



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontwikkeling bedrijventerrein Harselaar-Zuid en Haselaar- Driehoek te Barneveld

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

30 oktober 2009 / rapportnummer 1196-198



1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Barneveld heeft al langere tijd het plan om het bedrijventerrein Harselaar aan de zuidzijde (Harselaar-Zuid) en de oostzijde (Harselaar-Driehoek) uit te breiden. Het gaat om een uitbreiding van in het totaal 125 ha bruto, ca. 97 ha voor Harselaar-Zuid en ruim 27 ha voor Harselaar-Driehoek inclusief bijbehorende ontsluitingsstructuur. Op basis van de omvang van de uitbreiding van het terrein is het te nemen besluit over de uitbreiding m.e.r. – beoordelingsplichtig. De gemeente Barneveld heeft er voor gekozen om de m.e.r. procedure te doorlopen. Eerdere m.e.r. procedures voor uitbreiding van Harselaar hebben niet geleid tot definitieve besluiten¹.

De Commissie is nagegaan of het opgestelde MER ten grondslag kan liggen aan:

- het in procedure gebrachte voorontwerp bestemmingsplan Harselaar-Driehoek;
- het in de toekomst nog in procedure te brengen voorontwerp bestemmingsplan Harselaar-Zuid;
- het bepalen van een voorkeurstracé door de gemeente voor de ontsluiting van Harselaar-Zuid. Dit voorkeurstracé zal in een latere fase ondersteund met een besluit-m.e.r. in meer detail uitgewerkt worden.

De Commissie spreekt haar waardering uit over de kwaliteit van de behoefte-raming en de beschrijving van de effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie. De richtlijnen voor het MER en de watertoets zijn op een heldere wijze vertaald in het voorkeursalternatief.

Dit neemt niet weg dat de Commissie tussentijds na bestudering van het MER en achtergrondinformatie² heeft geconstateerd dat in het MER op de volgende punten nog essentiële informatie ontbrak:

- de verkeerseffecten en de ecologische effecten van de ontsluitingsalternatieven;
- de geluidbelasting in het voorkeursalternatief en het MMA;
- de invulling van het MMA.

De gemeente Barneveld heeft deze aanvullende informatie op 21 juli 2009 en 19 oktober 2009 verstrekt. Deze aanvullende informatie is gebundeld in de Aanvulling Milieueffectrapport (van 19 oktober 2009) die tot 6 november 2009 ter inzage ligt.

De Commissie concludeert dat het MER en de aanvulling

- voldoende informatie bieden voor besluitvorming over het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek;
- voldoende informatie biedt voor de (gefaseerde) ontwikkeling van Harselaar-Zuid. Zij constateert daarbij dat rekening gehouden moet worden met onzekerheid over het moment waarop nieuwe infrastructuur noodzakelijk is voor de ontwikkeling van het laatste deel van Harselaar-Zuid;
- nog onvoldoende basis bieden voor het in de toekomst in procedure te brengen definitieve besluit over de nieuwe ontsluitingsstructuur voor Harselaar-Zuid.

¹ Zie de projectbeschrijving in Bijlage 1 Projectgegevens

² Zie voor een overzicht van de achtergrondinformatie Bijlage 1.

Daarbij merkt de Commissie op dat een (voor)ontwerp bestemmingsplan Harselaar-Zuid nog niet beschikbaar is. Zij heeft dus niet kunnen nagaan of de situatie zoals beschreven in het MER en de aanvulling daadwerkelijk spoort met de inhoud van het voorgenomen besluit over Harselaar-Zuid. Desgevraagd is zij bereid te zijner tijd hierover advies uit te brengen.

Bij haar beoordeling heeft de Commissie de ontvangen zienswijzen op het MER en twee zienswijze op de Aanvulling op het MER³ betrokken.

