

Toelichting

Milieueffectrapport Oostelijke Rondweg Barneveld

De gemeente Barneveld wil groeien, van 60.000 inwoners nu naar circa 80.000 in 2040. Hierdoor zal het drukker worden op de wegen. De gemeente wil de drukte op de bestaande wegen in en rond Barneveld beperkt houden. Daarom overweegt ze het aanleggen van een nieuwe rondweg, de oostelijke rondweg. Voor de rondweg zouden verschillende routes gekozen kunnen worden. Adviesbureau Arcadis heeft hiernaar in 2021 onderzoek gedaan, op verzoek van de gemeente. Hierbij is gekeken naar de gevolgen van de verschillende mogelijke routes op het milieu. Ook zijn de punten die bewoners uit de omgeving eerder naar voren brachten, meegenomen in het onderzoek. Daarnaast is op eerder advies van de Commissie m.e.r onderzoek gedaan naar een alternatief voor de rondweg.

[Het Milieueffectrapport en het advies Commissie m.e.r. kunt u nu hier lezen.](#)

Advies van Commissie m.e.r.

De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevraagd om na te gaan of het onderzoek volledig en op de juiste manier is uitgevoerd. De gemeente was niet verplicht om de onafhankelijke Commissie m.e.r. in te schakelen, maar doet dit om er zeker van te zijn dat de gemeenteraden (Barneveld en Ede) straks voldoende en juiste informatie hebben om verantwoorde keuzes te kunnen maken. Ook het advies van de commissie kunt u nu inzien.

Nog geen keuze voor een route óf alternatief voor de rondweg

Het Milieueffectrapport van Arcadis maakt duidelijk wat de voor- en nadelen zijn per route (tracévariant) voor de omgeving, zoals de effecten op bodem, geluid, landschap, water en ecologie. Het rapport geeft geen voorkeur aan voor de onderzochte routes en mogelijke alternatieven. De gemeenteraden zullen eerst de keuze maken of de huidige infrastructuur grondig wordt aangepast of dat er een nieuwe rondweg komt. Gaat de keuze uit naar een rondweg, dan moet daarna een keuze worden gemaakt tussen de onderzochte routes (tracévarianten). Daarbij worden kosten, effecten en belangen van de twee gemeenten meegewogen.

Wat is meegenomen in het milieueffectrapport?

Het Milieueffectrapport gaat in op de milieugevolgen van de vijf mogelijke routes van de Oostelijke Rondweg en van de opties van een tunnel of een viaduct als kruising met het spoor. Ook zijn de punten die bewoners uit de omgeving naar voren brachten, meegenomen in het onderzoek. Zo is er onderzoek gedaan naar de effecten van geluid, luchtkwaliteit en verkeersbewegingen van de verschillende varianten op de bestaande woonwijken Veller en Norschoten.

Is de Oostelijke Rondweg nodig?

Op eerder advies van de Commissie m.e.r. heeft de gemeente Barneveld nog eens goed laten onderzoeken of de aanleg van de rondweg echt nodig is. Dit onderzoek is ook gedaan door Arcadis. Hierbij is gebruik gemaakt van de zogenoemde 'Ladder van Verdaas'. Daarbij wordt in zeven stappen gekeken of de toename van het verkeer op een andere manier opgelost kan worden. Bijvoorbeeld door maatregelen voor fietsers en openbaar vervoer.

Nul-plus alternatief

Uit dit onderzoek bleek dat met dit zogeheten 'Nul-plus alternatief' forse aanpassingen aan de kruispunten in de kern nodig zijn. En dan nog zal de verkeersdruk in de kern flink toenemen, wat gevolgen heeft voor de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming. Een Oostelijke Rondweg leidt er toe dat de verkeersdruk minder hoog wordt en dat er minder aanpassingen nodig zijn aan de bestaande kruispunten.

Wat zijn de doelen voor de Oostelijke Rondweg?

