



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Oostelijke Rondweg Barneveld

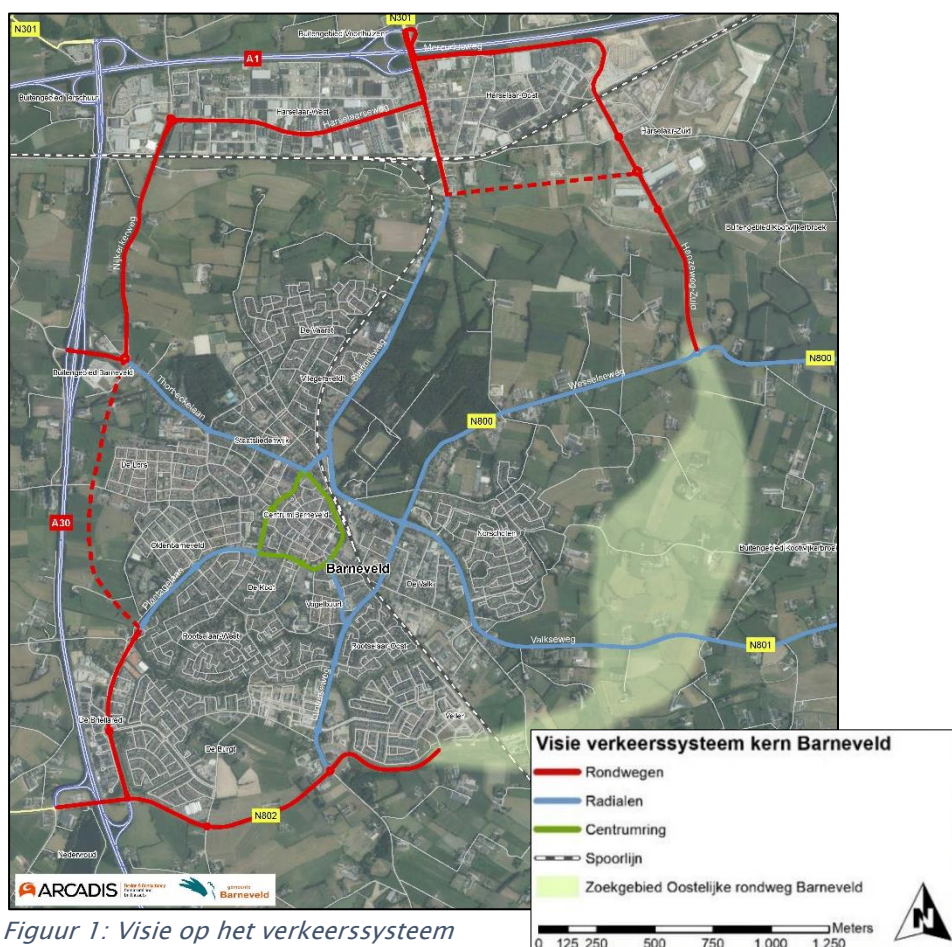
Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

31 juli 2019 / projectnummer: 3406



1 Advies voor de inhoud van het MER

De gemeente Barneveld wil de rondwegenstructuur rondom de kern voltooien om, gezien de groei van het aantal inwoners, de verkeersdruk en de leefbaarheid in de kern op peil te houden. Met het oog hierop onderzoekt de gemeente de aanleg van de Oostelijke Rondweg (figuur 1). Dit voornemen is in 2016 vastgelegd in de Strategische Visie Barneveld 2030. Voor de aanleg van de Oostelijke Rondweg is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Voor het besluit hierover is een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld, waarin staat waar het milieueffectrapport (MER) over moet gaan. De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.



Figuur 1: Visie op het verkeerssysteem van Barneveld (Bron: NRD)

Essentiële informatie voor het MER

De NRD gaat in op het tracé Oostelijke Rondweg. Bij de aanleg van een dergelijke nieuwe weg zijn ingrijpende effecten op de omgeving te verwachten, zoals de doorsnijding van het landschap en toenemende geluidsbelasting. Daarom is belangrijk om goed te onderbouwen waarom deze weg nodig is¹, en om te onderzoeken of er realistische alternatieven zijn met minder milieueffecten. Hierbij speelt de probleemanalyse een belangrijk rol. Het is echter nog

¹ In de zienswijzen wordt gewezen op de afweging tussen nut en noodzaak van de Oostelijke Rondweg.