In hoofdstuk 2 wordt een toelichting op de conclusie gegeven.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Locatiekeuze en behoefteraming/fasering

2.1.1 Locatiekeuze

In het Streekplan Gelderland 2005 is de locatie Harselaar-Zuid opgenomen als voorkeurslocatie voor een grootschalig bedrijventerrein. De locatiekeuze is onderbouwd in de bij het Streekplan behorende Strategische Milieubeoordeling (SMB). In deze SMB zijn potentiële locaties voor bedrijventerreinen vergeleken. De locatie Harselaar-Zuid, zo wordt geconcludeerd in het Streekplan, scoort op milieuaspecten beter dan alternatieve locaties vanwege de aansluiting op bestaand stedelijk gebied en bij bestaande hoofdstructuur.

Met de informatie in de SMB is vanuit milieuoptiek inhoudelijk voldoende onderbouwing gegeven voor de keuze voor Harselaar-Zuid als potentiële locatie voor een nieuw bedrijventerrein.

2.1.2 Behoefteraming/fasering

Het bijlagerapport Behoefteteonderzoek geeft een goed inzicht in de behoeften aan nieuw areaal bedrijventerrein. Het behoefteteonderzoek is echter gebaseerd op de situatie oktober 2007. De economische situatie is sindsdien sterk veranderd.

Recent heeft de provincie Gelderland een ontwerp Structuurvisie Bedrijventerreinen vastgesteld en in procedure gebracht. In het onderliggende Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument (EPO) voor de Gelderse Vallei is aangegeven dat in 2009 een Integraal Ontwikkelingsdocument wordt gemaakt voor de ontwikkeling van de verschillende bedrijventerreinen Harselaar. Hierin worden herstructurering, revitalisering en uitbreiding in samenhang bekeken. Het EPO gaat uit van jaarlijkse actualisatie van de cijfers en pleit voor gefaseerde ontwikkeling van nieuwe terreinen. Het EPO concludeert dat er voor de periode tot 2020 een uitbreidingsbehoefte bestaat van ruim 20 ha per jaar. Uit de ontwerp Structuurvisie blijkt dat hiervoor na 2016 ongeveer 36% van de zachte plannen benodigd is. Aangezien Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid zachte plannen zijn, zal er dus rekening mee gehouden moeten worden dat niet het gehele geplande areaal ontwikkeld zal hoeven te worden.

³ Voor een overzicht van de ontvangen zienswijzen zie Bijlage 2 Zienswijzen.

Een deel van Harselaar-Zuid kan ontwikkeld worden gebruik makend van bestaande ontsluitingsstructuur. Het resterende deel kan alleen gerealiseerd worden wanneer een nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd. In de aanvulling wordt geconcludeerd dat het kantelpunt ligt bij 80 % realisatie van Harselaar-Zuid. Door de in par. 2.2 aangegeven onzekerheden in de uitgevoerde verkeersberekeningen, is de onzekerheid in dit kantelpunt groot.

Het EPO geeft aan dat de regio in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid in Barneveld ruimte zal maken voor bedrijven tot en met categorie 5. De Commissie constateert dat in het MER bij het bepalen van de milieueffecten geen rekening is gehouden met mogelijke vestiging van categorie 5 bedrijven. Mocht het bestemmingsplan deze ruimte wel gaan bieden, dan is aanvullende informatie over milieueffecten noodzakelijk. Overigens schat de Commissie in dat met een goede inpassing van deze bedrijven de extra effecten verwaarloosbaar kunnen zijn.

■ De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Harselaar-Zuid:

- rekening te houden met de onzekerheden in de geprognosticeerde behoefte aan bedrijventerrein en de onzekerheid in de verkeersberekeningen. Dit noodzaakt tot het hanteren van een ruime veiligheidsmarge bij het vaststellen van het kantelpunt voor realisatie van Harselaar-Zuid inclusief nieuwe ontsluiting dan wel tot het maken van nieuwe berekeningen met een actueel model (zie ook 2.2)
- In geval van het mogelijk maken van categorie 5 bedrijven, aanvullende informatie over de milieueffecten te verstrekken.

2.2 Verkeer en vervoer

MER

In het MER zijn verkeersberekeningen opgenomen om een keuze over de toekomstige ontsluitingsstructuur te onderbouwen. In het MER worden twee ontsluitingsalternatieven (A en B) onderling vergeleken.

