

Nr: 13-97

De raad van de gemeente Barneveld;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. 13-97;

overwegende dat het wenselijk is dat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor het gebied Harselaar-Zuid Fase 1a om de daar beoogde ontwikkelingen tot bedrijventerrein planologisch mogelijk te maken;

dat het wenselijk is dat er voor het gebied een beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld;

dat het wenselijk is dat voor het gebied een exploitatieplan wordt vastgesteld;

dat de ontwikkeling niet past binnen de bepalingen van het geldende bestemmingsplan;

dat daartoe is ontworpen het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0203.1017-0004.GML met de bijbehorende bestanden;

dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke ontleend is aan de GBKN met de bestandsnaam o_NL.IMRO.0203.1017-0004.dxf;

dat tevens is ontworpen het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0203.EP1017-0001.GML met de bijbehorende bestanden;

dat in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan een inspraakprocedure is gehouden en dat de resultaten daarvan zijn vermeld in de toelichting op het plan;

dat in de toelichting voorts verslag wordt gedaan van het overleg dat is gevoerd op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening;

dat het ontwerp van 3 augustus tot en met 13 september 2012 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat deze terinzagelegging is bekendgemaakt door publicatie in de Staatscourant van 2 augustus 2012, Barneveld Vandaag van 2 augustus 2012 en op elektronische wijze;

dat over het ontwerp van het bestemmingsplan en exploitatieplan, zoals die ter inzage hebben gelegen, 16 zienswijzen zijn ingediend. De samenvatting en beoordeling van de zienswijzen staan in de "Nota Zienswijzen bestemmingsplan en exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a" welke is bijgevoegd als bijlage 1 bij het voorstel van burgemeester en wethouders;

dat over het beeldkwaliteitsplan geen zienswijzen zijn ingediend;

dat kan worden ingestemd met hetgeen burgemeester en wethouders ten aanzien van de zienswijzen hebben aangevoerd;

dat tijdens de planprocedure is gebleken dat er tevens aanleiding bestaat om ambtshalve wijzigingen in het plan aan te brengen, welke zijn vermeld in bijlage 2 bij het voorstel van burgemeester en wethouders;

dat, op grond van de overweging dat de wijzigingen geen nationale (en provinciale) belangen raken, een verzoek wordt ingediend bij de VROM-Inspectie om in afwijking van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan eerder bekend te mogen maken dan zes weken na het vaststellingsbesluit;

dat het uit oogpunt van verkeersveiligheid (alsmede lagere geluidbelasting en betere luchtkwaliteit) gewenst

is om op de wegenstructuur op het bedrijventerrein een maximaal toegestane snelheid van 50 km/h in te stellen;

dat een maximaal toegestane snelheid van 50 km/h in plaats van 80km/h gunstig effect heeft op geluidbelasting en luchtkwaliteit;

dat wettelijk is vastgesteld dat een algemene snelheidslimiet van 50 km/h alleen mag worden ingesteld op wegvakken binnen de bebouwde kom, op autosnelwegen en bij gevarenpunten op andere wegen buiten de bebouwde kom (bv. matrixborden of werkzaamheden);

dat het gewenst is om bij de realisatie van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a de komgrens te verplaatsen zodanig dat de gehele uitbreiding van het bedrijventerrein binnen de bebouwde kom komt te liggen. Dat houdt in dat de huidige grens – ten zuiden van het huidige bedrijventerrein Harselaar op de Hanzeweg op 150 meter ten noorden van de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn – verplaatst wordt naar een locatie ten zuiden, alsmede ten westen en ten oosten van het nieuwe bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a;

dat in de toekomstige situatie op drie nieuwe locaties een overgang zichtbaar wordt van het landelijke gebied naar een compacte bouwwijze, intensieve verkaveling en aansluitende bebouwing:

- komende vanuit zuidelijke richting – op de nieuwe ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein en de Wesselseweg – op circa 50 meter ten zuiden van de Esvelderbeek;
- komende vanuit westelijke richting – op de Wencopperweg vanaf de Stationsweg – ter hoogte van het nieuwe bedrijventerrein op circa 150 meter ten westen van het kruispunt met de Oostvenerweg;
- komende vanuit oostelijke richting – op de Wencopperweg vanaf de Plaggenweg – ter hoogte van het nieuwe bedrijventerrein op circa 50 meter ten oosten van het kruispunt met de Oostvenerweg;

dat het hierbij gewenst is op deze locaties de bebouwde komgrens vast te stellen en een lagere snelheid af te dwingen;

dat de bebouwde komgrens volgens de Wegenverkeerswet en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) wordt aangegeven door plaatsing van de benodigde bebording, zijnde bord H1 en H2 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

dat in het voornoemde uitvoeringsvoorschrift is bepaald dat de grens wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de weg aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg;

dat, na verplaatsing van de bebouwde komgrens van en naar de hiervoor genoemde locaties, aan deze voorwaarde wordt voldaan;

dat in voornoemde uitvoeringsvoorschriften bovendien wordt bepaald dat ter plaatse van de komgrens een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomt dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zoveel mogelijk benadrukt wordt;

dat op de drie voornoemde locaties door de accentuerende maatregelen ter hoogte van de komgrens en het verschil in wegprofiel voor en na de komgrens ook aan deze voorwaarde wordt voldaan;

dat op de verbindingsweg tussen de Wesselseweg en Harselaar-Zuid door het uitbuigen van de rijstroken de komgrens extra wordt geaccentueerd;

dat de wegen waarop de nieuwe komgrenzen worden vastgesteld in beheer zijn of komen bij de gemeente Barneveld;

dat ten aanzien van deze wijziging van de bebouwde kom geen inspraak wordt toegepast nu deze wijziging rechtstreeks voortvloeit uit de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a waarvoor een bestemmingsplan wordt vastgesteld en waarop de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is;

dat overleg is gevoerd met de regiopolitie;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening alsmede de artikelen 2,15 en 20a van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en hoofdstuk II, paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;

b e s l u i t :

Een integraal besluit te nemen over het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a en hiertoe:

1. de bebouwde komgrens (WVW) van Harselaar te wijzigen door de komgrens op de Hanzeweg op te heffen en borden H1 en H2 - en eventueel A1 (50 km/h) - van het RVV 1990 te plaatsen op de volgende locaties:
 - a. Op de verbindingsweg tussen Harselaar-Zuid en de Wesselseweg op circa 50 meter ten zuiden van de Esvelderbeek;
 - b. Op de Wencopperweg op circa 150 meter ten westen van het kruispunt met de Oostvenerweg;
 - c. Op de Wencopperweg op circa 50 meter ten oosten van het kruispunt met de Oostvenerweg;conform bijgevoegde tekening Bijlage 3 bij het voorstel van burgemeester en wethouders;
2. naar aanleiding van de zienswijzen te besluiten, zoals is vermeld in bijlage 1 bij het voorstel van burgemeester en wethouders;
3. ambtshalve wijzigingen aan te brengen, zoals deze zijn vermeld in bijlage 2 bij het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a met planidentificatie NL.IMRO.0203.1017-0004 conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm gewijzigd vast te stellen;
5. gelijktijdig een volledige verbeelding op papier vast te stellen;
6. gelijktijdig het beeldkwaliteitsplan vast te stellen en dit onderdeel te laten uitmaken van de Welstandsnota;
7. voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a eveneens het exploitatieplan ex artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;
8. een verzoek in te dienen bij gedeputeerde staten om de vaststelling eerder bekend te mogen maken.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 17 december 2013.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,

Staat van wijzigingen		Bestemmingsplan	Harselaar-Zuid Fase 1a
Verbeelding			
Onderwerp	Correctie	Toelichting	
Plangrenzen	De verbindingsweg over het plangebied Harselaar-Driehoek inclusief de spoorwegovergang is geen onderdeel meer van het plangebied De begrenzing van de kruispunten in de Baron van Nagellstraat en de aansluiting met de A1 is aangepast aan de actuele wegontwerpen Het wegdeel Baron van Nagellstraat ten noorden van de aansluiting met de A1 is buiten het plangebied gelaten	Deze weg is reeds mogelijk op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek Dit wegdeel zit als bestaande weg in het bestemmingsplan Buitengebied 2012. Indien het project omleiding N303 Voorthuizen ten uitvoer wordt gebracht, zal de aansluiting van deze nieuwe weg op de bestaande Baron van Nagellstraat onderdeel zijn van het betrokken inpassingsplan.	
Dubbelbestemming Waarde-Archeologie-1	De diverse voor het project uitgevoerde veldonderzoeken zijn verwerkt in de verbeelding. Hierbij is het totale oppervlakte van gebieden met een archeologische bescherming verkleind en is de functieaanduiding 'vastgestelde archeologische waarde' toegevoegd		
Inpassing Bedrijventerrein ten opzichte van bestaande Horecavestiging	Met maatvoeringsvakken en een groenbestemming is de minimale afstand van gebouwen ten opzichte van de Horecabestemming vergroot en is voorzien in een beperking van de bouwhoogte en de dakhelling	Zie hierover de plantoelichting (paragraaf 5.2.2 en paragraaf 2.3 en de bezonningsstudie, bijlage 58)	

Aanpassing bestemmingslegging bij rotonde Wesselseweg	ten westen van de geprojecteerde rotonde in de Wesselseweg is een bestemming Groen toegevoegd conform het wegontwerp.	Op deze manier is geborgd dat de weg niet dichtbij de bestaande woningen komt te liggen dan is onderzocht in het akoestisch onderzoek.
---	---	--

Regels

Onderwerp	Correctie	Toelichting
Artikel 1 Begrippen	De begripsbepalingen 'afwijking', 'wijziging', 'nadere eis' en 'omgevingsvergunning voor werken of werkzaamheden' zijn geschrapt.	De juridische noodzaak om deze begrippen op te nemen ontbreekt.
Artikel 1 Begrippen en artikel 14 Algemene aanduidingsregels	De begripsbepalingen 'geluidzone - industrie' en 'gezoneerd industrieterrein' zijn verplaatst naar artikel 14, algemene aanduidingsregels	Deze begrippen betreffen gebiedsaanduidingen op de verbeelding. Door deze begrippen op te nemen in hoofdstuk 3, algemene regels, ontstaat er een betere inhoudelijke koppeling tussen regels en verbeelding.
Artikel 3 Bedrijventerrein	De rubricering van de bouwregels is aangescherpt. Alle bouwregels met betrekking tot gebouwen en overkappingen staan nu onder 3.2.1. Onder 3.2.3 staan de regels voor overige bouwwerken (geen gebouwen of overkappingen zijnde).	
Artikel 3 Bedrijventerrein	Een bouwregel ten aanzien van de maximale dakhelling is toegevoegd	Om de inpassing van het bedrijventerrein ten opzichte van de bestaande horecavestiging te verbeteren
Artikel 4 Groen	Aan de bestemmingsomschrijving zijn ondergeschikte verhardingen, waaronder in- en uitritten toegevoegd	Hiermee wordt de afwijkingsbevoegdheid voor in- en uitritten juridisch verbeterd

Artikel 5 Horeca	In artikel 5.2.1 onder a is nu geregeld dat gebouwen binnen het bouwvlak moeten worden gebouwd. Onder e is een bouwregeling voor gebouwen buiten het bouwvlak komen te vervallen.	Buiten het bouwvlak zijn geen gebouwen beoogd.
Artikel 5 Horeca	In lid 5.5 is opgenomen dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan.	Dit is conform het bestaande gebruik
Artikel 7 Tuin	In de bestemmingsomschrijving en in bouwregels is de regeling voor uitbouwen verwijderd	Deze regeling zit in de gemeente Barneveld standaard in de bestemming Tuin. In dit bestemmingsplan is het bouwen van uitbouwen op de betrokken gronden echter niet beoogd.
Artikel 11 Waarde-Archeologie-1	Deze bestemming is aangepast aan het geactualiseerde archeologisch onderzoek. Er is nu sprake van een driedeling in het archeologische regiem. De daarbij geldende maatvoering is ontleend aan de Monumentenwet en het gemeentelijk archeologisch beleid.	
Artikel 11 Waarde-Archeologie-1	Een wijzigingsbevoegdheid is toegevoegd om de gehanteerde maatvoering te verruimen overeenkomstig het gemeentelijk archeologisch beleid indien dit door archeologisch onderzoek kan worden onderbouwd.	
Artikel 14 Algemene aanduidingsregels	In artikellid 14.1.1, is het criterium van de wijzigingsbevoegdheid van de geurzone nader aangeduid. Bij de mogelijkheid om de zone te wijzigen als gevolg van veranderde wetgeving is nu aangegeven dat dit dient te gaan om wijziging van de Wet geurhinder en veehouderijen	Verduidelijking.

Artikel 16 algemene afwijkingsregels	Aan lid 2 is de zinsnede 'indien een bestemmingsgrens wordt overschreden of' toegevoegd	Hiermee wordt de afwijkingsbevoegdheid juridisch begrensd. Hierdoor is het niet mogelijk bij afwijking bestemmingsgrenzen te overschrijden
--------------------------------------	---	--

Nota Zienswijzen bestemmingsplan en exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a

Ten behoeve van de realisering van een bedrijventerrein wordt het bestemmingsplan en het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a opgesteld. Van 3 augustus tot en met 13 september 2012 heeft het ontwerp voor het bestemmingsplan en het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen. Er zijn in totaal 16 schriftelijke zienswijzen ontvangen. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. Ook is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om via internet zienswijzen in te dienen. In deze nota zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Per zienswijze wordt geconcludeerd of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het plan.

Eerder ontwerpbestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1 (2011)

In 2011 heeft een bestemmingsplan en exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1 als ontwerp ter inzage gelegen (van 10 juni tot en met 21 juli 2011). De vaststellingsprocedure van deze plannen uit 2011 zal niet worden voortgezet. Het huidige ontwerpbestemmingsplan en exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a betreft deels hetzelfde gebied. De indieners van zienswijzen over het plan van 2011 zijn schriftelijk geïnformeerd over de nieuwe terinzagelegging. Hierbij is aangegeven dat in 2011 ingediende zienswijzen niet automatisch worden aangemerkt als zienswijzen over het nieuwe plan.

Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï

Een ontwerpbesluit voor de vaststelling van hogere grenswaarden heeft tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen naar voren te brengen. Inmiddels is op basis van het aangepaste plan en een nieuw verkeersmodel een geactualiseerd akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 32 bij de plantoelichting). Hieruit volgt dat geen hogere grenswaarden voor wegverkeerslawaaï nodig zijn. De procedure voor het vaststellen van hogere grenswaarden wordt daarom niet afgerond.

Ambtshalve wijzigingen

In deze nota zijn ook de voorziene ambtshalve wijzigingen opgenomen, zodat dit document een overzicht biedt van de wijzigingen ten opzichte van de ontwerpplannen.

1. Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan en ontwerpexploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1a (2012).

Hieronder zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Aan het slot van elke reactie is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van de plannen.

1.	SRK Rechtsbijstand Postbus 3020, 2700 LA Zoetermeer namens dhr W.G. Roseboom en mw. F.C.G. Stapelbroek Stationsweg 72 Barneveld	Datum ontvangst: 14 februari 2013 Registratienummer 559259 Datum dagtekening: 14 februari 2013 Datum ontvangst: 7 september 2012 Registratienummer: 544944 Datum dagtekening: 6 september 2012 Datum ontvangst: 21 juli 2011 Registratienummer: 502128 Datum dagtekening: 20 juli 2011
1.1	<i>Zienswijze:</i> De zienswijzen ingediend door mr. Ramselaar namens o.a. dhr. Roseboom inzake het ontwerpbestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1 worden herhaald.	
1.1	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De beantwoording van de eerdere zienswijzen is geïntegreerd met de beantwoording van de nieuwe zienswijzen.	
1.2	<i>Zienswijze:</i> Inzake het aspect geluid wordt opgemerkt dat de geluidbelasting aan de woning van indiener nauwelijks is onderzocht. Er wordt niet duidelijk gemaakt wat de geluidbelasting op de gevels van deze woning is. Het plan veroorzaakt een sterke toename van verkeer, hiermee is geen rekening gehouden. Het is lang niet zeker dat er een tunnelbak komt, zodat het plan ook rekening moet houden met het scenario dat er geen tunnelbak komt. Daarnaast dient ook rekening gehouden met extra geluid vanwege het bedrijventerrein. De cumulatie van spoor-, wegverkeers- en industrielawaai moet berekend worden en hierover moet een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening plaatsvinden. Naar de mening van indiener voldoet de situatie ten aanzien van zijn woning niet aan een goede ruimtelijke ordening. Het plan voorziet niet in een reconstructie van de Stationsweg. Deze is wel noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en geluidklimaat. Anderzijds is deze ruimtelijk gezien zeer bezwaarlijk voor de woningen aan de Stationsweg.	
1.2.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor de woningen langs de Stationsweg (in dit geval nummer 72) geldt, dat niet direct wegen gewijzigd of nieuw aangelegd worden vanwege de aanleg van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase1a. De betrokken woningen liggen daarmee niet in een geluidszone van een nieuwe of gewijzigde weg (reconstructie) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder is geen onderzoek vereist naar de geluidsbelasting voor de woning van indieners. De vaststelling van een hogere geluidgrenswaarde is om die reden eveneens niet aan de orde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is wel onderzocht of er relevante akoestische gevolgen door bijvoorbeeld extra verkeersbewegingen (verkeersaantrekkende werking) te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. In de memo van Arcadis van oktober 2013, bijlage 33 bij de plantoelichting, is aangegeven wat de te verwachten geluidseffecten op dit wegvak zijn. De toename bedraagt maximaal afgerond 0,1 dB. Dit is een verwaarloosbaar effect. Zoals uit de hiervoor genoemde memo van Arcadis volgt, zal voor de woning van indieners (Stationsweg 72) in het geheel geen toename aan geluidsbelasting optreden ten gevolge van Harselaar-Zuid Fase 1a. De geluidsbelasting op de woning neemt met (max) 0,1 dB af. Gelet op het gegeven dat er geen sprake is van een toename, zijn wij van mening dat door de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a geen onaanvaardbare woon- en leefsituatie bij de woning van	

	indieners zal ontstaan. Daarbij zijn wij van mening dat de belangen verbonden aan de ontwikkeling van dit bedrijventerrein zwaarder wegen dan de zeer beperkte geluidstoename van maximaal 0,1 dB voor de overige woningen aan dit wegdeel. Ten grondslag aan het akoestisch onderzoek ligt het geactualiseerde verkeersmodel Barneveld. De verkeersberekeningen afkomstig uit dit verkeersmodel staan opgenomen in de Goudappel Coffeng rapportage “Prognosemodellen 2022, notitie uitgangspunten”, d.d. 5 juni 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het model is nader toegelicht in de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In deze rapportages is inzicht geboden (naast de bouw en werking van het verkeersmodel) in onder meer de verkeersstromen gelet op de ontwikkelingen en de voorziene aanpassingen in de wegenstructuur uit het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Wij zijn dan ook van mening dat nauwgezet de verkeerskundige effecten in kaart zijn gebracht. Voorts zijn in aanvulling op deze rapportages nog enkele varianten (al dan niet aanleggen van enkele verkeerskundige ontwikkelingen) doorgerekend, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het GC-rapport “Varianten Harselaar”, d.d. 19 december 2012 (bijlage 24 van de plantoelichting). Uit paragraaf 4 van dit rapport volgt dat het al dan niet realiseren van een tunnelbak geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het studiegebied (waaronder de Stationsweg). Zie tevens onze reactie onder 13.9. Voor wat betreft de akoestische effecten van de tunnelbak wijzen wij erop dat de tunnelbak niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek. In eerdere versies van het rapport was het effect zonder- en met tunnelbak nog wel aangegeven.
1.3	<i>Zienswijze:</i> Inzake het aspect luchtkwaliteit is ten onrechte geen rekening gehouden met de luchtvervuiling van wachtende auto's voor de spoorwegovergang
1.3.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het aspect luchtkwaliteit is onderzocht in het Geluid- en luchtonderzoek Arcadis, oktober 2013 (bijlage 32 bij het bestemmingsplan). De ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar-zuid is onder IB-nummer 207 opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL, dat van kracht is sinds 1 augustus 2009, bevat een pakket aan maatregelen waarmee overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de Europese grenswaarden. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen (zoals bv Harselaar Zuid) waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen. Voor ontwikkelingen die zijn opgenomen in het NSL is het niet nodig om het project afzonderlijk te toetsen aan de geldende luchtkwaliteitseisen. De ontwikkeling wordt op landelijke schaal bekeken en indien nodig zullen maatregelen ook op nationaal niveau getroffen gaan worden. Desondanks zijn (onverplicht)voor het project zijn op een aantal maatgevende punten langs de wegen (op plaatsen waar de hoogste concentraties luchtverontreinigende stoffen te verwachten zijn) berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen blijkt (zie hoofdstuk 7 van het genoemde onderzoek) dat er ruimschoots voldaan wordt aan de normering ten aanzien van luchtkwaliteit. Het wachtende verkeer zal een geringe toename hebben, maar op basis van de uitgevoerde berekeningen en het NSL kan worden geconcludeerd dat er ruimschoots aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan.
1.4.	<i>Zienswijze:</i> Voor wat betreft de financiële uitvoerbaarheid is ten onrechte niet gekeken of daadwerkelijke invulling door feitelijke vestiging van bedrijven reëel is binnen de planperiode. Dit gelet op de economische situatie. Gevreesd wordt dat het bedrijventerrein niet zal worden gebruikt. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
1.4.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Het gemeentebestuur hecht er waarde aan om de vraag naar en het aanbod van bedrijventerrein zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Om de toekomstige vraag naar bedrijventerrein zo goed mogelijk in beeld te brengen, heeft het gemeentebestuur behoefteonderzoeken laten uitvoeren in 2008, 2010 en 2012. Ook op regionaal niveau is de regionale behoefte en de behoefte voor Barneveld in beeld gebracht en zijn hierover tussen de gemeenten, de regio FoodValley en de provincie Gelderland afspraken gemaakt. In paragraaf 2.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan is een

	beschrijving opgenomen van de uitkomsten uit deze onderzoeken. De door de gemeente gehanteerde fasering van de uitgifte van bouwrijpe kavels, zoals opgenomen in het exploitatieplan, is onder andere gebaseerd op een geactualiseerde behoefteraming voor bedrijventerrein Harselaar-Zuid (Actualisering behoefte bedrijventerreinen 2012 gemeente Barneveld, Arcadis 21 juni 2012; bijlage 5 bij de plantoelichting). Deze toont aan dat de vraag om bedrijventerreinen te Harselaar nog steeds ruim aanwezig is – anders dan de indieners van de zienswijze suggereren. In het exploitatieplan is rekening gehouden met de indexatie van kosten en renteverliezen verband houdend met de looptijd van de grondexploitatie. Desalniettemin blijkt uit de grondexploitatieopzet dat sprake is van een overschot locatie, dat wil zeggen dat de opbrengsten hoger zijn dan de kosten. De behoefteonderzoeken zijn uitgevoerd middels de daarvoor algemeen geaccepteerde methoden en technieken van onderzoek. Basis voor het onderzoek zijn het door het Centraal Plan Bureau gebruikte TM-scenario voor de economische en demografische ontwikkeling van Nederland en de bedrijvenlocatiemonitor (BLM). De behoefteonderzoeken houden rekening met de wijzigende conjuncturele omstandigheden en geven daardoor een goede benadering van de behoefte binnen de planperiode van het voorliggende bestemmingsplan. Wij delen uw mening niet en zijn van mening dat wij voldoende onderzoek hebben gedaan om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.
1.5.	<i>Zienswijze</i> Voor wat betreft natuurwaarden is de redenering dat de toename van stikstofbelasting wegvalt tegen de achtergrondfluctuaties onbegrijpelijk. Elke toename is een toename. Het gaat om zwaar overbelaste Natura2000 gebieden, waarbij elke toename een significant negatief effect heeft. Het plan is daarmee in strijd met de Natuurbeschermingswet en de Habitat- en vogelrichtlijnen. Het plan voorziet ten onrechte niet in voldoende compenserende en mitigerende maatregelen. Anders dan het MER stelt is een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig.
1.5.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Onder meer naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) is het document “Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a” (d.d. 17 december 2012) opgesteld. Zie bijlage 18 bij de plantoelichting. Daarin zijn de maximale effecten van Harselaar Zuid fase 1a (inclusief verkeer) opnieuw beschouwd voor het Natura 2000-gebied Veluwe. Geconcludeerd wordt dat de stikstofdepositietoename 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. Omdat sprake is van een toename van stikstofdepositie in een overbelaste situatie is toch aangegeven dat er sprake kan zijn van negatieve effecten. Om ieder negatief effect te voorkomen, is in de vorenbedoelde Aanvulling gemotiveerd aangegeven dat er zal worden gesaldeerd, zodat de depositie van stikstof per saldo in het geheel niet toeneemt. De salderingsmaatregelen (intrekken vergunningen/meldingen voor stikstofemitterende instellingen langs de grenzen van het de Veluwe) zijn getroffen voor vaststelling van het bestemmingsplan. Voor de concreet uitgevoerde saldering zij verwezen naar het memo “Onderbouwing mitigatie stikstofdepositie” dat als bijlage 22 bij de toelichting is gevoegd. Voor de saldering is gebruikt gemaakt van twee milieuvergunningen. Met de vergunninghouders zijn overeenkomsten gesloten waarin is overeengekomen dat de uit de vergunning voortvloeiende ammoniakemissierechten aan de gemeente worden overgedragen ten behoeve van de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid, waaronder begrepen Harselaar-Driehoek. Middels de overeenkomsten is voorts dwingend gereguleerd dat de milieuvergunningen onherroepelijk worden ingetrokken. Significant negatieve effecten en negatieve effecten voor de aanwezige habitattypen en leefgebieden van habitat- en vogelrichtlijnsoorten van de Veluwe zijn aldus met zekerheid geheel uit te sluiten.

	De overige Natura 2000-gebieden (Arnhemheer en Veluwerandmeren) liggen op ruime afstand van het plangebied. Voor deze gebieden wordt een zeer beperkte depositietoename berekend (<1 mol N/ha/j). De toename veroorzaakt geen overschrijding van de KDW van habitattypen en de leefgebieden van soorten zijn niet gevoelig voor stikstofdepositie. Significante negatieve gevolgen kunnen voor deze gebieden om die reden worden uitgesloten. Wanneer de mitigerende maatregelen worden genomen worden negatieve effecten op Natura 2000-gebieden voorkomen. Het plan is daarmee niet in strijd met de Natuurbeschermingswet. De Commissie m.e.r. heeft onder meer op basis van de Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a (d.d. 17 december 2012) een positief toetsingsadvies gegeven, derhalve ook wat betreft de doorlopen passende beoordeling en de in dat verband getrokken conclusies. Dit toetsingsadvies is als bijlage 26 opgenomen bij de plantoelichting.
1.6.	<i>Zienswijze:</i> Het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r geeft aan dat de gemeente voornemens is om de stikstofdepositie te mitigeren door het intrekken van vergunningen van een aantal inrichtingen langs de grens van het Natura 2000 gebied De Veluwe. De ABRS (uitspraak van 29 juni 2011, nr. 200908730/1/R2) geeft aan dat dit mogelijk is, indien er directe samenhang bestaat tussen het intrekken van de milieuvergunningen en het verlenen van Nbw-vergunning. Er moet duidelijke samenhang bestaan tussen het stoppende en het uitbreidende bedrijf. Ook moet zeker zijn dat het stoppend bedrijf niet opnieuw begint. Verder moet vast staan dat de stikstofdepositie op De Veluwe nergens toeneemt. Het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. geeft aan dat de ligging van de stikstofemitterende instellingen als vertrouwelijke informatie is behandeld en de bedrijven zijn geanonimiseerd. De gemeente wordt gevraagd openheid van zaken te geven of aan de voorwaarden wordt voldaan. Vooral nog wordt dit betwist.
1.6.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Niet de Nbw 1998-vergunningverlening, maar het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a is aan de orde. De zienswijze wordt in dat licht bezien. Uit jurisprudentie volgt reeds langer dat (ook) in het kader van de artikel 19j Nbw 1998-plantoets gebruik mag worden gemaakt van salderingsmaatregelen (= mitigerende maatregelen), hetgeen overigens inmiddels ook is verankerd in artikel 19kd Nbw 1998. Daarbij kan het intrekken of beperken van vergunningen/meldingen voor stikstofemitterende instellingen (zoals veehouderijen) als mitigerende maatregel worden gezien voor een andersoortige activiteit waarvoor het ruimtelijk plan wordt vastgesteld, mits duidelijk is dat de mitigerende maatregel wordt getroffen ten behoeve van die andersoortige activiteit. Gewezen zij op bijvoorbeeld ABRS 31 oktober 2012, nr. 201201588/1/R4. Deze uitspraak heeft betrekking op het provinciaal inpassingsplan "N381 Drachten - Drentse grens". Ten behoeve van dat plan waren passende beoordelingen gemaakt voor relevante Natura 2000-gebieden. In de passende beoordeling waren diverse mitigerende maatregelen (salderingsmaatregelen) opgenomen, waaronder begrepen de inperking van ammoniakuitstoot van een veehouderij-inrichting. De Afdeling overweegt dat de mitigerende maatregelen in het kader van de saldering toelaatbaar zijn, aangezien duidelijk is dat de mitigerende maatregelen schadelijke effecten op de desbetreffende habitattypen kunnen voorkomen. Voorts is duidelijk dat de salderingsmaatregelen nadrukkelijk zijn getroffen om de ammoniakdepositie van Harselaar-Zuid Fase 1a te salderen. In de zienswijze wordt verzocht om openheid van zaken te geven voor wat betreft de concreet uitgevoerde saldering. Daartoe wordt verwezen naar het memo "Onderbouwing mitigatie stikstofdepositie" dat als bijlage 22 bij de plantoelichting is gevoegd. Voor de saldering is gebruikt gemaakt van twee milieuvergunningen. Met de vergunninghouders zijn overeenkomsten gesloten waarin is overeengekomen dat de uit de vergunning voortvloeiende ammoniakemissierechten aan de gemeente worden overgedragen ten behoeve van de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid, waaronder begrepen Harselaar-Driehoek. Middels de overeenkomsten is voorts dwingend gereguleerd dat de milieuvergunningen onherroepelijk worden ingetrokken.
1.7	<i>Zienswijze</i> Door het plan worden vaste rust- en verblijfsplaatsen van onder andere de steenuil

	verstoord/vernietigd. het plan maakt niet duidelijk dat hiervoor een vergunning/ontheffing op grond van de Flora- en faunawet wordt verkregen. Voor voldoende en tijdige compensatie en mitigatie wordt ten onrechte niet gezorgd.
1.7	<i>Gemeentelijke reactie</i> In reactie op het betoog dat vaste rust- en verblijfplaatsen van de steenuil worden verstoord en dat niet duidelijk is of ontheffing op grond van de Flora- en faunawet kan worden verkregen wijzen wij op het volgende. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a zijn diverse onderzoeken verricht naar de betreffende soorten die worden beschermd ingevolge de Flora- en faunawet (hierna: Ffw). Om te beoordelen of voldoende onderzoek is verricht, is het volgende van belang. Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt dat de vraag of een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel slechts aan de orde kan komen in een procedure op grond van de Ffw. Evenwel kan niet tot vaststelling worden overgegaan indien en voor zover de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Wij zijn van mening dat de Ffw niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a in de weg staat, gelet op de verrichte onderzoeken. Hiertoe zij verwezen naar het onderzoek van Bureau Waardenburg "Effecten op beschermde soorten Harselaar-Zuid Fase 1A, Barneveld – Actualiserend onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet" (bijlage 45 van de plantoelichting, hierna: Actualiserend onderzoek). Uit dit Actualiserend onderzoek volgt dat in het plangebied Harselaar-Zuid Fase 1a geen vaste rust- en verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogelsoorten aanwezig zijn. Wel is aan de noordzijde, gelegen op meer dan 150 meter afstand van het feitelijke bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a, een nestplaats van de steenuil gelegen. Zoals uit het Actualiserend onderzoek volgt, wordt deze nestplaats als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied tot bedrijventerrein niet vernietigd. Er zijn dan ook geen nesten aanwezig die worden vernield, beschadigd of weggenomen in de uitvoering van het bestemmingsplan. Tevens wordt in het Actualiserend onderzoek geconcludeerd dat het plangebied geen essentieel leefgebied voor de steenuil vormt en dat het plangebied niet van belang is voor de functionaliteit van de nestplaats buiten het plangebied. Er is dan ook geen sprake van een overtreding van de verbodsbepalingen van de Ffw. Hierdoor is een ontheffing voor deze soort niet nodig. Ook volgt uit het Actualiserend onderzoek dat er geen andere vaste rust- en verblijfplaatsen van andere diersoorten dan vogels aanwezig zijn die worden verstoord/vernietigd. Een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is dan ook niet nodig en er is dan ook geen noodzaak tot compensatie en mitigatie in relatie tot vaste rust- en verblijfplaatsen.
1.8.	<i>Zienswijze</i> Ten aanzien van archeologie gaat het plan ten onrechte niet uit van bewaring in situ van de zeer waardevolle archeologische monumenten in het plangebied. Er zijn geen dringende redenen van groot openbaar belang om deze monumenten te verstoren. Er is geen behoefte aan een bedrijventerrein van deze omvang, bovendien is een locatie elders in de regio mogelijk.
1.8	<i>Gemeentelijke reactie</i> Ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a is in overeenstemming met artikel 38a Monumentenwet 1988 voor het gehele plangebied bezien in hoeverre archeologische waarden zijn te verwachten en in hoeverre die waarden kunnen worden verstoord door de uitvoering van het bestemmingsplan. Voor nagenoeg het gehele bedrijventerrein is reeds archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd (boor- en proefsleuvenonderzoek). Dit om middels trechtering van onderzoeken zo nauwkeurig mogelijk de aanwezige en de te verwachten archeologische waarden in kaart te brengen. Verwezen zij naar de bijlagen 25 en 46 tot en met 54 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In de plantoelichting, paragraaf 4.13, is uitgebreid ingegaan op de resultaten van de verrichte onderzoeken en de wijze waarop bij het bestemmen van de gronden en bij de uitvoering van het bestemmingsplan, rekening is en invulling wordt gegeven aan het uitgangspunt behoud in situ. Voorts wordt daarin verwoord om welke redenen het niet in alle gevallen mogelijk is

	gebleken om de aangetroffen archeologische waarden volledig te ontzien, maar in overleg met de (thans luidende) Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de archeologische deskundigen die de reeds verrichte onderzoeken hebben uitgevoerd, is geadviseerd om in dit geval gebruik te maken van de mogelijkheid om de aangetroffen vindplaatsen ex situ te behouden. Evenwel zal bij de uitvoering nog nader worden gezien of (bijvoorbeeld door middel van archeologiesparend bouwen) niet toch de archeologische waarden in situ kunnen worden behouden. Alleen daar waar sprake is van verstoringen, die niet middels inpassingsmaatregelen kunnen worden voorkomen, zullen de archeologische resten door middel van een opgraving worden gedocumenteerd (behoud ex situ). Indien wordt overgegaan, mede gelet op de huidige conclusies, tot behoud ex situ van de aangetroffen vindplaatsen, zal de opgraving voldoen aan de eisen en procedures die op een dergelijke opgraving van toepassing zijn en zal deze ook in nauwe vervolgsamenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed worden uitgevoerd. Volledigheidshalve wijzen wij erop dat indiener doet voorkomen dat onder alle omstandigheden de archeologische waarden in situ moeten worden behouden. Daar is evenwel geen sprake van. Uit de Monumentenwet 1988 noch het Verdrag van Valletta volgt dat archeologische waarden altijd in de grond behouden moeten blijven. Verwezen zij daartoe ook naar de Afdelingsuitspraak van 6 juni 2012, nr. 201100032/1/T1/R1. Wel dienen wij voldoende rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Gelet op het vorenstaande, zie meer uitgebreid paragraaf 4.13 van de plantoelichting en de reeds verrichte archeologische onderzoeken waarvan de resultaten bij het bestemmingsplan nauw zijn betrokken, betrekken wij ten volle het archeologische belang (zowel bij de planvaststelling als bij de uitvoering). Daar waar de aanwezigheid/trefkans van archeologische waarden niet of niet met voldoende zekerheid is uit te sluiten, is overigens in de planregels voorzien in een adequaat beschermingsregime ingevolge waarvan die waarden op een toereikende wijze worden gerespecteerd en beschermd. Zo bevatten de aangetroffen vindplaatsen de Waarde – Archeologie – 1, met de aanduiding vastgestelde vindplaats. Daarmee is verzekerd dat het belang van de bescherming van archeologische waarden ook in de uitvoeringsfase gewaarborgd is en dat aanvullend archeologisch onderzoek verricht zal worden. Met de kosten hiervan is ook rekening gehouden in het exploitatieplan. Voor zover de zienswijze de behoefte aan bedrijventerrein bestrijdt wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nr. 1.4.
1.9.	<i>Zienswijze</i> Het is onaanvaardbaar dat de Esvelderbeek achter de woning van indiener door het plan wordt aangetast.
1.9.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Van aantasting van de Esvelderbeek is geen sprake. Integendeel. De Esvelderbeek en de omliggende zone is in de Provinciale Verordening Gelderland aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur met de functie "Verbindingszone". In het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a krijgen de gronden van de Esvelderbeek zelf en de gronden ten noorden van deze beek voor zover gesitueerd ten zuiden van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a, een natuurbestemming. Daarmee wordt voorzien in een adequaat beschermingsregime voor deze gronden. Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a worden de beek en de noordelijk gelegen gronden ook daadwerkelijk ingericht als natuurzone. Hiermee wordt bijgedragen aan een daadwerkelijke realisatie van de ecologische verbindingszone conform de provinciale ecologische modellen kamsalamander en winde. Zie hierover ook bijlagen 34, 35 en 36 bij de plantoelichting. De natuurzone heeft verder een functie als waterberging. Zowel de ecologische kwaliteit als de waterkwaliteit van de Esvelderbeek zullen verbeteren als gevolg van het bestemmingsplan.
1.10	<i>Zienswijze:</i> Indiener schetst dat het plan niet los kan worden gezien van andere ontwikkelingen. Bij realisatie van fase 1 en 2 Harselaar-Zuid zullen woningen van cliënten omgeven worden door bedrijvigheid en daarmee samenhangende infrastructuur en voorzieningen. De woonomgeving wijzigt fysiek sterk.

1.10	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het is duidelijk dat de woonomgeving onderhevig is aan veranderingen. De plannen die door de indiener van de zienswijze worden aangehaald, bevinden zich niet alle in dezelfde fase. Plannen in de omgeving van de bewoners van de Stationsweg zullen impact (kunnen) hebben op de leefomgeving. In de planologische procedures zal dat per plan ook worden onderzocht en worden afgewogen. Elk plan wordt op zijn eigen merites en op zijn gevolgen tot de leefomgeving beoordeeld. In dit geval menen wij dat de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a zwaarder dienen te wegen dat het belang van de indieners bij een ongewijzigde leefomgeving. Mede gelet op de afstand tussen de woning van indieners en het voorziene bedrijventerrein (meer dan 950 meter) en blijkens de diverse milieuonderzoeken aan de orde zijnde milieuhinder zijn wij van mening dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare woon- en leefsituatie voor de indieners.
1.11.	<i>Zienswijze:</i> De realisatie van fase 1, 2 en Harselaar-Driehoek heeft nadelige gevolgen voor woongenot (toename verkeer, geluid, licht, luchtkwaliteit en waardevermindering woningen).
1.11.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er zal op sommige wegen/wegdelen een toename zijn van verkeersbewegingen wat resulteert in meer geluid. Dit is onderzocht en betrokken in de belangenafweging. Zie ook het door ons gestelde onder 1.2. Waar een toename aan geluid zal optreden is deze niet dusdanig dat dit leidt tot een onaanvaardbare woon- en leefsituatie. Daarnaast is het aspect luchtkwaliteit ook in het kader van dit bestemmingsplan meegenomen. Aan de regelgeving voor luchtkwaliteit wordt voldaan (zie ook de reactie onder 1.3 en 1.49 t/m 1.54). Voor wat betreft het lichtaspect kunnen wij niet plaatsen waar dit betrekking op heeft. Er worden in deze fase nog geen gebouwen in de nabijheid van de Stationsweg gebouwd. Voor het aspect waardevermindering van de woningen verwijzen wij naar de mogelijkheid voor het indienen van een planschadeverzoek en de daarvoor geldende procedure. Overigens wordt er geen dusdanige waardedaling voor objecten en onaanvaardbare aantasting van het woongenot verwacht dat gelet op de bij ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a gediende belangen hieraan een zwaarder gewicht zou moeten worden toegekend. Met betrekking tot het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek merken wij op dat ten behoeve van dit bestemmingsplan alle aan de orde zijnde belangen adequaat zijn meegewogen en dat dit plan door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2 onherroepelijk is geworden. Voor fase 2 verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.17.
1.12.	<i>Zienswijze:</i> De mate waarin rekening wordt gehouden met de belangen van cliënten blijft hierbij sterk achter wat is strijd is met een goede ruimtelijke ordening.
1.12	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De belangen van de omwonenden zijn afgewogen. De diverse onderzoeken met bijbehorende conclusies zijn hier ook een onderbouwing van.
1.13	<i>Zienswijze:</i> Het ontwerpplan voorziet niet in maatregelen die nadelige gevolgen voor de woonomgeving van cliënten beperken. Ondertunneling is niet meegenomen. Fysieke maatregelen ter beperking van geluid blijven achterwege. De enige maatregel is vaststellen van hogere waarde Wet geluidhinder.
1.13.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie het door ons gestelde bij 1.2. De Wet geluidhinder is niet van toepassing, omdat ter plaatse van de Stationsweg de weg niet wordt gewijzigd. Het vaststellen van hogere waarden is dan ook niet aan de orde. Er is voorts geen sprake van een toename van geluidhinder voor de woning van indieners. Fysieke maatregelen ter beperking van de geluidshinder zijn daarom niet aan de orde. Dat de ondertunneling bij het spoor niet is meegenomen heeft te maken met het feit dat dit plan niet noodzakelijk is voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. In de separate

	besluitvorming over de tunnel zullen wederom de belangen van omwonenden worden afgewogen.
1.14.	<i>Zienswijze:</i> Pas bij latere besluitvorming zal meer duidelijkheid bestaan over de ondertunneling en geluidswerende voorzieningen en treffen van compenserende maatregelen. Het daadwerkelijk realiseren van deze voorzieningen is op dit moment geenszins zeker.
1.14	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie onze reactie bij 1.13.
1.15	<i>Zienswijze:</i> Reeds bij vaststelling Harselaar-Driehoek en voorgenomen vaststelling van Harselaar-Zuid Fase 1a bestaat de vraag of een leefbare situatie voor bewoners blijft bestaan. Bij Fase 2 kan dit reeds negatief beantwoord worden.
1.15	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Onderzoeken naar de diverse milieuaspecten geven aan dat voor de indieners geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare leefsituatie. Voor wat betreft fase 2 stellen wij dat wij op dit moment inschatten dat ook dan een leefbare woon- en leefsituatie blijft bestaan. Dit volgt ook uit het MER-rapport. Bij de procedure van fase 2 zullen indien nodig nadere onderzoeken plaatsvinden en zullen de belangen van omwonenden opnieuw worden beoordeeld. Realisatie van fase 2 zal moeten voldoen aan de geldende milieueisen.
1.16	<i>Zienswijze:</i> De beantwoording van deze vragen wordt doorgeschoven naar de toekomst. Er wordt slechts volstaan met vaststellen van hogere waarden. Saneringssituaties worden niet opgelost. Doorkijk in de voorzienbare verslechtering van de woonsituatie bij Harselaar-Zuid Fase 2 wordt niet gegeven.
1.16.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie onze reactie onder 1.10, 1.13, 1.15 en 1.43.
1.17.	<i>Zienswijze:</i> De onzekerheid m.b.t. Fase 2 benadeelt cliënten verder. Gevolg is praktische onverkoopbaarheid van de woningen.
1.17	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De vrees voor de onverkoopbaarheid van de woningen kan niet in het kader van deze besluitvormingsprocedure meegewogen worden. Fase 2 is geen onderdeel van het nu voorliggende besluit, het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Dit plan zal te zijner tijd op zijn eigen merites worden beoordeeld en alle aan de orde zijnde belangen zullen in het besluitvormingsproces voor dat bestemmingsplan worden afgewogen. Eventuele waardedaling als gevolg van het bestemmingsplan voor Fase 2 kan naar aanleiding van een verzoek om tegemoetkoming planschade aan de orde komen.
1.18.	<i>Zienswijze:</i> Fasering en het niet treffen van passende maatregelen staan haaks op een goede ruimtelijke ordening.
1.18.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De keuze om allereerst fase 1a mogelijk te maken en dan de overige fases is gebruikelijk bij grotere ruimtelijke plannen. De impact op het grotere geheel is in het MER meegenomen. Elk concreet plan wordt vervolgens op zijn eigen merites beoordeeld en alle relevante belangen worden afgewogen. Dit is in lijn met een goede ruimtelijke ordening. Zie tevens onze reactie onder 1.10, 1.13, 1.15 en 1.43.
1.19	<i>Zienswijze:</i> Het behoeftenonderzoek van 29 januari 2008 is niet meer actueel. De update van oktober 2010 is niet voldoende; dit had een integraal nieuw onderzoek moeten zijn. Nieuwe enquêtes

	of andere onderzoeken zijn niet uitgevoerd. De update is daardoor minder nauwkeurig dan rapportage van 29/01/2008.
1.19	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij verwijzen naar het gestelde bij 1.4.
1.20	<i>Zienswijze:</i> Dit geldt temeer plannen gebaseerd zijn op exogene bovenregionale vraag die samenhangt met beleidsvoornemens van overheden buiten de regio. Hier geldt nog meer dan bij endogene vraag dat gemeente door nader onderzoek moet kijken of aannames ook onder gewijzigde economische omstandigheden reëel zijn.
1.20	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De meest recente beleidsvoornemens van de regio zijn opgenomen in het Regionaal Programma Bedrijventerrein FoodValley. In het kader van dit RPB zijn twee vraagscenario's uitgewerkt: scenario 1, dat een behoudend karakter heeft en waarbij slechts is uitgegaan van een beperkt deel van de beleidsimpulsen voor de regio en scenario 2, waarbij rekening is gehouden met alle beleidsimpulsen uit de regio, waaronder ook de overloop uit de Randstad. Voor een nadere toelichting verwijzen wij naar paragraaf 2.3 van de plantoelichting. Door de regio Food Valley is een prioritering aangebracht met betrekking tot de te ontwikkelen zachte plannen. Voor wat betreft de gemeente Barneveld is afgesproken dat Harselaar-Zuid fase 1 (45 ha vanuit RPB; hiermee is bedoeld op Harselaar-Zuid fase 1a) wordt ontwikkeld en Harselaar-Zuid fase 2 (20 ha vanuit RPB; hiermee is bedoeld op Harselaar-Zuid fase 1b) voorlopig on hold wordt gezet. Deze beslissing is passend bij scenario 1. De behoefte voor Harselaar-Zuid fase 1a is daarmee niet op een betekenende mate gestoeld op de door indieners bedoelde exogene bovenregionale vraag.
1.21.	<i>Zienswijze:</i> In de toelichting staat in het kader van de behoefte aangegeven dat er nog overleg dient plaats te vinden met Provincie Gelderland en de regio's over de EPO. De regio De Vallei gaat er van uit dat de geraamde behoefte na overleg met de provincie niet zal worden bijgesteld. Zeker is dit niet.
1.21	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Inmiddels is het RPB vastgesteld. De door het voorliggende bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling past in het RPB. Wij verwijzen naar paragraaf 2.3 van de plantoelichting.
1.22	<i>Zienswijze:</i> In toelichting wordt summier omgegaan op de Structuurvisie Bedrijventerreinen. Hier zet provincie in op herstructurering. Ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is hiermee in strijd. In het midden blijft hoe het ontwerp bestemmingsplan zich tot gewijzigde beleid verhoudt.
1.22	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het herstructureren van bestaande bedrijventerreinen en het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen is niet direct strijdig met elkaar. Dit blijkt ook uit de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties. In het behoeftenonderzoek wordt ook ingegaan op de beschikbare ruimte op bestaande terreinen. De conclusie is echter dat de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen aanwezig is. Dit volgt ook uit de genoemde Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties en het op grond daarvan vastgestelde RPB. In paragraaf 2.3 van de plantoelichting wordt nader op deze structuurvisie en het RPB en de verhouding hiervan tot de in dit bestemmingsplan voorgenomen ontwikkeling ingegaan.
1.23	<i>Zienswijze:</i> De gemeente dient alsnog integraal onderzoek te laten uitvoeren. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd.
1.23	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn van mening dat de in de plantoelichting genoemde onderzoeken voldoende zijn om de

	behoefte te onderbouwen.
1.24	<i>Zienswijze:</i> De conclusie dat de contante waarde van de verwachte opbrengsten hoger is dan die van de kosten, zodat sprake is van overschotlocatie wordt betwijfeld in relatie tot de exploitatieopzet in het ontwerpexploitatieplan.
1.24	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Deze zienswijze wordt niet verder onderbouwd of concreet gemaakt. Wij zijn van mening dat het exploitatieplan voldoet aan de daaraan te stellen eisen.
1.25	<i>Zienswijze:</i> Opvallend zijn de hoge prijzen waarvoor gemeente gronden wil verkopen. Gezien gewijzigde economische omstandigheden is sterk de vraag of deze prijzen kunnen worden gerealiseerd. Twijfel gemeente hieraan blijkt uit de beschrijving van de exploitatieopzet "(PM, moet nog blijken, nog geen uitgemaakte zaak en we moeten nog rekenen)". Indiener gaat er van uit dat deze passage per abuis in ontwerp is blijven staan maar geeft wel onzekerheid uitvoerbaarheid aan.
1.25	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De genoemde PM stond inderdaad in het ontwerpexploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1. Dit was per abuis in de tekst blijven staan uit een eerder conceptdocument. In het voorliggende Harselaar-Zuid Fase 1a is sprake van een geactualiseerde exploitatieopzet. De exploitatieopzet zoals gebruikt in het ontwerpexploitatieplan is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij zonder uitzonderingen de Wro-systematiek is gevolgd. De inbrengwaarde, planschadekosten en uitgifteprijzen zijn door onafhankelijke deskundigen bepaald. De taxaties van inbrengwaarden, planschade en uitgifteprijzen zijn ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan recent geactualiseerd. De taxatie van de inbrengwaarde is integraal in bijlage 6 van het vast te stellen exploitatieplan opgenomen. De taxatie van de planschade is in bijlage 7 opgenomen. In bijlage 8 is de taxatie van de uitgifteprijzen opgenomen. Ook alle andere kosten en opbrengsten zijn opnieuw beschouwd en geactualiseerd. De ramingen zijn daarbij zo reëel mogelijk.
1.26	<i>Zienswijze:</i> Belang berekening exploitatieoverschot en verwerkelijking hiervan is belangrijk voor indiener omdat de kosten van de ondertunneling hierdoor worden gedragen. Uit huidige opzet blijkt dit exploitatieoverschot niet. De economische uitvoerbaarheid is onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd.
1.26	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Anders dan wordt gesuggereerd door de indiener is de realisatie van de ondertunneling van de spoorbaan niet afhankelijk van het resultaat van de grondexploitatie van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1A. De ondertunneling van het spoor behelst een andere ontwikkeling met daarbij horende financiering. Hiervoor is een taakstellend budget door de gemeenteraad (18 december 2012, voorstel 12-98) vastgesteld, waarbij deze financieel is losgekoppeld van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid. Een groot gedeelte van de dekking bestaat uit een toegezegde subsidie van de provincie en een bijdrage uit de rijksregeling 'Spoorse Doorsnijdingen'. De toelichting op de economische uitvoerbaarheid in het bestemmingsplan zal worden uitgebreid. Overigens geldt dat, zoals uit het exploitatieplan blijkt, sprake is van een positief exploitatiesaldo. Het totaal van de voorzienbare kosten wordt gedekt door de opbrengsten van de uitgeefbare gronden.
1.27	<i>Zienswijze:</i> Uit akoestisch onderzoek blijkt niet waarop verkeersintensiteiten zijn gebaseerd. De absolute aantallen lijken zowel voor 2010 als 2021 te laag te zijn. Eerder uitgevoerde tellingen over de stationsweg geeft een aantal van 25.000. De gegevens lijken in strijd met andere gegevens over de verkeersbelasting die eveneens afkomstig zijn van Goudappel Coffeng.

