

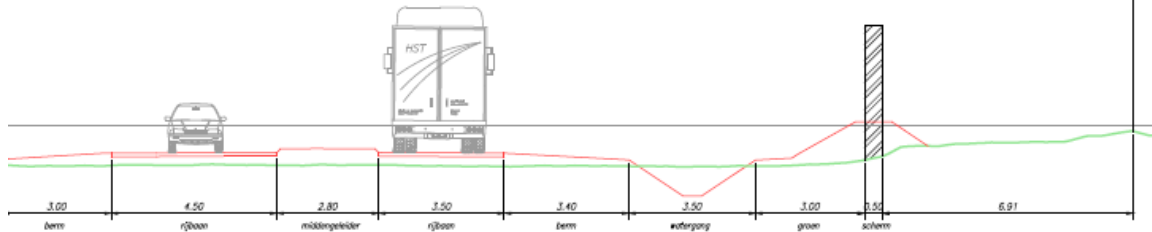
Nota Zienswijzen bestemmingsplan Noordelijke Rondweg Voorthuizen (NRV)

Ten behoeve van de aanleg van een verbindingsweg tussen de Apeldoornsestraat en de Rubensstraat wordt het bestemmingsplan "Noordelijke Rondweg Voorthuizen" opgesteld (hierna aangeduid als NRV). Van 1 maart tot en met 11 april 2013 heeft het ontwerp voor het bestemmingsplan Noordelijke Rondweg Voorthuizen ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen.

De volgende zienswijzen zijn binnengekomen.

1.	J. van de Krol Rubensstraat 40 3781 VM Voorthuizen	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564301 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> De indiener van de zienswijze verwijst naar zijn eerdere reactie van 2 april en naar voorstellen tot wijziging tracé rondweg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben in de nota inspraak en overleg uitvoerig gereageerd op deze inspraakreactie en zien onze reactie dan ook als herhaald en ingelast.</p> <p>b. Indiener ergert zich aan vele regels waar burgers aan moeten voldoen terwijl hij stelt dat overheid blijkbaar gevrijwaard is onder mom van 'algemeen belang'. Er wordt weg geprojecteerd met een scherm van 3 meter hoog. Naar menselijkheid wordt niet gekeken terwijl er wel onderzoek wordt gedaan naar dieren, waar het weg tracé dan wel voor wordt aangepast. Bij inloop wordt gesteld dat scherm er moet komen. Al eerder is alternatief tracé door CDA voorgesteld waar niets mee gedaan is. Waarschijnlijk te ver gevorderde plannen of een financieel motief. Op vergadering van Plaatselijk Belang is gebleken dat er geen draagvlak is voor deze rondweg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij begrijpen dat het lastig kan zijn dat er zoveel regels zijn en dat het voor burgers soms ergerlijk is aan deze regels te moeten voldoen. Wij zijn het niet eens met het gestelde dat overheden gevrijwaard zijn van regels. Ook wij als gemeente moeten aan bepaalde regels voldoen en worden niet vrijgesteld onder het mom van 'algemeen belang'. De uitgebreide procedure die wij voeren met inspraak, informatiebijeenkomsten geeft al aan dat wij op een open manier willen communiceren richting onze burgers. Dat een bepaald besluit niet bij iedereen positief ontvangen wordt heeft te maken met verschillende belangen van de verschillende burgers. Het is dan aan de gemeente om de belangen af te wegen. Het afwegen van de belangen zowel individueel- als algemeen belang speelt hier een rol. Voor wat het scherm betreft zijn er inmiddels gesprekken gevoerd met die percelen die beschermd zouden worden met de schermen. In deze gesprekken is in goed overleg bepaald dat er geen schermen geplaatst zullen worden. Wel zullen er geluidswerende voorzieningen aan de woning worden getroffen. Voor wat betreft een aangehaald bericht in de media stellen wij dat wij in principe niet reageren op krantenberichten. Wij zullen echter de reactie van Plaatselijk Belang zoals ingediend (zie zienswijze 16) bekijken en hierop reageren.</p> <p>Indiener geeft korte samenvatting van zijn bezwaar:</p>	

c.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Geen aandacht alternatief tracé ❖ Overschrijding geluidslimiet ❖ Wegvallen vrij uitzicht ❖ Beperking uitrit op de Rubensstraat ❖ 80 in plaats van 50 kilometerweg ❖ Trillingen ten gevolg van de rondweg ❖ Waardevermindering onroerend goed <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen kennis van de samenvatting van het bezwaar en zullen puntsgewijs hieronder ingaan op de zienswijze. Wat wij echter wel constateren dat het eerstgenoemde punt, het alternatief tracé, niet nader beschreven wordt in het stuk. In zijn algemeenheid kunnen we stellen dat er wel degelijk gekeken is naar alternatieven maar de keuze gemaakt is voor een tracé zoals dat nu ter vaststelling wordt aangeboden.</p>
d.	<p>De reactie provincie en gemeente op bezwaar is beperkt en op hoofdlijnen en onvoldoende beantwoord.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij kunnen niet ingaan op de reactie zoals de provincie die geeft (waarbij we aannemen dat een reactie op het inpassingsplan bedoeld wordt). Voor wat betreft de gemeentelijke reactie stellen wij dat wij proberen onze reactie zo zorgvuldig mogelijk te geven en ons niet herkennen in een te beperkte, op hoofdlijnen en onvoldoende beantwoording.</p>
e.	<p>De maximum snelheid van 80 km/u geeft overschrijding van de geluidsbelasting. Dit ondanks het besluit hogere waarde. Metingen moeten duidelijkheid geven. Een bevestiging van het terugbrengen van de snelheidslimiet ontbreekt. Dit zou een verbetering van de geluidshinder voor het pand betekenen, hoewel dit een onvoldoende maatregel blijkt te zijn.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Door de gemeente worden maximale inspanningen geleverd om de geluidbelasting op de woning van belanghebbende ten gevolge het verkeer op van de Noordelijke Rondweg Voorthuizen te beperken. De maximum snelheid wordt op 60 km/h gesteld en er wordt een geluid reducerende deklaag aangebracht. Daarnaast worden er, na goed overleg met de indiener geluidswerende voorzieningen aan de woning getroffen.</p>
f.	<p>Er is sprake van geluidschermen die mogelijk het vrije uitzicht van belanghebbende zou beperken. Er is geen duidelijk plan gepresenteerd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In overleg met de indiener worden er geen geluidschermen geplaatst.</p>
g.	<p>Indiener is niet duidelijk wat maximum snelheid is, hoe de inrit naar Rubensstraat 40 wordt weergegeven, Hoe dwarsprofiel weg eruit ziet met berm, sloten en wallen/begroeiing en afwatering ter plaatse van de perceelgrens. Ook is positie en afmeting alsmede materiaalgebruik van de schermen niet inzichtelijk.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De snelheid is 60 km/uur, de inrit zal worden ingericht zoals weergegeven bij de beantwoording onder 12b. Het dwarsprofiel ter hoogte van Rubensstraat 40 ziet er als volgt uit (waarbij de rechterzijde de kant van Rubensstraat 36/40 is)</p>



Schermen worden zoals eerder besproken en gemeld, niet geplaatst.

- h. **Verkeer op de rondweg kan hinder en schade veroorzaken. Om dit straks aan te kunnen tonen is nulmeting nodig. In de rapportage staat dat de afstanden tot de weg niet zijn gewijzigd. Dit is niet gewijzigd, de afstand gaat van 40 naar 20 meter. Schade ten gevolge van trillingen is duidelijk aanwezig en kan niet verwaarloosd worden.**

Gemeentelijke reactie:

Voor wat betreft trillingen kunnen wij aangeven dat op een dergelijke afstand geen trillingsoverlast zal ontstaan. Desalniettemin zullen wij voor aanvang van de aanleg van de weg in overleg met de indiener van de zienswijze een nulmeting (laten) uitvoeren.

- i. **De aansluiting van de in/uitrit Rubensstraat 40 op de rotonde is niet toereikend voor vrachtverkeer en moet worden aangepast. Dit in verband met de bestemming bedrijfsterrein van belanghebbende.**

Gemeentelijke reactie:

Zie hiervoor de beantwoording onder 12b.

- j.k. **Plaatselijk Belang Voorthuizen (1900 leden) heeft op een extra ledenvergadering met 44 stemmen voor en 68 tegen, tegen het ontwerp-inpassingsplan Rondweg Voorthuizen N303 gestemd.**

Gemeentelijke reactie:

Wij nemen de genoemde stemmingsuitslag voor kennisgeving aan. Plaatselijk Belang heeft in een separate zienswijze aangegeven hoe zij tegen het plan aankijken. Wij zullen deze reactie beoordelen en beantwoorden (zie zienswijze 16)

- l. **De waardevermindering zal leiden tot indienen van een planschadeclaim.**

Gemeentelijke reactie:

Indien indiener van de zienswijze denkt dat er sprake is van waardevermindering van zijn woning kan hij/zij verzoeken om tegemoetkoming in planschade. Hiervoor gelden aparte procedures. De aanvraagformulieren hiervoor zijn te vinden op de gemeentelijke website.

Voorgesteld wordt de snelheid te verminderen naar 50 km/u.

- m *Gemeentelijke reactie:*

In het oorspronkelijke plan was de snelheid 80 km/ uur. Na de inspraak is dit verlaagd en gaat de maximale rijsnelheid op dit weg tracé naar 60 km/ uur. Dit past bij een weg buiten de bebouwde kom, 50 km/ uur is voorbehouden aan wegen binnen de bebouwde kom. Het verder verlagen naar 50 km/uur vinden wij niet wenselijk omdat het de aantrekkelijkheid van de weg zal verlagen.

**De voorkeur gaat uit naar het reduceren van geluid doormiddel van
Stil asfalt
Verlagen wegdek**

n.	<p>Verlagen maximum snelheid Geluidsisolerende maatregelen aan buitengevel/ dak van de woning Zo nodig een absorberend scherm met begroeiing, zo dicht mogelijk langs de weg</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1e.</p>
o.	<p>Indiener eist inspraak over positie en materiaalkeuze van het scherm Reden hiervoor is dat de ter inzage liggende tekeningen de positie niet juist weergeven en de materiaalkeuze niet is vastgelegd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i></p>
p.	<p>Er worden geen schermen geplaatst, Zie ook onder 1e.</p> <p>Verzocht wordt een nulmeting uit te voeren om toename van trillingen vast te leggen</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1h.</p> <p>Verzocht wordt in/ uitrit Rubensstraat mogelijk te houden voor vrachtwagens</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i></p>
q.	<p>In onze reactie op dit punt hebben we in het kader van de inspraak hierop als volgt gereageerd: "Weliswaar valt de rotonde, alsook de aansluiting buiten de range van het bestemmingsplan "Noordelijke Rondweg Voorthuizen", toch hebben wij in overleg met de provincie de inrichting van de weg nogmaals bekeken en zal dit probleem door de provincie opgelost worden door de erf toegang rechtstreeks op de rotonde aan te sluiten". Dit is nog steeds van kracht.</p>
r.	<p>Aangegeven wordt dat er planschade geclaimd zal worden (uitzicht, geluid, schade door trillingen)</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>
s.	<p>Verzocht wordt, bij niet uitvoeren van voorgestelde punten, niet over te gaan tot vaststelling van het ontwerp- inpassingsplan "Rondweg Voorthuizen N303".</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben enkele aanpassingen aangebracht in het plan en zullen het plan 'Noordelijke Rondweg Voorthuizen' vaststellen. Het genoemde plan "Rondweg Voorthuizen N303" is een provinciale aangelegenheid.</p>
t.	<p>Indiener dient ter verduidelijking 3 bijlagen in. (Alternatieve inrit, opmerkingen op akoestisch onderzoek, fotoreportage)</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij danken de indiener voor de ingediende stukken en nemen deze ter kennisgeving aan. Op de opmerkingen op het akoestisch onderzoek hebben wij hieronder puntsgewijs een reactie gegeven:</p>
u.	<p>1 woning (Apeldoornsestraat 28) valt volgens mij onder sanering. Blijven er 3 over waaronder Rubensstraat 40.</p>
v.	<p>Er blijven inderdaad drie woningen over omdat de woning Apeldoornsestraat 28 onder de sanering valt.</p> <p>Valt de woning Rubensstraat 40 onder buiten stedelijk gebied? Dit gedeelte van de Rubensstraat is nu buiten stedelijk en zal dat ook in de toekomst blijven.</p>

w.	<p>Was deze weg al geprojecteerd op 1 januari 2007 en ook dit tracé? Welke ten hoogst toelaatbare waarde is nu van toepassing en als men spreekt over heersende waarde hoeveel is dat dan en door wie is deze vastgesteld (=gemeten). Voor de nieuw aan te leggen Noordelijke Rondweg Voorthuizen is er geen bestaande situatie dus ook geen heersende waarde. De voorkeursgrenswaarde is dan uitgangspunt en de maximale ontheffingswaarde moet worden nageleefd.</p>
x.	<p>Berekende waarden kunnen niet als geïkt worden beschouwd. Is de heersende waarde bekend (=gemeten)? Het is gebruikelijk dat de geluidbelasting wordt berekend. Dit is een betrouwbare methode. Als er gemeten wordt moeten de meetresultaten rekenkundig worden afgestemd met de berekeningen.</p>
y.	<p>Ik vraag me sterk af of een binnen niveau van 33 dB haalbaar is en zo ja hoe. Algemeen verwacht ik noodzakelijke verbeteringen aan glas, gevel dakkapel, dakconstructie enzovoorts. Of en hoe de geluidwerende voorzieningen worden aangebracht blijkt uit een daarvoor uit te voeren geluidonderzoek.</p>
z.	<p>Uit navraag bij de gemeente Barenveld en Nijkerk blijkt dat er binnen het onderzoeksgebied geluidgevoelige bestemmingen aanwezig zijn waarvoor een hogere waarde is vastgesteld. De reeds verleende hogere waarden zijn in het rapport opgenomen.</p>
aa.	<p>Verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km/h al dan niet in combinatie met stil asfalt levert slechts 1,7 (1,2 + 0,5) dB verschil op. Dat is dus nauwelijks een verbetering. Door de verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km/h wordt niet alleen het geluidsniveau verlaagd maar ook de correctie factor verhoogd volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder. Dit resulteert in een verlaging van de geluidbelasting met meer dan 3 dB.</p>
bb.	<p>De uitvoering van het scherm staat nergens beschreven maar is van wezenlijk voor de berekende uitkomsten. De mogelijkheden voor geluidschermen zijn legio en verschillen enorm in kwaliteit. De hoek waaronder het scherm heeft effect op de baan die het geluid wat in de bak tussen de beide schermen noord- en zuidzijde weerkaatst aflegt. Er is geen sprake meer van geluidschermen in het vast te stellen plan. In het ontwerp was hier nog wel sprake van. De van belang zijnde informatie over het geluidsscherm stond op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. In de berekeningen was er vanuit gegaan dat het een recht scherm is.</p> <p>Moet hieruit geconcludeerd worden dat het aanvragen van een hogere waarde de oplossing is omdat volgens het onderzoek niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ook niet met het plaatsen van de schermen? Het vaststellen van hogere geluidgrenswaarden is op deze locatie nodig omdat de geluidbelasting door maatregelen niet tot de voorkeursgrenswaarde kan worden verlaagd.</p> <p><i>Conclusie:</i> Naar aanleiding van de zienswijze zullen wij het bestemmingsplan op het punt van de geluidschermen aanpassen.</p>