1. Huidige en toekomstige verkeersknelpunten op de bestaande route door de kom (Lunterseweg, Van Zuijlen van Nieveltlaan, Wesselseweg) voorkomen. Zodat het verkeer op een veilige manier kan doorstromen, zonder lange wachtrijen bij de kruispunten.
2. Het ontlasten van de kom door de verkeersgroei op de bestaande route te beperken en daarmee te voorkomen dat de leefbaarheid ter plaatse verslechtert.
De groei van Barneveld leidt tot meer verkeersdruk en de rondweg kan die extra druk opvangen en draagt zo bij aan de leefbaarheid in Barneveld.
3. Realisering van een duurzame verkeersstructuur in en rond Barneveld. Het biedt een goed alternatief voor het verkeer, dat daardoor niet door de wijken hoeft.
4. Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de aangepaste of nieuwe weginfrastructuur, met oog voor de waardevolle kenmerken van Barneveld.

Bereiken de verschillende varianten de doelen?

Met het Nul-plus alternatief kan worden voldaan aan doelen 1 en 4 (oplossen verkeersknelpunten & ruimtelijke inpassing), niet aan doelen 2 en 3 (ontlasten kom & duurzame verkeersstructuur). Met de Oostelijke Rondweg wordt, welke variant ook gekozen wordt, voldaan aan doelen 2 en 3 (ontlasten kom en duurzame verkeersstructuur) en in een bepaalde mate ook aan doel 1 (oplossen verkeersknelpunten). De Oostelijke Rondweg voorkomt waarschijnlijk niet dat een aantal kruispunten binnen de kom aangepast moet worden omdat er nog wel een lichte toename van verkeer binnen de kom plaatsvindt. De toename van het verkeer is echter met rondweg veel minder dan zonder een rondweg. Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de rondweg met zoveel mogelijk behoud van de waardevolle kenmerken van Barneveld (doel 4) is met aanvullende maatregelen mogelijk.

En wat zijn de effecten op het milieu?

De belangrijkste conclusies milieueffectrapport:

- Bij alle rondwegvarianten neemt de geluidbelasting op de woningen langs de bestaande route af.
- Binnen de verschillende rondwegvarianten zorgt de aanleg voor een tunnel of een viaduct voor de grootste verschillen in de milieueffecten en dan met name op de Barneveldse Beek. Waarbij het viaduct de meer negatieve effecten op de beek heeft, maar tegelijkertijd ook de meeste kansen biedt om de natuurwaarden te vergroten.
- De milieuverschillen voor de oostelijke routes ten noorden van de Barneveldse beek zijn klein.

Woonwijk Veller

Diverse bewoners uit de woonwijk Veller gaven naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een reactie. Een meerderheid daarvan gaf aan een voorkeur te hebben voor een spoor kruising in de vorm van een viaduct vanwege de grotere afstand tot de woonwijk. Daardoor verwachten zij minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit. Daarnaast zijn er bewoners langs de Minorcalaan die hun zorgen uitten over de verkeersafwikkeling en veiligheid voor spelende kinderen langs deze straat. Een aantal bewoners stelde als oplossing voor om de Bankivalaan te verbinden met de Zijdehoenderlaan via een zuidelijk van de Barneveldse Beek gelegen rotonde. Volgens hen lost dit het probleem langs de Minorcalaan op.

Deze punten zijn in het MER onderzocht. Belangrijkste uitkomsten:

- Uit de verkeersmodellen komt naar voren dat bij aanleg van de rondweg er waarschijnlijk meer verkeer via de Bankivalaan de wijk in en uit gaat rijden in plaats van via de Vellerselaan. Op de Minorcalaan komt door de rondweg naar verwachting geen extra verkeer. Een extra aansluiting op de Hoederlaan en Bankivalaan is hier niet nodig.
- Voor geluid en luchtkwaliteit zijn voor de woonwijk Veller door veranderende verkeersstromen een drietal effecten te zien:
 1. Aan de kant van de Lunterseweg komt het geluid door de afname van het verkeer wat minder ver de woonwijk in. Ook de luchtkwaliteit verbetert aan deze kant.
 2. Aan de kant van de Hoenderlaan komt het geluid, door de toename van het verkeer wat verder de woonwijk in. De toename van de geluidsbelasting kan worden verholpen door het aanleggen van stil asfalt. De luchtkwaliteit vermindert hier iets en blijft ver binnen de wettelijke normen.
 3. Aan de oostzijde, tussen de aansluiting van de Hoenderlaan-Bankivalaan en het spoor, neemt de geluidsbelasting toe. Deze toename is bij een viaduct op grotere afstand van de woonwijk kleiner dan bij een onderdoorgang op kortere afstand van de woonwijk, maar de verschillen zijn gering. Stil asfalt kan de geluidstoename voorkomen. De luchtkwaliteit vermindert hier iets, maar blijft ver binnen de wettelijke normen.

Woonwijk Norschoten

In de woonwijk Norschoten maakt men zich zorgen over de ligging van de routes. De meest westelijke route, dicht bij de dorpskern, zien meerdere bewoners als ongunstig vanwege de extra geluidsbelasting en luchtverontreiniging. Daarnaast vrezen diverse bewoners dat als de Barnseweg aangesloten wordt op de Oostelijke Rondweg, het verkeer in de woonwijk zal toenemen. Uit de onderzoeken blijkt:

- Door de aanleg van de Oostelijke Rondweg met een aansluiting op de Barnseweg zal een deel van het verkeer van en naar de wijk via de Barnseweg rijden. Dit in plaats van via de Dr. Willem Dreeslaan. De Barnseweg zou hier op ingericht kunnen worden. De bestaande wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer veilig te laten verlopen.
- De toename van het autoverkeer op de Barnseweg is niet zodanig dat een vrijliggend fietspad nodig is. Bij meer dan 500 fietsers, zou een fietsstraat overwogen kunnen worden.
- Voor de woonwijk Norschoten zijn twee effecten te verwachten voor geluid:
 - De geluidsbelasting aan de zijde van de Dr. Willem Dreeslaan neemt af.
 - Bij route variant 1 bereikt het geluid de woningen van Norschoten.

Hoe nu verder?

Voorjaar 2022: Gemeenteraad neemt besluit

De gemeenteraad van Barneveld wordt gevraagd om in het voorjaar 2022 een besluit te nemen. Door een besluit te nemen, maakt de raad een keuze of de huidige infrastructuur wordt aangepast of dat er een nieuwe rondweg komt. Dit besluit valt na de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022, zodra de nieuwe gemeenteraad is geïnstalleerd.

Verder uitwerken van de gekozen oplossing

Neemt de raad het besluit om de rondweg aan te leggen, dan moet daarna een keuze worden gemaakt tussen de onderzochte routes (tracévarianten). Daarbij worden kosten, effecten en belangen van de gemeente Barneveld en Ede meegewogen. Het college stelt vervolgens een concept-tracékeuzenotitie op. Om ook belanghebbenden gelegenheid te geven te reageren op de concept-tracékeuzenotitie, kiest de gemeente voor een extra reactieronde (schriftelijk). De reacties worden verwerkt in een nota en samen met de concept-routekeuzenotitie aan de gemeenteraad voorgelegd. Naar verwachting is de concept-tracékeuzenotitie eind 2022/begin 2023 klaar.

De keuze voor de juiste oplossing is een zorgvuldig proces. De verwachting is nu dat de aanleg van de rondweg (als er niet gekozen wordt voor een alternatief) in 2028/29 klaar is.

Nb. Deze planning wijkt iets af van de planning in het Milieueffectrapport. Dit komt omdat het rapport in de zomer van 2021 is opgesteld. Bij de planning in het rapport was nog geen sprake van een tussenstap. Door nieuwe inzichten en uitkomsten is de planning in het najaar van 2021 aangepast.



Heeft u vragen? Stuur een e-mail naar oostelijkerondweg@barneveld.nl of neem contact op met projectleider Annemiek van Koldenhoven, via het telefoonnummer 14 0342.