

Nota van Zienswijzen omgevingsvergunning Groote Elstweg ongenummerd in Voorthuizen

Ten behoeve van het bouwen van een gebouw met 33 appartementen en ontmoetingsruimte voor kerkgemeenschap Life bestaat het voornemen om een omgevingsvergunning te verlenen. Van 4 juli tot en met 14 augustus 2025 heeft het ontwerp ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen.

Er zijn drie zienswijzen binnengekomen. Hieronder volgt een samenvatting en beantwoording van de zienswijzen.

1.	De bewoner van het perceel: [REDACTED]	Datum ontvangst: 19 juli 2025 Registratienummer: 675611
Zienswijze: Indiener stelt dat er veel te hard wordt gereden op de Keerploeg, waar een snelheidslimiet van 30 km/uur geldt, en maakt zich zorgen dat met de bouw van dit project de verkeersveiligheid nog meer verslechtert en de overlast toeneemt. Indiener wil dat er maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Gemeentelijke reactie: Om een objectief en doorlopend beeld van de situatie te krijgen, analyseren wij de gereden snelheden op basis van 'Floating Car Data'. Dit zijn geanonimiseerde gegevens die afkomstig zijn van navigatiesystemen en mobiele apps in voertuigen. Deze methode geeft ons een representatief beeld van het verkeer over een langere periode. Om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weginrichting en de omgeving wordt landelijk de V85-regel gehanteerd. Dat is de snelheid (V van velocity) die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Dit wordt gedaan om "extremen" uit de meting te halen. Er zijn altijd weggebruikers die ondanks de weginrichting te hard (willen) rijden. Deze weggebruikers geven geen reëel beeld van de daadwerkelijke verkeerssituatie. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Zodra de V85 de maximumsnelheid benadert (of er iets boven ligt tot maximaal 10 km/h) kan worden aangenomen dat de betreffende weg goed ingericht is en dat geen aanvullende verkeerskundige maatregelen overwogen hoeven te worden. Uit de 'Floating Car Data' blijkt dat de V85-snelheid op de Keerploeg rond de 35 km/uur ligt. Hieruit concluderen wij dat de weginrichting de maximumsnelheid voldoende afdwingt. De weg voldoet qua breedte en hoeveelheid en vorm van de snelheidsremmende maatregelen aan de landelijke richtlijnen zoals door het kenniscentrum CROW zijn opgesteld. Meer of nog hogere drempels aanleggen dan die nu al aanwezig zijn in de Keerploeg wordt afgeraden omdat dit ook negatieve effecten met zich meebrengt zoals de verslechterde bereikbaarheid van hulpdiensten en onevenredige hinder voor de goedwillende bestuurders. Wij zullen dan ook geen aanpassingen aan de weg doorvoeren.		

Tegelijkertijd realiseren we ons dat de bestuurders die significant sneller dan 35 km/u rijden, voor u als aanwonende het gevoel van onveiligheid veroorzaakt. Naar aanleiding van uw eerdere meldingen hebben wij al een snelheidsdisplay in de straat geplaatst. U heeft aangegeven dat het geen blijvend effect heeft gehad. Wij zullen de snelheidsdisplay over enkele maanden nog eens plaatsen met als doel het verkeersgedrag van de snelheidsovertreders te beïnvloeden.

Ontwikkeling Life

Op basis van het verkeersmodel van de gemeente Barneveld is getoetst of de ontwikkeling van Life mogelijk is in de omgeving. Hier is beoordeeld hoeveel verkeer er op dit moment op de omliggende wegen rijdt en of de toename als gevolg van de ontwikkeling acceptabel is.