1.27	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor wat betreft de resultaten uit het verrichte geactualiseerde akoestische onderzoek zij verwezen naar bijlage 32 bij het bestemmingsplan. Ten grondslag aan dit akoestisch onderzoek ligt het meest recente geactualiseerde verkeersmodel Barneveld (zie hoofdstuk 3 van het geactualiseerde akoestische onderzoek, bijlage 32 bij het bestemmingsplan). De verkeersberekeningen afkomstig uit dit verkeersmodel staan opgenomen in de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, notitie uitgangspunten”, d.d. 5 juni 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het model is nader toegelicht in de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In deze rapportages wordt onder meer uitgebreid inzicht geboden in de bouw, werking, verificatie en kalibratie van het verkeersmodel. In laatstgenoemd rapport wordt in paragraaf 4.2 geconcludeerd dat <i>“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 doorgerkende varianten.”</i> Met het verkeersmodel wordt dan ook een zo correct mogelijke inschatting van de huidige verkeersaantallen en de te verwachten verkeersaantallen na de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a berekend. Tevens wordt met dit verkeersmodel inzicht geboden in bijvoorbeeld de verkeersaantallen die expliciet kunnen worden toegerekend aan het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. Dat sprake is van een voldoende betrouwbaar verkeersmodel wordt ook expliciet bevestigd door de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013, paragraaf 2.2, opgenomen als bijlage 26 bij het bestemmingsplan. Wij zijn dan ook van mening dat aan het akoestisch onderzoek een betrouwbaar verkeersmodel ten grondslag ligt, waarmee de akoestische effecten van het plan navolgbaar en betrouwbaar zijn bepaald.
1.28	<i>Zienswijze:</i> Het ligt voor de hand dat de nieuwe bedrijventerreinen verantwoordelijk zijn voor een verkeerstoename van 6.000 tot 7.000 motorvoertuigen per etmaal langs de woningen van cliënten.
1.28	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Uit de berekeningen met het verkeersmodel Barneveld (zie de plots opgenomen in bijlage 2D en 2B uit de Goudappel Coffeng-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012, bijlage 23 bij de plantoelichting) volgt dat sprake is van slechts een zeer geringe toename van de verkeersintensiteit tussen het basisjaar 2009 en 2022 op de Stationsweg ter hoogte van nummer 72 als Harselaar-Zuid fase 1a wordt gerealiseerd (ca. 500 mvt). Dit kan worden verklaard doordat verkeer tussen het plangebied en de A1 vooral via het bestaande bedrijventerrein rijdt en verkeer tussen het plangebied en Barneveld voornamelijk via de verbinding naar de Wesselseweg. Deze verbinding zorgt daarnaast voor een aantrekkende werking voor verkeer dat anders via de Stationsweg zou rijden. Opgemerkt zij dat wanneer de situatie betrekking hebbende op het prognosejaar 2022 inclusief Harselaar-Zuid Fase 1a en Harselaar-Driehoek vergeleken wordt met de situatie betrekking hebbende op het prognosejaar 2022 zonder Harselaar-Zuid Fase 1a (maar met Harselaar Driehoek als autonome ontwikkeling) er sprake is van een verbetering ter hoogte van de Stationsweg nummer 72 van 1.200 mvt per werkdagemaal. Meer specifiek zij gewezen op een vergelijking van de plots opgenomen in de bijlagen 2D en 2J van de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012. De geschatte aantallen extra motorvoertuigbewegingen genoemd door de indiener van de zienswijzen zullen onder verwijzing naar de genoemde plots gebaseerd op het verkeersmodel Barneveld niet optreden.
1.29	<i>Zienswijze:</i> Voor de nieuwe bedrijven aan de westkant van Harselaar-Zuid, noch voor bestaande verkeersstromen over de N805 en N303 vormt de nieuwe verbinding via de verlengde Mercuriusweg een zodanig aantrekkelijk alternatief dat dit tot een afname van verkeer over de Stationsweg zal leiden. Dit blijkt ook uit cijfers van Goudappel Coffeng. Voor de oost-west

	verbinding wordt rekening gehouden met 2.684 verkeersbewegingen per etmaal terwijl op de Verlengde Mercuriusweg rekening wordt gehouden met 1.264 verkeersbewegingen. Dit is nauwelijks meer dan de huidige verkeersstromen over de spoorwegovergang Oostvenerweg.
1.29	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de Mercuriusweg ('slinger') is van groot belang voor een goede verkeersontsluiting aan de noordzijde van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. In de Goudappel Coffeng-rapportage "Varianten Harselaar", d.d. 19 december 2012 (bijlage 24 van de plantoelichting), is een beschrijving opgenomen van de positieve verkeerskundige gevolgen van het doortrekken van de Mercuriusweg. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage komt in haar definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013 tot het oordeel dat met de uitgevoerde berekeningen een goede onderbouwing gegeven wordt van het positieve effect van het doortrekken van de Mercuriusweg op de doorstroming in het plangebied (zie toetsingsadvies pp. 4-5, bijlage 26 van de plantoelichting). Overigens komt de 'slinger' niet terug in het vastgestelde bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Deze weg is reeds opgenomen in het thans onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. De genoemde oost-west verbinding maakt eveneens geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a en zal bij een latere fase pas worden gerealiseerd. Deze weg is niet noodzakelijk voor het realiseren van een goede verkeerskundige ontsluiting van Fase 1a van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid. Gelet op de verkeerskundige rapportages opgesteld door Goudappel Coffeng zijn wij van mening dat met de in het bestemmingsplan opgenomen verkeerskundige aanpassingen het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a reeds een goede verkeerskundige ontsluiting van het bedrijventerrein ontstaat.
1.30.	<i>Zienswijze:</i> Ook verkeer stortplaats en verkeer van en naar Kootwijkerbroek geeft nu al voorkeur aan verbinding via de Wencopperweg en spoorwegovergang nabij cliënten. In toekomst zal dit verkeer nog steeds over nieuwe oost/west verbinding van en naar A1 rijden.
1.30	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De genoemde oost-west verbinding is geen onderdeel meer van het bestemmingsplan en zal bij een latere fase pas worden gerealiseerd. De Wencopperweg is ingericht als een relatief smalle erftoegangsweg. De genoemde Noord-zuid-ontsluiting (ontsluiting richting de Wesselseweg en via de Verlengde Mercuriusweg richting de A1) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Door de Noord-Zuid-ontsluiting zal een aantrekkelijke route ontstaan ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Wencopperweg doorkruist deze weg. Om te voorkomen dat de Wencopperweg door eventueel sluijverkeer onder omstandigheden toch als ontsluitingsroute van en naar Harselaar-Zuid Fase 1a zal worden gebruikt, zullen enkele wegvakken op de Wencopperweg in de toekomst voor motorvoertuigen slechts open worden gesteld voor bestemmingsverkeer. Het betreft een wegvak van de Wencopperweg tussen de Stationsweg en het begin van het plangebied Harselaar Zuid Fase 1a en een wegvak van de Wencopperweg tussen 't Hoefslag en de Plaggenweg.
1.31	<i>Zienswijze:</i> De nieuwe verbinding over de Verlengde Mercuriusweg is volgens Goudappel Coffeng geen belangrijk ontsluitingsalternatief. Wel houden ze rekening met aanzienlijke toename van verkeer op Stationsweg en Baron van Nagellstraat vanaf het nieuwe bedrijventerrein via oost/west verbinding waarbij afname bestaande stromen uitblijft. Uit akoestisch onderzoek blijkt verder niet welk deel van de verkeersbelasting is toe te rekenen aan de autonome groei en welk deel behoort tot de planvorming.
1.31	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het verkeer zal als gevolg van de ontwikkeling toenemen; maar zal via de Mercuriusweg en de Wesselseweg worden afgewikkeld. De genoemde oost-west verbinding is geen onderdeel meer van het ontwerpbestemmingsplan en zal bij een latere fase worden gerealiseerd. Zie tevens onze reactie onder 1.28 en 1.29. Voor het akoestisch onderzoek is conform de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder uitgegaan van de situatie 1 jaar voor de ontwikkeling en 10 jaar na realisatie. In de verkeersrapportages van Goudappel Coffeng, die tevens aan het akoestisch onderzoek ten grondslag liggen, wordt inzicht

	geboden in de verschillen tussen autonome groei en de situatie met realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a (dit bestemmingsplan) en de situatie met realisatie van heel Harselaar-Zuid, Verwezen zij naar p. 9 en de plot Referentie 2022+ als opgenomen in bijlage 2f uit de Goudappel Coffeng rapportage "Prognosemodellen 2022 – Aanvullende notitie", d.d. 19 december 2012, bijlage 23 bij de plantoelichting.
1.32	<i>Zienswijze:</i> Verkeersgegevens in akoestisch onderzoek lijken strijdig met rapportage van Goudappel Coffeng. Zonder nadere uiteenzetting van gehanteerde verkeersbelastingen in verschillende jaren is akoestisch onderzoek onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd.
1.32	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Van strijdigheid tussen het akoestisch onderzoek en het verkeersmodel is geen sprake. In hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij plantoelichting) staat duidelijk aangegeven welke verkeersgegevens zijn gebruikt. Hierbij is een directe koppeling gemaakt met de rapportages van Goudappel Coffeng (bijlagen 9 en 23 bij de plantoelichting). In bijlage 1 bij het akoestische onderzoek zijn overigens de in het onderzoek gehanteerde verkeersintensiteiten per wegvak weergegeven.
1.33	<i>Zienswijze:</i> In akoestisch onderzoek wordt reeds uitgegaan van de ondertunneling en hieraan een gunstig effect toegekend. Gelet op de onzekerheid mag hierop geen voorschot worden genomen.
1.33	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het akoestisch rapport van oktober 2013 (bijlage 32 bij de plantoelichting) wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising en niet van een verdiepte ligging. Zie tevens onze reactie onder 1.2.
1.34	<i>Zienswijze:</i> In het akoestisch onderzoek ontbreken verschillende gegevens over de modellering. Modellering van de tunnelbak en de verdiepte ligging van de Stationsweg zijn onduidelijk. Mogelijk is deze te gunstig zodat geluidsbelasting op de woningen hoger zal zijn.
1.34	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het akoestisch onderzoek van oktober 2013 (bijlage 32 bij de plantoelichting) is niet uitgegaan van een tunnelbak. Uitgegaan is hier van een gelijkvloerse kruising met het spoor.
1.35	<i>Zienswijze:</i> Bodem informatie ontbreekt in het akoestisch onderzoek. Indien uit is gegaan van absorberende bodemfactor van 1, is dit niet juist.
1.35	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het akoestisch onderzoek van oktober 2013 (bijlage 32 bij de plantoelichting) is deze informatie wel opgenomen. Zie bijlage 1 bij dit onderzoek. Het akoestische onderzoek is verricht conform de daarvoor geldende voorschriften van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder, zo ook met betrekking tot de gehanteerde bodemfactoren. In de akoestische rekenmodellen zijn de relevante "akoestisch harde" reflecterende gebieden (zoals wegen, parkeerplaatsen, waterpartijen etc.) als akoestisch reflecterende bodemgebieden ingevoerd (reflectiefactor 0). Het gebied buiten de ingevoerde bodemgebieden is als "akoestisch zacht" / absorberende bodem (reflectiefactor 1) ingesteld. Voor exacte informatie over de gebruikte bodem-input wordt verwezen naar bijlage 1 bij het akoestische onderzoek van oktober 2013.
1.36	<i>Zienswijze:</i> Niet blijkt of verschillende maaiveldhoogtes bij de berekening zijn betrokken. Niet is na te gaan of geheel op de juiste wijze in model is opgenomen. De juistheid wordt dan ook bestreden.
1.36	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het akoestische onderzoek is verricht conform de daarvoor geldende voorschriften van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder, zo ook met betrekking tot de wijze waarop in het

	onderzoek met maaiveldhoogtes is omgegaan. In het akoestisch onderzoek van oktober 2013 (bijlage 32 bij de plantoelichting) is deze informatie ook opgenomen. Zie de bijlage bij dit onderzoek.
1.37	<i>Zienswijze:</i> In akoestisch onderzoek wordt deelgebied 2 buiten beschouwing gelaten. Dit is niet terecht omdat ook Harselaarseweg in één rijrichting verdubbeld wordt (toename verkeersintensiteit). Dit ligt binnen invloedssfeer van de woningen.
1.37	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Deelgebied 2 betreft de aanpassing van de kruising Baron van Nagellstraat en Harselaarseweg/Energieweg. Deze is onderzocht in het akoestisch onderzoek, bijlage 32 bij de plantoelichting, conform de Wet geluidhinder. De woning van indieners ligt buiten de zone van de wijziging van het kruispunt. Uit het verkeersmodel volgt voorts dat geen sprake is van een verdubbeling van verkeer op de Harselaarseweg ten gevolge van Harselaar-Zuid Fase 1a. De Goudappel Coffeng rapportage “Prognosemodellen 2022 – Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012, bijlage 23 bij de plantoelichting, laat namelijk zien dat geen verschil bestaat tussen autonome groei en de situatie met realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a (dit bestemmingsplan) op de Harselaarseweg. Verwezen zij naar de plot Referentie 2022 als opgenomen in bijlage 2E en de plot variant 2022 zonder Harselaar Zuid als opgenomen in bijlage 2K van de hiervoor genoemde rapportage. Overigens bevinden zich ter plaatse ook geen woningen binnen de geluidszone van de Harselaarseweg.
1.38	<i>Zienswijze:</i> De gecumuleerde geluidsbelasting van wegverkeer, industrielawaai (gezoneerde terrein en individuele bedrijven) en railverkeerslawaaï blijft buiten beschouwing.
1.38	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De gecumuleerde geluidbelasting behoeft op grond van de Wet geluidhinder enkel te worden bepaald in het geval dat hogere waarden worden vastgesteld. Daarvan is geen sprake. In de bestemmingsplantoelichting is in paragraaf 4.6 kwalitatief aandacht besteed aan cumulatie van geluidsbelasting. Voor de woning van indieners geldt dat ten gevolge van Harselaar-Zuid Fase 1a geen toename aan geluidsbelasting zal optreden (zie ook hiervoor 1.2). Daarmee kan voor de woning van indieners ook geen (negatief) cumulatief effect optreden ten gevolge van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a.
1.39	<i>Zienswijze:</i> Ook ontbreekt informatie over de (on)aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelasting. Ook beschouwing of geluidsluwe gevels van onderzochte woningen aanwezig zijn ontbreekt.
1.39	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Verwezen wordt naar de reactie onder 1.38. De aanwezigheid van geluidsluwe gevels is op grond van gemeentelijk beleid relevant indien de gemeente hogere grenswaarden vaststelt. Hiervan is geen sprake. Overigens is er voor de woning van indieners geen sprake van een toename aan geluidhinder, zodat wij menen dat ter plaatse ten gevolge van de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan. Het onderzoeken van de aanwezigheid van geluidsluwe gevels is ook om die reden niet aan de orde.
1.40	<i>Zienswijze:</i> In verband met aftrek op grond Wet geluidhinder is gerekend inclusief groepsreducties. Overzichten hiervan zijn niet opgenomen in het rapport. Juistheid kan niet geverifieerd worden.
1.40	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De aftrek die conform artikel 110g toegepast mag worden (zie hoofdstuk 2, pagina 5) is verwerkt in de groepsreductie. Door de resultaten inclusief groepsreductie te presenteren

	wordt in de resultaten feitelijk de juridische geluidsbelasting gepresenteerd. In een bijlage bij het akoestisch rapport (bijlage 32 bij de plantoelichting) is deze informatie opgenomen.
1.41	<i>Zienswijze:</i> De afweging van geluidsmaatregelen ter beperking geluidsbelasting zijn in het onderzoek weggeschreven.
1.41	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Op grond van de Wet geluidhinder is het overwegen van geluidbeperkende maatregelen enkel verplicht bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor nieuwe wegen of bij een reconstructie van een bestaande weg. Deze situatie doet zich alleen voor bij de wijziging van de Wesselseweg, waar een rotonde wordt gerealiseerd. De afweging van maatregelen is verder uitgewerkt in hoofdstuk 5 van het akoestisch rapport (bijlage 32 bij de plantoelichting). Voor de Stationsweg is een afweging gemaakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Wij verwijzen naar onze reactie bij 1.2 en 1.13. Voor de locatie Stationsweg zijn maatregelen niet aan de orde.
1.42	<i>Zienswijze:</i> Op grond van financiële afweging worden maatregelen niet getroffen. Nadere financiële onderbouwing ontbreekt. Consequenties onderbouwing ontbreekt en consequenties van mogelijke alternatieven worden niet doorgerekend. Dit klemmt doordat geluidsmaatregelen in het niet vallen bij het gedachte positieve exploitatieoverschot.
1.42	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Als basis voor de akoestische en financiële afweging is gebruik gemaakt van de methodiek zoals beschreven in de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder". Zie voor de afweging maatregelen hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting). Uit de gemaakte afweging volgt dat voor de woningen aan de Wesselseweg (de enige woningen waar sprake is van een reconstructiesituatie) het treffen van (financieel) doelmatige maatregelen mogelijk is. Deze maatregelen (de aanleg van stil wegdek) zullen dan ook worden uitgevoerd.
1.43	<i>Zienswijze:</i> In akoestisch onderzoek wordt op marginale wijze aansluiting gezocht bij en toepassing geven aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Gemeente dient in kader goede ruimtelijke ordening een zo laag mogelijke geluidsbelasting te realiseren, ook als voorkeursgrenswaarde niet gehaald kan worden. Nadere belangenafweging ontbreekt en bestaande saneringssituaties worden niet opgelost.
1.43	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor geen enkele saneringssituatie vanwege dit project sprake is van een reconstructie. Het oplossen van saneringssituaties is daarmee in het kader van dit project niet aan de orde. In hoofdstuk 5 van het onderzoek worden maatregelen genoemd voor de Wesselseweg. Deze maatregelen worden getroffen. De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder is voor de beoordeling van de doelmatigheid van de maatregelen toegepast. Verwezen wordt ook naar onze reactie onder 1.2, 1.13, 1.41 en 1.42. De akoestische gevolgen van het project zijn hiermee onderzocht, waarbij de gevolgen voor de betrokken woningen dermate beperkt zijn dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wij zijn van mening dat de belangen verbonden aan de ontwikkeling van dit bedrijventerrein zwaarder wegen dan deze beperkte toename aan geluidhinder voor de betrokken woning(en).
1.44	<i>Zienswijze:</i> Bij aanleg wegen zullen meerkosten van geluidmaatregelen gering zijn doordat rekening gehouden kan worden met geluidsarme aanleg (aanpassing tracéverloop en –hoogte, stil asfalt en andere inrichtingstechnieken).
1.44	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor de nieuwe wegen die in verband met de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a zullen worden gerealiseerd, is het treffen van maatregelen niet nodig. De geluidsbelasting vanwege

	deze wegen blijft onder de toepasselijke voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder (zie ook hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek in bijlage 32 bij de plantoelichting). Voor de bestaande wegen waar wijzigingen als gevolg van Harselaar-Zuid Fase 1a nodig zijn, moet de toename aan geluidsbelasting vanwege dit project worden beoordeeld. Deze is blijkens hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek dermate beperkt dat alleen bij de Wesselseweg sprake is van een reconstructiesituatie. Bij de Wesselseweg zullen maatregelen ter beperking van geluidhinder worden getroffen in de vorm van de aanleg van stil wegdek. Voor de Stationsweg 72 geldt dat hier geen fysieke maatregelen worden voorzien, zodat bronmaatregelen ook niet aan de orde zijn. Verwezen zij voorts naar de reactie onder 1.2 en 1.13.
1.45	<i>Zienswijze:</i> Uit akoestisch onderzoek blijkt dat geluidsmaatregelen wel degelijk doelmatig zijn en uitgevoerd kunnen worden. Hiervan worden vier deelgebieden aangegeven.
1.45	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting) is onderbouwd waar sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden of van reconstructiesituaties. Uit hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek volgt dat enkel bij de Wesselseweg sprake is van een reconstructiesituatie. In hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek is onderbouwd welke maatregelen bij de reconstructie aan de Wesselseweg kunnen worden getroffen. Deze maatregelen worden gerealiseerd. Zie ook de gegeven reactie hiervoor bij 1.13 en 1.41 t/m 1.44.
1.46	<i>Zienswijze:</i> De afweging van de geluidsmaatregelen klemmt des te meer indien ook Fase 2 wordt meegenomen. Dit kan niet los worden gezien.
1.46	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Fase 2 is geen onderdeel van het nu voorliggende besluit, het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. In het MER is de hele ontwikkeling van Harselaar-Zuid en Driehoek onderzocht. Bij de latere besluitvorming over fase 2 zullen ook de geluidsaspecten van deze fase worden betrokken.
1.47	<i>Zienswijze:</i> Fase 2 bestaat uit 54 hectare direct ten oosten van indieners alsmede nieuwe wegen op korte afstand van de woningen. Dit zal verder negatieve akoestische gevolgen hebben voor de woonomgeving. In fase 2 zullen de woningen tevens geen geluidluwe gevel meer hebben.
1.47	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Fase 2 is geen onderdeel van het nu voorliggende besluit, het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. In het MER is de hele ontwikkeling van Harselaar-Zuid en Driehoek onderzocht. Bij de latere besluitvorming over fase 2 zullen ook de geluidsaspecten van deze fase worden betrokken.
1.48	<i>Zienswijze:</i> Het akoestisch onderzoek voorziet in het vaststellen van hogere waarden voor 29 woningen. Een zienswijze hierover zal separaat naar voren worden gebracht.
1.48	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er zullen geen hogere waarden worden vastgesteld, zodat de hierover ingediende zienswijzen niet meer aan de orde zijn. Deze verandering is het gevolg van de aanpassingen in het plan (fasering), het geactualiseerde verkeersmodel en het daarop gebaseerde akoestisch onderzoek. Hieruit volgt dat voor alle locaties wordt voldaan aan de geldende grenswaarden.
1.49	<i>Zienswijze:</i> De berekeningen voor luchtkwaliteit voor NO ₂ en PM ₁₀ zijn uitgevoerd voor 2011 en 2015. Deze hadden moeten worden uitgevoerd voor 2010 en 2021. In 2021 zullen de verkeersintensiteiten veel hoger zijn dan in 2015.

1.49	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals aangegeven in hoofdstuk 7 van het Geluid- en luchtonderzoek, Arcadis, oktober 2013 (bijlage 32 bij de plantoelichting) is de ontwikkeling van het gehele bedrijventerrein Harselaar-zuid onder IB-nummer 207 opgenomen in het NSL. De ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a past hier geheel binnen. Omdat de ontwikkeling opgenomen is in het NSL is het volgens de huidige wetgeving niet nodig de luchtkwaliteit te onderzoeken. Als het project namelijk leidt tot overschrijdingen van de normen, dan zal dit binnen het NSL worden opgelost. Ondanks dat een berekening niet noodzakelijk is, zijn toch berekeningen op een aantal maatgevende rekenpunten uitgevoerd. Voor dit onderzoek zijn de toekomstige intensiteiten (2024, de planperiode van 10 jaar) gehanteerd, met de achtergrondconcentraties van 2015. Dit is dus feitelijk een worstcase situatie. Zelfs in deze worstcase situatie wordt nog ruim voldaan aan de normen. De rapportage van dit onderzoek is terug te vinden in bijlage 32 bij de plantoelichting, hoofdstuk 7. Zie voorts de beantwoording bij 1.3.
1.50	<i>Zienswijze:</i> Er wordt te gemakkelijk verwezen naar opname Harselaar-Zuid in NSL. Informatie betreffende begrenzing, wijze opnemen bedrijven, verkeersafwikkeling en -structuur en de overeenkomst met verkeersintensiteiten die gebruikt zijn bij geluidsberekeningen hadden moeten worden opgenomen.
1.50	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In de eerste plaats zij verwezen naar de beantwoording bij 1.3 en 1.49. De ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar-Zuid is onder IB-nummer 207 opgenomen in het NSL. In het NSL wordt met het gehele te ontwikkelen bedrijventerrein Harselaar-Zuid rekening gehouden. Fase 1a van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid past daar geheel binnen. Formele toetsing aan de grenswaarden kan om deze reden achterwege blijven. Recent zijn desondanks luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd ter hoogte van de aanpassingen aan de aansluiting direct ten noorden van de A1. Uit de resultaten blijkt dat ter plaatse wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De rapportage hiervan is te vinden in bijlage 32 bij de plantoelichting, hoofdstuk 7. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteitsregelgeving aan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat (zie ook de toelichting van het bestemmingsplan paragraaf 4.9).
1.51	<i>Zienswijze:</i> Onduidelijk is of alleen invloed verkeer of ook invloed van bedrijven is meegenomen
1.51	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De hele ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid is opgenomen in het NSL. Harselaar-Zuid Fase 1a valt hier binnen. Verder zij verwezen naar de beantwoording bij 1.3, 1.49 en 1.50.
1.52	<i>Zienswijze:</i> Onduidelijk is waarom luchtkwaliteitsberekeningen uitsluitend zijn uitgevoerd bij aansluiting op de A1. Dit had gehele traject moeten zijn tot minimaal kruispunt Stationsweg met de Esweg. Hier zijn niet alleen woningen maar ook fiets- en voetpaden gelegen. Bovendien liggen de effecten vanwege de toename in de verkeersintensiteiten op dit traject eveneens op enige afstand van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid.
1.52	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Omdat het project is opgenomen het NSL, zie ook hiervoor onder 1.3, 1.49 t/m 1.51, is onderzoek niet verplicht. De gemaakte berekeningen zijn nu juist op posities berekend die het dichtst bij de A1 aanwezig zijn. Hier worden namelijk vanwege de ligging en de optredende verkeersintensiteiten de hoogste (achtergrond) concentraties verwacht. Op deze locaties blijkt dat ruimschoots aan de normen kan worden voldaan.
1.53	<i>Zienswijze:</i> Ook de ondertunneling had moeten worden betrokken bij de berekeningen.
1.53	<i>Gemeentelijke reactie:</i>

	Het project om een tunnel aan te leggen in de Baron van Nagellstraat is geen onderdeel van dit bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. De tunnel is ook niet nodig voor de verkeersontsluiting van het bedrijventerrein. Verwezen zij ook naar de Goudappel Coffeng-rapportage "Varianten Harselaar" d.d. 19 december 2012, paragraaf 4 (bijlage 24 bij de plantoelichting) en onze reactie onder 1.2. Om deze reden is de ondertunneling niet betrokken bij het onderzoek naar de gevolgen van dit bestemmingsplan.
1.54	<i>Zienswijze:</i> Ook zou aandacht moeten worden besteed aan effecten van ultrafijnstof.
1.54	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor wat betreft het aspect ultrafijnstof wordt verwezen naar de beantwoording onder 11.41.
1.55	<i>Zienswijze:</i> Een deel van de EHS wordt in het bestemmingsplan bestemd voor bedrijvigheid en hierdoor aangetast.
1.55	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie onze reactie onder 1.57.
1.56	<i>Zienswijze:</i> Het bestemmingsplan is wat betreft het onderdeel EHS niet uitvoerbaar vanwege de voorwaarden in de RVG voor het verlenen van ontheffing. Hieraan kan niet voldaan worden. De Provincie zal ontheffing niet verlenen.
1.56	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie onze reactie onder 1.57.
1.57	<i>Zienswijze:</i> De van het plangebied deel uitmakende Esvelderbeek is aangewezen als ecologische verbindingszone en maakt daarmee deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Een deel van het gebied dat in de structuurvisie is aangewezen als EHS wordt in het ontwerpbestemmingsplan bestemd voor bedrijvigheid en hierdoor aangetast. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan (Harselaar-Zuid Fase 1) wordt gesteld dat de Provincie Gelderland voor deze aantasting van de EHS ontheffing zal verlenen van de betreffende verbodsbepalingen van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De ingreep in de EHS lijkt ook indien de mitigerende maatregelen in ogenschouw worden genomen, echter niet te voldoen aan de voorwaarden die in de verordening voor het verlenen van ontheffing zijn opgenomen. Hiervan uitgaande kan en mag de Provincie Gelderland de gevraagde ontheffing niet verlenen en is dit onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan niet uitvoerbaar.
1.57	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In de Ruimtelijke Verordening Gelderland is een regeling getroffen ten aanzien van de EHS. Deze verordening is vastgesteld d.d. 15 december 2010. Bij besluit van Provinciale Staten van 27 juni 2012 is deze verordening herzien. Deze herziene verordening is op 11 juli 2012 in werking getreden. Onder vigour van de oude ruimtelijke verordening is geconstateerd dat het toenmalige plan in strijd is met artikel 19.4 (Ecologische Hoofdstructuur). Om die reden hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland op 1 september 2011 ontheffing verleend. In de thans geldende verordening zijn de diverse ontheffingsbevoegdheden komen te vervallen en zijn de afwegingskaders daarop aangepast, zo ook het afwegingskader met betrekking tot de EHS. Dit leidt ertoe dat een ontheffing niet langer nodig is. Uitgaande van de thans geldende verordening is een deel van het plangebied gesitueerd in de "EHS-Verbindingszone". De met het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a mogelijk gemaakte bedrijfsbestemmingen zullen significant negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied "EHS-Verbindingszone". Om die reden is het plan niet in overeenstemming met artikel 18.1 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Ingevolge artikel 18.4 van deze verordening zijn de bedrijfsbestemmingen evenwel toegestaan, mits wordt bijgedragen aan de realisering van de natuurdoelen, waarbij de kernkwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien en de realisatie van de natuurdoelen gelijktijdig worden gerealiseerd. Aan deze voorwaarden wordt in dit geval voldaan. Ter

	toelichting wijzen wij op de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone Harselaar Zuid Fase 1A van Bureau Waardenburg d.d. 23 mei 2013, bijlage 36 bij de plantoelichting. Aan de geldende Ruimtelijke Verordening Gelderland wordt dan ook voldaan. Het plan is op dit punt dan ook uitvoerbaar.
1.58	Zienswijze: Er is onvoldoende gewaarborgd dat de Flora- en faunawet niet aan een ongewijzigde realisatie van Harselaar-Zuid in de weg staat. De ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1 leidt mogelijk tot overtreding van de Flora- en faunawet. Ter voorkoming van overtreding hiervan dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen, zoals het aanleggen van nestgelegenheden van de huismus. Uit toelichting blijkt dat het nog niet vast staat dat treffen toereikende maatregelen mogelijk is. Nader onderzoek zou nader inzicht moeten geven of plan op dit punt uitvoerbaar is.
1.58	Gemeentelijke reactie: Zie onze reactie bij 1.7. In aanvulling daarop merken wij nog op dat uit het Actualiserend onderzoek (bijlage 45 bij de plantoelichting) blijkt dat geen vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus aanwezig zijn die ten gevolge van dit bestemmingsplan zullen worden vernietigd/aangetast.
	Conclusie: Deze zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of het exploitatieplan. Wel zal de toelichting bij het bestemmingsplan en exploitatieplan worden aangepast.

2.	Van Westreenen, A. Fokkerstraat 1a, 3772 MP Barneveld namens BENA Holding B.V., Wesselseweg 146 Kootwijkerbroek	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545305 en 545398 Datum dagtekening: 12 september 2012
2.1.	Zienswijze: Indiener is eigenaar van perceel Wesselseweg 86 te Barneveld, en heeft omgevingsvergunning voor milieu, slopen en bouwen en vergunning ex artikel 16 en 19d Natuurbeschermingswet aangevraagd voor de vestiging van een vleeskalverhouderij. Voorts is een inspraakreactie ingediend over het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied. Ten aanzien van geluid merkt indiener op dat hij vreest dat de nieuwe verbindingsweg naar de Wesselseweg een toekomstige verplaatsing van zijn bedrijfswoning belemmerd. Ten onrechte is geen rekening gehouden met diens concrete plan hiertoe.	
2.1.	Gemeentelijke reactie: Het klopt dat indiener een omgevingsvergunning heeft aangevraagd bij de gemeente voor nieuwbouw van twee vleeskalverenstallen en een werktuigenberging. Deze vergunning is op 13 maart 2013 verleend. Het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a vormt geen belemmering voor deze nieuwbouw. Er is geen sprake van een aanvraag tot verplaatsing van een bedrijfswoning. In het akoestisch onderzoek (oktober 2013, bijlage 32 bij de plantoelichting) is mede naar aanleiding van de zienswijze wel onderzocht wat de geluidsbelasting voor een bedrijfswoning op de akoestisch ongunstigste plek binnen het bouwvlak zou zijn. Uit de gemaakte berekeningen blijkt dat door de toepassing van stil wegdek ter hoogte van de rotonde, de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie bij de realisatie van Harselaar Zuid Fase 1a enkel zal afnemen (bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek). De realisatie van dit bestemmingsplan heeft dan ook geen invloed op de mogelijkheid om de bedrijfswoning te verplaatsen.	
2.2.	Zienswijze Het is niet duidelijk of in het – blijkens het ontwerpexploitatieplan - gereserveerde bedrag voor planschade rekening is gehouden met het perceel van indiener. De verbindingsweg heeft veel gevolgen voor het woongenot van indiener. Indien geen rekening is gehouden met een mogelijke planschadeclaim, dan heeft dit gevolgen voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan.	

2.2.	Gemeentelijke reactie De planschaderisico-analyse was op het moment van terinzagelegging van het ontwerpexploitatieplan nog niet gereed en daarom niet ter inzage gelegd als onderliggend document. Er is rekening gehouden met planschadetekosten, ook voor het betrokken object. De planschaderisicoanalyse zal deel uitmaken van de terinzagelegging van het vastgestelde exploitatieplan. Overigens wordt er geen dusdanige waardedaling voor objecten verwacht dat gelet op de bij ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a gediende belangen hieraan een zwaarder gewicht zou moeten worden toegekend.	
2.3.	Zienswijze: Het zuidelijke vervolg van de verbindingsweg vanaf de Wesselseweg is geen onderdeel van het plan maar maakt er wel onlosmakelijk onderdeel van uit. Dit zuidelijke vervolg lijkt langs of over het perceel van indiener te gaan. Hierover zijn nog geen afspraken gemaakt en het is daarom onvoldoende onderbouwd dat deze weg kan worden aangelegd.	
2.3.	Gemeentelijke reactie Het zuidelijk vervolg van de verbindingsweg vanaf de Wesselseweg richting de A30 kan niet worden beschouwd als een onlosmakelijk onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a. Daarbij zij gewezen op hoofdstuk 3 Aanvulling MER d.d. 19 oktober 2009 (hierna: Aanvulling MER, bijlage 15 bij de plantoelichting). In dit hoofdstuk is een 'Kantelpunt' berekend. Het berekende Kantelpunt ziet op de vraag wanneer een wegverbinding Stationsweg-Nijkerkerweg (ontsluitingsalternatief A) of Wesselseweg-Scherpenzeelseweg (ontsluitingsalternatief B) die beide voor een verbinding met de A30 kunnen zorgdragen, noodzakelijk is. De wegverbindingen waarop het Kantelpunt ziet, zijn als Alternatief A respectievelijk Alternatief B weergegeven in figuur 1.1 (de kringellijnen) op p. 3 van de Aanvulling MER. Op p. 16 van de Aanvulling MER wordt geconcludeerd dat Harselaar-Driehoek in zijn geheel (ca 27 ha) en 80 procent van Harselaar-Zuid (ca. 80 ha.) kan worden ontwikkeld "voordat de extra wegverbinding Stationsweg-Nijkerkerweg (ontsluitingsalternatief A) of Wesselseweg-Scherpenzeelseweg (ontsluitingsalternatief B) noodzakelijk is." Hieruit volgt dan ook dat met de realisatie van Fase 1a een wegverbinding vanuit de Wesselseweg richting de A30 niet noodzakelijk is. Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng, verwezen zij naar het rapport "Prognosemodellen 2022 – Notitie uitgangspunten", d.d. 5 juni 2012 en de rapportage "Varianten Harselaar", d.d. 19 december 2012 (bijlage 9 en bijlage 24 van de plantoelichting) volgt eveneens dat met de gekozen verkeerskundige ontsluiting, waaronder de verbindingsweg vanuit Harselaar Zuid Fase 1a richting de Wesselseweg maar zonder doortrekking richting de A30, een voldoende duurzame en kwalitatief goede verkeerskundige ontsluiting wordt gerealiseerd. Dit wordt ook gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013, opgenomen als bijlage 26, waar op p. 1 wordt geconcludeerd dat de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld gelet op de aanpassingen in de verkeersstructuur afdoende is onderbouwd. Het zuidelijke vervolg van de verbindingsweg is dan ook niet noodzakelijk voor het bedrijventerrein Harselaar Zuid Fase 1a en maakt dan ook terecht geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Om deze reden is deze nieuwe ontsluitingsweg niet opgenomen in het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a.	
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.	
3.	GMF Gelderse natuur en milieu federatie Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem	Datum ontvangst: 11 september 2012 Registratienummer: 545112 Datum dagtekening: 10 september 2012 Datum ontvangst: 21 juli 2011 Registratienummer: 502124

	Datum dagtekening: 19 juli 2011
3.1.	<i>Zienswijze:</i> Onze zienswijzen inzake het ontwerpbestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1 worden herhaald en ingelast.
3.1.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De beantwoording van de eerdere zienswijzen is in deze zienswijzennota geïntegreerd met de beantwoording van de nieuwe zienswijzen.
3.2.	<i>Zienswijze:</i> Indiener verzoekt het plan zodanig aan te passen dat ten aanzien van de EVZ Esvelderbeek geen strijdigheid ontstaat met de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Dit is mogelijk omdat de behoefte aan nieuw bedrijventerrein ongeveer 20 ha lager is dan destijds in het plan is aangegeven. Wij hebben in onze eerdere zienswijze onderbouwd dat de 'inhaalvraag' en de 'bovenregionale vraag' niet juist zijn weergegeven. Deze bezwaren worden met het actualisatierapport van 21 juni 2012 niet weggenomen. Het plan voor Fase 1a betreft 34 ha bedrijventerrein. Fase 1b en Fase 2 betreffen respectievelijk 18 en 20 ha. In het RPB Food Valley (11 juni 2012) heeft GS Harselaar-Zuid Fase 2 on hold gezet. Wij verwachten dat gezien het overaanbod aan bedrijventerrein Fase 2 uiteindelijk geschrapt kan worden. In het RPB Food Valley is voor Fase 1 uitgegaan van 45 ha. Aangezien Fase 1a 34 ha betreft, resteert voor Fase 1b geen 18 maar 11 ha. Ten minste dit verschil van 7 ha moet ten goede komen van het verbeteren van de landschappelijke inpassing en het beter functioneren van de EVZ Esvelderbeek. In de zienswijzen van 19 juli 2011 heeft indiener aangegeven waarom dit noodzakelijk is. De indiener heeft zienswijzen ingediend tegen door GS verleende ontheffing van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Instellen van beroep tegen deze ontheffing is pas mogelijk in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan. In de herhaalde en ingelaste zienswijze van 19 juli 2011 stelt indiener: - dat de correctie op de inhaalvraag in het 'up date'-rapport (van 2010) nauwelijks is onderbouwd en alleen is gebaseerd op een langjarige gemiddelde uitgifte. Voor een goede onderbouwing is het volgens indiener noodzakelijk inzicht te hebben op welke wijze bedrijven in de periode 2000-2008 hun behoefte aan nieuw bedrijventerrein hebben ingevuld. Het is volgens indiener plausibel dat deze bedrijven in de omliggende gemeenten al een vestigingslocatie hebben gevonden, waardoor de vraag niet meer resteert, aldus indiener. - dat een betere methode is het vergelijken van de vraag uit het TM-scenario met de werkelijke uitgifte. Het TM-scenario is volgens indiener niet gevoelig voor conjunctuur. Zo kan eenvoudig de correctie op de inhaalvraag worden bepaald door de vraag volgens het TM-scenario te vergelijken met de werkelijke uitgifte in deze periode. Het verschil is dan de inhaalvraag. Voor de gemeente Barneveld was in deze periode de TM-vraag 22,5 hectare en de uitgifte 13,7 hectare. De inhaalvraag betreft dan 8,8 hectare netto, aldus indiener. - dat vraagscenario 2 uit het RPB weinig waarschijnlijk is en mogelijk vraagscenario 1 al te hoog is ingeschat. De extra vraag is gebaseerd op de beleidsimpulsen Food Valley (54 hectare), logistiek (10 hectare) en overloop vanuit de Randstad (10 hectare). Uit het rapport 'De Gelderse woon-werk balans, een onderzoek naar de binnenlandse migratie van bevolking en bedrijven' d.d. januari 2010 blijkt volgens indiener dat de overloop uit de Randstad naar Gelderland verwaarloosbaar is. De extra vraag vanuit logistiek is naar mening van indiener al meegenomen in het TM-scenario. - dat de vraag vanuit beleidsimpuls Food Valley onzeker is. In het RPB is uitgegaan van het middenscenario, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt. Pas over enkele jaren zal duidelijkheid ontstaan of het middenscenario ook realistisch is. - dat uit het Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem per 1 januari 2011 blijkt dat de gemeente Barneveld nog over 12,8 ha uitgeefbaar bedrijventerrein beschikt en dat binnen de RPB-Food Valley nog drie bedrijventerreinen worden ontwikkeld; - dat uitgaande van een eigen berekening van indiener over de vraag naar en het aanbod aan bedrijventerrein blijkt dat tot 2020 een overschot van 25 ha in Barneveld.
3.2.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De gemeentelijke en regionale behoefte-onderzoeken zijn uitgevoerd middels de daarvoor

geëigende en geaccepteerde methoden en technieken. Om zowel op lokaal als op regionaal niveau de behoefte in kwantitatieve als kwalitatieve zin zo goed mogelijk op het aanbod te laten aansluiten, zijn er in het Regionaal Programma Bedrijventerrein (RPB) van de regio Food Valley afspraken gemaakt. Zo is onder meer voor elke gemeente bepaald welke van de (zachte) plannen direct mogen worden voortgezet. Voor Barneveld zijn dit de plannen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid fase 1. Het plan Harselaar-Zuid fase 2 heeft de regio on hold gezet. Voor de duidelijkheid wordt nog opgemerkt dat qua fasering het RPB van een andere aanduiding uitgaat dan door de gemeente Barneveld. Met fase 1 van het RPB is bedoeld op Barneveld-Harselaar Fase 1a, zoals gehanteerd door de gemeente Barneveld. Met fase 2 van het RPB is bedoeld op Barneveld Harselaar Fase 1b, zoals gehanteerd door de gemeente Barneveld. In het RPB wordt nog niet uitgegaan van een fase 3 (fase 2, zoals gehanteerd door de gemeente Barneveld), omdat deze fase buiten de planperiode van 2011-2025 valt. Dit alles betekent niet dat de resterende plannen na Harselaar-Zuid fase 1a nooit zullen worden uitgevoerd. Het moment van het in procedure brengen is evenwel afhankelijk van de ontwikkeling van de behoefte en het daadwerkelijk beschikbaar komen van het noodzakelijk aanbod aan bedrijventerrein. Hiervoor zal de regio Food Valley jaarlijks een monitor uitvoeren op basis waarvan bekeken zal worden op welk moment een volgend plan in procedure zal worden gebracht. Vooralsnog gaan wij er op basis van de uitgevoerde behoefte onderzoeken vanuit dat Harselaar-Zuid volledig in ontwikkeling zal worden genomen om te voorzien in de lokale en regionale behoefte aan bedrijventerrein. Wij delen uw mening dan ook niet. In reactie op uw opmerkingen met betrekking tot de door GS verleende ontheffing van de Ruimtelijke Verordening Gelderland, merken wij op dat op basis van de thans geldende Ruimtelijke Verordening geen ontheffingsbevoegdheid aanwezig is en een ontheffingverlening ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a niet langer nodig is. Ter toelichting wijzen wij op het volgende. In de Ruimtelijke Verordening Gelderland is een regeling getroffen ten aanzien van de EHS. Deze verordening is vastgesteld d.d. 15 december 2010. Bij besluit van Provinciale Staten van 27 juni 2012 is deze verordening herzien. Deze herziene verordening is op 11 juli 2012 in werking getreden. Onder vigeur van de oude ruimtelijke verordening is geconstateerd dat het toenmalige plan in strijd is met artikel 19.4 (Ecologische Hoofdstructuur). Om die reden hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland op 1 september 2011 ontheffing verleend. In de thans geldende verordening (die voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a het geldende regelgevende kader vormt) zijn de diverse ontheffingsbevoegdheden komen te vervallen en zijn de afwegingskaders daarop aangepast, zo ook het afwegingskader met betrekking tot de EHS. Uitgaande van de thans geldende verordening is een deel van het plangebied gesitueerd in de "EHS-Verbindingszone". De met het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a mogelijk gemaakte bedrijfsbestemmingen zullen significant negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied "EHS-Verbindingszone". Om die reden is het plan niet in overeenstemming met artikel 18.1 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Ingevolge artikel 18.4 van deze verordening zijn de bedrijfsbestemmingen evenwel toegestaan, mits wordt bijgedragen aan de realisering van de natuurdoelen, waarbij de kernkwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien en de realisatie van de natuurdoelen gelijktijdig worden gerealiseerd. Aan deze voorwaarden wordt in dit geval voldaan. Ter toelichting wijzen wij op de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone Harselaar Zuid Fase 1A van Bureau Waardenburg d.d. 23 mei 2013. In reactie op de herhaalde en ingelaste zienswijze van 19 juli 2011 merken wij het volgende op: In de periode 2000 – 2008 was de planvorming voor de uitbreiding van bedrijventerrein Harselaar-Zuid reeds in ontwikkeling. Met dit vooruitzicht mochten Barneveldse bedrijven er op dat moment vanuit dat deze binnen een redelijke termijn beschikbaar zouden komen. Tegen deze achtergrond is het aannemelijk om aan te nemen dat bedrijven met een uitbreidingsbehoefte dit anders hebben opgelost dan te verplaatsen naar omliggende gemeenten. Wij delen uw mening dat de gecorrigeerde inhaalvraag reeds op een andere manier is ingevuld niet. Gelet op het voorgaande is door ons gehanteerde methode voor het bepalen van de inhaalvraag een juiste benadering van de werkelijkheid. Tenslotte blijkt ook uit

	actuele contacten van het gemeentebestuur met het Barneveldse bedrijfsleven dat de uitbreidingsbehoefte van bedrijven manifest is. Het gaat hier om een modelmatige weergave van de werkelijkheid. De door indiener berekende inhaalvraag van 8,8 ha valt exact binnen de bandbreedte (10%-20%, zijnde 6-12 ha) die het gemeentebestuur heeft berekend (Arcadis, Update behoefteonderzoek bedrijventerreinen 2008 Stec Groep aan Gemeente Barneveld, oktober 2010, p. 8; bijlage 3 bij de plantoelichting). Alleen daarmee al mag er vanuit gegaan worden dat de gemeentelijke berekeningswijze de werkelijkheid benadert. De in het RPB geformuleerde beleidsimpulsen zijn gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief dat de regio FoodValley heeft geformuleerd op grond van haar economische ambitie in combinatie met de geografische ligging van de regio. Deze beleidsimpulsen genereren een extra vraag die niet in het TM-scenario is verdisconteerd. Per beleidsimpuls is een beargumenteerde afweging gemaakt welke invloed hier vanuit gaat op de toekomstige vraag naar bedrijventerrein. Om tijdig te kunnen voorzien in de behoefte is in het RPB voornamelijk uitgegaan van het sobere ontwikkelingsscenario om te kunnen bepalen welke plannen de komende jaren in worden doorgezet. De regio gaat er hierbij van uit dat de beleidsimpulsen tenminste gedeeltelijk worden gerealiseerd. Dit betekent dat voor de beleidsimpulsen “overloop Randstad” nog geen en voor beleidsimpulsen Food Valley en logistiek voor de helft van de geprognosticeerde behoefte plannen in procedure worden gebracht. Besluitvorming over de rest van de geprognosticeerde behoefte vindt in de toekomst plaats op basis van de te monitoren ontwikkeling. Hoewel er in ontwikkelingsscenario 1 nog geen rekening is gehouden met een overloop vanuit de Randstad baseren wij voor de lange termijn een overloop op basis van de samenwerkingsagenda “Samen sterk” van de Regio Amersfoort. Hieruit mag geconcludeerd worden dat een zekere overloop voor de langere termijn aannemelijk is. Het is juist dat de gemeente bedrijventerrein in voorraad heeft. De voorraad is in de bedrijventerrein programmering van het RPB opgenomen onder totaal aanbod harde plannen. De voorziene vraag aan bedrijventerrein tot 2025 overstijgt de huidige beschikbare voorraad waardoor dus additionele terreinen nodig zijn. Ter toelichting verwijzen wij verder naar paragraaf 2.3 van de plantoelichting.
3.3.	<i>Zienswijze:</i> Ten aanzien van natura2000/ stikstofdepositie merkt indiener op dat de emissie in tabel 4.1 van de passende beoordeling bijna 4% te laag is weergegeven. De emissie van het wegverkeer als gevolg van het plan is ten onrechte niet meegenomen in de totale emissie. De kritische depositiewaarden (KDW) van verschillende kwalificerende habitatstypes wordt al overschreden. Gelet op de 4% te laag aangegeven deposities zal de toename bij habitatstype zure vennen de 0,5% grenswaarde overschrijden. In de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er geen significante effecten optreden. Deze conclusie wordt niet onderbouwd en is daarom ook niet te volgen. Het gaat om een overbelast gebied. Elke toename hoe gering ook leidt daardoor tot een mogelijk significant effect. Daarnaast vindt een overschrijding van meer dan 0,5% van de KDW plaats. Vaststelling van dit plan is alleen mogelijk indien wordt bewerkstelligd dat de depositie per saldo niet toeneemt.
3.3	<i>Gemeentelijke reactie</i> Er wordt terecht opgemerkt dat er een rekenfout is gemaakt. In het document “Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a” (d.d. 17 december 2012, bijlage 20 bij de plantoelichting) is de stikstofdepositie – mede vanwege de zienswijze van GMF - opnieuw berekend en is de fout hersteld. In de Aanvulling wordt de maximale depositie inclusief het verkeer weergegeven (tabel 3.1). Omdat sprake is van een toename van stikstofdepositie in een overbelaste situatie is de conclusie dat hier mogelijk sprake is van negatieve effecten. Deze worden gemitigeerd, zodanig dat er per saldo geen sprake is van een depositietoename (saldering). Met deze mitigerende maatregelen is geen sprake van een toename van depositie. Zie hieromtrent onze reactie onder 1.5 en 1.6.
3.4.	<i>Zienswijze:</i>

