

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld
Telefoon 14 0342
Fax (0342) 495 376
E-mail gembar@barneveld.nl
Internet www.barneveld.nl

Commissie voor de milieueffectrapportage
T.a.v.: mevrouw ir. V.J.H.M. Ten Holder
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Geachte mevrouw Ten Holder, geachte werkgroepleden,

Datum: Hierbij wenden wij ons tot U in Uw hoedanigheid van secretaris van de werkgroep die belast is met de toetsing van het plan-MER ten aanzien van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek.

Ons kenmerk

Afdeling:
OWB

Behandeld door:
mr. ing. E. Strooboscher

Doorkiesnummer:
(0342) 495 330

email:
e.strooboscher@barneveld.nl

Onderwerp:
**Aanvullende notitie
MER Harselaar-Zuid
Fase 1A, nr. 1196**

Bij email van 10 oktober 2012 hebt U aan ons toegezonden het voorlopige toetsingsadvies "Harselaar-Zuid Fase 1a – Voorlopig Toetsingsadvies over de aanvulling van het milieueffectrapport", d.d. 10 oktober 2012, rapportnummer 1196-292 (hierna: het voorlopig toetsingsadvies). Conform afspraak zend ik U hierbij onze reactie.

In het voorlopig toetsingsadvies merkt U op dat op twee punten essentiële informatie ontbreekt om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan 'Harselaar-Zuid Fase 1a'.

U bent tot het voorlopige oordeel gekomen dat de conclusie uit de passende beoordeling, inhoudende dat de toename van stikstofdepositie op de Veluwe dermate gering is dat aantasting van de natuurlijke kenmerken is uit te sluiten, onvoldoende is onderbouwd. Er ontbreekt een alternatief waarbij geen extra stikstofdepositie plaatsvindt.

Ten tweede wijst U erop dat informatie over de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het gebruik van het verkeersmodel ontbreekt. Onduidelijk is welke aanpassingen in de verkeersstructuur het bestemmingsplan mogelijk maakt, waardoor evenzeer onduidelijk is waar zich in de toekomst knelpunten in de bereikbaarheid gaan voordoen en waar extra hinder kan worden verwacht.

Tenslotte hebt U enkele aandachtspunten voor het vervolgtraject verwoord met betrekking tot de aspecten ecologische verbindingszone en archeologie.

Naar aanleiding van Uw voorlopig toetsingsadvies hebben wij diverse aanvullende onderzoeken uitgezet bij Royal HaskoningDHV, Goudappel Coffeng en de regio-archeoloog, dhr. P.A.C. Schut. Het betreffen de volgende onderzoeken die als bijlage bij deze brief zijn opgenomen:

- Royal HaskoningDHV, "Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a", d.d. 17 december 2012, ref. 9X0358, opgenomen als **bijlage 1**. Dit rapport wordt hierna aangeduid als Aanvulling PB.
- Royal Haskoning, "Onderbouwing uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen Harselaar-Zuid fase 1a en Harselaar Driehoek, d.d. 5 december 2012, ref. 9x0358/M0005/901473/NIJM, opgenomen als **bijlage 2**. Dit rapport wordt hierna aangeduid als de Notitie uitgangspunten.

- Goudappel Coffeng, "Prognosemodellen 2022 – Aanvullende notitie", d.d. 19 december 2012, kenmerk bnv062/wag, opgenomen als **bijlage 3**. Dit rapport wordt hierna aangeduid als het GC-rapport aanvullende notitie.
- Goudappel Coffeng, "Varianten Harselaar – Effectbeschrijving varianten: - verbinding naar de Wesselseweg; - doortrekking Mercuriusweg ('slinger'); - tunnel Baron van Nagellstraat", d.d. 19 december 2012, kenmerk BNV067/Fdf/, opgenomen als **bijlage 4**. Dit rapport wordt hierna aangeduid als de GC-notitie varianten.
- P.A.C. Schut MA, "Memo archeologische waarden Harselaar-Zuid Fase 1a (gemeente Barneveld)", d.d. december 2012, opgenomen als **bijlage 5**. Dit rapport wordt hierna aangeduid als Memo archeologische waarden. In de Memo archeologische waarden wordt gerefereerd aan diverse uitgevoerde archeologische onderzoeken die separaat als bijlage aan Uw Commissie worden toegezonden.