Geschatte bestaande verkeersintensiteit op de Keerploeg

Er is op de Keerploeg zelf geen verkeerstelling gedaan van de hoeveelheid verkeer dat er nu rijdt. Op de Holzenboschlaan is begin 2025 een telling gedaan, namelijk tussen de Keerploeg en de Schoonengweg. Daar reden gemiddeld op een werkdag 1.164 motorvoertuigen. Het grootste gedeelte van het verkeer wat op deze locatie is geteld, zal ook op het eerste deel van de Keerploeg hebben gereden. Voor de berekening van de verwachte intensiteit na realisatie van de ontwikkeling Life, gaan wij gemakshalve uit van een huidige verkeersintensiteit op de hele Keerploeg van gemiddeld 1.200 motorvoertuigen per werkdag.

Verwachte toename van verkeersintensiteit

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling Life, gaan wij uit van kencijfers van het kenniscentrum CROW. Hierbij is uitgegaan van een weinig stedelijk gebied (Bron: CBS) in de rest bebouwde kom. Uitgegaan wordt van sociale huur appartementen kleiner dan 75 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Voor religieuze gebouwen hanteert men een berekening op basis van de parkeereis, omdat standaard CROW-cijfers ontbreken. De aanname is dat elke vereiste parkeerplaats twee ritten genereert (één heen en één terug). Aangezien voor dit gebouw 20 parkeerplaatsen nodig zijn en we uitgaan van twee bijeenkomsten per dag, komt de berekening uit op 80 verkeersbewegingen per etmaal voor het kerkgebouw. In totaal verwachten wij een verkeersgeneratie van het beoogde plan van afgerond 200 verkeersbewegingen per werkdag.

	Verkeersbewegingen per etmaal
33 appartementen	95,7-122,1
100 zitplaatsen religiegebouw	80
Totaal	203
Huidige intensiteit	1.164
Totale intensiteit	1.367

In de berekening wordt uitgegaan van het maximale scenario. Namelijk dat er elke dag twee activiteiten zijn in het religiegebouw waarbij alle 20 parkeerplaatsen bezet zullen zijn. Wanneer ook wordt uitgegaan van het meest ongunstige scenario, namelijk dat al het verkeer van en naar het beoogde plan over de Keerploeg gaat rijden, dan leidt dat tot een verwachte intensiteit van circa 1.400 motorvoertuigen per werkdag. Deze totale verkeersdruk valt ruim onder de capaciteit van een 30 km/u weg en vinden wij acceptabel voor de Keerploeg. Wij verwachten dus geen afwikkelp Problemen bij kruispunten.

Conclusie:

Op basis van de verkeerskundige analyse wordt geconcludeerd dat de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkeling niet leidt tot een onaanvaardbare toename van verkeer op de Keerploeg. De weg is bovendien ingericht conform de meest actuele CROW-richtlijnen voor een 30 km/uur-zone, en de gemeten snelheden geven geen

aanleiding tot fysieke aanpassingen. Er is daarom geen technische of juridische grond om de omgevingsvergunning te weigeren op basis van de verkeerssituatie, en er zullen geen maatregelen worden getroffen aan de Keerploeg. De ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning is wel uitgebreid naar aanleiding van deze zienswijze.

2.	De bewoner van het perceel: Zeumerseweg 3 Voorthuizen	Datum ontvangst: 13 augustus 2025 Registratienummer: 690501
Zienswijze: Voor het plan is een berekening gemaakt voor wat betreft geurbelasting van het bedrijf aan de Zeumerseweg 3, rekening houdend met een worst-case scenario en toekomstige bedrijfsontwikkeling. Het genoemde coördinaat is echter niet de grens van het bouwvlak. Indiener zou graag zien dat het coördinaat X170 603 Y465 599 wordt opgenomen. Gemeentelijke reactie: In de ontwerp-omgevingsvergunning is uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die de veehouderij heeft op basis van het omgevingsplan. Hierbij is rekening gehouden met wat volgens het omgevingsplan is toegestaan binnen het bouwvlak, zonder afwijkingen. Er is gekozen om de coördinaten naast de bedrijfswoningen te plaatsen, omdat een bedrijfswoning bij vervangende nieuwbouw ter plaatse van de bestaande woning gebouwd dient te worden, volgens artikel 3.2.3 van het geldende omgevingsplan. Het is dus niet zonder meer planologisch mogelijk om hier vee te houden. Er is desondanks nogmaals een geurberekening uitgevoerd waarbij wordt uitgegaan van de voorgestelde coördinaten op de uiterste noordwesthoek van het bouwvlak ten westen van de woningen. In deze berekening is sprake van een geurbelasting van 2,9 ouE/m³, waar 6,0 ouE/m³ is toegestaan. Hieruit blijkt dat ook wanneer alle geur op de noordwestelijk hoek van het bouwvlak wordt geprojecteerd er geen sprake is van overschrijding van de geurnorm ter plaatse van de beoogde geurgevoelige objecten. Dit betekent dat de veehouderij op de Zeumerseweg 3 niet wordt belemmerd in eventuele ontwikkelingsmogelijkheden. Conclusie: De geurberekening in de ruimtelijke onderbouwing is aangepast. Er is gebruik gemaakt van de door indiener voorgestelde coördinaten aan de rand van het bouwvlak van de Zeumerseweg 3.		