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met een model dat zijn basis heeft in het provinciale verkeersmodel voor de West Veluwe Vallei uit 1999. Vanwege de gedateerdheid van het basisjaar van dit model en de tussentijdse gedeeltelijk doorgevoerde aanpassingen in de prognoses, concludeerde de Commissie tijdens de toetsing dat de onzekerheden in de uitkomsten te groot waren om hierop een voorkeur voor een ontsluitingsstructuur te baseren.

Daarnaast ontbrak informatie over de wijze van berekenen van de spitsbelasting en de belasting van kruispunten in het prognosejaar. Tevens behoefde de niet-gebruikelijke invulling van criteria voor de beoordeling van verkeerseffecten toelichting.

De Commissie heeft daarom geadviseerd in een aanvulling op het MER

- nieuwe berekeningen uit te voeren met een verkeersmodel met een recenter basisjaar of toe te lichten om welke reden het gebruikte verouderde model kan leiden tot een juiste effectbeschrijving;
- informatie te geven over de toekomstige spitsbelastingen en kruispuntbelastingen op de belangrijkste wegen in plan- en studiegebied op basis van meer actuele verkeersprognoses in beide alternatieven;
- de gebruikte beoordelingscriteria toe te lichten.

Aanvulling

Verkeersmodel

In de aanvulling wordt een onderbouwing gegeven van de effectbeschrijving op basis van het gehanteerde model.

De wijze waarop de verkeersprognoses tot stand zijn gekomen wordt toege-licht. Uit de informatie blijkt dat de basis het NRM 1.1 model⁴ is met als ba-sisjaar 1999, zoals in 2001 opgesteld door Rijkswaterstaat Oost Nederland. Dit model is op een aantal onderdelen in de afgelopen jaren geactualiseerd c.q. aangepast. Het model bevatte oorspronkelijk prognoses voor 2010 die in een later stadium trapsgewijs met een aantal deels goed onderbouwde in-schattingen zijn opgehoogd naar 2020: de prognosematrices zijn bijgesteld aan de hand van recenter materiaal uit het model NRM 3.0. Dit is voor het doorgaande verkeer en voor het interne en externe verkeer op verschillende manieren gebeurd.

Daarmee bieden de uitgevoerde berekeningen voldoende informatie over de orde van grootte van het te verwachten totale verkeersaanbod bij de ontwikke-ling van Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid.

Spits- en kruispuntberekeningen

Uit de aanvulling blijkt dat voor de spitsberekeningen een aantal aanpassin-gen zijn doorgevoerd. Zo zijn uit de etmaalmatrix spitsmatrices afgeleid die niet gekalibreerd zijn voor het basisjaar. Recente tellingen laten daardoor gro-te afwijkingen tussen modelcijfers en tellingen zien. De kruispuntcapaciteiten voor de Baron van Nagellstraat zijn berekend op basis van telgegevens uit 2006. Deze zijn met een uit het model afgeleide factor opgehoogd voor de prognosesituatie.

De aanvulling bevestigt daarmee dat de berekeningen van de toekomstige spitsbelastingen en kruispuntbelastingen aanzienlijke onzekerheden kennen. Bij besluiten over de exact gewenste capaciteit van de weg en over de kruis-puntvormgeving, is het absolute intensiteitsniveau van de verbinding van be-lang. Te meer daar de capaciteit van het onderliggend wegennet in hoofdlijnen wordt bepaald door de vormgeving van de kruispunten. Terecht concludeert de aanvulling dan ook dat : *“Voor de precieze dimensionering van de kruispun-ten is een gekalibreerd spitsuurmodel en eventueel een dynamisch model no-dig”*.

Ofwel bij gebruik van het toegepaste model zal dan rekening gehouden moe-ten worden met grotere onzekerheidsmarges dan gebruikelijk ofwel de exacte dimensionering wordt pas vastgesteld na berekening met een actueel model.