2.	H.A. Klein Obbink Prinsenweg 15 3862 PT Nijkerk	Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564206 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener verzoekt aan de noordzijde een even hoge geluidswal aan te leggen als aan de zuidzijde. Door het aanhouden van verschillende hoogtes wordt het geluid weerkaatst en verergerd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De geluidswal aan de zuidzijde van de Noordelijke Rondweg Voorthuizen heeft een glooiend karakter en heeft daardoor geen weerkaatsing van geluid tot gevolg.</p>	

b.	<p>Verzocht wordt een beplanting te kiezen van struiken die in de winter bladeren blijven dragen met als voorbeeld laurierstruiken</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De beplantingsstructuren die toegepast gaan worden, variëren van boombeplanting en bosplantsoen aan de woonwijkzijde, tot heesterstructuren en/of bosplantsoen aan de noordelijke zijde. Het toegepaste sortiment zal zoveel mogelijk “gebiedseigen” zijn. Binnen deze keuze zijn wij gebonden aan beleid in landschappelijke beeldkwaliteit en eisen op het gebied van landschappelijke inpassing. Binnen de menging van bosplantsoen komt een percentage groenblijvende beplanting voor, maar deze zal niet bestaan uit laurier. Meestal wordt hier hulst (Ilex) of liguster voor gebruikt. De rest van de menging wordt gecomplementeerd met structuurvormende- bloeiende- en bes dragende beplantingen.</p>
c.	<p>Verzocht wordt de weg zo te positioneren dat de effecten van geluidsoverlast voor de bewoners van Blankensgoed en de Prinsenweg gelijk verdeeld wordt. Dit o.a. door de weg ten zuiden van de Hoevelakensebeek te positioneren.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij het positioneren van de weg spelen meer belangen dan alleen het ‘verdelen’ van het geluid tussen de zuid- en noordzijde van de weg. Het positioneren van de weg ten zuiden van de Hoevelakensebeek is door diverse factoren (o.a. de ligging van het zwembad, de ligging van de bestaande wijk Blankensgoed en een goede aansluiting op de N303 alsmede een eventuele toekomstige uitbreiding van woningbouw ten noorden van de wijk Blankensgoed) niet mogelijk noch wenselijk.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen</p>

3.	<p>J.T. van Galen Voorthuizerweg 7 3862 PZ Nijkerk</p>	<p>Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564319 Datum dagtekening: 9 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat provinciale bestuur meer tijd nodig heeft om ingebrachte zienswijzen te kunnen beantwoorden. Eén van de bezwaren was de zuidelijke doorsteek langs de begraafplaats waarbij wellicht besloten wordt de weg wellicht ten noorden van de begraafplaats te situeren. Dit zal betekenen dat het besluit over het gemeentelijk plan uit te stellen tot het moment dat er een provinciale beslissing is. Afstemming is wenselijk.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen vanzelfsprekend in contact blijven met de provincie over de aansluiting van de NRV met de rondweg Voorthuizen N303. Van verplaatsen van de doorsteek ten zuiden van de begraafplaats naar een meer noordelijk gelegen deel is geen sprake.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	

4.	<p>Gelderse Natuur en Milieu Federatie mede namens Stichting Geldersch Landschap V. Vintges Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem</p>	<p>Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564194 Datum dagtekening: 8 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indieners geven aan dat ze liever geen noordelijke rondweg hebben maar dat gezien het</p>	

	<p>belang van het verminderen van het zwaar landbouwverkeer en het doorgaande recreatieverkeer door verblijfsgebied Voorthuizen centrum accepteert indiener de aanleg zoals voorgesteld in het ontwerp.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij begrijpen het goed dat de GNMF en de SGL liever geen rondweg hebben maar zijn blij dat de gesprekken die gevoerd zijn hebben geleid tot deze reactie.</p>
b.	<p>Indieners vinden het positief dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de hoogteverschillen in het terrein. Impact op Wilbrinksbos blijft beperkt en ook de realisatie van een fiets/ voetgangersbrug draagt hier positief aan bij.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben de karakteriserende hoogteverschillen en stuifduinen langs het Wilbrinksbos altijd als hoge kwaliteit gemarkeerd en daarin het wegprofiel zoveel mogelijk geïntegreerd. Daarbij hebben wij de weg niet als een bedreiging benaderd, maar juist als een versterkend element, om de aanwezige hoogteverschillen (onder andere de markante stuifduinen) sterker zichtbaar te maken.</p> <p>De situering van de fiets- en wandelroute draagt aan deze beleefbaarheid ook haar steentje bij. Voor ons is het prettig te lezen, dat deze gedachte opgemerkt en gewaardeerd wordt.</p>
c.	<p>De aanleg van een rotonde bij de Apeldoornsestraat leidt tot een areaalverlies van de EHS. Dit wordt acceptabel geacht. Een EHS compensatie op de locatie tussen het Wilbrinksbos en de rondweg acht indiener minimaal noodzakelijk. Hiermee wordt EHS areaalverlies gecompenseerd en negatieve effecten van de weg op Wilbrinksbos gemitigeerd. Een goede inrichting is hierbij noodzakelijk. Gesteld wordt dat dit wordt afgestemd met de Stichting Geldersch Landschap.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Vanzelfsprekend zullen wij, zoals ook afgesproken is met de GNMF, voor wat betreft de inrichting afstemmen met de Stichting Geldersch Landschap.</p>
d.	<p>Met betrekking tot vleermuizen wordt opgemerkt dat bij de aanleg van de weg een verstoring van de kolonie grootoor vleermuizen in de eiken aan de rand van het Wilbrinksbos dient te worden voorkomen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het kader van het vleermuisonderzoek is vroeg in de avondschemering al een aantal grootoor vleermuizen waargenomen, wat duidt op de aanwezigheid van een verblijfplaats in de directe nabijheid (grote kans in een van de oude zomereiken ter plekke van het beoogde tracé) Om deze mogelijke verblijfplaats te kunnen behouden is voordat het ontwerp bestemmingsplan is vastgesteld het wegontwerp ter plaatse zodanig aangepast dat de zomereiken kunnen worden behouden.</p>
e.f.	<p>Indiener gaat er van uit dat wegverlichting langs de noordelijke rondweg achterwege blijft. Gezien de verkeersintensiteiten vraagt indiener zich af of verlichting van de rotonde (Apeldoornsestraat) strikt noodzakelijk is of kan worden beperkt. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan amberkleurige verlichting maar ook laaggeplaatste geleide verlichting, bijvoorbeeld in het wegdek.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) geeft voor dit type weg aan dat er waar nodig verlichting wordt geplaatst. Daarbij wordt voornamelijk aan verlichting in de bochten gedacht. Het tracé is hierop nader beschouwd en de NRV behoeft niet voorzien worden van verlichting. Voor wat betreft de rotonde wordt wegverlichting toegepast conform de landelijke aanbevelingen zoals genoemd in publicatie 126 'Eenheid in rotondes' van het CROW. Er worden lichtmasten met amberkleurige verlichting en/of laaggeplaatste geleide verlichting geplaatst om de ronde vorm van de rotonde te accentueren, de locaties van de midden</p>

<p>geleiders te benadrukken en om al het verkeer, met name langzaam verkeer, duidelijk te kunnen waarnemen.</p> <p>Indiener trekt de conclusie dat zij kan instemmen met de aanleg van de NRV, dat het belangrijk is dat het gebied tussen het Wilbrinksbos en de NRV geheel wordt meegenomen als EHS-compensatiegebied. Alsmede aandacht om verstoring vleermuizen te voorkomen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij delen de conclusie van de GNMf en de SGL.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

5.	<p>Midden Nederland Makelaars Kampstraat 32 3771 AV Barneveld</p> <p>Namens B. van Middendorp Rubensstraat 30 3781 VM Voorthuizen</p>	<p>Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564191 Datum dagtekening: 9 april 2013</p>
----	---	---

a.	<p><i>Zienswijze:</i> De indiener van de zienswijze stelt dat er in de rapporten aannames gedaan worden voor de verkeersintensiteit die te laag zijn.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De in de MER genoemde verkeersintensiteiten voor de Rubensstraat en Noordelijke Rondweg Voorthuizen liggen in lijn met de door ons uitgevoerde verkeersstelling in 2010 en met het verkeersmodel Barneveld. Het verkeersmodel is begin 2012 geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten met betrekking tot de landelijke economische ontwikkelingen en de gebiedsontwikkelingen binnen Barneveld. Voor wat betreft de Rubensstraat gaat de MER bij variant M1 uit van een afname van 9.600 mvt/werkdag in 2008 naar 3.900 mvt/werkdag in 2020. Het model Barneveld gaat uit van een afname van 11.200 mvt/werkdag in 2009 naar 4.500 mvt/werkdag in 2022. Voor wat betreft de Noordelijke Rondweg Voorthuizen gaat de MER uit van een intensiteit van 6.500 mvt/werkdag in 2020 en het model Barneveld van 6.800 mvt/werkdag in 2022. Er is weliswaar sprake van lichte afwijkingen, maar gelet op het feit dat een verkeersmodel een vereenvoudigde en geschematiseerde weergave van de werkelijkheid is, zijn deze lichte afwijkingen aanvaardbaar. Ze leiden niet tot een ander inzicht ten aanzien van de gekozen oplossingsrichting.</p>
b.	<p>Indiener stelt dat de volksgezondheid in gevaar komt door toename van diverse schadelijke stoffen. Dit is onvoldoende onderzocht</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De stelling van de indiener dat de volksgezondheid in gevaar komt door toename van schadelijke stoffen welke niet onvoldoende onderzocht is niet nader gespecificeerd en kunnen wij niet volgen. In het bestemmingsplan is aan diverse onderzoeksaspecten aandacht geschonken. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn in paragraaf 5.9 weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 11 van de toelichting.</p> <p>Het uitzicht verslechtert door de realisatie van de rondweg</p>
c.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De aanleg van de NRV leidt inderdaad tot een veranderd uitzicht. Waar eerst in noordelijke richting werd gekeken op de bebouwing aan de Prinsenvweg op zo'n 40 meter afstand zal dit door de aanleg van de NRV wijzigen. Ondanks het feit dat wij wel inzien dat het realiseren van een weg direct ten noorden van de woning Rubensstraat 30 een verslechterde situatie is achten wij het vanuit ruimtelijk oogpunt bezien aanvaardbaar om voor deze oplossing te kiezen.</p>



d. **De privacy van de bewoners Rubensstraat 30 wordt aangetast**

Gemeentelijke reactie:

Van aantasting van de privacy is maar in beperkte mate sprake. De woning is georiënteerd op de Rubensstraat en heeft aan de zijde van de NRV een laag dakvlak en kleinere ramen. De weg komt op ongeveer 15 meter van deze zijgevel te liggen.

e. **Er vindt waardevermindering plaats van het onroerend goed welke niet voor rekening van de bewoners moet komen maar moeten worden vergoed door de gemeente**

Gemeentelijke reactie:

Planologische besluiten kunnen leiden tot waardevermindering. Hiervoor kan de inspreker een aanvraag om tegemoetkoming in planschade doen. Wij zullen dit dan conform de procedureverordening planschade in behandeling nemen. Voor informatie hierover verwijzen wij u naar onze website.

f. **Naast geluidstoename zal er ook toename plaats van de uitstoot van fijn stof en andere milieuvervuilende stoffen die schadelijk zijn voor de volksgezondheid. Door de verhoogde verkeersintensiteit zoals onder a genoemd zal een nog verdere verslechtering optreden als dan waarvan in onderzoeken is uitgegaan.**

Gemeentelijke reactie:

De onderzoeken gaan uit van een verwachte verkeersintensiteit. Dit is dus onderzocht (zie ook de beantwoording onder 5b)

g. **Door toename verkeersintensiteit zal er een aanmerkelijk grotere invloed zijn op de flora en fauna van het gebied die hierdoor geschaad worden. In onderzoeken onvoldoende onderzocht op welke wijze de natuur extra wordt belast.**

Gemeentelijke reactie:

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de invloed op flora en fauna. De conclusies hiervan worden beschreven in paragraaf 5.5 van de toelichting en geven aan dat ecologie geen belemmering is voor de uitvoering van de NRV.