	De federatie geeft aan een zienswijze in te hebben gediend tegen de ontheffing die de raad heeft aangevraagd van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1 staat niet ter discussie maar het bedrijventerrein kan 20 ha kleiner.
3.4	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het behandelen van deze zienswijze is de verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag voor het verlenen van de ontheffing. Op 1 september 2011 is de bedoelde ontheffing door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland verleend. In de thans geldende Ruimtelijke Verordening Gelderland, die het geldende kader vormt voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a, zijn de ontheffingsbevoegdheden komen te vervallen en is voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a niet langer een ontheffing benodigd. Zie tevens onze reactie bij 3.2.
3.5	<i>Zienswijze:</i> De federatie geeft een onderbouwing waarin ze concluderen dat het bestemmingsplan 25 ha netto verkleind kan worden. Hieruit trekt men de conclusie dat er geen reden is de EVZ-Esvelderbeek niet in volle omvang te ontwikkelen.
3.5	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Deze zienswijze heeft betrekking op de omvang van Harselaar-Zuid Fase 1, ca. 52 ha. Het huidige ontwerpbestemmingsplan Fase 1a betreft een bedrijventerrein van 34 ha. Hieraan ligt ook geactualiseerd behoefteonderzoek ten grondslag. Zie tevens onze reactie bij 3.2.
3.6	<i>Zienswijze:</i> De functies die aan de EVZ zijn toebedeeld komen alleen tot hun recht als de zone volledig wordt ingericht. Met een kleine zone zal de druk, mede door andere functies, zoals recreatie, zover toenemen dat dit ten koste kan gaan van de ecologische functie. De federatie wijst naar het advies van de Commissie m.e.r. van 27 november 2002, waarin is gesteld dat de ontwikkeling van de "Driehoek" (en de daarmee gepaard gaande verstedelijkingsdruk) niet is betrokken in het voorliggende MER.
3.6	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het gestelde dat de ontwikkeling van Harselaar-Driehoek niet betrokken is in het MER is onjuist. Het ontwikkelen van de Driehoek is meegenomen. De eventuele verstedelijkingsdruk maakt dus al onderdeel uit van de MER. Vooropgesteld zij dat met de vaststelling van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a en de ontwikkeling van de betreffende gronden tot bedrijventerrein geen juridische verplichting ontstaat om de gehele EVZ te realiseren. Van belang is dat het bestemmingsplan voldoet aan de regeling voor de EHS uit de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Dat is het geval. Gelet op deze verordening is een deel van het plangebied gesitueerd in de "EHS-Verbindingszone". De met het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a mogelijk gemaakte bedrijfsbestemmingen zullen significant negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied "EHS-Verbindingszone". Om die reden is het plan niet in overeenstemming met artikel 18.1 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Ingevolge artikel 18.4 van deze verordening zijn de bedrijfsbestemmingen evenwel toegestaan, mits wordt bijgedragen aan de realisering van de natuurdoelen, waarbij de kernkwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien en de realisatie van de natuurdoelen gelijktijdig worden gerealiseerd. Aan deze voorwaarden wordt in dit geval voldaan. Ter toelichting wijzen wij op de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone Harselaar Zuid Fase 1A van Bureau Waardenburg d.d. 23 mei 2013, bijlage 36 bij de plantoelichting. Uit deze notitie volgt dat met de inrichting van de Esvelderbeekzone 1A wordt bijgedragen aan de realisering van de provinciale natuurdoelen. Zo kan de Esvelderbeekzone 1A op zichzelf al functioneren als stapsteen amfibie en stapsteen winde. De beek is in de huidige situatie ter hoogte van Harselaar Zuid reeds geschikt als corridor voor winde. Verder functioneert de Esvelderbeekzone tezamen met het zuidelijk gelegen landschap als landschapszone voor de kamsalamander.
3.7	<i>Zienswijze:</i>

	Daarnaast voldoet het bestemmingsplan slechts gedeeltelijk aan de maatvoering zoals gesteld in model 'Kamsalamander' uit rapport 'Groene connecties, Achtergronden over ecologie, economie en bestuur'. Ook de poelen zijn kleiner dan de ideale grote van de kamsalamanderpoel. Een grotere maatvoering van de EVZ-Esvelderbeek is dus gewenst.
3.7	Gemeentelijke reactie: In de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone Harselaar Zuid Fase 1A van Bureau Waardenburg d.d. 23 mei 2013 (bijlage 36 bij de plantoelichting) is geconcludeerd dat de Esvelderbeekzone 1a voorziet in de ontwikkeling van een op zich zelf staande stapsteen volgens het model kamsalamander. Met een oppervlakte van 4,2 ha wordt ruimschoots voldaan aan de minimale afmeting van een stapsteen (1-3 ha) volgens het model kamsalamander, zoals aangegeven in de Streekplanuitwerking "Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur". De in het ontwerp opgenomen poelen zijn weliswaar kleiner dan de ideale grootte van een stapsteenpoel, maar kunnen voldoende ecologisch adequaat voor amfibieën functioneren. Het visvrij houden van de poelen is daarbij belangrijker dan de grootte. Mede onder verwijzing naar het gestelde onder punt 3.6 voldoet de Esvelderbeekzone 1a aan de Ruimtelijke Verordening Gelderland en is een grotere maatvoering van de EVZ-Esvelderbeek niet noodzakelijk.
3.8	Zienswijze: Gezien de eisen die een steenuil aan het leefgebied stelt (refererend aan pagina 24 van de notitie 'effecten op beschermde soorten Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek, Barneveld') concludeert inspreker dat een grotere maatvoering van de EVZ-Esvelderbeek gewenst is.
3.8	Gemeentelijke reactie: Zie onze reactie bij 1.6. Uit het in die reactie genoemde Actualiserend onderzoek blijkt dat de vaste nestplaats en het essentiële foerageergebied van de steenuil door het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a niet worden verstoord en geen ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd is. Compenserende en mitigerende maatregelen zijn dan ook niet nodig (zie bijlage 45 bij de plantoelichting). Vanwege de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a in relatie tot de steenuil is aldus ook geen grotere maatvoering van de EVZ-Esvelderbeek nodig.
3.9	Zienswijze: Door de grootte van de EVZ intact te laten kan tevens in dit gebied het tekort aan waterberging (Harselaar Oost en Harselaar Zuid) worden opgelost. Dit dient serieus in het bestemmingsplan betrokken te worden. Dit komt de exploitatie ten goede.
3.9	Gemeentelijke reactie: Het watertekort van Harselaar Oost wordt meegenomen in de waterberging die meer benedenstrooms langs de Esvelderbeek wordt gerealiseerd. Dit is geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan. De effecten voor het watersysteem van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a worden binnen het plangebied van dit bestemmingsplan opgelost met de geprojecteerde watergangen, groen en natuur. Wij verwijzen ook naar paragraaf 4.11 van de plantoelichting.
3.10	Zienswijze: Verzocht wordt het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen zodat geen strijdigheid met de EVZ-Esvelderbeek, zoals in de RVG, ontstaat. Het bestemmingsplan kan 7 – 20 ha netto verkleind worden. De EVZ-Esvelderbeek is prima te combineren met meervoudig ruimtegebruik door waterberging. Dit komt EVZ en bedrijventerrein ten goede.
3.10	Gemeentelijke reactie: Van strijdigheid met de geldende Ruimtelijke Verordening Gelderland is geen sprake. Wij verwijzen naar onze reactie bij 3.2.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan. Wel wordt de plantoelichting mede naar aanleiding van uw zienswijze gewijzigd en aangevuld.

--	--

4.	G.W. Kampert Wesselseweg 73 3771 PB Barneveld	Datum ontvangst: 11 september 2012 Registratienummer: 545134 Datum dagtekening: 08 september 2012
4.1.	Zienswijze: De gemeente heeft van het perceel 5134 van indiener 005,06 ha nodig ten behoeve van de verbindingsweg naar de Wesselseweg. Indiener verzoekt het plan zodanig aan te passen, dat deze weg naar het oosten opschuift zodat geen grond van indiener nodig is.	
4.1.	Gemeentelijke reactie: Er is gekozen om het tracé van de weg op een zodanige manier neer te leggen dat er zo min mogelijk doorsnijding van percelen plaats vindt. Ook de akoestische situatie ter plaatse van de omliggende woningen heeft een rol gespeeld bij de uitwerking van het tracé, vanwege het belang van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen. Bij de tracékeuze heeft ook een verkeerskundige afweging plaatsgevonden, in het bijzonder een verkeersveilige situering van de aansluiting op de Wesselseweg. Het is om deze redenen niet wenselijk de weg op een andere manier te situeren.	
4.2.	Zienswijze: Indiener verzoekt rekening te houden met diens belangen ten aanzien van geluidshinder ter plaatse van zijn woning en de waardevermindering van deze woning.	
4.2	Gemeentelijke reactie: De belangen van indiener zijn betrokken in de belangenafweging. Hierbij heeft onder meer akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de weg op het woon- en leefklimaat bij de betrokken woning. De resultaten hiervan zijn te vinden in tabel 13 en 14 van het akoestisch onderzoek, bijlage 32 bij de plantoelichting. Hieruit volgt dat voor deze woning voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden voor de nieuwe noord-zuid as en dat geen sprake is van een reconstructie vanwege de aanpassing aan de Wesselseweg. Tevens is een planschaderisico-analyse uitgevoerd. In onze reactie onder 4.1 is aangegeven hoe de afweging van de tracékeuze heeft plaatsgevonden. Voor zover indiener stelt door de ontwikkeling schade te lijden, wijzen wij erop dat hiervoor een wettelijke regeling bestaat op basis waarvan een verzoek tot tegemoetkoming kan worden ingediend bij het college van B&W. Wij menen dat in dit geval de belangen die zijn gediend met het voorgenomen plan zwaarder dienen te wegen dan de belangen van deze indiener bij een ongewijzigde situatie op en nabij zijn percelen. Van een onaanvaardbare woon- en leefsituatie is gelet op de verrichte onderzoeken geen sprake.	
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan	

5.	Fam. M. Romijn en W. Romijn – van Essen Wesselseweg 90 3771 PD Barneveld	Datum ontvangst: 12 september 2012 Registratienummer: 545243 Datum dagtekening: 5 september 2012
5.1.	Zienswijze: De geprojecteerde verbindingsweg naar de Wesselseweg is deels geprojecteerd op een perceel van indianers. Nut en noodzaak van deze weg wordt niet ingezien. Het is toch niet de bedoeling dat het vrachtverkeer via de dorpen Barneveld en Kootwijkerbroek wordt afgewikkeld? Zal deze weg bij latere doortrekking naar het zuiden de boerderij van indianers doorsnijden? Wat zijn de huidige gevolgen voor het eigendom en verkeerslawaaï/ overlast en	

	wat zijn de gevolgen bij latere doortrekking? Indienen leiden grote schade in hun woongenot vanwege het verkeerslawaaï en de rotonde.
5.1	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Ten behoeve van de bereikbaarheid van Harselaar Zuid fase Ia is het noodzakelijk dat het terrein zowel via de noordzijde van de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn als via de zuidzijde wordt ontsloten. De verkeerskundige onderbouwing van de keuze (nut/noodzaak) voor de verbindingsweg naar de Wesselseweg is uitgebreid uiteengezet in de Goudappel Coffeng rapportage "Varianten Harselaar" d.d. 19 december 2012, paragraaf 2.1 en 2.2 (pp. 3-8), bijlage 24 bij de plantoelichting. Kort samengevat wordt helder in dit rapport uiteengezet en gestaafd dat wanneer de verbinding naar de Wesselseweg niet wordt aangelegd dit tot een grote toename van motorvoertuigbewegingen op onder meer de Stationsweg, Baron van Nagellstraat en de Energieweg leidt; een toename die vanuit een verkeerskundig perspectief als onwenselijk moet worden beschouwd. Daarbij zij opgemerkt dat wij de Wencopperweg vanwege de vormgeving en de ligging in de directe nabijheid van woningen ongeschikt vinden als gebiedsontsluitingsweg. Daarnaast zou een situatie waarbij fase Ia slechts aan de zijde van de Baron van Nagellstraat en Stationsweg wordt ontsloten, er toe leiden dat de verkeersintensiteit tijdens een werkdag op de Stationsweg en rond het centrum van Barneveld zodanig toeneemt dat het leidt tot een onevenredige aantasting van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De oversteekbaarheid van de Stationsweg voor fietsers verslechtert en het wordt steeds moeilijker om tijdens de spitsperiodes vanuit de wijken de Stationsweg op te rijden. Door de verbindingsweg naar de Wesselseweg neemt de verkeersintensiteit op hetzelfde wegvak van de Stationsweg minder fors toe. Zie ook de aantallen genoemd in paragraaf 2.2 uit de Goudappel Coffeng rapportage "Varianten Harselaar". Ook gelet op de verkeersveiligheid en doorstroming op het bestaande bedrijventerrein Harselaar Oost is gekozen voor de verbindingsweg. Zonder de verbindingsweg zou de verkeersintensiteit tijdens een werkdag op de bestaande wegen zodanig toenemen dat dit, gelet op de vele uitritten en parkeer- en manoeuvreerbewegingen op deze wegen, leidt tot een slechte doorstroming en dus bereikbaarheid van fase Ia. Ook neemt de verkeersveiligheid voor fietsers sterk af. De weg sluit bovendien aan op de (toekomstige) ambitie om een oostelijke rondweg aan te leggen. De verbinding tot de Wesselseweg kan in de toekomst deel uitmaken van die beoogde oostelijke rondweg om Barneveld en leidt ook in de tussenliggende periode tot een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein en een minder forse toename van verkeer in en door het centrum van Barneveld. Daarmee wordt voor de nabije toekomst en de verre toekomst een robuust en toekomstvast wegennetwerk gerealiseerd. Verwezen zij overigens naar onze reactie onder 4.1 omtrent de afweging van de tracékeuze die heeft plaatsgevonden. Het aanleggen van de verbinding tot de Wesselseweg heeft primair tot doel om Harselaar Zuid fase Ia te ontsluiten. Een bijkomend effect is een wijziging in bestaande verkeersstromen. (Vracht)verkeer tussen Harselaar en (de richting van) Kootwijkerbroek zal meer gebruik maken van de verbindingsweg dan van de Wencopperweg of de Stationsweg. In de modelberekeningen zijn deze effecten meegenomen. Daaruit volgt dat de verkeersaantallen op de provinciale weg richting Kootwijkerbroek (Wesselseweg) aanvaardbaar is. De toename van verkeer op de bestaande ontsluitingswegen (Energieweg en Mercuriusweg) als gevolg van Harselaar Driehoek en Fase Ia is bovendien groter dan de geprognosticeerde verkeersintensiteiten op de verbindingsweg richting de Wesselseweg. Hieruit kan worden afgeleid dat de noordelijke ontsluiting richting de A1 de meest gebruikte ontsluiting blijft. In dit kader merken wij op dat ook de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013, opgenomen als bijlage 26 bij de plantoelichting, tot de conclusie komt: "Met de uitgevoerde berekeningen wordt een goede onderbouwing gegeven

	van het positieve effect van de verbinding naar de Wesselseweg (...) op de doorstroming in het plangebied". Dit staft ons oordeel dat met de verbinding richting de Wesselseweg sprake zal zijn van een goede verkeerskundige ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. Tot die conclusie komt de Commissie voor de milieueffectrapportage ook (zie p. 1 van dit toetsingsadvies). Tot slot zij opgemerkt dat in de relevante milieuonderzoeken (onder meer naar de effecten van geluid) rekening is gehouden met de aanleg van de nieuwe noord-zuid as en de aansluiting op de Wesselseweg. De relevante effecten hiervan zijn dan ook inzichtelijk gemaakt en betrokken in de afweging. Voor de Wesselseweg is daarbij op grond van het akoestisch onderzoek gekozen voor geluidsmaatregelen (geluidsluw asfalt). Zie hierover hoofdstuk 5 van dit onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting). Voor de aanleg van de noord-zuid as zijn geen maatregelen nodig omdat aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan (hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek). De in de toekomst beoogde verbinding vanuit de Wesselseweg richting de A30 maakt geen onderdeel uit van dit plan en is vooralsnog dan ook nog niet ten volle op alle milieueffecten onderzocht. Op dit moment is derhalve ook geen sprake van doorsnijding van het perceel van de indiener.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan

6.	Fam. T. van Harten Hoornweg 10 3771 PH Barneveld	Datum ontvangst: 12 september 2012 Registratienummer: 545236 Datum dagtekening: 19 juli 2011
6.1.	Zienswijze: De geprojecteerde verbindingsweg naar de Wesselseweg doorsnijdt een mooi stil natuurgebied langs de Esvelderbeek en gaat de trek van wild verstoren en lawaai veroorzaken.	
6.1.	Gemeentelijke reactie: De zuidelijke verbindingsweg is voorwaarde voor een goede ontsluiting van het bedrijventerrein. Zie ook onze reactie onder 5.1. De Esvelderbeek zal een kwalitatieve impuls krijgen waarbij tevens de barrièrewerking die een weg heeft verminderd zal worden door onderdoorgangen en andere ecologische oplossingen. Voor de Mercurius-Wesselseweg wordt een brug met doorlopende oeverstroken voorgesteld voor de oversteek van de beek en een kleine faunatunnel voor de oversteek van de beekzone. Het gebied is niet als beschermd Natura 2000-gebied aangemerkt. Omdat er nu geen weg is, is het onvermijdelijk dat er in het gebied ter hoogte van de passage van de zuidelijke ontsluitingsweg met de Esvelderbeek een akoestisch effect waarneembaar is. Voor zover de zienswijze zich richt op de akoestische gevolgen voor de woning van de indieners, Hoornweg 10, kan worden opgemerkt dat voor deze woning ruim aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting, in het bijzonder tabel 14) volgt dat de maximale gevelwaarde vanwege wegverkeerslawaai 36 dB bedraagt. De aanleg van de weg is in de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone van 19 april 2010 van Buro Waardenburg meegenomen en leidt niet tot onevenredige aantasting van het gebied of de daar aanwezige flora en fauna.	
6.2	Zienswijze: Toekomstige uitbreiding van de melkveehouderij van de indiener is door de geprojecteerde weg niet meer mogelijk. De indiener wil ter hoogte van zijn boerderij een oversteekplaats voor vee en voor landbouwverkeer.	
6.2	Gemeentelijke reactie: De gronden waarop het tracé gepland is zijn op dit moment niet in eigendom van indiener van de zienswijze. Er is op het moment van planvorming ook geen sprake van concrete	

	uitbreidingsplannen van het bedrijf. Er is dus op dit moment geen sprake van eigendom of gebruik door het bedrijf aan weerszijde van de geprojecteerde weg. Uitbreiding richting het oosten wordt niet onmogelijk gemaakt. Wel is duidelijk dat er een barrière is waarvoor bij het concreet voordoen van uitbreiding een passende oplossing gekozen moet worden.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.

7.	Fam. E van Reenen, Wesselseweg 75, 3771 PB Barneveld Fam. D. van Reenen, Wesselseweg 77, 3771 PB Barneveld	Datum ontvangst: 12 september 2012 Registratienummer: 545242 Datum dagtekening: 10 september 2012
7.1	Zienswijze: De geprojecteerde verbindingsweg naar de Wesselseweg doorsnijden de boerderij en de grondpercelen van de indieners. Het bedrijventerrein kan beter en goedkoper op een andere locatie. Het geprojecteerde werk leidt tot schade voor de bedrijfsvoering en tot schade ten aanzien van het woongenot. Nut en noodzaak van deze weg wordt niet ingezien. Het afwikkelen van het vrachtverkeer via de dorpen Barneveld en Kootwijkerbroek ligt niet voor de hand. De indieners verzoeken het bedrijventerrein op een andere wijze te ontsluiten. Wordt daartoe niet overgegaan, dan verzoeken de indieners om in ieder geval een oversteekplaats voor vee en landbouwverkeer te projecteren.	
7.1	Gemeentelijke reactie: Het is duidelijk dat de ontsluiting leidt tot een veranderde omgeving. Dit is inherent aan de aanleg van een bedrijventerrein met goed functionerende ontsluiting. Wij hebben de belangen van de diverse belanghebbenden in en rond het plangebied, en het belang van de aanleg van Harselaar-Zuid echter afgewogen waarbij het nu voorliggende plan het resultaat is. Zie tevens onze reactie onder 5.1 voor wat betreft de vanuit verkeerskundig oogpunt positieve effecten en de nut/noodzaak van de verbindingsweg vanuit het bedrijventerrein naar de Wesselseweg. Voor wat betreft de akoestische effecten voor de betrokken woningen wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting). Uit dit onderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de nieuwe verbindingsweg voor beide adressen onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde blijft (tabel 14 van het rapport). Voor wat betreft de geluidsbelasting vanwege de Wesselseweg volgt uit tabel 13 van het rapport dat voor adres Wesselseweg 75 geen sprake is van een reconstructiesituatie. Door de toepassing van stil wegdek ten behoeve van andere woningen aan de Wesselseweg (zie hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek), zal de geluidsbelasting vanwege de Wesselseweg voor de woning Wesselseweg 75 met 1,9 tot 3 dB afnemen ten opzichte van de huidige situatie (zie bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek). Ten aanzien van de doorsnijding van de ontsluitingsweg van de agrarische percelen behorende bij uw bedrijf merken wij op dat de percelen van voldoende kwaliteit en omvang blijven om te gebruiken als agrarische grond. Gelet op de huidige bedrijfsvoering, waarbij overigens geen sprake is van melkvee, zijn wij van mening dat uw bedrijfsvoering en het woongenot – mede gelet op het belang van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein – niet onevenredig worden geschaad. Wij zullen bij de realisatie van de weg zorgen voor een ontsluiting van het betrokken perceel voor vee en landbouwverkeer op de Wesselseweg middels een (onverharde) oprit. Deze oprit is planologisch reeds mogelijk. Met de kosten hiervan is ook rekening gehouden in het exploitatieplan. Voor zover indiener stelt door de ontwikkeling schade te lijden, wijzen wij erop dat hiervoor een wettelijke regeling bestaat op basis waarvan een verzoek tot tegemoetkoming kan worden ingediend bij het college van B&W. Wij menen dat in dit geval dat de belangen die zijn gediend met het voorgenomen plan zwaarder wegen dan de belangen van indiener bij een ongewijzigde situatie op en nabij zijn percelen. Van een onaanvaardbare woon- en leefsituatie en onaanvaardbare schade aan de bedrijfsvoering is gelet op de verrichte onderzoeken en het vorenstaande geen sprake.	

	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.

8.	Fam. G. van de Bor Wencopperweg 76 3774 RJ Kootwijkerbroek	Datum ontvangst: 12 september 2012 Registratienummer: 545240 Datum dagtekening: 8 september 2012
8.1	Zienswijze: Indiener constateert dat op een deel van de gronden van zijn boerderij een waterberging is geprojecteerd. Naar zijn mening zijn betere oplossingen stroomafwaarts te vinden. Voorts is het gebruikelijk dat waterberging binnen het bebouwde gebied zelf wordt gevonden. Hij verzoekt het plan zodanig te wijzigen dat zijn gronden ongemoeid blijven.	
8.1	Gemeentelijke reactie: In het waterstructuurplan staan meerdere gronden aangegeven die mogelijk voor waterberging ingericht kunnen worden. In de verdere uitwerking van de plannen is gekozen voor andere oplossingen dan het gebruiken van uw perceel. In het bestemmingsplan valt deze grond dan ook buiten het plangebied.	
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.	

9.	Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen Harremaatweg 28 3781 NJ Voorthuizen	Datum ontvangst: 12 september 2012 Registratienummer: 545245 Datum dagtekening: 11 september 2012
9.1.	Zienswijze: Indieners staan positief ten opzichte van de ontwikkeling van het bedrijventerrein, maar vinden het plan ten aanzien van verkeer en verkeersveiligheid nog onvoldoende. Zij missen concrete prognoses en cijfers over de aantallen verkeersbewegingen van motorvoertuigen binnen dit industrieterrein en in de omgeving hiervan. De verkeersoplossingen dienen toekomstvast te zijn (houdbaar tot 2030), ook voor de volgende fasen van het bestemmingsplan. Dit is alleen mogelijk met een directe aansluiting op de rijksweg A1 in het gebied Voorthuizen Oost. Deze aansluiting is wel onderdeel van de gemeentelijke structuurvisie, maar ontbreekt in dit plan. Realisatie van het bedrijventerrein met veel logistieke en transportbedrijven zal nu leiden tot verkeerstoename in de dorpskernen Voorthuizen en Barneveld en in het buitengebied. De genoemde dorpskernen zijn al overbelast en verkeersonveilig. De realisatie van de Rondweg N303 Voorthuizen is naar de mening van de indieners onlosmakelijk verbonden met dit plan. In het bijzonder hebben indieners de volgende opmerkingen: • ontsluiting van Harselaar Zuid via de Baron van Nagellstraat en Stationsweg is ongewenst, deze wegen zijn al overbelast; • De verbindingsweg naar de Wesselseweg biedt geen oplossing. Het verkeer afwikkelen via de kernen Kootwijkerbroek, Stroe en Barneveld is onwenselijk; • In het plan ontbreekt een omschrijving van de tunnel onder de spoorlijn door. Hier is een dubbelzijdig fietspad toegezegd; • Het viaduct Baron van Nagellstraat onder de A1 zal verbreed moeten worden in verband met het toegezegde dubbelzijdige fietspad; • Er wordt geen rekening gehouden met toekomstige verbreding van de A1 en de gevolgen hiervan voor de aansluiting afslag 16 Voorthuizen/ Harselaar; • De kruising Baron van Nagellstraat/Energieweg is een ongewenst obstakel voor de doorgaande fietsverbinding; de fietssnelweg zal een ongehinderde doorgang voor fiets dienen te waarborgen.	
9.1	Gemeentelijke reactie: Gelet op de ingediende zienswijze van de vereniging is (ook op verzoek van de Commissie	

voor de milieueffectrapportage) in de Goudappel Coffeng rapportages “Prognosemodellen 2022 – Aanvullende notitie” en “Varianten Harselaar” (beide d.d. 19 december 2012, bijlagen 23 en 24 bij de plantoelichting) een nadere onderbouwing en toelichting gegeven op het geactualiseerde verkeersmodel en de daaruit gegenereerde aantallen verkeersbewegingen van motorvoertuigen binnen het plangebied en in de ruime omgeving hiervan. Daarbij is ook ingegaan op de verkeerskundige aspecten waaronder verkeersveiligheid (zie tevens de plantoelichting paragraaf 2.4). Tevens is in de rapportage “Varianten Harselaar” uitgebreid ingegaan op de nut/noodzaak van de meest relevante verkeersontsluitingen van Harselaar Zuid Fase 1a, waaronder de verbinding naar de Wesselseweg en de doortrekking van de Mercuriusweg (‘slinger’). Mede gelet op de onderbouwing neergelegd in deze rapportages zijn wij van mening dat met de gekozen verkeersontsluiting zowel in de nabije toekomst als in de verre toekomst sprake zal zijn van een voldoende, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij zal, juist gelet op de voorgestelde aanpassingen van de wegenstructuur en gelet op de verkeersaantallen afkomstig uit het verkeersmodel, geen onaanvaardbare verkeershinder ontstaan op de Baron van Nagellstraat en de Stationsweg. Een directe (extra) aansluiting op de A1 ten behoeve van het bedrijventerrein is niet conform de wens van Rijkswaterstaat, maar vanuit verkeerskundig oogpunt ook niet noodzakelijk om te voorzien in een goede ontsluiting. Daarbij wijzen wij op de voorgenomen aanpassingen van de wegenstructuur, de bestaande aansluiting op de A1 direct gelegen in de nabijheid van het plangebied en mede gelet op de doortrekking van de Mercuriusweg richting de aansluiting op de A1. Deze ‘slinger’ is overigens niet in het vast te stellen plan opgenomen nu in het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar Driehoek reeds is voorzien in deze weg. Zie in aanvulling hierop ook onze reactie onder 1.29. Voor wat betreft de voorgenomen wijziging van de verschillende kruispunten (waaronder het kruispunt Baron van Nagellstraat – aansluiting A1) en de onderbouwing daarvoor, zij verwezen naar de plantoelichting paragraaf 2.4. Voor wat betreft de nut/noodzaak van de verbindingsweg naar de Wesselseweg wijzen wij op onze beantwoording onder 5.1 en op de inhoud van paragraaf 2.4 van de plantoelichting. De tunnel onder het spoor in de Baron van Nagellstraat is inderdaad niet opgenomen in dit plan. Hierover zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. De tunnel is overigens niet noodzakelijk ten behoeve van het realiseren van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij wijzen wij ook op paragraaf 4 van de Goudappel Coffeng rapportage “Varianten Harselaar”. Daaruit volgt dat het al dan niet realiseren van een tunnelbak geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het studiegebied (waaronder de Stationsweg/Baron van Nagellstraat; zie tevens onze reactie onder 13.9). Het vorenstaande geldt eveneens voor de aanleg van een dubbelzijdig fietspad (fietssnelweg) ter hoogte van de Baron van Nagellstraat. Ook dit project is niet noodzakelijk ten behoeve van het Harselaar-Zuid Fase 1a, maar hiervoor zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. Voorzover de Baron van Nagellstraat/Stationsweg is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a, is voldoende ruimte opgenomen voor een dubbelzijdig fietspad aan de oostzijde. Het bestemmingsplan maakt de verdere aanleg van dit fietspad ook niet onmogelijk. Voor wat betreft effecten gelet op de beoogde verbreding van de A1 merken wij nog op dat in het verkeersmodel daar rekening mee is gehouden (onder meer in de plot Referentie 2022+). Dat de voorgenomen verkeerskundige aanpassingen voldoende zijn voor een goede verkeersafwikkeling in en om het plangebied wordt gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013 (bijlage 26 bij de plantoelichting). Daarin wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage op p. 1 geconcludeerd: <i>“Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld. Het al of niet realiseren van een tunnel in de Baron van Nagellstraat blijkt geen invloed te hebben op de toekomstige afwikkeling van de verkeersstromen in het studiegebied.”</i> Voor wat betreft de naar mening van de indieners bestaande onlosmakelijke koppeling van
--

	het voorliggende plan met de Rondweg Voorthuizen wijzen wij tot slot nog op het volgende. In het MER (bijlage 15 bij de plantoelichting, zie onder meer paragraaf 1.1 en 3.1) is helder uiteengezet waarom er na de voorfase van de m.e.r.-procedure is besloten om in het vervolgtraject een scheiding aan te brengen tussen enerzijds het opstellen van een MER voor de twee bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek en anderzijds het opstellen van een MER voor de omleiding/omlegging van de N303. Daarin is onder meer verwoord dat uit het verrichte onderzoek is gebleken dat er een ontsluitingsstructuur ten zuiden van de A1 mogelijk is, waarbij Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek voldoende worden ontsloten zonder afhankelijk te zijn van het project omlegging N303. Dit maakte de ontkoppeling van de N303 met de aanleg van de bedrijventerreinen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid mogelijk. Van een onlosmakelijke samenhang is naar onze mening geen sprake. In het MER is wel beschreven dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het onderhavige MER en het MER voor de N303. Beschreven is op welke wijze het onderhavige MER en het MER N303 op elkaar zijn afgestemd. Verwezen zij dienaangaande naar paragraaf 3.1 en hoofdstuk 10 van het MER. Ook in het geactualiseerde verkeersmodel is rekening gehouden met de aanleg van de N303 zodat de milieueffecten daarvan bij de planvaststelling van het onderhavige plan zijn betrokken.
9.2.	Zienswijze: De Baron van Nagellstraat – Stationsweg is een belangrijke fietsroute voor ca. 1000 scholieren per dag. In het kader van het bestemmingsplan Columbiz park zijn afspraken gemaakt die zijn vastgelegd in het GVVP. Indieners zijn van mening dat is afgesproken dat eerst de spoortunnel gerealiseerd moet zijn voordat dit bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a wordt vastgesteld. Zij zijn voorts van mening dat de doorgaande fietsverbinding gelijktijdig met de ontwikkeling van het bedrijventerrein moet worden gerealiseerd.
9.2	Gemeentelijke reactie: Wij kunnen uw opmerking over een toezegging over de volgorde 'eerst de tunnel, dan Harselaar-Zuid' niet goed plaatsen. Voor de gemeenteraad is juist het uitgangspunt geweest dat eerst het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a onherroepelijk zou zijn, alvorens de tunnel kan worden gerealiseerd. Verkeerskundig is de tunnel niet nodig voor de ontsluiting van Harselaar-Zuid. Zie ook onze reactie onder 9.1.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan. Wel wordt de plantoelichting mede naar aanleiding van uw zienswijze nader verduidelijkt.

10.	Van Westreenen, A. Fokkerstraat 1a, 3772 MP Barneveld, namens H. Roelofsen, Wesselseweg 57, Barneveld	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545399 Datum dagtekening: 12 september 2012
10.1	Zienswijze: Cliënt is eigenaar van perceel Wesselseweg 57 te Barneveld. De geprojecteerde verbindingsweg met de Wesselseweg leidt tot toename van verkeer in de omgeving van de woning van cliënt. Hoewel uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen akoestisch overbelaste situatie ontstaat, is er wel vrees voor verslechtering van het woon- en leefklimaat.	
10.1	Gemeentelijke reactie: De woning is op ruim 70 meter van de huidige Wesselseweg gelegen en op ruim 230 meter van de nieuw te projecteren verbinding tussen Harselaar en de Wesselseweg. Wij vinden dit ruimtelijk een aanvaardbare keuze. Onevenredige verslechtering van het woon- en leefklimaat is niet aan de orde. Voor de woning Wesselseweg 57 wordt vanwege de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg een geluidsbelasting berekend van 39 dB (tabel 14 van het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting)). Dit is 9 dB lager dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor	

	wat betreft de Wesselseweg is sprake van een reconstructiesituatie voor wat betreft deze woning. Hiervoor worden maatregelen voorgesteld in de vorm van geluidsluw asfalt. Zie hoofdstuk 5 van het rapport. Deze maatregelen worden ook uitgevoerd. Met deze maatregelen zal de geluidsbelasting bij realisatie van de nieuwe aansluiting op de Wesselseweg zelfs afnemen ten opzichte van de huidige situatie (zie bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek).
10.2	<i>Zienswijze</i> Het is niet duidelijk of in het – blijkens het ontwerpexploitatieplan - gereserveerde bedrag voor planschade rekening is gehouden met het perceel van cliënt. De verbindingsweg heeft veel gevolgen voor het woongenot van cliënt. Indien geen rekening is gehouden met een mogelijke planschadeclaim, dan heeft dit gevolgen voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan.
10.2.	<i>Gemeentelijke reactie</i> De planschaderisico-analyse was op het moment van terinzagelegging van het ontwerpexploitatieplan nog niet gereed en daarom niet ter inzage gelegd als onderliggend document. Er is rekening gehouden met planschadekosten. De planschaderisicoanalyse zal onderdeel uitmaken van de terinzagelegging van het vastgestelde exploitatieplan. Overigens wordt er geen dusdanige waardedaling voor objecten verwacht dat gelet op de bij ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a gediende belangen hieraan een zwaarder gewicht zou moeten worden toegekend.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.

11.	Wolbers omgeving & recht advocatuur, Postbus 2779 GJ Amersfoort namens Gebiedsontwikkeling A1 BV (GA1 BV), Betonproductie Nederland BG en Bosch Betonindustrie BV (BBI)	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545422 Datum dagtekening: 13 september 2012 Datum ontvangst: 2 oktober 2012 Registratienummer: 547373 Datum dagtekening: 2 oktober 2012 Datum ontvangst: 31 januari 2013 Registratienummer: 558008 Datum dagtekening: 31 januari 2013 Datum ontvangst: 15 februari 2013 Registratienummer: 559361 Datum dagtekening: 15 februari 2013 Datum ontvangst: 17 april 2013 Registratienummer: PM Datum dagtekening: 17 april 2013
11.1.	<i>Zienswijze:</i> De zienswijzen inzake het ontwerpbestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1 worden herhaald en ingelast.	
11.1	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De gemeente heeft de eerdere zienswijzen geïntegreerd met de nieuwe zienswijzen, die hierna worden beantwoord voor zover nog actueel voor het huidige ontwerpbestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a.	
11.2	<i>Zienswijze betrekken contractuele afspraken in belangenafweging</i> Het plan leidt tot een doorsnijding van de grondpositie van cliënt ten behoeve van de	

	verlengde Mercuriusweg naar de Noord-zuid as in Harselaar-Zuid Fase 1a. Deze noord-zuid as is de enige ontsluiting van het plangebied, nu de oost-west as uit het oorspronkelijke plan is geschrapt. Dit maakt een groot verschil, omdat in de gemeentelijke verkeersmodellen de zuid-west as het meeste verkeer verwerkte. Indiener vindt dat de gemeente met de noord-zuid as en de doorsnijding van de grondpositie van cliënt welbewust de afspraken in de overeenkomst van 2005 schendt. Overeengekomen is een terrein van 5 ha op een locatie direct grenzend aan de Hanzeweg, langs het spoor. Naar de mening van indiener is deze keuze gebaseerd op een onvolledige en onvoldoende belangenafweging tussen het gemeentelijk belang en het belang van cliënt bij nakoming van de overeenkomst van 2005. Er is daarbij ook geen aanbod gedaan tot schadevergoeding overeenkomstig het arrest Etam-Zoetermeer van de Hoge Raad. Indiener stelt de gemeente bij voorbaat aansprakelijk voor de schade die cliënt leidt bij het doorzetten van de keuze voor de ontsluiting via zijn grondpositie. Hierbij speelt dat doorsnijding van zijn grondpositie ertoe leidt dat andere gronden van cliënt onvoldoende ontsloten zijn en daardoor moeilijk te ontwikkelen.
11.2	<i>Gemeentelijke reactie</i> De verbinding tussen de Verlengde Mercuriusweg en het bedrijventerrein Harselaar-Zuid door het plangebied Harselaar-Driehoek is geen onderdeel meer van dit bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. De betrokken verbinding is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek, dat inmiddels door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2 onherroepelijk is. In die beroepsprocedure heeft indiener dezelfde grieven naar voren gebracht. Deze grieven zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. Gelet op het vorenstaande is de zienswijze is niet meer relevant voor de afweging in het kader van de besluitvorming over Harselaar-Zuid Fase 1a.
11.3	<i>Zienswijze Verkeer:</i> De keuze voor de noord-zuid structuur inclusief de verlengde mercuriusweg over het grondgebied van cliënt wordt betwist. De meeste verkeersbewegingen zullen plaatsvinden richting A1. Het vervallen van de oost-west as in het plan maakt dat het grootste deel van het verkeer de route via de Verlengde Mercuriusweg zal kiezen. Deze is problematisch vanwege de aansluiting naar de A1 via een parallelweg van de Baron van Nagellstraat, vanwege de doorsnijding van de gronden van cliënt en vanwege de spoorwegovergang. Voor wat betreft de spoorwegovergang wordt gesteld dat er 12 treinen per uur zullen passeren, waardoor de doorstroming problematisch is. De minimale sluitingstijd is 14 minuten per uur. Daarbij is de kans groot dat de Wencopperweg als sluiproute zal dienen, aangezien deze niet zal worden afgesloten in verband met de bereikbaarheid van het verwerkingsterrein van Vink. Voorts is handhaving van de spoorwegovergang als gelijkvloerse kruising in strijd met het beleid van ProRail en haar voorgangers. Instemming van ProRail met deze oplossing is daarom niet aannemelijk. Over de in 2007 plotseling gewijzigde ontsluiting van Harselaar-Zuid had overleg moeten plaatsvinden met cliënt vanwege diens grondpositie en belang in Harselaar-Driehoek. In het ingediende rapport van Maris (verkeerskundige zienswijzen) wordt ingegaan op de Spoorwegovergang, de Verkeersgeneratie, het verkeersmodel, het gebruik van de Hanzeweg en de "lus", en de verkeersveiligheid. Voor wat betreft de spoorwegovergang wordt gesteld dat de weg ter plaatse van de overgang zal moeten worden voorzien van een niet overrijdbare middengeleider. Hiervoor ontbreekt de ruimte in het plan. Voorts wordt opgemerkt dat de bereikbaarheid op grond van het MER al problematisch was, maar door de keuze voor alleen een noord-zuid ontsluiting alleen maar zal verslechteren, met name vanwege het risico op stagnatie bij de spoorwegovergang. Voor wat betreft de verkeersgeneratie wordt gesteld dat de onderzoeksopzet van het verkeersmodel niet consistent en erg onduidelijk is. De verkeersstromen zijn niet te onderscheiden of te controleren. Ook is er geen onderbouwing van de gebruikte groei van het aantal arbeidsplaatsen en de vertaling hiervan naar verkeersgeneratie. De modelsnelheden zijn voorts niet logisch, bijvoorbeeld de modelsnelheid van 50 km/u bij de

	scherpe bocht in de Mercuriusweg ter hoogte van het viaduct met de A1. Het extra verkeer in verband met de uitbreiding van de Zeumerseplas is niet meegenomen in de berekeningen en de kruispuntconfiguraties. Voorts blijkt uit de wegvakcapaciteiten dat er nog capaciteit beschikbaar is op de Hanzeweg, dat in totaal veel groter is dan de hoeveelheid toekomstig verkeer over de Hanzeweg en de nieuwe ontsluiting ("de lus") tezamen. Nut en noodzaak van het doorsnijden van de grondpositie van cliënt is daardoor niet aanwezig. Voor wat betreft het verkeersmodel wordt opgemerkt dat de herkomst en de bestemming van de grote verkeersstroom van en aan Kootwijkerbroek onduidelijk is. Voorts verdwijnt er modelmatig verkeer (ruim 1000 mvt) in de bocht van de Hanzeweg. Indiener ziet hiervoor graag een verklaring. Voorts is het onverklaarbaar dat over Hanzeweg in 2022 meer verkeer rijdt zonder ontwikkeling van Harselaar Driehoek en Zuid dan met deze ontwikkelingen. Voor wat betreft de Hanzeweg wordt opgemerkt dat deze verkeerskundig geschikt is om te dienen als ontsluiting van Driehoek en Zuid. De gestelde knik heeft een grotere boogstraal dan de bocht in de Mercuriusweg onder de A1. Ook is het profiel met 13,5 m breed genoeg. In de eindsituatie (ontwikkeling van Driehoek en heel Harselaar-Zuid) is het verschil van intensiteiten op de Hanzeweg met of zonder "lus" (de slinger over de grondpositie van cliënt) maar 10% (ca. 600 mvt). Daarnaast zal in de eindsituatie slechts 2.400 mvt /etm via de noord-zuid route rijden. Dit verschil cq. deze verkeersstroom is te klein om de nut en noodzaak van de "lus" te onderbouwen, in relatie tot het verlies van 3ha bedrijventerrein en de belangen van cliënt. Voor wat betreft de verkeersveiligheid wordt opgemerkt dat vrachtverkeer dat vanuit de binnenzijde de "lus" wil oprijden onvoldoende zicht heeft. Hetzelfde geldt voor het verkeer op de zuidelijke ontsluitingsweg van de Driehoek en het verkeer op de "lus" vanuit het zuiden en visa versa. Voor fietsers ontstaat een onveilige kruising halverwege de Mercuriusweg (wisseling tussen 2-zijdig fietspad en 1-zijdig fietspad) en bij de onderdoorgang onder de A1. Op de laatste locatie is te weinig ruimte voor fietsverkeer op de Mercuriusweg. De weg voldoet niet aan de eisen aan een gebiedsontsluitingsweg vanuit Duurzaam Veilig. De in het MER 2009 aangekondigde aanvullende verkeersmaatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid komen in het bestemmingsplan noch in het exploitatieplan terug. Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt gesteld dat de aansluiting op de A1 met één invoegstrook zal leiden tot stagnatie op de A1 en de aansluitende wegen (Baron van Nagellstraat, Mercuriusweg, Zeumerseweg en carpoolplaats. Dit ondanks het tot 3% beperkte aandeel van de totale verkeersstroom op de A1. Bij een verkeerstoename van 3% neemt de file kans toe met 30%. Voor wat betreft de kruispuntberekeningen worden grote vraagtekens geplaatst bij de conclusies in het rapport van Goudappel Coffeng. De fasediagrammen en Vissim gegevens ontbreken zodat controle van de berekeningen niet mogelijk is. Een zelf uitgevoerde steekproefberekening met behulp van de wachttijdformule van Akcelick wijst uit dat er een knelpunt ontstaat op de kruising Baron van Nagellstraat-Harselaarseweg. Ook ontbreekt inzicht in de effecten van de verkeersregelinstantie bij de aansluiting van de N303 op de Baron van Nagellstraat op de verkeersafwikkeling op de bestaande kruisingen in de Baron van Nagellstraat. Als alternatief voor de gekozen ontsluiting wordt voorgesteld om de aansluiting op de A1 via de Baron van Nagellstraat te verplaatsen naar een aansluiting ten oosten van de vuilnisstort van Vink. Dit is kostenneutraal of zelfs goedkoper dan het huidige plan, omdat de spoortunnel in de Baron van Nagellstraat kan bestaan uit 2x1 rijbaan en de kruispunten in de Baron van Nagellstraat niet hoeven te worden aangepast. Inhoudelijke voordelen betreffen het vervallen van de spoorwegovergang in de Oostvenerweg, inclusief de mogelijkheid om ter plaatse een railterminal te maken en een betere doorstroming op de A1 vanwege het uit elkaar trekken van afritten 15 (A30) en 16 (Voorthuizen).
--	--

11.3	<i>Reactie gemeente</i> <i>Noodzaak 'slinger'</i> De 'slinger' is geen onderdeel meer van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a, omdat deze wegverbinding mogelijk is op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Dit betekent dat voor de huidige besluitvorming de aanleg van de slinger een gegeven is. De noodzaak staat daarom nu niet meer ter discussie. Zie tevens onze reactie onder 11.13 en paragraaf 2.4 van de plantoelichting. <i>Verkeersafwikkeling en inrichting Kruispunten Baron van Nagellstraat</i> Verwezen zij naar onze reactie onder punt 11.8. <i>Overweg</i> Voor wat betreft de verkeersintensiteiten op de spoorwegovergang waarop de slinger aansluit is berekend dat deze in de bestaande situatie (2009) 1.600 mvt/werkdagemaal bedraagt. Door de aanleg van Harselaar Zuid Fase 1a en de autonome ontwikkelingen neemt de intensiteit toe tot 6.100 mvt/werkdagemaal in het jaar 2022. Bij volledige realisatie van Harselaar Zuid en de autonome ontwikkelingen neemt deze verkeersintensiteit weer af naar 4.100 mvt/werkdagemaal in 2022. Verwezen zij naar de inzoombare plots 2D en 2F opgenomen in bijlage 23 van de plantoelichting. Ten aanzien van deze gelijkvloerse kruising over het spoor zij opgemerkt dat deze niet leidt tot een onveilige situatie gelet op deze geprognosticeerde verkeersintensiteiten, nu sprake is van een bestaande gelijkvloerse kruising en de overweg reeds is beveiligd met een Automatische Halve Overweg Bomen-installatie (AHOB-installatie). Wel zij opgemerkt dat de specifieke inrichting van deze spoorwegovergang in overleg met ProRail en rekening houdend met het door hen vastgestelde beleid op onderdelen zal worden heringericht, waarbij het gebruik van de AHOB-installatie zal worden voortgezet en waarbij onder meer een middengeleider (hetgeen ook de wens is van indiener) zal worden aangelegd. De verkeersveiligheid wordt door deze ingrepen verder verbeterd. De bestemmingsvlakken verkeer zoals opgenomen in het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar Driehoek (waarbinnen de spoorwegovergang valt) en die aansluiten op de bestemming verkeer in het voorliggende bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a hebben een dusdanige omvang verkregen dat de beoogde en met ProRail afgestemde inrichting hier binnen valt. Meer specifiek verwijzen wij naar bijlage 29 voor de risicoanalyse opgesteld door Arcadis in nauw overleg met ProRail. In dat rapport is tevens ingegaan op het gevoerde overleg, de afstemming met en de instemming van ProRail omtrent de toekomstige inrichting van de overweg. Meer specifiek gelet op de zienswijze van cliënt waarbij wordt aangegeven dat de spoorwegovergang ongelijkvloers moet worden uitgevoerd, zij opgemerkt dat naar aanleiding van de resultaten uit de risicoanalyse (gebaseerd op het beleid van ProRail) volgt dat ProRail en de gemeente Barneveld van mening zijn dat de overweg Hanzeweg/Oostvenerweg niet ongelijkvloers hoeft te worden uitgevoerd, mede gelet op de geprognosticeerde mvt ter plaatse. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de overweg overigens ook is doorgerekend met de 'WachtrijTool bij Overwegen' (hierna: 'de WachtrijTool'). Dit is een instrument dat in het kader van de proef 'Elke Tien Minuten Een Trein' (ETMET) in opdracht van ProRail door Goudappel Coffeng B.V. is ontwikkeld en waarmee een verkennende analyse is uit te voeren naar de (kenmerken van) wachtrijen die ontstaan ten gevolge van dichtligtijden in combinatie met het gegeven aanbod van wegverkeer en treinverkeer. Voor het laatste is de huidige en voorgenomen basisuurpatroon (BUP) bij ProRail opgevraagd. Verwacht wordt dat in 2022 in de spitsperioden minder treinen over de overweg rijden dan in de huidige situatie, vooral omdat het aantal goederenslots tijdens de spitsperioden afneemt. Uit berekeningen met de WachtrijTool – op basis van het BUP – kan worden geconcludeerd dat de gemiddelde dichtligtijd per sluiting en de dichtligtijd per uur in 2022 lager is dan in 2012. De gemiddelde wachtrijlengte op de kruisende weg neemt weliswaar wat toe als gevolg van de toename van de verkeersintensiteit, maar deze leidt niet tot terugslag op nabij gelegen kruispunten. En aangezien de verwachte gemiddelde wachttijd in de wachtrij in 2022 nog ruim binnen een minuut valt, is sprake van een aanvaardbare, en niet uitzonderlijke, situatie. <i>Sluipverkeer Wencopperweg</i>
------	---

De Wencopperweg is ingericht als een relatief smalle erftoegangsweg. De genoemde Noord-zuid-ontsluiting (ontsluiting richting de Wesselseweg en via de Verlengde Mercuriusweg richting de A1) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Door de Noord-Zuid-ontsluiting zal een aantrekkelijke route ontstaan ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Wencopperweg doorkruist deze weg. Om te voorkomen dat de Wencopperweg door eventueel sluipverkeer onder omstandigheden toch als ontsluitingsroute van en naar Harselaar-Zuid Fase 1a zal worden gebruikt, zullen enkele wegvakken op de Wencopperweg in de toekomst voor motorvoertuigen slechts open worden gesteld voor bestemmingsverkeer. Het betreft een wegvak van de Wencopperweg tussen de Stationsweg en het begin van het plangebied Harselaar Zuid Fase 1a en een wegvak van de Wencopperweg tussen 't Hoefslag en de Plaggenweg.

