oostelijke rondweg.

Voor het in beeld brengen van intern en extern salderen is het volgende nodig:

- Benoem de mogelijke maatregelen, zoals het uitkopen van veehouderijen en/of het verlagen van de maximum snelheid op de rondweg.
- Beschrijf per tracévariant het verwachte effect van de maatregelen voor habitattypen én leefgebieden op de Veluwe.

---

<sup>8</sup> Overigens was de (verkennende) Passende beoordeling niet beschikbaar voor de Commissie. De gemeente heeft aangegeven dat de definitieve Passende beoordeling in de volgende fase ter toetsing wordt voorgelegd.

<sup>9</sup> Zie paragraaf 10.3 van het MER.

<sup>10</sup> H2310 Stui fzandheiden met struikhei, H2330 Zandverstuivingen, H4030 Droge heiden en H9190 Oude eikenbossen.

<sup>11</sup> Bijlage 5 van [Bijlagen Beheerplan Natura 2000 Veluwe \(057\)](#); Nijssen M. et al (2019), Soortenherstelprogramma beheerplan Natura 2000 Veluwe: Ecologisch profiel en analyse knelpunten vogelsoorten, Sovon-rapport 2019/76, Stichting Bargerveen & Sovon Vogelonderzoek Nederland: Nijmegen. Sierdsema H. et al. (2020), Natuurbeheer- en zoneringsmaatregelen voor zeven aangewezen vogelsoorten in Natura 2000-gebied Veluwe, Bouwstenen Soortenherstel Beheerplan Natura 2000 Veluwe, Sovon Vogelonderzoek Nederland: Nijmegen.

<sup>12</sup> De ADC-toets bestaat op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

- Beargumenteer per maatregel of sprake is van intern of extern salderen. Bepalend zijn de Beleidsregels salderen in Gelderland.
- Houd rekening met cumulatieve gevolgen van de rondweg, bijvoorbeeld door uitbreiding van industrieterreinen en/of woningbouw en ga na of ook daar sprake kan zijn van een noodzaak van interne en/of externe saldering. Zo ja, geef aan hoe een (mogelijk) cumulatieve salderingsopgave wordt opgepakt.

De Commissie adviseert om, voordat besloten wordt over het VKA, de uitvoerbaarheid van het alternatief oostelijke rondweg in te schatten. Doe dat door mitigerende maatregelen voor het beperken van stikstofdepositie op habitattypen en leefgebieden op de Veluwe in beeld te brengen en eventueel te verkennen of een ADC-toets<sup>13</sup> succesvol doorlopen kan worden.

## 2.3 Faseringsalternatief uitwerken

Een nieuw tracé langs het oosten van Barneveld heeft meer nadelige gevolgen voor landschap, natuur en oversteekbaarheid dan het nulplusalternatief. Tegelijkertijd voldoet het nulplusalternatief niet aan alle doelen. Op doelbereik scoort het nieuwe tracé beter. De Commissie constateert echter dat het MER geen rekening houdt met een fasering of van een combinatie van het nulplusalternatief en (delen van de) oostelijke rondweg, maar zich alleen richt op de keuze tussen nulplus en de rondweg. De Commissie constateert ook dat het grootste verkeersprobleem in Barneveld mede wordt veroorzaakt doordat het verkeer vanuit het oosten over de N800 en de N801 de fuik van de spoorwegkruising bij de Lunterseweg inrijdt. Alleen al een spoorwegkruising aan de zuidzijde met aantakking van de Valkseweg (N801) en het realiseren van de oostwestverbinding tussen Harselaar Zuid en de N805 zou voor een betere verdeling zorgen. Tegelijkertijd zijn er maatregelen uit het nulplusalternatief beschikbaar die de leefbaarheid in de kern kunnen verbeteren (zie ook paragraaf 2.1 van dit advies). Gelet op de relatief negatieve milieueffecten van de rondweg en tegelijkertijd de relatief goede scores op doelbereik, geeft ze de gemeente nadrukkelijk in overweging om een extra faseringsalternatief uit te werken. Daarbij worden eerst de belangrijkste verkeersknelpunten opgelost en ook maatregelen getroffen om de leefbaarheid in de kern te verbeteren.

De verdere uitwerking van de omgevingsvisie<sup>14</sup> is daarna een kans voor een zorgvuldige ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het resterende deel van de oostelijke rondweg en voor het beperken van milieueffecten. Dit MER voor de oostelijke rondweg brengt de samenloop met andere toekomstige gemeentelijke, regionale en provinciale ontwikkelingen in beeld. Het beschrijft drie scenario's, op basis van de Strategische Visie 2030, voor woningbouwontwikkeling in het oostelijk deel van het buitengebied.<sup>15</sup> Het is in het licht van deze ontwikkelingen de vraag of een verbinding aan de oostkant van Barneveld tussen de N800 en de N801 een 80-kilometerweg moet zijn of een gebiedsontsluitingsweg (50 kilometer per

<sup>13</sup> Houd er hierbij rekening mee dat compensatie in bossen grotere uitdagingen met zich meebrengt dan in open natuurlijk terrein, waarbij bovendien moet worden aangetoond dat het niet om instandhoudingsmaatregelen gaat die sowieso al nodig zijn om te voldoen aan de verplichtingen van de Habitatrictlijn.

