

BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RONDWEG VOORTHUIZEN

TOELICHTING

- ☐ concept-voorontwerp
- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld
- ☐ onherroepelijk

Juni 2013

Noordelijke Rondweg Voorthuizen

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
Hoofdstuk 2	Bestaande situatie	6
2.1	Begrenzing plangebied	6
2.2	Geldende bestemmingen	6
2.3	Ruimtelijke structuur	7
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving	8
3.1	Visie en ontwikkelingen	8
3.2	Landschappelijke inpassing	9
Hoofdstuk 4	Beleidskader	11
4.1	Rijk	11
4.2	Provincie	13
4.3	Gemeente	18
Hoofdstuk 5	Randvoorwaarden	21
5.1	Archeologie	21
5.2	Bodem	22
5.3	Bomen	23
5.4	Cultuurhistorie	24
5.5	Ecologie	24
5.6	Externe veiligheid	27
5.7	Geluid	29
5.8	Leidingen	31
5.9	Luchtkwaliteit	31
5.10	Milieueffectrapportage	32
5.11	Niet gesprongen explosieven	33
5.12	Stikstofdepositie	34
5.13	Water	34
Hoofdstuk 6	Juridische aspecten	37
6.1	Juridische aspecten	37
6.2	Handhaving	39
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	40
Hoofdstuk 8	Overleg en maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
8.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	41
8.2	Inspraak	41
8.3	Zienswijzen	41
Bijlagen		
Bijlage 1	Wegontwerp Noordelijke Rondweg Voorthuizen	
Bijlage 2	Archeologisch onderzoek	
Bijlage 3	Milieukundig vooronderzoek (bodem)	
Bijlage 4	Bomeninventarisatie	

Bijlage 5	Natuuronderzoek
Bijlage 6	Steenuilenonderzoek
Bijlage 7	Vleermuisonderzoek
Bijlage 8	Externe veiligheid
Bijlage 9	Externe veiligheidsadvies VVGM
Bijlage 10	Akoestisch onderzoek
Bijlage 11	Luchtkwaliteitonderzoek
Bijlage 12	Milieueffectrapportage
Bijlage 13	Niet gesprongen explosieven onderzoek
Bijlage 14	Waterparagraaf
Bijlage 15	Nota van inspraak en overleg
Bijlage 16	Nota van zienswijzen

Toelichting

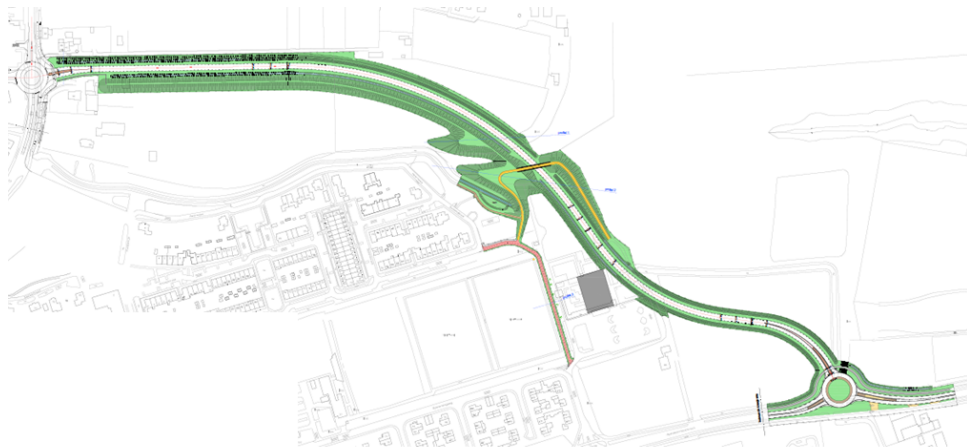
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N303 en de N334 door en nabij Voorthuizen worden in grote mate belast door doorgaand (vracht)verkeer. Dit leidt in de spits tot stagnatie in de verkeersafwikkeling en tot knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid en de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

Om de verkeersbelasting van het noord-zuid verkeer (Putten-Voorthuizen-A1 en omgekeerd), te verminderen heeft provincie Gelderland het voornemen om een omleiding westelijk van Voorthuizen te realiseren.

In aansluiting daarop wil de gemeente de verkeersbelasting van het oost-west verkeer (Terschuur-Voorthuizen-Garderen/Stroe) aanpakken. Daarom investeert de gemeente in een extra weg tussen de Apeldoornsestraat en de nieuwe N303. Deze weg, de noordelijke rondweg om Voorthuizen, ten noorden van de nieuwe wijk Blankensgoed, houdt het doorgaande verkeer uit het centrum.



Wegontwerp noordelijke rondweg Voorthuizen

Het onderhavige bestemmingsplan is de planologisch-juridische regeling die de voorgenomen ontwikkeling mogelijk maakt.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen ten noorden van de kern Voorthuizen tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat. In het noordoosten is het tracé gesitueerd tussen het Wilbrinkbos en het zwembad aan de Roelenengweg.



Plangebied noordelijke rondweg Voorthuizen

2.2 Geldende bestemmingen

De huidige juridische regeling van de betreffende gronden is neergelegd in de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied, gemeente Barneveld, vastgesteld op 30 oktober 2001, goedgekeurd op 11 juni 2002 en onherroepelijk geworden op 8 december 2006;
- BP Voorthuizen, gemeente Barneveld, vastgesteld op 2 mei 1974 en goedgekeurd op 25 juni 1975;
- Apeldoornsestraat, gemeente Barneveld, vastgesteld 3 november 1992 en goedgekeurd op 14 januari 1993;
- Voorthuizen Oost, gemeente Barneveld, vastgesteld op 28 september 2010 en onherroepelijk geworden op 24 december 2010;
- Bestemmingsplan Buitengebied 2012, vastgesteld op 28 mei 2013.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de gewenste ontwikkeling mogelijk. Voor het plangebied is een gedetailleerde bestemmingsregeling opgesteld. Het bestemmingsplan is afgestemd op de Wet ruimtelijke ordening en voldoet aan de meest recente inzichten betreffende de digitale uitwisseling en raadpleging (RO-Standaarden). Hierdoor is het bestemmingsplan een goed leesbaar en bruikbaar plan.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het westelijk deel van het plangebied tussen de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat bestaat in de huidige situatie voornamelijk uit landbouwgrond.

In het oosten wordt de nieuwe rondweg begrensd door het Wilbrinkbos, dat de status heeft van Ecologische Hoofdstructuur. Aan de zuidoostzijde bevindt zich het zwembad De Heuvelrand.



Luchtfoto plangebied ten noorden van de kern Voorthuizen

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Visie en ontwikkelingen

De realisatie van de noordelijke rondweg om Voorthuizen heeft een directe relatie met de realisatie van de nieuwe N303 ten westen van Voorthuizen.

De N303 vormt in het regionale wegennet een belangrijke schakel voor het verkeer aan de westkant van de Veluwe. Met name het verkeer in noord-zuid richting en vice versa maakt van deze verbinding gebruik. Relevant is het regionale bestemmingsverkeer van en naar de kernen Voorthuizen, Barneveld, en Putten. Daarnaast wordt de route ook als doorgaande route tussen de kernen en de rijkswegen A1 en A28 gebruikt.

Bovendien is het bestaande bedrijventerrein Harselaar een belangrijke herkomst en bestemming en vindt recreatief verkeer tussen de N303 en de recreatieterreinen ten oosten van Voorthuizen zijn route via de Hoofdstraat en de Apeldoornsestraat/N344. In de toekomst zullen als gevolg van voorgenomen ontwikkelingen die bovenstaande relaties geïntensiveerd worden. In de kernen Barneveld en Voorthuizen zijn namelijk diverse ontwikkelingen voorzien, zoals de ontwikkeling van de woonwijk Blankensgoed en de woningbouwontwikkeling Holzenbosch, beiden in Voorthuizen, de wijken de Burgt en Veller in Barneveld en de uitbreiding van het bedrijventerrein Harselaar met de locaties Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek. Ook in de bredere omgeving (Putten, Ermelo en Harderwijk) zijn ontwikkelingen voorzien. Naast de algemene autonome mobiliteitstoename, zullen deze regionale ontwikkelingen bijdragen aan een aanzienlijke verkeersgroei op de N303 en de N344.

Nieuwe rondweg N303

De N303 door en nabij Voorthuizen wordt in grote mate belast door doorgaand (vracht)verkeer. Dit leidt in de spits tot stagnatie in de verkeersafwikkeling en tot knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu. Verkeerskundig onderzoek naar het effect van geplande toekomstige ontwikkelingen wijst uit dat de verkeersdruk op deze weg nog verder zal toenemen. Voor de bestaande wegen betekent dit, met bijbehorende aansluitingen en uitwegen, een zware belasting en soms zelfs overbelasting op het gebied van verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.

Om deze redenen is de provincie Gelderland voornemens de rondweg N303 Voorthuizen aan te leggen aan de westzijde van de kern Voorthuizen.

De doelstellingen van de rondweg N303 zijn:

- het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid in Voorthuizen;
- het ontlasten van het centrum (verblijfsgebied) van Voorthuizen, waardoor de bereikbaarheid van het recreatiegebied ten oosten van Voorthuizen wordt verbeterd;
- in het verlengde van bovengenoemde punten wordt ook gestreefd naar het optimaliseren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Voorthuizen.

Noordelijke rondweg om Voorthuizen

De realisering van de nieuwe N303 ten westen van Voorthuizen zal met name effect hebben op het noord-zuid verkeer (Putten-Voorthuizen-A1 en omgekeerd). Daarmee wordt het oost-west verkeer (Terschuur-Voorthuizen-Garderen/Stroe) nog steeds niet ontlast. De gemeente Barneveld vindt het belangrijk om het doorgaande verkeer om het centrum heen te leiden. Daarom investeert de gemeente in een extra weg tussen de N344 (Apeldoornsestraat) en de nieuwe N303. Deze weg, de noordelijke rondweg om Voorthuizen, ten noorden van de nieuwe wijk Blankensgoed, houdt het doorgaande

verkeer uit het centrum.