Modeluitgangspunten

In de diverse verkeersrapportages opgesteld door Goudappel Coffeng is onder meer uitgebreid inzicht geboden in de bouw, werking, verificatie en kalibratie van het verkeersmodel. Geconcludeerd is, hetgeen bevestigd is door de Commissie voor de milieueffectrapportage dat *“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 doorgerkende varianten.”* Met het verkeersmodel wordt dan ook een zo correct mogelijke inschatting van de huidige verkeersaantallen en de te verwachten verkeersaantallen na de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a berekend. Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot de modelsnelheden, de wegvacaciteiten en de weergegeven modelwaarden gaat de indiener ons inziens voorbij aan het feit dat een verkeersmodel een schematische weergave is van de werkelijkheid. Het gehele model kent eenzelfde detailniveau waardoor de resultaten representatief zijn. Verwezen zij voorts naar onze reactie onder 11.6. Ook zij meer specifiek in reactie op enkele vragen die u hebt verwoord in uw zienswijze gewezen op de GC-notitie “Vragen zienswijze Harselaar Zuid”, d.d. 21 oktober 2013. Deze GC-notitie is opgenomen als bijlage bij deze Nota Zienswijzen en maakt daar integraal onderdeel van uit.

Intensiteiten Hanzeweg

Zonder aanleg van de ‘slinger’ of verbinding naar de Wesselseweg zou de intensiteit op de bestaande Hanzeweg naar verwachting toenemen tot een orde van grootte die lager zijn dan de, in eerste instantie, toegekende wegvacaciteit. Dat wil echter niet zeggen dat de Hanzeweg het geprognosticeerde aanbod daadwerkelijk op een veilige wijze kan afwikkelen. Wij zijn van oordeel dat de voornoemde intensiteiten leiden tot een ongewenste situatie voor fietsverkeer en dat de vele manoeuvres op de Hanzeweg een nadelig effect hebben op de doorstroming indien de Hanzeweg fors extra belast wordt. Door de aanleg van de ‘slinger’ ontstaat een meer robuuste en veilige verkeersstructuur. Zie ook onze reactie onder 11.13. Ter nadere toelichting zij voorts gewezen op de GC-notitie “Vragen zienswijze Harselaar Zuid”, d.d. 21 oktober 2013, opgenomen als bijlage bij deze Nota Zienswijzen. In deze notitie wordt op p. 7 nader ingegaan op het verschil in wegvacaciteiten en de wenselijke capaciteit vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid (ivm fietsverkeer, uitritten, manoeuvres vrachtwagens, etc.).

Fietsverkeer

Mede naar aanleiding van uw zienswijze en de inbreng van indiener in de procedure voor Harselaar-Driehoek hebben wij de fietsoversteek op de Mercuriusweg in de nabijheid van de aansluiting op de A1 aangepast. De middengeleider is daarbij verbreed, de boogstraat enigszins aangepast en de oversteek verplaatst naar het midden van de bocht. Verwezen zij voor wat betreft de beoogde inrichting naar bijlage 12 van de plantoelichting. De voorgestelde aanpassingen zijn overigens reeds mogelijk gemaakt onder het vigerende plan. De maatregelen genoemd in het MER (2009, bijlage 15 bij de plantoelichting) ten aanzien van verkeersveiligheid voor langzaamverkeer betreffen voor het plangebied het zo mogelijk toepassen van ventwegen of vrijliggende fietspaden en de langzaamverkeersverbinding in de Esvelderbeekzone. Deze maatregelen worden mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan en zijn opgenomen in het exploitatieplan. Zie ook onze

	reactie onder 11.37. <i>Vormgeving gebiedsontsluitingsweg</i> In tegenstelling tot hetgeen indiener schrijft, zijn er geen eisen ten aanzien van de vormgeving waaraan een weg onder alle omstandigheden moet voldoen en waarvan nimmer kan worden afgeweken. Wel zijn er voorkeurskenmerken en aanbevelingen waaraan wegbeheerders zich indien mogelijk conformeren. Daarbij zij opgemerkt dat de Noord-zuid-as zoveel mogelijk als gebiedsontsluitingsweg conform de principes van een Duurzaam Veilig wegontwerp wordt ingericht. Er kunnen echter redenen zijn om hiervan op onderdelen af te wijken. Gelet op de landelijke aanbevelingen verdient het de voorkeur om bij gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietspaden toe te passen. In het geval van de Mercuriusweg was ten tijde van de aanleg hiervoor echter onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar. Daarom is (gedeeltelijk) gekozen voor een positie van de fietsers op fietssuggestiestroken. <i>Alternatieve ontsluiting</i> Het alternatief dat indiener voorstelt – een aansluiting op de A1 ten oosten van de vuilnisstort van Vink – achten wij om velerlei redenen niet haalbaar. Rijkswaterstaat zal niet meewerken aan een toevoeging van een derde aansluiting op de A1. Een verplaatsing van de huidige aansluiting is een gepasseerd station nu voor de rondweg N303 Voorthuizen niet is gekozen voor een oostelijke variant. De huidige aansluitingen op de A1 zijn daarmee voor dit project Harselaar- Zuid Fase 1a een gegeven.
11.4	<i>Zienswijze verkeerskundige inpassing</i> Het verkeer dat het nieuwe bedrijventerrein genereert kan niet op het bestaande wegennet worden afgewikkeld. Dit loopt nu al vast, dit is ook het geval bij de Baron van Nagellstraat, met name het noordelijke kruispunt, waar ook het omgeleide verkeer van de N303 op de A1 wordt geleid. Het ontwikkelen van de nieuwe bedrijventerreinen leidt tot een algemeen ontsluitingsprobleem voor de gemeente Barneveld. De inspreker vindt dat dit vraagt om een bredere en deugdelijkere aanpak van de ontsluitingsstructuur. Een dergelijke visie is wel opgenomen in het GVVP, waarom is dit in dit kader niet nader onderzocht?
11.4	<i>Reactie gemeente</i> Verwezen zij naar onze reactie onder 11.8.
11.5	<i>Zienswijze invoergegevens verkeersmodel</i> De inspreker mist, na herhaald verzoek, inzicht in de daadwerkelijke cijfers van het aantal arbeidsplaatsen van de Provinciale Werkgelegenheidsenquête van zowel Harselaar West als Oost. De omrekenfactor van het aantal arbeidsplaatsen/ha naar het aantal mvt/ha/etm bevat de nodige leemtes. Er is aan de indiener slechts een berekeningsfactor verstrekt, die nog van vele factoren afhankelijk wordt gesteld, maar nergens is onderbouwd. Het aantal mvt/etm wijkt ook meer dan 50% af van de omrekenfactor die de CROW hanteert. De indiener vraagt zich af waarop de gegevens van het bestemmingsplan Harselaar Driehoek zijn gebaseerd. En waarom er voor is gekozen om in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a gebruik te maken van de Provinciale Werkgelegenheids Enquête en waarom hiervoor niet is gekozen bij het bestemmingsplan Harselaar Driehoek.
11.5	<i>Reactie gemeente</i> In de diverse verkeersrapportages opgesteld door Goudappel Coffeng is onder meer uitgebreid inzicht geboden in de bouw, werking, verificatie en kalibratie van het verkeersmodel. Geconcludeerd is, hetgeen bevestigd is door de Commissie voor de milieueffectrapportage dat “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 doorgerkende varianten.” Met het verkeersmodel wordt dan ook een zo

	correct mogelijke inschatting van de huidige verkeersaantallen en de te verwachten verkeersaantallen na de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a berekend. Zie in dit kader onze reactie onder punt 11.6. Indiener geeft blijkens de inhoud van zijn zienswijze aan dat het gehanteerde aantal arbeidsplaatsen redelijk overeenkomt met een aantal dat door het CROW gehanteerd wordt maar dat het gehanteerde aantal voertuigbewegingen sterk lager is. Ter nadere toelichting op de inputgegevens van het verkeersmodel naar aanleiding van uw zienswijzen, is aanvullende toelichting gevraagd aan het deskundigenbureau Goudappel Coffeng die het verkeersmodel heeft gebouwd. Daarbij is (onder meer) de vraag gesteld om de omrekenfactor gehanteerd in het verkeersmodel nader te motiveren en daarbij tevens in te gaan op de algemene richtlijnen die in de CROW-publicaties zijn opgenomen (en de verschillen daartussen). Die vraag is uitgebreid beantwoord op de pp. 1-6 in de GC-notitie "Vragen zienswijze Harselaar Zuid", d.d. 21 oktober 2013, opgenomen als bijlage bij deze Nota Zienswijzen. Daaruit volgt dat de verschillen ten opzichte van de kengetallen van het CROW minimaal en goed verklaarbaar is. Meer specifiek concludeert Goudappel Coffeng op p. 6: <i>"De door Maris aangehaalde kencijfers en verkeersgeneratie is een interpretatie van de kengetallen uit de CROW-publicatie die niet past bij de aard van Harselaar Zuid fase 1a. Bij een passende interpretatie van de kengetallen van het CROW gelet op de aard van het bedrijventerrein, wordt een verkeersgeneratie van Harselaar Zuid fase 1a berekend van 5.018 mvt/etmaal. Wij ramen – op basis van een vergelijk met omliggende terreinen – een verkeersgeneratie van 4.900 mvt/etmaal. Omdat dit dus exclusief intern verkeer is, kan de verkeersgeneratie in de praktijk iets hoger liggen. De afwijking ten opzichte van de kengetallen van het CROW is minimaal en goed verklaarbaar, omdat zoals aangegeven het verkeersmodel uitgaat van specifiek voor de situatie in Barneveld gekalibreerde omrekenfactoren."</i>
11.6	<i>Zienswijze verkeersmodel</i> Vanwege het ontbreken van voldoende inzicht in de cijfers die gebruikt zijn voor de berekening van de verkeersgeneratie en onvoldoende onderbouwing over de afwijkingen ten opzichte van het CROW is het verkeersrapport gebrekkig en kan het rapport niet worden gebruikt als onderbouwing voor het bestemmingsplan.
11.6	<i>Reactie gemeente</i> In het kader van de bestemmingsplanprocedure Harselaar Zuid Fase 1a is gebruik gemaakt van het meest actuele verkeersmodel. De verkeersberekeningen afkomstig uit het verkeersmodel staan opgenomen in de GC-rapportage "Prognosemodellen 2022, notitie uitgangspunten", d.d. 5 juni 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het model is nader toegelicht in de GC-rapportage "Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie", d.d. 19 december 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Ter nadere toelichting op het verkeersmodel zijn naar aanleiding van enkele (overige) zienswijzen van u aanvullend nog enkele vragen gesteld aan het deskundigenbureau Goudappel Coffeng, die beantwoord zijn in de GC-notitie "Vragen zienswijze Harselaar Zuid", d.d. 21 oktober 2013. Deze GC-notitie is opgenomen als bijlage bij deze Nota Zienswijzen en maakt daar integraal onderdeel van uit. Verwezen zij naar de inhoud van deze notitie waarin door ons verkeerskundig deskundigenbureau een reactie en nadere onderbouwing is gegeven op enkele van uw zienswijzen. In deze GC-rapportages is onder meer uitgebreid inzicht geboden in de bouw, werking, verificatie en kalibratie van het verkeersmodel. In de GC-rapportage "Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie", wordt in paragraaf 4.2 geconcludeerd dat <i>"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 doorgerkende varianten."</i> Met het verkeersmodel wordt dan ook een zo correct mogelijke inschatting van de huidige

	verkeersaantallen en de te verwachten verkeersaantallen na de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a berekend. Tevens wordt met dit verkeersmodel inzicht geboden in bijvoorbeeld de verkeersaantallen die expliciet kunnen worden toegerekend aan het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. Dat sprake is van een voldoende betrouwbaar verkeersmodel wordt ook expliciet bevestigd door de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013, paragraaf 2.2, opgenomen als bijlage 26 bij het bestemmingsplan. Wij zijn dan ook van mening dat aan dit bestemmingsplan een meer dan voldoende betrouwbaar verkeersmodel ten grondslag ligt, waarmee de verkeerseffecten (en de daarbij behorende milieueffecten) van het plan navolgbaar en betrouwbaar zijn bepaald. Gelet op de resultaten berekend met dit verkeersmodel, zie de verkeerskundige deskundigenrapportages, dragen de in het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a opgenomen verkeerskundige aanpassingen ervoor zorg dat het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a op een goede verkeerskundige wijze wordt ontsloten. Gelet op het verrichte onderzoek wordt daarmee voor de nabije en de verre toekomst een robuust en toekomstvast wegennetwerk gerealiseerd. Dit is ook geverifieerd door de Commissie voor de milieueffectrapportage. In haar toetsingsadvies van 5 februari 2013 (bijlage 26 van de toelichting op het bestemmingsplan) overweegt de commissie op p. 1: <i>“Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld.”</i>
11.7	<i>Zienswijze varianten en versies verkeersmodel</i> Er zitten flinke verschillen in de diverse modellen die gebruikt zijn in de verschillende vergelijkingsstudies. Het is daarom niet te verklaren waar de grote afwijkingen in de verkeersaantallen van de verschillende modellen BnV044, BnV039 en BnV062 door worden veroorzaakt. De indiener heeft als reactie op zijn vraag voor het selected gebied van Harselaar-Zuid weer een ander model ontvangen (BnV070). De indiener vraagt zich af wat de relatie van dit model is met het model BnV062. In het rapport van Goudappel-Coffeng (19-12-2012) is het model BnV067 gebruikt. De indiener heeft het gevoel, gezien de afwijkende nummeringen en afwijkende verkeersaantallen dat hier met gegevens wordt gemanipuleerd, omdat de verschillen verkeerskundig niet te verklaren zijn. De verkeersgegevens die zijn gebruikt in het model BnV062 sporen niet met de gegevens die zijn gebruikt in de uitgangspunten voor het ontwerp exploitatieplan en het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Hierbij is sprake van tegenstrijdige gegevens. Uit de nieuwe verkeersgegevens blijkt dat de slinger niet langer nodig is voor de ontsluiting van de Driehoek of Harselaar-Zuid fase 1a. Het exploitatieplan Driehoek dient dan ook te worden aangepast aan de ingrijpende wijziging van de verkeersmodellen.
11.7	<i>Reactie gemeente</i> Indiener spreekt over nummers van verkeersmodellen (bnv039, bnv062, bnv070 en bnv067). Dit is niet correct. Het betreft de nummering van studies die Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Barneveld heeft uitgevoerd. Er is dus niet sprake van een telkens gewijzigd verkeersmodel. Wel is het verkeersmodel een aantal keren geactualiseerd en gewijzigd. Het verkeersmodel is geactualiseerd in 2010 (studie bnv039) en in 2012 (studie bnv062). In de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012 (opgenomen als bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is onder meer uitgebreid inzicht geboden in de bouw, werking, verificatie en kalibratie van het verkeersmodel. Daarbij is tevens ingegaan op de actualisering en aanpassingen van dit model. Daarbij zij opgemerkt dat in het model uit 2010 geheel Harselaar Zuid was opgenomen.

	Door voortschrijdend inzicht over de ontwikkeling van Harselaar Zuid is in het model uit 2012 onder meer de effecten van enkel Fase 1a opgenomen. Daardoor valt de verkeersintensiteit op de 'slinger' in het model uit 2012 ook lager dan die in het model uit 2010. Zoals vermeld op de modelplot, is in de studie bnv070 gebruik gemaakt van het model 2022 referentie. Dit is het model uit 2012. Door de actualisering van het verkeersmodel is het overigens correct dat de berekende mvt op de onderscheiden wegvakken afwijken van de prognoses gebruikt in het (thans reeds onherroepelijke) bestemmingsplan Harselaar Driehoek. Het exploitatieplan voor Harselaar Driehoek zal overigens geactualiseerd worden.
11.8	<i>Zienswijze niet opgeloste verkeersproblemen</i> Het verkeer op de Baron van Nagellstraat en de A1 staat momenteel al vast, dat zal met de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a alleen maar erger worden. Het verkeer loopt hierdoor vast op vrijwel alle kruisingen van de Baron van Nagellstraat met terugslag tot ver over de spoorwegovergang op de Stationsweg. Door de realisatie van Harselaar op te knippen verwacht de gemeente dat met de aanleg van de Slinger het extra verkeer kan worden afgewikkeld. Het verkeer loopt echter bij verdere ontwikkeling van Barneveld na 2022 volledig vast, zo blijkt uit het model BnV062, 2022+ ref. De aanpassingen aan de weg die Goudappel-Coffeng voorstelt, het vergroten van het aantal opstelvakken, zijn fictief en in de praktijk niet haalbaar, omdat de benodigde opstellengte van ca. 100 m niet gehaald kan worden bij de aansluiting Baron van Nagellstraat met de noordelijke oprit van de A1. Het kruispunt kan daarom niet voldoende worden uitgebouwd om het toekomstig verkeer te verwerken.
11.8	<i>Reactie gemeente</i> Gelet op de verkeerskundige deskundigenrapportages en zoals nader is toegelicht in paragraaf 2.4 van de plantoelichting, dragen de in het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a opgenomen verkeerskundige aanpassingen ervoor zorg dat het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a op een goede verkeerskundige wijze wordt ontsloten. Gelet op het verrichte onderzoek wordt daarmee voor de nabije en de verre toekomst een voldoende robuust en toekomstvast wegennetwerk gerealiseerd. Dit is ook geverifieerd door de Commissie voor de milieueffectrapportage. In haar toetsingsadvies van 5 februari 2013 (bijlage 26) overweegt de commissie op p. 1: <i>"Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld."</i> Meer specifiek voor wat betreft de aan te passen kruispunten op de Baron van Nagellstraat en de in dat kader verrichte kruispuntenconfiguratieberekeningen wijzen wij op het volgende. Door adviesbureau Goudappel Coffeng is in mei 2012 een studie uitgevoerd naar de benodigde vormgeving van de kruispunten (Bijlage 10 bij de plantoelichting). Tevens zijn oplossingsrichtingen gegeven indien uit de berekeningen bleek dat de huidige vormgeving van de kruispunten niet voldoet. Nu de Rondweg Voorthuizen (waarvan het ontwerp inpasingsplan reeds ter inzage heeft gelegen) eveneens aansluit op de kruising met de A1, zijn ter nadere afstemming en in overleg met de provincie Gelderland aanvullende berekeningen uitgevoerd naar de in het kader van het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a relevante kruispunten op Baron van Nagellstraat (die ook in samenhang zijn gezien). In dat onderzoek zijn ook concrete voorstellen gedaan voor de inrichting van de relevante kruispunten, mede gelet op verkeersafwikkelingsberekeningen en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Daarbij is eveneens onderzoek verricht naar de door indiener genoemde kruising van de aansluiting A1-noord (Mercuriusweg). Verwezen zij naar het rapport van RoyalHaskoning/DHV "N 303 N 805 ontsluiting Harselaar" (bijlage 11 bij de plantoelichting). In dit rapport worden enkele aanvullende maatregelen voorgesteld voor de inrichting van de hiervoor genoemde kruispunten ten opzichte van de GC-rapportage. Zie meer specifiek de paragrafen 4.1 tot en met 4.3 uit bijlage 11. De gemeente Barneveld wenst dat de kruispunten worden ingericht rekening houdend met de aanbevelingen neergelegd in deze paragrafen. Hoewel niet noodzakelijk gelet op de berekeningen, hebben de provincie en de gemeente uit een

	oogpunt van robuustheid in aanvulling daarop besloten om de kruising van de Baron van Nagellstraat/A1-noord de gecombineerde rechtdoor/linksaf (vanaf de A1 richting de Mercuriusweg) en de gecombineerde rechtdoor/rechtsaf (Mercuriusweg richting de A1) als afzonderlijke wegvakken op te nemen. Dit in verband met recreatief verkeer in de zomermaanden vanaf de Zeumerseweg. Het verkeerskundig ontwerp van de kruispunten is als bijlage 12 bij de plantoelichting opgenomen, waar naar zij verwezen. Waar nodig, gelet op de vigerende planologische situatie, bevat het voorliggende bestemmingsplan een verruiming van de verkeersbestemming ter plaatse van de kruispunten om deze door de gezamenlijke overheden beoogde inrichting mogelijk te maken. Het bestemmingsplan maakt dan ook de voorgestelde aanpassingen van de kruispunten mogelijk en gelet op de verrichte onderzoeken wordt hiermee voorzien in een voldoende robuuste verkeersontsluiting rekening houdend met de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a en rekening houdend met de Rondweg Voorthuizen (N303). Verwezen zij ook naar paragraaf 2.4 van de plantoelichting.
11.9	<i>Zienswijze fietsverkeer Baron van Nagellstraat</i> Door de aanpassingen aan het kruispunt komt het fietsverkeer ter plaatse in de knel, omdat er geen ruimte overblijft om het fietspad te verbreden tot een snelfietspad van 4 meter. Hierdoor komt de veiligheid van het fietsverkeer in het geding.
11.9	<i>Reactie gemeente</i> Ten behoeve van het project om een fietssnelweg te realiseren zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. Dit project is niet noodzakelijk ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Voorzover de Baron van Nagellstraat/Stationsweg is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a, is voldoende ruimte opgenomen voor een dubbelzijdig fietspad aan de oostzijde. Verwezen zij ook naar het verkeerskundig ontwerp van de kruispunten aan de Baron van Nagellstraat, bijlage 12 bij de plantoelichting (dit ontwerp is in nauw overleg met de provincie opgesteld). Het bestemmingsplan maakt de verdere aanleg van dit fietspad ook niet onmogelijk. Voorzover de Baron van Nagellstraat wordt heringericht vanwege dit project, wordt het betrokken fietspad ook in het kader van dit project aangelegd.
11.10	<i>Zienswijze verkeersveiligheid Wesselseweg</i> Het verkeersaanbod op de Wesselseweg richting Barneveld neemt met 25% toe. Deze weg is met de vele uitritten niet duurzaam veilig ingericht. Zoals in de MER is opgenomen is de Wesselseweg nu al een van de meest verkeersonveilige wegen van Barneveld. Er is geen aandacht besteed aan de effecten ten aanzien van verkeersonveiligheid.
11.10	<i>Reactie gemeente</i> De weg betreft een provinciale gebiedsontsluitingsweg met vrij liggende fietspaden. Met de provincie is overleg gevoerd over de vormgeving van (onder meer) de ter plaatse aan te leggen rotonde ten behoeve van de ontsluiting op de Wesselseweg, rekening houdend met de provinciale uitgangspunten waardoor ook een voldoende verkeersveilige situatie ter plaatse wordt gerealiseerd. Hoewel het aantal mvt op de Wesselseweg stijgt en er inderdaad aan de Wesselseweg enkele percelen zijn die rechtstreeks ontsloten worden op de Wesselseweg, is de toename niet dusdanig groot dat aanvullende (ingrijpende) maatregelen op de Wesselseweg moeten worden getroffen. Verwezen zij ook naar de GC-rapportage Varianten Harselaar, d.d. 19 december 2012 (bijlage 24 bij de plantoelichting) waar op de pp. 7-8 nader in wordt gegaan op de gewijzigde verkeerinstensiteiten ter plaatse van de Wesselseweg. Maatregelen op het wegvak tussen de rotonde en de kom van Barneveld zijn ook niet door de provincie genoemd als noodzakelijk.
11.11	<i>Zienswijze VRI's Baron van Nagellstraat</i> In het onderzoek is geen rekening gehouden met het effect van de VRI's onderling en de spoorwegovergang in de Baron van Nagellstraat. Waarom is dit niet onderzocht?
11.11	<i>Reactie gemeente</i> Verwezen zij naar onze reactie onder 11.8. Daarbij zij opgemerkt dat in het gezamenlijk met

	de provincie opgestelde onderzoek naar de vormgeving van de kruispunten in de Baron van Nagellstraat (bijlage 11 van de plantoelichting), wel degelijk rekening is gehouden met de onderlinge nabijheid van de onderscheiden kruispunten in de Baron van Nagellstraat. De vormgeving/inrichting is daarop ook afgestemd. Zie ook het verkeerskundig ontwerp van de kruispunten (als bijlage 12 bij de plantoelichting toegevoegd).
11.12	<i>Zienswijze verkeer Lunterseweg en Scherpenzeelseweg</i> Met de ontwikkeling van Harselaar neemt ook het verkeer op de Lunterseweg en de Scherpenzeelseweg toe. Dit is niet meegenomen in het onderzoek. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd door de indiener voor de rotonde Lunterseweg/van Domselaerstraat blijkt dat deze rotonde het toekomstig verkeer niet kan verwerken (I/C-verhouding voor drie armen van deze rotonde boven de 1) en dat wachttijden oplopen tot meer dan 300 seconden. Hierdoor zullen wachtrijen van meer dan 500 m ontstaan, waardoor deze rij de VRI-kruising van de Stationsweg/van Zuijlen van Nievelddaan blokkeert.
11.12	<i>Reactie gemeente</i> Wij hebben uw zienswijze en de berekeningsresultaten voorgelegd aan ons verkeerskundig deskundigenbureau Goudappel Coffeng, de bouwer van het verkeersmodel. Daarbij is verzocht om aan de hand van de berekende kruispuntstromen en met behulp van de rotondeverkenner nader de verkeerssituatie ter plaatse van de rotonde Lunterseweg-Van Domselaerstraat in reactie op uw zienswijze inzichtelijk te maken (waarbij zij opgemerkt dat deze rotonde valt binnen het studiegebied van het verkeersmodel). Daarbij is verzocht om de berekeningsresultaten van de situatie met en zonder Harselaar Zuid Fase 1a in 2022, alsmede een berekening van de toekomstige situatie in 2022 in het geval heel Harselaar Zuid zou zijn aangelegd (inclusief wegenstructuur). In de GC-notitie "Vragen zienswijze Harselaar Zuid", d.d. 21 oktober 2013, opgenomen als bijlage bij deze Nota Zienswijzen, zijn de berekeningsresultaten op de pp. 8-11 weergegeven. Daaruit volgt dat de I/C-verhouding de 1,00 niet overschrijdt. Ook zullen er geen wachtrijen ontstaan van 300 seconden en van meer dan 500 m. De langste wachtrij in de referentiesituatie 2022 (inclusief de ontwikkeling van Harselaar Zuid Fase 1a) bedraagt met een I/C-verhouding van 0,93 54 seconden in het drukste spitsuur (en dan alleen in de avondspits). De maximale wachtrijlengte is richting het noorden 96 meter. Gelet op de berekeningsresultaten zal de VRI-kruising van de Stationsweg/van Zuijlen van Nievelddaan ook niet blokkeren. In genoemde GC-notitie wordt op p. 11 geconcludeerd: "Op basis van deze berekeningen kan het volgende worden geconcludeerd. Na realisatie van Harselaar Zuid fase 1a is sprake van een kwalitatief gebrekkige verkeersafwikkeling van de rotonde in het jaar 2022. Dit geldt enkel in het drukste spitsuur (en dan alleen de avondspits), niet voor de overige (spits)uren. <i>Uit de berekeningen volgt voorts dat ook zonder de aanleg van Harselaar Zuid Fase 1a de verkeersafwikkeling op de rotonde kwalitatief gebrekkig is waarbij de berekeningsresultaten nagenoeg gelijk zijn.</i> <i>De ontwikkeling van Harselaar Zuid fase1a (met de verbinding naar de Wesselseweg) heeft nauwelijks effect op de verkeersafwikkeling van de rotonde Van Domselaerstraat. De verschillen in berekeningsresultaten tussen 2022ref met en zonder Harselaar Zuid Fase 1a zijn dermate minimaal dat dit in de praktijk niet waarneembaar zal zijn en daardoor sprake is van een verwaarloosbare toename.</i> <i>In de referentiesituatie 2022+ (inclusief overige fases Harselaar Zuid en wegenstructuur) kan de rotonde het verkeer op een kwalitatief goede wijze verwerken."</i> Wij zien gelet op deze conclusies van Goudappel Coffeng en de berekeningsresultaten, hoewel de rotonde Lunterseweg-Van Domselaerstraat het verkeer weliswaar kan verwerken maar de verkeersafwikkeling niet ideaal is (onder omstandigheden een I/C-verhouding van boven de 0,85), geen aanleiding om in het kader van het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a de wegenstructuur ter plaatse aan te passen.
11.13	<i>Zienswijze nut en noodzaak Slinger/Lus over Harselaar Driehoek</i> Uit het verkeersmodel voor na 2022 blijkt dat de noodzaak voor de Slinger na de realisatie van de zuidelijke verbindingsweg geen functie meer vervult voor het verkeer van Harselaar-Zuid en voor het doorgaande verkeer. Het verkeersprobleem zit hem niet in de extra

	voertuigen op Harselaar West, maar bij de afwikkeling van het verkeer op de Mercuriusweg en de Baron van Nagellstraat. De lus lost dit probleem niet op, maar is slechts een tijdelijke oplossing, waarom is hier niet naar alternatieven gekeken.
11.13	<i>Reactie gemeente</i> De Slinger of Lus over Harselaar-Driehoek is onderdeel van het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. De doortrekking van de Mercuriusweg over het plangebied van het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek naar Harselaar-Zuid is geen onderdeel van bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a, omdat deze weg (de 'slinger') reeds is bestemd in het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a betekent dit dat van de verwezenlijking van deze verbinding kan worden uitgegaan, en dat deze verbinding als zodanig geen onderdeel (meer) vormt van het plangebied. Deze zienswijze is daarom in zoverre niet meer relevant voor de besluitvorming over Harselaar-Zuid Fase 1a. Daarbij zij opgemerkt dat in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspaar van 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, door de Afdeling in r.o. 5 ev. uitgebreid wordt gemotiveerd dat de noodzaak voor de in het plan beoogde verkeerskundige slinger genoegzaam vaststaat. Evenwel betreft de slinger en de doortrekking van de Mercuriusweg wel een belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Harselaar-Zuid Fase 1a (naast dat deze weg een belangrijke functie vervult voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar Driehoek). Reden voor ons om volledigheidshalve in het hiernavolgende in te gaan op de verkeerskundige nut en noodzaak van deze weg in reactie op uw zienswijze. Met de 'slinger' wordt voorzien in een duurzame ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar Zuid als Harselaar Driehoek. De slinger voorkomt een zeer ongewenste overbelasting van de bestaande wegen in Harselaar Oost. Er zijn verschillende situaties doorgerekend met behulp van het verkeersmodel om de effecten van de doortrekking van de Mercuriusweg te bepalen (zie bijlage 24). Daaruit volgt dat met name op de Hanzeweg en de Mercuriusweg een ongewenste verkeerstoename zal optreden wanneer de slinger niet wordt aangelegd. Zo bedraagt in de bestaande situatie (model basisjaar 2009) de intensiteit op de Hanzeweg (westzijde) circa 3.600 mvt/werkdagemaal. Als gevolg van de aanleg van Harselaar-Zuid Fase 1a inclusief de aanleg van de verbindingsweg naar de Wesselseweg, zal de intensiteit op de Hanzeweg (westzijde) naar verwachting toenemen tot circa 8.500 mvt/werkdagemaal in 2022 als de Mercuriusweg niet zou worden doorgetrokken tot de spoorovergang. Door de aanleg van de slinger wordt deze verkeerstoename op de Hanzeweg (westzijde) gereduceerd tot een aanvaardbaar aantal van 5.300 mvt/etmaal bij de aanleg van Harselaar Zuid Fase 1a. Verwezen zij naar paragraaf 3.2 uit bijlage 24 voor de overige verkeerskundige effecten wanneer de slinger niet wordt aangelegd. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat ook de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013 tot het oordeel dat met de uitgevoerde berekeningen een goede onderbouwing gegeven wordt van het positieve effect van het doortrekken van de Mercuriusweg op de doorstroming in het plangebied (zie toetsingsadvies pp. 4-5, bijlage 26 van de plantoelichting). Om te voorkomen dat bestaande bedrijfsgebouwen gesloopt moeten worden en gelet op het realiseren van een goede doorstroming, hebben wij besloten om de doortrekking van de Mercuriusweg vorm te geven als een slinger. De locatie van de bestaande spoorovergang is daarbij een dwangpunt. Ten behoeve van die doorstroming op de Mercuriusweg is het gewenst dat op de nieuwe wegvakken een ontwerpsnelheid van 50 km/u wordt aangehouden en dat het aantal aansluitingen wordt geminimaliseerd. Ook overigens wordt voor de inrichting de principes van een Duurzaam Veilig wegontwerp toegepast. Overigens gaat de slinger tevens onderdeel uitmaken van de (toekomstige) ambitie om een oostelijke rondweg aan te leggen. Daarvoor is het eveneens gewenst dat deze middels een goede ontsluitingsroute wordt aangesloten op de Baron van Nagellstraat om zorg te dragen voor een aantrekkelijke weg voor verkeer van en naar de A1 en Voorthuizen (ook vanuit het

	bedrijventerrein). De bestaande route, de Hanzeweg, is daarvoor ongeschikt gelet op de gemiddeld lage rijsnelheden en hoge weerstand als gevolg van het gemengde verkeer en de vele manoeuvres. Ten behoeve van de bestemmingsplannen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid Fase 1a is de slinger dan ook in onze ogen noodzakelijk. Wanneer in de toekomst (ver buiten de onderhavige planperiode) geheel Harselaar Zuid is gerealiseerd vervult de 'slinger' bovendien ook nog steeds een belangrijke verkeerskundige functie, zowel voor de ontsluiting van Harselaar-Zuid, de ontsluiting van Harselaar Driehoek, als voor het doorgaande verkeer. Dit, ondanks dat door de dan eveneens aangelegde oost-west-as de verkeersintensiteiten op de slinger verminderen. Uit het verkeersmodel volgt dat dan over de slinger, afhankelijk van het wegvak, tussen de 2.400 en 4.100 motorvoertuigen per werkdagemaal zullen gaan rijden.
11.14	<i>Zienswijze alternatief Oostelijke rondweg</i> Met de aanleg van een oostelijke rondweg met een nieuwe aansluiting op de A1 wordt een verkeerskundig betere oplossing geboden welke financieel ook goedkoper is.
11.14	<i>Reactie gemeente</i> Het alternatief dat indiener voorstelt – een aansluiting op de A1 ten oosten van de vuilnisstort van Vink – achten wij om velerlei redenen niet haalbaar. Rijkswaterstaat zal niet meewerken aan een toevoeging van een derde aansluiting op de A1. Een verplaatsing van de huidige aansluiting is een gepasseerd station nu voor de rondweg N303 Voorthuizen niet is gekozen voor een oostelijke variant. De huidige aansluitingen op de A1 zijn daarmee voor dit project Harselaar- Zuid Fase 1a een gegeven.
11.15	<i>Zienswijze conclusies MER verkeer</i> Het advies van de commissie MER wordt ten aanzien van het aspect verkeer in twijfel getrokken, gelet op de voorgaande argumenten is de indiener van mening dat niet alle essentiële informatie aanwezig is voor besluitvorming. Niet alle vragen van de commissie MER zijn door de gemeente beantwoord.
11.15	<i>Reactie gemeente</i> Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie o.a. ABRS 28 mei 2008, nr. 200608226/1), kan gesteld worden dat de m.e.r.-plicht voor wat betreft de categorie "industrieterrein"/"bedrijventerrein" ten volle is geëffectueerd in het kader van het bestemmingsplan "Harselaar-Driehoek" waarin als eerste is voorzien in een deel van de activiteit industrieterreinontwikkeling Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid. De m.e.r.-plicht is thans – om met de woorden van de Afdeling te spreken – uitgewerkt (zie bijvoorbeeld ook ABRvS 21 januari 2009, nr. 200800347/1). In de uitspraak AbRvS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, heeft de Afdeling de (door indiener) geuite materiële en procedurele m.e.r.-grievens overigens ongegrond verklaard (zie r.o. 4 e.v.). Vorenstaande neemt niet weg dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan nadrukkelijk ook rekening is gehouden met het MER "Ontwikkeling Harselaar-Zuid & Harselaar-Driehoek" d.d. 28 april 2009 alsmede met de aanvulling "Barneveld Ontwikkeling Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek – aanvulling milieueffectrapport d.d. 19 oktober 2009 (bijlage 14 en 15 bij de plantoelichting). Daarnaast is vanzelfsprekend ook rekening gehouden met de Aanvulling MER Harselaar-Zuid (fase 1a)/passende beoordeling/plan-MER (d.d. juli 2012, bijlage 18 bij de plantoelichting). Over deze Aanvulling (en het onderliggende MER uit 2009) heeft de Commissie m.e.r. overigens een positief toetsingsadvies heeft gegeven (opgenomen als bijlage 26 bij de plantoelichting). Wij zijn van mening dat de informatie in het MER en de daarop aangebrachte aanvullingen voldoende informatie verschaffen om inzicht te verkrijgen in de gevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan ten aanzien van het aspect verkeer.
11.16	<i>Zienswijze ontkoppeling met project N303:</i> De N303 is ten onrechte niet beschouwd als vaststaande ontwikkeling. Het tracé besluit in november 2010 genomen maar de westelijke omleiding was al in 2007 door gemeente

	aangegeven. De ontkoppeling met het project N303 is in strijd met het tussentijds toetsingsadvies.
11.16	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wat betreft de naar mening van de indieners bestaande koppeling tussen het voorliggende plan en de N303 (Rondweg Voorthuizen) wijzen wij op het volgende. In het MER (zie onder meer paragraaf 1.1 en 3.1) is helder uiteengezet waarom er na de voorfase van de m.e.r.-procedure is besloten om in het vervolgtraject een scheiding aan te brengen tussen enerzijds het opstellen van een MER voor de twee bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek en anderzijds het opstellen van een MER voor de omleiding/omlegging van de N303. Daarin is onder meer verwoord dat uit het verrichte onderzoek is gebleken dat er een ontsluitingsstructuur ten zuiden van de A1 mogelijk is, waarbij Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek voldoende worden ontsloten zonder afhankelijk te zijn van het project omlegging N303. Dit maakte de ontkoppeling van de N303 met de aanleg van de bedrijventerreinen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid mogelijk. In het MER is wel beschreven dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het onderhavige MER en het MER voor de N303. Beschreven is op welke wijze het onderhavige MER en het MER N303 op elkaar zijn afgestemd. Verwezen zij dienaangaande naar paragraaf 3.1 en hoofdstuk 10 van het MER. Ook in het geactualiseerde verkeersmodel is rekening gehouden met de aanleg van de N303 zodat de effecten daarvan bij de planvaststelling van het onderhavige plan zijn betrokken. Wij wijzen er verder nog op dat deze grief van indiener ook door hem is aangevoerd in de beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. De Afdeling heeft deze grief in haar uitspraak van 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, r.o. 4.5 ongegrond verklaard. De Afdeling heeft in hetgeen indiener heeft aangevoerd geen aanleiding gezien voor het oordeel dat de ontkoppeling onvoldoende is onderbouwd. Daartoe is van belang dat in het MER is uiteengezet waarom een ontkoppeling heeft plaatsgevonden en in hoeverre beide rapporten op elkaar zijn afgestemd. Daarbij is vermeld dat een ontsluitingsstructuur ten zuiden van de A1 mogelijk is los van het project omlegging N303. Voorts heeft de raad deugdelijk onderbouwd dat geen sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen beide projecten. Dat eerst wel sprake was van koppeling doet hieraan volgens de Afdeling niet af.
11.17	<i>Zienswijze opnemen ontsluitingsweg via Harselaar-Driehoek:</i> Het feit dat de ontsluiting uit bestemmingsplan Harselaar-Driehoek is opgenomen in dit ontwerp bevestigt dat het bedoeld is voor Harselaar-Zuid en niet tevens voor de Driehoek. Harselaar-Driehoek kan functioneren zonder deze ontsluiting. Het college tracht de ontsluiting veilig te stellen door deze nu op te nemen voor het geval Harselaar-Driehoek bij de Raad van State zou worden vernietigd.
11.17	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De ontsluiting was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan nu deze (ook) noodzakelijk is voor de ontsluiting van Harselaar-Zuid fase 1a en het bestemmingsplan Harselaar Driehoek nog niet onherroepelijk was ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Nu het bestemmingsplan Harselaar Driehoek onherroepelijk is geworden, is de ontsluiting thans niet meer opgenomen in het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a.
11.18	<i>Zienswijze bereikbaarheid hulpdiensten</i> Indiener is van mening dat het plangebied ook zonder ontsluiting via de Verlengde Mercuriusweg ruim binnen 10 minuten is te bereiken vanuit de brandweerkazernes Kootwijkerbroek, Barneveld en Voorthuizen. Het advies van mw. De Lange van de brandweer is dus feitelijk onjuist. Indiener beroept zich hierbij op de ervaring van cliënt als oud brandweercommandant en feitelijk onderzoek. Uit het rapport van Maris volgt dat de route via de "lus" over de grondpositie van cliënt vanuit alle kazernes langer is, los van het risico van vertraging bij de spoorwegovergang.

11.18	<i>Gemeentelijke reactie</i> De Slinger of Lus over Harselaar-Driehoek is onderdeel van het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a betekent dit dat van de verwezenlijking van deze verbinding kan worden uitgegaan, maar dat deze verbinding als zodanig geen onderdeel (meer) vormt van het plangebied. Deze zienswijze is daarom niet meer relevant voor de besluitvorming over Harselaar-Zuid Fase 1a.
11.19	<i>Zienswijze externe veiligheid</i> Het rapport uit 2008 inzake de externe veiligheid is niet meer actueel. Destijds was onvoldoende zicht over de precieze transportroutes en de samenstelling en omvang van de potentieel gevaarlijke transporten. Met name de nu gekozen ontsluiting via een druk bereden spoorwegovergang maakt het noodzakelijk om dit aspect opnieuw te onderzoeken.
11.19	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De conclusies uit het onderzoek uit 2008 (bijlage 37 bij de plantoelichting) zijn nog actueel. Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid. Wij verwijzen naar paragraaf 4.7 van de plantoelichting waarin concreet is ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over het plan heeft verder overleg plaatsgevonden met de betrokken hulpdiensten (bijlagen 38 en 39 bij de plantoelichting). Uit dit overleg zijn geen knelpunten naar voren gekomen.
11.20	<i>Zienswijzen behoefteonderzoek:</i> Zijn eerder ingediende zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1 wordt gehandhaafd. De validiteit van het behoefteonderzoek van Arcadis (2012) wordt betwist. Het rapport gaat uit van een lokale benadering, terwijl het gaat om regionaal beleid. Er wordt niet aangetoond dat het gesuggereerde tekort aan aanbod niet kan worden opgevangen op bestaande terreinen in de regio. Het rapport bevat geen overzicht van het bestaande aanbod in de regio. Verder is voor wat betreft de vervangingsvraag onvoldoende onderbouwd of deze niet kan worden opgevangen door hergebruik van leegstand en herstructurering van bestaande terreinen. In dat verband wordt de SER-ladder wel genoemd in het rapport, maar niet concreet toegepast. Er blijkt nog 121 ha beschikbaar, buiten bestaande bedrijfshallen en herstructurering. Het rapport correspondeert niet met de gemeentelijke structuurvisie, waarin de gemeente voor zichzelf geen taak ziet bij de opvang van bedrijven buiten de regio. Het RPB vormt een onvoldoende onderbouwing voor het bestaan van een behoefte aan extra bedrijventerrein van 34 ha netto. Het terugdringen van leegstand, herstructurering en het bestaande aanbod aan bedrijfspercelen krijgt in dit rapport onvoldoende aandacht waar de vraag naar 186 ha in de regio een overschatting is. De indiener signaleert dat de verkoop van bedrijfskavels op Briellaerd Noord sterk tegenvalt. Hij betwijfelt dat in de periode 2012-202 sprake is van een vraagtekort van 29 – 36 ha, omdat uit het plan blijkt dat Fase 1b vanaf 2024 wordt uitgegeven en Fase 2 door de provincie in het RPB Food Valley on hold is gezet. Verwacht wordt dat de vraag na 2024 verder inzakt. In de onderbouwing van de behoefte is voorts geen of onvoldoende aandacht besteed aan de handreikingen 'verplaatsingen van bedrijven' en de nog beschikbare ruimte op Harselaar-West, Harselaar-Centraal en Harselaar-West West. Voorts heeft geen goed onderzoek plaatsgevonden naar uitbreidingsmogelijkheden op bestaande kavels, de ruimtebehoefte bij bestaande bedrijven en toepassing van de zogenoemde grondwaardekubus. Onderzoek met luchtfoto's is onbetrouwbaar, het is vreemd dat een lijst met concrete vraag naar bedrijventerrein en een lijst van te verplaatsen bedrijven uit het buitengebied ontbreekt. De door arcadis gebruikte BLM methode levert een onbetrouwbaar beeld op, zolang de vraag nog is te op te lossen op bestaand terrein. Om deze redenen is stap 1 van de SER-ladder niet goed uitgevoerd.