3.	OMVR advocaten, namens de bewoner van het perceel: [REDACTED]	Datum ontvangst: 12 augustus 2025 Datum aanvulling: 1 september 2025 Registratienummer: 213230
Zienswijze a. Volgens indiener ontbreekt het aan een overtuigende ruimtelijke onderbouwing dat het plan op deze locatie, aan de rand van het buitengebied, ruimtelijk aanvaardbaar is. Het gaat om een relatief grootschalig stedelijk woongebouw, niet passend in de overgangszone naar het buitengebied. Volgens indiener wordt niet ingegaan op de mogelijkheid van inbreidingslocaties binnen de bestaande kern Voorthuizen. Gemeentelijke reactie: Er is geen sprake van een overgangszone naar het buitengebied, waar de bouw mogelijkheden beperkt zouden zijn. De locatie maakt sinds jaar en dag deel uit van een zoekzone voor wonen. Ook op de kaart bij de recente Omgevingsvisie Barneveld 2040 is de locatie aangeduid als woningbouwlocatie. Op paginanummer 12 van de omgevingsvisie staat		

deze relevante passage: 'Hier ligt een opgave van ongeveer 1.600 nieuwe woningen tot 2040, met eerdere gebiedsontwikkelingsprojecten aan de zuidzijde zoals Holzenbosch, Wikselaarse Eng, Schooneng, maar ook het woonwerklandschap Voorthuizen aan de zuidzijde en kansen voor woningbouw in de bestaande kern en de noordwestelijke dorpsrandzone.' De woningbouwontwikkeling in Voorthuizen-Zuid verloopt gefaseerd. De voorbereiding van het gebiedsdeel 'Zeumerse Eng' ligt in het verschiet.



Het plangebied vormt een natuurlijke aansluiting op de zuidrand van Voorthuizen en sluit direct aan op de bestaande bebouwingsstructuur en voorzieningen, waaronder De Eng. De kern wordt uitgebreid, zonder dat sprake is van een onevenwichtige verstedelijking richting het buitengebied.

Inbreiding binnen de bestaande kern is voor een ontwikkeling van deze aard en omvang niet realistisch. De beschikbare percelen binnen de dorpskern zijn kleinschalig en kennen een gevarieerde verkaveling, waardoor hier geen ruimte is voor een woongebouw met deze programmatische en maatschappelijke functie. De gekozen locatie maakt een zorgvuldige stedenbouwkundige opzet mogelijk, met voldoende ruimte voor groen, parkeren en landschappelijke inpassing. De voorgenomen ontwikkeling past binnen deze stedenbouwkundige opzet en draagt bij aan de gewenste differentiatie in woonaanbod en ruimtelijke kwaliteit aan de zuidzijde van Voorthuizen.

Daarmee is de ontwikkeling vanuit stedenbouwkundig en ruimtelijk oogpunt in overeenstemming met de principes van goede ruimtelijke ordening en voldoet deze aan de eisen van de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening Bro).