Gefaseerde ontwikkeling

De aanvulling concludeert dat uitgaande van een gewenste I/C waarde van 0,85 Harselaar-Driehoek en 80% van Harselaar-Zuid gerealiseerd kunnen worden zonder nieuwe ontsluitingsstructuur. De aanvulling kondigt aan dat om die reden in het bestemmingsplan voor Harselaar-Zuid een directe bouwti-tel opgenomen zal worden voor ca 80 ha en voor de overige 20 ha uitgegaan wordt van een uitwerkingsplan gekoppeld aan de noodzakelijke verbindings-weg.

Omdat de spitsmatrices zijn afgeleid uit het etmaal en gelet op de wijze waar-op de prognoses voor 2020 tot stand zijn gekomen, zijn de I/C-waarden naar de mening van de Commissie echter nog onvoldoende betrouwbaar om het

⁴ Op dit moment wordt in Oost-Nederland gebruik gemaakt van het NRM 3.04 model en het NRM4 komt op korte termijn beschikbaar.

kantelpunt van 80% te onderbouwen, te meer daar in het algemeen niet de I/C-ratio van de wegvakken maar de capaciteit van de kruispunten maatgevend is. Dit noodzaakt tot ofwel een ruime veiligheidsmarge bij het vastleggen van het kantelpunt of het uitvoeren van nieuwe berekeningen met een actueel model ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan Harselaar-Zuid

De Commissie concludeert dat het MER en de aanvulling:

- voldoende informatie geven over de orde van grootte van het te verwachten verkeersaanbod en daarmee voldoende onderbouwen dat geen nieuwe infrastructuur noodzakelijk is voor de realisatie van Harselaar-Driehoek en een deel van Harselaar-Zuid
- de onzekerheid groot is over het kantelpunt waarbij bij gefaseerde realisatie van Harselaar-Zuid nieuwe infrastructuur noodzakelijk zal zijn; dit noodzaakt tot het hantieren van een ruime veiligheidsmarge dan wel berekeningen met een actueel model
- nog onvoldoende informatie biedt om een definitieve keuze te kunnen maken tussen ontsluitingsalternatief A en ontsluitingsalternatief B; ook daarvoor zijn berekeningen met een actueel model noodzakelijk.

2.3 Geluidbelasting

MER

Het MER gaf naar de mening van de Commissie een te summiere analyse van de geluidbelasting in het studiegebied. Topografische kaarten met geluidbelaste woningen en geluidcontouren ontbraken. Of rekening gehouden was met cumulatie van Harselaar-centrum en van de nabijgelegen stortplaats was niet na te gaan. Hierdoor werd niet duidelijk of en zo ja waar geluidproblemen optreden en mitigerende maatregelen getroffen moeten worden.

Het basisalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) verschillen o.a. in milieuzonering. Door het ontbreken van informatie over de ligging van woningen was niet na te gaan tot welke winst in geluidbelasting het mma leidt.

Aanvulling

De aanvulling geeft informatie over de ligging van de geluidcontouren.

Uit de informatie blijkt dat de realisatie van Harselaar-Driehoek, conform het voorkeursalternatief, niet zal leiden tot nieuwe geluidbelaste woningen. Het gebied Harselaar-Driehoek kan ontsloten worden via de bestaande infrastructuur. De onzekerheden over de milieueffecten die veroorzaakt worden door de toekomstige ontsluitingsstructuur ten behoeve van Harselaar-Zuid (zie 2.2) hebben dus geen betrekking op het gebied Harselaar-Driehoek.

- De Commissie concludeert dat het MER en de aanvulling voldoende informatie bieden over de geluidbelasting als gevolg van realisatie van Harselaar-Driehoek.

De aanvulling geeft aan dat de realisatie van het gehele gebied Harselaar-Zuid leidt tot een beperkte toename in het aantal geluidbelaste woningen. Het MER geeft aan dat geluidschermen bij de belaste, verspreid liggende woningen niet effectief zijn. In de aanvulling worden andere mogelijk te treffen maatregelen wel beschreven, maar een keuze wordt doorgeschoven naar de volgende fase. De onzekerheden in de geprognosticeerde verkeersbewegingen moeten er naar de mening van de Commissie toe leiden dat er bij de definitieve besluitvorming over de nieuwe infrastructuur op basis van nieuwe verkeersberekeningen ook nieuwe geluidberekeningen worden uitgevoerd,

Het MER en de aanvulling geven in tabellen cijfermatige informatie over de gecumuleerde geluidbelasting van wegen en industrie. Een gecumuleerde contour (van wegen, bestaande en nieuwe industrie) ontbreekt echter. Met een dergelijke gecumuleerde contour had de totale geluidbelasting inzichtelijker gemaakt kunnen worden.