h. **Het leefklimaat in de woning wordt dusdanig gewijzigd dat er sprake is van dermate slecht leefklimaat dat indiener van mening is dat provincie bij doorzetting van haar plannen het perceel zelf dient aan te kopen en bewoners een vergoeding te geven om gelijkwaardig woongenot elders te kunnen verschaffen.**

Gemeentelijke reactie:

Dit is een reactie gericht aan de provincie. Voor wat betreft dit aspect verwijzen we u naar de provincie. In het kader van de doorzendplicht zullen we uw reactie dan ook aan hen doen

	toekomen.
i.	<p>Het bedrijf wordt ernstig geschaad in bedrijfsuitvoering en bereikbaarheid</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Door de aanleg van de weg zal er een bedrijfsgebouw moeten wijken. Dit zal financieel worden gecompenseerd. Voor wat betreft de bereikbaarheid kunnen we stellen dat de bereikbaarheid niet wordt aangetast.</p>
j.	<p>Onvoldoende duidelijk is waar geluidscherm komt en welke omvang deze heeft. Ook dit geeft aanzienlijke vermindering van woongenot.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Indiener geeft aan dat een geluidscherm aanzienlijke vermindering van woongenot geeft. Wij hebben dan ook geconcludeerd dat er, gezien de reacties op de schermen geen geluidscherm zal worden geplaatst. Wel zullen geluidswerende voorzieningen aan de woning worden gerealiseerd.</p>
k.	<p>Verzocht wordt rekening te houden met zienswijze en inpassingsplan niet vast te stellen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het bestemmingsplan in gewijzigde vorm vaststellen zonder geluidscherm.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

6.	G. Nagelvoort Heermoes 36 3781 SK Voorthuizen	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564297 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener verwacht ernstige verstoring van woon- en leefgenot en waardedaling van de woning.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De weg is op ruime afstand (zo'n 100 meter) van de rondweg gelegen. Daarnaast wordt de weg op een landschappelijke manier ingepast dat ernstige verstoring van woon- en leefgenot niet aan de orde is.</p>	
b.	<p>Indiener is van mening dat zorgvuldige belangenafweging achterwege is gebleven.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben bij de planvorming er juist voor gekozen om belanghebbenden en belangstellenden op de hoogte te brengen en te houden van de planvorming. Wij zijn dan ook van mening dat wij dit op een zorgvuldige manier hebben gedaan. Hiertoe zijn onder andere informatie bijeenkomsten gehouden. Uiteindelijk hebben wij het tracé op een zorgvuldige manier ingepast in het landschap waarbij aandacht is gegeven aan de diverse belanghebbenden.</p>	
c.	<p>Indiener schetst algeheel kader van zijn situatie</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen kennis van het geschetste kader.</p>	
d.	<p>De stijl van communiceren is naar mening van de indiener gebrekkig, ongestructureerd en bij tijd en wijle onvolledig. Dit blijkt uit eenrichtingverkeer in de communicatie bijvoorbeeld in de verschillende krantenartikelen (doorsteek VVOP, uitnodiging informatieavond).</p> <p>De gemeente wekt indruk dat het geen gevoel heeft voor bezwaren. Er wordt heel feitelijk gekeken naar potentiële resultaten van de NRV. Dat de NRV voor inwoners Blankensgoed een bron van overlast zal zijn is voor de gemeente geen probleem. Het oplossen van de overlast voor het centrum lijkt haast doel op zich.</p>	

	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is met de communicatie richting VVOP niet snel genoeg gecommuniceerd waardoor er bepaalde zaken uit de krant vernomen moesten worden. Dit is slordig en wij hopen dat dit in de toekomst niet meer zal gebeuren. Om nu de stijl van communiceren gebrekkig, ongestructureerd en bij tijd en wijle onvolledig te noemen vinden wij niet juist en daar herkennen wij ons niet in.</p> <p>Dat de indruk wordt gewekt dat wij geen gevoel hebben voor bezwaren heeft naar onze mening te maken met het feit dat wij als gemeente veelal voor keuzes staan welke impact hebben op de leefomgeving. De positieve aspecten die optreden als gevolg van de aanleg wegen zwaarder dan de genoemde bezwaren. Het is dan uiteindelijk aan de gemeente om, in dit geval de verbinding aan te leggen tussen de Apeldoornsestraat en de Rubensstraat. Wij hebben dit op een verantwoorde manier gedaan door de weg landschappelijk in te passen waarbij wij rekening hebben gehouden met omwonenden alsmede landschappelijke elementen en beperkingen.</p>
e.	<p>De documentatie is niet op één centrale plaats te vinden. De gemeente neemt niet de moeite om het plan eenduidig gestructureerd te presenteren. De informatie is over verschillende sites verdeeld.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De informatie op het internet is divers. Wij verwijzen dus ook naar de documenten die behoren bij het bestemmingsplan op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.barneveld.nl onder actueel en bekendmakingen. Daarnaast is de informatie op de site onder de projecten in uitvoering inderdaad wat verouderd. Wij zullen dit bijwerken.</p>
f.	<p>De motivatie voor de NRV is niet eenvoudig. Indiener is niet overtuigd van nut en noodzaak. In de verscheidenheid aan documenten staat een wirwar aan argumenten; Geluid, verkeersoverlast, veiligheidsbediening recreatieverkeer, oversteek voetgangers. Het lijkt er op dat de gemeente zichzelf moet overtuigen. Onderbelicht is het geld. Als gemeente nu niet mee doet zijn de kansen op budget vanuit provincie verkeken.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Hoofdmotief om de weg in samenhang met de westelijke omleiding (provincie) te realiseren is het weren van het doorgaande verkeer door het centrum van Voorthuizen. De geplande rondwegen zullen de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de kern vergroten. Voor het gemeentelijk deel is budget beschikbaar. Dat er op financieel vlak voordelen te behalen zijn is ook bekend maar is geen leidend argument.</p>
g.	<p>Indiener geeft uitgebreid aan dat het cruciaal is voor onderzoeks- en meldingsplicht, dat er deugdelijk en volledig gecommuniceerd wordt. Indiener geeft aan dat kopers van de wijk niet gemeld is dat de weg op deze locatie niet gemeld is. Ten tijde van de aankoop was het besluit van de provincie al bijna genomen voor de westelijke omleiding waarbij indiener geen last zou ondervinden. Ook het communiceren inzake Blankensgoed met de beek zone als grens voldoet wellicht ten dele aan meldingsplicht maar blijft wellicht niet juridisch overeind.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De weg aan de noordzijde van Voorthuizen staat al lang in de diverse beleidsstukken. Al in de structuurvisie, "Kompass naar 2015" welke is vastgesteld is op 15 april 2003 is de weg genoemd. In de daaropvolgende visies van 2009 en 2011 maakt deze ook onderdeel uit van het beleid. Indiener had dus kunnen weten dat er in de toekomst een weg zou kunnen komen. Als gemeente hebben wij daar in ieder geval geen geheim van gemaakt en zijn daar open in geweest in onze communicatie.</p>
h.	<p>Een deugdelijke financiële onderbouwing wordt gemist. Er wordt gesproken over het feit dat geld beschikbaar is. Verder wordt er gesproken over geschatte kosten, geen informatie over budgetten, reserveringen, onvoorziene kosten enzovoort. Dit is nodig voor de afweging van de voordelen tegen de investering. (business case). Op deze</p>

	<p>manier is het niet mogelijk te bepalen of er sprake is van een valide business case ondanks het feit dat er betaald wordt uit de algemene middelen van de gemeente Barneveld. Bezwaar is niet mogelijk omdat informatie niet gegeven wordt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals gesteld is het plan opgenomen in de gemeentelijke begroting. Er is dus geld gereserveerd voor deze weg. De gemeenteraad gaat uiteindelijk over het uitgeven van gelden. In de gemeenteraad wordt dan ook de afweging gemaakt, door gekozen vertegenwoordigers, of de voordelen opwegen tegen de investering.</p>
i.	<p>De NRV levert overlast voor de bewoners van Blankensgoed. De woning van indiener van de zienswijze heeft aan twee zijden overlast gezien de ligging in de bocht van de NRV.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De NRV is op ruime afstand gesitueerd van de wijk Blankensgoed. Daarnaast wordt de weg landschappelijk ingepast. Aan de zuidzijde komt een wal van 2,75 meter hoog welke de weg onttrekt aan het zicht. Onevenredige overlast voor de bewoner, ook al loopt de weg vanaf de noordzijde van zijn woning weg naar de oostzijde is niet aan de orde.</p>
j.	<p>Uitspraken over de aantrekkelijkheid van de NRV doen indiener het hart vasthouden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Uitspraken die gedaan worden over de aantrekkelijkheid van de weg hebben (zonder dat we de uitspraken waar de indiener op doelt kennen) te maken met de aantrekkelijkheid voor deze weg te kiezen in plaats van een route door het centrum van Voorthuizen. Hiervan is inzichtelijk om hoeveel verwachte motorvoertuigen het gaat.</p>
k.	<p>In het dorp is nu al sprake van motorfietsen, quads, brommers en sportuitlaten van auto's die decibellen ruim overschrijden. De verwachting is dat deze overlast tevens wordt uitgelokt door de flauwe bocht op de NRV. Handhaving hiervan is niet verwerkt in de plannen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij denken niet dat de flauwe bocht zal uitnodigen voor het uitlokken van overlast door motorfietsen, quads, brommers en sportuitlaten. Het klopt dat handhaving geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplan procedure. Wij kunnen echter wel aangeven dat, indien dit aanleiding geeft handhavend tegen overtreders kan worden opgetreden. Dit valt zoals gezegd niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan</p>
l.	<p>Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de toekomstige (Soll-) situatie en niet de huidige (IST-) situatie. De huidige situatie wordt niet vermeld. Het is onmogelijk beeld te vormen over de voordelen en het belang van de NRV dan wel om bezwaar aan te tekenen tegen geluidsoverlast gebaseerd op een deugdelijk akoestisch onderzoek.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Omdat de Noordelijke Rondweg Voorthuizen nog niet bestaat is alleen de toekomstige situatie weergegeven. De toekomstige situatie is maatgevend. Voor wat betreft het beeld dat indiener wil vormen over de voordelen en het belang van de NRV willen wij aangeven dat dit een afweging is die de raad uiteindelijk neemt gebaseerd op de noodzakelijke gegevens zoals ook benoemd in het bestemmingsplan. Als indiener het niet eens is met de inhoud van het geluidsonderzoek staat het vrij hiertegen een zienswijze in te brengen. Wij vinden in ieder geval dat er sprake is van een deugdelijk akoestisch onderzoek.</p>
m.	<p>Indiener vindt het opmerkelijk dat de verwachte geluidsoverlast net tegen de wettelijk toegestane geluidsnormen aankomen. Hoe kan een onderzoek voor een nog niet bestaande situatie zulke nauwkeurige gegevens leveren. Het lijkt op toeschrijven naar gewenste uitkomst. De verwachting is dat het hoger zal zijn dan 48 dB.</p>

n.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voordat deze uitgebreide akoestische rapportage is opgesteld is een globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hiermee is getracht om potentiële knelpunten vooraf te vermijden of op te lossen met als resultaat het rapport wat nu voorligt. Er is geen sprake van het toeschrijven naar een gewenste uitkomst zoals indiener stelt.</p> <p>Opmerkelijk is dat toegestane nomen eenvoudig worden opgerekend in het bestemmingsplan om de plannen doorgang te laten vinden. Indiener acht het gemak waarmee de gemeente aanpassingen doorvoert stuitend in relatie met de burger die aanpassingen wil in een plan.</p>
o.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij kunnen de opmerking van de indiener niet plaatsen. Bij een bestemmingsplanprocedure zijn wij gebonden aan wettelijke regels. Wij begeven ons dan ook binnen de reikwijdte die de wet ons biedt.</p> <p>Er is onvoldoende naar de belangen van de bewoners van Blankensgoed gekeken. Ook hier is slechts toekomstige situatie in beeld gebracht en niet het verschil met huidige situatie.</p>
p.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is op een zorgvuldige manier met alle belangen omgegaan, ook met die van de bewoners van Blankensgoed. Het is niet noodzakelijk het verschil met de huidige situatie in beeld te brengen. Bij de afweging dient bekeken te worden of er in de toekomstige situatie voldaan wordt aan de normen en of wij die acceptabel vinden. In het geval van de NRV is dat het geval.</p> <p>De inpassing van de weg levert dubieuze constructies op. Deze wordt beperkt door grens gemeente Nijkerk, het zwembad en het Wilbrinksbos. Hier ontstaat een beperkte oversteek en een uit de kluiten gewassen brug. Het zwembad levert een groot deel van de zonneweide in. Het talud, de weg en de inpassing geven ernstige horizonvervuiling.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Indiener heeft gelijk dat wij enkele uitdagingen te nemen hadden met betrekking tot de inpassing. Wij moeten op een zorgvuldige manier omgaan met landschappelijke elementen en op een goede manier afstemming zoeken met de inpassing van het zwembad. Daarnaast hebben we te maken met bebouwing, perceelgrenzen enzovoorts. Het plan zoals nu voorligt is voldoet hieraan. De verbinding tussen het Wilbrinksbos is één van de dingen die geregeld moesten worden. Deze brug maakt gebruik van hoogteverschillen in het landschap maar is geen massale constructie. Wij zijn het dan ook niet met indiener eens dat er door de weg, talud en inpassing ernstige horizonvervuiling optreedt. Het uitzicht verandert wel maar er is sprake van een groene inpassing.</p>
q.	<p>Afgevraagd wordt of de aansluiting op de N303 wel dermate deugdelijk karakter heeft.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De verkeersonderzoeken geven inzicht in het gebruik en de gebruikers van de weg. De weg is hierop ontworpen en heeft wel degelijk een deugdelijk karakter</p>
r.	<p>De weg past niet op korte afstand van natuurgebied en begraafplaats.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor wat betreft het Wilbrinksbos is bekeken of het mogelijk zou zijn de weg hier langs te situeren en wat dat zou betekenen voor de flora en fauna. Hiertoe zijn onderzoeken uitgevoerd waarbij de conclusie (in paragraaf 5.5 van de toelichting) is dat er geen ecologische belemmeringen zijn voor de situering van de weg langs het bos. Daarnaast compenseren wij ten noorden van de oostelijke rotonde bij de Apeldoornsestraat een gebied ten behoeve van natuur. Voor wat betreft de afstand tot de begraafplaats verwijzen we naar het provinciaal inpassingsplan. Het plan NRV loopt tot de Rubensstraat. Deze afweging zal dan ook door de</p>