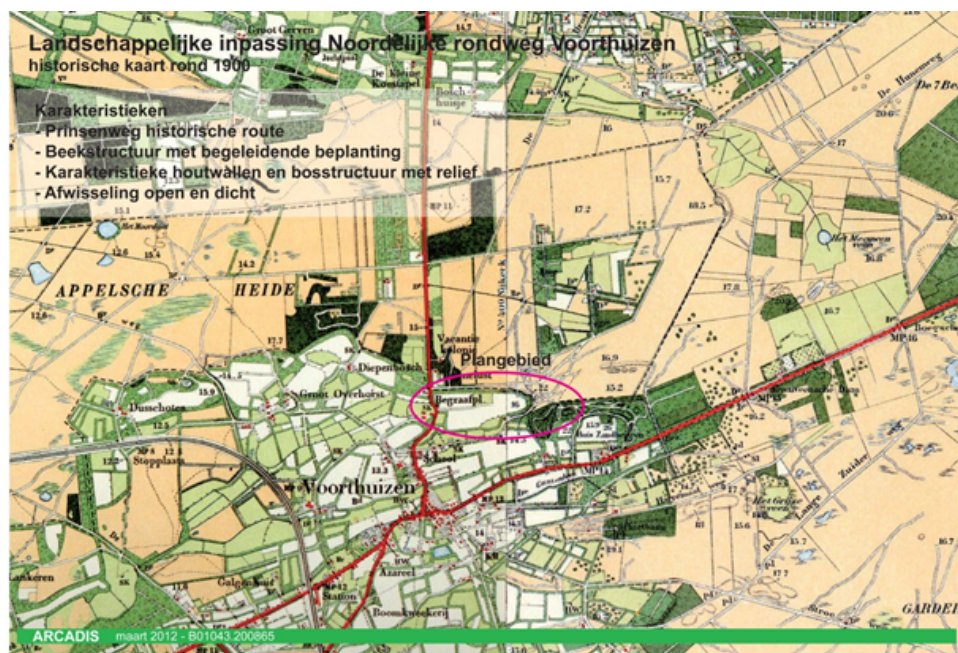
De noordelijke rondweg sluit aan op de Nieuwe N303 door middel van een rotonde op de Rubensstraat. Het tracé loopt in oostelijke richting tussen het Wilbrinkbos en het zwembad De Heuvelrand en sluit door middel van een rotonde aan op de Apeldoornsestraat. De ligging van de rotonde op de Apeldoornsestraat is ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan verschoven richting het oosten. De belangrijkste redenen hiervoor zijn het beperken van de visuele en geluidsoverlast van de omwonenden aan de zuidzijde van de rotonde. Daarnaast is het door deze ligging van de aansluiting op de Apeldoornsestraat in de toekomst mogelijk om de rondweg door te trekken langs de oostzijde van Voorthuizen. Tot slot blijft het perceel aan de westzijde van de rotonde meer in tact.

Het wegontwerp is opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting.

De nieuwe rondweg sluit op het bestaande wegennet aan via rotondes. De maximale snelheid op de rondweg bedraagt 60 km/uur. Bij de rotondes wordt toegestane maximale rijsnelheid teruggebracht. Binnen de bebouwde kom van de gemeente Voorthuizen is de toegestane maximale rijsnelheid 50 km/uur. De grens van de bebouwde kom van Voorthuizen wordt aangepast, zodat de rondweg, inclusief rotondes, buiten de grens van de bebouwde kom van Voorthuizen komt te liggen.

3.2 Landschappelijke inpassing

Het gebied van de noordelijke rondweg wordt gekarakteriseerd door kampen, de historische lintbebouwing langs de Prinsenweg en het Wilbrinkbos met z'n reliëf. Het bos bestaat hoofdzakelijk uit beuken en eik. Ten zuiden van het gebied, langs de woonwijk, loopt een beek met een recreatief pad dat in verbinding staat met het Wilbrinkbos. De oost-west gerichte structuur van het beekdal en de dichtere bebouwingslint met beplanting van de Prinsenweg zijn ruimtelijk richtinggevend. Het reliëf van Wilbrinkbos vormt hier een karakteristiek en onderscheidend element in.



Historische kaart rond 1900 met in de rode cirkel het plangebied.

De noordelijke rondweg volgt de oost-west structuur. De weg wordt landschappelijk ingepast door een houtwal. Deze benadrukt de oost-westrichting en de nieuwe groenstructuur verbindt Het Wilbrinkbos met de begraafplaats bij de Voorthuizerweg. Aanwezige kampen blijven zoveel mogelijk behouden. Daar waar de weg het reliëf doorsnijdt van het Wilbrinkbos wordt het reliëf zoveel mogelijk gehandhaafd en benadrukt. In onderstaande tekeningen is een impressie van de landschappelijke inpassing gegeven.

Landschappelijke inpassing Noordelijke rondweg Voorthuizen

variant houtwal: hoge beplante wal met recreatief pad



variant houtwal: beplante wal met flauw talud



Basisidee voor de landschappelijke inpassing - dwarsdoorsneden

Landschappelijke inpassing Noordelijke rondweg Voorthuizen

Variant houtwal



Basisidee voor de landschappelijke inpassing - vogelvucht

Hoofdstuk 4 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van het relevante beleidskader. De beleidsnota's die direct of indirect doorwerken in het bestemmingsplan of invloed hebben op de bestemmingsregelingen worden in dit hoofdstuk behandeld. Per bestuursniveau wordt een samenvatting gegeven van de relevante aspecten uit deze nota's.

4.1 Rijk

4.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn op nationaal niveau de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. De nota heeft vier algemene doelen: versterking van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Buiten de nationale RHS stelt het rijk zich terughoudend en selectief op. Voor deze gebieden wordt een basiskwaliteit nagestreefd. Tot de basiskwaliteit rekent het rijk onder meer de aandacht voor "ruimtelijke kwaliteit", de "watertoets" en wettelijke vereisten op het vlak van geluid, veiligheid, natuur en milieu.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Daarbij kiest het rijk voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Samenwerking tussen gemeenten bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid staat voorop. De provincie is verantwoordelijk voor de bovenregionale samenhang.

Ten aanzien van de hoofdinfrastructuur en de regionale- en lokale verbindingen geeft het Rijk in de Nota Ruimte aan dat deze in nauwe relatie tot elkaar staan. Goede onderlinge afstemming in de vorm van integrale gemeenschappelijke, gebiedsgerichte aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek is vereist.

Ecologische Hoofdstructuur

Voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. Op de planologische kernbeslissing kaart "Ecologische Hoofdstructuur" is een globale begrenzing weergegeven van de EHS.

Deze globale begrenzing is in de Algemene structuurvisie ruimtelijke ordening (voorheen Streekplan 2005) van de provincie Gelderland nader uitgewerkt. Het rijk is samen met de provincies verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS. Bescherming, instandhouding en ontwikkeling is de verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten.

De noordelijke rondweg raakt de EHS, zoals aangegeven in de Nota Ruimte en in de Algemene structuurvisie ruimtelijke ordening. In de structuurvisie van de provincie is het beleid ten aanzien van de EHS nader uitgewerkt, zie ook paragraaf 4.2.1.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De noordelijke rondweg om Voorthuizen loopt voor een klein deel langs een gebied dat is aangemerkt als EHS-natuur en raakt voor een deel de Ecologische Hoofdstructuur zoals aangegeven in de Nota Ruimte en het Streekplan Gelderland 2005. Ten behoeve hiervan is een natuuronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek vormen geen belemmering voor de realisatie van de noordelijke rondweg. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting.

Verder staan voor het plangebied van de rondweg N303 in de Nota Ruimte geen specifieke ontwikkelingen beschreven. De ontwikkeling sluit aan op de algemene doelstellingen zoals aangegeven in de nota.

4.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeers- en vervoersplan voor de periode tot 2020. De nota is eind 2005 vastgesteld en stelt doelen en kaders voor de middellange termijn op het gebied van verkeer en vervoer. In de nota wordt mobiliteit gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Binnen de kaders van verkeersveiligheid en leefomgeving wordt de groei in mobiliteit in principe niet beperkt. Het streven is om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij moeten de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van een reis toenemen. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. Het Rijk draagt zorg voor de knelpunten die van nationaal belang zijn. Voor het overige wordt van provincies en gemeenten een nadere invulling van beleid en uitvoering verwacht.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De noordelijke rondweg om Voorthuizen is geen tracé van nationaal belang. De gemeente Barneveld dient zorg te dragen voor de nadere invulling van het beleid en de uitvoering daarvan.

4.1.3 Natuurbeschermingswet

Gebiedsbescherming in Nederland is geregeld in de Natuurbeschermingswet. De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura 2000) beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

Ten behoeve van het plan voor de noordelijke rondweg is een natuuronderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.5.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Ten behoeve van de noordelijke rondweg is een natuuronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek vormen geen belemmering voor de realisatie van de noordelijke rondweg.

4.1.4 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt in het wild voorkomende diersoorten en plantensoorten. De wet heeft regels over de jacht, beheer en schadebestrijding. Ook omvat het regels over de handel in dieren en planten en het bezit van bedreigde dieren en planten. Het is niet toegestaan planten te plukken die onder de Flora- en faunawet vallen. Dieren die onder de wet vallen, mogen niet worden gedood, gevangen of verstoord.

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is 'Nee, tenzij'. Dit betekent dat alles wat schadelijk is voor bedreigde soorten verboden is. Van het verbod ('nee') kan alleen onder bepaalde voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken.

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen die voor alle dieren geldt. De zorgplicht houdt in dat menselijk handelen geen nadelige gevolgen mag hebben voor dieren.

Ten behoeve van het plan voor de noordelijke rondweg is een natuuronderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. Daarnaast zijn ook een steenuilenonderzoek en een vleermuizenonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapporten daarvan zijn opgenomen in bijlage 6 en bijlage 7 van deze toelichting. De resultaten van de onderzoeken zijn opgenomen in paragraaf 5.5.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Uit het natuuronderzoek blijkt ten aanzien van flora- en fauna dat indien de werkzaamheden tenminste voor het broedseizoen starten en er doorgewerkt wordt, dan worden er geen verbodsbepalingen overtreden. Onder 'doorwerken' wordt verstaan dat niet langer dan enkele dagen geen activiteit mag plaatsvinden, vogels zullen zich dan namelijk niet vestigen om te broeden waardoor verstoring voorkomen wordt.

4.2 Provincie

4.2.1 Algemene structuurvisie ruimtelijke ordening (Streekplan 2005)

Het Streekplan (thans structuurvisie als bedoeld in de Wro) onderscheidt drie zones: het groenblauwe raamwerk, het rode raamwerk en het multifunctionele gebied. Het groenblauwe raamwerk en het rode raamwerk vormen de ruimtelijke hoofdstructuur. De ontwikkeling en het behoud hiervan is aangemerkt als een provinciaal belang.

Het rode raamwerk heeft betrekking op de hoogdynamische functies die samenhangen met de hoofdinfrastructuur en intensieve vormen van ruimtegebruik zoals stedelijke functies, intensieve vormen van recreatie, met stedelijke ontwikkeling samenhangende groenontwikkeling en intensieve agrarische teelten. Het groenblauwe raamwerk omvat de meer kwetsbare functies als natuurgebieden en waterbergingsgebieden.

Het doel van het ruimtelijke-infrastructurele beleid van de provincie is het streven naar een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. De economische centra en de grote steden dienen goed bereikbaar te zijn voor burgers en bedrijven. Voorop staat dat het huidige verkeers- en vervoerssysteem wordt behouden en goed wordt onderhouden. Waar nodig moet het systeem worden verbeterd. Bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen kunnen worden voorkomen door stedelijke ontwikkeling af te stemmen op de vervoerscapaciteit en milieubelasting van bestaande (en reeds geplande) infrastructuur. In de tweede plaats moet gezocht worden naar verstedelijkingslocaties die goed aansluiten op de bestaande (en reeds geplande)

infrastructuur en deze benutten.