De aanvulling concludeert dat bij realisatie van het eerste deel van Harselaar-Zuid (80%) de verkeersintensiteiten op de onderscheiden wegvakken, w.o. de Wesselseweg, weliswaar iets hoger zullen liggen dan na realisatie van een nieuwe verbindingsweg, maar dat de verschillen dermate klein zijn dat dit geen consequenties heeft voor de geluidbelasting⁵.

De onzekerheden in de geprognoseerde verkeersbewegingen leiden ook hier tot onzekerheden in geluidbelasting. Echter rekening houdend met een door de Commissie ingeschatte onzekerheid in de orde van grootte van 20- 30% leidt dit- gegeven de verspreide ligging van de woningen – waarschijnlijk niet tot andere wettelijk te nemen maatregelen langs de Wesselseweg.

De milieuzonering in het mma blijkt zeer weinig effect te hebben op het totaal aantal belaste woningen. De ‘teruggelegde’ zonering in het mma levert uitsluitend geluidwinst op in de zone langs de Esvelderbeek, waar zich slechts een paar woningen bevinden. Voor de natuur levert deze ‘teruglegging’ nauwelijks voordeel op.

■ De Commissie:

- concludeert dat het MER en de aanvulling nog onvoldoende informatie bieden over de geluidbelasting als gevolg van de realisatie van de laatste fase van Harselaar-Zuid waarvoor nieuwe ontsluiting noodzakelijk is;
- adviseert om op het moment dat besluitvorming over de laatste fase van Harselaar-Zuid voorligt in een aanvulling op het MER nieuwe geluidberekeningen te presenteren op basis van een actueel verkeersmodel.

2.4 MMA

MER

In het MER wordt bij het voorkeursalternatief uitgegaan van de ambitie om 15% CO₂-reductie te bereiken. Dit is ten opzichte van vergelijkbare bedrijventerreinen zeer laag. Het MER geeft in algemene termen maatregelen aan die toegepast kunnen worden zoals compacte bouw, concentratie van bedrijven, en het minimaliseren van het autogebruik door een goede verbinding met het openbaar vervoer. Het MER geeft echter geen informatie over de wijze waarop deze maatregelen concreet ingevuld gaan worden en tot welke concrete resultaten dit leidt. De positieve score (+) in het MER op milieuambitie werd daarmee onvoldoende onderbouwd.

In het verlengde hiervan had in het MMA naar de mening van de Commissie een stap verder gezet kunnen worden. Daarbij kunnen onderwerpen als wind-energie, warmtepompen en mobiliteitsmanagement niet onbesproken blijven.

Aanvulling

De aanvulling geeft uitgebreide informatie over de ambitie van de gemeente en formuleert enkele concretere maatregelen. Uit de samenvatting van de Ener-

⁵ Inspraakreacties 1 en 2, vragen om aandacht voor de effecten bij een gefaseerde aanleg van de nieuwe ontsluitingsstructuur op de Wesselseweg.

gievisie⁶ blijkt, dat bij nieuwe bedrijven “met eenvoudige maatregelen aan de vraagkant al een reductie van 15% op de CO2 uitstoot mogelijk is” en bij een verdergaande ambitie besparing tot 35% haalbaar wordt geacht. Ook geeft de energievisie aan dat een collectief WKO-systeem interessant kan zijn.

Uit de aanvulling blijkt dat het gemeentebestuur in regionaal verband middels een intentieverklaring de ambitie heeft uitgesproken stevig in te zetten op mobiliteitsmanagement en het stimuleren van het gebruik van de fiets en OV. In het MMA wordt de realisatie van concrete maatregelen afhankelijk gesteld van de fasering in de aanleg en de benodigde kritische massa omdat deze factoren bepalen wanneer een busverbinding door het industrieterrein overwogen wordt.