	In het MER had opnieuw moeten worden gekeken naar een nulalternatief of een MMA.
11.20	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zowel de behoefte aan bedrijventerrein in de regio en in Barneveld als de consequentie van de toepassing van de SER-ladder op de Barneveldse bedrijventerrein zijn middels diverse onderzoeken in beeld gebracht. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd middels erkende methodieken. De uitkomst van het SER-ladderonderzoek is dat de ruimte op de bestaande bedrijventerreinen in Barneveld al zeer intensief wordt benut en er weinig ruimte winst valt de boeken. De behoefte is vervolgens gecorrigeerd met de te behalen ruimtewinst op bestaande bedrijventerrein waardoor een netto-behoefte resteert. De geprognosticeerde behoefte in het lokale onderzoek past binnen de bandbreedte van de programmering van het Regionaal Programma Bedrijventerrein van de regio FoodValley. Een lijst zoals deze door indiener is benoemd is slechts een momentopname in een bepaalde conjuncturele periode, terwijl het hier gaat om een langdurige behoefte indicatie. Deze modelmatige benadering voldoet als voldoende onderbouwing voor het voorliggende bestemmingsplan en een lijst met te verplaatsen bedrijven heeft geen meerwaarde voor het in kaart brengen van de langdurige behoefte. Verder verwijzen wij naar onze reactie onder punt 3.2 en paragraaf 2.3 van de plantoelichting. Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie o.a. AbRvS 28 mei 2008, nr. 200608226/1), kan gesteld worden dat de m.e.r.-plicht voor wat betreft de categorie “industrieterrein”/“bedrijventerrein” ten volle is geëffectueerd in het kader van het bestemmingsplan “Harselaar-Driehoek” waarin als eerste is voorzien in een deel van de activiteit industrieterreinontwikkeling Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid. De m.e.r.-plicht is thans – om met de woorden van de Afdeling te spreken – uitgewerkt (zie bijvoorbeeld ook ABRvS 21 januari 2009, nr. 200800347/1). In de uitspraak AbRvS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, heeft de Afdeling de (door indiener) geuite materiële en procedurele m.e.r.-grievens overigens ongegrond verklaard (zie r.o. 4 e.v.). De grief dat er in m.e.r.-verband naar andere alternatieven had moeten worden gekeken, is thans niet meer aan de orde. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is rekening is gehouden met het (MER “Ontwikkeling Harselaar-Zuid & Harselaar-Driehoek” d.d. 28 april 2009 (alsmede met de aanvulling “Barneveld Ontwikkeling Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek – aanvulling milieueffectrapport d.d. 19 oktober 2009). Daarnaast is vanzelfsprekend ook rekening gehouden met de Aanvulling MER Harselaar-Zuid (fase 1a)/passende beoordeling/plan-MER (d.d. juli 2012). Over deze Aanvulling (en het onderliggende MER uit 2009) heeft de Commissie m.e.r. overigens een positief toetsingsadvies heeft gegeven (Commissie m.e.r., Harselaar-Zuid Fase 1a, gemeente Barneveld; Toetsingsadvies over het MER en de aanvullende informatie; advies Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 5 februari 2013; rapportnummer 1196-348)). De Commissie heeft ermee ingestemd dat er in het kader van de Aanvulling MER (zie paragraaf 1.1 van die aanvulling) geen nieuwe alternatieven zijn onderzocht.
11.21	<i>Zienswijze Natuur en stikstof</i> Ten aanzien van het aspect natuur en de aanvulling van het MER met een passende beoordeling vanwege stikstofemissie merkt indiener op dat hij vanwege zijn vakantie het rapport nog verder moet bestuderen en op dit punt ook vraagt om een nadere termijn van 2 weken. De eerdere zienswijze wordt ook op dit punt gehandhaafd. Op punt van natuur en landschap wordt opgemerkt dat alle soorten uit het gebied zullen verdwijnen zodat er van verstoring van deze soorten geen sprake meer zal zijn. Flora- en faunawet lijken niet te worden nageleefd. De uitkomsten van de MER wat betreft het aspect Natuur zijn negatief. Met het gegeven dat er overschot bestaat aan plannen voor nieuwe bedrijventerreinen kan niet voldaan worden aan de criteria zoals gesteld in de MER. Voor wat betreft de behoefte aan bedrijventerrein verwijzen wij naar onze reactie bij 11.20 en 3.2. In de aangekondigde aanvullende zienswijze d.d. 17 april 2013 is indiener ingegaan op de

	aanvulling op de passende beoordeling (gedoeld zal zijn op het document "Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a" (d.d. 17 december 2012)). Verzocht wordt om voorafgaande aan het vaststellen van het bestemmingsplan conform de toezegging daartoe inzichtelijk te maken hoe de in de aanvulling saldering precies vorm wordt gegeven. Ook wordt opgemerkt dat de rechten van Gebiedsontwikkeling A1 BV (GA1 BV), Betonproductie Nederland BG en Bosch Betonindustrie BV (BBI) op de instelling aan de Oude Goorderweg 6 door deze partijen zelf wensen te worden gebruikt. Als die rechten worden aangewend ten behoeve van de in de Aanvulling bedoelde saldering, wordt daartegen bezwaar gemaakt.
11.21	<i>Gemeentelijke reactie</i> Na het indienen van de zienswijze d.d. 13 september 2012 is wat betreft de stikstofemissie nader onderzoek verricht. Onder meer naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) is het document "Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a" (d.d. 17 december 2012, bijlage 20 bij de plantoelichting) opgesteld. Daarin zijn de maximale effecten van Harselaar Zuid fase 1a (inclusief verkeer) opnieuw beschouwd voor het Natura 2000-gebied Veluwe. Geconcludeerd wordt dat de stikstofdepositietoename 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. Omdat sprake is van een toename van stikstofdepositie in een overbelaste situatie is toch aangegeven dat er sprake kan zijn van negatieve effecten. Om ieder negatief effect te voorkomen, is in de vorenbedoelde Aanvulling gemotiveerd aangegeven dat er zal worden gesaldeerd, zodat de depositie van stikstof per saldo in het geheel niet toeneemt. Voor de concreet uitgevoerde saldering zij verwezen naar het memo "Onderbouwing mitigatie stikstofdepositie" dat als bijlage 22 bij de plantoelichting is gevoegd. Voor de saldering is gebruikt gemaakt van twee milieuvergunningen. Met de vergunninghouders zijn overeenkomsten gesloten waarin is overeengekomen dat de uit de vergunning voortvloeiende ammoniakemissierechten aan de gemeente worden overgedragen ten behoeve van de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid, waaronder begrepen Harselaar-Driehoek. Middels de overeenkomsten is voorts dwingend gereguleerd dat de milieuvergunningen onherroepelijk worden ingetrokken. Significant negatieve effecten en negatieve effecten voor de aanwezige habitattypen en leefgebieden van habitat- en vogelrichtlijnsoorten van de Veluwe zijn aldus met zekerheid geheel uit te sluiten. De overige Natura 2000-gebieden (Arnhemheen en Veluwerandmeren) liggen op ruime afstand van het plangebied. Voor deze gebieden wordt een zeer beperkte depositietoename berekend (<1 mol N/ha/j). De toename veroorzaakt geen overschrijding van de KDW van habitattypen en de leefgebieden van soorten zijn niet gevoelig voor stikstofdepositie. Significant negatieve gevolgen kunnen voor deze gebieden om die reden worden uitgesloten. Wanneer de mitigerende maatregelen worden genomen worden negatieve effecten op Natura 2000-gebieden voorkomen. Het plan is daarmee niet in strijd met de Natuurbeschermingswet. De Commissie m.e.r. heeft onder meer op basis van de Aanvulling Passende Beoordeling Harselaar-Zuid fase 1a (d.d. 17 december 2012, bijlage 20 bij de plantoelichting) een positief toetsingsadvies gegeven, derhalve ook wat betreft de doorlopen passende beoordeling en de in dat verband getrokken conclusies. Zie bijlage 26 bij de plantoelichting. In het kader van de saldering zal geen gebruik worden gemaakt van de al dan niet bestaande "rechten" op de "instelling aan de Oude Goorderweg 6". Verwezen zij naar het hiervoor aangehaalde memo "Onderbouwing mitigatie stikstofdepositie" dat als bijlage 22 bij

	de plantoelichting is gevoegd. In reactie op de opmerking dat alle soorten uit het gebied zullen verdwijnen en de Flora- en faunawet niet zou worden nageleefd, wijzen wij op onze reactie onder 1.6. Uit het daar genoemde Actualiserend onderzoek volgt dat alleen voor de waterspitsmuis een ontheffing moest worden aangevraagd. Indiening van deze aanvraag heeft plaatsgevonden. Op 29 augustus 2012 heeft de Staatssecretaris van Economische Zaken beslist en geoordeeld dat een ontheffing niet nodig is. Uit het Actualiserend onderzoek volgt verder dat ten aanzien van andere soorten geen verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden en om die reden geen ontheffing benodigd is. Kortom, de Flora- en faunawet wordt door ons nageleefd.
11.22	<i>Zienswijze geluid en geur</i> Voor wat betreft de aspecten geluid en geur merkt indiener op dat hij binnen een termijn van 2 weken zijn zienswijze aanvult op basis van een rapport van Adromi. Het is indiener vooralsnog niet duidelijk of het vaststellen van verhoogde grenswaarden voor de woningen van cliënt nog aan de orde is. De gehanteerde gegevens in de MER voor geluid lijken, gelet op de uitkomsten van het onderzoek van Arcadis niet meer actueel. Er wordt gekozen voor ontheffing van de voorkeurswaarde zonder te bekijken of wel nog wel een leefbare situatie mogelijk is. Het zou juist een signaal moeten zijn de activiteiten niet, of anders uit te voeren. Geluidzonering in het ontwerp is niet adequaat en goed geregeld en in strijd met Wet geluidhinder. Er ontbreekt een belangenafweging bij het verhogen van de voorkeursgrenswaarden bij een aanzienlijk aantal woningen. Er is sprake van saneringssituaties die niet worden opgelost.
11.22	<i>Gemeentelijke reactie</i> Aangezien de MER vooruitlopend is op het bestemmingsplan, valt niet altijd te ontkomen aan het feit dat nieuwere gegevens voor handen zijn dan ten tijde van het MER. Deze eventuele onvolkomenheden worden ondervangen door nieuwe onderzoeken of update van onderzoeken uit te voeren en als onderlegger aan het plan toe te voegen. Zoals al eerder is aangegeven is de “slinger” geen onderdeel meer van dit bestemmingsplan, omdat deze weg al mogelijk is gemaakt in het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Voor de Slinger behoeft op grond van de Wet geluidhinder thans dan ook geen beoordeling meer plaats te vinden voor de woningen langs deze weg. Op basis van het akoestisch onderzoek (oktober 2013, zie bijlage 32) wordt geconcludeerd dat er in het geheel geen hogere grenswaarden nodig zijn voor dit bestemmingsplan. De woningen van GA1 BV zijn voorts wegbestemd in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. De woningen zullen moeten worden geamoveerd om het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek te kunnen uitvoeren. Op de betrokken woningen het overgangsrecht van het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel gekeken naar de akoestische gevolgen voor de betrokken woningen als gevolg van de verkeersafwikkeling van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Dit is gedaan in een memo van Arcadis van oktober 2013, bijlage 33 bij de plantoelichting. De akoestische gevolgen voor de twee woningen aan de Oude Goorderweg vanwege het wegverkeer over “de slinger” blijven met de berekende maximale geluidsbelasting van 49 en 52 dB (ruim) onder de maximaal te ontheffen hogere grenswaarden voor bestaande woningen in stedelijk gebied van 63 dB. De geluidsbelasting vanwege het verkeer op de slinger voor deze woningen wordt daarmee, mede gelet op de met de ontwikkeling van Harselaar-Zuid fase 1a gediende belangen, aanvaardbaar geacht. Verwezen zij verder naar de genoemde memo van Arcadis.
11.23	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant is de rekenhoogte van 4,5 meter van het rekenpunt dat de woning aan

	de Oude Goorderweg 12 vertegenwoordigt (rekenpunt 111) niet representatief voor de betreffende woning. Vanwege de hoogte van de woning (circa 7 meter) had de rekenhoogte dienen te liggen tussen de 5 en de 6 meter.
11.23	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het rekenpunt is gelegen op 1,5 m boven de verdiepingvloer van de relevante bouwlagen van de woning. Gezien de aard van de woning, met een begane grond vloer met een hoogte van 3 m is het rekenpunt van 4,5 m representatief voor de woning. Deze werkwijze komt overeen met de werkwijze zoals aangegeven in het “Handboek Akoestisch Onderzoek Wegverkeerslawaaï 2009” van Rijkswaterstaat (HAOW2009).
11.24	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant wordt zowel de woning aan de Oude Goorderweg 9 alsmede de woning aan de Oude Goorderweg 12 vertegenwoordigd door slechts één rekenpunt. Gelet op de situering van de woningen ten opzichte van de nieuw aan te leggen weg alsmede ten opzichte van de overige bij het onderzoek betrokken wegen hadden beide woningen vertegenwoordigd moeten worden door minimaal 4 extra rekenpunten (ten minste op iedere gevel één rekenpunt).
11.24	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De woningen Oude Goorderweg 9 en 12 zijn niet aanwezig in de geluidszone van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg van bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. Wel zijn de woningen aanwezig binnen de in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek geprojecteerde “Slinger”. Deze (geprojecteerde) weg wordt niet gewijzigd, waardoor er geen juridisch kader aanwezig is voor een reconstructie-onderzoek Wgh. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is wel bekeken wat de gevolgen zijn indien het bedrijventerrein wordt aangelegd en het bedrijventerrein aan de noordzijde wordt ontsloten via de Slinger. De akoestische gevolgen zijn berekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder. De rekenpunten zijn daarbij gelegen op de gevels die de hoogste geluidsbelasting zullen ondervinden vanwege de Slinger. De gemeente is van mening dat de akoestische gevolgen van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a voor deze woningen aanvaardbaar is, gelet op de hoogte van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï van de Slinger, de ondergeschikte bijdrage van dit plan voor de totale geluidsbelasting. Daarbij geldt dat beide woningen zijn wegbestemd en het de verwachting is dat beide worden geamoveerd ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek.
11.25	<i>Zienswijze:</i> In bijlage 1 is een overzicht vermeld van de intensiteiten op de nieuwe ontsluitingsweg, hierbij wordt uitgegaan van 4 wegdelen. Deze komen echter niet overeen met het akoestisch rekenmodel dat uitgaat van 7 wegdelen. In het akoestisch rekenmodel ligt de intensiteit op het wegdeel 31 ruim 2.000 mvt/etmaal lager dan op de aansluitende wegdelen. Dit is niet onderbouwd, het lijkt hierop dat er sprake is van een foutieve modellering en dat de te verwachten intensiteiten op dit wegdeel hoger zijn dan in het model nu mee is gerekend.
11.25	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor het akoestisch onderzoek zijn de intensiteiten van de nieuwe ontsluitingsweg overgenomen uit de verkeersonderzoeken van Goudappel Coffeng, afkomstig uit de “Notitie uitgangspunten, Prognosemodellen 2022” van 5 juni 2012 en de notitie “Aanvullende notitie Prognosemodellen 2022” van 19 december 2012 (bijlagen 9 en 23 bij de plantoelichting). Hoewel de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg is opgesplitst in meer of minder wegdelen, zijn de intensiteiten conform de verkeersonderzoeken. De opsplitsing van meer/minder wegdelen dan zoals aangehouden in het verkeersmodel heeft steeds een oorzaak in verband met het akoestisch onderzoek (bijvoorbeeld een ander wegdektype of rijsnelheid etc.). Het aangegeven wegdeel 31 was inderdaad op een onlogische plaats geknipt in een wegdeel van 3.400 mvt/etmaal (noordelijk deel ter hoogte van de woningen) en een deel van 5.769 mvt/etmaal (zuidelijkdeel). De “knip” had iets zuidelijker moeten liggen ter hoogte

	van de aansluiting Hanzeweg/Grote Bosweg. De “knip” is daarom verplaatst naar de aansluiting Hanzeweg/Grote Bosweg. Hierdoor wordt een iets lagere geluidsbelasting berekend op de woningen van indiener aan de Oude Goorderweg, aangezien het wegdeel met de hogere intensiteit minder ver doorloopt in noordelijke richting. De aanpassing leidt dus tot een lagere uitkomst.
11.26	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant is er vanuit gegaan dat de nieuwe ontsluitingsweg(en), ook wel vermeld als noordzuid-as, bedoeld voor Harselaar-Zuid, in stedelijk gebied (binnen de bebouwde kom) is gelegen. In het kader van de betreffende procedure (bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a) is er geen aanleiding te veronderstellen dat de nieuw aan te leggen weg(en) in het betreffende gebied een andere situering (ten aanzien van de bebouwde kom) zal (zullen) kennen dan nu het geval is, namelijk buiten de bebouwde kom. De Oude Goorderweg (qua ligging enigszins vergelijkbaar met de nieuwe ontsluitingsweg) is immers thans buiten de bebouwde kom (buitenstedelijk) gelegen. Voor zover na is kunnen gaan, is verder nergens gemotiveerd waarom de nieuwe ontsluitingsweg(en) in stedelijk gebied (binnen de bebouwde kom) zijn gelegen. Kortom, op basis van voorstaande lijkt de toetsing aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet juist te zijn.
11.26	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De nieuwe ontsluitingsweg zal op een nieuw bedrijventerrein komen te liggen. Het bedrijventerrein zal worden opgenomen binnen de bebouwde kom van Barneveld. Hiervoor zal de gemeenteraad voor de vaststelling van dit bestemmingsplan een verkeersbesluit nemen ten behoeve van de verlegging van de bebouwde kom grens. Omdat de weg op dat moment in de bebouwde kom zal komen te liggen, kan aangesloten worden bij de normering die geldt voor wegen gelegen in stedelijk gebied. Overigens is de optredende geluidsbelasting vanwege de ‘slinger’ met maximaal 52 dB ruim gelegen onder de maximale ontheffingswaarde voor woningen in stedelijk gebied (maximale ontheffingswaarde 63 dB), maar ook onder de maximale ontheffingswaarde voor woningen buiten het stedelijke gebied (maximale ontheffingswaarde 58 dB).
11.27	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant vindt noch in het Besluit Hogere Waarden Wet geluidhinder Harselaar-Zuid Fase 1a noch in het akoestisch rapport daadwerkelijke toetsing plaats aan het provinciaal beleid van de berekende niveaus (waarvoor het verzoek om hogere waarden wordt gedaan) op de woningen aan de Oude Goorderweg.
11.27	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Toetsing aan het geluidbeleid/beleid hogere waarde van de provincie is niet aan de orde. Er worden geen hogere grenswaarden vastgesteld voor de betrokken woningen. Indien dit overigens het geval zou zijn geweest, zou voor de woningen aan de Oude Goorderweg getoetst moeten worden aan het gemeentelijke beleid aangezien B&W van de gemeente Barneveld het bevoegd gezag zou zijn.
11.28	<i>Zienswijze:</i> Volgens indiener bedraagt de geluidbelasting op een gevel van een woning aan de Oude Goorderweg volgens het akoestisch rapport maximaal afgerond (60,53) 61 dB. Dit betekent de geluidwering van de gevel(s) van de woningen tenminste 28 dB dient/dienen te bedragen. Gelet op het feit dat beide woningen niet van recente datum zijn, zal de geluidwering van de gevel(s) naar verwachting rond de 20 dB bedragen. Dit betekent dat niet voldaan kan worden aan de eis vermeld in de Wet geluidhinder, namelijk een binnengeluidniveau van 33 dB bij bestaande woningen. In het akoestisch rapport wordt gesteld dat de geluidwering van de gevels van de woningen nog nader onderzocht dient te worden in een aanvullend gevelonderzoek. Zover na is kunnen gaan, maakte een aanvullend gevelonderzoek geen deel uit van de hogere waarde procedure.
11.28	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals eerder is aangegeven, is van vaststelling van hogere grenswaarden geen sprake. Beoordeling van de binnenwaarden van de betrokken woningen is daarmee eveneens niet

	aan de orde. Overigens blijkt uit het de memo van Arcadis van oktober 2013 (bijlage 33 bij de plantoelichting), dat de maximale geluidsbelasting voor de woningen aan de Oude Goorderweg 52 dB bedraagt. Voorts verwijzen wij naar de reactie bij 11.22 t/m 11.27, zoals hiervoor opgenomen.
11.29	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant wordt in het aanvraagformulier voor de hogere waarde voor bron-, overdracht- en overige maatregelen verwezen naar het akoestisch rapport. Echter, het akoestisch rapport gaat slechts summier in op bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen. Niet overwogen wordt geluidreducerend asfalt, in relatie tot het aspect dat bij nieuwaanleg de eventuele meerkosten gering zullen zijn. Er wordt in het geheel niet ingegaan op de stedenbouwkundige mogelijkheden, zoals de daadwerkelijke noodzakelijkheid van de weg, het eventueel kort langs de bestaande bedrijfsbebouwing leggen van de weg etc.
11.29	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals eerder is aangegeven is de Wet geluidhinder niet van toepassing op de woningen aan de Oude Goorderweg, zodat daarmee ook geen sprake is van het vaststellen van hogere grenswaarden noch van een reconstructie voor de betrokken woningen. Onderzoek naar bron- of overdrachtsmaatregelen is daarmee op grond van de Wet geluidhinder ook niet aan de orde. Hoewel op grond van de Wet geluidhinder dus geen verplichtingen bestaan, zijn de akoestische gevolgen van het gebruik van de "Slinger" wel onderzocht (zie de memo van Arcadis van oktober 2013, bijlage 33 bij de plantoelichting). Hoewel de optredende geluidsbelasting aanvaardbaar wordt geacht, is wel gekeken naar de mogelijkheid om eventueel maatregelen te treffen. De aanpassing van de situering van de weg e.d. is niet meer aan de orde, aangezien dit reeds in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek is afgewogen en vastgelegd. Bronmaatregelen kennen voorts overwegende bezwaren vanuit verkeerskundig en civieltechnisch opzicht (geluidsarm asfalt wordt door zwaar verkeer in de bocht kapot gereden en gelet op de functie zijn geen reële andere bronmaatregelen mogelijk) en schermmaatregelen zijn ter plaatse op grond van het DMC ondoelmatig.
11.30	<i>Zienswijze:</i> Volgens reclamant lijkt het erop dat in dit geluidsonderzoek al het verkeer dat zou worden afgewikkeld over de oost/west-verbinding is weggelaten. Dit gelet op de titel van deelgebied 4.4. (blz. 26), Hierin staat tussen haakjes de oost/west-as nog vermeld, maar dit deel wordt niet meer uitgewerkt en lijkt als het ware uit dit geluidsonderzoek geknipt. Hoe dan ook vallen de gebruikte verkeersintensiteiten niet te relateren aan de verkeersintensiteiten welke elders in de onderbouwing van het ontwerp bestemmingsplan zijn gebruikt. Dit ook omdat het gebruikte verkeersmodel op deze route aanzienlijk grotere hoeveelheden verkeer laat zien.
11.30	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De oost-west verbinding is niet meer aanwezig in het akoestisch rapport. Deze verbinding is immers geen onderdeel van het voorliggende plan en zal pas later in uitvoering komen. Als dit nog ergens in het rapport aangegeven staat/ stond is dit abusievelijk blijven staan en had dit moeten worden verwijderd/aangepast. De gehanteerde verkeerscijfers in het akoestisch rapport zijn gebaseerd op een verkeersmodel exclusief de genoemde oost west verbinding.
11.31	<i>Zienswijze:</i> In het verkeersmodel wordt afgeweken van het uitgangspunt om te werken met CROW-cijfers. Echter de onderbouwing om hiervan af te wijken ontbreekt. Dit heeft ook gevolgen voor de onderbouwing van de verkeerscijfers. Het is dan aan de gemeente om te onderbouwen welke verkeerstoename wordt verwacht. Deze onderbouwing ontbreekt.
11.31	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Verwezen zij naar onze reactie onder 11.5 en 11.6.

11.32	<i>Zienswijze:</i> De indiener beschikt niet over de laatste aanvulling die door de gemeente aan de Commissie MER is toegezonden. De indiener heeft op 13 februari het verzoek op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur gedaan om deze stukken te ontvangen. De indiener vraagt dan ook een verlenging van de indieningstermijn van 2 weken na ontvangst van de opgevraagde stukken.
11.32	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De betrokken stukken zijn openbaar en ook aan indiener toegezonden.
11.33	<i>Zienswijze water en bodem</i> Ten aanzien van de aspecten water en bodem wordtesignaleerd dat het onderzoek mogelijk niet meer actueel is. Ook deze zienswijze zal hij mogelijk binnen 2 weken aanvullen. Voor wat betreft het punt van aanleg, realisatie en beheer wordt gesteld dat de bodemverontreiniging bij Vink beter in beeld gebracht dient te worden. Dit mede doordat BBI afhankelijk is van schoon grondwater. Ondanks forse overschrijdingen van interventiewaarden komt gemeente niet tot de conclusie dat bodem een beletsel is. Bodemrapporten zijn echter niet ter inzage gelegd waardoor dit niet te controleren is. Kwaliteit van grondwater is voor BBI zeer belangrijk. BBI vindt deze houding laconiek en onzorgvuldig mede gezien de verontreiniging bij Vink. De opmerking dat nieuwe verbindingswegen geen extra verkeer aantrekken en de run-off en verwaaiing daardoor niet als negatief worden beoordeeld wordt betwist. Zonder nieuwe infrastructuur in z'n volledigheid kan Harselaar-Zuid niet worden aangelegd. De brug over de EHS-zone geeft waarschijnlijk verslechtering van de waterkwaliteit door run-off en verwaaiing van vervuiling naar of in de beek. Ditzelfde geldt voor de aanleg van de lus. Het plan is in strijd met het waterstructuurplan (wateropvang buiten plangebied).
11.33	<i>Gemeentelijke reactie</i> Tot voor kort hielden wij nog vast aan een richtlijn dat de houdbaarheidstermijn van circa vijf jaar voor een bodemonderzoek moest worden aangehouden. Ongeacht het tussenliggende gebruik of de bestemming moest na circa vijf jaar een actualisatie onderzoek worden uitgevoerd. Een op zich bijzonder arbitraire richtlijn. Immers ook na bijv. 2 jaar kan zich een bodembelastende omstandigheid hebben voorgedaan waardoor er een beperking is ontstaan voor gebruik en bestemming een jaar daarop volgend. Het Besluit bodemkwaliteit, maar ook de Wet bodembescherming, stellen echter bewust geen maximale geldigheidstermijn aan een bodemonderzoek. Dit vergt maatwerk en moet dus per situatie door het bevoegde gezag worden bekeken. De geldigheid is onder meer afhankelijk van wat er in de tussenliggende periode is gebeurd met een locatie en de typen verontreinigingen die eventueel in de bodem/grond zijn aangetroffen. Wel kunnen in een beoordelingsrichtlijn of normdocument nadere richtlijnen opgenomen zijn ten aanzien van de geldigheid. Ook in de Wro of het Bro zijn geen houdbaarheidstermijnen voor bodemonderzoek en wateronderzoek opgenomen. Dit betekent voor onderstaande onderzoeken dat de onderzoeksresultaten, tenzij informatie bekend is omtrent opgetreden milieu hygiënische bodembelasting, nog steeds als basis kunnen dienen om te concluderen dat sprake is van aanvaardbare bodemkwaliteit voor de beoogde bestemming en het gebruik. Op dit moment is de grondwatervervuiling vanuit de vuilstort van Vink stationair. Verspreiding is niet aan de orde. Het feit dat BBI afhankelijk is van schoon grondwater kunnen wij echter niet plaatsen. Van onttrekking van grondwater door BBI is geen sprake. Voor wat betreft de verwaaiing het volgende; De verwaaiing van vuil vanaf de specifieke brug heeft naar verwachting een minimale invloed op de waterkwaliteit. In het achterliggende gebied liggen ook meerdere wegen, het vuil/stof van deze wegen komt ook via andere watergangen in de beek. Een grotere verkeersintensiteit kan wel van invloed zijn, daarom zijn er speciale maatregelen m.b.t. de afwatering van bepaalde wegtypen. De invloed van verwaaiing van vuil van een lokale brug is beperkt en daarom wat betreft de waterkwaliteit ter plaatse geen beperking. De benodigde waterberging wordt binnen het plangebied gerealiseerd, namelijk in de watergang langs de noord-zuid as en in de zone langs de Esvelderbeek.

11.34	<i>Zienswijze EHS en ontheffing EHS</i> De eerder verleende ontheffing van de verordening ruimte kan niet worden gebruikt voor het aangepaste plan Harselaar-Zuid Fase 1a. Met het verkleinen van het plangebied is niet langer aangetoond dat de ontwikkeling niet kan plaatsvinden buiten de zoekzone. Voorts is niet duidelijk dat de natuurdoelen worden gehaald, nu het inrichtingsplan van de Esvelderbeekzone uitgaat van de ontwikkeling van de hele beekzone en het aangepaste plan hiervan maar een deel mogelijk maakt. De door gemeente aangegeven extra aanvullende compenserende en mitigerende maatregelen in het MER beginnen met maatregelen die niet uit MMA is overgenomen. Extra groen is niet aan de orde omdat dat ten koste gaat van uitgeefbaar terrein. Primair staan inkomsten voorop en maatregelen die dit belang aantasten worden niet genomen als dat niet nodig is. Het uitgeven van gronden in de EHS zone en de daarbij behorende versmalling van deze zone is een nadere illustratie van deze houding. Deze houding is anders dan bij de Driehoek. Niet duidelijk is of gemeente en waterschap op één lijn zitten betreffende de beperking van de breedte van de EHS-zone. Evenmin blijkt of inrichtingsplan door waterschap goedgekeurd is. Als goedkeuring er niet is, is de watertoets niet voldoende zorgvuldig.
11.34	<i>Gemeentelijke reactie</i> De EHS-zone zoals deze nu bekend is, is tijdens de vaststelling van de provinciale structuurvisie onderdeel geweest van discussie. In het kader van de herbegrenzing is reeds aangegeven dat deze zone door delen van het plangebied Harselaar-Zuid loopt. Hierop heeft de provincie aangegeven dat dit wordt aangepast na besluitvorming van het bestemmingsplan. De regeling ten aanzien van de EHS is thans neergelegd in de provinciale Verordening Gelderland. Deze verordening is op 15 december 2010 vastgesteld. Bij besluit van Provinciale Staten van 27 juni 2012 is deze verordening herzien. Deze herziene verordening is op 11 juli 2012 in werking getreden. Onder vigeur van de oude ruimtelijke verordening is geconstateerd dat het toenmalige plan in strijd is met artikel 19.4 (Ecologische Hoofdstructuur). Om die reden hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland op 1 september 2011 ontheffing verleend. In de thans geldende verordening zijn de diverse ontheffingsbevoegdheden komen te vervallen en zijn de afwegingskaders daarop aangepast, zo ook het afwegingskader met betrekking tot de EHS. Aan de eerder verleende ontheffing komt in zoverre dan ook geen betekenis meer toe. Het is gelet op de herziene verordening niet nodig (de verordening biedt daartoe ook geen bevoegdheid meer) om voor het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a een nieuwe ontheffing bij Gedeputeerde Staten aan te vragen. Vooropgesteld zij dat met de vaststelling van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a en de ontwikkeling van de betreffende gronden tot bedrijventerrein geen juridische verplichting ontstaat om de gehele EVZ te realiseren. Van belang is dat het bestemmingsplan voldoet aan de regeling voor de EHS uit de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Dat is het geval. Gelet op deze verordening is een deel van het plangebied gesitueerd in de "EHS-Verbindingszone". De met het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a mogelijk gemaakte bedrijfsbestemmingen zullen significant negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied "EHS-Verbindingszone". Om die reden is het plan niet in overeenstemming met artikel 18.1 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Ingevolge artikel 18.4 van deze verordening zijn de bedrijfsbestemmingen evenwel toegestaan, mits wordt bijgedragen aan de realisering van de natuurdoelen, waarbij de kernkwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien en de realisatie van de natuurdoelen gelijktijdig worden gerealiseerd. Aan deze voorwaarden wordt in dit geval voldaan. Ter toelichting wijzen wij op de Notitie ecologische beoordeling ontwerp Esvelderbeekzone Harselaar Zuid Fase 1A van Bureau Waardenburg d.d. 23 mei 2013 (bijlage 36 bij plantoelichting). Uit deze notitie volgt dat met de inrichting van de Esvelderbeekzone 1A wordt bijgedragen aan de realisering van de provinciale natuurdoelen. Zo kan de Esvelderbeekzone 1A op zichzelf al functioneren als stapsteen amfibie en stapsteen winde. De beek is in de huidige situatie ter hoogte van Harselaar Zuid reeds geschikt als corridor voor winde. Verder functioneert de Esvelderbeekzone tezamen met het zuidelijk gelegen landschap als landschapszone voor de kamsalamander. Wij zien

	daarom ook niet in waarom met de Esvelderbeekzone 1a niet zou worden bijgedragen aan de natuurdoelen. Er is geen (juridische) verplichting om alle maatregelen uit een MMA in het bestemmingsplan over te nemen. De noodzakelijk geachte compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen en gefaciliteerd in het bestemmingsplan. Dit heeft geresulteerd in een plan waarin groen, water, verkeer en bedrijventerrein op een uitgebalanceerde manier met elkaar worden gecombineerd. De waterparagraaf in het bestemmingsplan wordt in samenwerking met het waterschap opgesteld op basis van het inrichtingsplan. Hiermee zitten waterschap en gemeente op een lijn. Het waterschap heeft inmiddels per e-mail bericht geen inhoudelijke opmerkingen meer te hebben over de waterparagraaf zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
11.35	<i>Zienswijze exploitatieplan (rapportage Kuiper & Van Tilborg)</i> In algemene zin wordt gesteld dat de gemeente de kosten structureel te hoog en de inbrengwaarden te laag raamt, waardoor exploitatiebijdragen van particulieren worden gemaximaliseerd. Tevens komt hierdoor het risico van de ontwikkeling teveel bij de particuliere eigenaren te liggen, hetgeen niet past bij het doel van een exploitatieplan, te weten kostenverhaal. Voor wat betreft het prijspeil van plankosten wordt opgemerkt dat de inbrengwaarden onjuist zijn getaxeerd. De gehanteerde inbrengwaarden zijn veel lager dan de complexwaarden, terwijl in de toelichting wel is aangegeven dat van complexwaarden is uitgegaan. Voor de taxatie is uitgegaan van de vergelijkende methode, terwijl in het taxatierapport zelf wordt geconcludeerd dat hiervoor te weinig vergelijkingstransacties beschikbaar zijn. Opvallend is dat uitgegaan wordt van € 40,- per m², terwijl dit ca. 11% lager is dan de aankopen in Harselaar Zuid. Het bedrag is ook lager dan de taxatiewaarden in de Driehoek (€ 45,-). De vergelijking met transacties in de gemeente Oss zijn niet relevant. Gevraagd wordt waarom de residuele grondwaardenmethodiek niet is gehanteerd en waarom niet is uitgegaan van schadeloosstelling op grond van de Onteigeningswet voor de verlengde Mercuriusweg. De veel te lage inschatting van inbrengwaarden biedt de gemeente de financiële ruimte om eventuele extra kosten te verhalen op de eigenaren. Dit is een ongebruikelijke en onevenwichtige insteek jegens de belangen van de grondeigenaren. Voor wat betreft de aangehouden opbrengstprijzen wordt gesteld dat deze te hoog zijn ingeschat en wordt afgeweken van deprijzen bij buurgemeenten, terwijl uitgegaan is van de comparatieve methode. Ten aanzien van het faseringstempo (8 jaar) wordt opgemerkt dat dit gelet op de marktsituatie en de concurrentie vanuit buurgemeenten te hoog is. De totale vraag naar bedrijventerreinen in Barneveld bedraagt 10 ha per jaar. De exploitatie van Driehoek en Zuid tezamen leidt tot een aanbod van 8,25 ha per jaar. De risico's van een te hoog ingeschat faseringstempo worden door de gemeente bij de grondeigenaren gelegd. Ten aanzien van de toegerekende kosten wordt in algemene zin gesteld dat deze onverklaarbaar hoog zijn. Meer concreet betreft het de nutsvoorzieningen, waarbij onduidelijk is hoe kosten worden verdeeld tussen nutsbedrijf en gemeente. Ook de kosten grondwerken bouwrijp maken zijn te hoog, omdat niet het gehele uitgeefbaar terrein hoeft te worden opgehoogd. Een reële raming leidt tot een besparing van 2 miljoen. Een controle op de kosten voor bouw- en woonrijp maken, de hoofdontsluiting, de interne ontsluiting, groen, riolering, bomen en brandkranen is niet goed mogelijk op basis van de beschikbare documenten. De raming voor riolering lijkt te hoog omdat gesteld wordt dat is aangesloten bij de rijweglengtes. In totaal wordt echter 800 m meer riolering geraamd, hetgeen in kosten leidt tot een verschil van € 250.000,- De kosten voor de hoofdontsluiting (zowel kostenopbouw als procentuele toerekening) worden niet duidelijk gemaakt, waardoor beoordeling ook in termen van proportionaliteit, profijt en toerekenbaarheid, niet mogelijk is. Hetzelfde geldt voor bijdragen vanuit andere exploitaties aan Harselaar Zuid Fase 1a. Voorts wordt gesteld dat de structuurvisie onvoldoende aanwijzingen bevat voor de bestedingen ten laste van het fonds voor bovenplanse kosten, om als grondslag te kunnen dienen voor bovenplanse kosten (artikel 6.13 Wro).

11.35	Reactie gemeente De zienswijze op het exploitatieplan door appellant Bosch Beton zijn verwoord in het rapport 'variantberekeningen Exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1A', opgesteld door Kuiper & Van Tilborg d.d. 28 september 2012. In dit rapport worden de volgende (uitgangs)punten betwist: 1. Het door de gemeente aangehouden prijspeelniveau inzake plankosten; 2. De aangehouden taxatie inbrengwaarde; 3. De aangehouden opbrengstprijzen; 4. Het aangehouden faseringstempo; 5. De hoogte van enkele kostenposten; 6. De toerekening van bovenplanse kosten; 7. De beoordeling van het exploitatieplan in algemene zin. Genoemde punten worden hieronder achtereenvolgens behandeld. 1. Het door de gemeente aangehouden prijspeelniveau inzake plankosten Resumé zienswijze: Gevraagd wordt waarom de nominale kosten inzake de plankosten niet is geïndexeerd van 1-1-2010 naar prijspeil 1-1-2012, zoals dat wel voor de andere kosten is gedaan. Reactie: De reden dat voor de plankosten prijspeil 1-1-2010 is aangehouden in het ontwerpexploitatieplan heeft te maken met het gebruikte rekenmodel, dat integraal is opgenomen in bijlage 8. Dit rekenblad, dat deel uitmaakt van de ministeriële ontwerperegeling inzake plankosten is beveiligd. Omwille van de herkenbaarheid van de berekende kosten is het bedrag zoals dat door het rekenblad is uitgerekend opgenomen in de exploitatieopzet. Bij de contante waarde berekening is, zoals Kuiper & Van Tilborg ook onderkent, wel op een juiste wijze door de gemeente rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie van 3% gedurende een periode van twee jaar. De plankosten zijn voor het vast te stellen exploitatieplan opnieuw bepaald. Voor een beter begrip is daarbij prijspeil 1-1-2014 aangehouden. Deze kosten zijn daarmee direct vergelijkbaar met de andere kostenposten die ook op genoemd prijspeil zijn vastgesteld. 2. De aangehouden taxatie van inbrengwaarde Resumé zienswijze: a. De door gemeente gehanteerde inbrengwaarde is op onjuiste wijze tot stand gekomen en te laag vastgesteld. b. Daarnaast wordt gesteld dat de inbrengwaarde voor appellant moet worden gebaseerd op volledige schadeloosstelling omdat sprake is van onteigening. c. De appellant maakt zich zorgen dat door de te laag ingeschatte inbrengwaarde eigenaren wellicht niet instaat zijn hun perceel te ontwikkelen. De veel te lage inschatting van inbrengwaarden biedt de gemeente de financiële ruimte om eventuele extra kosten te verhalen op de eigenaren. Dit is een ongebruikelijke en onevenwichtige insteek jegens de belangen van de grondeigenaren. Reactie: a. De taxatie van de inbrengwaarden is door een onafhankelijke deskundige uitgevoerd conform de eisen die hieraan door de wet worden gesteld. Bij de totstandkoming van de inbrengwaarde is -anders dan hetgeen Kuiper & Van Tilborg suggereren- wel degelijk de complexwaarde beschouwd, zij het op basis van de vergelijkingsmethode. De waarde van de agrarische gronden is immers gestegen van €5 tot €10 per m2 naar €35 per m2 (prijspeil 1 juli 2012 in het ontwerpexploitatieplan) – voor de nieuwe functies. Bij het bepalen van de inbrengwaarde is, zoals eerder aangehaald, uitgegaan van de vergelijkingsmethode, welke kan worden toegepast (ABRvS 25 mei 2011). Dat deze inbrengwaarde lager ligt dan eerder gehanteerde inbrengwaarde wordt veroorzaakt door een andere prijspeildatum van de taxatie en veranderende marktomstandigheden. De gemeente is dan ook van mening dat de inbrengwaarde op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Overigens is de taxatie van de inbrengwaarden ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan geactualiseerd door een onafhankelijke deskundige. De waarde van de gronden is thans bepaald op €32,50 per m2 (prijspeil 1 juli 2014).
-------	---

	Deze taxatie is integraal in de bijlagen 6 van het exploitatieplan toegevoegd. b. Vooralsnog gaat de gemeente uit van minnelijke verwerving van de gronden van appellant, hetgeen de basis vormt bij de bepaling van de inbrengwaarde. Pas nadat voldoende duidelijk is dat het aanneemelijk is dat de gronden op onteigeningsbasis worden verworven (of daadwerkelijk tot onteigening wordt overgegaan), zal de inbrengwaarde voor appellant hierop worden aangepast (ABRvS 1 juni 2011) c. Dat appellant zich zorgen maakt dat eigenaren wellicht niet instaat zijn hun percelen te ontwikkelen door de te lage inbrengwaarde wordt niet begrepen. Indien bedoelt wordt dat de inbrengwaarde verhoogd moeten worden –hetgeen in lijn is met het voorgaande betoog van appellant- kan gesteld worden dat de inbrengwaarde aanzienlijk verhoogd kan worden zonder dat dit leidt tot een tekort op de grondexploitatie. Het plan is ook in die situatie economisch uitvoerbaar. Dit verandert niets ten aanzien van het totaal van de voorzienbare kosten die uiteindelijk moeten worden verhaald. De opmerking roept enige verbazing op, temeer appellant in het geheel geen uitgiftebare gronden in eigendom heeft. Daarentegen is de gemeente eigenaar van ruim 70% van de gronden binnen het exploitatiegebied en zal dit -in de lijn van de redenering van appellant- vooral de gemeente zelf treffen. De gemeente herkent zich in het geheel niet in de gesuggereerde werkwijze. De exploitatieopzet zoals gebruikt in het vastgestelde exploitatieplan is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij zonder uitzonderingen de Wro-systematiek is gevolgd. De inbrengwaarde, planschadekosten en uitgifteprijsen zijn door onafhankelijke deskundigen bepaald en recent, ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan, geactualiseerd. De plankosten zijn gebaseerd op de ministeriële ontwerperegeling 'plankosten exploitatieplan' (jan 2010). Alle kosten voor bouw- en woonrijpmaken zijn zorgvuldig tot stand gekomen op basis van gemeentelijke ervaringscijfers. De verdeling van de kosten voor de bovenwijkse voorzieningen is zorgvuldig tot stand gekomen door gebruik te maken van een verkeersmodel en rekening te houden met alle mogelijke voorzienbare ontwikkelingen. De start van de exploitatie en fasering van kosten en opbrengsten is heroverwogen en mede gebaseerd op een actualisatie van de behoefte-raming. De exploitatieopzet is derhalve gebaseerd op realistische uitgangspunten en overwegingen die op dit moment de gemeente ter beschikking staan. Indien blijkt dat deze kosten te hoog geraamd zijn volgt bij de eindafrekening op basis van nacalculatie een terugbetaling. Afdeling 6.4 uit de Wro voorziet hierin. 3. De aangehouden opbrengstprijzen Resumé zienswijze: De gehanteerde uitgifteprijsen zijn te hoog in vergelijking met omliggende gemeenten. Reactie: Bij de bepaling van de uitgifteprijsen (door onafhankelijke deskundige Midden Nederland Makelaars) is ook gekeken naar de ligging en positie van Barneveld en die van Harselaar-Zuid in het bijzonder. Deze ligging is uitstekend (centraal Nederland, nabij A1). Het zondermeer toepassen van de uitgifteprijsen zoals deze in andere gemeenten wordt toegepast zou hier aan voorbij gaan. De opbrengstprijzen zijn ten behoeve van het vast te stellen exploitatieplan geactualiseerd. Van belang is of het totaal van de grondopbrengsten voldoende is om het totaal van de voorzienbare kosten te dekken. Conform het ontwerpexploitatieplan is, op basis van door de gemeente gekozen realistische uitgangspunten, sprake van een overschotlocatie. Er is sprake van een positief exploitatieresultaat. Een daling van de uitgifteprijsen zal derhalve niet direct leiden tot andere resultaten inzake de hoogte van de te verhalen kosten. 4. Het aangehouden faseringstempo Resumé zienswijze: De door de gemeente gehanteerde fasering van kosten en opbrengsten in het exploitatieplan staat onder druk. Appellant heeft ten aanzien hiervan een tweetal vragen: a. Welke uitgangspunten heeft Arcadis gehanteerd bij de actualisatie van het behoefteonderzoek? b. Waarom heeft de gemeente geen langere doorlooptijd gehanteerd dan de opgenomen 8 jaar?
--	--

	Reactie: a. In de actualisatie van het behoefteonderzoek uit 2012 is een update gegeven van het beschikbare aanbod aan bedrijventerrein inclusief inbreidingsruimte op basis van de SER-ladder, de uitbreidingsvraag op basis van de BLM-methodiek, de vervangingsvraag, de extra bovenregionale vraag en de correctie van de inhaalvraag. Op basis van de geactualiseerde gegevens is een de vraag –aanbod confrontatie voor de perioden 2012 – 2020 en 2012 -2040 aangepast. Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan en exploitatieplan is de behoefte geactualiseerd. Voor een gedetailleerde beschrijving van het onderzoeken verwijzen wij u naar de toelichting van het bestemmingsplan en het complete onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. b. De door de gemeente gehanteerde fasering is onder andere gebaseerd op het door appellant aangehaalde geactualiseerde behoefteonderzoek (Actualisering behoefte bedrijventerreinen 2012 gemeente Barneveld, Arcadis 21 juni 2012, bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) en acht deze haalbaar en realistisch. Deze geactualiseerde behoefteeraming toont aan dat de vraag om bedrijventerreinen te Harselaar nog steeds ruim aanwezig is – anders dan Kuiper & Van Tilborg suggereert. Omdat de gemeente ruim 70% van de gronden in eigendom heeft kan zij -mede hierom- in belangrijke mate invloed uitoefenen op de fasering en hierop sturen. In het exploitatieplan zijn in de ‘Eisen en regels’ geen koppelingen of faseringen opgenomen gekoppeld aan een termijn of datum. De gemeente is derhalve niet persé gehouden aan de fasering van kosten en opbrengsten zoals deze is gehanteerd in de exploitatieopzet van het exploitatieplan. De gehanteerde fasering van kosten en opbrengsten zal, indien gewenst, bij een herziening hierop worden aangepast. Het exploitatieresultaat zal, zelfs indien de eerste uitgifte van bouwrijpe kavels later plaatsvindt dan thans is opgenomen in de exploitatieopzet wijzigen maar niet in die mate dat sprake zal zijn van een tekortlocatie. Het totaal van de voorzienbare kosten kan ook in die situatie worden verhaald. De wijze waarop deze worden verdeeld over de verschillende grondeigenaren zal niet wijzigen. Het vervolgens verder uitfaseren waarbij de uitgifteperiode van 8 jaar naar 16 jaar wordt verlengd, zoals Kuiper & Van Tilborg suggereren in een van de berekende varianten, achten wij niet realistisch gezien de behoefte aan bedrijventerreinen voor de omgeving van Barneveld. 5. De hoogte van enkele kostenposten Kuiper & Van Tilborg stelt bij een aantal kostenposten vraagtekens over de hoogte daarvan. Het gaat om (resumé): - Nutsvoorzieningen; - Grondwerken; - Bouw- en woonrijpmaken – onderdelen hoofdontsluiting, wijkontsluiting inclusief bijkomende kosten zoals riolering, groen, bomen en brandkranen; - Planontwikkeling; - Bijdragen aan (bovenwijkse) infrastructurele werken. Reactie: - Het betreft de kosten voor de aanleg van gas en electra (laag- en middenspanning) door Liander. Deze kosten zijn door de gemeente geraamd op basis van (recente) ervaringscijfers. - Deze kosten zijn door de gemeente geraamd op basis van ervaringscijfers. Op dit moment heeft er nog geen hoogte- en terreinmeting plaatsgevonden, evenmin is een gedetailleerde grondbalans opgesteld. Indien blijkt dat deze kosten te hoog geraamd zijn volgt bij de eindafrekening op basis van nacalculatie een terugbetaling. Afdeling 6.4 uit de Wro voorziet hierin. Hetgeen gesuggereerd wordt, dat de kosten voor het ophogen -bijvoorbeeld door hoge grondwaterstanden veroorzaakt door Vink- verhaald moet worden op de veroorzaker is niet juist. Het zijn voorzienbare kosten om het gebied tot ontwikkeling te brengen waarbij rekening dient te worden gehouden met de bestaande situatie en rechten.
--	--

	c. Deze kosten zijn door de gemeente geraamd op basis van ervaringscijfers met in acht name van het inrichtingsplan. De kwaliteitseisen voor de civiele werken zijn integraal opgenomen in bijlage 3. Ten aanzien van beeldkwaliteit is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, hetgeen in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1A wordt toegelicht. In de exploitatieopzet, die integraal is opgenomen in bijlage 5, zijn de diverse kostenposten benoemd, inclusief eenheidsprijzen en hoeveelheden. Onduidelijk is wat appellant nog meer wenst te controleren. De gemiddelde kosten voor bouw- en woonrijpmaken komen voor Harselaar-Zuid Fase 1A uit op ca. €35 per m² bruto terrein. Hetgeen, in relatie tot normatieve bedragen, als gemiddeld kan worden beschouwd (en in overeenstemming met de door appellant geraadpleegde rentmeester Korevaar). Het voorbeeld dat door appellant wordt gegeven waarin gesuggereerd wordt dat de totale weglengte 4.540 m¹ bedraagt en, in afwijking van de toelichting, over een weglengte van 5.340 m¹ riolering wordt aangelegd is een verkeerde weergave van de werkelijkheid. De weglengte binnen het plangebied van het ontwerpexploitatieplan is 5.340 m¹. Het wegnnet op het bedrijventerrein met een totale lengte van 4.540m¹ – ten noorden van de te realiseren brug over de Esvelderbeek- wordt voorzien van DWA én HWA. Het weggedeelte ten zuiden van de brug tot aan de Wesselseweg, met een totale lengte van 800 m¹, wordt alleen voorzien van HWA. Inmiddels is het plangebied zoals opgenomen in het vast te stellen exploitatieplan gewijzigd en zullen de hoeveelheden (weglengtes etc.) van de werken en werkzaamheden hierop worden aangepast. De wegaanleg, inclusief riolering, ter plaatse van de Slinger (gelegen te Harselaar-Driehoek) valt buiten het exploitatiegebied. De HWA voor het wegtrace ten zuiden van de brug naar de Wesselseweg, met een lengte van 800 m is komen te vervallen. Indien blijkt dat deze kosten te hoog geraamd zijn volgt bij de eindafrekening op basis van nacalculatie een terugbetaling. Afdeling 6.4 uit de Wro voorziet hierin. d. De constatering is juist dat de plankosten omlaag gaan als de kosten voor bouw- en woonrijpmaken dalen. e. De verdeling van kosten die betrekking hebben op de bovenwijkse voorzieningen, kostensoort 6.2.4.e uit de Bro, wordt uitvoerig beschreven in de toelichting van het ontwerpexploitatieplan (blz 16 en 17). De bovenwijkse voorziening is een voorziening waar meerdere locaties profijt van ondervinden. De kosten worden daarom ook over de profijtelijke gebieden verdeeld. Om deze kosten te verdelen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel dat de herkomst van het verkeer duidt. Een verkeersmodel dat ook is toegepast voor verschillende (milieu)onderzoeken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de vaststelling van het exploitatieplan zal de gemeente een Nota Bovenwijkse voorzieningen vaststellen. Hierin wordt uitvoerig ingegaan op enkele begrippen, om welke voorzieningen het gaat en welke ontwikkelingslocaties hier profijt van hebben. Een en ander is in genoemde Nota tevens verbeeld op kaart. 6. De toerekening van bovenplanse kosten Resumé zienswijze: Gesteld wordt dat de structuurvisie (2009) onvoldoende aanwijzingen bevat voor de bestedingen ten laste van het fonds voor bovenplanse kosten, om als grondslag te kunnen dienen voor bovenplanse kosten (artikel 6.13 Wro). Reactie: Anders dan gesteld zijn er geen 'bovenplanse kosten' opgenomen in de exploitatieopzet. De te betalen bijdragen aan de hoofdontsluiting hebben betrekking op een 'bovenwijkse voorziening'. Deze is opgenomen als kostensoort, artikel 6.2.4.e, in de Bro en maakt deel uit de voorzienbare kosten. Voor het opvoeren van deze kostensoort is geen structuurvisie noodzakelijk. 7. Beoordeling van het exploitatieplan in algemene zin Resumé zienswijze: Kuiper & Van Tilborg suggereren, namens appellant, in algemene zin dat de gemeente de kosten structureel te hoog raamt, de inbrengwaarden te laag raamt, waardoor exploitatiebijdragen van particulieren worden gemaximaliseerd, het risico van de ontwikkeling teveel bij de particuliere eigenaren ligt, hetgeen niet past bij het doel van een exploitatieplan, te weten kostenverhaal. Reactie: De gemeente herkent zich in het geheel niet in de gesuggereerde werkwijze. De exploitatieopzet zoals gebruikt in het vastgestelde exploitatieplan is zorgvuldig tot stand
--	--

	gekomen waarbij zonder uitzonderingen de Wro-systematiek is gevolgd. De inbrengwaarde, planschadeprijzen en uitgifteprijs zijn door onafhankelijke deskundigen bepaald. De plankosten zijn gebaseerd op de ministeriële ontwerperegeling 'plankosten exploitatieplan' (jan 2010). Alle kosten voor bouw- en woonrijpmaken zijn zorgvuldig tot stand gekomen op basis van gemeentelijke ervaringscijfers. De verdeling van de kosten voor de bovenwijkse voorzieningen is zorgvuldig tot stand gekomen door gebruik te maken van een verkeersmodel en rekening te houden met alle mogelijke voorzienbare ontwikkelingen. De start van de exploitatie en fasering van kosten en opbrengsten is heroverwogen en mede gebaseerd op een actualisatie van de behoefteraming. De exploitatieopzet is derhalve gebaseerd op realistische uitgangspunten en overwegingen die op dit moment de gemeente ter beschikking staan. Indien blijkt dat deze kosten te hoog geraamd zijn volgt bij de eindafrekening op basis van nacalculatie een terugbetaling. Afdeling 6.4 uit de Wro voorziet hierin. De gemeente is de grootste grondeigenaar (ruim 70%) binnen het exploitatiegebied. Een gesuggereerde maximalisering van de kosten komt derhalve voor het grootste gedeelte voor rekening van de gemeente. Het ontwikkelrisico zal -in de lijn van de redenering van appellant- vooral de gemeente zelf treffen. De gemeente distantieert zich derhalve van hetgeen gesuggereerd wordt en benadrukt dat de exploitatieopzet realistisch en zorgvuldig tot stand is gekomen.
11.36.	<i>Zienswijze beantwoording inspraakreactie MER:</i> Met betrekking tot de MER wordt het volgende aangegeven: Verzocht wordt alsnog te reageren op de eerder ingebrachte inspraakreacties op de MER.
11.36.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie o.a. AbRvS 28 mei 2008, nr. 200608226/1), kan gesteld worden dat de m.e.r.-plicht voor wat betreft de categorie "industrieterrein"/"bedrijventerrein" ten volle is geëffectueerd in het kader van het bestemmingsplan "Harselaar-Driehoek" waarin als eerste is voorzien in een deel van de activiteit industrieterreinontwikkeling Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid. De m.e.r.-plicht is thans – om met de woorden van de Afdeling te spreken – uitgewerkt (zie bijvoorbeeld ook ABRvS 21 januari 2009, nr. 200800347/1). In de uitspraak AbRvS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, heeft de Afdeling de (door reclamant) geuite materiële en procedurele m.e.r.-grievens overigens ongegrond verklaard (zie r.o. 4 e.v.). Vorenstaande neemt niet weg dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan nadrukkelijk ook rekening is gehouden met het (MER "Ontwikkeling Harselaar-Zuid & Harselaar-Driehoek" d.d. 28 april 2009 (alsmede met de aanvulling "Barneveld Ontwikkeling Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek – aanvulling milieueffectrapport d.d. 19 oktober 2009, bijlagen 14 en 15 bij de plantoelichting). Daarnaast is vanzelfsprekend ook rekening gehouden met de Aanvulling MER Harselaar-Zuid (fase 1a)/passende beoordeling/plan-MER (d.d. 19 juli 2012, bijlage 18 bij de plantoelichting). Over deze Aanvulling (en het onderliggende MER uit 2009) heeft de Commissie m.e.r. overigens een positief toetsingsadvies gegeven (bijlage 26 bij de plantoelichting).
11.37.	<i>Zienswijze procedurele aspecten MER:</i> Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft niet het advies van de commissie MER ter inzage gelegen. Volgens artikel 7:27 WM (oud) moet ter afronding van de m.e.r. procedure een besluit genomen worden. Het volstaan met het opnemen van een MER paragraaf in de toelichting, is vanwege het ontbreken van de juridische werking van de toelichting niet voldoende. Verzekering van het doorvoeren van de voorgestelde maatregelen in de MER is niet geregeld. Het belang van het afronden van een m.e.r. procedure met een besluit geldt des te meer omdat geen kenbare aanvaardbaarheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden. Het eindadvies van de commissie MER had in de besluitvorming betrokken moeten worden. Artikel 7:37 Wm (oud) bepaalt dat het eindadvies één van de aspecten is die moet worden meegewogen bij het nemen van een besluit tot het afronden van de m.e.r. Bij een besluit dient tevens rekening te worden gehouden met alle gevolgen die de activiteit (de volledige

	aanleg van Harselaar-Zuid en Driehoek) kan hebben voor het milieu. Dat besluit is tot op heden niet genomen. Er dient te worden aangegeven hoe serieus met de opmerkingen van de commissie MER wordt omgegaan. Het is inconsistent wel te toetsen aan de richtlijnen en tussentijds advies maar niet aan het eindadvies. Temeer er anderhalf jaar tussen dit uitgebrachte advies en het ter inzage leggen van het voorontwerp zit.
11.37.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie o.a. ABRS 28 mei 2008, nr. 200608226/1), kan gesteld worden dat de m.e.r.-plicht voor wat betreft de categorie "industrieterrein"/"bedrijventerrein" ten volle is geëffectueerd in het kader van het bestemmingsplan "Harselaar-Driehoek" waarin als eerste is voorzien in een deel van de activiteit industrieterreinontwikkeling Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid. De m.e.r.-plicht is thans – om met de woorden van de Afdeling te spreken – uitgewerkt (zie bijvoorbeeld ook ABRS 21 januari 2009, nr. 200800347/1). De hier aan de orde zijnde grieven zijn grotendeels ook ingebracht in het kader van het ingestelde beroep tegen het (besluit tot vaststelling van het) bestemmingsplan "Harselaar-Driehoek". In de uitspraak ABRS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2, heeft de Afdeling de desbetreffende beroepsgronden ongegrond verklaard (r.o. 4 e.v.). Zo heeft de Afdeling overwogen dat er geen verplichting bestaat om het advies van de Commissie m.e.r. en de ingediende zienswijzen integraal ter inzage te leggen. Verder bevestigt onder meer deze uitspraak dat de stelling dat de m.e.r.-procedure met een expliciet besluit (bijvoorbeeld in het vaststellingsbesluit ter zake van een bestemmingsplan) moet worden afgerond, geen basis in het recht vindt. In paragraaf 4.2 van de plantoelichting wordt aangegeven hoe met de uitkomsten van het MER is omgegaan. Uit de resultaten van het sectorale onderzoek ten behoeve van het MER blijkt, dat bij de uitwerking van de stedenbouwkundige hoofdstructuur al in vergaande mate rekening is gehouden met mogelijke milieueffecten en milieumaatregelen, met name als het gaat om de omvang en invulling van de zone langs de Esvelderbeek, de milieuzonering, de waterhuishouding en de interne ontsluiting. Maatregelen en uitgangspunten die essentieel zijn voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein en het woon- en leefklimaat in de omgeving zijn vastgelegd in het bestemmingsplan. Daarbij gaat het om de externe en interne ontsluitingsstructuur, de zone langs de Esvelderbeek en de milieuzonering. Gewenste maatregelen die niet essentieel zijn voor het al dan niet doorgaan van het voornemen zijn onderdeel van uitgiftebeleid en parkmanagement en worden niet vastgelegd in het bestemmingsplan. De realisatie en instandhouding van de Esvelderbeekzone wordt geborgd door de bestemming Natuur. De benodigde middelen zijn voor het plandeel Fase 1a onderdeel van de planexploitatie, zoals opgenomen in het exploitatieplan. De uit het akoestisch onderzoek volgende maatregelen aan de Wesselseweg zijn ook onderdeel van de planexploitatie en zullen als zodanig ook worden uitgevoerd. De besluiten ten behoeve van de saldering van de mogelijke toename in stikstofemissie worden genomen voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan. Hetzelfde geldt ook voor het beoogde verkeersbesluit (bebouwde kom besluit), waarvan is uitgegaan in het akoestisch onderzoek. In het eindadvies over het MER uit 2009 concludeert de Commissie voor de m.e.r. dat het MER 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. De Commissie doet daarnaast nog een aantal aanbevelingen voor de verdere planvorming. Na de afronding van het MER in 2009 en de toetsing door de Commissie heeft er in het kader van het bestemmingsplan voor de eerste fase van Harselaar Zuid op verschillende punten nader onderzoek (actualisatie en/of verdere uitwerking) plaatsgevonden. In m.e.r.-verband heeft dat geresulteerd in de Aanvulling MER Harselaar-Zuid (fase 1a)/passende beoordeling/plan-MER d.d. juli 2012.