	<p>provincie gedaan worden</p>
s.	<p>Gevraagd wordt waarom de gemeente zoveel inspanningen levert voort aanleg van de NRV. Indiener is verbaasd over het intensieve gebruik van de rondweg N303 en dan vooral door vrachtverkeer. De N303 wordt voornamelijk gebruikt als doorgaande weg van A1 naar A28. De weg is niet geschikt dit intensieve gebruik te verantwoorden. De weg is op sommige punten uitermate smal, zeker als twee vrachtwagens elkaar passeren. In de N303 zijn snelheidsbeperkende maatregelen genomen. Deze punten zullen door de aanleg van een rondweg niet worden opgelost.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De geplande rondwegen, zowel het deel dat door de provincie als het deel dat door de gemeente wordt aangelegd is -voor wat de maatvoering betreft- ontworpen vanuit de landelijke richtlijnen voor "Duurzaam Veilig". Dit concept gaat uit van een aantal principes. En van de belangrijkste is dat een weg op zo'n manier wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en fouten worden voorkomen.</p>
t.	<p>Veel beroepsverkeer gebruikt de N303 om knooppunt Hoevelaken te mijden. De overheid kan beroepsverkeer weigeren gebruik te maken van deze weg zoals ook in Lunteren. Kan Barneveld niet eenzelfde maatregel nemen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Dit onderdeel van de zienswijze heeft eigenlijk betrekking op het provinciaal deel van de omleiding. Voor eventuele maatregelen dient indiener van de zienswijze zich bij de provincie te vervoegen.</p>
u.	<p>Het bevreedt indiener van de zienswijze dat er zoveel aandacht wordt besteed aan een voorziening die voor inwoners Voorthuizen wel wat verbetering oplevert maar niet voor iedereen. De rondweg levert veel benadeelden op. Weliswaar minder verkeer in maar veel hinder voor bewoners Blankensgoed. Een rondweg zal het verkeer doen afnemen in het centrum maar het geheel zal meer voertuigen aantrekken. Er zal een aantrekkende werking plaatsvinden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De realisatie van de omleiding is voor de inwoners van de kern Voorthuizen – in grote lijnen - positief. Ten behoeve van de planvorming is een verkeersmodel gebruikt. In het gehanteerde model is met allerlei economische en sociale effecten rekening gehouden.</p>
v.	<p>De enige oplossing is het doortrekken van de A30 naar de A28. Dit levert qua inpassing weinig problemen op.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doortrekken van de A30 behoort niet tot de bevoegdheid van de gemeente, maar van het Rijk.</p>
w.	<p>Het belang van motorvoertuigen prevaleert boven woon- en leefgenot van een grote groep inwoners.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het is te onjuist om te stellen dat motorvoertuigen prevaleren boven leefgenot van een grote groep inwoners. Zoals eerder gesteld is er op dit moment sprake van behoorlijke verkeersoverlast in het centrum van Voorthuizen. Het doel van de NRV is om het verkeer uit het centrum te weren. Daarnaast vinden wij dat er geen sprake is van grote aantasting van woon- en leefgenot gezien de afstand van de weg tot de woonwijk Blankensgoed.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

7.	J. Koutstaal Duizendblad 83 3781 SC Voorthuizen	Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564207 fax Registratienummer: 564359 post Datum dagtekening: 10 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> De indiener van de zienswijze geeft aan dat de piek in de geluidsbelasting in de zomerperiode nadere aandacht verdient. De L-den (dB) wordt berekend als gemiddelde vaneen heel jaar. Voorthuizen is echter specifiek geval aangezien de verkeersbelasting in zomer veel groter is. Uit verleden blijkt dat groot deel verkeersbelasting ten laste van de zomerperiode komt. Verkeersintensiteit kan verdubbelen in deze periode.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het akoestisch onderzoek moet volgens het <i>Reken- en meetvoorschrift geluid 2012</i> worden uitgevoerd met voor het hele jaar representatieve verkeersintensiteiten. Dit betekent dat hogere verkeersintensiteiten in een bepaalde periode worden uitgemiddeld over het hele jaar.</p> <p>b. In de zomer staan ramen open verkoeling. Door verblijf buiten en slapen met open ramen wordt geluidsbelasting ervaren. Achtergrond/ doel van de wet geluidhinder is juist dat personen zo veel mogelijk ongehinderd met een open raam en buiten kunnen verblijven.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De wet richt zich met name op een goed woon- en leefklimaat in de woning met gesloten ramen en deuren en geopende noodzakelijke ventilatie opening in de gevel.</p> <p>c. Gemeente geeft op inspraakreactie aan dat er ook wekelijkse en jaarlijkse functies van verkeer zijn meegenomen. Dit antwoord doet echter geen recht aan het aspect dat de verkeersbelasting in de zomerperiode (open ramen) relatief meer is dan landelijk gemiddelde.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 7b.</p> <p>d. Reken- en meetvoorschriften bieden nauwelijks mogelijkheden om dit in geluidsberekeningen in te voeren. Op een andere wijze zal hier wel invulling aan moeten worden gegeven. Dit kan bijvoorbeeld door een variantberekening te maken waarin in deze periode de verkeersintensiteit verdubbeld, om hier conclusies uit te trekken. Indien dit niet wordt meegenomen is er geen sprake van zorgvuldige ruimtelijke ordening. Verzocht wordt dit alsnog mee te nemen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 7a.</p> <p>e. Inspreker wil weten welke voorzieningen worden getroffen, zodat in de praktijk ook daadwerkelijk maximaal 60 km/uur zal worden gereden. Wanneer weg uitnodigt om 80 km/uur te rijden zal men dit ook doen. Bij onjuiste weginrichting is reële kans aanwezig dat geluidsberekeningen gebaseerd zijn op 60 maar in werkelijkheid veel hoger zijn als gevolg van het 80 km/uur rijden. Als er geen voorzieningen worden getroffen is het reëel dat de geluidsberekeningen uitgaan van 80 km/uur. Indiener is positief over de voorgestelde combinatie van geluidwallen en brug en vraagt zich af of de realisatie van de brug gelijktijdig met de NRV uitbesteed wordt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wegen in Barneveld worden gerealiseerd volgens het concept Duurzaam Veilig. Het basis principe daarvan is dat het (snelheids)gedrag "automatisch" voortvloeit uit de weginrichting. Dit geldt ook voor de weginrichting van de NRV met een regime van 60 km/ uur</p> <p>f. Verzocht wordt een kaart te ontvangen met ingemeten hoogten van het terrein evenals het huidig ontwerp met daarin de hoogten. Dit om te bekijken hoe in het gebied rond de voetgangersbrug zo veel mogelijk bestaande grote bomen gehandhaafd kunnen worden.</p>	

g.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij begrijpen de zorg om de bestaande bomen. Om deze reden is het terrein ook ingemeten en zullen de bestaande bomen zullen waar mogelijk worden gehandhaafd. Wij hopen bij deze tegemoet gekomen te zijn aan uw vraag.</p> <p>Indiener oppert om vanaf 5 meter vanaf de brug en vervolgens langs het hele terrein van het zwembad een 2,5 meter hoog scherm worden geplaatst om ruimte te winnen voor het terrein van het zwembad waarbij tevens de geluidbelasting naar woningen wordt verminderd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Continue vindt er afstemming plaats tussen de projecten 'zwembad' en 'NRV'. De positionering van de weg en de inrichting van het zwembad 'bijten' elkaar niet. Het realiseren van een geluidscherm op deze locatie is noch vanuit geluid, noch vanuit ruimtewinning noodzakelijk.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
----	---

8.	<p>Mevr. C. van Doesburgh Houthoff Buruma Postbus 75505 1070 AM Amsterdam</p> <p>Namens eigenaren perceel Apeldoornsestraat 85b en Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.</p>	<p>Datum ontvangst: 10 april 2013 Registratienummer: 564355 Fax Registratienummer: 564373 DigiD Datum dagtekening: 10 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat college wel gereageerd heeft op inspraakreactie van de heer Schuiteman voor zover deze betrekking had op de NRV maar miskend dat de inspraak tevens zag op het voorontwerp "Buitengebied 2012"</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben de reactie inderdaad gelezen als een reactie op de NRV. In dit kader is gereageerd op de inspraakreactie, ook waar dit raakvlak had met het bestemmingsplan buitengebied.</p>	
b.	<p>Indiener schetst in een inleiding het volgende; Aangegeven is dat kantoorontwikkeling zoals gewenst door Schuiteman niet wordt meegenomen in de planvorming. De ligging van de weg sluit aan bij de GVVP. Er is geen sprake van schending van vertrouwen volgens college aangezien het destijds ging om verkennende gesprekken. Het college geeft aan dat het juist is dat er geen rekening wordt gehouden met de vestiging van een kantoorpand. De wens van Schuiteman is bekend maar de geldigheid van de toezegging zou verlopen zijn. De tijdelijke noodbebouwing staat volgens het college los van het bestemmingsplan. In tegenstelling tot wat Schuiteman in de inspraak betoogde is er volgens het college sprake geweest van een goede belangenafweging. Dat dit een ander resultaat geeft doet hier volgens college niets aan af.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij nemen het geschetste voor kennisgeving aan</p>	
c.	<p>Indiener schetst een tijdspad vanaf 1997 tot en met het ontwerpplan.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals de indiener al aangeeft is het schetsen van het tijdspad bedoeld om een duidelijk beeld te geven van de aanleiding om een zienswijze in te dienen. Wij nemen het tijdspad dan ook voor kennisgeving aan.</p>	

d.	<p>De gemeente heeft het vertrouwen gewekt dat er ontwikkelingsmogelijkheden waren op het perceel van Schuiteman. Nu wordt aangegeven dat ervoor gekozen is de kantoorontwikkeling niet mee te nemen in de planvorming. Het college stelt dat er wordt aangesloten bij de GVVP en dat er van schending van vertrouwen geen sprake is aangezien in het verleden slechts ‘verkennende gesprekken’ zijn gevoerd waarbij de afweging op bestuurlijk niveau nog gemaakt moest worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het college heeft bij besluit van 2 oktober 2012 een toezegging gedaan over de mogelijke kantoorontwikkeling van het perceel. Hiertoe dient Schuiteman nog een veelheid aan gegevens aan te leveren. De plannen voor de NRV zijn veel verder in ontwikkeling dan de plannen voor Schuiteman. Wij kunnen Schuiteman dan ook niet in onderhavig plan meenemen. Wel kunnen wij, onder voorwaarden medewerking verlenen aan het voornemen in een separaat bestemmingsplan. Schuiteman dient hiervoor allereerst gegevens aan te leveren en leges te voldoen.</p>
e.	<p>Indiener geeft aan dat de ‘variant 1’ van het tracé eveneens aansluit bij de GVVP. Deze levert verlichting verkeersdruk op. Ook is in het GVVP een afbeelding gebruikt waarop het tracé nog niet dwars door het perceel van Schuiteman loopt. Het GVVP kan dus niet de reden zijn om kantoorontwikkeling niet mee te nemen in de planvorming. Daarnaast wordt het niet meenemen niet onderbouwd. Ook een belangenafweging is niet gemaakt</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het GVVP is de omleiding op een schematische wijze weergegeven. Inmiddels zijn deze plannen concreet gemaakt in een meer uitgewerkt ontwerp. Dit ontwerp is op een informatieavond getoond en op basis van dit ontwerp is het bestemmingsplan opgesteld. Overigens is niet duidelijk wat er met “variant 1” wordt bedoeld. Er zijn meer varianten geweest. Op dit moment is het huidige ontwerp aan de orde.</p>
f.	<p>Onbegrijpelijk is dat in het ontwerp niet wordt gesproken over de door Schuiteman gewenste ontwikkelingen. Ook is onbegrijpelijk dat er gesproken wordt over ‘verkennende gesprekken’ terwijl het college de afgelopen 15 jaar consistent is geweest in de erkenning van de noodzaak van Schuiteman. Schuiteman heeft zelfs al deel van de bedrijfsvoering in tijdelijke units achter het pand gehuisvest. In de inspraakreactie geeft college aan dat noodbebouwing los staat van bestemmingsplan. Indiener vindt dit juist evident.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals inspreker al aangeeft is er een voorgeschiedenis op het perceel van Schuiteman. Uiteindelijk is de keuze gemaakt weg en bijbehorende rotonde op een manier te situeren zoals in het ontwerp is weergegeven. Zoals ook al in de inspraakreactie is aangegeven staat de noodbebouwing los van dit bestemmingsplan. Het is een signaal dat de huidige locatie te klein is en een onderbouwing van de vraag vanuit Schuiteman voor een groter pand. Er wordt op dit moment, in dit bestemmingsplan in geheel niet gekozen voor een kantoorgebouw. Een vestiging van een kantoorgebouw, op welke locatie dan ook, zal planologisch nog moeten worden afgewogen.</p>
g.	<p>In ontwerp worden als belangrijkste keuze voor tracé aangegeven: het beperken geluidsoverlast omwonenden aan de zuidzijde rotonde, mogelijkheid doortrekken langs oostzijde Voorthuizen, in tact blijven perceel westzijde rotonde (Schuiteman). In PVVP-2 wordt Voorthuizen als knelpunt aangemerkt. De oplossing met de nieuwe rondweg N303 en de NRV is gericht op doorstroming in combinatie met een leefbare kern. Als reactie op inspraak geeft college aan dat tracé zorgvuldig gekozen is en recht doet aan GVVP. Niet duidelijk is waarom van ‘variant 1’ wordt afgeweken. GVVP staat niet in de weg aan de keuze voor ‘variant 1’. Er moeten alternatieven onderzocht worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Op basis van het op 6 maart 2013 tijdens de inloopavond in het Trefpunt in Voorthuizen getoonde plan is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Op dit bestemmingsplan is nu</p>

gereageerd

- h. **Compensatie voor EHS is gepland in thans open gebied tussen Wilbrinksbos en tracé (impliciet aangegeven door de provincie in brief 25 mei 2012). Dit is perceel van Schuiteman. Nergens is onderbouwd waarom dit niet elders kan op een manier die minder belastend is voor Schuiteman. Uit ontwerp blijkt niet dat alternatieven zijn onderzocht. Ook is er geen blijk van achtergronden van de keuze en belangenafweging.**

Gemeentelijke reactie:

Door de aanleg van de NRV zal er een oppervlakte aan EHS en bos gecompenseerd moeten worden. Het ligt dan ook voor de hand om dit te doen direct aansluitend op het bestaande Wilbrinksbos en NRV ter plaatse van de locatie waar de EHS geraakt wordt. Het stuk grond ten noordwesten van de rotonde Apeldoornsestraat is hiervoor uitermate geschikt. Het betreft loze gronden die worden afgesneden en ingeklemd liggen tussen de EHS en de weg. Zie onderstaande kaart met de locatie aangegeven met een rode ster.