Op de streekplanplankaart 'ruimtelijke ontwikkeling' heeft de noordelijke rondweg om Voorthuizen geen nadere aanduiding.

Waardevol landschap

De aansluiting tussen de noordelijke rondweg om Voorthuizen en de nieuwe rondweg N303 ligt op de grens van een gebied dat is aangemerkt als 'Waardevol landschap', zie onderstaande afbeelding.



Uitsnede kaart Ecologische Hoofdstructuur

Dit zijn gebieden met (inter)nationaal en provinciaal zeldzame of unieke landschapskwaliteiten van visuele, aardkundige en/of cultuurhistorische aard, en in relatie daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten.

Het ruimtelijk beleid voor waardevolle landschappen is: behouden en versterken van de landschappelijke kernkwaliteiten.

Voor de waardevolle landschappen als geheel geldt binnen de algemene voorwaarde dat de kernkwaliteiten worden versterkt, en bij inachtneming van het beleid voor functieverandering in het buitengebied een 'ja mits'-benadering voor het toevoegen van nieuwe bouwlocaties en andere ruimtelijke ingrepen. Voor zover de waardevolle landschappen deel uitmaken van het multifunctioneel gebied is de voorwaarde dat de nieuwe bebouwing past binnen de door de regio vast te stellen of reeds bepaalde zoekzones voor stedelijke functies of zoekzones landschappelijke versterking, en dat recht wordt gedaan aan de kernkwaliteiten van de betreffende landschappen.

In de waardevolle landschappen is lokale en regionale ontwikkeling mogelijk. Aard, omvang en vormgeving in samenhang met de kernkwaliteiten zijn bepalend.

Hoe wordt omgegaan met het landschap en de inpassing van de rondweg N303 daarin is beschreven in de paragraaf 3.2.

Ecologische hoofdstructuur

Het oostelijk deel van het tracé van de noordelijke rondweg om Voorthuizen is gelegen op de rand van een gebied dat is aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur.

Binnen de ecologische hoofdstructuur geldt de “nee, tenzij”-benadering. Dit houdt in dat bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegde gezag erop toezien dat hiernaar door de initiatiefnemer onderzoek wordt verricht.

Voor het onderhavige bestemmingsplan is een ecologisch onderzoek uitgevoerd en is een bomeninventarisatie gedaan. De onderzoeksresultaten van het ecologisch onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.5 en de resultaten van de bomeninventarisatie zijn opgenomen in paragraaf 5.3.

De beleidskaart geeft de drie onderdelen van de EHS weer: EHS-natuur, EHS-verweving en ecologische verbindingzones. Op deze onderdelen is toegespitst ruimtelijk beleid van toepassing. Voor het behoud en herstel van de biodiversiteit in Gelderland zijn de drie delen van de EHS onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Soorten die gebonden zijn aan grotere natuurgebieden vinden vooral een plek in EHS-natuur. EHS-natuur bestaat uit bestaande natuurgebieden, en voor een kleiner deel uit natuurontwikkelingsgebieden die momenteel agrarische cultuurgrond zijn.

Bestemmingsplanwijzigingen die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS-natuur kunnen door GS alleen worden goedgekeurd als – naast het ontbreken van reële alternatieven en de aanwezigheid van redenen van groot openbaar belang – aantoonbaar in hetzelfde bestemmingsplan voorzieningen worden getroffen waarmee de schade zoveel mogelijk wordt beperkt door mitigerende maatregelen. Compensatie van de resterende schade dient plaats te vinden in hetzelfde bestemmingsplan of in gekoppelde bestemmingsplannen.

Per saldo zal op planniveau of op gebiedsniveau geen verlies mogen optreden van areaal, kwaliteit en samenhang.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Bij het ontwerp en de realisatie van de noordelijke rondweg om Voorthuizen dient voldoende rekening gehouden te worden met de landschappelijke waarden van het gebied waarin het nieuwe tracé komt te liggen. Hoe hiermee wordt omgegaan wordt beschreven in paragraaf 3.2.

4.2.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw. Gemeenten krijgen op sommige terreinen meer beleidsvrijheid, terwijl ze op andere gebieden te maken krijgen met strikte provinciale richtlijnen.

Provinciale Staten hebben de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld in december 2010. De verordening is van kracht sinds maart 2011. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan op deze regels afstemmen.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Dit onderhavige bestemmingsplan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen is afgestemd op de regels van de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

4.2.3 Provinciaal Verkeer- en vervoerplan

Het provinciaal beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP 2, 2004). Het PVVP 2 geeft tot 2015 richting aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij naar een duurzame balans wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. Voor elk van deze aspecten formuleert het PVVP ambities.

Ambities voor bereikbaarheid:

- het verkeers- en vervoerssysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

De afgelopen jaren heeft groei van de mobiliteit plaatsgevonden, waardoor zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand is toegenomen. Door deze toename van mobiliteit doen zich ook bereikbaarheidsproblemen voor.

Onderdeel van het PVVP-2 is de Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit. Met deze nieuwe Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit wil de provincie beknopt schetsen welke accenten in Gelderland de komende jaren worden gelegd binnen de kaders van het PVVP-2.

In de regio Vallei ligt de focus momenteel vooral op de corridors en de interne bereikbaarheid van het gebied. De huidige N303 door Voorthuizen daarbij nadrukkelijk genoemd als knelpunt. De oplossing met de nieuwe rondweg N303 en de noordelijke rondweg om Voorthuizen is voornamelijk gericht op doorstroming in combinatie met een leefbare kern.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

In het PVVP-2 en de Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit wordt de N303 bij Voorthuizen als knelpunt aangewezen. Mede op basis van deze beleidsdocumenten worden de nieuwe rondweg N303 en de noordelijke rondweg om Voorthuizen gerealiseerd.

4.2.4 Gelders Milieuplan 4

Het Gelders Milieuplan 4 is gebaseerd op de Wet milieubeheer en beschrijft de hoofdlijnen van het Gelderse milieubeleid. Het bevat het provinciale beleid voor het verder verbeteren van de milieukwaliteit in Gelderland in de periode september 2010 tot en met december 2012.

Het Gelders Milieuplan 4 (GMP4) houdt rekening met de ontwikkelingen van de afgelopen jaren, zoals veranderingen in de wet- en regelgeving, het klimaatakkoord en de uitvoeringsprogramma's die de provincie heeft gemaakt voor onder meer lucht, externe veiligheid en bodem. GMP4 biedt een beeld van het Gelderse milieubeleid. Het

milieubeleid is uitgewerkt in zeven milieuthema's: lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, natuur en biodiversiteit, klimaat en verantwoordelijkheid voor duurzaamheid. Het plan bevat beleidsinhoudelijk geen nieuwe thema's ten opzichte van het Gelders Milieuplan 3. Wel heeft het GMP4 scherpere doelstellingen, waarvan beter kan worden geëvalueerd of ze zijn bereikt.

Ten aanzien van geluid staat in het GMP4 beschreven dat de overheid een belangrijke opgave heeft in:

- het stellen van grenzen aan de blootstelling aan geluid en het handhaven daarvan;
- het verbeteren van situaties met een overmatige blootstelling aan geluid.

De overheid wil ervoor zorgen dat Nederlandse inwoners niet worden blootgesteld aan hogere dan aanvaardbare geluidniveaus. De provincie Gelderland hecht groot belang aan het milieuthema Geluid. De provincie ziet als ambitie voor Gelderland dat het geluidniveau in de woon- en leefomgeving acceptabel is.

In de komende periode beperkt de provincie zich tot een voortzetting van GMP3-beleid en uitvoering, geactualiseerd op basis van de recente ontwikkelingen in wetgeving en eigen provinciaal beleid.

De plandoelen voor de GMP4-periode ten aanzien van geluid is onder andere voor provinciale wegen: geen onaanvaardbare geluidsbelasting in Gelderland als gevolg van verkeer op provinciale wegen in 2020.

Voor het realiseren van de plandoelen levert de provincie verschillende prestaties, ten aanzien van wegverkeer zijn dit onder andere:

- opstellen vervolg Actieplan Geluid: verminderen aantal geluidgehinderden langs provinciale wegen door het aanleggen stil asfalt en/of het treffen van andere maatregelen met ingang van 2012;
- onderzoek uitvoeren naar andere maatregelen (zoals bijvoorbeeld het afwaarderen van wegen, plaatsen van geluidschermen, gevelisolatie en netwerkoplossingen zoals omleiding vrachtverkeer). Dit is nodig als het aanleggen van stil asfalt niet kosteneffectief is of als aanleg van stil asfalt alleen niet voldoende is.

Ten aanzien van luchtkwaliteit en geur richt de provincie zich bij (provinciale)wegen op doorstromingbevorderende maatregelen en het aanleggen van meer groen langs provinciale wegen.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De realisatie van de noordelijke rondweg om Voorthuizen levert een positieve bijdrage aan een gezonde en veilige woonomgeving, door een vermindering van structurele geluidsoverlast en te hoge luchtverontreiniging.

4.2.5 Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan Gelderland is op 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld en op 22 december 2009 in werking getreden. Het Waterplan is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan Gelderland is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen op elkaar afgestemd.

In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Voor de realisatie van een aantal waterdoelen zijn ruimtelijke maatregelen nodig. Hiervoor krijgt het Waterplan Gelderland op basis van de nieuwe Waterwet de status van structuurvisie. Eén van de waterdoelen die ook voor onderhavig plan van belang is, is de regionale waterberging. In het Waterplan is de definitieve begrenzing van de waterbergingsgebieden uit de Streekplanuitwerking Waterberging overgenomen. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling/totstandkoming van waterberging. In samenwerking met gemeenten zorgen zij voor de vastlegging in bestemmingsplannen. De provincie bewaakt dat de waterberging daadwerkelijk tot stand komt en dat geen ontwikkelingen plaatsvinden in de aangewezen waterbergingsgebieden die waterberging in de weg staan.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Ook bij de realisatie van de noordelijke rondweg om Voorthuizen wordt rekening gehouden met de doelen ten aanzien van waterhuishouding. Hoe dit vorm krijgt wordt beschreven in paragraaf 5.13.

4.3 Gemeente

4.3.1 Structuurvisie Kernen Barneveld 2022

In oktober 2011 heeft de gemeente Barneveld de 'Structuurvisie Kernen Barneveld 2022' vastgesteld.

De verwachting is dat de gemeente Barneveld in de periode tot 2030 zal groeien naar circa 65.000 tot 70.000 inwoners. In de structuurvisie vertaalt de gemeente deze verwachting naar de ruimtelijke consequenties hiervan. Het belangrijkste doel is om voldoende ruimte voor deze ontwikkelingen te scheppen. De gemeente wil de verwachte groei accommoderen zonder de kwaliteiten als woon-, werk-, en leefgemeenschap uit het oog te verliezen. Barneveld wil zich ontwikkelen tot een gemeente, met een (blijvend) sterke lokale binding, waar wonen en werken nauw samenhangen.