	Uit het MER en de deelstudies blijkt dat fase 1 van Harselaar Zuid kan worden ontwikkeld zonder dat er problemen in de verkeersafwikkeling ontstaan, een nieuwe verbindingsweg richting de A30 is voor de realisatie van de eerste fase niet noodzakelijk. Voor de nieuwe ontsluitingsstructuur en de noodzakelijke reconstructies van bestaande kruispunten is akoestisch onderzoek uitgevoerd. De Commissie voor de m.e.r. vraagt ook aandacht voor de invulling van de ambities zoals opgenomen in de Energievisie en ten aanzien van mobiliteitsmanagement. Deze zijn onderwerp van nadere studie en worden uitgewerkt in overleg met de te vestigen bedrijven.
11.38.	<i>Zienswijze evaluatie MER:</i> Er moet meer dan slechts met een aanzet aandacht besteed worden aan de evaluatie van het MER en mogelijk voortvloeiende aanscherping van de voorgestelde maatregelen. De indiener van de zienswijze geeft aan dat er een onvolledige en onjuiste toetsing aan de richtlijnen en toetsingsadvies is. Tevens ontbreekt een toetsing/uitvoering vergewisplicht met betrekking tot het eindadvies commissie MER.
11.38.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wat betreft de adviezen van de Commissie m.e.r. hebben wij ons ervan vergewist of de adviezen op zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen. Daarbij is ons geen feit of omstandigheid bekend geworden op grond waarvan tot de conclusie zou moeten worden gekomen dat daarvan geen sprake is. Dit punt is overigens ook aan de orde geweest in ABRS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2 (zie r.o. 4.1). De Afdeling heeft de stelling van de gemeenteraad dat voldaan is aan de vergewisplicht geaccordeerd. Wat betreft de wijze van omgaan met de toetsingsadviezen zij verwezen naar het gestelde onder punt 11.37. Dat er voor het opstellen van het MER voor Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek geen aanleiding bestond om nieuwe richtlijnen te laten opstellen, is door de Afdeling uitgesproken in ABRS 27 december 2012, nr. 201105472/1/R2 (zie r.o. 4.5). Er wordt voor Harselaar-Zuid voorzien in evaluatie/monitoring voor het aspect stikstofemissie en –depositie. Een daarop betrekking hebbend memo is als bijlage 27 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
11.39	<i>Zienswijze:</i> Er kunnen nog diverse aspecten worden genoemd over de milieugevolgen die niet of onvoldoende in de MER tot uitdrukking zijn gebracht. Bijvoorbeeld locaties met bodemverontreiniging of cumulatieve geluidsbelasting. De maatregelen die deze gevolgen moeten voorkomen of beperken zijn onvoldoende zeker gesteld. In bestemmingsplan is niet aangegeven op welke wijze en termijn evaluatieonderzoek gedaan wordt naar voorgestelde maatregelen in de MER. De korte aanzet hiervoor is niet in overeenstemming met de richtlijnen hiervoor. De toelichting van het bestemmingsplan bevat een beschrijving van de MER maar deze is juridisch niet bindend. De motiveringsplicht is belangrijk omdat op belangrijke onderdelen tot negatieve oordelen wordt gekomen bij de aanleg van Harselaar-Zuid. Dit betreft verkeer, water, geluid, lucht, landschap en natuur. In de MER worden wel voorstellen gedaan voor beschermingsmaatregelen maar uitvoering is onzeker. De raad dient conclusies te trekken en maatregelen te verbinden waarmee de nadelige gevolgen van de activiteit voorkomen of voldoende beperkt worden.
11.39	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie o.a. AbRvS 28 mei 2008, nr. 200608226/1), kan gesteld worden dat de m.e.r.-plicht voor wat betreft de categorie “industrieterrein”/“bedrijventerrein” ten volle is geëffectueerd in het kader van het bestemmingsplan “Harselaar-Driehoek” waarin als eerste is voorzien in een deel van de activiteit industrieterreinontwikkeling Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid. De m.e.r.-plicht is thans – om met de woorden van de Afdeling te spreken – uitgewerkt (zie bijvoorbeeld ook ABRvS 21 januari 2009, nr. 200800347/1). In de uitspraak AbRvS 27 december 2012, nr.

	201105472/1/R2, heeft de Afdeling de (door de indiener) geuite materiële en procedurele m.e.r.-grievens overigens ongegrond verklaard (zie r.o. 4 e.v.). Aangezien de m.e.r.-plicht is verwerkt, kan thans in zoverre niet meer worden geageerd tegen het MER uit 2009. Anders dan indiener veronderstelt is een MER een hulpmiddel bij de besluitvorming. Er is geen enkele verplichting om de inhoud van een MER te laten doorwerken in het normatieve kader van de besluitvorming. Zoals eerder in deze nota aangegeven, is in paragraaf 4.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan uiteengezet op welke wijze het MER in de besluitvorming is betrokken. De evaluatie van de optredende effecten gebeurt onder andere door middel van monitoring van de luchtkwaliteit (in het kader van het NSL), zonebeheer (geluid) en verkeersmonitoring. Verder zij gewezen op het monitoringsplan ter zake van stikstofdepositie (zie onze reactie onder punt 11.38). Voor de wijze waarop de uitkomsten van het MER en ander milieuonderzoek is geborgd, wordt verwezen naar onze reactie op zienswijze 11.37.
11.40	<i>Zienswijze fasering:</i> In de MER ontbreekt motivering voor fasering. Uitgifte starten aan Westkant zou meer voor de hand liggen. Het ontbreken van grondpositie van de gemeente mag dat niet anders maken. Gewezen wordt op mededingingsrechtelijke effecten. De overheid hoort zich te onthouden van gedragingen die een eerlijke mededinging van andere partijen frustreert. Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente de eigenaren van de Driehoek beschouwd als concurrent. Door uitgiftebeleid kan in de eerste fase niet gesproken worden over een goede OV-verbinding.
11.40	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het beginnen met uitgeven aan de oostkant is vanuit een goede ruimtelijke ordening geen vreemde keuze. De kavels zijn gelegen aansluitend aan bestaand bedrijventerrein en grenzend aan de afvalverwerking/stortplaats. Er wordt voorzien in een voldoende ontsluiting. Er bevinden zich haltes voor openbaar vervoer op ruim 1 km vanaf de eerste fase van de ontwikkeling. De ontsluiting voor langzaam verkeer is betrokken bij de afweging, zie paragraaf 2.4 van de plantoelichting. De voorgestelde fasering is naar onze mening niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
11.41	<i>Zienswijze luchtkwaliteit:</i> Op punt luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat vanwege dalende vraag naar industrieterrein het onzeker is of en zo ja wanneer Harselaar-Zuid Fase 2 gerealiseerd wordt. Ook aan ultrafijnstof, waarvoor formeel geen normen bestaan, moet aandacht gegeven worden. Bij actualisering van de MER zal aandacht moeten worden gegeven aan eventuele maatregelen die genomen kunnen worden om gezondheidsklachten te voorkomen. In Akoestisch onderzoek van Arcadis wordt aangegeven dat Harselaar-Zuid als ontwikkeling is opgenomen in het NSL. Dit blijkt zo te zijn (Harselaar-Driehoek is slechts opgenomen als 12 ha i.p.v. 20ha) waarbij iedere onderbouwing ontbreekt. Slechts een deel van de Wesselseweg is opgenomen, de Mercuriusweg ontbreekt en aan het NSL blijken lagere cijfers doorgegeven. Dit levert een vertekend, geflatteerd beeld op bij luchtkwaliteit.
11.41	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voorlopig gaan wij er van uit dat Harselaar-Zuid fase 2 gerealiseerd zal worden. Op dit moment ligt echter fase 1a voor. Voor het aspect ultrafijnstof bestaat op dit moment geen wettelijke verplichting om bij een ontwikkeling aan bepaalde normen te voldoen. Er zijn op dit moment geen wettelijke normen voor ultrafijnstof. Er behoeft voor Harselaar Zuid Fase 1a dan ook geen onderzoek naar ultrafijnstof plaats te vinden. Het bestemmingsplan is overigens gelegen op voldoende afstand van woningen en scholen

	zodat er geen belemmering vanwege ultrafijnstof zal bestaan. In de praktijk blijkt daarbij dat PM10 (fijnstof) maatgevend is. Aangezien voor PM10 (fijnstof) ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan (zie bijlage 32 bij de plantoelichting), is het zeer aannemelijk dat ook zal worden voldaan aan de nog te ontwikkelen normen voor ultrafijnstof. Daarnaast zijn de normen die naar verwachting voor ultrafijnstof gaan gelden minder streng dan die voor fijnstof. Dit betekent dat alleen bij die activiteiten met een grote omvang, waar in sterke mate ultrafijnstof vrijkomt, knelpunten kunnen ontstaan. Het is gelet op de omvang en de activiteiten die in sterke mate voor ultrafijnstof zorgen, onaannemelijk dat deze bedrijven zich op dit bedrijventerrein zullen vestigen. De ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar-Zuid is onder IB-nummer 207 opgenomen in het NSL. In het NSL wordt in het project rekening gehouden met de ontwikkeling van het gehele bedrijventerrein Harselaar-Zuid. Thans is enkel Harselaar-Zuid Fase 1a aan de orde, welke geheel past binnen de in het NSL als IB-nummer 207 opgenomen ontwikkeling. Formele toetsing aan de grenswaarden kan om deze reden achterwege blijven. Recent zijn wel (onverplicht) luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd voor de aanpassingen aan de aansluiting direct ten noorden van de A1, hetgeen de locatie betreft waar de hoogste concentraties van luchtverontreinigende stoffen verwacht mogen worden. Uit de resultaten blijkt dat ter plaatse wordt voldaan aan de grenswaarden. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteitsregelgeving de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. (zie hiervoor de toelichting van het bestemmingsplan paragraaf 4.9). Het NSL voorziet voorts in een systeem van monitoring en bijstelling indien de ontwikkelingen daarvoor aanleiding geven. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat met het NSL de luchtkwaliteitsnormen als gevolg van Harselaar-Zuid Fase 1a niet gehaald zouden worden.
11.42	<i>Zienswijze archeologie:</i> Voor wat betreft aspect archeologie zijn geen gegevens ter inzage gelegd en is onderzoek kennelijk nog niet afgerond. Indiener van de zienswijze behoudt recht voor om hiertegen bezwaar te maken.
11.42	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Ten behoeve van het gehele bestemmingsplan is archeologisch onderzoek verricht, in eerste instantie door nauwkeurig aan de hand van kaartmateriaal en overige beschikbare gegevens te bezien waar archeologische waarden aanwezig zijn of zijn te verwachten. Archeologisch onderzoek wordt verricht in de vorm van trechtering, zodat steeds nauwkeuriger kan worden aangegeven waar ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn of kunnen worden verwacht. Voor nagenoeg het gehele bestemmingsplan is middels ter plaatse uitgevoerd archeologisch vervolgonderzoek door middel van booronderzoek en proefsleuvenonderzoek nader in kaart gebracht waar de archeologische waarden zijn te verwachten. Deze onderzoeken die grotendeels betrekking hebben op het bedrijventerrein Harselaar Zuid Fase 1a hebben ter inzage gelegen bij het ontwerpbestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a. Waar nog nader vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd, is uitvoering daarvan gewaarborgd middels de in het bestemmingsplan opgelegde dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 1. De verrichte archeologische onderzoeken (ook die in het verleden reeds zijn uitgevoerd betrekking hebben op bijvoorbeeld de reeds aangelegde verlengde Mercuriusweg) zullen voorts bij het vastgestelde bestemmingsplan als bijlage worden toegevoegd. Voor een nadere toelichting op het uitgevoerde onderzoek en de wijze waarop bij het bestemmen van de gronden en bij realisatie rekening wordt gehouden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden verwijzen wij naar de gewijzigde paragraaf 4.13 uit de plantoelichting. Daar wordt ook met een toelichting verwezen naar de betreffende bijlagen bij de plantoelichting waarin de verschillende archeologische deskundigenrapportages zijn opgenomen.
11.43	<i>Zienswijze noodzakelijkheid besluiten andere overheden:</i> In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de milieumaatregelen uit het MMA worden overgenomen waarbij een motivering ontbreekt of dit uitvoerbaar is. Dit met inachtneming van de geldende milieukwaliteitseisen. Daarnaast is niet helder welke besluiten vereist zijn van andere overheden (F&f, Waterwet). Er wordt ten onrechte gesteld dat er geen ontheffing (Flora- en fauna) aangevraagd hoeft te worden mits voldoende mitigerende maatregelen getroffen worden. De rechtsgeldigheid staat niet vast vanwege gebrek aan rechterlijke controle.

11.43	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De MER, in combinatie met de onderzoeken geven een inzicht in de milieumaatregelen en milieu eisen en de uitvoerbaarheid. In het bestemmingsplan wordt veel aandacht gegeven aan de diverse milieuaspecten. Er zijn dan ook geen besluiten waarvan het in de lijn der verwachting ligt dat deze niet verkregen zullen worden. Pas bij feitelijke uitvoering is er een besluit in het kader van de Waterwet nodig. Het aanvragen van nog een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet nodig. Wij wijzen naar het gestelde onder de punten 3.8, 1.7 en 11.21 van deze reactienota.
11.44	<i>Zienswijze Afvalberging Vink:</i> De cumulatieve effecten van de afvalberging/stortplaats dient beter bekeken te worden binnen de MER. De in 1994 gemaakt MER had als achtergrondinformatie gebruikt kunnen worden. In het MER zijn niet concreet maatregelen voorgeschreven om verspreiding van grondwaterverontreiniging of andere nadelige effecten van de stortplaats te voorkomen.
11.44	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij achten het MER voldoende. In haar uitspraak van 27 december 2012 (nr. 201105472/1/R2) heeft de Afdeling duidelijk aangegeven dat er geen grond bestaat voor het oordeel dat het MER wat betreft de cumulatieve effecten onvolledig is (zie de voorlaatste alinea van r.o. 4.5). Met de milieuzonering, de geluidzone en de overige milieumaatregelen zoals vastgelegd in het bestemmingsplan is voldoende geborgd dat de ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a niet zal leiden tot onaanvaardbare milieuhinder ter plaatse van de omliggende woningen. Het MER dient er niet voor om maatregelen voor te schrijven voor individuele gevallen. Dit neemt echter niet weg dat de provincie als bevoegde instantie, de vervuiling en eventuele verspreiding hiervan via grondwater in de gaten houdt. Op dit moment is de grondwatervervuiling echter stationair. Verspreiding is niet aan de orde.
11.45	<i>Zienswijze onteigening:</i> Er zal onteigend moeten worden. De afloop is onzeker. Nut en noodzaak ontbreken. Niet valt in te zien waarom gemeente aan de oostkant in 'niemandsland' wil beginnen. Tegen de begrenzing van het plangebied maakt de indiener van de zienswijze bezwaar met reden dat de overeengekomen vestigingslocatie van BBI wordt doorkruist, de lus qua breedte en loop onzorgvuldig bepaald is, de noodzaak niet aangetoond is. Daarnaast is niet gemotiveerd waarom dit ten koste moet gaan van de woningen aan de Oude Goorderweg 6 en 10 en nummer 9 geraakt wordt. Alleen 12 blijft gespaard. Onteigening lijkt in strijd met de wet omdat uit onderzoek van Van Den Bosch blijkt dat deze ontsluiting niet noodzakelijk is of buiten positie GA1 kan worden aangelegd. Hierbij draagt hij alternatieven aan.
11.45	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Op het moment dat infrastructurele voorzieningen met in dit geval bedrijventerrein worden aangelegd is hier jaren aan planvorming aan vooraf gegaan. Het is niet logisch om te denken dat al de benodigde gronden gemeentelijk eigendom zijn. Het aanleggen op gronden die niet in eigendom zijn, is inherent aan grotere plannen. Dat hiervoor de gronden in sommige gevallen verworven moeten worden is hiervan ook een onderdeel. Voor wat betreft de uitgifte vanuit de oostelijke kant stellen wij dat de keuze niet bepaald wordt door het feit of gronden voor ontsluitingen reeds in bezit zijn. Hier vindt de afweging op ruimtelijke gronden plaats. De ontsluitingslus is één van de benodigde ontsluitingen voor Harselaar Zuid en is niet in strijd met de overeenkomst. De ontsluitingslus is overigens geen onderdeel meer van dit bestemmingsplan, aangezien deze al is mogelijk gemaakt in het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. De ligging van de weg en het profiel zijn zorgvuldig bepaald.

11.46	<i>Zienswijze inpassing Esvelderbeek:</i> De Esvelderbeek wordt ten onrechte betiteld als een beek. De beek bestaat echter uit meerdere afwateringsslootjes die water vanuit kwelbronnen afvoeren naar de beek. Dit is de reden dat deze zone deel uitmaakt van de EVZ waarop bedrijventerrein aanleggen volgens de PVG niet mogelijk is. Overigens valt dat deel ook buiten zoekzone 'Werken'.
11.46	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij de Esvelderbeek (net als bij de andere beken) spreek je over de beek zelf en bij de beek hoort inderdaad een stroomgebied. Het stroomgebied is het omliggende gebied dat via (in dit geval) kleinere watergangen afwatert naar de beek. Het water dat afgevoerd wordt is voornamelijk regenwater. Dat wij de beek niet alleen als watergang beschouwen, blijkt wel uit het feit dat wij gronden bij de beek als natuurgebied inrichten. Wij verwijzen verder naar het gestelde in 11.34.
11.47.	<i>Zienswijze breedte en bestemming verbinding naar Verlengde Mercuriusweg:</i> Opvalt dat de breedte van de lus 40 meter bedraagt. Vanaf de Baron van Nagellstraat tot aan de driehoek is dit slechts 12 meter. De bestemming 'water' aan de binnenkant van de lus valt onder 'verkeer'. Deze doublure dient uit het bestemmingsplan gehaald te worden. Dit kost uitgeefbare grond. De opmerking dat dit geen uitgeefbare grond betreft snijdt geen hout. Met een normale breedte en overbodige bestemming 'water' is de grond prima uitgeefbaar. De gemeente gaat voorbij aan het niet meer ontsloten zijn van de gronden van GA1 aan de binnenkant van de lus, ruim 1ha. Dit is in strijd met beginsel van een goede ruimtelijke ordening.
11.47.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De betrokken verbindingsweg in het plangebied Harselaar-Driehoek ("De Slinger") is geen onderdeel meer van het bestemmingsplan Harselaar—Zuid Fase 1a. Deze zienswijze heeft daarom geen bespreking meer.
11.48.	<i>Zienswijze begrenzing plangebied (Mercuriusweg):</i> Begrenzing van het plangebied is incompleet doordat het eerste deel van de Mercuriusweg vanaf de Baron van Nagellstraat niet is meegenomen, ontbreekt deel van de Stationsweg en Baron van Nagellstraat inclusief spoorwegovergang en geplande tunnel. Inconsistentie bestaat door het wel meenemen van de overgang bij de Oostvenerweg. Dat voor het eerste deel van de Mercuriusweg een artikel 19 procedure (oude WRO) is gevoerd is onvoldoende reden dat deel niet mee te nemen in het bestemmingsplan.
11.48.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In paragraaf 2.4 van de plantoelichting is uitgebreid ingegaan op de voorgenomen wegaanpassingen die worden getroffen om een goede ontsluiting van het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a te realiseren. Waar nodig, gelet op de vigerende planologische situatie, bevat het voorliggende bestemmingsplan een verruiming van de verkeersbestemming om deze voorgenomen aanpassingen te reguleren. Dit is ook de reden waarom enkele delen van de Stationsweg/Baron van Nagellstraat niet worden meegenomen. Het bestemmen van deze gronden is niet nodig om de voorgenomen infrastructurele aanpassingen die benodigd zijn ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a uit te voeren. Hetzelfde geldt voor de tunnel, die niet nodig is voor Harselaar-Zuid Fase 1a (zie ook onze reactie onder 11.49). De bedoelde weg en de overgang bij de Oostvenerweg is inmiddels mogelijk op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek en zal daarom niet meer worden opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Een door middel van een artikel 19 procedure (oude WRO) gevoerde vrijstelling biedt een basis voor de aanleg van de Verlengde Mercuriusweg. Deze Verlengde Mercuriusweg is inmiddels ook aangelegd. Het meenemen is niet noodzakelijk maar wel praktisch in het kader van het actueel bestemmen van de planologische situatie (reden waarom dit deel wel is meegenomen).

11.49	<i>Zienswijze Stationsweg en Baron van Nagellstraat:</i> Begrepen is dat de Stationsweg en de Baron van Nagellstraat tot en met de oprit A1 verdubbeld wordt tot 4 rijstroken. Dit heeft gevolgen voor de geluidszonering en wijziging van het dwarsprofiel. Het volledige deel dient dan ook te worden meegenomen in het bestemmingsplan. Het ligt voor de hand ook de tunnel onder het spoor in dit plan mee te nemen, aangezien deze nodig is voor Harselaar-Zuid
11.49	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De aanleg van ontsluitingswegen dan wel de reconstructie/aanpassing van de bestaande wegen voor zover noodzakelijk vanwege de realisatie van Harselaar Zuid Fase 1a is meegenomen. Omdat er woningen binnen de wettelijke geluidszone van de nieuw aan te leggen of te wijzigen wegen aanwezig zijn, dient er conform de bepalingen uit de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek verricht te worden. Doel van het onderzoek is het toetsen van het plan aan de normen uit de Wet geluidhinder. Dit onderzoek is uitgevoerd en is opgenomen als bijlage 32 van de plantoelichting. Voor wat betreft de veronderstelde verdubbeling merken wij op dat het geen verdubbeling betreft, maar een aanpassing van de bestaande structuur. Het huidige profiel van de Stationsweg is voldoende om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken. De tunnel onder het spoor in de Baron van Nagellstraat is niet opgenomen in dit plan. Hierover zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. De tunnel is overigens niet noodzakelijk ten behoeve van het realiseren van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij wijzen wij ook op paragraaf 4 van de Goudappel Coffeng rapportage "Varianten Harselaar". Daaruit volgt dat het al dan niet realiseren van een tunnelbak geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het studiegebied (waaronder de Stationsweg/Baron van Nagellstraat).
11.50	<i>Zienswijze concurrentie en mededingingsaspecten:</i> Belang grondbedrijf gemeente Barneveld mag niet ten koste gaan van andere grondeigenaren (machtspositie en daarbij het recht een bestemmingsplan op te stellen). Volgens jurisprudentie moet bij de fasering rekening worden gehouden met de belangen van andere grondeigenaren in het gebied en tevens in aangrenzende gebied van de Driehoek, dat als eerste ontwikkeld zou worden. De lusachtige ontsluiting heeft tot effect dat snelle ontwikkeling van de Driehoek wordt belemmerd. Dit kost uitgeefbare grond van GA1 BV. Gemeente beschouwt Driehoek als concurrent van Zuid. De keuze voor fasering vanaf de oostkant heeft mededingingsrechtelijke effecten. Dit geldt ook voor de gemeentelijke houding m.b.t. de realisatie van wateropslag. Voor Harselaar-Zuid wijkt de gemeente af van de verplichting om wateropslag in het plangebied te realiseren. Evenals in Oost en West maar in Driehoek moet het binnen plangebied. Dit gaat ten koste van uitgeefbare grond.
11.50	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het feit dat wij als gemeente een bestemmingsplan opstellen wordt gezien als een machtspositie. Niet duidelijk is hoe de indiener van de zienswijze dit ziet. Wij maken een afweging van belangen, inclusief eigendomssituatie van alle partijen. Voor ons staat daarbij een goede ruimtelijke ordening voorop. Daarnaast wordt het exploitatietechnische gedeelte geregeld in het exploitatieplan waardoor kosten en baten goed worden afgewogen. Er vindt dus wel degelijk een belangenafweging plaats waarbij ook de belangen van de grondeigenaren worden meegenomen. Voorzover de zienswijze betrekking heeft op de ontsluitingslus, merken wij op dat deze geen onderdeel meer vormt van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a, maar reeds onherroepelijk is bestemd in het bestemmingsplan Harselaar Driehoek. De insteek bij nieuwe ruimtelijke plannen is oplossen van waterberging op eigen terrein binnen het bestemmingsplan. De waterberging van Harselaar-Zuid wordt binnen het plangebied opgelost. Wij verwijzen naar paragraaf 4.11 van de plantoelichting. Harselaar-Oost en West zijn bestaande situaties.

11.51	Zienswijze railoverslag Harselaar-Zuid: De kennelijke keuze voor de railoverslag in Harselaar-Zuid doet vermoeden dat het belang van het grondbedrijf en Vastgoed Harselaar Zuid BV voorgetrokken wordt boven het belang van GA1 BV. Over railoverslag in Harselaar-Driehoek viel niet te praten terwijl aangetoond is dat deze minder kosten en beter geschikt is. Ook hierdoor worden ongewenste mededingingsrechtelijke effecten veroorzaakt.
11.51	Gemeentelijke reactie: Niet duidelijk is waarop de kennelijke keuze van railoverslag in Harselaar-Zuid gebaseerd is. Deze maken geen deel uit van de plannen. Van het voortrekken van belangen is geen enkele sprake. Voor wat de railoverslag in Harselaar-Driehoek betreft, willen wij aangeven dat dit niet behoort bij deze procedure.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan en exploitatieplan zullen worden aangevuld en verbeterd mede naar aanleiding van uw zienswijzen.

12.	De heren Joh. van de Bor en Joh. van Elten p/a Wencopperweg 78, 3774 RJ Barneveld	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545397 Datum dagtekening: september 2012
12.1	Zienswijze: Ook als de Mercuriusweg naar de Wesselseweg is gerealiseerd, vrezen indieners nog steeds sluipverkeer vanuit de richting Kootwijkerbroek. Indieners vragen om een afsluiting van de Wencopperweg tussen de Kapweg en de Krollerweg voor doorgaand verkeer. Dit ten behoeve van het overstekend vee en het recreatief fietsverkeer.	
12.1	Gemeentelijke reactie: De Wencopperweg is ingericht als een relatief smalle erftoegangsweg. De genoemde Noord-zuid-ontsluiting (ontsluiting richting de Wesselseweg en via de Verlengde Mercuriusweg richting de A1) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Door de Noord-Zuid-ontsluiting zal een aantrekkelijke route ontstaan ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Wencopperweg doorkruist deze weg. Om te voorkomen dat de Wencopperweg eventueel, ondanks de vanuit verkeerskundig perspectief aantrekkelijke Noord-zuid-ontsluiting, gebruikt gaat worden voor sluipverkeer en daarmee onder omstandigheden toch als ontsluitingsroute van en naar Harselaar-Zuid Fase 1a zou kunnen worden gebruikt, zullen enkele wegvakken op de Wencopperweg in de toekomst voor motorvoertuigen slechts open worden gesteld voor bestemmingsverkeer. Het betreft een wegvak van de Wencopperweg tussen de Stationsweg en het begin van het plangebied Harselaar Zuid Fase 1a en een wegvak van de Wencopperweg tussen 't Hoefslag en de Plaggenweg. Het vorenstaande leidt ertoe dat de oversteekbaarheid van de Wencopperweg voor vee en de verkeersveiligheid van fietsers zal worden verbeterd.	
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan. Wel is de plantoelichting mede naar aanleiding van uw zienswijze gewijzigd en aangevuld.	

13.	Belangengroep Stationsweg e.o. H. va Veldhuizen en H. Looijen p/a Stationsweg 169, 3771 VG Barneveld	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545394 Datum dagtekening: 12 september 2012
13.1.	Zienswijze: Indiener is van mening dat een gedegen infrastructureel plan ontbreekt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen uit het bestemmingsplan kan opvangen. Het voorliggend bestemmingsplan en het onderliggend onderzoek zijn	

	zodanig opgezet dat er geen afhankelijkheid bestaat tussen het bestemmingsplan en de infrastructurele projecten (Harselaartunnel en N303). In de voorgaande MER-rapportage was het een 'must' om in fase 1 de aansluiting van Harselaar-Zuid met de Stationsweg te realiseren (oost-west-verbinding). Zijn in juni 2011 geen afspraken gemaakt dat deze wederzijdse afhankelijkheid wel bestaat?
13.1	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gelet op de ingediende zienswijze van de Belangengroep is (ook op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage) in de Goudappel Coffeng rapportages "Prognosemodellen 2022 – Aanvullende notitie" en "Varianten Harselaar" (beide d.d. 19 december 2012 en opgenomen als bijlagen 23 en 24 bij de plantoelichting) een nadere onderbouwing en toelichting gegeven op het geactualiseerde verkeersmodel en de daaruit gegenereerde aantallen verkeersbewegingen van motorvoertuigen binnen het plangebied en in de ruime omgeving hiervan. Tevens is in de rapportage "Varianten Harselaar" uitgebreid ingegaan op de nut/noodzaak van de meest relevante ontsluitingswegen van Harselaar Zuid Fase 1a, waaronder de verbinding naar de Wesselseweg en de doortrekking van de Mercuriusweg ('slinger'). De toelichting van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp is hierop aangepast, zie paragraaf 2.4. Mede gelet op de onderbouwing neergelegd in deze rapportages zijn wij van mening dat met de gekozen verkeersontsluiting zowel in de nabije toekomst als in de verre toekomst sprake zal zijn van een voldoende, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij zal, juist gelet op de voorgestelde aanpassingen van de wegenstructuur en onder meer gelet op de verkeersaantallen afkomstig uit het verkeersmodel, geen onaanvaardbare verkeershinder ontstaan op de bestaande wegen. De tunnel onder het spoor in de Baron van Nagellstraat is inderdaad niet opgenomen in dit plan. Hierover zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. De tunnel is overigens niet noodzakelijk ten behoeve van het realiseren van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij wijzen wij ook op paragraaf 4 van de Goudappel Coffeng rapportage "Varianten Harselaar". Daaruit volgt dat het al dan niet realiseren van een tunnelbak geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het studiegebied (waaronder de Stationsweg/Baron van Nagellstraat). Zie tevens onze reactie onder punt 1.2. Voor wat betreft de relatie met de N303 wijzen wij op het volgende. In het MER (zie onder meer paragraaf 1.1 en 3.1) is helder uiteengezet waarom er na de voorfase van de m.e.r.-procedure besloten is om in het vervolgtraject een scheiding aan te brengen tussen enerzijds het opstellen van een MER voor de twee bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek en anderzijds het opstellen van een MER voor de omleiding/omlegging van de N303. Daarin is onder meer verwoord dat uit het verrichte onderzoek is gebleken dat er een ontsluitingsstructuur ten zuiden van de A1 kan worden gerealiseerd, waarbij Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek voldoende worden ontsloten zonder afhankelijk te zijn van het project omlegging N303. Dit maakte de ontkoppeling van de N303 met de aanleg van de bedrijventerreinen Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid mogelijk. Van een onlosmakelijke samenhang is naar onze mening geen sprake. In het MER is wel beschreven dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het onderhavige MER en het MER voor de N303. Beschreven is op welke wijze het onderhavige MER en het MER N303 op elkaar zijn afgestemd. Verwezen zij dienaangaande naar paragraaf 3.1 en hoofdstuk 10 van het MER. Ook in het geactualiseerde verkeersmodel is rekening gehouden met de aanleg van de N303 zodat de milieueffecten daarvan bij de planvaststelling van het onderhavige plan zijn betrokken. Ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a is het voorts, om te voorzien in een goede verkeersontsluiting, niet noodzakelijk om een afzonderlijke oost-west-verbindingsweg aan te leggen. Ten behoeve van Harselaar Zuid Fase 1a (inclusief de Driehoek) kan worden volstaan met een noordelijke en zuidelijke ontsluiting van de bedrijventerreinen. Dat in het MER ook gerefereerd wordt aan de oost-west verbinding is (onder meer) gerelateerd aan het gegeven dat daarin sprake was van realisatie van Harselaar Zuid (en niet enkel Fase 1a). Dat de voorgenomen verkeerskundige aanpassingen

	zoals opgenomen in het bestemmingsplan Harselaar Zuid Fase 1a (en de Driehoek) voldoende zijn voor een goede verkeersafwikkeling in en om het plangebied wordt overigens gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013 (bijlage 26 bij de plantoelichting). Daarin wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage op p. 1 geconcludeerd: <i>“Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld. Het al of niet realiseren van een tunnel in de Baron van Nagellstraat blijkt geen invloed te hebben op de toekomstige afwikkeling van de verkeersstromen in het studiegebied.”</i>
13.2	<i>Zienswijze:</i> Het nu niet vastleggen van de volledige infrastructuur van Harselaar-Zuid kan grote gevolgen hebben voor de verkeersdruk op de Stationsweg.
13.2	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Aanleg van de volledige infrastructuur voor Harselaar-Zuid is in dit stadium niet nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen. Verwezen zij daartoe naar onze reactie onder 13.1. Daarnaast liggen de grote gevolgen voor de verkeersdruk op de Stationsweg genuanceerder. Zo volgt uit het verkeersmodel dat de toename van de verkeersintensiteit tussen nu en 2022 op de Stationsweg ter hoogte van nummer 72 minder groot is als Harselaar-Zuid fase 1a wordt gerealiseerd dan wanneer het plan niet wordt gerealiseerd. Verwezen zij naar onze reactie onder punt 1.28. Dit kan worden verklaard doordat verkeer tussen het plangebied en de A1 vooral via het bestaande bedrijventerrein rijdt en verkeer tussen het plangebied en Barneveld voornamelijk via de verbinding naar de Wesselseweg. Deze verbinding zorgt daarnaast voor een aantrekkende werking voor verkeer dat anders via de Stationsweg zou rijden.
13.3	<i>Zienswijze:</i> De voorgestelde oostelijke verbinding lijkt voor de toekomst een goede oostelijke ontsluiting richting A1/A30 te belemmeren.
13.3	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De voorgestelde oostelijke verbinding is niet noodzakelijk ten behoeve van de ontsluiting voor Harselaar-Zuid Fase 1a (zie ook 13.1). Het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a voorziet daar niet in. Los daarvan, de gemeente ziet niet in waarom de in de toekomst beoogde voorgestelde oost-west verbinding een ontsluiting richting de A1/A30 belemmert. Verwezen zij daartoe ook naar de plot Referentie 2022+ en de daarin opgenomen verkeersaantallen.
13.4	<i>Zienswijze:</i> In het bestemmingsplan is niet duidelijk wat de gevolgen zijn van de invulling van het industriegebied met transportondernemingen en zware industrie voor de verkeers- en milieubelasting van de Stationsweg. In het bestemmingsplan wordt de Stationsweg genoemd als een primaire ontsluitingsweg voor Harselaar-Zuid. Er is echter geen akoestisch onderzoek gedaan naar de woningen aan de Stationsweg. Op deze woningen is momenteel al een hoge piekbelasting.
13.4	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Ter plaatse van de Stationsweg (ten zuiden van de spoorlijn) worden geen fysieke wijzigingen aan de weg doorgevoerd (reconstructie). Hierdoor is er wettelijk gezien geen sprake van een reconstructie en geldt er geen onderzoeksverplichting ingevolge de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel gekeken naar de mogelijke effecten van optredende indirecte hinder, veroorzaakt door het plan (verkeersaantrekkende werking). In de memo van Arcadis van oktober 2013 (bijlage 33 bij de plantoelichting) is dit terug te vinden. Op dit wegdeel neemt de intensiteit marginaal af, van 15.602 mvt/etmaal in de huidige situatie (2013) naar 15.556 motorvoertuigen in de toekomstige situatie inclusief Harselaar-Zuid Fase 1a (2024). Door de praktisch gelijke intensiteit en verdeling op de Stationsweg is er praktisch geen verschil in de huidige- en toekomstige situatie (het verschil bedraagt -0,1 dB). Er is

	derhalve geen sprake van een toename aan geluidsbelasting voor deze woning, maar van een zeer geringe afname van 0,1 dB. Naar onze mening zal derhalve door de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a geen onaanvaardbaar leefklimaat voor de woning van indieners ontstaan. Voorts zij erop gewezen dat ook voor de andere woningen langs de Stationsweg slechts marginale effecten optreden, van maximaal 0,1 dB (zie de memo van Arcadis van oktober 2013, bijlage 33 bij de plantoelichting). Verwezen zij voorts naar de hiervoor opgenomen beantwoording bij 1.2 en 1.13.
13.5	<i>Zienswijze:</i> In het bestemmingsplan is het niet duidelijk hoe de toekomstige fietsstromen gaan lopen gezien het feit dat het fietspad ter hoogte van Columbizpark aan de oostzijde komt te liggen en de Stationsweg ergens nog dienen te kruisen.
13.5	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben de ambitie om de snelfietsroute aan de oostzijde van de Stationsweg aan te leggen en om deze te kruisen ter hoogte van de Van Wijnbergenlaan. De aanleg van dit dubbelzijdig fietspad (fietssnelweg) is niet noodzakelijk ten behoeve van het Harselaar-Zuid Fase 1a, maar hiervoor zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. De fietssnelweg is dan ook niet gekoppeld aan het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Voorzover fysieke maatregelen worden uitgevoerd aan de Stationsweg/ Baron van Nagellstraat, is voldoende ruimte opgenomen voor de aanleg van een dubbelzijdig fietspad aan de oostzijde. Het bestemmingsplan maakt de verdere aanleg van dit fietspad ook niet onmogelijk.
13.6	<i>Zienswijze:</i> Er is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen aan de westzijde van de Valleilijn met onder andere het Kinderhospice, waarvan de ontsluiting uitkomt op de Stationsweg.
13.6	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De realisatie van het Kinderhospice leidt tot een zo geringe verkeerstoename dat wij hierdoor geen afwikkelingsproblemen verwachten op de kruispunten.
13.7	<i>Zienswijze:</i> Er is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met de groei van het recreatieverkeer van en naar Zeumeren.
13.7	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In de verkeersmodelberekeningen is rekening gehouden met een gespreide toename van verkeer in Voorthuizen (zie bijlage 9). Een deel van de toename is modelmatig geprojecteerd op het gebied rond de recreatieplas. In het verkeersmodel is dan ook rekening gehouden met het recreatieverkeer. Ook bij het aanpassen van de noordelijke aansluiting op de A1 is rekening gehouden met dit recreatieverkeer. Verwezen zij naar paragraaf 2.4 van de plantoelichting (onder het kopje kruispunten).
13.8	<i>Zienswijze:</i> Er is geen duidelijkheid over de verbreding van de A1, inclusief de op- en afritten en het noord-zuid verkeer en de lokale gevolgen daarvan.
13.8	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het verkeersmodel is de verbreding van de A1 tussen Hoevelaken en de A30 naar 2x4 rijstroken meegenomen. Voorts wijzen wij naar de gewijzigde inhoud van paragraaf 2.4 van de plantoelichting waarin in wordt gegaan op de verkeerskundige aanpassingen van de kruising Baron van Nagellstraat met de aansluiting A1 en het aanvullend onderzoek dat in dat kader is verricht.
13.9	<i>Zienswijze:</i> Het bestemmingsplan maakt niet duidelijk wat de gevolgen zijn gelet op de tunnel in relatie tot de geplande gebiedsontwikkelingen.
13.9	<i>Gemeentelijke reactie:</i>

	De beoogde aanleg van de tunnel onder het spoor maakt geen onderdeel uit van dit plan. Daarvoor zal afzonderlijk besluitvorming worden opgestart. De tunnel is overigens niet noodzakelijk ten behoeve van het realiseren van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein. Daarbij wijzen wij ook op paragraaf 4 van de Goudappel Coffeng rapportage “Varianten Harselaar”, d.d. 19 december 2012 (opgenomen als bijlage 24 bij de plantoelichting). Daarin wordt uitgebreid stilgestaan bij de verkeerskundige effecten van het al dan niet aanleggen van een tunnel. Hieruit volgt dat het effect van de tunnel beperkt is. Met tunnel zullen er ongeveer 100 mvt/werkdagemaal meer rijden op de Baron van Nagellstraat (1%). Het effect op overige wegen is nagenoeg nihil. Zo bedraagt het effect bij bijvoorbeeld de doorgetrokken Mercuriusweg (‘slinger’) 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 variantberekeningen, hebben wij mede gelet op uw zienswijze 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 Goudappel Coffeng rapportage “Varianten Harselaar” (bijlage 24 bij de plantoelichting). 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. De Commissie voor de milieueffectrapportage is, mede gelet op dit onderzoek, overigens eveneens tot de conclusie gekomen dat het al dan niet realiseren van een tunnel in de Baron van Nagellstraat geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het studiegebied. Verwezen zij naar het toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013, p. 1 en pp. 4-5 (zie bijlage 26 bij het de plantoelichting van het bestemmingsplan).
13.10	<i>Zienswijze:</i> Het is onduidelijk hoe de Stationsweg er in de toekomst uitgaat zien qua aantal rijstroken en snelheidslimiet.
13.10	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Ten behoeve van de realisatie van Harselaar Zuid Fase 1a zijn een aantal wegaanpassingen nodig, waaronder een aanpassing van de Baron van Nagellstraat. De Stationsweg behoeft niet te worden aangepast. Voor wat betreft de voorgestane aanpassingen wijzen wij ook op de inhoud van paragraaf 2.4 van de plantoelichting.
13.11	<i>Zienswijze:</i> In het bestemmingsplan wordt nog steeds de Stationsweg – Nijkerkerweg als optie genoemd voor de ontsluiting naar de A30, terwijl politiek is uitgesproken dat hier geen sprake meer van zou zijn.
13.11	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het bestemmingsplan zal de optie Stationsweg – Nijkerkerweg niet meer worden benoemd voor de ontsluiting naar de A30.
13.12	<i>Zienswijze:</i> Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn voor de Stationsweg bij het sturen van het verkeer vanaf de rondweg Voorthuizen richting de Baron van Nagellstraat.