In het hiernavolgende wordt puntsgewijs op de door U geconstateerde tekortkomingen, aandachtspunten en verwoorde aanbevelingen ingegaan, waarbij gerefereerd wordt aan de hiervoor genoemde rapportages.

1 Effect op Natura 2000-gebieden

In Uw voorlopig toetsingsadvies wordt onder meer ingegaan op de effecten van Harselaar-Zuid Fase 1a en Harselaar-Driehoek voor Natura 2000-gebieden. In reactie daarop berichten wij U als volgt.

Worst case/uitgangspunten berekeningen van de stikstofdepositie

Blijkens het voorlopig toetsingsadvies (p. 4) is Uw Commissie er niet van overtuigd dat bij de berekeningen van de stikstofdepositie is uitgegaan van een worst case situatie.

Onder meer naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies is de Aanvulling PB (bijlage 1) tot stand gebracht.

In hoofdstuk 2 Aanvulling PB wordt aandacht geschonken aan de depositieberekeningen. Voor wat betreft de daarin gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de Notitie uitgangspunten (bijlage 2).

In de Notitie uitgangspunten is onderbouwd dat bij de berekeningen van de stikstofdepositie is uitgegaan van de op basis van het voorgenomen bestemmingsplan bestaande maximale planologische mogelijkheden. De afsluitende conclusie van de Notitie uitgangspunten luidt als volgt:

"Conclusie

De depositieberekeningen in de aanvulling MER en Passende Beoordeling zijn gebaseerd op de best beschikbare informatie en vormen een worst case benadering, omdat:

- 1. Is uitgegaan van de emissies uit 2008 en geen rekening is gehouden met de daling van de emissies naar de toekomst toe;*
- 2. In vergelijking met andere onderzoeken (die door Afdeling Bestuursrecht-spraak voor de Raad van State toereikend en voldoende betrouwbaar werden geacht) in dit onderzoek gemiddeld genomen hogere emissies per hectare bedrijventerrein per jaar zijn gehanteerd;*
- 3. De emissies van bestaande vergelijkbare bedrijventerreinen in de regio (Barneveld, Ede, Amersfoort) stuk voor stuk lager zijn dan de in het onderzoek gehanteerde emissies;*

4. Zeer conservatieve aannames gedaan zijn ten aanzien van de emissiehoogte (zeer laag ingeschat), dit leidt tot hogere deposities.

Omdat is uitgegaan van een worst case benadering is het zeer onwaarschijnlijk dat de emissies in de praktijk hoger zijn dan waarvan in het onderzoek is uitgegaan. In de praktijk is het gebruikelijk om in dergelijke gevallen van de berekende waarden uit te gaan. Er zijn thans geen bestemmingsplannen ter zake van bedrijventerreinen bekend waarin een plafond is opgenomen voor stikstofdepositie. In vergelijkbare studies zoals met betrekking tot het Regionaal bedrijventerrein Twente te Almelo (12 maart 2008, zaaknummer 200701994/1) en het bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen (AbRvS 20 juli 2011, nr. 200905658/1/M3) zijn lagere emissiefactoren gehanteerd dan in onderhavige studie. In beide uitspraken is door het college Bestuursrechtspraak van de Raad van State aangegeven dat het college de gehanteerde methodiek toereikend acht en de beschikbare emissiekengetallen voldoende betrouwbaar acht om een goede inschatting te kunnen maken van de luchtkwaliteit in en om het plangebied. Aan het hanteren van de methodiek en de emissiekengetallen zijn door het college geen voorwaarden verbonden ten aanzien van het waarborgen van de emissies in het bestemmingsplan. Dit alles heeft tot gevolg dat de berekende stikstofdepositiebijdrage als gevolg van Harselaar-Zuid fase 1a een robuuste benadering is. De berekende waarden bieden een gedegen basis voor het bepalen van adequate maatregelen mocht dit nodig zijn."

Wij menen dat de Notitie uitgangspunten op inzichtelijke wijze aantoont dat er voor de berekening van de stikstofdepositie is uitgegaan van een worst casesituatie.