De hoofdkeuzes voor het verwezenlijken van deze ambitie zijn:

- Het (kwalitatief en kwantitatief) accommoderen van de groei, zowel op het gebied van wonen,
- werken als voorzieningen;
- Bundelingsbeleid voor het geleiden van de groei;
- Een (blijvend) goede bereikbaarheid;
- Een herkenbare ruimtelijke structuur (o.a. het dorpse karakter van de kernen en water als ordenend principe);
- Het accommoderen van de autonome groei in kleine kernen voor wonen en werken.

Om Barneveld ook op lange termijn bereikbaar te houden, moet nu al worden ingespeeld op een toename van de hoeveelheid verkeer. Vanwege het bundelingsbeleid van de gemeente is een samenhangend pakket van infrastructurele projecten rondom de kernen Barneveld, Harselaar en Voorthuizen nodig.

Voor Voorthuizen is de nieuwe rondweg zeer bepalend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Het wijzigt de status van de historische radiale structuur. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zullen daar de komende jaren op aanhaken, zoals onder andere de noordelijke randzone.

Ten aanzien van verkeer en infrastructuur zet de gemeente onder andere in op een sterker onderscheid in wegen, gericht op meer veiligheid en een goede doorstroming en bereikbaarheid. Speerpunt voor de komende jaren zijn investeringen in een ringstructuur. Onder andere de rondweg om Voorthuizen.

In het Provinciale Statenakkoord 2007 heeft de provincie gekozen voor een westelijke omlegging van de N303 om Voorthuizen (tussen Baron van Nagellstraat en Voorthuizerweg). Daarnaast wordt een (gemeentelijke) wegverbinding aan de noordzijde van Voorthuizen, tussen de N303 en de Apeldoornsestraat, wenselijk geacht. Deze weg geeft mogelijkheden om de Hoofdstraat te ontlasten,

door het huidige doorgaande verkeer in Voorthuizen via deze weg om te leiden. In het tracéonderzoek wordt rekening gehouden met de ruimtelijke invulling van de woonwijk Blankensgoed, de ligging van het Wilbrinkbos, de begraafplaats Diepenbosch en Recreatiepark Bos en Weide alsmede met de ruimtelijke behoefte van een nieuw overdekt zwembad op de huidige locatie.

Ten tijde van de structuurvisie was het exacte tracé van de weg nog niet bepaald bepaald. Op de structuurvisiekaart is daarom alleen een globale indicatie weergegeven.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De realisering van de de noordelijke rondweg om Voorthuizen past binnen het beleid van de 'Structuurvisie Kernen Barneveld 2022' van de gemeente Barneveld.

4.3.2 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

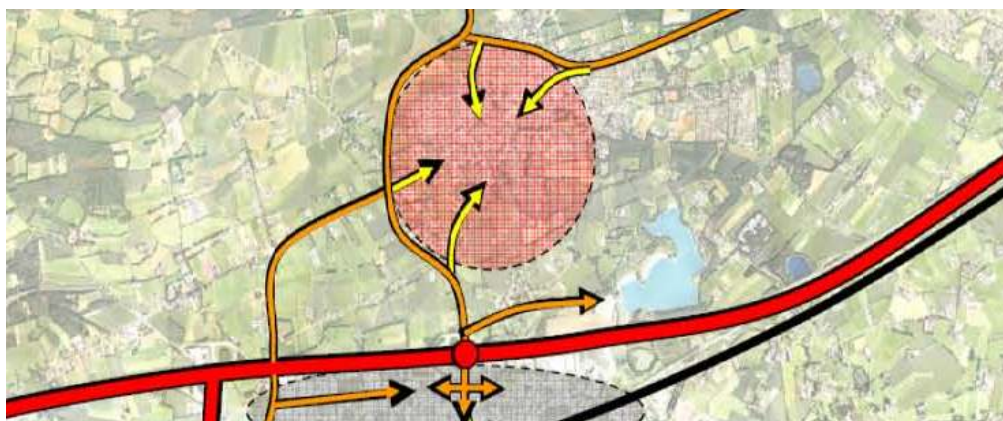
Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) is mede gebaseerd op de onlangs vastgestelde Strategische Visie voor de gemeente Barneveld. De vormgeving van onze infrastructuur en benutting van verschillende vervoersmodaliteiten zijn een belangrijke randvoorwaarde voor het mogelijk maken van de daarin geschetste ontwikkeling van onze gemeente.

Het plan schetst de ontwikkeling tot 2020, maar heeft ook een blijvende doorwerking daarna.

Ten aanzien van de ontwikkelingen rond de kern Voorthuizen geeft het plan aan dat het gewenst is de recreatieve voorzieningen ten oosten van de kern Voorthuizen een goede aansluiting op de A1 krijgen. De concentratie van recreatieve voorzieningen Voorthuizen-Oost wordt nu ontsloten via het centrum van Voorthuizen. De rondweg noord in Voorthuizen zal op niet te lange termijn dit

verkeer uit het centrum halen. Samen met de te realiseren westelijke rondweg om Voorthuizen krijgen de recreatieve voorzieningen uiteindelijk een goede aansluiting op de A1 (aansluiting Harselaar).

Naast de auto en de trein zal de fiets een rol gaan vervullen in de stedelijke as Barneveld - Ede. De gemeente wil het initiatief nemen om samen met Ede en de provincie Gelderland een snelfietsroute tussen Putten, Voorthuizen, Barneveld, Lunteren en Ede te realiseren. Deze non-stop route voor de fiets moet een belangrijk aandeel in het dagelijkse korte afstand woon-werkverkeer voor zijn rekening gaan nemen.



Gewenste lokale ontsluitingsstructuur in 2020

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De realisatie van de de de noordelijke rondweg om Voorthuizen past binnen het beleid van het GVVP van de gemeente Barneveld.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van het verrichte onderzoek naar relevante feiten en belangenafweging (artikel 3.2. Algemene wet bestuursrecht).

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de milieueffecten van de weg. Daarnaast worden de effecten getoetst aan de wettelijke kaders. Deze beschrijving is gebaseerd op onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Alleen de belangrijkste onderzoeksresultaten van het gekozen tracé worden weergegeven. Voor uitgebreidere en meer specifieke informatie wordt verwezen naar de feitelijke onderzoeksrapporten, deze zijn in de bijlage bij deze toelichting opgenomen.

5.1 Archeologie

In het kader van de Wet op de archeologische monumentenzorg is de gemeente beslissingsbevoegd om ruimtelijke planvorming te toetsen op archeologische waarden. Indien potentiële archeologische waarden worden verstoord, dient hier nader onderzoek naar te worden verricht.

Uitgangspunten in de monumentenwet zijn op hoofdzaken:

- archeologische waarden zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaren;
- vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie (vooronderzoek);
- bodemverstoorders betalen archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Ten behoeve van de voorbereiding van de aanleg van de noordelijke rondweg om Voorthuizen is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 2. Onderstaand worden de onderzoeksresultaten verwoord.

Resultaten onderzoek

Het onderzoeksgebied ligt in het dekzandlandschap van de Gelderse Vallei dat gekenmerkt wordt door dekzandruggen en -laagten. Het huidige landschap is grotendeels gevormd door de geologische processen gedurende het midden en laat Pleistoceen.

Voor het onderzoeksgebied geldt dat op de hoger gelegen dekzandruggen vaak een goed ontwikkelde enkeerdgrond (esdek) is ontstaan. Op de plekken waar esdekken aanwezig zijn is de kans groot dat archeologische resten voorkomen uit alle archeologische perioden. De archeologische resten kunnen voorkomen onder het esdek tot in de top van de oorspronkelijke C-horizont. Door afdekking met een esdek zijn de archeologische resten doorgaans bovendien beschermd en goed bewaard gebleven.

Voor het onderzoeksgebied is een gemeentelijke archeologische verwachtingskaart en een beleidskaart opgesteld. De archeologische verwachtingskaart is gebaseerd op een grote hoeveelheid onderzoeksgegevens waardoor deze kaart veel nauwkeuriger is dan de landelijke IKAW (1:50.000). Voor het bepalen van de verwachtingswaarde in het onderzoeksgebied is de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart leidend.

Binnen het plangebied liggen geen AMK-terreinen. Wel bevinden zich drie vindplaatsen binnen het onderzoeksgebied. Direct ten zuiden van het plangebied ligt een vindplaats dat twee boerenerven betreft uit de Middeleeuwen. Aan de zuidkant loopt het plangebied langs een vindplaats met een nederzetting uit de IJzertijd/Romeinse Tijd. Binnen het plangebied zijn meerdere archeologische resten te verwachten.

Binnen het onderzoeksgebied ligt één gebouwd monument, deze wordt echter niet door het tracé geraakt.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De resultaten van het bureauonderzoek wijzen erop dat het gehele plangebied in aanmerking komt voor archeologisch vervolgonderzoek. Gezien de omvang van het plangebied wordt geadviseerd eerst een verkennend booronderzoek uit te voeren. Het doel van dit onderzoek is om te bepalen in hoeverre de bodemprofielen intact zijn om zo eventueel verstoorde zones voor vervolgonderzoek te kunnen uitsluiten.

Het verkennend booronderzoek in combinatie met een nauwkeurige analyse van het AHN moet bovendien leiden tot een gedetailleerd landschaps-/verwachtingenmodel op basis waarvan een weloverwogen keuze kan worden gemaakt voor de locatie van de proefsleuven.

Voor de gebieden waarvoor op grond van de landschappelijke ligging een middel tot hoge archeologische verwachting geldt en uit het verkennend onderzoek blijkt dat de bodem niet verstoord is, wordt geadviseerd tot het uitvoeren van een proefsleuvenonderzoek (IVO-P). Een en ander wordt vastgelegd op basis van het verkennend booronderzoek.

5.2 Bodem

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Hiervoor is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig.

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie(s).

Ten behoeve van de voorbereiding van de aanleg van de noordelijke rondweg om Voorthuizen is een milieukundig vooronderzoek uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is het bepalen van de mogelijke risico's op het gebied van bodemkwaliteit ter plaatse van het voorgenomen tracé. De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in bijlage 3 en worden onderstaand verwoord.

Resultaten onderzoek

Uit de resultaten van het milieukundig vooronderzoek blijkt dat er 10 locaties zijn die binnen het onderzoeksgebied liggen, en mogelijk relevant zijn met betrekking tot het tracé.

- In 4 gevallen is een archiefonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat een vervolgactie aanbevolen wordt.
- In 6 gevallen is uit de digitale screening of uit archiefonderzoek gebleken dat op de locatie sprake is van een (potentiele), niet-ernstige verontreiniging. Voor deze

locaties wordt geen vervolgactie aanbevolen, maar tijdens de voorgenomen werkzaamheden dient wel aandacht te zijn voor de aanwezigheid van deze verontreinigingen.

De onderzochte locaties zijn aangevuld met 10 potentiële dempingen die geïdentificeerd zijn aan de hand van historische luchtfoto's en topografische kaarten. Van de verschillende instanties is geen verdere informatie verkregen over dempingen, ophogingen of de gesteldheid van eventueel aanwezige waterbodems.