niet voldoende duidelijk waar de op te lossen bestaande óf verwachte knelpunten liggen. De Commissie adviseert om dit eerst in beeld te brengen, en dan pas de mogelijke oplossingen te onderzoeken. Om het milieubelang goed mee te kunnen wegen in de besluitvorming beschouwt ze de volgende punten als essentiële informatie in het MER:

- **Een heldere beschrijving van de bestaande en te verwachten problemen die het voornemen moet oplossen:** laat zien wat de concrete problemen zijn voor verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Ga hiervoor uit van een beschrijving van de huidige verkeersstromen, inclusief de belangrijkste herkomst–bestemmingsrelaties.
- **Een vertaling van de probleemanalyse in concrete en meetbare doelstellingen voor verkeer en leefbaarheid:** maak hierbij onderscheid tussen de gemeente als geheel, het centrumgebied en het buitengebied afzonderlijk.
- **Een beschrijving van alternatieven met de Ladder van Verdaas, waaronder in elk geval:**
 - Een alternatief dat uitgaat van een beperkte aanpassing van de bestaande wegen (een nulplus–alternatief). Geef aan welke maatregelen voorhanden zijn om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de huidige situatie te verbeteren.
 - Alternatieven waarmee de werking van het volledige rondwegenstelsel wordt onderzocht. Geef in een analyse inzicht in de mate waarin ontbrekende delen van het rondwegenstelsel, al dan niet in samenhang met elkaar, effect hebben op het doelbereik.

Houd hierbij rekening met het feit dat stikstof een doorslaggevende factor kan zijn bij de bepaling van het VKA.² Breng daarom van elk alternatief – in een vroeg stadium – de stikstofemissies in beeld.

- **Een beschrijving en vergelijking van tracévarianten van de Oostelijke Rondweg met mogelijk minder milieugevolgen voor landschap, natuur en leefomgeving.**

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)³. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

Achtergrond

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de gemeente Barneveld groeit sterk. De gemeente heeft uitgesproken deze groei ook in de toekomst te willen faciliteren en bevorderen. Als gevolg hiervan verwacht de gemeente dat de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid in de kern van Barneveld onder druk komen te staan. De verkeersstructuur van Barneveld bestaat uit een systeem van rondwegen en radialen, die ten noorden en ten westen op drie punten zijn aangesloten op het rijkswegennet. Om de verkeersafwikkeling in de kern te verbeteren wil de gemeente de rondwegenstructuur completeren met de Oostelijke Rondweg. Het idee voor dit voornemen bestaat sinds 1987 en is in 2016 vastgelegd in de Strategische Visie Barneveld 2030. Om dit voornemen mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De

² Indien het VKA kan leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000–gebieden, dan dienen de gevolgen in een Passende beoordeling te worden beschreven.

³ Notitie reikwijdte & detailniveau Oostelijke Rondweg Barneveld (Arcadis, februari 2019).

Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Barneveld – besluit over de Oostelijke Rondweg.

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

2 Beleid en ambities

Milieueffectrapportage kijkt naar de inpassing van het initiatief ten opzichte van het gemeentelijk en provinciaal beleid en de gebiedsambities. De Commissie adviseert in te gaan op in ieder geval de volgende thema's, en daarbij aan te geven hoe/wanneer deze doelen bereikt worden en welke randvoorwaarden dit schept voor het initiatief:

- **Verkeer:** ga in op relevante passages van onder meer Gemeentelijke Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP, 2017), de Provinciale Wegennetvisie (2017)⁴ en het beleid van het Rijkswegennet (knooppunt A30-A1);
- **Landschap:** uit de mondelinge toelichting bleek dat de gemeente ambities heeft om de ruimtelijke kwaliteit van de beeklopen te versterken. Maak deze ambities concreet in het MER. Ga daarnaast ook in op het algemeen gemeentelijk en provinciale landschapsbeleid en de gemeentelijke visie op het buitengebied.
- **Klimaat en energie:** geef de klimaat- en energieambities van de gemeente Barneveld in hoofdlijnen weer.