N-emissies verkeer

In het voorlopig toetsingsadvies (p. 4) wordt gesteld dat de N-emissies door verkeer zijn meegenomen. De verkeersgegevens vond Uw Commissie evenwel onvoldoende toetsbaar. Daardoor kon Uw Commissie niet vaststellen of rekening is gehouden met een worst casebenadering voor wat betreft verkeer.

In paragraaf 2 van deze brief wordt nader ingegaan op de input en de opbouw van het verkeersmodel. De gehanteerde verkeersgegevens in de Aanvulling PB zijn afgeleid uit dit verkeersmodel, hetgeen nader wordt toegelicht op p. 3 van de Aanvulling PB. Ons inziens zijn die gegevens daarmee thans transparant en toetsbaar. In het verlengde daarvan kan de conclusie worden getrokken dat er ook voor wat betreft het aspect verkeer rekening is gehouden met een worst casebenadering.

Uw Commissie heeft in het voorlopig toetsingsadvies ook aangegeven dat de ten gevolge van het verkeer berekende depositie op Natura 2000-gebieden zeer klein is. Dat neemt volgens Uw Commissie niet weg dat deze kleine depositie bij de overige depositietoename moet worden opgeteld.

In hoofdstuk 3 van de Aanvulling PB is bij de effectbeoordeling voor het Natura 2000-gebied Veluwe alsnog expliciet de toename van de depositie ten gevolge van het verkeer in ogenschouw genomen. Ten opzichte van de aan Uw Commissie overgelegde passende beoordeling is er mede vanwege deze exercitie sprake van een zeer beperkte verandering van de berekende maximale deposities (variërend van iets kleinere effecten (vermindering van maximaal 0,08 mol N/ha/jr) tot iets grotere effecten (toename van maximaal 0,08 mol N/ha/jr). Gezien de beperkte veranderingen ten opzichte van de passende beoordeling, is de effectbeoordeling volgens de Aanvulling PB niet anders dan die welke is beschreven in de passende beoordeling.

Hoofdstuk 4 van de Aanvulling PB handelt over het gebied Groot Zandbrink. Aangegeven is dat dat gebied niet heeft te gelden als een Natura 2000-gebied, doch wel als een

beschermd natuurmonument. Geconcludeerd is dat de zeer beperkte toename in depositie ten gevolge van Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek niet zal leiden tot een wezenlijke aantasting van de kenmerken van Groot Zandbrink. Het is aannemelijk dat voor deze ontwikkeling een vergunning ingevolge artikel 16 lid 1 Nbw 1998 zal worden verkregen. Daarbij is in hoofdstuk 4 Aanvulling PB nog opgemerkt dat artikel 16 Nbw 1998 de ruimte laat om bij de vergunningverlening niet alleen rekening te houden met de bescherming van natuurwaarden, maar ook met economische, sociale en culturele belangen.

Voor wat betreft de stikstoftoename is in de Aanvulling PB niet specifiek ingezoomd op het Natura 2000-gebied Arkemheen. Dit hangt primair samen met het gegeven dat de kwalificerende soorten niet direct gevoelig zijn voor stikstofdepositie en de berekende depositie zeer gering was (minder dan 0,5mol N/ha/j). Ook het Natura 2000-gebied de Veluwerandmeren is in de Aanvulling PB niet aan een nadere beoordeling onderworpen. Dit vanwege het feit dat de kritische depositiewaarde van de relevante habitattypen H3140 (Kranswierwateren) en H3150 (Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden) niet worden overschreden, ook niet na de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a en Harselaar-Driehoek. Daar brengt een eventuele zeer beperkte toename vanwege de verkeersgevolgen van Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek geen wijziging in. De Aanvulling PB brengt geen verandering in de in de passende beoordeling getrokken conclusie dat stikstofdepositie geen beperking vormt voor de genoemde habitattypen. De kwalificerende soorten ter zake van de Veluwerandmeren zijn niet direct gevoelig voor stikstofdepositie. Van indirecte gevoeligheid is evenmin sprake, doordat de stikstofdepositie niet relevant is voor het betrokken leefgebied van deze soorten. De conclusie dat Harselaar-Zuid Fase 1a en Harselaar-Driehoek geen negatieve effecten zullen hebben voor de Veluwerandmeren blijft dan ook overeind.