De Commissie constateert dat de aanvulling en met name de daarin opgenomen samenvatting van de Energievisie voldoende informatie geven over welke maatregelen mogelijk zijn om te komen tot een duurzaam bedrijventerrein. Zij constateert dat de ambitie die blijkt uit de Energievisie een beperkte vertaling heeft gekregen in het MER en de aanvulling. De Commissie onderkent overigens dat een aantal concrete maatregelen pas geformuleerd kan worden als bekend is welke bedrijven zich melden.

■ De Commissie adviseert om in de bestemmingsplannen aan te geven op welke wijze concreet invulling wordt gegeven aan de ambities rond mobiliteitsmanagement en stimulering van het gebruik van het OV.

2.5

Natuur

MER

De effecten op natuur zijn een belangrijk criterium voor de keuze tussen de twee toekomstige ontsluitingsalternatieven voor Harselaar-Zuid. Voorafgaand aan het bepalen van een voorkeur voor één van de alternatieven zullen de effecten op natuur dus verduidelijkt moeten worden. Het MER constateerde dat actuele onderzoeksgegevens voor het ontsluitingsalternatief B ontbreken en deze voorafgaand aan een formeel besluit over de ontsluitingsalternatieven toegevoegd worden.

Het Schaffelaarse bos is deel van de EHS. Het MER maakte niet duidelijk op welke manier hiermee bij ontsluitingsalternatief A rekening wordt gehouden bijvoorbeeld in de vorm van faunapassages.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de resultaten opgenomen van een in 2009 uitgevoerd veldonderzoek. De aanvulling meldt dat beide onderzoeksgebieden rond de alternatieven van belang zijn voor met name broedvogels en vleermuizen. Uit de effectbepaling (tabellen 6.1 en 6.2) blijkt dat in beide tracéalternatieven vernietiging en versnippering van faunabiotopen en van verblijfplaatsen van beschermde soorten broedvogels en vleermuizen zal optreden. Mitigatie bij de tracébepaling en compensatie is volgens de aanvulling beter mogelijk bij ontsluitingsalternatief B doordat er meer ruimte is dan bij A.

De aanvulling meldt ook dat in tracé A kleinschalig agrarisch landschap zal verdwijnen

⁶ De samenvatting van de Energievisie is als bijlage opgenomen in de aanvulling.

De aanvulling geeft naar de mening van de Commissie een overzichtelijk beeld van de mogelijke aantasting van natuurwaarden bij de twee ontsluitingsalternatieven. De Commissie constateert dat de inventarisatie uitgevoerd in het kader van dit MER en uitgevoerd door Landgoed Dennebroek verschillende conclusies trekken over het voorkomen van de watervleermuis rond het onderzochte tracé voor ontsluitingsalternatief B⁷.

Aantasting van onvervangbare vleermuiskolonies kan door gerichte inpassing vermeden worden. Bij eventuele aantasting kunnen mitigerende maatregelen getroffen worden zoals herstel van verbroken faunaverbindingen (vleermuisvliegroutes) en compensatie van verloren foerageergebied. De Commissie acht de inschatting van betere mitigatie en compensatiemogelijkheden bij ontsluitingsalternatief B plausibel.

- De Commissie adviseert om bij de definitieve keuze voor één van de ontsluitingsalternatieven
 - rekening te houden met de informatie over natuurwaarden zoals ingebracht door de inspraak;
 - nader onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden van mitigatie en compensatie.

2.6 Monitoring

De Commissie adviseert om de volgende onderwerpen te monitoren en op basis daarvan waar nodig aanvullende maatregelen te treffen:

1. de ontwikkeling van de daadwerkelijke uitgifte van en behoefte aan bedrijfsterrein in de regio en daarmee de mogelijke verschuiving van de fasering van Harselaar-Zuid (in relatie met de uitvoering van het EPO);
2. de belasting van het onderliggende wegennet als gevolg van stagerende doorstroming op de A1;
3. de invulling van de ambities zoals opgenomen in de Energievisie en ten aanzien van mobiliteitsmanagement.