Te nemen besluiten

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor een wijziging van het bestemmingsplan. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3 Omgang met onzekerheden

De gemeente wil met de aanleg van de Oostelijke Rondweg een robuust wegennet bouwen, dat bestand is tegen de voorziene groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Volgens de Strategische Visie 2030 zal de gemeente Barneveld in 2030 circa 70.000 inwoners tellen.⁵ Uit de mondelinge toelichting van de gemeente blijkt dat deze groei al eerder wordt gehaald, en dat de groei naar verwachting ook na 2030 zal aanhouden. Dit is aannemelijk, maar de wijze waarop deze groei zou plaatsvinden blijft onzeker. Het is van belang om, ondanks deze onzekerheidsfactoren, het voornemen naar de buitenwereld te onderbouwen. De Commissie adviseert de volgende vragen te concretiseren:

- **Hoe verhoudt het voornemen zich tot de huidige situatie?**

⁴ Hierin staat dat de gemeente Barneveld werkt aan een logisch netwerk van rondwegen en radialen in en rond Barneveld en Voorthuizen. De provincie Gelderland heeft in haar Wegennetvisie de bestaande doorgaande wegen door de kern van Barneveld de functie 'stedelijke as' toegekend. Met de aanleg van een stelsel van rondwegen wil de gemeente Barneveld de wegen door de bebouwde kom afwaarderen.

⁵ Dit is een groei van circa 12.000 inwoners ten opzichte van 2019.

Het is niet duidelijk hoe de uiteindelijke situatie zich verhoudt tot de huidige situatie. Omdat de NRD stelt dat de huidige verkeersdruk op de bestaande verkeersstructuur al hoog is en de leefbaarheid onder druk staat, adviseert de Commissie in het MER ook een kwantitatieve en kwalitatieve analyse op te nemen van uitsluitend de huidige leefbaarheid en verkeersdruk. Zo wordt duidelijk hoe de eindsituatie zich verhoudt tot de actuele situatie (zie hoofdstuk 4.1).

- **Hoe robuust is het wegennet in de situatie na 2030?**

In de NRD staat dat een gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd om een beeld te krijgen van de robuustheid van het wegennet in de situatie waarbij de Strategische Visie 2030 volledig is uitgevoerd. Daarbij wordt bijvoorbeeld aangenomen dat de Westelijke Rondweg volledig gesloten is, hetgeen in de referentiesituatie nog niet het geval is. Met het oog op de versnelde groei is het van belang om bij de gevoeligheidsanalyse ook verder te kijken dan de Strategische Visie. De Commissie adviseert daarom bij de gevoeligheidsanalyse ook ontwikkelingen te beschouwen die bovenop de uitvoering van de Strategische Visie 2030 te verwachten zijn. Ze adviseert hierbij de volgende stappen te doorlopen:

- Geef een bandbreedte van de verwachte groei van inwoners en werkgelegenheid tot 2030 met een doorkijk naar 2040.
- Bied inzicht in de benodigde woningbouw en bedrijventerreinontwikkeling op grond van deze groei (bandbreedte).
- Geef op hoofdlijnen aan welke verkeersstromen in welke mate als gevolg van de groei gaan toenemen.
- Bied inzicht in het oplossend vermogen van het sluiten van het rondwegstelsel, zowel aan de westkant als aan de oostkant.

4 Probleemanalyse en doelstelling

4.1 Probleemanalyse

De probleemanalyse in de NRD biedt nog onvoldoende basis om tot een goede planologische onderbouwing van het voornemen te komen. Samenvattend staat op pagina 13 van de NRD dat de verkeersdruk in Barneveld toeneemt door de ontwikkeling van woonwijken en bedrijventerreinen en dat maatregelen nodig zijn om de (nieuwe) woonwijken en het centrum leefbaar en bereikbaar te houden.

Met deze probleemstelling is de relatie met de Oostelijke Rondweg nog niet helder. Ook kunnen andere, wellicht kansrijkere en minder ingrijpende, alternatieven buiten beeld blijven. Gebruik het MER om een complete probleemanalyse te maken – alvorens alternatieven uit te werken. Breng in de probleemanalyse in ieder geval de volgende punten in beeld:

- Maak de verkeersstromen in de bestaande situatie inzichtelijk. Ga daarbij ook in op de belangrijkste herkomst–bestemmingsrelaties. Maak onderscheid tussen vrachtverkeer, autoverkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer en openbaar vervoer.
- Vertaal het inzicht in de bestaande verkeersstromen door naar de referentiesituatie, waarin de te verwachten toename van het verkeer in alle modaliteiten wordt ingebouwd. Leid daaruit af waar de knelpunten in het bestaande wegennet zullen ontstaan (of al bestaan) en wat aard van de problemen zijn. Maak bijvoorbeeld onderscheid in verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid.