- i. **Indiener geeft aan dat Schuiteman door de ligging van het tracé en natuurcompensatie onevenredig getroffen wordt. Gemaakte kosten om kantoorpand te kunnen realiseren zijn voor niets gemaakt. Nieuwbouwplannen worden ernstig bemoeilijkt en noodoplossing Schuiteman blijft noodgedwongen langer bestaan. Het is de vraag of resterende deel qua omvang en ligging geschikt is om een kantoor te realiseren. In ieder geval blijft er slechts beperkte ruimte over welke kwalitatief veel minder gunstig is voor kantoorontwikkeling.**

Gemeentelijke reactie:

Vanaf het allereerste begin is al aangegeven dat de weg bepalend zou zijn voor de eventuele mogelijkheden voor een kantoor aan de weg. Wij hebben ervoor gekozen de weg op een zo optimaal mogelijke manier te situeren en geen concessies te doen zodat eventueel een kantoorpand aan de noordzijde van de weg zou kunnen komen. Van een onevenredig treffen is geen sprake. De waarde van de gronden zullen wij vergoeden bij verwerving. De resterende strook van Schuiteman aan de zuidkant van de weg blijft beschikbaar voor een ontwikkeling. Dit zoals ook is aangegeven in de toezegging.

- j. **Uitvoerbaarheid is niet verzekerd omdat eigenaar andere plannen heeft met zijn gronden.**

Gemeentelijke reactie:

Uitvoerbaarheid is verzekerd. Wij zullen in overleg gaan met de eigenaar en de gronden verwerven.

- k. **Indiener verzoekt ontwerp aan te passen waarbij ook de plannen van Schuiteman gerealiseerd kunnen worden. Dit conform 'variant 1' welke de basis is geweest voor de plannen van Schuiteman.**

Gemeentelijke reactie:

Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording onder 8i


	<p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
--	---

9.	<p>R. Kennis- van de Craats De Steenkamp 78 3781 VT Voorthuizen</p> <p>J. van de Craats Kerkstraat 18 3781 GB Voorthuizen</p>	<p>Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 264371 Datum dagtekening: 8 april 2013</p>
----	---	--

a.	<p><i>Zienswijze:</i> De indieners van de zienswijze refereren aan een brief van hun overleden moeder. Deze schetste de informatievoorziening van de gemeente richting haar. Zij gaf al aan dat de weg ongewenst is en zorgwekkend. Aan beide zijden van de weg zou haar grond komen te liggen welke de vorm heeft van een eiland. Deze percelen worden onbereikbaar. Indieners geven aan op deze gronden ook bezwaar te maken.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn bewust van het gegeven dat de NRV percelen doorsnijdt. Wij zullen met de betrokken eigenaren bekijken hoe we dit kunnen oplossen. Het perceel blijft, het zij via een andere weg bereikbaar (via de percelen E1816, E1817 en E1818). In een ander geval kunnen wij de gronden ten zuiden van de NRV verwerven.</p>	
	<p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	

10.	<p>De Jager Makelaardij H.O. de Jager Hoofdstraat 55 3781 AB Voorthuizen</p> <p>Namens de familie Verhoef Duizendblad 85 Voorthuizen</p>	<p>Datum ontvangst: 11 april 2013 Registratienummer: 564505 Datum dagtekening: 11 april 2013</p>
-----	--	--

a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat bewoners duizendblad 85 geen bezwaar heeft tegen de rondweg maar wel op nadere uitwerking. Dit betreft gedeelte 'Verkeer' welke in het verlengde van het Duizendblad is gelegen en vervolgens om voetbalveld loopt. Het eerste gedeelte van deze strook met de bestemming 'Verkeer' heeft de bestemming 'pad'. In het ter visie liggende plan tot aan de Roelenengweg is aangeduid met 'Verkeer' zonder nadere aanduiding voor 'pad'. Dit is ruimer. In media stond dat er mogelijk fietspad zou kunnen komen. Indien brommers niet zijn toegestaan is dit geen probleem. Echter indiener heeft</p>	
----	---	--

	<p>vernomen dat dit ook gebruikt kan worden als calamiteitenontsluiting. Echter is er geen specifieke codering opgenomen waaruit blijkt dat dit fietspad of calamiteiten ui/ingang wordt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het ontwerpplan heeft het gehele gedeelte reeds de aanduiding 'pad'. Hieronder is dat in een uitsnede uit www.ruimtelijkeplannen.nl goed in rood zichtbaar. Dit pad zal niet gebruikt kunnen worden door motorvoertuigen. Brommers zijn wel toegestaan. Het gedeelte tevens zal tevens dienen als calamiteitenontsluiting.</p>  <p>b. Indiener geeft aan dat bestemmingsplan Vlasbekje ter inzage is gelegd en hier omtrent verkeersontsluiting veel te doen is geweest. De vraag is of doorgevoerde wijzigingen voldoende zijn voor de verkeersontwikkeling. Indiener vraagt zich af wat er gebeurt als ontsluiting in praktijk onvoldoende blijkt en vreest voor het omtoveren van deze strook tot een extra ontsluiting. Verzocht wordt de 'pad' codering op te nemen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor de ontsluiting van de wijk Blankensgoed wordt nu een tijdelijke verkeersregelininstallatie aan gelegd. Na realisatie van de NRV is de verwachting dat de verkeersintensiteit op de Rubensstraat gaat verminderen en dat deze installatie niet meer nodig is. Daarnaast gaan wij deze strook niet gebruiken als extra ontsluiting. Zie ook de beantwoording onder 10a.</p> <p>c. Opgemerkt wordt dat de locatie waar het pad naar de brug loopt erg breed is en vraagt zich af of dit zo breed moet en of dit in toekomst ook in-/uitgang moet worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het is niet de bedoeling dat er in-/uitritten op de NRV gerealiseerd worden. Dit is geborgd door de aanduiding 'pad' welke is opgenomen op de bestemming 'Verkeer'(zie ook onder 10a). In het plan is opgenomen dat er een pad naar de brug toe voert. Deze is door het slingeren breed bestemd. Dit is niet per se noodzakelijk. Het zal in het ontwerpbestemmingsplan minder breed worden aangegeven. Dit zal worden aangepast.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen voor wat betreft de breedte van pad.</p>
--	--

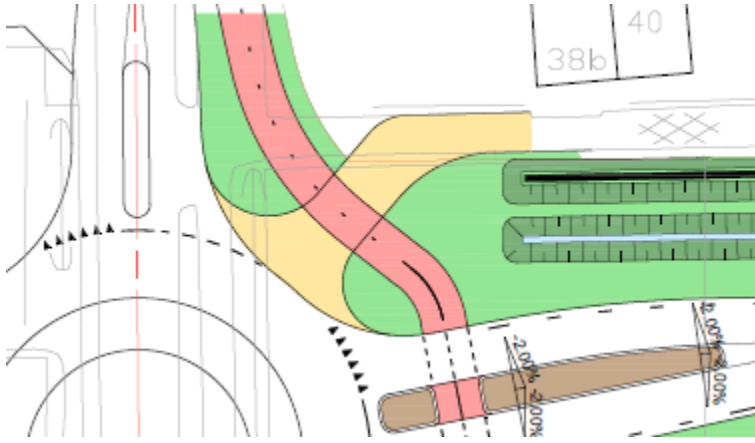
11.	M.A. Schuit Noordersingel 126 3781 XL Voorthuizen	Datum ontvangst: 11 april 2013 Registratienummer: 564509 Datum dagtekening: 11 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener van de zienswijze is van mening dat de geplande NRV een oplossing moet bieden voor verkeersproblemen voor het gehele dorp Voorthuizen, bereikbaarheid voor alle woonwijken. De NRV voldoet hier niet aan. Het verkeer naar de recreatiegebieden ten oosten van Voorthuizen heeft geen profijt van deze weg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De geplande NRV maakt deel uit van de rondweg rond Voorthuizen. De geplande NRV maakt de rondweg voor het west-oost georiënteerde verkeer compleet. Dit geldt ook voor verkeer van en naar de recreatieterrainen aan de oostzijde van Voorthuizen. Daarnaast zullen er in de kern</p>	

	<p>ook verkeersmaatregelen worden genomen die het gebruik van de rondwegen zullen stimuleren.</p>
b.	<p>Landbouwverkeer vindt veelal oorsprong ten westen van Voorthuizen. Hier veel loonbedrijven en landbouwverkeer uit Flevoland. Deze zullen door centrum blijven rijden omdat NRV eindigt op de Apeldoornsestraat. Dit verkeer heeft vaak Garderbroek en Kootwijkerbroek als bestemming. Vanuit Nijkerk gaat landbouwverkeer via de Overhorsterweg en door het centrum; Vanuit Terschuur via Rijksweg, Hoofdstraat en centrum; Vanuit Putten via Rubensstraat, Rembrandtstraat en centrum. NRV biedt hiervoor geen oplossing.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De gemeente Barneveld is voorstander van het toelaten van landbouwverkeer op de geplande rondwegen. Voor de NRV is er het standpunt dat landbouwverkeer hierop zal worden toegelaten.</p>
c.	<p>Aan de noordwestzijde bevindt zich een waardevol landschap zoals vermeld in streekplan. Dit gebied loopt door in EHS. Hier grote dassenpopulaties en andere beschermde soorten. Weg tracé mag hier niet doorheen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Aan de noordwestzijde bevindt zich de EHS en bevindt zich tevens een leefgebied van dassen. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de invloed op flora en fauna. De conclusies hiervan worden beschreven in paragraaf 5.5 van de toelichting en geven aan dat ecologie geen belemmering is voor de uitvoering van de NRV. Overigens gaan we hier niet dwars doorheen. Slechts een hoekje van de EHS wordt ter plaatse van de nieuwe rotonde aan de Apeldoornsestraat geraakt. Dit wordt gecompenseerd door het perceel direct ten noordwesten van deze rotonde bij de natuur te betrekken en overeenkomstig te bestemmen.</p>
d.	<p>Er ontstaat geluidsoverlast voor de begraafplaats Diepenbosch. Inwoners willen op waardige wijze hun doden begraven.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De NRV levert geen geluidsoverlast op voor de begraafplaats. Het weggedeelte tussen de Rubensstraat en de westelijke omleiding N303 gaat inderdaad dicht langs de begraafplaats. Voor wat betreft dit aspect en de oplossing hiervoor verwijzen we u naar de provincie. In het kader van de doorzendplicht zullen we uw reactie dan ook aan hen doen toekomen.</p>
e.	<p>De verbindingsweg tussen de Rubensstraat en de N303 is voor de juridische verantwoordelijkheid van de gemeente. De provincie voert de werkzaamheden uit en betalen 1 miljoen euro. De rest betaalt de gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor de gevolgen van de aanleg en optredende geluidsoverlast op de begraafplaats. De aan te brengen voorzieningen voor geluid zullen kostbaar zijn alsook de aansluiting op de N303 met VRI. De gemeentelijke bijdrage zal dus naar verwachting zeer hoog uitvallen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor wat betreft deze zienswijze geldt dat dit niet valt onder de reikwijdte van het plan NRV. Dit gedeelte maakt onderdeel uit van het provinciale inpassingsplan. Zoals hiervoor gesteld sturen wij uw zienswijze door naar de provincie. Zoals gesteld is het plan opgenomen in de gemeentelijke begroting. Er is dus geld gereserveerd voor de aanleg van deze weg. Daarnaast is er vanuit de provincie een bijdrage.</p>
f.	<p>Een oplossing voor het probleem is de aansluiting van de NRV op de N303 een paar honderd meter westelijker te leggen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zien niet direct in wat bedoeld wordt met het meer westelijk leggen van de aansluiting. Wel</p>