⁷ Inspraakreactie nr. 2 op de Aanvulling geeft aan dat in de aanvulling ten onrechte geen melding is gemaakt van de aanwezigheid van vleermuiskolonies op en rond Huize Dennebroek.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Barneveld

Besluit: vaststellen van het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: D11.3 en plan-m.e.r. plichtig

Activiteit: De gemeente Barneveld heeft het voornemen een bedrijventerrein te ontwikkelen met een bruto oppervlakte van ca 125 ha, te weten ca 97 ha voor Harselaar-Zuid en ca 27 ha voor Harselaar-Driehoek. Gezien de omvang van het plangebied is de m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing. Vanwege het kader dat de bestemmingsplannen bieden voor m.e.r. (beoordelingsplichtige) activiteiten (aanleg nieuwe infrastructuur en realisatie industriële activiteiten) is tevens een plan-m.e.r. plicht aan de orde.

Betrokken documenten:

- Actualisatie Waterstructuurplan Harselaar-Zuid en de Driehoek, Witteveen&Bos, december 2008
- Bijlagen MER op CD-ROM
- Behoefteteonderzoek bedrijventerreinen Barneveld, Arcadis, januari 2008
- Ontsluiting Harselaar, Goudappel Coffeng, januari 2009
- Intentieverklaring Mobiliteitsmanagement, VerderviaVeluwe, juni 2009
- Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument Regio de Vallei, mei 2009.

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

Procedurele gegevens:

aankondiging startnotitie: 27 september 2001
richtlijnenadvies uitgebracht: 11 december 2001
richtlijnen vastgesteld: 28 januari 2002
aankondiging MER: 19 september 2002
tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 22 november 2002
kennisgeving MER: 29 april 2009
rectificatie kennisgeving MER: 18 mei 2009
aanvraag toetsingsadvies: 6 mei 2009
ter inzage legging MER: 1 mei t/m 19 juni 2009
toetsingsadvies uitgebracht: 30 oktober 2009

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A.M. van Dijk

drs. J.A.A.M. Leemans

ir. V.J.H.M. ten Holder (werkgroepsecretaris)

drs. N.M. de Rooij

ir. A. van der Velden (voorzitter)

ir. J.H. de Zeeuw

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

zienswijzen op het milieueffectrapport

1. Wolbers omgeving & recht advocatuur, namens vennootschap Gebiedsontwikkeling A1 BV, vennootschap Betonproductie Nederland BV
2. P.J. van Elten, Barneveld
3. Gelderse Milieufederatie, Arnhem
4. Afvalverwerking Vink b.v., Barneveld
5. Hekkelman advocaten & notarissen, namens A.H. Hooijer en M.E. Hooijer-Huizer, Barneveld
6. Romeijn Driehoek BV, Barneveld
7. Hulpverlening Gelderland Midden, Arnhem
8. F.G. Meijer Holding BV, Hoevelaken
9. Waterschap Vallei & Eem, Leusden
10. G.A. van den Bunt, Barneveld
11. Bewonersvereniging 'De Steenkamp', Voorthuizen
12. Provincie Gelderland
13. Gert en Miranda van de Bor, Kootwijkerbroek

zienswijzen op de aanvulling op het milieueffectrapport

14. Wolbers omgeving & recht advocatuur, namens Gebiedsontwikkeling A1 BV en Betonproductie Nederland BV
15. M.M. IJland, Lunteren

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Ontwikkeling
bedrijventerrein Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek te Barneveld en
de aanvulling daarop**

De gemeente Barneveld heeft het voornemen om het bedrijventerrein Harselaar aan de zuidzijde (Harselaar-Zuid) en de oostzijde (Harselaar-Driehoek) uit te breiden. Het gaat om een uitbreiding van in het totaal 125 ha bruto, ca. 97 ha voor Harselaar-Zuid en ruim 27 ha voor Harselaar-Driehoek inclusief bijbehorende ontsluitingsstructuur. In dit advies geeft de Commissie voor de m.e.r. haar oordeel over de kwaliteit van het MER en de aanvulling.



ISBN: 978-90-421-2774-6

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