4.2 Doelstelling

Omdat het initiatief meerdere doelen moet oplossen adviseert de Commissie om dit zo concreet mogelijk op te schrijven. Gebruik daarbij heldere en kwantificeerbare criteria, waarbij zowel de verkeerskundige doelen als de leefbaarheidsdoelen in de kern van Barneveld in beeld worden gebracht.

5 Ontwikkeling van alternatieven

5.1 Alternatieven op basis van de probleemstelling

Ladder van Verdaas

Op voorhand staat niet vast dat het doelbereik van het initiatief uitsluitend kan worden bereikt met het aanleggen van nieuwe infrastructuur. De Commissie beveelt dan ook aan de 'Ladder van Verdaas'⁶ te gebruiken om dit te onderzoeken. Op deze wijze kan de ambitie van de gemeente om bijvoorbeeld het openbaar vervoer te verbeteren met de realisering van een halte op de lijn Amersfoort–Apeldoorn in het MER volwaardig worden meegenomen.

Nulplus-alternatief

De wegen en de leefbaarheid in het centrum zijn nu al overbelast. Uit de NRD blijkt dat er op de noord–zuidroute(s) door het centrum van Barneveld (in het bijzonder de Lunterseweg) sprake is van een hoge intensiteit en een sterke menging van fietsers, vracht- en autoverkeer. De Commissie adviseert een zogenaamd nulplus-alternatief te onderzoeken om te laten zien welke (en in hoeverre) relatief beperkte ingrepen de bovengenoemde problemen in het centrum kunnen oplossen, en of dit wellicht invloed heeft op de doelstelling van het voornemen. Ga hierbij zoveel mogelijk uit van de bestaande infrastructuur en ligging van de wegen.

Het nulplus-alternatief maakt bovendien duidelijk of er – wanneer het bestaande wegennetwerk anders wordt ingezet – minder ingrijpende alternatieven dan de Oostelijke Rondweg voorhanden zijn. Als dit niet het geval is, dan geeft het onderzoek ook antwoord op de vraag waarom een grotere ingreep noodzakelijk is.

Rondwegalternatieven

In de visie op het verkeerssysteem van de NRD, zijn behalve de Oostelijke Rondweg ook de Westelijke Rondweg (tussen de Nijkerkerweg en de Achterveldseweg) en de Noordelijke koppeling tussen de Hanzeweg en de Stationsweg opgenomen (zie figuur 1). Deze verbindingen completeren de rondwegenstructuur (het doel dat de gemeente voor ogen heeft), maar maken geen deel uit van de referentiesituatie. Aangezien de projecten gezamenlijk invloed hebben op het te behalen doelbereik, adviseert de Commissie alle ontbrekende delen van het rondwegenstelsel, al dan niet in samenhang met elkaar, te onderzoeken.

⁶ De systematiek van de Ladder van Verdaas gaat uit van beperking van het aantal autoverplaatsingen en de verschuiving naar vervoerswijzen die vanuit milieu en maatschappelijke kosten gunstiger zijn. Daarbij is het streven naar een beperking van ruimtebeslag en milieubelasting.

5.2 Tracévarianten Oostelijke Rondweg

Op basis van een heldere probleemanalyse en afweging van meer alternatieven is het vervolgens zinvol om voor het alternatief Oostelijke Rondweg meerdere tracévarianten uit te werken. In de NRD wordt gerefereerd naar een variantenstudie. Op grond van deze studie zijn varianten onderzocht, waarvan sommige vervolgens zijn afgevalen⁷. Hierbij is niet gekeken of de negatieve effecten (bijvoorbeeld geluidsoverlast) van de afgevalen varianten voorkomen of gemitigeerd hadden kunnen worden. Hierdoor is het niet duidelijk of terecht besloten is om deze varianten niet verder uit te werken. De Commissie adviseert om de meest westelijke variant (3a) niet bij voorbaat af te laten vallen.

Werk tracévarianten integraal⁸ uit met heldere randvoorwaarden, waarbij ook rekening wordt gehouden met andere ontwerpaspecten, bijvoorbeeld:

- Inpassing van het tracé in het kleinschalige landschap (zie paragraaf 7.3).
- Principe-oplossingen bij de varianten die oost-west gerichte landschappelijke structuren en verbindingen (zoals beeklopen, wegen en lanen) doorsnijden.
- Versterking van de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden.
- Verbetering van de leefbaarheid door de aanleg van geluidwallen of een verlaagde ligging van de weg.
- Afwikkeling van het verkeer.