<sup>14</sup> De gemeenteraad verwacht in 2022 te besluiten over de nieuwe gemeentelijke omgevingsvisie, waarin alle ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving voor de lange termijn worden beschreven. Zie [de website van de gemeente over de omgevingsvisie](#), geraadpleegd op 1 november 2021.

<sup>15</sup> Mede vanwege deze toekomstige ontwikkelingen had de Commissie eerder geadviseerd om inzicht te geven in de mate waarin ontbrekende delen van het rondwegenstelsel, al dan niet in samenhang met elkaar, effect hebben op het doelbereik. Zie [het eerdere advies](#) van de Commissie.

uur). Als dat laatste het geval is, werpt dat een ander licht op de ingetekende tracés en daarmee op de effecten op onder meer gebruikswaarde, toekomstwaarde, bereikbaarheid van kavels en specifieke aspecten voor bodem en water. Het gelijktijdig aankopen van gronden en saneren van intensieve veehouderijen ter plaatse is dan ook een kans voor het wegnemen van bestaande stikstofuitstoot.

## 2.4 Effectbeoordeling onderscheidende criteria

Op basis van het MER van de eerste fase maakt de gemeenteraad een keuze tussen het nulplusalternatief en de oostelijke rondweg. De Commissie merkt op dat een aantal criteria dat nu is gebruikt voor de vergelijking tussen het nulplusalternatief en de oostelijke rondweg geen toegevoegde waarde heeft. De tracévarianten suggereren een nauwkeurigheid die er nog niet kan zijn (zie ook paragraaf 2.5 van dit advies). Ze beveelt daarom aan om in eerste instantie in deze fase een effectbeoordelingstabel te tonen waarin alleen de criteria zijn opgenomen die voor de afweging tussen de alternatieven relevant zijn.

## 2.5 Tweede fase: meer diepgang in landschappelijke en ecologische beoordeling

Het 'eerste fase MER' beoordeelt de landschappelijke effecten van de tracévarianten voor de oostelijke rondweg op een globaal abstractieniveau. Om in de tweede fase een keuze te kunnen maken tussen de tracévarianten van de oostelijke rondweg, is het essentieel om meer diepgang aan te brengen in de beoordeling, onder meer op de volgende punten:

- **Impact op éénmans-essen.** Omdat de analyse van de landschapsstructuur in deze fase nog zeer globaal is, scoren de tracévarianten van de oostelijke rondweg, behalve variant 1, vrijwel gelijk op landschappelijke effecten en op ruimtelijke kwaliteit. Daarbij zijn de 'éénmans-essen'<sup>16</sup> die karakteristiek zijn voor dit dekzandlandschap in deze eerste fase buiten beschouwing gebleven. Het rapport 'Oostelijke Rondweg Barneveld – Bouwstenen landschappelijke inpassing' laat zien dat dit aspect wel degelijk onderscheidend is voor de verschillende varianten, waartussen in de tweede fase mogelijk gekozen wordt.<sup>17</sup> De éénmans-essen worden voornamelijk aangetast bij varianten 4 en 5.
- **Impact op Barneveldse beek(-dal).** Bij de beoordeling van de effecten op het landschap en op de ruimtelijke kwaliteit van de tracévarianten met viaduct is het effect van de aanleg van een rotonde direct op de Barneveldse beek in deze eerste fase niet meegenomen. Omdat de Barneveldse beek, als onderdeel van het bekensysteem in de Gelderse Vallei, is benoemd als drager van de landschapsstructuur<sup>18</sup>, is dit een zwaarwegend aspect dat in de tweede fase moet worden meegewogen. Waarschijnlijk geeft dat een minder positieve effectscore voor de viaduct-varianten voor het criterium landschap. Bovendien zijn de natuurwaarden van het dal van de Barneveldse beek, als ecologische verbindingzone, in deze eerste fase niet meegenomen, terwijl deze wel worden aangetast door de aanleg van de rondweg.<sup>19</sup>

De Commissie beveelt aan om deze informatie op te nemen in het 'tweede fase MER'.

<sup>16</sup> Dit zijn akkerpercelen bij de boerderijen, die door de eeuwen heen zijn ontstaan.

<sup>17</sup> Achtergrondrapport bij het MER, 2021. Zie bijvoorbeeld figuur 35 daarin.

<sup>18</sup> Zie het rapport '[Landschapsontwikkelingsplan Gelderse Vallei](#)', 2005.

<sup>19</sup> Het MER brengt in deze fase wel al de effecten op de beek *zelf* als ecologische verbindingzone in beeld, maar gaat voor de tweede fase nog onvoldoende in op de actuele en potentiële natuurwaarden van het beekdal.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing ‘eerste fase MER’**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep reeds in 2019 het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. En op 27 oktober 2021 heeft de Commissie het voornemen wederom besproken met het bevoegd gezag. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Yttje Feddes  
drs. Roeland van Kerkhoff  
mr. Roel Sillevius Smitt (secretaris)  
ing. Rob Vogel  
ir. Harry Webers (voorzitter)  
ir. Ruud Westerhof

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Bestemmingsplan Oostelijke Rondweg Barneveld.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.2, “de aanleg van een autosnelweg of autoweg”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt in twee fasen een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van de gemeente Barneveld.

### **Initiatiefnemer**

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3406](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