- In 5 gevallen gaat het om onverdachte dempingen buiten het tracé ('niet relevant').
- In 4 gevallen gaat het om onverdachte dempingen op het tracé.
- In 1 geval gaat het om een verdachte demping op het tracé.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Uit het milieukundig onderzoek blijkt dat voor één locatie, Apeldoornsestraat 85b, vervolgonderzoek noodzakelijk is. Dit onderzoek zal waar nodig worden uitgevoerd in het kader van de uitvoering.

5.3 Bomen

In het plangebied is een boomtechnisch onderzoek uitgevoerd aan de bomen binnen het plangebied voor de rondweg N303. Het doel van dit onderzoek is het in beeld brengen van alle boomstructuren binnen het vastgestelde onderzoeksgebied. Per structuur is onder andere het aantal bomen opgenomen en de oppervlakte berekend. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting.

Resultaten onderzoek

Binnen het geplande traject van de Noordelijke rondweg zijn 5 groenobjecten geïnterviewd. Doordat er geen toestemming was om percelen te betreden zijn de bomen op het terrein van het zwembad vanaf de openbare weg en op basis van fotomateriaal zo betrouwbaar mogelijk geïnterviewd, daarbij is uitgegaan van een worst-case benadering, dat wil zeggen maximaal aanwezige houtopstand. Deze benadering heeft geresulteerd in een schatting van de aanwezige houtopstanden op deze locatie.

De 6 groenobjecten bestaan in totaal uit circa 340 bomen en staan hoofdzakelijk in bosverband of in een houtwal.

Binnen het traject is een deel van een aaneengesloten bomenrij opgenomen langs de Apeldoornsestraat. Verder doorkruist het traject de rand van het Wilbrinkbos ter hoogte van het zwembad, dit deel van het bosgebied maakt geen deel uit van de Ecologisch Hoofdstructuur. Het bosgebied is opgedeeld in drie groenobjecten. Van het aantal bomen in deze objecten is een schatting gemaakt, omdat het in het veld niet duidelijk is waar precies het traject van de rondweg loopt.

Naast de parkeerplaats van het zwembad loopt een oude eikenlaan door tot in de het bosgebied. Het gaat hierbij om bomen met een stamdiameter van circa 80 cm dik.

Op het terrein van het zwembad en het parkeerterrein staan enkele solitaire bomen. Het zijn vooral oudere esdoorns die zich goed ontwikkelen.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Conform artikel 3 van de Boswet dient de geveldde houtopstand herbeplant te worden. Met andere woorden, het oppervlakte gekapte houtopstand dient herbeplant te worden

met even zoveel vierkante meters. In totaal beslaan de geïnventariseerde objecten een oppervlakte van 18.000 m². De werkelijke gekapte oppervlakte houtopstand dient, conform de Boswet, herplant te worden. De herplant wordt afgestemd met de provincie, die belast is met de uitvoering van de Boswet.

Wanneer de weg op het geplande traject wordt aangelegd zal de huidige bosrand grotendeels verdwijnen. De randbomen zijn de stabiele bomen die de wind opvangen als deze verdwijnen, bestaat de kans dat een oproleffect ontstaat. Veel bomen in het bos waaïen om. Om dit te voorkomen is het raadzaam om met de herplantbomen een nieuwe stabiele bosrand te ontwikkelen.

Compensatie van bos en/of natuur kan plaatsvinden op de compensatielocatie die is opgenomen in dit bestemmingsplan en de bestemming 'Natuur' heeft en ter plaatse van de houtwal ten zuiden van de weg met de bestemming 'Groen'.

5.4 Cultuurhistorie

De provincie Gelderland beschikt over een eigen cultuurhistorische waardenkaart. Hierop staan archeologische gegevens, zoals archeologische monumenten, maar ook verschillende cultuurhistorische elementen in het landschap, zoals historische gebouwen, historisch geografische elementen en historisch landschapselementen.

Vanwege de esdekken op akkers op de dekzandruggen staat het gebied aangemerkt als hoge geografische waardering op de CHW Cultuurhistorie. Ten westen en ten oosten van het plangebied ligt een gemeentelijk monument.

Op de CHW Historische geografie staat het westen van het plangebied als nat-droge kampongtinningen, het zuidoostelijke deel van het plangebied staat aangemerkt als jonge ontginning en jonge buitens in nat-droge zandgebied.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De gemeentelijke monumenten liggen niet op het tracé, maar in de directe nabijheid. De monumenten worden daardoor niet aangetast.

5.5 Ecologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling moet rekening worden gehouden met het aspect ecologie. Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming. Hiervoor zijn Natura 2000-gebieden en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opgenomen.

Een planologische ontwikkeling mag geen significante gevolgen hebben voor een te beschermen gebied.

Een deel van het plangebied is aangemerkt als waardevol landschap. Ontwikkelingen zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten worden versterkt. Ten behoeve van de landschappelijke ontwikkeling en het versterken van de kernkwaliteiten wordt

nagedacht over een optimale landschappelijke inpassing, zie ook paragraaf 3.2 als onderdeel van de planbeschrijving. Hierin wordt ook ingegaan op de maatregelen die genomen worden om de landschapskwaliteiten te versterken.

Soortbescherming

De werkingssfeer van de Flora- en faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

Om te beoordelen of dit bestemmingsplan uitvoerbaar is, wordt hierop vooruitlopend, een verwachting uitgesproken over de eventuele gevolgen voor de beschermde planten- en diersoorten in het plangebied.

In de wet is een differentiatie aangebracht in niveau van bescherming. Op 23 februari 2005 is de zgn. "AMvB art. 75" van de Flora- en faunawet in werking getreden, waarin dit verschil is verwoord:

- alle soorten, opgenomen in Habitat richtlijn bijlage IV, de Vogelrichtlijn en beschermde soorten van de Rode Lijst zijn beschermd onder het zwaarste regime (soorten van tabel 3);
- soorten met vrijstelling bij een vastgestelde gedragscode (soorten van tabel 2);
- soorten waarvoor een algemene vrijstelling geldt.

Resultaten onderzoek

Ten behoeve van het plan is een natuuronderzoek uitgevoerd. Het natuuronderzoek gaat in op de effecten van de noordelijke rondweg op beschermde natuurwaarden die beschreven worden in de Natuurbeschermingwet 1998, Flora- en faunawet en het beleidskader van de EHS. De resultaten van het veldonderzoek naar steenuilen, vleermuizen en vogels zijn gepresenteerd in aparte rapportages die als bijlage 6 en 7 zijn opgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan. Ook geeft het natuuronderzoek een analyse van de noodzaak van mitigerende of compenserende maatregelen.

Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. De onderzoeksresultaten worden onderstaand verwoord.

Uit het natuuronderzoek blijkt ten aanzien van flora- en fauna dat indien de werkzaamheden tenminste voor het broedseizoen starten en er doorgewerkt wordt, dan worden er geen verbodsbepalingen overtreden. Onder 'doorwerken' wordt verstaan dat niet langer dan enkele dagen geen activiteit mag plaatsvinden, vogels zullen zich dan namelijk niet vestigen om te broeden waardoor verstoring voorkomen wordt.

Ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur blijkt de combinatie van areaalverlies (0,15 ha) en negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied van Flora- en faunawetsoorten tot gevolg hebben dat er sprake is van een significant negatief effect op de EHS. Deze effecten kunnen worden gecompenseerd en gemitigeerd.

Uit de ruimtelijke verordening van de Provincie Gelderland blijkt dat bij kleinschalige, individuele ingrepen EHS-herbegrenzing kan worden toegepast. Mitigatie en compensatie moeten dan wel voldoende geregeld zijn. De provincie Gelderland heeft dit ook impliciet in haar brief van 25 mei (zaaknr. 2012-005896) aangegeven: "... gezien de omvang Van het plan en de beperkte aantasting van de EHS, het mogelijk moet zijn

binnen het plan zelf mitigerende maatregelen te nemen ten gunste van de natuur. Hiervoor zou wellicht een (klein) deel van de gronden direct ten noorden van de nieuwe aansluiting op de Hoofdstraat gebruikt kunnen worden.“

Er zijn verschillende maatregelen nodig om effecten op beschermde soorten en de EHS te voorkomen. Het gaat in ieder geval om de volgende mitigerende maatregelen:

- toepassen van aangepaste verlichting (indien verlichting noodzakelijk is);
- dichte haagbeplanting langs oostzijde weg;
- gebruik van dassentunnels met afrastering om verkeerslachtoffers te voorkomen;
- werkzaamheden minimaal starten buiten het broedseizoen.

Daarnaast moet altijd gelet worden op het voorkomen van beschermde planten en dieren in het kader van de zorgplicht. Opzettelijk doden, verontrusten of verwonden van dieren is strafbaar.

Deze maatregelen worden meegenomen bij de inpassing en de uitvoering van het plan. Daarnaast moet het mitigatieplan uitgevoerd worden zoals dat is beschreven in het natuuronderzoek. Het mitigatieplan moet ook door de provincie gecontroleerd en in orde bevonden worden. Daarnaast moet de herbegrenzing officieel worden vastgelegd.

De meest geschikte mogelijkheid voor compensatie van de EHS is in het thans open gebied tussen het Wilbrinkbos en het geplande tracé (Provincie Gelderland heeft dit ook impliciet in haar brief van 25 mei 2012 (zaaknr. 2012-005896) aangegeven). Deze locatie is circa 0,8 ha groot, grenst direct aan de bestaande EHS en ligt zeer nabij de oppervlaktes die verdwijnen. Door hier natuur te ontwikkelen kan dit een buffer vormen voor het huidige gebied.

Omdat het bos betreft met een langere ontwikkelingsduur is een toeslag van 66% op de oppervlakte nodig. Bij deze toeslag zal er dus 0,25 ha nieuwe natuur moeten worden gerealiseerd. Dit is de formele plicht. Daarnaast wordt vooral de kwaliteit van het leefgebied negatief beïnvloed. Hiervoor geldt dat zit zo veel mogelijk met mitigerende maatregelen voorkomen dient te worden.

Tot slot is in het natuuronderzoek onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van de noordelijke rondweg op Natura 2000-gebied Veluwe. Hieruit blijkt dat de depositie effecten van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van dit project kunnen worden uitgesloten. Er is daarom geen vergunning nodig.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De werkzaamheden zullen gestart worden voor het broedseizoen en activiteiten zullen niet langer dan enkele dagen stil liggen, zodat vogels zich niet zullen vestigen en verstoring wordt voorkomen.

Mitigatie en compensatie vindt plaats op de locatie zoals aangegeven in het natuuronderzoek, het open gebied tussen het Wilbrinkbos en het tracé van de noordelijke rondweg. Deze mitigatie- en compensatielocatie is bestemd als 'Natuur' en als zodanig aangeduid op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.

Effecten van stikstof op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten, waardoor een vergunning niet noodzakelijk is.

5.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De richtlijnen voor stationaire bronnen zijn vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI). De richtlijnen voor transport zijn vastgelegd in de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. In zowel de richtlijnen voor stationaire bronnen als voor de transportassen worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de theoretische jaarlijkse kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. De grenswaarde van het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een kans van één op de miljoen per jaar (10-6 per jaar). Binnen de risicocontour van 10-6 per jaar zijn kwetsbare objecten niet toegestaan.