Geef voor alle tracévarianten aan welke flankerende maatregelen worden getroffen om het doelbereik te maximaliseren, zowel in de kern als in de directe omgeving van het tracé van de Oostelijke Rondweg. Voorbeelden hiervan zijn vrachtwagenverboden, het inperken van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen, snelheidsverlaging, eenrichtingsverkeer en parkeermaatregelen.

6 Milieugevolgen

Maak bij de beoordeling van de varianten onderscheid tussen doelrealisatie (oplossend vermogen van de varianten) en milieueffecten (effecten van de varianten op de omgeving). Vergelijk daartoe varianten onderling, en met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat keuzes tussen varianten en daaruit af te leiden conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van doelbereik of het kunnen voldoen aan wettelijke eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd. Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waar van tevoren van uitgegaan is. Maak bij de effectenbeschrijving van het voornemen ook onderscheid tussen effecten tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase. Geef de kwantitatief vast te stellen effecten van het voornemen op het milieu en de leefomgeving weer ten opzichte van de referentiesituatie en de huidige situatie.

⁷ De tracévarianten 1–3 variëren van een ligging dicht langs de kern tot grote afstand tot de kern. In een variantenstudie is de meest westelijke variant (3) vroegtijdig afgevalen omdat de aansluiting op het wegennet niet optimaal lijkt, en er kans is op geluidhinder in de bebouwde kom. Mitigerende maatregelen zijn echter niet onderzocht.

⁸ In veel zienswijzen wordt op dit belang gewezen.

6.1 Verkeer

Uitgangspunten van het verkeersmodel

Voor de beschrijving van de verkeerseffecten speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in het MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames, die in het verkeersmodel zijn gebruikt. Specificeer met name:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen (zie paragraaf 3.1, 3.2 en 4.1);
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario ten aanzien van mobiliteit en het scenario voor economische groei;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer (auto, OV en vrachtverkeer).

Gebruik bij het analyseren van het verkeersmodel bij voorkeur resultaten van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd door hiervoor gekwalificeerde of ISO-gecertificeerde instanties.

Analyse van de effecten

Het MER dient inzicht te geven in de effecten van de alternatieven gerelateerd aan de doelstellingen (zie paragraaf 4.2). Beschrijf:

- De verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied, onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer van personen- en vrachtverkeer.
- De verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagemaalintensiteiten. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn.
- De toename van de automobilititeit binnen het beschouwde studiegebied, uitgedrukt in hoeveelheid verplaatsingskilometers per voertuigtype.
- De verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen per wegedeelte (kwantitatief met behulp van ongevals cijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerpuitgangspunten, die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig').
- De gevolgen van de alternatieven op de Lunterseweg en andere doorgaande wegen in de kern. Breng hierbij zoveel mogelijk kwantitatief de gevolgen in beeld voor:
 - objectieve en subjectieve verkeersveiligheid;
 - doorstroming;
 - oversteekbaarheid;
 - kwaliteit fietsroute (aantrekkelijkheid)
 - verblijfsklimaat en winkelfunctie.
- De mogelijke barrièrewerking van de Oostelijke Rondweg en de gevolgen hiervan voor het uitloopgebied ten oosten of ten westen van de Oostelijke Rondweg. Kijk met name naar lokaal (landbouw- en facilitair) en recreatief verkeer.⁹ (zie paragraaf 6.3 en 6.4).
- De robuustheid van het netwerk en de meest relevante wegvakken, bijvoorbeeld in het geval van calamiteiten op de A1/A30, kijk hierbij ook naar sluipverkeer bij een gemiddeld verkeersbeeld.

⁹ In de zienswijzen wordt op dit belang gewezen.

- De effecten van het toestaan van landbouwverkeer op de gebiedsontsluitingswegen.

6.2 Gezondheid en leefomgeving

De te onderzoeken effecten met betrekking tot de leefomgeving (geluid, lucht en externe veiligheid) zijn in het NRD voldoende toegelicht. Aanvullend adviseert de Commissie om op kaartmateriaal de verschillen in geluidbelasting en luchtkwaliteit grafisch, ten opzichte van de referentiesituatie en de huidige situatie, in beeld te brengen door middel van verschilcontouren of verschilplots.