Significante effecten/aantasting natuurlijke kenmerken/mitigerende maatregelen (alternatief zonder stikstofdepositie)

Uw Commissie heeft in het voorlopige toetsingsadvies aangegeven dat er essentiële informatie in het plan-MER ontbreekt. De in de passende beoordeling getrokken conclusie dat de beperkte toename van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken, wordt volgens U onvoldoende onderbouwd. U mist in de passende beoordeling en de aanvullende informatie een alternatief waarbij geen extra stikstofdepositie plaatsvindt.

In hoofdstuk 3 van de Aanvulling PB wordt aangegeven dat de totale stikstofdepositie dermate gering is, dat dit geen ecologisch aantoonbare effecten zal hebben op de aanwezige habitattypen en leefgebieden van habitat- en vogelrichtlijnsoorten van de Veluwe en diens instandhoudingsdoelstellingen. Erkend wordt evenwel dat er sprake is van negatieve effecten. Vanwege de geprognosticeerde netto toename van stikstofdepositie in een al overbelaste situatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Vervolgens wordt het volgende gesteld:

“Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een toename van stikstofdepositie in een overbelaste situatie zijn de mogelijkheden voor saldering verkend, om zo op de 0-lijn te blijven qua depositie (geen netto toename). Hiertoe is eerst de depositie door Harselaar-Zuid fase 1a, Harselaar-Driehoek en het verkeer bepaald. Het resultaat is een gesommeerde vracht per habitatype. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Habitattypen in instandhoudingsdoelstellingen worden in hun geheel beschouwd binnen het Natura 2000-gebied.*
- Habitattypen die niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie (KDW >2400 mol N/ha/j4) worden niet meegenomen [Van Dobben & Van Hinsberg, 2008; dit staat in noot 4; opmerking onzerzijds].*

- Als grenswaarde voor de analyse is 0,0 mol N/ha/j gehanteerd (afgerond). Langs de grenzen van het Natura 2000-gebied Veluwe liggen meerdere stikstofemitterende instellingen. De depositie van deze instellingen is bepaald, waarbij de hierboven genoemde uitgangspunten zijn gehanteerd. Door het intrekken van vergunningen kan de depositie van deze instellingen worden gesaldeerd met de depositie als gevolg van Harselaar-Zuid fase 1a inclusief Harselaar-Driehoek en verkeer. Uit een eerste verkenning blijkt dat hiertoe mogelijkheden zijn. De saldering wordt uitgevoerd voordat het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a wordt vastgesteld.

Conclusie

Met deze mitigerende maatregelen is geen sprake van een toename van depositie. Significante negatieve effecten en negatieve effecten voor de habitattypen en soort in het invloedsgebied, en daarmee voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, kunnen met zekerheid worden uitgesloten.”

Het scenario waarin door middel van mitigerende maatregelen voor wat betreft stikstofdepositie de 0-lijn wordt bewerkstelligd, is het door Uw Commissie gewenste (en als zodanig concreet geopperde) alternatief waarbij de toename van stikstofdepositie wordt voorkomen of vereffend.

Mede gezien Uw voorlopige toetsingsadvies zullen wij in het kader van de planologische besluitvorming over Harselaar-Zuid Fase 1a daadwerkelijk kiezen voor het behalen van de 0-lijn via de in Aanvulling PB aangegeven methode. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de overige door Uw Commissie voorgestelde mitigerende maatregelen (nulemissie van stikstof door bedrijven die zich gaan vestigen op Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek respectievelijk sturen op mobiliteitsmanagement en het starten van een pilot met elektrisch aangedreven distributieverkeer) thans niet opportuun zijn.

2 Verkeer

In Uw voorlopig toetsingsadvies merkt U voor wat betreft het onderdeel verkeer (p. 6) in concluderende zin op dat essentiële informatie ontbreekt over de uitgangspunten en de input in het verkeersmodel alsmede de aanpassingen in de verkeersstructuur. Hierdoor is een goede beoordeling van de milieueffecten gekoppeld aan de vervoersstromen niet mogelijk.