- b. Op de betreffende kavel heeft een heel groot bord gestaan waarop stond medegedeeld dat op de kavel gasloze woningen zouden worden gebouwd in dezelfde stijl als de wijk Wikselaarse Eng.

Gemeentelijke reactie:

Er is ons niets bekend over een bord dat hier zou hebben gestaan. Bovendien kunnen aan een dergelijk bord geen rechten worden ontleend wat betreft de invulling van de woningbouwlocatie.

- c. Indiener deelt een kaart met twee alternatieve locaties voor deze ontwikkeling.

Gemeentelijke reactie:

Voor deze alternatieve locaties bestaan al plannen binnen het Ontwikkelkader Voorthuizen-Zuid. Op de ene locatie is de realisatie van een school voorzien, terwijl de andere deel uitmaakt van een gebied waar woningbouwontwikkeling wordt beoogd.

- d. Er zijn veel nieuwe bouwlocaties en -plannen in Voorthuizen, onder meer voor de Zeumerse Eng of bij het zogenoemde woon-werklandschap Verbindingsweg, waarbij het onderhavige plan voor een woongebouw met ontmoetingsruimte kan worden meegenomen in de ontwikkeling van het begin af aan. Toekomstige bewoners kunnen die bebouwing meenemen in hun afweging om een woning aan te schaffen en er kan bij de realisatie rekening worden gehouden met de ontsluiting van het woongebouw en de parkeergelegenheid.

Gemeentelijke reactie:

Het klopt dat er verschillende ontwikkelingen in Voorthuizen in voorbereiding zijn. Voor veel van de andere ontwikkelgebieden in Voorthuizen geldt dat ook deze al in een verder stadium zijn. Daarnaast blijkt uit onderzoeken rond verkeer en parkeren dat het voorliggende plan op deze aspecten haalbaar is. Om deze reden zien wij geen reden om af te wijken van voorliggend plan. Vanwege de directe relatie met Ontmoetingscentrum De Eng vinden wij de gekozen locatie juist bijzonder geschikt.

- e. De Groote Elstweg heeft een beperkte capaciteit en ligt nabij woonstraten en een basisschool. Een concreet parkeer- en verkeerskundig rapport ontbreekt. Voor een ontwikkeling van deze omvang mag een gedetailleerde analyse van verkeer aantrekkende werking, verkeersveiligheid en piekbelasting worden verlangd.

Gemeentelijke reactie

In de reactie op zienswijze 1 hebben wij uitgewerkt hoeveel extra vervoersbewegingen worden verwacht naar aanleiding van deze ontwikkeling en wat dit betekent voor de verkeersintensiteit aan de Keerploeg.

Voor de Groote Elstweg geldt dat er in 2023 een telling is uitgevoerd. In die telling reden er 829 motorvoertuigen per etmaal. Dankzij recente ontwikkelingen aan de Groote Elstweg zal deze telling niet meer helemaal kloppen. Daarom hanteren wij voor de Groote Elstweg ook de telling van de Holzeboschlaan/Keerploeg. In de praktijk zal de Groote Elstweg minder druk zijn, maar voor de berekening hebben wij de intensiteit van de Groote Elstweg gelijk gezet op die van de Holzeboschlaan/Keerploeg. Zoals blijkt uit de beantwoording van zienswijze 1, leidt het plan tot een verwachte toename van 200 vervoersbewegingen per etmaal. Dit betekent een verwachte intensiteit van 1400 motorvoertuigen per etmaal. Deze totale verkeersdruk vinden wij acceptabel voor deze wegen.

- f. Het is onduidelijk hoe de gemeente gaat zorgdragen voor de aanleg van parkeerplaatsen, ontsluiting en landschappelijke inpassing van de gronden die niet aan de ontwikkelaar worden verkocht. Het kan zo zijn dat zich gedurende lange tijd zich een parkeerprobleem voordoet. Het kan zo zijn dat het parkeerprobleem niet kan worden opgelost zoals de gemeente voor ogen heeft en het is onduidelijk wat er gebeurt als niet aan de voorwaarden kan worden voldaan.