13.12	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Uit de verkeersmodellen kan worden afgeleid dat de verkeersintensiteit op de Stationsweg ter hoogte van nummer 169 toeneemt van 15.900 motorvoertuigen per werkdagemaal in 2009 naar 16.300 motorvoertuigen per werkdagemaal in 2022. In het prognosemodel is onder andere de rondweg Voorthuizen en Harselaar Zuid fase 1a opgenomen. De toename ten opzichte van de huidige situatie is het gevolg van alle ontwikkelingen samen. De toename zou overigens groter zijn geweest als de verbinding naar de Wesselseweg geen onderdeel zou zijn geweest van het plan. Zie ook onze reactie onder 1.28.
13.13	<i>Zienswijze:</i> De indiener vraagt zich af of in het bestemmingsplan de juiste gronden worden gehanteerd. Er lijkt een discrepantie te zitten tussen de gegevens uit de diverse rapportages. In de MER rapportage Harselaar Zuid 11/99004269, rev 1 bedraagt de verkeersintensiteit van de Stationsweg 16.100 mvt/etmaal in 1998. Uit metingen bij het voorgaand bestemmingsplan bedraagt dit 13.500 mvt/etmaal. Goudappel Coffeng geeft aan dat het aantal tussen de 5 en de 10.000 mvt/etmaal ligt. Hoe is deze enorme afname te verklaren? Het strookt niet met de andere informatie over de verkeersintensiteiten en de ervaren drukte van bewoners.
13.13	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. Uit het verkeersmodel zijn de volgende intensiteiten af te leiden voor het wegvak van de Stationsweg tussen de Esvelderbeek en de Wencopperweg: 16.300 mvt/etmaal in 2009 en 16.800 mvt/etmaal in 2022. Voor wat betreft een uitgebreide toelichting op de bouw, werking en verificatie van het verkeersmodel zij gewezen op de rapportage van Goudappel Coffeng "Prognosemodellen 2022 – aanvullende notitie", d.d. 19 december 2013. Dit rapport is opgenomen als bijlage 23 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan. In laatstgenoemd rapport wordt in paragraaf 4.2, gelet op de resultaten van de verrichte verificatie, door Goudappel Coffeng geconcludeerd dat <i>"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."</i> Met het verkeersmodel wordt dan ook een zo correct mogelijke inschatting van de huidige verkeersaantallen en de te verwachten verkeersaantallen na de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt middels het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a berekend. Tevens wordt met dit verkeersmodel inzicht geboden in bijvoorbeeld de verkeersaantallen die expliciet kunnen worden toegerekend aan het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a. Dat sprake is van een voldoende betrouwbaar verkeersmodel wordt ook expliciet bevestigd door de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar definitieve toetsingsadvies d.d. 5 februari 2013, paragraaf 2.2, opgenomen als bijlage 26 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Wij zijn dan ook van mening dat aan (onder meer) het akoestisch onderzoek een betrouwbaar verkeersmodel ten grondslag ligt.
13.14	<i>Zienswijze:</i> Het omringend wegennet kan pas ontlast worden als er zorggedragen wordt voor de realisatie van een integraal verkeersplan, waarin alle verkeersstromen op een evenwichtige en gespreide wijze hun weg kunnen vinden binnen de regio.
13.14	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het ontlasten van het omringend wegennet is niet het primaire doel van de aanleg van de wegen in het plangebied. Wel dient sprake te zijn van een goede verkeersafwikkeling gelet op de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a. Uit de berekeningen ten behoeve van de configuratie van onder andere het kruispunt Baron van Nagellstraat-Mercuriusweg blijkt dat het verkeersaanbod in 2022 voldoende goed wordt verwerkt. In dat kader zij tevens verwezen naar de onderbouwing neergelegd in de verkeerskundige rapportages (bijlagen 9, 10, 11, 23 en 24 bij de plantoelichting). Gelet op het verrichte onderzoek zijn wij van mening dat met de gekozen verkeersontsluiting en de beoogde wegaanpassingen zowel in de nabije toekomst als in de verre toekomst sprake zal zijn van een voldoende, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het bedrijventerrein.

	Dat de voorgenomen verkeerskundige aanpassingen voldoende zijn voor een goede verkeersafwikkeling in en om het plangebied gelet op het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a wordt ook gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013 (bijlage 26 bij de plantoelichting). Daarin wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage op p. 1 geconcludeerd: <i>“Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld.”</i> Voor wat betreft onze overige ambities verwijzen wij naar het GVVP.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of het exploitatieplan. Wel zal mede naar aanleiding van deze zienswijze de toelichting van het bestemmingsplan worden aangepast.

14.	Gijs Heutink advocaten, Keizersgracht 477, 1017 DL Amsterdam, namens Meander OG c.v., FGH Bank NV en Accon AVM Beheer BV, Stationsweg 60 Barneveld	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545421 Datum dagtekening: 13 september 2012
14.1	Zienswijze: De cliënten van de indiener van de zienswijzen zijn van mening dat ter plaatse van het kantoorpand ten alle tijden een veilig woon- en leefklimaat moet blijven en dat de besluitvorming in dat kader zorgvuldig en gemotiveerd dient plaats te vinden.	
14.1	Gemeentelijke reactie: De belangen van indieners zijn meegenomen en afgewogen in de besluitvorming. De gronden die in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a zijn voorzien van een bedrijfsbestemming liggen op ruime afstand (meer dan 900 meter) van het kantoorpand aan de Stationsweg 60. Met de toegepaste milieuzonering is uitgesloten dat er ter plaatse van het betreffende kantoorpand sprake zal zijn van onaanvaardbare milieuhinder. Voorts blijkt uit de memo van Arcadis van oktober 2013 (bijlage 33 bij de plantoelichting) dat ten gevolge van de beperkte verkeerstoename geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor het kantoorgebouw zal ontstaan (zie ook hierna onder 14.2).	
14.2	Zienswijze: In het bestemmingsplan dient duidelijk gemaakt te worden wat de concrete gevolgen zijn voor de ontwikkelingen. Uit het bestemmingsplan volgt niet wat de effecten zijn van het plan op onder meer op de volgende punten: de bedrijfsvoering en bedrijfsactiviteiten aan de Stationsweg 60, de ontsluiting van het pand op de korte en lange termijn, verkeer en geluid, de gevolgen voor externe veiligheid, de eigendommen van de cliënten en de door de cliënten te leiden schade als gevolg van het bestemmingsplan.	
14.2	Gemeentelijke reactie: Gezien de grote afstand tussen het kantoorpand en fase 1a van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid zal geen sprake zijn van onaanvaardbare milieuhinder noch van externe veiligheidsproblematiek. Daarnaast zal door de gekozen ontsluitingsstructuur (onder meer de doortrekking van de Mercuriusweg en de verbinding naar de Wesselseweg) op het wegvak van de Stationsweg ter hoogte van het kantoorpand geen sprake zijn van een relevante verkeerstoename en daarmee samenhangende geluidshinder. De toename van de geluidsbelasting vanwege de Stationsweg is voor het betrokken pand maximaal 0,02 dB. Dit leidt tot een gevelwaarde van 58 dB. Zie hiervoor het de memo van Arcadis van oktober 2013, bijlage 33 bij de plantoelichting. Dit is naar onze mening een aanvaardbaar	

	verblijfsklimaat voor een kantoorfunctie, gelet op het gegeven dat ruimschoots is gelegen beneden de maximale ontheffingswaarde voor woningen van 63 dB en de toename verwaarloosbaar klein is. Het plan heeft voorts geen wezenlijke effecten op de bedrijfsvoering, bedrijfsactiviteiten en ontsluiting van deze locatie. Voor zover sprake zou zijn van financiële schade als gevolg van het gewijzigde planologische regiem, wordt verwezen naar de mogelijkheid om een planschadeverzoek in te dienen. Overigens wordt er geen dusdanige waardedaling voor objecten verwacht dat gelet op de bij ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1a gediende belangen hieraan een zwaarder gewicht zou moeten worden toegekend.
14.3	<i>Zienswijze:</i> De onduidelijkheid neemt verder toe door de fasering die is aangebracht in de ontwikkeling van Harselaar-Zuid. Alleen door een integrale besluitvorming kan een gedegen oordeel worden geveld over de impact van de ontwikkeling op de omgeving. De verschillende plandelen vormen een onlosmakelijk geheel. Hetgeen blijkt uit het feit dat de ontwikkelingen gebruik maken van dezelfde ontsluitingswegen. Het opknippen van de verschillende fases is dan ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
14.3	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In de verkeersstudies is onderbouwd dat met de gekozen ontsluitingsstructuur het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a (en Harselaar-Driehoek) op een goede manier kan worden afgewikkeld. De ontwikkeling van Harselaar-Zuid Fase 1b en Fase 2 valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Ten aanzien van de fasen 1b en 2 zijn te zijner tijd planologische besluiten benodigd, waaraan een eigen afweging ten grondslag zal liggen. Belangen van omwonenden en omliggende bedrijven zullen in die besluiten worden afgewogen. Artikel 3.1 Wro staat er niet aan in de weg dat een ontwikkeling middels een gefaseerde planvorming plaatsvindt. In dit kader zij opgemerkt dat in het MER de ontwikkeling gefaseerd en in onderlinge samenhang is beschouwd. In het eindadvies over het MER uit 2009 concludeert de Commissie voor de m.e.r. dat het MER voldoende informatie biedt voor de (gefaseerde) ontwikkeling van Harselaar-Zuid. Voorts is ook in de verkeersrapportages uitgebreid inzichtelijk gemaakt wat de verkeerskundige gevolgen zijn van enkel Fase 1a, maar ook na realisatie van het gehele bedrijventerrein Harselaar Zuid in 2022 (inclusief Fase 1b, Fase 2 en de daarbij behorende ontsluitingswegen). Verwezen zij in dat kader ook naar de rapportage van Goudappel Coffeng "Prognosemodellen 2022 – aanvullende notitie", d.d. 19 december 2012. Dit rapport is opgenomen als bijlage 23 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan. Zie meer specifiek de als bijlage bij dit rapport opgenomen inzoombare plots die betrekking hebben op de Referentie 2022+ situatie.
14.4	<i>Zienswijze:</i> De indiener ontvangt graag een formele bevestiging dat de kantoorwerkzaamheden aan de Stationsweg 60 voortgezet kunnen worden, zowel in de aanleg- als de eindsituatie. Tevens vernemen de cliënten graag bevestiging dat de reguliere ontsluiting gewaarborgd blijft.
14.4	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De gewenste kantoorwerkzaamheden aan de Stationsweg 60 kunnen worden voortgezet, zowel in de aanleg- als de eindsituatie van dit bestemmingsplan. Daarbij zij opgemerkt dat de ontsluitingsstructuur ter plaatse als gevolg van het onderhavige plan niet wordt gewijzigd. Wel merken wij voor wat betreft de in de nabijheid liggende Wencopperweg op dat deze is ingericht als een relatief smalle erftoegangsweg. De genoemde Noord-zuid-ontsluiting (ontsluiting richting de Wesselseweg en via de Verlengde Mercuriusweg richting de A1) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Door de Noord-Zuid-ontsluiting zal een aantrekkelijke route ontstaan ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Wencopperweg doorkruist deze weg. Om te voorkomen dat de Wencopperweg eventueel, ondanks de vanuit verkeerskundig perspectief aantrekkelijke Noord-zuid-ontsluiting, gebruikt gaat worden voor sluipverkeer en daarmee onder omstandigheden toch als ontsluitingsroute van en naar Harselaar-Zuid Fase 1a zou kunnen worden gebruikt, zullen enkele wegvakken op de Wencopperweg in de toekomst voor motorvoertuigen slechts open worden gesteld voor bestemmingsverkeer. Het

	betreft onder meer het bij uw kantoor in de buurt liggende wegvak van de Wencopperweg tussen de Stationsweg en het begin van het plangebied Harselaar Zuid Fase 1a.
14.5.	<i>Zienswijze:</i> Ten opzichte van het vorige ontwerpbestemmingsplan is de oost-westverbinding komen te vervallen. Desondanks is niet duidelijk wat de gevolgen zijn van dit ontwerpbestemmingsplan op de verkeersintensiteiten op de Stationsweg. In het verlengde daarvan vernemen de cliënten graag wat de gevolgen zijn op de verkeersveiligheid, de wegenstructuur, de akoestische situatie en de externe veiligheid rondom de Stationweg.
14.5	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het is correct dat de oost-westverbinding geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. Middels het verkeersmodel is berekend wat onder meer de verkeersaantallen op de relevante wegvakken in het gebied en in een ruim gebied daaromheen zijn wanneer Harselaar-Zuid Fase 1a met de daarin opgenomen ontsluitingsstructuur wordt aangelegd. In de beoordeling of sprake is van een voldoende verkeersontsluiting is tevens rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Meer specifiek wijzen wij op de onderbouwing neergelegd in paragraaf 2.4 van de plantoelichting en naar de verkeerskundige rapportages opgesteld door Goudappel Coffeng en Arcadis (zie bijlagen 9, 10, 11, 23 en 24 bij de plantoelichting). Gelet op het verrichte onderzoek zijn wij van mening dat met de gekozen verkeersontsluiting en de beoogde wegaanpassingen zowel in de nabije toekomst als in de verre toekomst sprake zal zijn van een voldoende, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het bedrijventerrein. Meer specifiek voor de wijziging van de verkeersaantallen op de Stationsweg ter plaatse van uw kantoor wijzen wij op het volgende. Uit de berekeningen met het verkeersmodel Barneveld (zie de plots opgenomen in bijlage 2D en 2B uit de Goudappel Coffeng-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012, bijlage 23 bij de plantoelichting) volgt dat sprake is van slechts een zeer geringe toename van de verkeersintensiteit tussen het basisjaar 2009 en 2022 op de Stationsweg ter hoogte van nummer 60 als Harselaar-Zuid fase 1a wordt gerealiseerd (ca. 500 mvt). Dit kan worden verklaard doordat verkeer tussen het plangebied en de A1 vooral via het bestaande bedrijventerrein rijdt en verkeer tussen het plangebied en Barneveld voornamelijk via de verbinding naar de Wesselseweg. Deze verbinding zorgt daarnaast voor een aantrekkelijke werking voor verkeer dat anders via de Stationsweg zou rijden. Opgemerkt zij dat wanneer de situatie betrekking hebbende op het prognosejaar 2022 inclusief Harselaar-Zuid Fase 1a en Harselaar-Driehoek vergeleken wordt met de situatie betrekking hebbende op het prognosejaar 2022 zonder Harselaar-Zuid Fase 1a (maar met Harselaar Driehoek als autonome ontwikkeling) er sprake is van een verbetering ter hoogte van de Stationsweg nummer 60 van 1.200 mvt per werkdagemaal. Meer specifiek zij gewezen op een vergelijking van de plots opgenomen in de bijlagen 2D en 2J van de GC-rapportage “Prognosemodellen 2022, Aanvullende notitie”, d.d. 19 december 2012. Dat de voorgenomen verkeerskundige aanpassingen voldoende zijn voor een goede verkeersafwikkeling in en om het plangebied gelet op het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a wordt ook gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013 (bijlage 26 bij de plantoelichting). Daarin wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage op p. 1 geconcludeerd: <i>“Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld.”</i> Dit verkeersmodel heeft ten grondslag gelegen aan de relevante milieuonderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting). Verwezen zij tevens naar onze reactie onder 14.2 (ook voor wat betreft het aspect externe veiligheid) en de hierna opgenomen reactie onder 14.6.
14.6	<i>Zienswijze:</i> Een kantoor is geen geluidgevoelig object zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Echter, in

	het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel inzicht te worden gegeven in de effecten van het geluid ter plaatse en in de mogelijke toename van de geluidsbelasting.
14.6	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor het desbetreffende kantoorpand (Accon, Stationsweg 60) is een rekenpunt in het akoestisch rekenmodel opgenomen. In de memo van Arcadis van oktober 2013 (bijlage 33 bij de plantoelichting) is met betrekking tot de resultaten van het akoestisch onderzoek voor Stationsweg 60 vermeld dat het equivalente geluidsniveau in de dagperiode (dit is de periode dat kantoorpanden doorgaans geopend zijn, uitzonderingen daargelaten) maximaal met 0,02 dB toeneemt. Door deze toename blijft het equivalente geluidsniveau in de dagperiode voor beide kantoorpanden 58 dB. De geluidsbelasting is daarmee ruimschoots gelegen onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor woningen in stedelijk gebied. Gelet op dat gegeven en het gegeven dat een verwaarloosbaar kleine toename optreedt, zal geen onaanvaardbaar leefklimaat ontstaan door de realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a. Voorts wordt verwezen naar de hiervoor onder 14.2 met betrekking tot geluidhinder voor het kantoorgebouw opgenomen beantwoording.
14.7	<i>Zienswijze:</i> Er is nog geen onderzoek uitgevoerd naar de vestiging van Bevi-inrichtingen op het bedrijventerrein. Deze zijn uitsluitend via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk. Echter blijkt uit de uitspraak van de ABRvS dat de planologische aanvaardbaarheid van een wijzigingsbevoegdheid al bij vaststelling van een bestemmingsplan moet worden aangetoond. Verzocht wordt dan ook om de aanvaardbaarheid van het plan ten aanzien van externe veiligheid nu al te beoordelen.
14.7	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In de wijzigingsregels bij de wijzigingsbevoegdheid zijn voorwaarden opgenomen met betrekking tot het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Hierbij dient de maatgevende contour ten aanzien van plaatsgebonden risico binnen het perceel van het betrokken bedrijf te blijven en dient een verantwoording te worden opgesteld ten aanzien van het groepsrisico. Als wordt voldaan aan deze voorwaarden ontstaan geen onaanvaardbare risicosituaties op en rond het bedrijventerrein. Van belang is dat het plan op een wijze kan worden uitgevoerd dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Aangezien er Bevi-inrichtingen zijn welke geen risicocontour hebben, menen wij dat hieraan kan worden voldaan.
14.8	<i>Zienswijze:</i> Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt dat het bestemmingsplan slechts een minimale en ontoereikende onderbouwing geeft ten aanzien van de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van het plan. Ook de inbreng van de regionale en gemeentelijke brandweer is erg summier
14.8	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gezien de risicosituatie binnen het plangebied en de adviezen van de hulpdiensten is er geen aanleiding de onderbouwing op dit punt uit te breiden. Wij verwijzen naar paragraaf 4.7 van de plantoelichting. Hier wordt onderbouwd dat uit de resultaten blijkt dat het groepsrisico weliswaar toeneemt, maar dat de oriënterende waarde niet wordt benaderd of overschreden. Vervolgens is gekeken naar verwachte zelfredzaamheid, de aanrijtijden van hulpdiensten en de aanwezigheid van voorzieningen. Hierover is advies gevraagd aan de regionale en aan de gemeentelijke brandweer. Hieruit is niet gebleken dat het plan niet uitvoerbaar is.
14.9	<i>Zienswijze:</i> De vaststelling van het bestemmingsplan zal leiden tot schade voor de cliënten, onder meer door waardedaling van het vastgoed, kosten voor het wijzigen van de inrichting van haar locatie en de schade aan het pand als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden.
14.9	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn van mening dat er geen sprake is van schade voor indieners als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan. Voor zover indiener wel meent door de ontwikkeling schade te lijden, wijzen wij erop dat hiervoor een wettelijke regeling bestaat op basis waarvan een verzoek tot tegemoetkoming kan worden ingediend bij het college van B&W.

	Wij menen dat in dit geval de belangen die zijn gediend met het voorgenomen plan zwaarder dienen te wegen dan de belangen van de indieners van de zienswijzen bij een ongewijzigde situatie op en nabij zijn percelen. Van een onaanvaardbare verslechtering is gelet op de verrichte onderzoeken geen sprake.
14.10	Zienswijze: Cliënten vernemen graag hoe deze schade bij de vaststelling wordt meegenomen en ontvangen graag een kopie van het planschaderapport, wat ten onrechte niet als bijlage bij het ontwerp ter visie is gelegd.
14.10	Gemeentelijke reactie: De planschaderisico-analyse was bij de terinzagelegging van het ontwerpexploitatieplan nog niet gereed en om die reden niet mede ter inzage gelegd. De planschaderisicoanalyse zal onderdeel uitmaken van de terinzagelegging van het exploitatieplan.
14.11	Zienswijze: Uit de toelichting (p. 49) blijkt dat het nog onzeker is of het plan financieel uitvoerbaar is. Gewezen wordt op het gestelde in de plantoelichting dat uit wordt gegaan van de veronderstelling dat er dekkingsmiddelen beschikbaar zijn voor de kosten van aanleg van bovenwijkse voorzieningen zoals die zijn genoemd in het exploitatieplan. Ook is niet opgenomen op welke wijze de schade van de cliënten is opgenomen in deze berekeningen.
14.11	Gemeentelijke reactie: Naar onze mening volgt uit de plantoelichting niet dat er sprake is van onzekerheid inzake de financiële uitvoerbaarheid. Wij gaan er niet vanuit dat indieners financiële schade leiden als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. De planschadetakst is ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan geactualiseerd. De rapportage hiervan is integraal opgenomen in bijlage 7 van het vast te stellen exploitatieplan. Wij wijzen u volledigheidshalve op de wettelijke mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming in planschade bij het college van B&W.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan. Wel wordt de toelichting op het bestemmingsplan mede naar aanleiding van uw zienswijze aangepast.

15.	Vink Holding b.v., Vastgoed Harselaar Zuid b.v., Afvalverwerking Vink b.v., Aannemingsmaatschappij Vink b.v., Postbus 99, 3770 AB Barneveld	Datum ontvangst: 13 september 2012 Registratienummer: 545392 Datum dagtekening: 12 september 2012
15.1	Zienswijze: Als gevolg van de regel opgenomen in 3.2.3 onder h, is het dus niet toegestaan om op het voorterrein vlaggenmasten te plaatsen.	
15.1	Gemeentelijke reactie: Met 3.2.3. h worden vrijstaande reclamemasten uitgesloten. Wij merken op dat het op grond van het Besluit omgevingsrecht (landelijke regeling) is toegestaan om op het erf vergunningsvrij een reclamemast (niet hoger dan 6 m) te realiseren.	
15.2	Zienswijze: De indiener wenst dat het mogelijk is op zijn perceel een kantoor te realiseren van 2.000 m² in plaats van de 1.000 m² die nu is toegestaan. Eventueel is via een wijzigingsbevoegdheid ook een mogelijkheid	

15.2	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Op een regionaal bedrijventerrein zijn kantoorfuncties in principe ongewenst. Op grond van de Provinciale Verordening Gelderland zijn zelfstandige kantoren dan ook uitgesloten. Wel zijn kantoorfuncties behorende bij een bedrijf mogelijk. Dit is beperkt tot 1.000 m², wat naar onze mening een redelijke maatvoering is voor kantoorfuncties als ondergeschikt en bijbehorend onderdeel van een bedrijfsfunctie. Grotere kantoren kunnen een plek krijgen op een kantoorlocatie.
15.3	<i>Zienswijze:</i> Aan de wijzigingsbevoegdheid dient te worden toegevoegd dat de bestemming Tuin ook gewijzigd kan worden in de bestemming Horeca.
15.3	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er zijn geen voornemens om op deze locatie aan de Wencopperweg een horeca-vestiging te realiseren. De gemeente heeft geen kennis van concrete voorstellen om hier een horecavestiging mogelijk te maken. Het opnemen van deze optie in de wijzigingsbevoegdheid is daarom niet opportuun.
15.4	<i>Zienswijze:</i> De hoogte rondom de horecabestemming op de plankaart terugbrengen naar 8 m. Voor een gedeelte is deze al reeds verlaagd, maar deze dient over een strook van 20 m te worden verlaagd. Het bouwvlak op de percelen rondom 't Hoefslag dienen op tenminste 15 m uit de erfgrans te liggen.
15.4	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Naar aanleiding van deze zienswijzen zullen wij de inpassing van het bedrijventerrein ten opzichte van 't Hoefslag aanpassen. Hiervoor is een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Verwezen zij naar bijlage 58 bij de plantoelichting. De maatregelen die hier uit volgen om het maximale bouwvolume terug te brengen om de bezonning op het achterliggende terras te behouden zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Hierbij wordt aan de westkant een strook van ca. 12,5 m direct grenzend aan 't Hoefslag bestemd als Groen. Voor de daaraan grenzende strook van ca. 12,5 m geldt een maximale bouwhoogte van 8 m, een maximale goothoogte en een maximale dakhelling.
15.5	Beeldkwaliteitsplan <i>Zienswijze:</i> Er wordt meer vrijheid gevraagd om reclame-uitingen te kunnen realiseren, zodat meer vrijheid aan de ondernemer wordt gegeven om te kunnen ondernemen en zijn producten te kunnen tonen aan bezoekers van het bedrijventerrein.
15.5	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij het formuleren van de eisen in het Beeldkwaliteitsplan aan de reclame-uitingen op of aan bedrijfspanden is een afweging gemaakt tussen het belang van de individuele ondernemer ten aanzien van exposure en het belang van de gezamenlijke ondernemers en bezoekers bij een kwalitatief hoogwaardige werkomgeving. De regels maken een herkenbare en kwalitatieve uitstraling naar onze mening goed mogelijk. Voor de reclame uitingen op terreinen gelden de eisen van de binnen de gehele gemeente geldende Notitie reclamebeleid.
15.6	Exploitatieplan <i>Zienswijze:</i> In het taxatierapport en op de plankaart is categorie 5 benoemd als Tuin. Waarom zijn de gronden met de bestemming Tuin en de wijzigingsbevoegdheid niet direct bestemd als bedrijventerrein? Deze mogelijkheid dient dan ook bij de Wencopperweg 52 worden gehanteerd. Onder de

	globale beschrijving van het gebied wordt het gebied niet in zijn geheel meegenomen als zijnde er geen bestemmingswijziging zou zijn.
15.6	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De betrokken gronden zijn verkocht door de gemeente aan de huidige eigenaar, tevens eigenaar van 't Wencop als onderdeel van een aantal afspraken om de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de bedrijfsvoering van 't Wencop wederzijds af te stemmen. Uit deze verkoopovereenkomst volgt dat de eigenaar deze gronden vooralsnog wil gebruiken als tuin. De gemeente ziet geen dringende redenen vanuit een goede ruimtelijke ordening waarom deze gronden (aanstonds) onderdeel dienen te zijn van het nieuwe bedrijventerrein. In deze overeenkomst is een optie opgenomen om de gronden alsnog te ontwikkelen als bedrijventerrein. De betrokken wijzigingsbevoegdheid (zie artikel 17 lid 2 van de planregels) maakt dit publiekrechtelijk mogelijk. In het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1A is géén uitgiftecategorie 5 opgenomen. Een en ander is verbeeld op kaart 4 van bijlage 1 van het ontwerpexploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1A. Een gedeelte van de gronden van de gemeente – kadastraal bekend als Garderen H2992- met de functie 'Tuin' is weliswaar getaxeerd bij de bepaling van uitgifteprijsen maar valt buiten het exploitatiegebied. In de toelichting van het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1A is dit op p. 7 beschreven. Er is geen functionele en/of ruimtelijke samenhang tussen de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de functie 'Tuin' van deze gronden.
15.7	<i>Zienswijze:</i> Zone III is in zijn geheel benoemd als bedrijventerrein. Wel is er een zone tussen de Wencopperweg en 't Hoefslag en het onderstation van Nuon dat geheel is voorzien van kabels en niet als bedrijventerrein benoemd kan worden conform de waardebeoordeling.
15.7	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het perceel met het transformatorgebouw (NUON/Liander) wordt niet tot ontwikkeling gebracht. Op de omliggende gronden zijn geen kabels en leidingen gelegen (bron: KLIC). Deze gronden kunnen tot ontwikkeling worden gebracht, hetgeen de basis vormt voor de bestemmingslegging en de gehanteerde uitgifteprijs.
15.8	<i>Zienswijze:</i> De afvalverwerking wordt op p 16-17 wel benoemd, bedrijven in de directe omgeving die ten Noorden – Oosten van het te ontwikkelen gebied zijn gelegen hebben zeker ook hun voordeel als de wegen zijn aangelegd. Het percentage van de toedeling aan de gebieden is niet realistisch weergegeven, zeker nu de oost-west verbinding niet wordt gerealiseerd.
15.8	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De toerekening van de kosten voor de aanleg van de hoofdontsluitingsstructuur is gebaseerd op de verkeersgeneratie en het bruto oppervlak van alle voorzienbare ontwikkelingslocaties. Ook is hierbij rekening gehouden met bestaand gebied. Een en ander wordt, zoals indiener aangeeft, beschreven op bladzijde 16 en 17 in de toelichting van het ontwerpexploitatieplan. Anders dan indiener suggereert wordt de oost-westverbinding wel degelijk gerealiseerd, zij het in een later stadium. Het verkeersmodel dat gebruikt is bij de toedeling van kosten gaat uit van deze situatie. Voorafgaand aan de vaststelling van het exploitatieplan zal de gemeente een Nota Bovenwijkse voorzieningen vaststellen. Hierin wordt uitvoerig ingegaan op enkele begrippen, om welke voorzieningen het gaat en welke ontwikkelingslocaties hier profijt van hebben. Een en ander is in genoemde Nota tevens verbeeld op kaart. Het in de Nota gebruikte verkeersmodel om te komen tot een kostentoedeling is ook toegepast voor de verschillende (milieu)onderzoeken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.
15.9	<i>Zienswijze:</i> De verschillende fases, fase 1a, fase 1b en fase 2, zijn in het exploitatieplan niet duidelijk visueel weergegeven. Terwijl in de andere plannen deze verschillende fases wel worden weergegeven.

15.9	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het exploitatieplan is op de eerste plaats bedoeld om alle voorzienbare kosten van de desbetreffende fase, in dit geval fase 1A, in beeld te brengen en te verdelen over de profijtelijke ontwikkelingslocaties. In de toelichting zal deze fase1A in de context van de andere fasen, op uw verzoek en voor een beter begrip, nader worden beschreven. De verschillende profijtelijke gebieden zijn beschreven en op kaart weergegeven in de Nota Bovenwijkse investeringen.
15.10	<i>Zienswijze:</i> Het percentage kostenverdeling wordt binnen het plangebied wel aan fase 1a, 2b en 2 toegekend, maar niet aan het resterende van de totale ontwikkeling van Harselaar-Zuid.
15.10	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Onduidelijk is wat appellant bedoelt. Het totaal van de voorzienbare kosten van de bovenwijkse voorzieningen is zonder uitzondering verdeeld over 'bestaand gebied' en het totaal van alle voorzienbare profijtelijke ontwikkelingslocaties: te weten Harselaar-Driehoek Oost, Harselaar-Driehoek-West, Harselaar-Zuid fase 1a, Harselaar-Zuid Fase 1b, Harselaar-Zuid Fase 2 en de in Harselaar-Zuid gelegen Afvalverwerking. Voorafgaand aan de vaststelling van het exploitatieplan zal de gemeente een Nota Bovenwijkse voorzieningen vaststellen. Hierin wordt uitvoerig ingegaan op enkele begrippen, om welke voorzieningen het gaat en welke ontwikkelingslocaties hier profijt van hebben. Een en ander is in genoemde Nota tevens verbeeld op kaart.
15.11	<i>Zienswijze:</i> Is het aanleggen van de spoorwegovergang bij de Mercuriusweg opgenomen in de exploitatieplan? En voor hoeveel zijn deze meegenomen in de exploitatie. Deze weg is door Vink aangelegd en is in eigendom van Vink. Worden de onkosten hiervoor aan Vink voldaan?
15.11	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De <i>bijdrage</i> van exploitatiegebied Harselaar-Zuid Fase1a aan de kosten voor de reeds gerealiseerde spoorwegovergang is opgenomen in de exploitatieopzet van het ontwerpexploitatieplan (kostenregel J110, kostensoort 6.2.4.e, blz 4 uit de exploitatieopzet EP1A van 26-6-2012, bijlage 5 in het exploitatieplan). Het gaat in dit geval om een bedrag van € 46.939, overeenkomend met 12,4% van het totaal van deze kosten (€379.927). Voor zover appellant kosten heeft gemaakt voor één van de bovenwijkse voorzieningen – waaronder de spoorwegovergang- die van belang is voor de ontwikkeling van het exploitatiegebied en deze voldoet aan de eisen die hieraan worden gesteld door de gemeente (onder andere conform de Eisen en regels – hoofdstuk 8- uit het ontwerpexploitatieplan en de hierin opgenomen verwijzing naar bijlage 3 'standaard ontwerp- en uitvoeringseisen van civiel- en cultuurtechnische werken') kunnen deze kosten in mindering worden gebracht op de door appellant te betalen exploitatiebijdrage. Ook is het mogelijk dat dit op andere wijze wordt verrekend, temeer het in dit geval gaat om een reeds gerealiseerde bovenwijkse voorziening die buiten het exploitatiegebied is gesitueerd en de bijbehorende gronden (die worden toegevoegd aan het openbaar gebied) moeten worden overgedragen aan de gemeente. Overigens zijn met de inzichten van de Nota Bovenwijkse voorzieningen de toerekeningspercentages per gebied enigszins gewijzigd, hetgeen ook verwerkt is in de exploitatieopzet van het vast te stellen exploitatieplan. Het percentage bedraagt hierin 13,8%, hetgeen veroorzaakt wordt door een actualisatie van het verkeersmodel. In de genoemde nota is hetzelfde verkeersmodel toegepast dat is gebruikt voor verschillende (milieu)onderzoeken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.
15.12	<i>Zienswijze:</i> De indiener vraagt om nadere uitleg bij de bijdrage van de afvalverwerking aan de hoofdontsluitingswegen.
15.12	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Onduidelijk is welke nadere uitleg appellant precies wenst. Ten aanzien van de toerekening

	van kosten van bovenwijkse voorzieningen aan de diverse ontwikkelingslocaties gelden de bepalingen conform de Wro-systematiek ook onverkort voor de afvalverwerking.
15.13	<i>Zienswijze:</i> Gevraagd wordt het geïnvesteerde bedrag van €217.616,- te benoemen.
15.13	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het betreft een <i>bijdrage</i> van exploitatiegebied Harselaar-Zuid Fase 1A aan de gerealiseerde bovenwijkse voorzieningen 'Verlengde Mercuriusweg' en 'Spoorwegovergang'. De volgende bedragen zijn hierbij van toepassing: • €170.677, zijnde 11,4% van het totaal aan kosten voor genoemde bovenwijkse voorziening; • €46.939, zijnde 12,4% van het totaal aan kosten voor genoemde bovenwijkse voorzieningen. Overigens zijn met de inzichten van de Nota Bovenwijkse voorzieningen de toerekeningspercentages per gebied enigszins gewijzigd en de hieraan gekoppelde bedragen. Een en ander is verwerkt in de exploitatieopzet van het vast te stellen exploitatieplan. De percentages bedragen hierin 17,3% respectievelijk 13,8%, hetgeen veroorzaakt wordt door een actualisatie van het verkeersmodel. In de genoemde nota is hetzelfde verkeersmodel toegepast dat is gebruikt voor verschillende (milieu)onderzoeken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.
15.14	<i>Zienswijze:</i> De plankosten van €5.109.430,- zijn erg hoog gezien het oppervlak dat nu ontwikkeld wordt. Gevraagd wordt om deze kosten te benoemen.
15.14	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De plankosten zijn bepaald aan de hand van de ministeriële ontwerpregeling inzake plankosten. De toelichting op deze regeling staat op blz 14 van het ontwerpexploitatieplan Harselaar-Zuid fase 1A. De uitwerking van deze regeling is integraal opgenomen in bijlage 8 van het ontwerpexploitatieplan. Ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan zijn de plankosten geactualiseerd. Ook in het vast te stellen exploitatieplan is de regeling integraal opgenomen in bijlage 9. De plankosten zijn bepaald op €4.025.347.
15.15	<i>Zienswijze:</i> Welke gronden worden bedoeld met de bijdrage vanuit Harselaar Driehoek Oost c.q. West
15.15	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Met Harselaar-Driehoek Oost wordt het gebied bedoeld waarvoor recent een bestemmingsplan is vastgesteld. Harselaar-Driehoek West is een relatief klein gebied van 2,14 hectare ten westen van de beoogde hoofdontsluitingsstructuur te Harselaar-Driehoek (deze nieuwe ontsluiting is ook bekend als de 'Slinger'). De westelijk gelegen gronden zijn in eigendom van de gemeente en hebben ook profijt van de aanleg van de hoofdontsluitingsstructuur. De gemeente betaalt op basis hiervan eveneens een exploitatiebijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen. Zoals eerder genoemd zal de gemeente voorafgaand aan de vaststelling van het exploitatieplan de Nota Bovenwijkse voorzieningen vaststellen. Hierin zijn de genoemde gebieden op kaart verbeeld.
15.16	<i>Zienswijze:</i> Gevraagd wordt het bestaande gebied uit te breiden met de bedrijven ten noordoosten (Kootwijkerbroek) deze bedrijven hebben ook voordeel aan de aan te leggen wegenstructuur.
15.16	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het bestaande gebied –waaronder Kootwijkerbroek- is reeds betrokken bij de kostentoedeling van de bovenwijkse voorzieningen.

15.17	<i>Zienswijze:</i> De nettobijdrage per m² is extreem hoog. Zeker gezien de tijd waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd. De indiener vraagt dan ook een kostenopgave in detail van alle werkzaamheden.
15.17	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De voorzienbare kosten zijn zorgvuldig geraamd en voldoende gedetailleerd opgenomen in de exploitatieopzet. De exploitatieopzet is integraal opgenomen in bijlage 5 van het exploitatieplan Harselaar-Zuid Fase 1A. Indien de kosten bij realisatie lager uitvallen zal het door de zelfrealiserende grondeigenaar teveel betaalde door de gemeente worden terugbetaald (met rente). De Wro voorziet in deze verplichting voor de gemeente. Beschreven eindafrekening op basis van nacalculatie geldt voor zover meer dan 90% van het totaal aan werken en werkzaamheden is gerealiseerd en het verschil tussen de betaalde exploitatiebijdrage en gerealiseerde kosten groter is dan 5%.
15.18	<i>Zienswijze:</i> Vink wenst de werkzaamheden op het eigen netto perceel zelf uit te voeren. De gemeente kan hierbij aangeven met welk bedrag de bijdrage verminderd zal worden.
15.18	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen aan dat door appellant bedoeld wordt dat Vink de werken en werkzaamheden met betrekking tot het openbaar gebied, voor zover gelegen op de eigen gronden, graag zelf uit wil voeren. Dit is voor de gemeente en Vink een mogelijkheid. Van belang hierbij is dat Vink zich houdt aan de Eisen en regels (hoofdstuk 8) van het exploitatieplan. De beschreven Eisen en regels in het exploitatieplan hebben een directe werking, ook als een overeenkomst is gesloten. De Eisen en regels gaan onder andere in op kwaliteitseisen van werken en werkzaamheden en de wijze waarop de werken en werkzaamheden worden aanbesteed. Bij de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan worden kostenramingen vervangen door daadwerkelijk gerealiseerde kosten. Eventuele aanbestedingsvoordelen en andere kostenvoordelen komen op deze wijze alle grondeigenaren ten goede.
15.19	Meander <i>Zienswijze:</i> Meander benoemt de inbrengwaarde op €35/m². Dit is niet in overeenstemming met de overeenkomst van januari 2009 waarin een inbrengwaarde €46/m².
15.19	<i>Gemeentelijke reactie:</i> <i>Financiële</i> bepalingen in anterieur gesloten overeenkomsten worden gerespecteerd. Voor het overige geldt dat gecontracteerde grondeigenaren zijn gehouden aan de Eisen en regels uit het exploitatieplan. Voor niet gecontracteerde grondeigenaren is het van belang dat exploitatiebijdragen worden bepaald op basis van de meest actuele gegevens, nabij de vaststellingdatum van het planologisch besluit. Deze gronden zijn ten tijde van het ontwerpexploitatieplan gewaardeerd op €35 per m². Recent is de taxatie van de inbrengwaarden ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan opnieuw bepaald (geactualiseerd) door een onafhankelijke deskundige. De waarde van de agrarische gronden is thans bepaald op €32,50 per m² (prijsspeil 1 juli 2014). Deze taxatie is integraal in bijlage 6 van het exploitatieplan toegevoegd.
15.20	<i>Zienswijze:</i> Als de oppervlakten van het kadaster niet overeenstemmen met de gewaardeerde oppervlakte moet deze in een GBKN-tekening kenbaar maken aan de grondeigenaar.
15.20	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.
15.21	<i>Zienswijze:</i> Een gedeelte van het perceel 4982 en 4983 is ook onderdeel van de bestemmingswijziging,

	en zijn eigendom van AZI Industrials. De gewaardeerde oppervlakte berekening met tekening ziet de indiener graag tegemoet. Evenals van de overige genoemde percelen.
15.21	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Gedeelten van de percelen waar naar wordt gerefereerd zijn inderdaad in eigendom van AZ Industrials en binnen het exploitatiegebied gesitueerd. Deze hebben betrekking op niet-uitgeefbare gronden. Deze gronden zijn overal binnen Harselaar-Zuid op een zelfde wijze getaxeerd en ten tijde van het ontweprexploitatieplan gewaardeerd op €35 per m². Overigens is de taxatie van de inbrengwaarden ten behoeve van de vaststelling van het exploitatieplan geactualiseerd door een onafhankelijke deskundige. De waarde van de agrarische gronden is thans bepaald op €32,50 per m² (prijsspeil 1 juli 2014). Deze taxatie is integraal in bijlage van het exploitatieplan toegevoegd.
15.22	<i>Zienswijze:</i> Gronden Cat. 4 met een oppervlakte van 5.715 m² worden niet benoemd in de exploitatie maar valt wel binnen het bestemde plangebied. In de voorgaande versie waren deze gronden wel meegenomen. Verzocht wordt deze in de volgende versie ook binnen het exploitatiegebied te brengen.
15.22	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Genoemde gronden vallen buiten het exploitatiegebied, omdat er geen functionele en/of ruimtelijke samenhang is tussen de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de direct bestemde functie 'Tuin' van deze gronden. Indien te zijner tijd de wijzigingsbevoegdheid naar Bedrijventerrein wordt toegepast, is dit op grond van artikel 6.12 Wro een afzonderlijk besluit waarbij naar kostenverhaal moet worden gekeken.
15.23	<i>Zienswijze:</i> Vallen de percelen G3895 en G3899 geheel buiten het plangebied?
15.23	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Nee. Gedeelten van de percelen waar naar wordt gerefereerd vallen binnen het exploitatiegebied. Deze hebben betrekking op niet-uitgeefbare gronden. Deze gronden zijn in eigendom van de gemeente.
15.24	<i>Zienswijze:</i> Gezien de overeenkomst uit jan 2009 wordt het uitgeefbare gedeelte van Vink erg scheef getrokken. De indiener eist ook een verhoging van het uitgeefbaar gebied voor Vink.
15.24	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij de uitwerking van de fasering heeft de ontsluiting een belangrijke rol gespeeld. Met de gekozen begrenzing van fase 1a is het mogelijk om zowel in noordelijke als in zuidelijke richting een adequate ontsluiting te realiseren. Daarnaast hebben ook landschappelijke overwegingen een rol gespeeld. Door de eerste fase van het bedrijventerrein in aansluiting op het verwerkingsterrein te realiseren, blijft de landschappelijke impact relatief beperkt.
15.25	<i>Zienswijze:</i> Uit de stukken wordt niet duidelijk of er subsidie is ontvangen.
15.25	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is geen sprake van subsidie.
15.26	't Hoefslag Wencopperweg 52 <i>Zienswijze:</i> De Hofstede dient groen te worden ingepast in het aan te leggen industrieterrein. Hierbij dient aan de achterzijde een groene landschappelijke inpassing te worden gerealiseerd. De

	bouwhoogte van de bebouwing op het industrieterrein dient hiervoor te worden aangepast en op de daken mogen geen ontsierende elementen worden aangebracht die zichtbaar zijn vanaf de Wencopperweg 52.
15.26	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanwezigheid van de Hofstede, de bebouwing is op de aangrenzende percelen teruggebracht tot maximaal 8 m. Hiermee is de aangrenzende bebouwing lager dan de bebouwing van 't Hoefslag. In aanvulling hierop zal in het vast te stellen bestemmingsplan een zone van 12,5 aan de westkant van 't Hoefslag een groenbestemming krijgen. Zie ook onze beantwoording onder 15.4.
15.27	<i>Zienswijze:</i> Bouwwerken dienen op een voldoende afstand van de Hofstede te worden geplaatst, zodat er geen schaduwwerking van de toekomstige bebouwing plaatsvindt op de gronden c.q. terrassen bij de horecavoorziening.
15.27	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben naar aanleiding van deze zienswijzen een schaduwberekening uitgevoerd. De rapportage hiervan is bijlage bij de plantoelichting toegevoegd (Bezonningsstudie 't Hoefslag, Gemeente Barneveld, 22 november 2012, bijlage 58 bij de plantoelichting). Op basis van deze studie zijn de bouwregels aangepast. Zie ook onze reactie onder 15.4.
15.28	<i>Zienswijze:</i> De milieucategorie op het omliggend perceel bedraagt 3.1, dit mag niet middels een afwijking worden verhoogd.
15.28	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Afwijking is alleen mogelijk als de betreffende bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed vergelijkbaar zijn met een bedrijf uit categorie 3.1. Daarmee is uitgesloten dat op de betreffende gronden sprake zal zijn van bedrijfsactiviteiten met een grote milieu-uitstraling. Voorts zal door de op te nemen Groen bestemming sprake zijn van een fysieke scheiding tussen 't Hoefslag en het nieuwe bedrijventerrein.
15.29	<i>Zienswijze:</i> De bereikbaarheid van de horecavestiging mag niet worden aangetast door de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De Wencopperweg mag niet worden afgesloten.
15.29	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De Wencopperweg is ingericht als een relatief smalle erftoegangsweg. De Noord-zuid-ontsluiting (ontsluiting richting de Wesselseweg en via de Verlengde Mercuriusweg richting de A1) wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Door de Noord-Zuid-ontsluiting zal een aantrekkelijke route ontstaan ter ontsluiting van het bedrijventerrein. De Wencopperweg doorkruist deze weg. Om te voorkomen dat de Wencopperweg door eventueel sluipverkeer onder omstandigheden toch als ontsluitingsroute van en naar Harselaar-Zuid Fase 1a zal worden gebruikt, zullen enkele wegvakken op de Wencopperweg in de toekomst voor motorvoertuigen slechts open worden gesteld voor bestemmingsverkeer. Het betreft onder meer een wegvak van de Wencopperweg tussen 't Hoefslag en de Plaggenweg. Daartoe zal een verkeersmaatregel worden getroffen om doorgaand verkeer uit te sluiten. Bij de exacte uitvoering van deze maatregel zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van 't Hoefslag.
15.30	<i>Zienswijze:</i> Op de bestemming rondom de gronden van de horecagelegenheid dient een wijzigingsbevoegdheid te worden opgenomen, met een oppervlakte van 2.000 m². De gronden van de gemeente kunnen worden geruild met de gronden van Vink elders in het plangebied. De gronden kunnen dan een wijzigingsbevoegdheid krijgen die gelijk is aan de

	wijzigingsbevoegdheid die opgenomen is nabij het huis nr. 64/66.	
15.30	Gemeentelijke reactie: Er zijn op dit moment geen concrete plannen om het horecabedrijf te beëindigen. Sterker nog, de indiener verzoekt om een verbeterde inpassing van het nieuwe bedrijventerrein ten opzichte van het horecabedrijf. Op het moment dat er sprake is van herontwikkeling van het betrokken perceel naar een andere functie, zal de gemeente beoordelen of en onder welke voorwaarden zij hieraan planologische medewerking kan verlenen.	
15.31	Zienswijze: Het bebouwingspercentage dient te worden verhoogd naar 45%. Door het bebouwingspercentage van 25% zit de horeca hier op slot, terwijl uitbreiding wenselijk en ook mogelijk is.	
15.31	Gemeentelijke reactie: De gemeente heeft ervoor gekozen om de bouwmogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan over te nemen. Er is geen sprake van concrete plannen om het betrokken bedrijf uit te breiden. Indien daarvan in de toekomst sprake is, zal de gemeente deze op hun merites beoordelen. Hierbij is onder meer van belang dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden geaccommodeerd. Overigens is naar onze mening geen sprake van 'op slot zitten'. De bouwmogelijkheden betreffen 25% van het bouwvlak. Dit leidt tot een maximale bebouwing van ongeveer 1200 m². Op basis van de ondergrond (gbkn) is op dit moment sprake van ongeveer 625m² bebouwing.	
15.32	Woning Wencopperweg 70 Zienswijze: Voor de woning dient net als voor de woning aan de Wencopperweg 66 een strook groen te worden opgenomen. De bebouwing dient voldoende afstand aan te houden van deze woning. Het bedrijf wat hier is gelegen mag geen hinder ondervinden van de ontwikkeling van Harselaar Zuid.	
15.32	Gemeentelijke reactie: In het kader van de milieuzonering is rekening gehouden met de aanwezigheid van de woning. Ter plaatse van de woning zal een acceptabel woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Hierbij is van belang dat sprake is van een agrarische bedrijfswoning in een gemengd gebied.	
	Conclusie: Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van zienswijze 15.4, 15.26 en 15.27 worden aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van het bezonningsonderzoek 't Hoefslag. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het exploitatieplan. De toelichting van het exploitatieplan en het bestemmingsplan zullen mede naar aanleiding van uw zienswijzen worden aangepast.	
16.	Ing G.J. van Elten Tromplaan 1 3781 TC Voorthuizen	Datum ontvangst: 11 september 2012 Registratienummer: Datum dagtekening: Datum ontvangst: 17 december 2010 Registratienummer: 481956 Datum dagtekening: 16 december 2010
	<i>Voor wat betreft de ontvankelijkheid wordt opgemerkt dat deze zienswijze per mail is ingediend, terwijl elektronisch indienen alleen via de website met DigiD was opengesteld. Indiener is echter bij ontvangst er niet op gewezen door de gemeente (voorzover ons bekend) dat zijn wijze van indienen niet akkoord was. Om deze reden zijn de zienswijzen ondanks dit formele gebrek in behandeling genomen.</i>	

16.1	<i>Zienswijze</i> Indiener is van mening dat het doortrekken van de N303 tot de Baron van Nagellstraat in het centrum van Harselaar onverantwoord is en geeft daar in de zienswijze argumentatie voor.
16.1	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Wel is in de verkeersonderzoeken (zie de verkeerskundige rapportages opgesteld door Goudappel Coffeng en Arcadis die als bijlagen 9, 10, 11, 23 en 24 bij de plantoelichting zijn toegevoegd) en overige relevante (milieu)onderzoeken rekening gehouden met de effecten van Harselaar Zuid Fase 1a en de doortrekking van de N303.
16.2	<i>Zienswijze</i> Verkeerstechnisch is het beter dat gebruik gemaakt gaat worden van de verkeersluwe rijksweg met een korte verbinding naar de A30. Omrijden via een verbindingsweg en daardoor gemengd te worden met plaatselijk verkeer in Harselaar, is nadelig voor de doorstroming van het lokale verkeer en het verkeer op de A1 tot het knooppunt A1/A30.
16.2	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Deze zienswijze behoeft daarom in het kader van deze procedure geen bespreking. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verwezen zij tevens naar onze reactie onder 16.1.
16.3	<i>Zienswijze</i> Door het omrijden wordt circa 3000 liter brandstof extra verbruikt. Dit is ongewenst met het oog op de uitstoot van o.a. NOx, CO2 en fijnstof. Met name de uitstoot van fijnstof is bezwaarlijk vanwege het vele fietsverkeer en de twee kruisingen met fietsverkeer tussen Barneveld en Voorthuizen met het Noord-Zuid Valleiverkeer.
16.3	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Deze zienswijze behoeft daarom in het kader van deze procedure geen bespreking. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verwezen zij tevens naar onze reactie onder 16.1.
16.4	<i>Zienswijze</i> Meer verkeer op de reeds zwaar belaste Baron van Nagellstraat en de stationsweg verhoogt de kans op meer ongelukken, met name voor de schoolgaande jeugd uit Voorthuizen.
16.4	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Deze zienswijze behoeft daarom in het kader van deze procedure geen bespreking. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verwezen zij tevens naar onze reactie onder 16.1.
16.5	<i>Zienswijze</i> Het overgrote deel van het Noord-Zuid valleiverkeer zal via de N303 naar de A30 rijden. Als de N303 wordt verlengd naar de Baron van Nagellstraat moet het verkeer onnodig omrijden. Dit kost het verkeer ca. 16 miljoen euro, waarbij de kosten voor bedrijven en werknemers op Harselaar niet zijn meegenomen, vanwege een gebrek aan gegevens.
16.5	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Deze zienswijze behoeft daarom in het kader van deze procedure geen bespreking. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verwezen zij tevens naar onze reactie onder 16.1.
16.6	<i>Zienswijze</i>

	Gelet op het beleid van Rijkswaterstaat voor het toestaan van aansluitingen op het Rijkswegennet uit 1999 en 2000, zal het doortrekken van de N303 met de aansluiting op de A1 in Harselaar Centrum grote negatieve gevolgen hebben voor de gemeente Barneveld. Tevens werd door RWS meegedeeld dat de 2 directe aansluitingen in Harselaar bedoeld zijn voor lokaal verkeer en niet voor regionaal verkeer. Dit houdt in dat de aansluitingen op de A1 niet mogen worden gewijzigd in op- en afritten voor regionaal verkeer. Door de te korte onderlinge afstand kan geen tweede aansluiting voor Harselaar worden gerealiseerd, waardoor de schade groot zal zijn. De indiener verwijst naar een website met daarin een overzicht over hoe het anders en beter zou kunnen. En vraagt de gemeente de provincie te vragen om het tracé van de N303 aan te passen zodat in de toekomst een tweede aansluiting op de A1 open te houden.
16.6	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de N303 is geen onderdeel van dit plan. Deze zienswijze heeft daarom in het kader van deze procedure geen bespreking. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
16.7	<i>Zienswijze</i> De indiener verwijst naar zijn reactie op het voorontwerp Harselaar-Zuid Fase 1 van 16 december 2010.
16.7	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De beantwoording van deze inspraakreactie is hieronder opgenomen in relatie tot het huidige ontwerpbestemmingsplan voor Fase 1a.
16.8	<i>Inspraakreactie:</i> De inspreker wijst op de website www.infrastructuurvoorthuizenharselaar.nl en verzoekt voor details en argumenten daar naar te mogen verwijzen.
16.8	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie het antwoord bij zienswijze 16.10.
16.9	<i>Inspraakreactie:</i> De inspreker betreurt dat onvoldoende rekening is gehouden met de voor de ontsluiting van Harselaar belangrijke adviezen en voorwaarden uit 1993. Ook is geen rekening gehouden met de voorstellen van de werkgroep en de door Orbis aangereikte voorstellen voor de ontsluiting van Harselaar West en West West op het knooppunt A30-A1. Ook aan verdere uitwerking van alternatief 8 is geen rekening gehouden.
16.9	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is een gedegen afweging geweest tussen de verschillende mogelijkheden van ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar. Dat met het door de inspreker aangehaalde model geen rekening is gehouden komt doordat een andere afweging is gemaakt. Voor wat betreft de effecten van de gekozen ontsluiting zijn gewezen op de onderbouwing neergelegd in de verkeerskundige rapportages opgesteld door Goudappel Coffeng en Arcadis (zie de bijlagen 9, 10, 11, 23 en 24 bij de plandoelstelling). Gelet op het verrichte onderzoek zijn wij van mening dat met de gekozen verkeersontsluiting en de beoogde wegaanpassingen zowel in de nabije toekomst als in de verre toekomst sprake zal zijn van een voldoende, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het bedrijventerrein. Dat de voorgenomen verkeerskundige aanpassingen voldoende zijn voor een goede verkeersafwikkeling in en om het plangebied gelet op het bedrijventerrein Harselaar-Zuid Fase 1a wordt ook gestaafd in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 5 februari 2013. Daarin wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage op p. 1 geconcludeerd: “Het verkeersmodel en de aanpassingen in de verkeersstructuur zijn met aanvullende rapporten uitgebreid toegelicht. De noodzaak van een ontsluiting via de Wesselseweg wordt afdoende onderbouwd evenals de conclusie dat het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld.” (zie bijlage 26 bij de

	plantoelichting).
16.10	<i>Inspraakreactie:</i> Verzocht wordt om kennis te nemen van de verschillende hoofdstukken op de website www.infrastructuurvoorthuizenharselaar.nl. Verzocht wordt na te gaan welke voorstellen voor uitvoering in aanmerking komen. Eén en ander is met name van belang voor het bedrijfsleven op Harselaar en in Kootwijkerbroek en past binnen het gemeentelijk beleid niet te zullen sparen op noodzakelijke uitgaven voor infrastructuur.
16.10	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De website is een opsomming van allerhande stukken die te maken hebben met plannen voor Harselaar en Voorthuizen. Het is ondoenlijk om per plan commentaar te geven op de voorstellen. Wij geven daarom aan dat het plan zoals dat nu voorligt geen aanleiding geeft om veranderingen in de ontsluitingsstructuur aan te brengen.
16.11	<i>Inspraakreactie:</i> Inspreker geeft aan dat gestreefd is door de werkgroep van de BIK naar drie aansluitingen op de A1. Door gebrek aan medewerking zit er nu nog maar één volwaardige aansluiting in de planning. Dit is veel te weinig en schadelijk voor de bedrijven op Harselaar. Verzocht wordt na te gaan hoe groot de schade is voor bedrijven op Harselaar veroorzaakt door kosten wegens oponthoud in het verkeer.
16.11	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij realisatie van Harselaar-Zuid Fase 1a zal sprake zijn van een goede verkeersontsluiting waarmee het verkeer in en rond het plangebied goed kan worden afgewikkeld. Zie onze reactie onder 16.9. Wij zien geen aanleiding om de eventuele schade te berekenen die voortkomt uit verkeersoponhoud bij wegwerkzaamheden. Wij zullen door een passende verkeersstructuur ervoor zorgen dat de verkeersafwikkeling op een adequate manier geregeld wordt.
16.12	<i>Inspraakreactie:</i> In 2000 heeft de werkgroep van de BIK dat zelf berekend voor het omrijden van 40.000 kilometer per dag door de gemeente geplande oostelijke rondweg. Dit verschil was 45 miljoen gulden per jaar in het voordeel van alternatief 8. Schade aan campings en milieu niet mee gerekend.
16.12	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen de bedragen die de werkgroep van de BIK heeft berekend voor kennisgeving aan.
16.13	<i>Inspraakreactie:</i> Nu zullen er mogelijk twee restaurants binnen het knooppunt A30- A1 schadeloos moeten worden gesteld.
16.13	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het is te prematuur om te stellen dat er restaurants binnen het knooppunt A30-A1 schadeloos zullen moeten worden gesteld. De reikwijdte van dit bestemmingsplan is ons inziens niet dermate verreikend dat deze binnen de invloedssfeer van Harselaar-Zuid fase 1a vallen.
16.14	<i>Inspraakreactie:</i> Het voor het Noord-Zuid Valleiverkeer geplande omrijden via de Baron van Nagellstraat is korter dan de oostelijke omleiding maar de kosten per kilometer zijn gestegen en zullen verder stijgen. Ook de omvang van het wagenpark op Harselaar en Kootwijkerbroek zal toenemen.