In het rapport “Prognosemodellen 2022, notitie uitgangspunten”, d.d. 5 juni 2012 (reeds eerder aan U toegezonden), wordt inderdaad slechts gedeeltelijk ingegaan op de bouw en input van het verkeersmodel. In dat rapport wordt met name inzicht geboden in de input voor wat betreft het gemeentelijk grondgebied (met name gericht op de berekende prognosejaren).

Wij hebben naar aanleiding van Uw bevindingen aan Goudappel Coffeng gevraagd om nader inzicht te bieden in de achtergronden en de bouw van het verkeersmodel Barneveld inclusief de verrichte actualiseringen en aanpassingen. In het GC-rapport aanvullende notitie (bijlage 3) is nader toegelicht welke stappen zijn doorlopen bij het maken van het verkeersmodel Barneveld, op welke wijze gebruik is gemaakt van het NRM2011 en het West-Veluwe Valleimodel, welke input is gebruikt om de verkeersstromen in het basisjaar 2009 en de prognosejaren te bepalen. Voorts is ingegaan op de verrichte ‘T-toets’.

In paragraaf 4.2 van het GC-rapport aanvullende notitie wordt geconcludeerd dat gelet op de resultaten uit de T-toets “het verkeersmodel Barneveld ruimschoots voldoende in staat is om een beschrijving te geven van de werkelijke situatie. De berekende verkeersstromen sluiten goed aan bij de waargenomen intensiteiten. Daarmee is het model eveneens geschikt voor het maken van betrouwbare prognoses en het verkeerskundig kunnen beoordelen van doorgerekende varianten.”

NRM2011 en voorziene wegaanpassingen

In het voorlopig toetsingsadvies merkt U in paragraaf 2.2 specifiek op dat onduidelijk is welke uitgangspunten uit het NRM2011 zijn gehanteerd in het geactualiseerde verkeersmodel Barneveld. Onduidelijk is welke onderdelen van het NRM zijn overgenomen en op welke wijze de prognoses voor 2022 zijn afgeleid van het NRM-model dat als ijkjaar 2020 hanteert.

In het GC-rapport aanvullende notitie wordt in paragraaf 3.2 uitgebreid ingegaan op de onderdelen uit het NRM2011 waarmee rekening is gehouden.

Meer specifiek voor wat betreft de middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a voorziene aanpassingen in de wegenstructuur en de daarbij behorende verkeersstromen zij gewezen op de plot "Model 2022 Referentie", opgenomen als bijlage 2D in het GC-rapport aanvullende notitie. In dit model is rekening gehouden met alle wegaanpassingen uit het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Zo is onder meer rekening gehouden met de aanleg van de verbinding tot de Wesselseweg, de doortrekking van de Mercuriusweg ('slinger') en de diverse wegaanpassingen aan (onder meer) de Baron van Nagellstraat. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dit prognosemodel worden toegelicht in het GC-rapport aanvullende notitie, met name paragraaf 4.3 (maar ook paragraaf 3 voor onder meer de input afkomstig uit het NRM2011). Op de effecten van de tunnel ter hoogte van het spoor aan de Baron van Nagellstraat, waar eveneens rekening mee is gehouden in het "Model 2022 Referentie", wordt hieronder afzonderlijk ingegaan.

Varianten

Voorts hebben wij Goudappel Coffeng gevraagd, mede gelet op de ingediende zienswijzen, om nader inzicht te bieden in de verkeersstromen van het onderhavige voorgenomen plan Harselaar Zuid Fase 1a in relatie tot de verkeersstromen wanneer enkele in het plan voorziene wegtracé's niet zouden worden ontwikkeld. In de GC-notitie varianten, opgenomen als bijlage 4, wordt inzicht geboden in de verkeersstromen van het voorgenomen plan Harselaar-Zuid Fase 1a in het prognosejaar 2022 ten opzichte van de volgende varianten:

- de verbinding naar de Wesselseweg zoals opgenomen in het bestemmingsplan wordt niet aangelegd;
- de doortrekking van de Mercuriusweg ('slinger') zoals opgenomen in het bestemmingsplan wordt niet aangelegd;
- de tunnel in de Baron van Nagellstraat onder het spoor wordt niet gerealiseerd.