Het groepsrisico wordt zowel bepaald door de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongeval- en uitstromingsfrequentie als het aantal aanwezigen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn.

Ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Noordelijke Rondweg Voorthuizen is een onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 8 en onderstaand verwoord. Daarnaast is een advies uitgebracht van de Brandweer Gelderland-Midden als onderdeel van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VVGM). Dit advies is opgenomen in bijlage 9 van deze toelichting.

Resultaten onderzoek externe veiligheid

Plaatsgebonden risico

De hoogte van het plaatsgebonden risico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de kenmerken van de weg. Uit de berekeningen van de N303 en de N344 blijkt dat er in de autonome situatie geen PR 10-6 contour aanwezig is. Dit is ook het geval bij de Noordelijke Rondweg Voorthuizen. Hierdoor voldoet de nieuwe weg aan de normen van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de kenmerken van de weg en het aantal aanwezigen in het invloedsgebied van de weg. Door de realisatie van de Noordelijke Rondweg Voorthuizen is het aannemelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen dat op dit moment

door het centrum van Voorthuizen rijdt, gebruik zal maken van de nieuwe rondweg. Hierdoor verdwijnt het vervoer van gevaarlijke stoffen uit het centrum. Hiermee verdwijnen ook de risico's uit het centrum van Voorthuizen.

Het onderzoek toont aan dat de risico's voor de Noordelijke Rondweg Voorthuizen zeer laag zijn, lager nog dan in de huidige situatie.

Wijzigingen vervoersstroom en risicobeeld

In de huidige situatie vindt het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats door de kern van Voorthuizen, o.a. voor het bevoorraden van een aantal inrichtingen. De dichtbevolkte omgeving van deze route staat daardoor bloot aan de risico's van dit vervoer. Met de Noordelijke rondweg (in combinatie met de N303 westelijk van de kern) verplaatst het huidige vervoer van gevaarlijke stoffen zich naar de rondweg, waardoor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen uit de kern van Voorthuizen verdwijnt. De rand van Voorthuizen komt wel in het effectgebied te liggen. Echter de omgeving is relatief dunbevolkt, waardoor het risico per saldo afneemt.

Maatgevend scenario

In het algemeen zijn de scenario's voor transport van gevaarlijke stoffen over de weg een BLEVE, plasbrand of lekkage van een giftig gas of vloeistof van toepassing. Als maatgevend scenario voor het bepalen van de effectafstand bij vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg hanteren de hulpdiensten het scenario BLEVE.

Conclusie voor de Noordelijke Rondweg Voorthuizen

Vanwege de toename van het groepsrisico op de nieuwe locatie moeten het groepsrisico verantwoord worden. Met name hulpverlening en zelfredzaamheid verdienen aandacht.

Hulpverlening

Het maatgevende scenario is voor hulpdiensten lastig te bestrijden. Door de (nog) lage bevolkingsdichtheid langs de rondweg ligt het in de verwachting dat de hulpvraag (slachtoffers) laag is. In het algemeen is in de eerste uren na het incident de medische transportcapaciteit (ambulances) beperkt en mogelijk zelfs ontoereikend. Daarvan is voor de Noordelijke Rondweg Voorthuizen niet direct sprake waardoor de mogelijkheden voor de hulpverleningsdiensten naar verwachting niet worden overstegen.

Voor het beheersen van het maatgevende scenario op de Noordelijke Rondweg Voorthuizen, moeten hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. Doordat de nieuwe gemeentelijke weg geen vluchtstrook heeft, is het van belang dat weggebruikers worden gewezen op het doorgankelijk houden van de rijbaan voor hulpdiensten. Dit kan met bebording langs de weg. Voor het doorgankelijk maken van de weg is het van belang dat aan weerszijde van de weg voldoende ruimte is om uit te kunnen wijken (met name voor vrachtverkeer), bijvoorbeeld door middel van vluchthavens of een brede zijberm.

In het ontwerp is gezorgd voor verschillende aansluitingen die het mogelijk maken de rondweg via verschillende routes te bereiken.

Samen met de adviseurs van de Veiligheid- en Gezondheidsregio Gelderland Midden en de lokale brandweer wordt gekeken naar de realisatie van een bluswatervoorziening en de aanwezigheid van opstelplaatsen nabij het traject van de Noordelijke Rondweg Voorthuizen.

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van de aanwezige personen en hun mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat mensen die nabij de noordelijke rondweg Voorthuizen verblijven bij een calamiteit in tegengestelde richting van het wegtraject kunnen vluchten. Bij voorkeur via een andere route dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. De omgeving van de rondweg wordt ontsloten door het bestaande netwerk van gemeentelijke en provinciale wegen. Hiermee is de Noordelijke Rondweg Voorthuizen maar ook de bebouwde omgeving op meerdere manieren te bereiken en te verlaten. Door middel van bebording en het toepassen van risicocommunicatie wordt dit verduidelijkt en draagt dit bij aan een hogere zelfredzaamheid.

5.6.1 Veiligheid

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden zijn er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden.

Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In de "Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" een uitgave van Brandweer Nederland worden deze eisen gesteld. Voor wat betreft de bereikbaarheid zijn er binnen de gemeente Barneveld hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, het Besluit veiligheidsregio's en aan de eisen van de aangewezen hoofd- en subaanrijdroutes. Dit zal gebeuren bij de bouwplannen en inrichtingsplannen van de openbare ruimte. De uitwerking van de openbare ruimte wordt voorgelegd aan de brandweer.

5.7 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid".

In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids)eisen worden gesteld aan de milieubelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan milieugevoelige functies. In deze paragraaf wordt ingegaan op de geluidsaspecten

met betrekking tot wegverkeerslawaaï.

Op basis van de Wgh dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar het wegverkeerslawaaï. Dit onderzoek moet aantonen of er door de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een reconstructiesituatie zoals bedoeld in de Wgh. De resultaten van dit onderzoek zijn onderstaand weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 10 van deze toelichting.

Resultaten onderzoek

Uit de resultaten van het onderzoek naar de aanleg van de Noordelijke rondweg met een maximaal toegestane snelheid van 60 km/uur en de toepassing van stil asfalt inclusief de afgewogen maatregelen aan de Apeldoornsestraat blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de geprojecteerde Noordelijke rondweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt bij 3 woningen.

De drie woningen waar het niet meer lukt om de geluidsbelasting te reduceren tot onder 48 dB, liggen bij de rotonde met de Rubensstraat. Bij deze rotonde is het niet mogelijk om de geluidswal aan de westzijde van de rotonde en de landschapselementen aan de oostzijde van de rotonde verder door te trekken vanwege de te geringe aanwezige beschikbare ruimte naast de weg. Met het verlagen van een maximumsnelheid naar 60 km/h en het toepassen van een geschikte geluidsreducerende wegdekverharding (specificaties volgens "dunne deklagen A") is het maximale aan geluidsreducerende maatregelen toegepast wat mogelijk is binnen het aantal beschikbare maatregelregelpunten uit de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC).

Omdat het niet mogelijk is ter plaatse van alle geluidsgevoelige bestemmingen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zal voor drie woningen een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Uit een gevelisolatieonderzoek zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. Een overzicht van de aan te vragen hogere waarden, bij toepassing van de geadviseerde maatregelen, is opgenomen in onderstaande tabel. Het gaat hier om de woningen aan de Rubensstraat 30, 38B en 40. In deze tabel is voor deze woningen tevens de cumulatieve geluidsbelasting vermeld (excl. aftrek ex art. 110g Wgh). De cumulatieve geluidsbelasting is de som van het wegverkeerslawaaï van de Noordelijke rondweg en de andere onderzochte wegen.

Reken-punt	Adres	Hoogte [m]	Weg	Hogere waarde [dB]	Cumulatieve geluidsbelasting [dB]*
0292	Rubensstraat 30	4,5	Noordelijke rondweg	55	60
0301	Rubensstraat 38B	4,5	Noordelijke rondweg	55	61
0701	Rubensstraat 40	4,5	Noordelijke rondweg	55	60
0157	Apeldoornsestraat 28A	4,5	Apeldoornsestraat	57	64

Tabel: overzicht aan te vragen hogere waarden en cumulatieve geluidsbelasting

Reconstructie bestaande wegen

Uit de rekenresultaten van het onderzoek naar de aanpassingen aan de reeds bestaande wegen blijkt dat er ter plaatse van zes geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een reconstructie vanwege de aanpassingen aan de Apeldoornsestraat. De toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde bedraagt maximaal 4,4 dB. Vanwege de aanpassingen aan de Rubensstraat en Voorthuizerweg is er geen sprake van een reconstructie.

Omdat er sprake is van reconstructie vanwege de aanpassingen aan de Apeldoornsestraat zijn de effecten en toepasbaarheid van maatregelen onderzocht. Uit het onderzoek naar maatregelen volgt dat maatregelen toepasbaar zijn. Bij dit onderzoek naar maatregelen is gebruik gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Het maatregelpakket dat doelmatig is, is het toepassen van een wegdekverharding met een akoestische kwaliteit gelijk aan of beter dan dunne deklagen A. Met deze maatregelen kan het reconstructie-effect bij vijf woningen worden weggenomen. Voor één woning moet een hogere waarde worden aangevraagd. Deze woning is ook opgenomen in bovenstaande tabel. Voor deze woning aan de Apeldoornsestraat 28A is vastgesteld dat het reconstructie-effect met maatregelen niet kan worden weggenomen en dat een scherm niet doelmatig is. Hiermee biedt het akoestisch onderzoek voldoende basis om te besluiten geen geluidscherm toe te passen.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat, ook bij het toepassen van maatregelen, voor vier woningen niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden. Het gaat hierbij om de woningen aan de Rubensstraat 30, 38B en 40 en de woning aan de Apeldoornsestraat 28A. Voor deze woningen wordt een hogere grenswaarde vastgesteld.

5.8 Leidingen

In het plangebied bevinden zich geen ondergrondse transportleidingen die ruimtelijk relevant zijn.

Voor het verleggen van overige kabels en leidingen wordt overleg gevoerd met de NUTS-bedrijven voor nadere invulling van verleggingen en wensen van de NUTS-bedrijven.

5.9 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging, anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Op grond van de Wet mogen nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de normen (grenswaarden) die voor een aantal verontreinigende stoffen zijn gesteld.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn onderstaand weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 11 van deze toelichting.

Resultaten onderzoek

De quick scan bestaat uit een vergelijking tussen de huidige (meest actuele) plannen voor de Noordelijke rondweg. Het noordelijk deel maakt onderdeel uit van een groter project, de westelijke en noordelijke rondweg Voorthuizen.