	<p>weten wij dat er weleens een idee is geweest de aansluiting ten noorden van de begraafplaats te leggen. Dit is geen reële optie gebleken.</p>
g.	<p>De gesloten bestuursovereenkomst is nadelig voor gemeente. Gemeente alleen plichten en provincie allerlei zaken bepaald welke nog moeten worden uitgewerkt en goedgekeurd door de gemeenteraad</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zien niet in dat de overeenkomst nadelig is voor de gemeente. Er is geen sprake van gemeentelijke plichten welke nog door de gemeenteraad zouden moeten worden goedgekeurd.</p>
h.	<p>Indiener geeft aan dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om een rotonde te realiseren op de Rubensstraat. De ingang naar de begraafplaats komt in het gedrang. Daarnaast vervallen er een aantal parkeerplaatsen bij de begraafplaats. De verbindingsweg loopt dwars over de reeds toegezegde extra uitbreiding van de parkeerplaatsen van de begraafplaats (toezegging 2006).</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het uitgewerkte ontwerp van de rondwegen gaat uit van de realisatie van een rotonde op de Rubensstraat. De ingang naar de begraafplaats is ook in het plan opgenomen. De genoemde verbindingsweg legt de provincie Gelderland aan. Van een toezegging is ons niets bekend</p>
i.	<p>De toegang van gebruikers van het voet-, fietspad vanaf de Vincent van Goghstraat komt in problemen. Het pad westelijk van de Rubensstraat wordt onderbroken. Bezoekers moeten nu 2 maal de Rubensstraat oversteken. Dit is ongewenst.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het voorliggende plan blijft het genoemde pad intact.</p>
j.	<p>Indiener heeft waardering voor de landschappelijke inpassing van het tracé NRV en geeft wel aan dat het jammer is dat het fietspad wegbezuinigd is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn zelf ook content met de manier waarop de landschappelijke inpassing tot stand is gekomen en zal worden gerealiseerd. Voor wat betreft het fietspad betreft het geen bezuinigingsmaatregel maar is gekeken welk doel dit fietspad zou hebben. Geconcludeerd is dat fietsers gebruik kunnen maken van een andere route.</p>
k.	<p>Indiener geeft aan dat het plan voor de NRV het plan voor een ruim, goed en kwalitatief zwembad ondermijnt. Het tracé van de NRV kan langs het zwembad lopen maar gemeente weigert onderzoek te doen naar alternatief tracé waar samen kan worden gewerkt met gemeente Nijkerk en provincie Gelderland.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zowel het zwembad als de NRV zijn gemeentelijke plannen. Tussen de plannen bestaat een goede afstemming. De veranderde opzet van het zwembad en het verminderde ruimtegebruik dat hierbij hoort en de ligging van de rondweg sluiten naadloos op elkaar aan. Dit is derhalve geen reden om een alternatief tracé te kiezen.</p>
l.	<p>Indiener stelt een aanpassing van de NRV voor. Puntsgewijs stelt hij de volgende zaken voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwembad blijft voldoende ruim; • Geluidsoverlast zwembad wordt beperkt; • Aansluiting NRV opschuiven richting Prinsenweg. Dit geeft voordelen voor begraafplaats waarbij voldoende ruimte is veilige rotonde. Huidig wegvak N303 kan gewoon worden benut; • De aansluiting van de Prinsenweg op de Rubensstraat wordt veiliger; • Doordat minder meters aan te leggen zijn ontstaat financieel voordeel; • De aansluiting op de Voorthuizerweg is goed te realiseren; • Geluidsoverlast op begraafplaats is aanzienlijk minder;

	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsmaatregelen begraafplaats goedkoper en minder; • Uitbreidingsmogelijkheden begraafplaats worden behouden; • Geluidsoverlast woningen Rubensstraat en Vincent van Goghstraat worden beperkt; • Parkeerterrein uitbreiding begraafplaats is goed te realiseren; • Voorkomen wordt dat parkeerplaatsen vervallen bij begraafplaats; • Begraafplaats geeft geen beperkingen door beschermde vleermuizen; • Toegang begraafplaats veiliger; • Aansluiting Prinsenweg op Rubensstraat wordt veiliger; • Minder sluipverkeer op de Prinsenweg; <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij waarderen het meedenken maar hebben in het voorgaande reeds aangegeven dat wij het tracé en de inpassing optimaal hebben gekozen. Het veranderen van het tracé vinden wij dan ook onwenselijk</p> <p>m. Indiener geeft aan dat hij uitvoering verwacht van verbindingsspad Blankensgoed en Roelenengweg. Dit is belangrijk voor voetgangers, fietsers naar zwembad, VVOP, school en sporthal en belangrijke aanvulling op netwerk van kerkenpaden. Er is voldoende ruimte hiervoor en VVOP hoeft hier geen hinder van te ondervinden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij gaan uitvoering geven aan dit pad. Voor de volledigheid geven wij aan dat dit pad echter iets oostelijker komen te liggen (dus richting het zwembad). Dit naar aanleiding van een overleg met de voetbalvereniging en afstemming met de inrichting van het zwembad.</p> <p>n. Indiener vraagt op veiligheid verbinding voetgangers naar Wilbrinksbos gegarandeerd is (tunnel/brug)</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen zorgen voor een veilige brugverbinding tussen het Wilbrinksbos en de wijk Blankensgoed.</p> <p>o. Indiener vraagt zich af hoe buslijn 105 zal gaan lopen en wenst nieuwe halte bij Blankensgoed. Tevens verzoekt hij dit mee te nemen in dit plan. Ten tijde van het vervallen van een halte bij de Rembrandtstraat is toegezegd dat deze terug zal komen zodra Blankensgoed bewoond is. Dit is nu het geval.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het bevoegd gezag voor het openbaar vervoer ligt bij de provincie. Die heeft het in dit deel uitgegeven via een concessie. Binnen die concessie heeft de vervoerder enige vrijheid om de lijnvoering en halteplaatsen in te delen. In het algemeen wordt daarbij wel gekeken naar het verwachte gebruik van de lijn en de halte.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen op het punt van het pad naast de velden van VVOP.</p>
--	--

12.	H. van de Craats en mevr. J. van de Craats van Luttkhuizen Rubensstraat 36 3781 VM Voorthuizen	Datum ontvangst: 11 april 2013 Registratienummer: 564490 Datum dagtekening: 10 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener van de zienswijze voelt zich niet serieus genomen en wordt niet op de hoogte gehouden ondanks afspraken hierover.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij vinden het vervelend dat het indiener zich niet serieus genomen voelt. Wij hebben in ieder geval geprobeerd om door middel van informatieavonden de omwonenden bij het plan te</p>	

	betrekken en op de hoogte te houden.
b.	<p>Indiener geeft aan dat er een beperking is voor de uitrit op de Rubensstraat door verhoogde middenstrook. Een uitrit op de rotonde geeft nog steeds vraagtekens. Deze worden niet weggenomen omdat er vanuit gemeente wordt aangegeven dat er toch niet veel vracht- en landbouwverkeer overheen gaat. Indiener geeft aan dat er wekelijks vrachtverkeer over gaat (ophalen kliko's, papiercontainers en landbouwvoertuigen om te gaan hooien)</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Weliswaar valt de rotonde, alsook de aansluiting buiten de range van het bestemmingsplan NRV, toch hebben wij in overleg met de provincie de inrichting van de weg nogmaals bekeken en zal dit probleem door de provincie opgelost worden door de erftoegang rechtstreeks op de rotonde aan te sluiten. Deze toegang is ook geschikt voor vrachtverkeer. Zie weergave hieronder:</p> 
c.	<p>Indiener geeft aan dat het eigendom wordt doorsneden en het onmogelijk wordt zuidelijk stuk te bereiken</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 7a.</p>
d.	<p>Voor Rubensstraat 36 wordt hogere waarde vastgesteld. Indiener geeft aan schade hierdoor te gaan claimen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>
e.	<p>Uit gevelonderzoek zal blijken welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan grenswaarde voor het binnen niveau. Overleg met eigenaar is nodig.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben, omdat de woning binnen de invloedssfeer van de NRV ligt de woning bekeken en de geluidsbelasting hiervan in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met zowel de NRV en het weggedeelte ten zuiden van de begraafplaats. De waarde op de woning bedraagt hier maximaal 48 dB. Ook provincie heeft in beeld gebracht wat de geluidsbelasting is vanwege de aanleg van de N303.</p>
f.	<p>In het geluidsrapport van Arcadis is geen rekening gehouden met het feit dat de woning grotendeels van hout is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het door Arcadis uitgevoerde geluidsrapport is alleen het geluidniveau bepaald dat aan de buitenkant op de woningen valt.</p>

g.	<p>Er zijn geen maatregelen te vinden die aan noordzijde van de weg geluid en trillingen te beperken.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Met het geluidrapport wordt aangetoond dat maatregelen aan de noordzijde van de weg nabij de woning van belanghebbenden niet noodzakelijk zijn. Trillingsoverlast is op deze afstand niet te verwachten.</p>
h.	<p>Het vrije uitzicht van de indiener van de zienswijze verdwijnt. Ook geeft de voetgangersbrug geeft gevoel van bekijks vanaf deze brug op de woning.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De aanleg van de NRV leidt inderdaad tot een veranderd uitzicht. Ondanks het feit dat wij wel inzien dat het realiseren van een weg direct ten zuiden van de woning Rubensstraat 36 een verslechterde situatie is achten wij het vanuit ruimtelijk oogpunt wel aanvaardbaar om voor deze oplossing te kiezen. De voetgangersbrug is overigens gelegen op ruim 200 meter van de woning en geeft geen inzicht in de woning</p>
i.	<p>Er vindt waardevermindering plaats. Indiener vraagt zich af wie dit gaat doen, welke eisen de gemeente hieraan stelt alsmede de mogelijkheid dit eerder te kunnen verrekenen door middel van een voorschot. Tevens wordt de vraag gesteld of dit voor 100 procent uitbetaald wordt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k. Dit vullen wij aan met het feit dat voorschotten niet aan de orde zijn. Voor wat betreft de vraag of 100 procent van de schade uitgekeerd wordt verwijzen wij naar de Wet ruimtelijke ordening (art. 6.2) waarin bepaald is dat er twee procent van de waarde van de woning voor rekening van de aanvrager blijft. Dit is het normale maatschappelijke risico.</p>
j.	<p>Indiener geeft aan last te krijgen van fijn stof en vraagt zich af hoe dit wordt opgevangen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 5b.</p>
k.	<p>Indiener geeft aan dat er minder opbrengsten zullen zijn van de gronden en vraagt zich af hoe dit gecompenseerd zal gaan worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k voor wat betreft planschade. Voor wat betreft verwerving zal tevens een vergoeding staan tegenover de gronden die wij kopen.</p>
l.	<p>Het leefgebied van dieren (waaronder beschermde dieren) wordt aangetast. Voldoende onderzoek is naar deze dieren niet gedaan. Tevens is een oude houtwal doormidden gehaald waar deze vroeger een hoge landschapswaarde had.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is voldoende aandacht gegeven aan het aspect ecologie. Zie hiervoor de beantwoording onder 5g</p>
m.	<p>Indiener geeft aan dat zwaar landbouwverkeer niet meer via perceel (van M. Kennis- van de Craats, J. van de Craats en H. van de Craats) naar eigen perceel gaan en zal dichter langs woning moeten worden gereden om op eigen perceel te komen. Dit geeft extra trillingen. Dit geeft door minimale fundering op den duur problemen. Ook bomen en/of tuinhuisje moeten worden verwijderd. Indiener vraagt zich af hoe dit wordt aangepakt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er blijven voldoende manieren open om vanaf de Rubensstraat de percelen aan de oost en zuidzijde van de woning te bereiken. Schematisch is dat op onderstaande afdruk weergegeven.</p>

De zuidelijke route is, zoals gezien kan worden reeds een bestaand pad.



n.

Indiener geeft aan dat door het wijzigen van de snelheid de geluidstoename zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie

Gemeentelijke reactie:

De snelheid van het verkeer wordt zodanig gekozen dat geen (overmatige) geluidhinder ontstaat zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming van het verkeer.

o.

Gevraagd wordt waarom het bebouwde kom bord verplaatst is en wat de wijzigingen betekent voor Rubensstraat 36.

Gemeentelijke reactie:

Naar onze informatie is het bord niet verplaatst. Wel is in het plan opgenomen dat de geplande rondwegen buiten de bebouwde kom komen te liggen. Dit betekent op de Rubensstraat een verplaatsing van de grens bebouwde kom naar een locatie ten zuiden van de geplande rotonde.

p.

Indiener vraagt naar de aanpassingen voor de schuren op het perceel. Vooral de stenen schuur komt wel heel dicht op de weg te staan. Hierin zitten 2 paardenboxen. De weg levert stress op voor de paarden. Dit geldt ook voor de houten schuur.

Gemeentelijke reactie:

De weg ligt op 15 meter van de schuur. Geluidsoverlast of trillingsoverlast voor de aanwezige dieren zal niet aan de orde zijn. Daarnaast zijn schuren geen geluidgevoelige objecten.

q.

Indiener geeft aan dat hij veel sluipverkeer verwacht op de Prinsenweg.

Gemeentelijke reactie:

Zoals iedere wijziging die in de wegenstructuur wordt aangebracht, zal het verkeersgebruik van wegen wijzigen. Dit geldt ook voor omliggende wegen. Het is echter niet de verwachting dat er veel sluipverkeer op de Prinsenweg zal plaats vinden; eerder zal dit verkeer afnemen.

r.

Door de groenstrook blijft het geluid hangen.

Gemeentelijke reactie:

In de geluidberekening zijn geen aanwezige of te verwachten groenstroken meegenomen omdat die niet gebruikelijk is.

s.

Indiener geeft aan dat er voor de bewoners van Blankensgoed een 30 meter brede groenstrook wordt aangelegd om geluid te beperken. Dit levert meer geluid op aan de noordzijde. Is dit in onderzoek meegenomen.