16.14	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De opmerking over de vergelijking tussen de routes Baron van Nagellstraat en oostelijke omleiding worden voor kennisgeving aangenomen.
16.15	<i>Inspraakreactie:</i> Kortgeleden werd de landelijke schade als gevolg van files/ omrijden op 1,2 miljard euro begroot. Inspreker vraagt zich af welk percentage daarvan moet worden toegerekend aan Harselaar en Kootwijkerbroek.
16.15	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zien geen redenen om een dergelijke calculatie te maken ten behoeve van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a.
16.16	<i>Inspraakreactie:</i> Inspreker vraag aandacht voor de aantrekkelijke mogelijkheden voor volwaardige oostelijke aansluiting op de A1 en verwijst hierbij naar een brief aan de voorzitter van de BIK van 29 november.
16.16	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De oostelijke aansluiting is gedurende het traject niet mogelijk gebleken en maakt derhalve geen deel (meer) uit van de planvorming en het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. De oostelijke aansluiting is ook niet noodzakelijk ten behoeve van het realiseren van een goede verkeersontsluiting Harselaar Zuid Fase 1a. Verwezen zij naar onze reactie onder 16.9.
16.17	<i>Inspraakreactie:</i> De oostelijke aansluiting acht inspreker van groot belang voor bestaande bedrijven in Harselaar Oost en Kootwijkerbroek en de toekomstig vestigende bedrijven in Harselaar-Driehoek en Zuid en Kootwijkerbroek. De inspreker acht deze aansluiting onmisbaar voor de geplande oostelijke rondweg om Barneveld.
16.17	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De oostelijke aansluiting maakt geen deel uit van de plannen. Verwezen zij naar onze reactie onder 16.16 en 16.9.
16.18	<i>Inspraakreactie:</i> Tot slot maakt inspreker nog gebruik van de mogelijkheid om enkele, niet op de website vermeldde belangrijke details weer te geven.
16.18	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen de vermelde zaken voor kennisgeving aan.
	Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of van het exploitatieplan.

1. Zienswijzen Hogere Grenswaarden Harselaar-Zuid Fase 1a

De volgende zienswijzen zijn tevens aangemerkt als zienswijzen inzake het ontwerpbesluit hogere grenswaarden (zienswijze 1, 2, 4, 5, 6, 10, 11, 13, 14):

- SRK Rechtsbijstand, Postbus 3020, 2700 LA Zoetermeer, namens: dhr W.G. Roseboom en mw. F.C.G. Stapelbroek, Stationsweg 72 Barneveld
- Van Westreenen, A. Fokkerstraat 1a, 3772 MP Barneveld, namens: BENA Holding B.V., Wesselseweg 146 Kootwijkerbroek
- G.W. Kampert, Wesselseweg 73, 3771 PB Barneveld
- Fam. M. Romijn en W. Romijn – van Essen, Wesselseweg 90, 3771 PD Barneveld
- Fam. T. van Harten, Hoornweg 10, 3771 PH Barneveld
- Van Westreenen, A. Fokkerstraat 1a, 3772 MP Barneveld, namens: H. Roelofsen, Wesselseweg 57, Barneveld
- Wolbers omgeving & recht advocatuur, Postbus 2779 GJ Amersfoort, namens: Gebiedsontwikkeling A1 BV (GA1 BV), Betonproductie Nederland BG en Bosch Betonindustrie BV (BBI)
- Belangengroep Stationsweg e.o., H. van Veldhuizen en H. Looijen p/a Stationsweg 169, 3771 VG Barneveld
- Gijs Heutink advocaten, Keizersgracht 477, 1017 DL Amsterdam, namens: Meander OG c.v., FGH Bank NV en Accon AVM Beheer BV, Stationsweg 60 Barneveld

Uit het actuele akoestisch onderzoek (bijlage 32 bij de plantoelichting) volgt dat er geen hogere grenswaarden nodig zijn ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid Fase 1a. De vaststellingsprocedure voor de hogere grenswaarden zal daarom niet worden afgerond. De over het ontwerpbesluit ingediende zienswijzen behoeven daarom geen verdere afweging.

2. Ambtshalve wijzigingen

De volgende ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan en het vast te stellen exploitatieplan:

Bestemmingsplan- verbeelding

1. Aanpassingen plangebied
 - a. de verbindingsweg over het plangebied Harselaar-Driehoek inclusief de spoorwegovergang is geen onderdeel meer van het plangebied Harselaar-Zuid Fase 1a, omdat deze weg reeds mogelijk is op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan Harselaar-Driehoek;
 - b. de begrenzing van de kruispunten in de Baron van Nagellstraat en de aansluiting met de A1 is aangepast aan de actuele wegontwerpen.
 - c. het wegdeel Baron van Nagellstraat ten noorden van de aansluiting met de A1 is buiten het plangebied gelaten, dit wegdeel zit als bestaande weg in het bestemmingsplan Buitengebied 2012. Indien het project omleiding N303 Voorthuizen ten uitvoer wordt gebracht, zal de aansluiting van deze nieuwe weg op de bestaande Baron van Nagellstraat onderdeel zijn van het betrokken inpassingsplan.
2. Aanpassingen dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 1
 - a. de diverse voor het project uitgevoerde veldonderzoeken zijn verwerkt in de verbeelding. Hierbij is het totale oppervlakte van gebieden met een archeologische bescherming verkleind en is de functieaanduiding 'vastgestelde archeologische waarde' toegevoegd.
3. Aanpassing bestemmingslegging rotonde Wesselseweg
 - a. ten westen van de geprojecteerde rotonde in de Wesselseweg is een bestemming Groen toegevoegd conform het wegontwerp, om op deze manier te borgen dat de weg niet dichtbij de bestaande woningen komt te liggen dan is onderzocht in het akoestisch onderzoek.

Bestemmingsplan-regels

1. Inleidende regels
 - a. Artikel 1 begrippen: De begripsbepalingen 'afwijking', 'wijziging', 'nadere eis' en 'omgevingsvergunning voor werken of werkzaamheden' zijn geschrapt. De juridische noodzaak om deze begrippen op te nemen ontbreekt.
2. Bestemmingsregels
 - a. Artikel 3 Bedrijventerrein: De rubricering van de bouwregels is aangescherpt. Alle bouwregels met betrekking tot gebouwen en overkappingen staan nu onder 3.2.1. Onder 3.2.3 staan de regels voor overige bouwwerken (geen gebouwen of overkappingen zijnde). Een specifieke gebruiksregel is toegevoegd, om de naleving van de veiligheidszone rondom een bestaande propaantank te publiekrechtelijk te borgen in de periode dat deze nog niet is verplaatst.
 - b. Artikel 4 Groen: aan de bestemmingsomschrijving zijn ondergeschikte verhardingen, waaronder in- en uitritten toegevoegd.
 - c. Artikel 5 Horeca: In lid 5.5 is opgenomen dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan.
 - d. Artikel 11 Waarde-Archeologie-1: Deze bestemming is aangepast aan het geactualiseerde archeologisch onderzoek. Er is nu sprake van een driedeling in het archeologische regiem. De daarbij geldende maatvoering is ontleend aan de Monumentenwet en het gemeentelijk archeologisch beleid.
3. Algemene regels
 - a. Artikel 16 algemene afwijkingsregels. Aan lid 2 is de zinsnede 'indien een bestemmingsgrens wordt overschreden of' toegevoegd, om de afwijkingsbevoegdheid te begrenzen. Hierdoor is het niet mogelijk bij afwijking bestemmingsgrenzen te overschrijden.

Voorts is de toelichting geactualiseerd en verbeterd naar aanleiding van de zienswijzen, het geactualiseerde onderzoek en de afgeronde consultatie van de m.e.r.-commissie.

Exploitatieplan

Deel A – Toelichting:

1. Toelichting op de begrenzing van exploitatiegebied (paragraaf 2.1). Door het niet opnemen van de 'Slinger' ter plaatse van Harselaar-Driehoek (Oost) in dit exploitatieplan dient deze paragraaf aangepast te worden;
2. Toelichting op de te verwerven grond (paragraaf 2.3). Door het niet opnemen van de 'Slinger' ter plaatse van Harselaar-Driehoek (Oost) in dit exploitatieplan dient deze paragraaf aangepast te worden;
3. Toelichting op algemene rekenmethodiek (paragraaf 4.1 omdat:
 - a. Prijspeil wordt geactualiseerd van 1-1-2012 naar 1-1-2014;
4. Toelichting op de rekentechnische uitgangspunten (paragraaf 4.2) omdat:
 - a. De rente wordt aangepast aan de aangepaste rekenrente van de gemeente;
 - b. De kostenindex voor de werken en werkzaamheden wordt aangepast aan de aangepaste index van de gemeente;
5. Toelichting op de aanduiding van het tijdvak (paragraaf 4.3) omdat:
 - a. Start van de exploitatie en daarmee de fasering van de daaropvolgende werken en werkzaamheden, alsmede het uitgiftemoment van bouwrijpe kavels 1 jaar later plaats zal vinden.
6. Toelichting op de raming van de inbrengwaarde (paragraaf 4.4) omdat:
 - a. Deze wordt geactualiseerd naar prijspeil 1-1-2014;
7. Toelichting op de raming van andere kosten in verband met de exploitatie omdat:
 - a. De kosten van de 'Slinger' niet langer onderdeel zijn van de werken en werkzaamheden *binnen* het exploitatiegebied;
 - b. De kostentoedeling van de bovenwijkse voorzieningen geactualiseerd en geharmoniseerd wordt met het (laatste) verkeersmodel dat ook is toegepast in het bestemmingsplan;
 - c. Een verwijzing wordt opgenomen naar de Nota Bovenwijkse Investeringsen, die voorafgaand aan de vaststelling van het exploitatieplan als gemeentelijk beleid in werking zal treden. Tabel A en de toelichting op tabel A komen hiermee te vervallen;
 - d. Gerelateerd aan de noodzaak om stikstofdepositie te salderen worden hiervoor extra kosten voorzien. De kosten voor het verkrijgen van rechten elders bedragen circa €300.000.

Deel B – Exploitatieplan

8. De exploitatieopzet (hoofdstuk 9) wordt in zijn geheel herzien en geactualiseerd omdat
 - a. Vrijwel alle hierboven beschreven wijzigingen in de toelichting van invloed zijn op de exploitatieopzet;
 - b. Eén particulier (eigenaar van de gronden ter plaatse van de Slinger) is komen te vervallen;
 - c. De plankosten opnieuw worden berekend op basis van aanpassingen in de kosten van de werken en werkzaamheden.
9. Bijlage 1 Verbeelding wordt aangepast. Alle kaarten in deze bijlage worden aangepast in verband met de gewijzigde plangrens;
10. Bijlage 5 Exploitatieopzet wordt aangepast i.v.m. de eerder genoemde aanpassingen;
11. Bijlage 6 Taxatie inbrengwaarden wordt aangepast i.v.m. actualisatie naar prijspeil 1-1-2014;
12. Bijlage 8 Plankosten worden aangepast i.v.m. de eerder genoemde aanpassingen;
13. Bijlage 9 Verkeersprognose wordt vervangen door de Nota Bovenwijkse Investeringsen.

Daarnaast bestaan de ambtshalve wijzigingen uit correcties van typefouten en verduidelijkingen in tekst van toelichting en exploitatieplan.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Barneveld

Vragen zienswijze Harselaar Zuid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

21 oktober 2013
BNV077/Fdf/0397

Inleiding

De gemeente Barneveld heeft zienswijzen tegen Harselaar Zuid fase 1a ontvangen. Een van de zienswijzen is opgesteld in opdracht van een reclamant door bureau Maris (kenmerk 11031.C d.d. april 2013). Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente aan Goudappel Coffeng gevraagd onderstaande vragen te beantwoorden. De pagina's verwijzen naar het door bureau Maris opgestelde rapport.

1. Welke motivatie ligt ten grondslag aan de omrekenfactor van 2,95 ritten/arbeitsplaats (p. 11 en 37)?

De omrekenfactoren voor arbeidsplaatsen naar ritten zitten in beginsel tussen 2,37 (kantoren) en 2,95 (industrie). Hier bovenop komen nog mobiliteits- en kalibratie effecten. Deze verschillen van locatie tot locatie.

- Mobiliteitseffecten maken dat in de toekomstige situatie arbeidsplaatsen meer ritten generen dan in de huidige situatie, omdat het autogebruik toeneemt.
- Kalibratie effecten maken dat de verkeersgeneratie meer overeenkomt met de verkeerstellingen waarop het model wordt gekalibreerd.

De omrekenfactoren voor arbeidsplaatsen naar ritten zijn gebaseerd op:

- door Goudappel Coffeng algemeen gebruikte uitgangspunten voor verkeersmodellen;
- de kalibratie van het model op de Barneveldse verkeerstellingen.

Deze methode is voor verkeersmodellen algemeen gebruikt en geaccepteerd, met name als het uitbreidingen betreft met grofweg dezelfde aard en samenstelling als de bestaande omliggende woonwijken en bedrijventerreinen. Via deze methode worden namelijk omrekenfactoren bepaald die specifiek op de Barneveldse situatie van toepassing zijn, omdat de omrekenfactoren worden beïnvloed door de kalibratie op de tellingen. Daarmee zijn de omrekenfactoren afhankelijk van de daadwerkelijke getelde verkeersstromen in Barneveld en niet alleen van algemene kengetallen van het CROW welke

gelden voor een gemiddelde arbeidsplaats op een gemiddeld bedrijventerrein op een gemiddelde locatie in Nederland. Zo is dus gekomen tot specifiek voor dit bedrijventerrein in Barneveld geldende omrekenfactoren.

Een vergelijking van deze omrekenfactoren met gegevens van het CROW zegt dus niets over de betrouwbaarheid van het model. De belangrijkste indicator van de betrouwbaarheid van het model is of de verkeersintensiteiten uit het model (van de huidige situatie) overeenkomen met de verkeersintensiteiten uit tellingen. Voor wat betreft een uitgebreide toelichting op de bouw, werking en verificatie van het verkeersmodel zij gewezen op onze rapportage Goudappel Coffeng "Prognosemodellen 2022 – aanvullende notitie" van 19 december 2012. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de resultaten van de verrichte T-Toets waarmee het verkeersmodel is geverifieerd. Gelet daarop komen wij tot de conclusie dat "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."

Vergelijking gehanteerde omrekenfactoren en kengetallen CROW

Als we toch een vergelijking maken tussen deze Barneveldse omrekenfactoren en de algemene kengetallen van het CROW dan is de conclusie dat, gelet op de aard van het bestaande en nieuwe bedrijventerrein (waaronder zware industrie en voor het overige met een gemengd karakter), een omrekenfactor van 2,95 (opgehoogd met mobiliteits- en kalibratie effecten) gebruikelijk en aanvaardbaar is om een zo goed mogelijke prognose van de verkeersbewegingen te verkrijgen. Er moet dan namelijk niet worden uitgegaan van het algemene kengetal van het CROW maar van de kengetallen die voor dit specifieke bedrijventerrein gelden. Aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen per hectare en de kengetallen voor de verkeersgeneratie wordt dit hieronder nader toegelicht.

Arbeidsplaatsen per hectare

In het verkeersmodel is voor Harselaar Zuid uitgegaan van 46 arbeidsplaatsen/ha (netto). Dit is weergegeven in de tabel 'ontwikkeling arbeidsplaatsen gemeente Barneveld' dat als uitgangspunt diende voor Goudappel Coffeng. In de toelichting bij de tabel wordt aangegeven dat voor het aantal arbeidsplaatsen in Harselaar Zuid een gemiddelde is genomen van Harselaar West en Harselaar Oost.

Het aantal arbeidsplaatsen voor Harselaar Zuid is bepaald aan de hand van het bestaande gemiddelde aantal werknemers op Harselaar Oost en Harselaar West. De cijfers zijn afkomstig uit de Provinciale Werkgelegenheidsenquête. Het gebruik van het bestaande gemiddelde ligt in de lijn van werkelijke verwachtingen. Enerzijds omdat dit voor verkeersmodellen gebruikelijk is en anderzijds omdat uit ervaring bekend is dat gemiddeld 80% van de vestigers op een nieuw bedrijventerrein afkomstig is uit de eigen gemeente en dus in dezelfde sectoren actief is. Voor Barneveld geldt dat op Harselaar veel logistiek zit en Barneveld in de regionale visie ook een functie heeft voor het faciliteren van transport en logistiek. Tegen die achtergrond is het aantal werknemers per m² te verklaren.

Ook uit een vergelijking tussen de modelgegevens (arbeidsplaatsen per zone in het model 2009) en de oppervlaktes uitgeefbaar terrein per zone (grosfweg gemeten vanuit een GBKN), blijkt dat het aantal van gemiddeld 46 arbeidsplaatsen/ha (netto) over het hele bedrijventerrein (Oost en West) in het model is verwerkt, zie tabel 1.

Zone	Model	Arb.pl.	Ha (netto) (bij benadering)	Arb.pl/ha (netto) (bij benadering)
Harselaar Oost				
1844	2009	724	14	52
1845	2009	1.123	20	56
1944	2009	1.153	24	48
		3.000	58	52
Harselaar West				
1914	2009	200	10	20
1940	2009	425	17	25
1941	2009	1.252	35	37
1942	2009	988	13	76
1943	2009	653	6	109
		3.518	81	43
Harselaar West/ Columbiz Park				
2029	2009	476	12	40
TOTAAL		6.994	151	46

Tabel 1: Overzicht arbeidplaatsen per hectare per modelzone (zie figuur 1)



Figuur 1: Harselaar opgedeeld in zones van het model

Verkeersgeneratie op basis van kengetallen

Maris stelt dat het CROW een kengetal geeft voor het aantal voertuigbewegingen per hectare dat 58% hoger is dan de verkeersgeneratie die is gehanteerd in het model. Het CROW geeft in publicatie 256 'verkeersgeneratie woon- en werkgebieden - vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' in tabel 8 een gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagemaal, naar werkmilieutype en voertuigtype. De door Maris genoemde verkeersgeneratie van 214 mvt/ha (netto) is in tabel 8 genoemd als verkeersgeneratie bij het werkmilieutype 'I gemengd terrein'.

Tabel 8. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagemaal, naar werkmilieutype en voertuigtype [4, 9, 10, 23, 24, 26, 40, 45]

Type werkmilieutype	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	170	44	214
II Hoogwaardig bedrijvenpark	232	50	282
III Distributieterrein	180	51	231
IV Zwaar industrieterrein	79	21	100
V Zeehaventerrein	30	11	41

In tabel 2 van CROW-publicatie 256 wordt een definitie gegeven van de werkmilieutypes.

Tabel 2. Indeling bedrijventerreinen

I Gemengd terrein	Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën hoogwaardig bedrijvenpark of distributieterrein. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit lichte moderne industrie en overige ('modale') industrie.
II Hoogwaardig bedrijvenpark	Terrein voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten (productie en/of R&D). Kenmerkend is de aanwezigheid van bedrijven uit de elektrotechnische industrie (IT), instrumenten- en optische industrie en overige hoogwaardige industrie zoals muziekmiddelenindustrie en fotolaboratoria.
III Distributieterrein	Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van de spoorwegen, het wegvervoer en de binnenvaart.
IV Zwaar industrie-terrein	Terrein geschikt voor grootschalige industriële bedrijvigheid en waar bedrijvigheid in de hindercategorieën 5 en 6 is toegestaan.
V Zeehaventerrein	Terrein dat dankzij een laad-/loskade langs diep vaarwater toegankelijk is voor grote zeeschepen. De zeehaventerreinen in met name Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Terneuzen kennen veel zware industrie (categorie IV), maar worden niettemin tot de categorie zeehaventerrein gerekend.

Een eenvoudige rekensom leert dat de 214 mvt/ha (netto) voor het werkmilieutype 'I Gemengd terrein' het gemiddelde is van de verkeersgeneratie tussen de hindercategorieën 1 t/m 4 indien ervan wordt uitgegaan dat hindercategorie 1 overeenkomt met werkmilieutype 'II Hoogwaardig bedrijvenpark' (282 mvt/ha netto), dat hindercategorie 5 overeenkomt met werkmilieutype 'IV Zwaar industrieterrein' (100 mvt/ha netto) en dat de verkeersgeneratie tussen hindercategorie 1 en 5 rechtevenredig toeneemt. In onderstaande tabel 2 is dit weergegeven.

Hindercategorie	mvt/ha (netto)
1 'II Hoogwaardig bedrijvenpark'	282
2	237
3	191
4	146
5 'IV Zwaar industrieterrein'	100

} 214 'I Gemengd terrein'

Tabel 2: Verkeersgeneratie CROW naar hindercategorie

Op een groot deel van het bedrijventerrein zijn alleen bedrijven vanaf categorie 3.1 mogelijk en op enkele delen is zelfs categorie 5 mogelijk. Vanwege het ontbreken van categorie 1 en (nagenoeg) categorie 2 is dus geen sprake van een 'gemengd terrein' zoals het CROW dit omschrijft maar van een terrein waarbij de hogere categoriën prominenter aanwezig zijn en waarbij de verkeersgeneratie dientengevolge lager ligt dan gemiddeld 214 mvt/ha (netto).

Indien wij, met in achtneming van het voorgaande, van de verkeersgeneratie uit publicatie 256 van het CROW zouden uitgaan, dan komen wij uit op een verkeersgeneratie van gemiddeld 148 mvt/hectare (netto). Dit is berekend door eerst de verkeersgeneratie per afzonderlijke vlek (waarbinnen een bepaalde hindercategorie mogelijk is) te berekenen (zie tabel 3). Vervolgens is de totale verkeersgeneratie 5.018 mvt/etmaal gedeeld door de totale oppervlakte 339.380 m². Gelet op het aantal van 46 arbeidsplaatsen/hectare (netto), komt dit uit op 3,2 mvt/arbeitsplaats.

Hindercategorie	opp (m ²)	mvt/ha (netto)	mvt/etmaal
b=3.1	15.420	191	295
b=2-3.2	25.620	191	489
b=3.1-3.2	38.697	191	739
b=3.1-4.1	124.249	146	1.808
b=3.1-4.2	73.152	146	1.064
b=3.1-5.1	62.242	100	622
Totaal	339.380	148	5.018

Tabel 3: Verkeersgeneratie HZ fase 1a op basis van kencijfers CROW¹

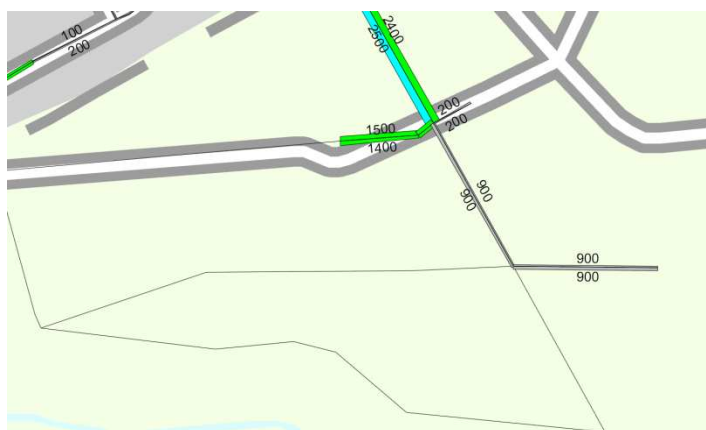
Uit deze berekening - die dus rekening houdt met de aard van het bedrijventerrein - blijkt dat een aantal van 3,2 mvt/arbeitsplaats prima past binnen de kengetallen van het CROW. De door Maris aangehaalde kengetallen en verkeersgeneratie is een interpretatie van de kengetallen uit de CROW-publicatie die niet past bij de aard van Harselaar Zuid fase 1a.

¹ Bron oppervlakte per vlek: mail RHO d.d. 12-09-2013)

Hoe verhoudt 3,2 mvt/arbeitsplaats op basis van de kengetallen van het CROW zich tot de verkeersgeneratie in het verkeersmodel?

Uit de prognoseplot 'Variant 2022 zonder verbindingsweg Harselaar-Wesselseweg' kan worden afgeleid dat in het verkeersmodel 4.900 mvt/etmaal het bedrijventerrein Harselaar Zuid fase 1a op- en afrijden (zie figuur 2: 2400+2500). Dit komt neer op 144 mvt/hectare (4.900 mvt/34 hectare). Hierbij is dus nog niet het aantal verkeersbewegingen op het terrein zelf (intern verkeer) meegerekend.

Uitgaande van de kengetallen van het CROW wordt de verkeersgeneratie geraamd op 5.018 mvt/etmaal. Het verschil tussen 4.900 mvt/etmaal en 5.018 mvt/etmaal is dus minimaal (circa 2%) en goed verklaarbaar.



Figuur 2: Uitsnede prognoseplot model 'Variant 2022 zonder verbindingsweg Harselaar-Wesselseweg'

Conclusie

De door Maris aangehaalde kencijfers en verkeersgeneratie is een interpretatie van de kengetallen uit de CROW-publicatie die niet past bij de aard van Harselaar Zuid fase 1a. Bij een passende interpretatie van de kengetallen van het CROW gelet op de aard van het bedrijventerrein, wordt een verkeersgeneratie van Harselaar Zuid fase 1a berekend van 5.018 mvt/etmaal. Wij ramen – op basis van een vergelijk met omliggende terreinen – een verkeersgeneratie van 4.900 mvt/etmaal. Omdat dit dus exclusief intern verkeer is, kan de verkeersgeneratie in de praktijk iets hoger liggen. De afwijking ten opzichte van de kengetallen van het CROW is minimaal en goed verklaarbaar, omdat zoals aangegeven het verkeersmodel uitgaat van specifiek voor de situatie in Barneveld gekalibreerde omrekenfactoren.

2. Op welke wijze worden modelsnelheden bepaald en wat is de consequentie van een afwijking van de werkelijke snelheid die op een wegvak mogelijk is (p. 11)?

Uitgangspunt voor de modelsnelheden is de wettelijke maximumsnelheid. Indien nodig wordt de snelheid aangepast als bekend is dat de gereden snelheid van op een geheel wegvak sterk afwijkt van de maximumsnelheid (dus niet een bepaalde locatie zoals een scherpe bocht, een helling, een voetgangersoversteek of een verkeerdrempel). Als uit de kalibratie van het model komt dat er in het model een onrealistische route ontstaat, is het gelet op de toepassing van de beschikbare modeltechnieken door verkeerskundigen zeer gebruikelijk en noodzakelijk om (onder meer) de modelsnelheid aan te passen ten opzichte van de maximumsnelheid. Zo wordt veelal tot de situatie gekomen dat op de belangrijke hoofdwegen binnen een bepaald kern de modelsnelheid iets hoger is dan de maximumsnelheid en op de minder belangrijke straten de modelsnelheid lager is dan de maximumsnelheid. Voor nog te realiseren wegen wordt over het algemeen uitgegaan van de maximumsnelheid.

Is het verschil tussen de werkelijke snelheid welke op een wegvak mogelijk is en de modelsnelheid groot dan zal in het model de weg meer (als de modelsnelheid hoger is) of juist minder (als de modelsnelheid lager is) gebruikt worden, dan in de werkelijkheid te verwachten is. Het verkeer kiest immers de snelste route en een hogere snelheid maakt een route sneller. Om deze reistijden in het model te beïnvloeden moet de modelsnelheid wel op een geheel wegvak worden veranderd. Het veranderen van de modelsnelheid op een enkele locatie heeft nauwelijks invloed.

3. Op welke wijze worden wegvakcapaciteiten bepaald en in hoeverre zijn de wenselijke capaciteiten (ivm fietsverkeer, uitritten, manoeuvres vrachtwagens) hierop van invloed (p. 11)?

De wegvakcapaciteit is gebaseerd op wat er fysiek maximaal over de weg kan rijden per wegtype uit het model. Wat de weg maximaal aan voertuigen kan verwerken of afwikkelen. Dit zijn door Goudappel Coffeng algemeen gebruikte modelwaarde per wegtype. Daarbij wordt bijvoorbeeld onderscheid gemaakt naar het aantal rijstroken, of de weg een snelweg is, of de weg binnen of buiten de bebouwde kom gelegen is, etc.

De wegvakcapaciteiten uit het verkeersmodel heeft geen relatie met de maximaal wenselijke capaciteit van een weg in de werkelijkheid. De wegvakcapaciteit uit het model geeft aan welk aantal motorvoertuigen (of pae) het wegvak maximaal kan verwerken. Dit is veelal veel hoger dan wat maximaal wenselijk is vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid (ivm fietsverkeer, uitritten, manoeuvres vrachtwagens).

4. Hoe is verklaarbaar dat in de bocht van de Hanzeweg ruim 1.000 mvt/etmaal 'verdamppt' (p.13)?

Dit is niks bijzonders en komt op zeer veel locaties in het verkeersmodel voor. Dit heeft te maken met de werking van een verkeersmodel. Op deze locaties zitten namelijk zones aangesloten (de sterretjes op de linker afbeelding op pagina 10). Een zone is een gebied uit het model waarin arbeidplaatsen en/of inwoners zijn opgenomen. De in de zone

opgenomen arbeidplaatsen en/of inwoners genereren in het model verkeer. Op de locatie waar de zone is aangesloten op het verkeersnetwerk komt dit gegenereerde verkeer op het verkeersnetwerk terecht en kiest daar zijn route. Er is dus geen sprake van 'verdamp't' verkeer, maar van een zoneaansluiting waar verkeer naartoe gaat en vandaan komt.

5. Kunnen jullie aangeven waarom niet het MON met een TM (Transatlantic Market) scenario is toegepast (p.39)?

De rijksoverheid rekent in het verkeersmodel van Rijkswaterstaat (NRM) alleen met het RC en GE scenario. Voor het TM scenario zijn dus geen gegevens bekend voor de verandering in de toekomstige doorgaande verkeersintensiteiten. Barneveld wil met het verkeersmodel zoveel mogelijk aansluiten bij wat voor de rijksoverheid/Rijkswaterstaat gebruikelijk is. Daarom is geen gebruik gemaakt van het TM scenario.

6. Kunnen jullie een uitdraai van de kruispuntstromen in het drukste spitsuur in 2022ref, 2022ref+ en 2022ref zonder (OS en AS) maken van de rotonde Lunterseweg-Van Dompelaerstraat (p.47)?

Zie bijlage

7. Kunnen jullie, behalve het leveren van de kruispuntstromen, een berekening uitvoeren met bv rotondeverkenner?

Uitgaande van 1 vrachtauto is 2 pae, een enkelstrooksrotonde en de intensiteiten uit de bijlage (waarbij het drukste spitsuur 55% is van de twee uren spitsen uit het model en het rustigste spitsuur 45%) zijn berekeningen gemaakt met Omni-X. De resultaten zijn hieronder weergegeven.

Van de weergegeven resultaten moet met name worden gelet op de i/c verhouding van de toerit en/of afrit wanneer het een rotonde betreft. Dit is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Wanneer de intensiteit groter is dan de capaciteit ontstaat er file. Echter in de praktijk treedt er bij een i/c verhouding gelijk aan of groter dan 0,85 al aanzienlijke vertraging op. In de kolom met de gemiddelde wachttijd in seconden is te zien hoe groot de vertraging wordt. Is de i/c verhouding groter dan 0,85 of is de vertraging groter dan 50 seconden dan gaat het verkeersniveau van stabiel naar instabiel. Het verkeer kan bij een i/c verhouding tussen de 0,85 en 1 nog net afgewikkeld worden, maar de kwaliteit van het verkeersverloop is gebrekkig. De weergegeven resultaten hebben overigens alleen betrekking op het weergegeven uur. Buiten deze drukke uren zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

Verder geven de resultaten ook nog inzicht in de lengte van de wachtrij (uitgangspunt is 6 meter per pae). De gemiddelde wachtrij geeft de rij voertuigen die gemiddeld gedurende de berekende periode (een uur) staat te wachten om te kunnen afrijden. De maximale wachtrij is 95% van de langste wachtrij welke in het berekende uur voorkomt.

2022ref drukste spitsuur

Uit de resultaten blijkt dat de rotonde de toekomstige verkeersstromen niet goed kan verwerken, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gebrekkig is. De i/c verhouding in de avondspits is met 0,93 op enkele aantakkingen ook hoger dan 0,85. De maximale wachtrijlengte is richting het noorden 16 pae, dat is 96 meter.

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Omni-X bestanden

Rotonde: 2022ref 55% - standaard

Datum: 4-10-2013

Goudappel Coffeng

Tak	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij 95% [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 09:00 uur									
oost Jachtlaan	123	412	0,30	289	0	2	0,3	12	0,03
zuid Lunterseweg	848	1041	0,81	193	4	8	0,5	17	0,40
west Van	346	812	0,43	466	1	3	0,2	8	0,31
noord Lunterseweg	717	970	0,74	253	3	6	0,4	13	0,61
Totaal gem.	509	939	0,69	266	2	5	0,4	14	0,34
Periode: 17:00 - 18:00 uur									
oost Jachtlaan	67	448	0,15	381	0	1	0,3	9	0,10
zuid Lunterseweg	761	857	0,89	96	6	11	1,0	30	0,61
west Van	560	601	0,93	41	8	14	1,9	54	0,29
noord Lunterseweg	1020	1091	0,93	71	10	16	1,2	35	0,60
Totaal gem.	602	885	0,90	80	6	11	1,3	37	0,40

2022ref rustigste spitsuur

Uit de resultaten blijkt dat de rotonde de toekomstige verkeersstromen kwalitatief op een goede wijze kan verwerken. De i/c verhouding in de avondspits is met 0,72 lager dan 0,85. De maximale wachtrijlengte is richting het noorden 6 pae, dat is 36 meter.

Hieruit volgt dat de afwikkeling op deze rotonde na realisering van Harselaar Zuid Fase 1a in 2022 kwalitatief gezien gebrekkig is, louter in het drukste spitsuur (en dan alleen in de avondspits) en niet in de overige (spits)uren.

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Omni-X bestanden

Rotonde: 2022ref 45% - standaard

Datum: 4-10-2013

Goudappel Coffeng

Tak	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij 95% [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 09:00 uur									
oost Jachtlaan	100	613	0,16	513	0	1	0,2	7	0,02
zuid Lunterseweg	692	1124	0,62	432	2	4	0,2	8	0,33
west Van	280	938	0,30	658	0	2	0,2	5	0,25
noord Lunterseweg	582	1058	0,55	476	1	3	0,2	7	0,50
Totaal gem.	414	1038	0,51	491	1	3	0,2	7	0,28
Periode: 17:00 - 18:00 uur									
oost Jachtlaan	55	637	0,09	582	0	1	0,2	6	0,08
zuid Lunterseweg	624	963	0,65	339	2	4	0,3	10	0,50
west Van	459	761	0,60	301	1	4	0,3	11	0,24
noord Lunterseweg	836	1155	0,72	318	3	6	0,3	11	0,49
Totaal gem.	494	988	0,65	328	1	4	0,3	11	0,33

2022ref+ drukste spitsuur

Uit de resultaten blijkt dat de rotonde de toekomstige verkeersstromen kwalitatief op een goede wijze kan verwerken in de referentiesituatie 2022+ (inclusief geheel Harselaar Zuid en Driehoek). De i/c verhouding in de avondspits is met 0,71 lager dan 0,85. De maximale wachtrijlengte is richting het noorden en westen 5 pae, dat is 30 meter.

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Omni-X bestanden

Rotonde: 2022ref+ - standaard

Datum: 4-10-2013

Goudappel Coffeng

Tak	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij 95% [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 09:00 uur									
oost Jachtlaan	123	666	0,18	543	0	2	0,2	7	0,04
zuid Lunterseweg	601	1105	0,54	504	1	3	0,2	7	0,25
west Van	343	1060	0,32	717	0	2	0,1	5	0,29
noord Lunterseweg	457	1024	0,45	567	1	3	0,2	6	0,44
Totaal gem.	381	1035	0,44	574	1	3	0,2	6	0,25
Periode: 17:00 - 18:00 uur									
oost Jachtlaan	75	715	0,10	640	0	1	0,2	6	0,10
zuid Lunterseweg	475	882	0,54	407	1	3	0,2	9	0,47
west Van	594	837	0,71	243	2	5	0,4	14	0,28
noord Lunterseweg	774	1141	0,68	367	2	5	0,3	9	0,42
Totaal gem.	480	966	0,63	349	1	4	0,3	10	0,32

2022ref zonder Harselaar Zuid fase1a drukste spitsuur

Uit de resultaten blijkt dat de rotonde de toekomstige verkeersstromen niet goed kan verwerken, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gebrekkig is. De i/c verhouding in de avondspits is met 0,94 hoger dan 0,85. Ook de op de zuidelijke en noordelijke aantakking is de i/c verhouding boven de 0,85. De maximale wachtrijlengte is richting het westen 15 pae dat is 90 meter.

Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Omni-X bestanden

Rotonde: 2022ref z Harselaar - standaard

Datum: 4-10-2013

Goudappel Coffeng

Tak	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij 95% [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]	I/C ratio afrit
Periode: 08:00 - 09:00 uur									
oost Jachtlaan	124	517	0,24	393	0	2	0,3	9	0,04
zuid Lunterseweg	779	1074	0,73	295	3	6	0,3	12	0,40
west Van	317	812	0,39	495	1	2	0,2	7	0,32
noord Lunterseweg	714	983	0,73	269	3	6	0,4	13	0,53
Totaal gem.	484	962	0,64	325	1	4	0,3	11	0,32
Periode: 17:00 - 18:00 uur									
oost Jachtlaan	65	446	0,15	381	0	1	0,3	9	0,10
zuid Lunterseweg	728	826	0,88	98	6	11	0,9	30	0,60
west Van	606	645	0,94	39	9	15	1,9	54	0,28
noord Lunterseweg	956	1083	0,88	127	6	11	0,7	24	0,59
Totaal gem.	589	873	0,88	103	5	10	1,1	33	0,39

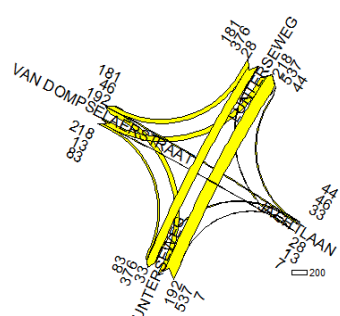
Conclusie

Op basis van deze berekeningen kan het volgende worden geconcludeerd. Na realisatie van Harselaar Zuid fase 1a is sprake van een kwalitatief gebrekkige verkeersafwikkeling van de rotonde in het jaar 2022. Dit geldt enkel in het drukste spitsuur (en dan alleen de avondspits), niet voor de overige (spits)uren.

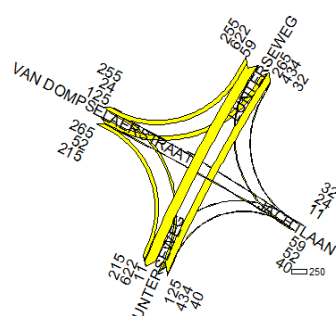
Uit de berekeningen volgt voorts dat ook zonder de aanleg van Harselaar Zuid Fase 1a de verkeersafwikkeling op de rotonde kwalitatief gebrekkig is waarbij de berekeningsresultaten nagenoeg gelijk zijn.

De ontwikkeling van Harselaar Zuid fase1a (met de verbinding naar de Wesselseweg) heeft nauwelijks effect op de verkeersafwikkeling van de rotonde Van Domselaerstraat. De verschillen in berekeningsresultaten tussen 2022ref met en zonder Harselaar Zuid Fase 1a zijn dermate minimaal dat dit in de praktijk niet waarneembaar zal zijn en daardoor sprake is van een verwaarloosbare toename. In de referentiesituatie 2022+ (inclusief overige fases Harselaar Zuid en wegenstructuur) kan de rotonde het verkeer op een kwalitatief goede wijze verwerken.

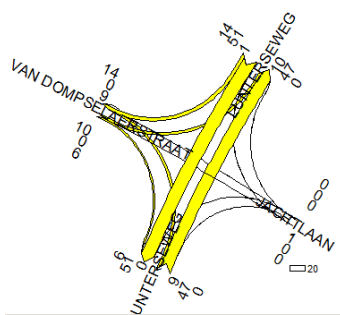
Bijlage 1 Kruispuntstromen drukste spitsuur 2022ref



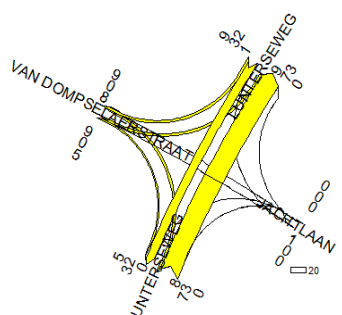
Ochtendspitsuur auto



Avondspitsuur auto

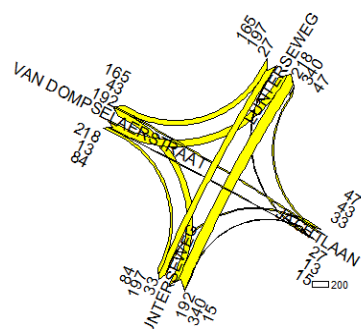


Ochtendspitsuur vrachtauto

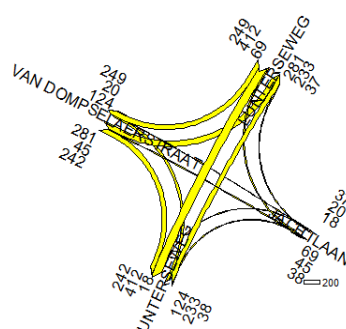


Avondspitsuur vrachtauto

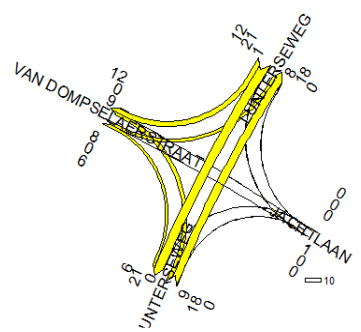
Bijlage 2 Kruispuntstromen drukste spitsuur 2022ref+



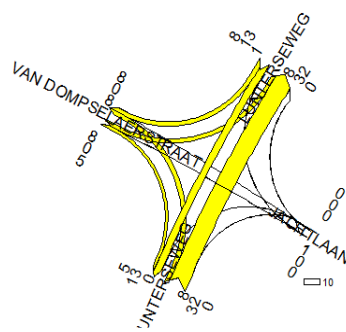
Ochtendspitsuur auto



Avondspitsuur auto

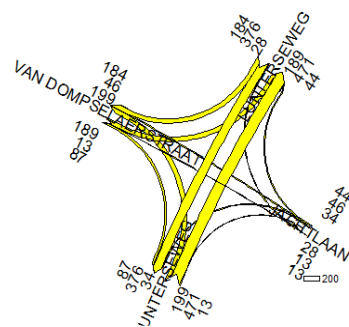


Ochtendspitsuur vrachtauto

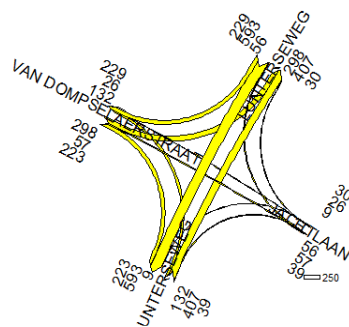


Avondspitsuur vrachtauto

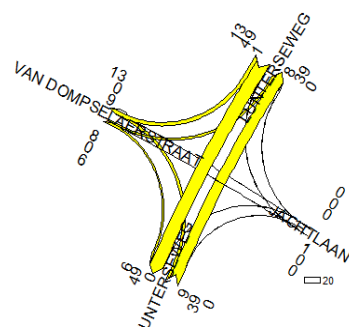
Bijlage 3 Kruispuntstromen drukste spitsuur 2022ref zonder Harselaar zuid



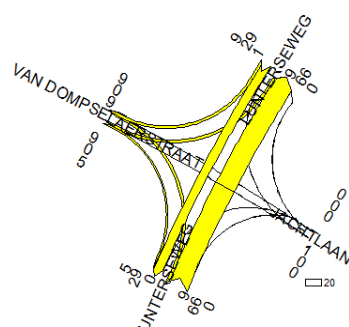
Ochtendspitsuur auto



Avondspitsuur auto



Ochtendspitsuur vrachtauto



Avondspitsuur vrachtauto