Het project is onder IB-nummer 283 opgenomen in het Nationaal

Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden. Met de vaststelling van het NSL is het mogelijk om, bij de onderbouwing dat het project voldoet aan de wetgeving voor luchtkwaliteit, gebruik te maken van art. 5.16

lid 1 sub d van de Wet milieubeheer (Wm). Een in het NSL opgenomen project kan op basis van deze grondslag voor het aspect luchtkwaliteit doorgang vinden, wanneer aangetoond wordt dat het betreffende project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

Om aan te tonen dat de aanleg van de Noordelijke rondweg past binnen het NSL, is een quick scan uitgevoerd. In deze scan zijn de projectkenmerken van de Noordelijke rondweg vergeleken met de beschrijving zoals opgenomen in bijlage 8 bij het NSL. Hieruit blijkt dat de aanleg van Noordelijke rondweg ruim past binnen het NSL.

Het project zoals beschreven in NSL lijkt echter ook de aanleg van de nieuwe N303 binnen hetzelfde project te behoren. Uit de vergelijking blijkt dat ook de aanleg van de nieuwe N303 binnen het NSL past, echter niet zo ruim als de Noordelijke rondweg.

De aanleg van de Noordelijke rondweg is niet in strijd met het NSL. De aanleg van de Noordelijke rondweg voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub d aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en derhalve hoeft geen gedetailleerd onderzoek uitgevoerd te worden naar de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 3 Wm)

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

De aanleg van de Noordelijke rondweg niet in strijd is met het NSL. De aanleg van de Noordelijke rondweg voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub d aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

5.10 Milieueffectrapportage

Op grond van het besluit MER is de Noordelijke rondweg om Voorthuizen geen m.e.r. (beoordelings) plichtig project. Voor dit bestemmingsplan hoeft dan ook geen m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

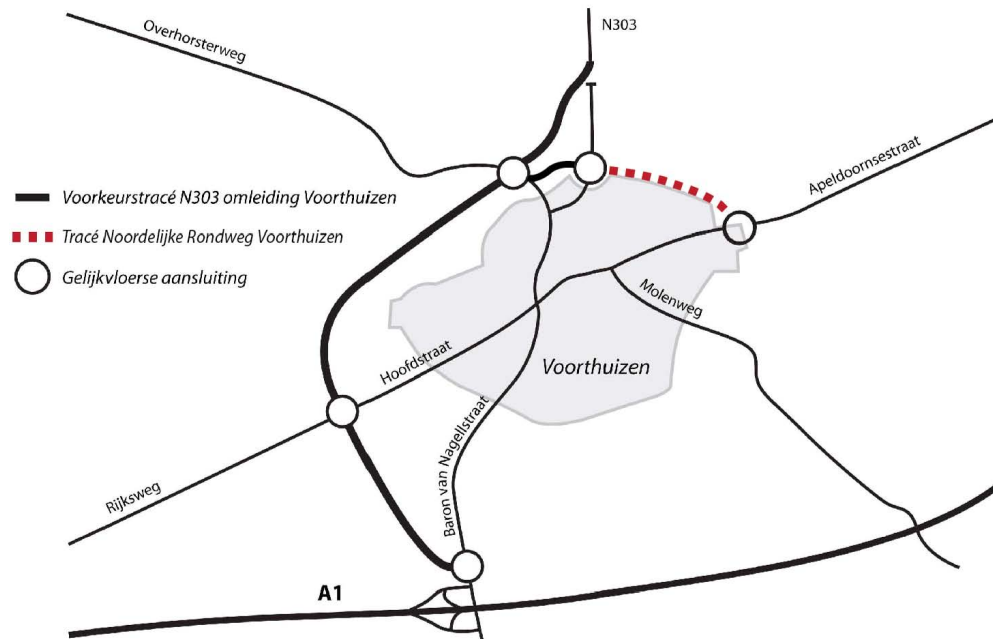
Provinciale rondweg N303 om Voorthuizen

In 2010 is voor de N303 in Voorthuizen wel een m.e.r.-procedure afgerond. Hierin is ook de noordelijke rondweg om Voorthuizen meegenomen.

De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. gaf op 1 september 2010 een positief advies over het milieueffectrapport voor de nieuwe N303. De Commissie woog daarbij de binnengekomen zienswijzen mee. De milieueffectrapportage is opgenomen in bijlage 12 van deze toelichting.

Gedeputeerde Staten kozen eind 2010 voor een westelijke omleiding als beste oplossing voor de verkeersproblemen in Voorthuizen. Dit tracé zal de grootste verbetering in de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid opleveren. Op onderstaande afbeelding is het voorkeursalternatief weergegeven. Hierbij is de noordelijke rondweg om Voorthuizen als stippellijn weergegeven.

Dankzij deze omleiding verplaatst het drukke doorgaande verkeer zich grotendeels van de kern naar de nieuwe weg. Voor de bewoners betekent dat een grote verlichting: de kern wordt veiliger en leefbaarder. Gedeputeerde Staten maakten hun keuze op basis van het milieuonderzoek, het oplossend vermogen van het tracé en de kosten.



Tracé Noordelijke Rondweg Voorthuizen en omleiding N303

5.11 Niet gesprongen explosieven

Ten behoeve van de noordelijke rondweg om Voorthuizen is een Historisch Vooronderzoek Conventionele Explosieven (CE) uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 13 van deze toelichting. De onderzoeksresultaten worden onderstaand verwoord.

Resultaten onderzoek

In het kader van het Historisch Vooronderzoek zijn een viertal verdachte gebieden gedefinieerd op basis van de oorlogshandelingen. Dat diverse verdachte gebieden zijn afgebakend, betekent niet dat de gehele verdachte gebieden op de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) onderzocht moet worden. Opsporing van CE kan, indien gewenst, worden beperkt tot de locaties waar door de geplande civieltechnische werkzaamheden een verhoogd risico ontstaat voor de Arbo- en/of openbare veiligheid. In dit geval betreft dit vooral de locaties waar grondroerende werkzaamheden gaan plaatsvinden. Daar waar het huidige grondgebruik wordt gecontinueerd is, zo mogelijk, geen sprake van een verhoogd risico en is opsporing niet noodzakelijk.

Om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat, kan een Projectgebonden Risico Analyse (PRA) worden uitgevoerd. Om een PRA te kunnen uitvoeren, is een uitgewerkt (concept) ontwerp van de rondweg noodzakelijk. Daarnaast is het van belang te kunnen beschikken over gegevens met betrekking tot de bodemopbouw, grondmechanische eigenschappen, grondwaterstanden, milieuhygiënische kwaliteit etc. Na het uitvoeren van een PRA is bekend of, en zo ja waar, een verhoogd risico ontstaat. Tevens wordt in de PRA aangegeven wat de best toepasbare opsporingsmethode is.

Conclusie voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen

Daar waar het huidige grondgebruik wordt gecontinueerd is, zo mogelijk, geen sprake van een verhoogd risico en is opsporing niet noodzakelijk. Om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat, kan een Projectgebonden Risico Analyse (PRA) worden

uitgevoerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd voorafgaand aan de realisatiewerkzaamheden.

5.12 Stikstofdepositie

Depositie van stikstof en zuur beïnvloedt de bodemkwaliteit en daarmee op termijn de grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit en kan leiden tot aantasting van de samenstelling van flora en fauna (achteruitgang biodiversiteit), de boomgroei en de vitaliteit van ecosystemen (grotere gevoeligheid voor stressfactoren als vorst en insectenplagen).

In het uitgevoerde natuuronderzoek dat is opgenomen in bijlage 5 is ook onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie. Uit de resultaten blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie zowel in 2015 als in 2025 als gevolg van het plan een toename van maximaal 0,5 mol N/ha/jr optreedt. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2015 zorgt het gebruik van de weg tot een verschil van stikstofdepositie van 0,1 mol N/ha/jr. Ecologisch gezien heeft de toename geen merkbaar effect. Gezien de hoge achtergronddeposities gaat het om een verwaarloosbaar klein deel. Negatieve effecten en daarmee significant negatieve effecten als gevolg van het geringe verschil zijn uitgesloten. Een passende beoordeling of een vergunning zijn daarom niet nodig.

Resultaten onderzoek

Ten behoeve van het plan is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie. Effecten van geluid en stikstof op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling of een vergunning niet noodzakelijk zijn.

5.13 Water

Bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen moet de watertoets worden toegepast. Dit houdt in dat alle ruimtelijke plannen een waterparagraaf moeten bevatten. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader van de watertoets is vanaf 1 november 2003 wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

De resultaten uit de waterparagraaf zijn onderstaand in compacte vorm verwoord. De complete waterparagraaf is opgenomen in bijlage 14 van deze toelichting. Het plangebied ligt binnen het grondgebied van het Waterschap Vallei en Veluwe.

Watertoets

Proces

Sinds 1 november 2003 is de toepassing van de watertoets wettelijk verplicht door de verankering in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle van belang zijn de waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast bijvoorbeeld ook waterkwaliteit en verdroging). De watertoets is een belangrijk procesinstrument om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in de ruimtelijke ordening. Uit de waterparagraaf blijkt de betrokkenheid van de waterbeheerder in het planproces en de wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerder is meegenomen in de uitwerking van het plan.

De waterparagraaf is voorgelegd aan het waterschap Vallei en Veluwe. Het waterschap geeft een wateradvies over de voorgenomen plannen.

Beleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid zoals vastgelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de Nota Ruimte (ministerie van VROM), de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (WB21), de Handreiking Watertoets (VROM) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

Waterschap Vallei en Veluwe geeft in haar document "Normering en uitgangspunten voor snelwegen" (17 februari 2005, door het waterschap ook van toepassing verklaard voor de noordelijke rondweg Voorthuizen) aan dat het algemene uitgangspunt bij een nieuwe (stedelijke) ontwikkeling is dat met de ontwikkeling ervan géén afwenteling op de omgeving (en in de tijd) plaatsvindt. Daarom is voldoende waterberging essentieel.

Huidige situatie

Het tracé kruist meerdere watergangen. Het betreft tenminste de Hoevelakense beek (nabij het zwembad en de Apeldoornsestraat) en een tertiaire watergang ten noorden van de Apeldoornsestraat en ten oosten van het zwembad. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

Het tracé doorsnijdt geen wegen, maar sluit door middel van nieuwe rotondes aan op de Rubensstraat en de Apeldoornsestraat. In de huidige situatie is hier sprake van zowel (vrijerval) gemengde riolering als drukriolering. Het woongebied Blankensgoed ten zuiden van het tracé heeft een gescheiden rioolstelsel.

Watersysteem noordelijke rondweg Voorthuizen

Het vigerend beleid schrijft een invulling van duurzaam waterbeheer voor, waarbij problemen op andere tijden, op andere plaatsen en in andere compartimenten worden voorkomen. Een normale te hanteren trits is: hergebruiken – infiltratie in de bodem – bergen en vertraagd afvoeren – afvoeren naar oppervlaktewater dan wel riolering. Dit geldt ook voor de noordelijke rondweg Voorthuizen. Voor het afstromende hemelwater vanaf de rondweg geldt dat hergebruik niet een reële optie is. Rechtstreekse afvoer naar oppervlaktewater wordt afgeraden in verband met de waterkwaliteit.