Maak in het MER duidelijk welke doelen de gemeente Barneveld heeft voor de gezondheidsbevordering, en hoe/wanneer ze deze doelen wil bereiken. Ga daarnaast in op de effecten van de inrichtingsmaatregelen en de mogelijkheden voor gezondheidsbevordering. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden voor gezonde mobiliteit, het voorkomen van onnodig autogebruik en het stimuleren van OV, en de mogelijkheden om de toegankelijkheid van recreatieve voorzieningen te vergroten.

6.3 Landschap en cultuurhistorie

Het landschap aan de oostkant van Barneveld is in de afgelopen decennia getransformeerd tot een agrarisch productielandschap met mogelijkheden voor nieuwvestiging en uitbreiding voor de intensieve veehouderij. Als gevolg hiervan is de oppervlakte aan agrarische bedrijfsgebouwen sterk toegenomen. Dit landschap heeft niet alleen een agrarische functie maar ook een recreatieve betekenis, als uitloopgebied voor Barneveld en als verbindingsszone naar de Veluwe. Kenmerkend is de oost–west gerichte landschapsstructuur van lanen, bebouwingslinten en de twee bovenlopen van de Barneveldse Beek en van de Kleine Barneveldse Beek.

Landschappelijke inpassing van de varianten van de Oostelijke Rondweg

De NRD gaat niet in op de structuurdragers en de huidige kenmerken en kwaliteiten van het landschap. De Commissie adviseert in het MER te onderzoeken wat het effect van de tracévarianten op de bestaande landschapsstructuur is en hoe in het wegontwerp de barrièrewerking van de Oostelijke Rondweg op de oost–west gerichte landschappelijke systemen en –patronen kan worden verminderd.

De Commissie doet daarbij de volgende suggesties:

- Geef een overzicht van de landschapsstructuur en landschapselementen in het studiegebied en de wijze waarop deze in de loop van de tijd zijn veranderd. Waardeer vervolgens de belangrijkste structuren en elementen.
- De Oostelijke Rondweg kan op zichzelf ook een nieuwe structuurlijn vormen door het relatief kleinschalige landschap. Beschrijf en verbeeld per variant hoe het nieuwe wegtracé wordt aangepast op de oriëntatie in het landschap en op de herkenbaarheid van de landschappelijke gelaagdheid.
- In de Structuurvisie Buitengebied Barneveld (2011) staat beschreven dat de gemeente streeft naar goede overgangen tussen de stedelijke kern en het buitengebied. Besteed speciaal aandacht aan de verbindingen die op de bijbehorende kaart Visie Ruimtelijke Kwaliteit staan aangegeven, zowel de droge als de natte, zowel voor het snelle als voor langzaam verkeer en zowel voor mens, plant als dier.

- Uit de toelichting blijkt dat de gemeente een ambitie heeft om kansen te benutten ten behoeve van de verbetering van de beeksystemen. Beschrijf de landschappelijke en ecologische ambitie wat betreft de beeksystemen in het MER, en ga na welke (on)mogelijkheden door de aanleg van de Oostelijke Rondweg ontstaan, en hoe deze kansen benut kunnen worden.

Cumulatieve effecten op het landschap

De Oostelijke Rondweg zal een aanleiding geven voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Een snelgroeiende gemeente als Barneveld zal de neiging hebben naar de Oostelijke Rondweg toe te groeien. De impact van die ontwikkeling– die door de aanleg van de Oostelijke Rondweg in gang wordt gezet– moet ook in het MER onderzocht worden. Ga in op de mogelijke ontwikkeling van het tussengebied, bijvoorbeeld voor transformatie naar duurzame veehouderijbedrijven, kansen voor herstel van ecologische waarden en de kansen voor een organische groei van Barneveld in oostelijke richting.

Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van bekende en verwachte cultuurhistorische waarden in het plangebied. Besteed hierbij aandacht aan alle drie de facetten van cultuurhistorie:

- Archeologie.
- Gebouwd erfgoed.
- Cultuurlandschap (structuren en patronen die samenhangen met specifiek historisch landgebruik).

Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden. Hierbij kan eventueel gebruik gemaakt worden van de waarderingscriteria uit de 'Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA'. Beschrijf de effecten van de tracévarianten op deze kwaliteiten. Beschrijf ook in welke mate effecten op cultuurhistorische waarden verzacht kunnen worden binnen de tracévarianten.