Aan de hand van de berekende verkeersstromen op de relevante weggedeelten is in de GC-notitie varianten gezien wat de verkeerskundige gevolgen daarvan zijn gelet op de inrichting en functie van de betreffende wegen. Daarmee wordt een nadere verkeerskundige onderbouwing gegeven van de keuzes om in het bestemmingsplan te kiezen voor de verbinding naar de Wesselseweg en de doortrekking van de Mercuriusweg ('slinger'). Indien deze wegen niet worden aangelegd, leidt dit vanuit verkeersoogpunt gezien tot zeer ongewenste toenames op diverse bestaande wegen. Voor wat betreft de effectbeoordelingen zij verwezen naar paragraaf 2 en paragraaf 3 van de GC-notitie varianten.

Als voorbeeld: wanneer de ontsluiting richting de Wesselseweg niet wordt gerealiseerd, leidt dit in 2022 tot een toename van 46% van de verkeersbewegingen op de Garderbroekerweg ter hoogte van de A1 (aan de noordoostzijde van het bestemmingsplangebied), ten opzichte van de situatie met een ontsluiting richting de Wesselseweg.

Tunnel

In paragraaf 2 uit Uw voorlopig toetsingsadvies gaat U meer specifiek in op enkele door Uw Commissie geconstateerde onduidelijkheden en ontbrekende informatie. Daarbij

wijst U erop dat de aanleg van de tunnel ter hoogte van het spoor in de Baron van Nagellstraat als autonome ontwikkeling is meegenomen bij het berekenen van de effecten van het voorgenomen bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a voor het prognosejaar 2022. Gelet op het ontbreken van informatie van de verkeersstromen wanneer deze tunnel niet wordt aangelegd, wijst U erop dat het al of niet rekening houden met deze tunnel van grote invloed kan zijn op de verkeersstromen.

Wij hebben Goudappel Coffeng gevraagd te berekenen wat de verkeersstromen zijn na realisatie van het plan, wanneer geen rekening zou worden gehouden met de betreffende tunnel in de Baron van Nagellstraat en een onderbouwing te geven van de verkeerskundige effecten van deze verkeersstromen.

Blad 7

In paragraaf 4 van de GC-notitie varianten (p. 12 t/m p. 15) wordt hier uitgebreid bij stilgestaan. Goudappel Coffeng heeft een modelvariant "Model 2022 zonder tunnel" vervaardigd, waarin in plaats van de betreffende tunnel, in het model rekening wordt gehouden met een overweg. De verkeerseffecten van deze variant kunnen daardoor worden vergeleken met het "Model 2022 Referentie". Uit deze vergelijking volgt dat het effect van de tunnel op de Baron van Nagellstraat beperkt is. Zonder tunnel zullen er ongeveer 100 mvt/werkdagemaal minder rijden op de Baron van Nagellstraat (-1%). Het effect op de doorgetrokken Mercuriusweg ('slinger') bedraagt 0%. Goudappel Coffeng concludeert hieruit dat de overweg geen significante invloed heeft op de routekeuze en dat voor de ontwikkeling van Harselaar Zuid Fase 1a de aanleg van een tunnel uit verkeerskundig oogpunt niet noodzakelijk is.

Gelet op de zeer geringe effecten die volgen uit de variantberekening wanneer de tunnel niet wordt gerealiseerd, is Goudappel Coffeng verzocht om nader te onderbouwen waarom het effect van de overweg zeer gering is. Goudappel Coffeng heeft daartoe middels de "WachtrijTool bij overwegen 2.0" nader onderzoek verricht naar het effect van de overweg op de verkeersafwikkeling. Verwezen zij naar p. 14 en bijlage 9 uit de GC-notitie varianten.

Uit de berekeningen volgt dat de wachttijd op de Baron van Nagellstraat tijdens een overwegsluiting in het maatgevende spitsuur circa één minuut is (voor beide richtingen). Deze wachttijd geldt alleen voor de voertuigen die aankomen als de overweg gesloten is, de voertuigen die aankomen als de overweg geopend is hebben geen wachttijd. Door de wachttijd tijdens de overwegsluiting om te rekenen naar alle voertuigen die in het maatgevende spitsuur over de overweg rijden, is inzicht verkregen in de vertraging die de overweg op een gemiddeld voertuig in het maatgevende spitsuur heeft (ten behoeve van het bepalen of er sprake is van een invloed op de routekeuze). Omdat deze overweg circa 17% van het uur gesloten is, is de gemiddelde vertraging in het maatgevende spitsuur 11 seconden. Goudappel Coffeng komt gelet op deze berekening tot de conclusie dat het effect op de routekeuze van de overweg op de Baron van Nagellstraat zeer beperkt is.