Het huidige watersysteem in het plangebied blijft in stand. Daar waar de weg en de Hoevelakense beek elkaar kruisen liggen duikers. De duiker bij de rotonde Apeldoornsestraat wordt verlengd. De maatvoering en vormgeving van de duiker wordt in overleg met het waterschap bepaald.

Op basis van de hiervoor verkregen inzichten is duidelijk dat de infiltratiemogelijkheden binnen het plan, gezien vanuit bodemopbouw en grondwaterstanden, redelijk goed tot goed zijn in de zomersituatie en variërend van redelijk goed tot beperkt in de wintersituatie.

Ontwerpgrondslagen

Bij de uitwerking van de waterhuishouding hoort een actueel onderzoek naar de bodemopbouw en de grondwaterhuishouding, waaronder ook de ontwatering: de ter

plaatsse optredende zomer- en wintergrondwaterstanden en de verbreiding van storende lagen, bijvoorbeeld leemlagen (waargenomen in de zuidoosthoek) en eventuele oerbanken.

Bij detaillering van het ontwerp dient rekening gehouden te worden met plaatselijk sterk geaccidenteerd terrein en mogelijke lokale kwel.

Voorts wordt voor de ontwerpgrondslagen verwezen naar bijlage 14 Watertoets. In bijlage 2 van de watertoets is het document “Normering en uitgangspunten voor snelwegen” opgenomen.

Conclusie water

Het bestaande watersysteem in het plangebied blijft in stand. De verbeelding van het tracé geeft geen concrete uitwerking van de waterhuishouding. Een nadere uitwerking van het watersysteem dient te voldoen aan de ontwerpgrondslagen die zijn aangegeven in bijlage 2 “Normering en uitgangspunten voor snelwegen” van de watertoets, zoals die is opgenomen in bijlage 14 van deze toelichting.

5.13.1 Verkenning varianten ontwatering weg op maaiveld

Uit de eerder opgestelde waterparagraaf blijkt dat de ontwatering plaatselijk onvoldoende is, daarom is een aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij twee varianten van ontwatering van de weg op maaiveld zijn onderzocht. De eerste variant gaat uit van het aanpassen van de wegconstructie. De tweede variant gaat uit van het aanpassen van de waterhuishouding.

Variant 1 levert weinig op. Vanuit de bij deze variant benoemde civieltechnische uitgangspunten kan worden volstaan met een ontwatering van 0,8 m in plaats van de door het waterschap aangeduide 0,9 á 1,0 meter, maar dit levert voor slechts één traject van circa 100 meter een meerwaarde, waarvoor geldt dat de beoordeling van de ontwatering lijkt te wijzigen van “onvoldoende” naar “voldoende” op basis van de civieltechnische norm.

Tegelijkertijd geldt dat aanpassing van de constructie/opbouw van de weg maximaal enkele centimeters “winst” oplevert ten aanzien van de verlangde ontwatering.

Door variant 2 kan de weg voor een flink deel op maaiveldniveau worden aangelegd. De mogelijkheden voor aanleg van bermsloten in plaats van zaksloten lijken op voorhand ook prima mogelijk, zij het dat dit nader moet worden uitgezocht en gedetailleerd. Nadelen van variant 2 zijn de benodigde extra ruimte ten behoeve van de tweezijdige ontwatering door bermsloten, de mogelijke plaatselijke verlaging van hogere grondwaterstanden en het feit dat bermsloten meer onderhoud vergen dan een zakslot.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Juridische aspecten

Ingegaan wordt op de wijze waarop de voorkomende functies in het bestemmingsplan worden geregeld. De planopzet is gebaseerd op het handboek van de gemeente Barneveld. De van het bestemmingsplan deeluitmakende planregels worden - voor zo ver nodig geacht - van een nadere toelichting voorzien. De planregels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De regels geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er mag worden gebouwd.

Bij de opzet van de planregels is enerzijds vastgelegd wat noodzakelijk is voor de rechtszekerheid van omwonenden. Anderzijds is flexibiliteit aangehouden waar mogelijk voor de verdere detaillering van het ontwerp.

De regels bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- hoofdstuk 1: inleidende regels;
- hoofdstuk 2: bestemmingsregels;
- hoofdstuk 3: algemene regels;
- hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In de inleidende regels worden begrippen en afkortingen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Deze zijn opgenomen om de regels eenduidig te kunnen uitleggen. In artikel 2 is aangegeven op welke wijze moet worden gemeten.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In de bestemmingsartikelen zijn de regels voor de verschillende bestemmingen omschreven overeenkomstig het handboek van de gemeente Barneveld. Het onderhavige bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen: 'Groen', 'Natuur', 'Verkeer', 'Water', 'Waarde - Archeologie - 1' en 'Waarde-Landschap'.

Artikel 3: Groen

Binnen de bestemming 'Groen' wordt de landschappelijke inpassing van de noordelijke rondweg om Voorthuizen mogelijk gemaakt. De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder andere groenvoorzieningen, bermen en beplanting.

Er mogen geen gebouwen of overkappingen worden gebouwd. Wel toegestaan zijn overige bouwwerken, waaraan maximale maten zijn verbonden.

Artikel 4: Natuur

De gronden met de bestemming 'Natuur' zijn bedoeld voor compensatie en mitigatie en bestemd voor het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwetenschappelijke of landschappelijke waarden en water.

Er mogen geen gebouwen of overkappingen worden gebouwd. Wel toegestaan zijn overige bouwwerken met een maximale hoogte van 2 meter.

Artikel 5: Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' valt niet alleen de weg zelf, maar ook de aanliggende bermen, afwateringssloten, geluidwerende voorzieningen e.d.

Er mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel toegestaan zijn bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer, zoals bewegwijzering en lichtmasten. In de regels zijn maximale hoogtes voor deze voorzieningen opgenomen.

Artikel 6: Water

De gronden binnen de bestemming 'Water' zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding en waterlopen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

Er mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd. Wel toegestaan zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 m.

Artikel 7: Waarde - Archeologie - 1

De gronden binnen de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming(en) ook bestemd voor behoud, bescherming en/of herstel van archeologische waarden.

Ontwikkelingen zijn alleen toegestaan als uit nader onderzoek blijkt dat de archeologische waarden niet worden verstoord.

Artikel 8: Waarde-Landschap

De gronden binnen de bestemming 'Waarde-Landschap' zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming(en) ook bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden aanwezige landschappelijke waarden in de vorm van monumentale bomen dan wel houtsingels.

Artikel 9: Waterstaat - Waterlopen

De gronden binnen de bestemming 'Waterstaat - Waterlopen' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(-en), mede bestemd voor waterlopen en de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen, duikers en/of overkluizingen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

De algemene regels tenslotte bestaan uit regels die voor alle onderdelen van het plan van toepassing zijn. Deze bestaan uit een anti-dubbeltelregel, algemene afwijkings- en wijzigingsregels en overige regels.

Hoofdstuk 4: Overgangsrecht en slotregel

In de loop van de tijd kan het gebruik van grond of een gebouw gaan afwijken van datgene wat mogelijk is op basis van het bestemmingsplan. In de overgangsregels wordt geregeld tot hoeverre deze afwijkingen zijn toegestaan. In de slotregel wordt de

naam van het plan aangehaald.

6.2 Handhaving

De gemeente acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te garanderen. Belangrijke redenen voor handhaven zijn:

- de regels zijn door de gemeente vastgesteld en de inwoners van de gemeente mogen verwachten dat de gemeente die regels handhaaft: waarom zijn er anders regels opgesteld? Inwoners van de gemeente hebben als het ware recht op handhaving;
- handhaving gaat oneigenlijk gebruik van en daarmee de achteruitgang van de kwaliteit van het gemeentelijk grondgebied tegen. Een actueel bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in stand te houden en te verbeteren;
- niet daadkrachtig optreden tegen overtredingen van wettelijke regels werkt een toename van het aantal overtredingen in de hand en tast de geloofwaardigheid van daadkrachtig optreden aan. Het in het bestemmingsplan vastgelegde beleid wordt ondermijnd en het bestuur verliest de greep op de gebouwde omgeving.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen preventieve en repressieve handhavingsinstrumenten. Onder preventieve instrumenten kunnen onder andere goede regelgeving (onder andere in bestemmingsplan), voorlichting, subsidieverlening en vergunningverlening worden begrepen. Repressieve instrumenten zijn onder meer controle en toezicht, opsporing en het hanteren van sancties als bestuursdwang en dwangsom.

In 2007 heeft de gemeente de Nota handhaving ruimtelijke en bouwregelgeving gemeente Barneveld opgesteld. Deze nota geeft inzicht in de achtergronden die geleid hebben tot de totstandkoming van de nota. Ook geeft het voor overtredingen op het gebied van bestemmingsplan- en bouwregelgeving aan hoe met geconstateerde overtredingen om te gaan en welke prioriteitsstelling daarbij te hanteren (repressieve handhaving).

Bij de handhaafbaarheid van een bestemmingsplan spelen aspecten als communicatie, de planvorm, de normstelling, het daadwerkelijk kunnen handhaven en de controleerbaarheid van normen ook een belangrijke rol.

Randvoorwaarde voor handhaving is dat er voldoende basis/grondslag is om te kunnen handhaven. Deze basis wordt gevormd door:

- de regeling in het bestemmingsplan zelf: de handhaafbaarheid van de planregels;
- het ontheffingenbeleid (afwijkingsbeleid).

In onderhavig bestemmingsplan is gestreefd naar heldere, eenduidige planregels met zo min mogelijk interpretatiemogelijkheden.

Verder zijn aan de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheden duidelijke voorwaarden verbonden, die voldoende objectief bepaalbaar zijn.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan.

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. De realisatie van het plan ligt in handen van de gemeente Barneveld. Het plan voorziet in de aanleg van de noordelijke rondweg om Voorthuizen.

Het plan is opgenomen in de gemeentelijke begroting. De economische uitvoerbaarheid is niet in geding.

Hoofdstuk 8 Overleg en maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan de volgende instanties toegezonden:

- provincie Gelderland;
- Waterschap Vallei en Eem;
- Hulpverlening Gelderland Midden;
- VROM-Inspectie.

De samenvatting en beantwoording van de ingekomen overlegreacties is opgenomen in bijlage 15 bij deze toelichting.

8.2 Inspraak

In het kader van de in de gemeente Barneveld gebruikelijke inspraakprocedure is het voorontwerpplan voor de noordelijke rondweg om Voorthuizen gedurende twee weken ter inzage gelegen van 30 maart tot en met 12 april 2012.

Er zijn 22 inspraakreacties ontvangen. Alle inspraakreacties zijn voorzien van een antwoord. De Nota van inspraak is in bijlage 15 van deze toelichting opgenomen. De inspraakreacties hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.3 Zienswijzen

Van 1 maart tot en met 11 april 2013 heeft het ontwerp voor het bestemmingsplan Noordelijke Rondweg Voorthuizen ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen. De reacties zijn samengevat in een Nota van zienswijzen en van een reactie voorzien. De zienswijzennota is opgenomen in bijlage 16 bij deze toelichting.