Gemeentelijke reactie:

t.	<p>Zie hiervoor de beantwoording onder 12r.</p> <p>Rapport van Arcadis is van 19 maart. Op 28 maart heeft indiener tekening gehad waar de groenstrook nog niet op stond. Ook op tekening van 13 december is hiervan niets terug te vinden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het geluidsrapport is rekening gehouden met de groenstrook aan de zuidzijde van de NRV</p>
u.	<p>De reactie van provincie/gemeente op voorgaande is beperkt, niet geheel, en op hoofdlijnen. Indiener vindt dit onvoldoende.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hopen in het voorgaande een duidelijk beeld te hebben hoe we met uw zienswijze zijn omgegaan en waarom we er op deze manier mee zijn omgegaan.</p>
v.	<p>Indiener geeft aan dat provincie heeft aangegeven dat alternatieven, mits het een betere oplossing geeft in principe altijd mogelijk zijn.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Hetgeen is aangegeven door de provincie geldt tevens voor het tracé van de NRV.</p>
w.	<p>Een woordvoerder van Arcadis heeft aangegeven dat tracé NRV en mogelijk de rondweg van 80 km/uur naar 50 km/uur teruggebracht zal worden. 80 km/uur geeft geluidsoverschrijding. Een bevestiging van terugbrengen snelheid ontbreekt. Dit zou wel een aanzienlijke verbetering qua geluid voor indiener opleveren.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het tracé NRV zal een snelheidsregime kennen van 60 km/uur. Dit zullen we nog verduidelijken in de tekst van het bestemmingsplan.</p>
x.	<p>Er is sprake geweest van geluidswallen, deze leveren beperking van het uitzicht op.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er is geen sprake van geluidswallen. De indiener doelt op de inpassing van de weg met aan de noord en zuidzijde een wal. Dit levert inderdaad een beperking van het uitzicht op. Wij zijn echter van mening dat er een overgang moet zitten tussen de weg en het gebied er om heen. Ondanks het minder wijde uitzicht levert dit een verbeterde situatie op met de situatie zonder.</p>
y.	<p>Het is indiener niet duidelijk wat de aanpassingen zijn geweest van de drie gepresenteerde plannen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Op 29 maart is er een inloopavond geweest waarin het voorontwerp inpassingsplan is gepresenteerd. Dit betrof de eerste aanzet. In de vervolgsessies is het plan nader uitgewerkt tot het ontwerpplan en vast te stellen plan. Het gaat te ver om de aanpassingen punt voor punt te noemen.</p>
z.	<p>Voor indiener is het van belang hoe de rotonde Rubensstraat zal worden vormgegeven. De aansluiting van de in/uitrit Rubensstraat 36 is niet toereikend voor vrachtverkeer en zal moeten worden aangepast</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 12b.</p>
aa.	<p>Volgens indiener zal waardevermindering plaatsvinden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>

bb.	<p>Tot slot wordt gevraagd waarom niets is gedaan met alle gesprekken en reacties.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De inspraakreacties hebben op veel punten niet geleid tot aanpassing van het plan. Dit komt door het feit dat dit niet zou leiden tot een verbetering van het plan. Waar dit wel het geval is, is dat ook aangegeven.</p>
cc.	<p>Verzocht wordt niet over te gaan tot vaststelling van het bestemmingsplan.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het plan vaststellen.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

13.	<p>D. van de Heuvel Prinsenweg 19 /3 3881 NR Voorthuizen</p>	<p>Datum ontvangst: 12 april 2013 Registratienummer: 564482 Datum dagtekening: 7 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat er waardevermindering van de woning plaats vindt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>	
b.	<p>Indiener geeft aan dat er geluidsoverlast zal plaatsvinden. Zowel door NRV als door drukkere Prinsenweg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De geluidsinvloed van de Noordelijk Rondweg Voorthuizen blijft op de woning van belanghebbende ruim beneden de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Ook de invloed van de Prinsenweg blijft ruim binnen de wettelijke grenzen.</p>	
c.	<p>Indiener geeft aan dat privacy verdwijnt door inkijk vanaf de voetgangersbrug.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De voetgangersbrug bevindt zich op bijna 200 meter van de woning. Aantasting van de privacy is dus niet aan de orde.</p>	
d.	<p>Indiener geeft dat geen uitzicht meer blijft bestaan op diverse dieren. En ruimtelijk uitzicht verdwijnt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn het met indiener eens dat het uitzicht veranderd. Gezien de afstand en de inpassing van de weg alsmede het belang van de weg vinden wij dat er sprake is van een goede ruimtelijke afweging. De woning bevindt zich overigens op zo'n 100 meter afstand. Er blijft dus wel degelijk sprake van een ruimtelijk uitzicht.</p>	
e.	<p>Indiener geeft aan overlast te gaan ondervinden van strooilicht.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Door de inpassing van de weg zal er geen overlast strooilicht van koplampen plaatsvinden. Daarnaast ligt de woning op 90 meter van de buitenste zijde van de weg en zal de weg niet verlicht worden.</p>	
f.	<p>Er vindt meer uitstoot van uitlaatgassen plaats door NRV en Prinsenweg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i></p>	

	Zie hiervoor de beantwoording onder 5b. <i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
--	--

14.	De Jager Makelaardij Hoofdstraat 55 3781 AB Voorthuizen Namens S.A. Koppenjan Rubensstraat 38, 38a/b	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 264501 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<i>Zienswijze:</i> Indiener heeft geen bezwaar tegen de rondweg maar wel op uitwerking van de details. Het geluidsscherm zal pal voor de woning en bedrijf worden geplaatst met een maximale hoogte van 3 meter. Vrij uitzicht van de woning en zicht op bedrijf zal verdwijnen. <i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1b.	
b.	Indiener geeft aan dat uit het bestuderen van de bestemmingsplankaart blijkt dat geluidsscherm verder in westelijke richting kan worden doorgetrokken. Daarnaast is niet duidelijk hoe een en ander zal worden uitgevoerd, Indiener kan zich niet vinden in deze oplossing om te voldoen aan de Wet geluidhinder. <i>Gemeentelijke reactie:</i> Er worden geen geluidsschermen geplaatst. Zie hiervoor de beantwoording onder 1b.	
c.	Indiener geeft aan dat wel maatregelen zijn onderzocht (maximum snelheid en geluid reducerend asfalt). Dat dit niet leidt tot het voldoen aan de eisen en dat vervolgens schermen afgewogen zijn. Indiener verzoekt onderzoek naar bouwkundige voorzieningen. <i>Gemeentelijke reactie:</i> Met een bestemmingsplanprocedure dienen maatregelen zoals geluidsschermen en stille wegdekken onderzocht worden om de geluidbelasting van de woning terug te brengen. In overleg met de indiener van de zienswijze wordt bekeken welke voorzieningen aan de woning kunnen worden getroffen.	
d.	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is hoe hoog het scherm daadwerkelijk zal worden. Het peil punt is namelijk niet aangegeven en op dit punt verzoekt hij duidelijkheid. <i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1b. <i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen en de geluidsschermen er uit te halen.	

15.	Comité Leefbaar Voorhuizen M.J. de Jager Frans Halsstraat 65 3781 EV Voorthuizen Namens Leefbaar Voorthuizen	Datum ontvangst: 5 maart 2013 Registratienummer: 561186 Datum dagtekening: 45 maart 2013
a.	<i>Zienswijze:</i> Verzocht wordt de NRV niet afzonderlijk aan te leggen voordat de aanleg van de omleiding N303 onherroepelijk is. Verplaatsing verkeer van de Hoofdstraat naar de Rubens- en Rembrandtstraat zal leiden tot overschrijding geluidbelasting daar. Ook dit is niet onderzocht. Daarnaast is het in strijd met gemeentelijk beleid (reduceren verkeersoverlast N303)	

b.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen pas overgaan tot uitvoering van het plan zodra de “Rondweg Voorthuizen N303” onherroepelijk is. Op deze wijze kan de weg in één bouwstroom worden aangelegd.</p> <p>N303 nog niet onherroepelijk. Gemeente moet uitgaan van huidige situatie en dus een toename op de Rubens- en Rembrandtstraat. Gegevens hierover moeten openbaar worden. Hierbij verwijst indiener naar brief van 30 november 2009.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a. De verwijzing naar de brief nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
----	---

16.	Plaatselijk belang Voorthuizen	Datum ontvangst: 20 maart 2013 Registratienummer: 562444 Datum dagtekening: 20 maart 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat er geen NRV mag komen zonder nieuwe N303.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a.</p>	
b.	<p>De aansluiting op de Rubensstraat met rotonde nabij begraafplaats wordt betreurd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De aansluiting op de Rubensstraat met de rotonde is onderdeel van de Rondweg Voorthuizen N303. Zie hiervoor ook de beantwoording onder 1k.</p>	
c.	<p>De extra ontsluiting van Blankensgoed langs de voetbalvelden van VVOP vindt indiener een goede ontwikkeling. Dit zorgt voor veilige bereikbaarheid van de voorzieningen. Ook voor hulpdiensten is dit belangrijk. Verzocht wordt deze niet te koppelen aan de realisatie van de NRV</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn het met indiener eens dat de ontsluiting langs de velden een goede ontwikkeling is. Op dit moment maakt het pad langs de voetbalvelden deel uit van het bestemmingsplan NRV. Voor wat betreft de uitvoering kunnen we, zodra het plan onherroepelijk is dit in de uitvoering loskoppelen en vervroegd aanleggen.</p>	
d.	<p>Landschappelijk wordt de weg goed ingepast waarbij nagedacht is over alle details met een goede uitwerking.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben de karakteriserende hoogteverschillen en stuifduinen langs het Wilbrinksbos altijd als hoge kwaliteit gemarkeerd en daarin het wegprofiel zoveel mogelijk geïntegreerd. Daarbij hebben wij de weg niet als een bedreiging benaderd, maar juist als een versterkend element, om de aanwezige hoogteverschillen (onder andere de markante stuifduinen) sterker zichtbaar te maken.</p> <p>De situering van de fiets- en wandelroute draagt aan deze beleefbaarheid ook haar steentje bij. Voor ons is het prettig te lezen, dat deze gedachte opgemerkt en gewaardeerd wordt.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	

17.	A.D. Huijgen Prinsenweg 3 3862 PT Nijkerk	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 562911 Registratienummer: 564144 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i></p> <p>Indiener betwijfelt dat door de aanleg van de weg het verkeer uit het centrum wordt gehouden omdat 70 procent van het oost - west verkeer bestemmingsverkeer is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In de totale planvorming rondom de realisatie van de rondwegen is voorzien dat er ook in de kom van Voorthuizen (aanvullende) verkeersmaatregelen zullen worden genomen om het gebruik van de rondwegen te stimuleren.</p> <p>b. Het doorgaand vrachtverkeer wordt sterk overschat. Meestal vrachtverkeer voor centrum. Doorgaand verkeer neemt de A1. Lokaal vrachtverkeer richting Stroef/Kootwijkerbroek is te gering om NRV te verantwoorden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het doel van de NRV, en overigens ook de provinciale rondweg is om het (doorgaande) verkeer uit de kom van Voorthuizen te weren. Het gaat niet alleen om vrachtverkeer. Het bestemmingsverkeer kan de bestemmingen in de kern wel bereiken.</p> <p>c. Ook landbouwverkeer wordt overschat. Wel piekmomenten in het jaar. Het grootste deel van het landbouwverkeer w/o gaat richting Garderbroek/ Kootwijkerbroek. NRV is geen goed alternatief omdat je veel te veel ten oosten van Voorthuizen uit komt. Men zal via centrum blijven rijden. Vrachtverkeer doet hetzelfde. Landbouwverkeer zal overigens afnemen in komende jaren. Huidige weg kan de aantallen gemakkelijk verwerken. Daarnaast zijn er alternatieven. Ook is het de vraag of landbouwverkeer op westelijke omleiding toegestaan wordt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In de totale planvorming rondom de realisatie van de rondwegen is voorzien dat er ook in de kom van Voorthuizen (aanvullende) verkeersmaatregelen zullen worden genomen om het gebruik van de rondwegen te stimuleren. De gemeente Barneveld is voorstander van het toelaten van landbouwverkeer op de rondwegen en zal dit op de NRV dan ook doen. Voor vrachtverkeer is de westelijke omleiding een goed alternatief.</p> <p>d. Recreatieverkeer betreft 10 weken per jaar en recreanten kennen de situatie zeer goed. Zij zullen niet omrijden. Ook zullen de recreanten bij aankomst eerst boodschappen doen en zijn ze daarmee bestemmingsverkeer. Ook gaat veel recreatieverkeer al via wegen rondom Zeumeren naar de oostelijke recreatieparken. Om deze redenen zal verkeer in centrum maar zeer beperkt afnemen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie ook de reactie onder 17c. In de totale planvorming rondom de realisatie van de rondwegen is voorzien dat er ook in de kom van Voorthuizen (aanvullende) verkeersmaatregelen zullen worden genomen om het gebruik van de rondwegen te stimuleren. Uiteraard is het een vrije keuze van iedereen om bestemmingen in de kern te bezoeken.</p> <p>e. Indiener geeft aan dat onderbouwing en uitsplitsing van vracht-, recreatie- en landbouwverkeer ontbreekt. Dit zijn slechts schattingen en gebaseerd op verouderde gegevens.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Aan het geheel plan voor de rondwegen ligt een verkeersmodel ten grondslag. Een verkeersmodel is een vereenvoudigde en geschematiseerde weergave van de werkelijkheid. In het verkeersmodel is uitgegaan van een gemiddelde etmaalintensiteit in een heel jaar zonder nadere uitsplitsing in voertuigcategorieën. Dit is voldoende om het oplossend vermogen van de diverse varianten te bepalen.</p>	