6.4 Natuur

Het voornemen kan in de aanlegfase en de gebruiksfase gevolgen hebben voor natuurwaarden, bijvoorbeeld door ruimtebeslag, barrièrewerking, geluidsverstoring, lichtverstoring, stikstofdepositie en (al dan niet tijdelijke) veranderingen in het grondwaterpeil. Breng eerst op hoofdlijnen de actuele en potentiële natuurwaarden¹⁰ en potentiële effecten in beeld en motiveer op grond daarvan de begrenzing van het studiegebied.

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Uit de NRD blijkt dat mogelijk additionele stikstofdepositie kan optreden, waardoor significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Hierbij is van speciaal belang dat in het nabijgelegen Natura 2000-gebied Veluwe kwetsbare en door stikstof overbelaste habitattypen en leefgebieden van soorten voorkomen.

¹⁰ Algemene typering op basis van een landschaps-ecologische analyse en de relatie met nabijgelegen natuurgebieden zoals de Veluwe.

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Daaruit blijkt het PAS niet meer als toestemmingsbasis kan dienen voor plannen en projecten, die leiden tot een toename van stikstofdepositie in daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat voor de Oostelijke Rondweg een Passende beoordeling moet worden opgesteld indien de stikstofdepositie op de Veluwe daardoor (tijdelijk of permanent) kan toenemen.

In de Passende beoordeling moet worden beoordeeld of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitsloten, waarbij mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen. Het is, in het licht van bovengenoemde uitspraak, op dit moment niet duidelijk welke type van de onderstaande mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen:

- Extern salderen met brongerichte maatregelen. Salderen met een bron elders is nu weer toegestaan, bijvoorbeeld het inzetten van ruimte van stoppers of het uit productie nemen van landbouwgrond.
- Gebiedsgerichte maatregelen (zoals plaggen) kunnen waarschijnlijk niet meer betrokken worden bij het uitsluiten van significante gevolgen omdat het moeilijk aan te tonen is dat deze maatregelen tijdig effectief zijn.

Het gebruik van Aeries voor het berekenen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is hierbij niet meer verplicht, maar wel mogelijk.¹¹

De Oostelijke Rondweg kan alleen doorgang vinden wanneer de Passende beoordeling met zekerheid uitwijst dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of wanneer de ADC-toets¹² met succes wordt doorlopen. Indien er een Passende beoordeling wordt opgesteld, adviseert de Commissie deze als bijlage bij het MER te voegen en de conclusies op te nemen in het hoofddocument.¹³

Gevolgen voor het GNN/GO

In het zuiden van het plangebied bevindt zich het natuurgebied 'Huize Dennebroek'. Dit gebied hoort deels tot het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en deels tot de groene Ontwikkelzone (GO). Breng hiervoor het volgende in beeld:

- Als het GNN en/of de GO mogelijk wordt aangetast, doorloop dan de instructieregels van de Omgevingsverordening in het MER in de juiste volgorde. Motiveer dat het gaat om een project van groot openbaar belang en toon aan dat er geen reële alternatieven zijn. Als aan die voorwaarden wordt voldaan, beschrijf dan de effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de ecologische samenhang en compensatie.
- Beschrijf voor het GNN met name de gevolgen voor beschermde soorten en overige Rode Lijstsoorten. Hiervoor zal in veel gevallen een veldinventarisatie nodig zijn.

¹¹ In de zomer van 2019 komt een nieuwe versie van Aeries beschikbaar.

¹² Dit houdt op grond van art. 2.8 van de Wet natuurbescherming respectievelijk in:

A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven, D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹³ Zekerheidshalve wijst de Commissie erop dat in de Passende beoordeling de feitelijke actuele situatie als referentie moet worden gehanteerd.

Gevolgen voor beschermde soorten

De Oostelijke Rondweg kan negatieve gevolgen hebben voor beschermde soorten door ruimtebeslag, geluid (met name voor vogels), verstoring door kunstlicht (vleermuizen en andere daarvoor gevoelige soorten), barrièrewerking (met name grondgebonden zoogdieren en amfibieën).