Gemeentelijke reactie

Er is een koop-/realisatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Hierin is vastgelegd dat de gemeente zich verplicht om ten minste 28 parkeerplaatsen te realiseren op openbaar gebied (bovenop de 36 parkeerplaatsen die de ontwikkelaar dient te realiseren op eigen terrein).

- g. De ruimtelijke inpassing van het gebouw met een grotendeels afgeschermd binnentuin zonder zicht vanaf de openbare weg vergroot het risico op overlast en onveiligheid. De sociale veiligheid is onvoldoende gewaarborgd.

Gemeentelijke reactie

Een groot deel van de appartementen heeft zicht op de binnentuin. Dit draagt juist bij aan het vergroten van de sociale controle en het tegengaan van overlast. Wij zijn het niet eens met de stelling dat de sociale veiligheid onvoldoende is gewaarborgd.

- h. Er is vrijwel geen ruimte geweest voor wezenlijke inbreng van omwonenden. Er heeft slechts één gesprek plaatsgevonden met de initiatiefnemer, waarbij slechts detailinbreng bespreekbaar was. Daarmee is niet voldaan aan de participatiegedachte zoals de gemeente die zelf uitdraagt in haar beleid en communicatie. De participatieladder is op geen enkele manier toegepast.

Gemeentelijke reactie

Voorliggend initiatief loopt al vele jaren. Op 1 oktober 2019 is door initiatiefnemer een (principe) verzoek ingediend om een gemeenschapsgebouw mogelijk te maken. Later is dit plan aangevuld met een verzoek voor het realiseren van appartementen. De aanvraag omgevingsvergunning is ingediend op 21 december 2023. Dit is vóór de inwerkingtreding van de omgevingswet. De participatieregels werden pas van kracht bij inwerkingtreding van de omgevingswet.

Desondanks vinden wij het belangrijk dat er geparticipeerd kan worden. De ontwikkelaar heeft een burendag georganiseerd op 25 september 2022. Hier zijn de plannen aan omwonenden gepresenteerd en bestond de mogelijkheid om een schriftelijke reactie achter te laten. Deze reacties zijn gedeeld met de gemeente. De hoofdopzet van het gebouw is niet gewijzigd naar aanleiding van deze reacties. Wel zijn er wijzigingen doorgevoerd in onder andere kleurstelling en uiterlijke vormgeving van het gebouw.

- i. Het is onduidelijk of en op welke grondslag zou kunnen worden volstaan om géén verklaring van geen bedenkingen te vragen aan de gemeenteraad.

Gemeentelijke reactie

In de ruimtelijke onderbouwing van het plan is wel degelijk gemotiveerd waarom er geen verklaring van geen bedenkingen nodig is. Op 8 november 2017 heeft de gemeenteraad een lijst met categorieën vastgesteld waarvoor - onder de bij die lijst opgenomen voorwaarden - geen verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is vereist. Het onderhavige plan valt binnen de op de lijst opgenomen categorieën 'Wonen' en 'Recreatieve en bijzondere doeleinden'. In deze laatste categorie gaat het om projecten voor recreatieve dan wel maatschappelijke doeleinden. Het gebouw met ontmoetingsruimte voor de kerkgemeenschap past binnen deze categorie.

Het moet hierbij gaan om projecten binnen stedelijk gebied. Onder stedelijk gebied vallen de gebieden binnen de bebouwde komgrenzen van de Wegenverkeerswet zoals op 27 september 2017 door de gemeenteraad vastgesteld. Het plangebied ligt binnen deze grenzen en dus binnen stedelijk gebied. Daarnaast mogen de projecten niet gesitueerd zijn op een bedrijventerrein. Ook aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het plan voldoet aan de algemene voorwaarden. Ingevolge het raadsbesluit van 8 november 2017 is daarom geen verklaring van geen bedenkingen nodig van de gemeenteraad voor dit plan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding om de omgevingsvergunning aan te passen. Wel wordt de motivering op enkele punten aangevuld.