Doorkijk langere termijn: verbinding Harselaar Zuid met de A30

Met betrekking tot het aspect verkeer wijst U tot slot op de onduidelijkheid van de periode waarin het verkeer aan de zuidkant van Harselaar-Zuid wordt ontsloten tot de Wesselseweg in plaats van via de in de toekomst voorziene nieuwe aansluiting op de A30.

De aanleg (in de verre toekomst) van een oostelijke rondweg om Barneveld is een robuuste oplossing om het doorgaande verkeer uit het centrum van Barneveld te weren. Thans wordt beoogd om in de toekomst een wegverbinding te realiseren vanuit de Wesselseweg (waarbij zal worden aangesloten op de zuidelijke ontsluitingsweg zoals opgenomen in het plan Harselaar-Zuid Fase 1a) tot aan de bestaande Scherpenzeel-

seweg. Daarmee zal een rechtstreekse route ontstaan tussen de A30 en het bedrijven-terrein Harselaar Zuid.

De doortrekking vanuit de Wesselseweg richting de Scherpenzeelseweg is voor het borgen van een goede ontsluiting voor Harselaar-Zuid Fase 1a niet noodzakelijk. De verkeerstromen in 2022 wanneer enkel Harselaar-Zuid Fase 1a tot ontwikkeling wordt gebracht zijn inzichtelijk gemaakt op de plot "Model 2022 Referentie". Verwezen zij dienaangaande naar bijlage 1 uit de GC-notitie varianten (alsmede de effectbeschrijvingen neergelegd in paragraaf 2, 3 en 4 uit die notitie.

Verwacht wordt tevens dat de rechtstreekse verbinding niet nodig is in het kader van de realisatie van Harselaar Zuid Fase 1b, mede gelet op de resultaten uit het verrichte onderzoek in het MER 2009 (de thans uit het verkeersmodel voortvloeiende motorvoertuigbewegingen voor 2022 op onder meer de Baron van Nagellstraat zijn lager). Evenwel zal bij het opstellen van het bestemmingsplan voor Fase 1B (verwachting in 2024) specifiek worden onderzocht of de rechtstreekse verbinding naar de A30 noodzakelijk of wenselijk is. Voor Fase 2 (waarschijnlijk na 2034) en aldus in de situatie dat heel Harselaar-Zuid is gerealiseerd, is op basis van de huidige inzichten een rechtstreekse verbinding van de Wesselseweg tot de A30 noodzakelijk. De modelresultaten zoals weergegeven op de plot "Model 2022+ Referentie" (bijlage 2F en 2G uit het GC-rapport aanvullende notitie) geven de effecten weer van de rechtstreekse verbinding. Wanneer bij Fase 2 deze verbinding wordt gerealiseerd ontstaat een goede robuuste verkeerskundige situatie.

3 Aandachtspunten voor het vervolgtraject

In hoofdstuk 3 van het voorlopige toetsingsadvies wordt door Uw Commissie een tweetal aandachtspunten voor het vervolgtraject onderscheiden, te weten effecten op natuur (paragraaf 3.1) en archeologische vindplaatsen (paragraaf 3.2). Daarop reageren wij als volgt.

3.1 Effecten op natuur

Uw Commissie beveelt aan om bij het besluit omtrent het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a aan te geven hoe het realiseren van de doelstellingen voor de ecologische verbindingszone Esvelderbeek zich verhoudt tot de gefaseerde ontwikkeling van Harselaar-Zuid in zijn totaliteit bezien.