Beschrijf in het MER de ingreep-effectrelaties en de gevolgen voor beschermde soorten in de aanleg- en gebruiksfase. Voor het voorkeursalternatief dient te worden ingegaan op de gevolgen voor de (beoogde) gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten¹⁴. In dit kader heeft de Commissie de volgende aandachtspunten:

- Geluid: (broed)vogels worden sterk beïnvloed door verkeerslawaaï. Dit manifesteert zich door lagere dichtheden nabij drukke verkeerswegen. De effectafstanden beslaan afhankelijk van het landschapstype 400 tot 500 meter¹⁵. Geef op hoofdlijnen aan welke soorten binnen deze afstand voorkomen in welke dichtheden en ga (voor het VKA) in op de (mogelijke) gevolgen voor de (lokale) populaties van deze soorten.
- Licht: veel beschermde soorten waaronder vleermuizen worden verstoord door kunstlicht langs wegen. Deze gebieden worden veelal gemeden. Geef aan bij welke soorten dat speelt.
- Barrièrewerking: nieuwe wegen leiden naast een fysieke barrière veelal ook tot verkeerslachtoffers onder dieren waaronder zoogdieren (dassen en andere marterachtigen, egels), vogels (met name uilen, roofvogels) en amfibieën (paddentrek). Beoordeel deze risico's.

Geef aan bij alle bovengenoemde punten na hoe deze effecten gemitigeerd kunnen worden¹⁶.

Beoordeel voor beschermde soorten wat de gevolgen zijn voor de gunstige staat van instandhouding¹⁷. Geef op grond daarvan aan of toestemming kan worden verleend voor het overtreden van de verbodsbepalingen in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wet natuurbescherming.

6.5 Bodem en water

De aanleg van de Oostelijke Rondweg heeft naar verwachting met name effect op het watersysteem als:

- Varianten worden uitgewerkt met een (half)verdiepte ligging of drainage, waardoor effecten kunnen optreden op de deklaag en de ondiepe grondwaterstroming.

¹⁴ Initiatiefnemer heeft tijdens een oriënterend bezoek van de Commissie mondeling aangegeven dat voor fase 2 van het MER een veldinventarisatie op beschermde soorten wordt overwogen om dit in voldoende detail te kunnen beoordelen.

¹⁵ Zie onder andere Garniel A., W.D. Daunicht, U. Mierwald & U. Ojowski. 2007. Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Bonn, Kiel en Reijnen, R.; Foppen, R.P.B. (2006) Impact of road traffic on breeding bird populations In: The ecology of transportation: managing mobility for the environment / Davenport, J., Davenport, J.L., . - Dordrecht : Springer, (Environmental Pollution 10) – p. 255 – 274.

¹⁶ Het Instituut voor Natuureducatie (IVN) noemt in de door hen ingediende zijswijze de mogelijkheid van ecologisch beheerde wegbermen. Deze kunnen wellicht gecombineerd worden met mitigerende maatregelen om barrièrewerking te mitigeren.

¹⁷ De provincie Gelderland heeft voor veel beschermde soorten de 'provinciale staat van instandhouding' beoordeeld. Betrek deze informatie voor zover beschikbaar bij de beoordeling.

- Varianten worden uitgewerkt door beeklopen met ondiepe grondwaterstanden en natuur die gevoelig is voor hydrologische veranderingen.¹⁸

Beschrijf voor de eventuele varianten die bovengenoemde kenmerken vertonen, de effecten van de wegaanleg op het watersysteem en de daarvan afgeleide effecten op natuur, bewoning en landbouw.'

6.6 Klimaatadaptatie

Beschrijf in het MER op welke wijze in het integraal ontwerp van de tracévarianten rekening is houden met het mogelijk optreden van het worst-case scenario voor klimaatverandering. Geef bijvoorbeeld aan of, en zo ja in welke mate, tracévarianten gevolgen hebben in geval van wateroverlast en verdroging in relatie tot de beeklopen.

6.7 Circulariteit

Ga na in hoeverre maatregelen genomen kunnen worden bij materiaal- en materieelgebruik ten behoeve van een kleinere footprint.

¹⁸ In de door het Waterschap ingediende zienswijze wordt geadviseerd een waterhuishoudkundig plan op te stellen waarin ook kans op hydrologische verbetermaatregelen verkend kunnen worden. Zo is bijvoorbeeld vanuit gemeente en waterschap bepleit om aan de oostkant van Barneveld meer water vast te houden; De ontwikkeling van de rondweg zou een drager kunnen zijn om die wens vorm te geven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Yttje Feddes

Maike Goedkoop MSc (secretaris)

ir. Hans Huizer

drs. Roeland van Kerkhoff

ing. Rob Vogel

ir. Harry Webers (voorzitter)

Ir. Ruud Westerhof

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Vaststellen van een bestemmingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.2, “aanleg auto(snel)weg”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van de gemeente Barneveld.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 12 juli 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

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

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

t 030-2347666
e mer@ela.nl
w commissiemer.nl