Voor de ecologische verbindingszone Esvelderbeek is een inrichtingsplan gemaakt door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten. In dit inrichtingsplan wordt als uitgangspunt genomen dat Harselaar-Zuid in zijn geheel tot ontwikkeling wordt genomen. Om die reden ziet het inrichtingsplan op het gehele deel van de zone Esvelderbeek zoals die zich ten zuiden van Harselaar-Zuid bevindt (aldus vanaf de Stationsweg tot aan de oostelijke plangrens). Met Harselaar-Zuid Fase 1a wordt evenwel slechts een deel van Harselaar-Zuid in ontwikkeling gebracht. Om die reden is ervoor gekozen om slechts dat deel van de zone Esvelderbeek te realiseren, zoals dit zich ten zuiden van het plangebied Harselaar-Zuid Fase 1a bevindt. Er zijn thans onvoldoende financiële middelen beschikbaar om de gehele Esvelderbeekzone vanaf de Stationsweg tot aan de oostelijke plangrens te realiseren. Er bestaat overigens geen verplichting tot (pro)actieve realisatie van de gehele ecologische verbindingszone.

Dit laat onverlet dat de Esvelderbeekzone zoals thans is voorzien in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a conform het daarmee corresponderende deel uit het inrichtingsplan van Bosch Slabbers Landschapsarchitecten wordt ingericht. De ecologische verbindingszone Esvelderbeek speelt een rol in het duurzaam waterbeheer, maar heeft ook een belangrijke ecologische functie. Ingevolge het Waterplan 2010-2015 heeft de Esvelderbeek te gelden als natte ecologische verbindingszone. Ingevol-

ge de streekplanuitwerking “Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur” zijn voor de Esvelderbeekzone de modellen kamsalamander en winde van betekenis. Het inrichtingsmodel is gebaseerd op zowel de water- als de ecologische doelstelling, waarbij specifieke aandacht is besteed aan de genoemde twee modellen. Door Bureau Waardenburg is ecologisch getoetst of het inrichtingsplan voldoet aan de modellen winde en kamsalamander. Geoordeeld is dat aan beide modellen wordt voldaan. Daarbij is wel geconstateerd dat de Esvelderbeekzone geen landschapszone van 250 meter breed is (zoals dit in het model kamsalamander is aangegeven), maar slechts een breedte heeft van 40 tot 80 meter. Bureau Waardenburg constateert evenwel dat deze zone nagenoeg volledig is ingericht als stapsteen en daarmee goed kan functioneren als ecologische verbindingzone voor amfibieën. De beoordeling van Bureau Waardenburg is gebaseerd op het inrichtingsplan van Bosch Slabbers Landschapsarchitecten.

Naar aanleiding van Uw voorlopige advies is volledigheidshalve aan Bureau Waardenburg gevraagd om te beoordelen of haar eerdere conclusies bij een gefaseerde aanleg van de verbindingzone nog steeds valide zijn. De bevindingen van Bureau Waardenburg zullen bekend zijn voordat wordt besloten over de vaststelling van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a.

3.2 Archeologische vindplaatsen

Uw Commissie beveelt aan om bij het besluit omtrent het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a aan te geven of een deel van de aangetroffen archeologische vindplaatsen niet alsnog in situ behouden kan blijven door een andere ligging van de ontsluitingsweg en/of een iets andere inrichting van dit deel van het bedrijventerrein (en op welke wijze dit ondersteund kan worden met een plan van aanpak).

In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is uitgebreid archeologisch onderzoek verricht. Bij het bestemmen van de gronden, waaronder de ontsluitingswegen, is met het oog op behoud in situ ernaar gestreefd om rekening te houden met archeologische waarden. In de Memo archeologische waarden van de heer P.A.C. Schut MA, regioarcheoloog van Regio FoodValley (opgenomen als bijlage 5 bij deze brief) wordt ingegaan op de belangrijkste resultaten uit de verrichte archeologische onderzoeken. Voorts wordt daarin verwoord om welke redenen het niet in alle gevallen mogelijk is om de aangetroffen vindplaatsen volledig te ontzien. Voorts wordt ingegaan op een eerste verkenning van de mogelijkheden om archeologiesparend bouwen toe te passen in het plangebied.

Afsluitend

Wij hopen met het vorenstaande de door Uw Commissie geconstateerde onduidelikheden op een toereikende wijze te hebben weggenomen en zien Uw – hopelijk positieve – eindtoetsingsadvies met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders,

mr. ing. E. Strooboscher
afdeling Ontwikkelingsbedrijf Barneveld