f.	<p>Indiener geeft aan dat er de afgelopen jaren geen ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden en er geen onveilige situatie is. Doordat de maximum snelheid 30 km/uur is, is er slechts geringe geluidsoverlast en weinig uitstoot van schadelijke stoffen. Er is geen rechtvaardiging om verkeer uit centrum te weren en aanleg NRV te rechtvaardigen. Ook worden auto's stiller en schoner. Dit is nergens aantoonbaar meegenomen in de onderbouwing.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie ook wat in de vorige reactie is aangegeven ten aanzien van het verkeersmodel. Het gaat om leefbaarheid en dat is meer dan ernstige ongevallen, geluid en uitstoot van schadelijke stoffen.</p>
g.	<p>Indiener stelt dat aantal voertuigen op de NRV veel te hoog geschat zijn. De tellingen noord – oost en vv zijn niet meegenomen. Wethouder Troost heeft al eens aangegeven dat dit verkeer nu al de route Hunnenweg/2^{de} Prinsenweg neemt. Dit is veel korter dan de NRV.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het gebruikte verkeersmodel is eigenlijk een uitsnede van een landelijk model dat door de diverse overheden bij tal van verkeersvraagstukken wordt gebruikt. Het bevat gegevens vanuit een zeer wijde omgeving. Er is dan ook geen sprake van een 'te hoge inschatting'. De inrichting van de rondwegen is er op gericht om het verkeer met een bepaalde snelheid en "comfort" af te wikkelen. Daarnaast zijn er mogelijkheden om verkeer dat een "ongewenste route" neemt te bewegen om van de rondwegen gebruik te maken. Eventueel nut en noodzaak voor maatregelen kan pas worden bepaald na realisatie van de rondweg.</p>
h.	<p>In de wegennetvisie (provinciaal verkeer- en vervoerplan 2) wordt aangegeven dat het doorgaande verkeer in Voorthuizen afkomstig uit de richting Apeldoorn afgewikkeld wordt via de N301 in noordelijke en zuidelijke richting. De Apeldoornsestraat behoeft alleen toegang te geven aan Voorthuizen. Oost west verkeer zal via de A1 moeten. Verkeer naar Putten via A1 en nieuwe rondweg of via N301 en N979. Verkeer op de Apeldoornsestraat is gering.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De intensiteit van het verkeer op de Apeldoornsestraat is volgens het Barnevelds verkeersmodel aanzienlijk. Dit verkeer maakt al gebruik van de Apeldoornsestraat. Een groot deel daarvan maakt volgens het model gebruik van de NRV en dit is voldoende om de realisatie van de NRV te motiveren.</p>
i.	<p>Indiener geeft aan dat de verkeersprognoses uit de tijd voor de crisis zijn. Toename is nauwelijks te verwachten. Dit door beperkte economische groei, uitstel of afstel projecten. Ook landbouwactiviteiten nemen af. Een aantal onderzoeken geeft aan dat we nu op de top zitten van de verkeersbelasting.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De verkeersprognoses zijn eigenlijk "van alle tijden". Ze houden rekening met ontwikkelingen in de toekomst. Uiteraard zijn dit voornemens en verwachtingen. Die prognoses worden vertaald in verkeersmodellen. Die worden regelmatig herzien. Maar al te vaak is in het verleden gebleken dat aanvankelijk afgewaardeerde prognoses alsnog dienen te worden bijgesteld. Echter buiten die prognoses is een –gelet op de te verwachten intensiteit op de NRV voldoende motivatie voor de realisatie.</p>
j.	<p>Op de website www.geldersverkeer.nl valt op te maken dat er sinds 2007 nauwelijks groei is geweest in verkeersbewegingen. In 2011 is verkeer op provinciale wegen met bijna 1 procent gestegen ten opzichte van 2010. Een groei is dan ook niet te verwachten. Dit is wel onderbouwing van de noodzaak.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Over het realiseren van de omleiding Voorthuizen wordt al een lange periode gesproken. Al ver voor de genoemde jaartallen. Daarvoor werd indertijd ook voldoende motivatie aanwezig geacht. Daarnaast is het zo dat het omgaan met de hoeveelheid verkeer en het menselijk</p>

	<p>verwachtingspatroon in de loop van de jaren is veranderd.</p>
k.	<p>Een tendens van thuiswerken, jonge mensen die niet met de auto reizen, vergrijzing heeft invloed op verkeerbewegingen. Er worden vraagtekens gezet bij meer asfalt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De tendensen die indiener signaleert zijn meegenomen in de verkeersprognoses en -modellen. Ten behoeve van milieueffecten is een onderzoek uitgevoerd (de MER) op basis waarvan afwegingen van politiek-bestuurlijk aard zijn gemaakt. Ook het besluit om het ontwerp bestemmingsplan in procedure te brengen behoort tot deze afwegingen.</p>
l.	<p>Uitvoeren van de westelijke omleiding zal het noord – zuid verkeer uit de kern weren en overlast tot een acceptabel niveau terug brengen. NRV draagt hier slechts beperkt aan bij en van de kosten van 8-10 miljoen is de vraag of dit op weegt tegen de beperkte effecten. Ook waardevolle natuur moet worden opgegeven. Een besparingscommissie kan nut en noodzaak onderzoeken en concluderen dat niet aanleggen met uitwerking van goedkopere alternatieven een besparing op kan leveren.</p> <p>Op basale voorzieningen wordt al bezuinigd. Nut en noodzaak moeten nader afgevraagd worden, is niet goed onderbouwd en er is beter alternatief.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals gesteld in de beantwoording onder 17w zijn er geen reële alternatieven. Daarnaast is er altijd een afweging van nut en noodzaak. Dit is een taak van de raad welke besluit over het plan alsmede over het budget. Het vergelijken met bezuinigingen op basale voorzieningen vinden wij geen pas en hoort niet thuis in de discussie over de rondweg.</p>
m.	<p>Indiener verzoekt duidelijkheid over de NRV indien westelijke omleiding niet door gaat. Vaststelling NRV zal moeten wachten op westelijke omleiding. Dit zeker gezien het tijdspad.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a.</p>
n.	<p>Indiener geeft een advies aan de besparingscommissie.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De besparingscommissie is een initiatief vanuit de raad. Op dit moment is er nog geen besparingscommissie. Wij nemen het advies voor kennisgeving aan maar zien geen aanleiding op dit moment iets met dit advies te doen (aanhouden besluitvorming en afwachten effecten Rondweg Voorthuizen N303 op het centrum).</p>
o.	<p>Indiener geeft aan dat er gesproken word over Blankenshoek. Indien Holzenbosch bedoeld wordt ligt hier een kans om NRV overbodig te maken.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De wijk Blankensgoed is een bestaande wijk in ontwikkeling. Daarnaast is in de Structuurvisie vastgelegd dat er in het zuiden van Voorthuizen woningbouw gaat plaatsvinden. Met deze beide ontwikkelingen is in het verkeersmodel rekening gehouden.</p>
p.	<p>Indiener geeft aan dat Harselaar niet in volle omvang gerealiseerd zal worden. Een relatie met de NRV wordt niet gezien. Harselaar genereert voornamelijk noord – zuid verkeer welke via de westelijke rondweg zal gaan.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het plan voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar wordt gefaseerd uitgevoerd. Het is nog steeds de opzet om dit gehele terrein te ontwikkelen. In het verkeersmodel dat aan de plannen voor de rondwegen ten grondslag ligt is hiermee rekening gehouden.</p>
q.	<p>Er wordt niet duidelijk onderbouwd waarom Barneveld het belangrijk vindt het</p>

	<p>doorgaande verkeer uit het centrum van Voorthuizen te weren. Ook wordt niet onderbouwd waarom de NRV het doorgaande verkeer uit het centrum houdt. Ook alternatieven worden niet aangegeven.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Plannen voor de rondweg rond Voorthuizen zijn al lang geleden opgesteld. Aan de basis van de besluitvorming voor de huidige plannen voor rondwegen ligt de MER. Hierin zijn een aantal varianten (alternatieven) beoordeeld op hun aspecten. Deze aspecten bevatten ook de motivatie om tot besluitvorming te komen (zowel positief als negatief). Uiteindelijk is zowel voor het provinciale als voor het gemeentelijke deel van de rondweg een besluit genomen om respectievelijk een inpassingsplan als en een bestemmingplan in procedure te brengen.</p>
r.	<p>60 km/uur wordt toegejuicht al is 50 km/uur veel wenselijker. Met een verlaging van de maximum snelheid op de Hoofdstraat en de Apeldoornsestraat zal de NRV ook met 50 km/uur een aantrekkelijk alternatief zijn. Ook kosten voor het verplaatsen van bebouwde kom grens is een voordeel en bebouwing aan Rubensstraat wordt mogelijk gemaakt vanwege de nieuwe ligging welke binnen de kom is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wegen in Barneveld worden gerealiseerd volgens het concept Duurzaam Veilig. Het basis principe daarvan is dat het (snelheids)gedrag “automatisch” voortvloeit uit de weginrichting. Zeker voor nieuwe wegen is dit onderdeel van beleid. Door de NRV met een maximum snelheid van 60 km/u aan te leggen zal deze nog aantrekkelijk zijn voor het doorgaande verkeer. Een maximum snelheid van 50 km/u is in de verkeerskunde voorbehouden voor een weg binnen de bebouwde kom. Een duidelijk onderscheid in uitstraling is van belang om het gebruik van de NRV te stimuleren.</p>
s.	<p>Ten aanzien van de landschappelijke inpassing wordt gevraagd welke versie correct is. Men gaat uit van de versie welke op 6 maart gepresenteerd is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De landschappelijke inpassing welke gepresenteerd is bij het ontwerpbestemmingsplan op 6 maart is de laatste en daarmee uit te voeren versie.</p>
t.	<p>Onduidelijk is waarom de zuidzijde voorzien wordt van een wal van 2.75 en de noordzijde met een wal van slechts 1 meter hoog. Hier is namelijk bebouwing dichterbij gelegen. Ook zijn westelijke en zuidelijke winden heersend. Een noordelijke wal welke hoger zou zijn is logischer.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er zijn meerdere redenen waarom de inpassing op deze manier gekozen is. Bij het positioneren van de weg spelen naast het belang van de landschappelijke inpassing meer belangen dan alleen het geluidswerende effect. Dit zijn o.a. de ligging van het zwembad, de ligging van de bestaande wijk Blankensgoed en een goede aansluiting op de N303 alsmede een eventuele toekomstige uitbreiding van woningbouw ten noorden van de wijk Blankensgoed. De zuidelijke wal zou bij een uitbreiding van Blankensgoed in noordelijke richting dan tevens dienst kunnen gaan doen als geluidswerende voorziening.</p>
u.	<p>Een hogere noordelijke wal zou ook beter inhoud geven aan de wens om de weg landschappelijk in te passen en het Wilbrinksbos middels een intensievere groenstructuur met de begraafplaats te verbinden. Overlast en storende weg worden geminimaliseerd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 17t.</p>
v.	<p>Onduidelijk is of de weg verdiept of niet verdiept wordt aangelegd.</p>

	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De weg wordt zo verdiept mogelijk aangelegd als dat de GHG dat toelaat.</p>
w.	<p>Voor wat betreft het aspect natuur wordt aangegeven dat er wel alternatieven zijn voor het tracé. Indiener schetst het tracé waarmee het Wilbrinksbos gespaard wordt en schetst de voordelen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals ook gesteld in de toelichting zijn er geen reële initiatieven. Zonder het gehele alternatief te beoordelen is het door de indiener geschetste alternatief langs de zuidzijde van Voorthuizen geen reëel alternatief doordat oost west verkeer vanaf de Apeldoornsestraat richting Putten (en vv) geen gebruik zal maken van deze veel langere route en gebruik blijft maken van het centrum. Het faciliteren van oost west verkeer is juist het doel van deze weg zodat dit verkeer uit het centrum geweerd wordt.</p>
x.	<p>Daarnaast schetst indiener een alternatief; doortrekking van de Zeumerseweg. In feite houdt de gemeente ook al rekening met een extra tracé langs de oostzijde van Voorthuizen. Niet wordt aangegeven waarom dit niet als alternatief van de NRV kan dienen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Om de verkeersproblematiek in het centrum van Voorthuizen op te lossen waren er zwart wit gezien twee alternatieven. De oostelijke en westelijke omleiding. De provincie heeft uiteindelijk besloten te kiezen voor een westelijke omleiding. Zoals gesteld in het voorgaande punt is de aangedragen optie geen reëel alternatief voor de NRV maar komt het meer in de richting als een variant op de oostelijke omleiding. Dit is echter hier op dit moment niet aan de orde.</p>
y.	<p>Indiener schetst puntsgewijs de voordelen van een alternatief tracé.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor het tracé voor de rondwegen rondom Voorthuizen is gekozen uit een aantal varianten. Van deze varianten zijn de milieukundige aspecten beoordeeld in de Milieu Effect Rapportage (MER). De keuze voor een uiteindelijk tracé is op basis van de MER gemaakt en vervolgens uitgewerkt in een ontwerp. Voor de realisatie van dit ontwerp is het huidige ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Zoals gesteld onder 17w zijn er geen reële alternatieven</p>
z.	<p>Door het 'nee tenzij' beleid zal het wijzigen van het bestemmingsplan niet mogelijk zijn.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het 'nee tenzij' is geen belemmering. Voor het tracé voor de rondwegen rondom Voorthuizen is gekozen uit een aantal varianten. Zoals hiervoor gesteld is de keuze voor de westelijke omleiding gemaakt door de provincie. Het opstellen van het bestemmingsplan NRV is hier een vervolg op. De geschetste alternatieven van de indiener achten wij niet reëel om redenen genoemd in voorgaande beantwoording (17 w, x en y)</p>
aa.	<p>Door indiener geschetste alternatief is veel goedkoper en dient onderzocht te worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het goedkoper zijn van het aangedragen alternatief is geen reden om dit te onderzoeken. Zie ook voorgaande (17w en z)</p>
bb.	<p>Indiener schetst specifieke aandachtspunten voor zijn perceel</p> <ul style="list-style-type: none"> • De geluidsbelasting bij 60 km/uur is ongeveer 40 dB. Dit is binnen de norm maar wel een verslechtering. Verzocht wordt om verhoging van de wal en verlaging van de snelheid. • Het uitzicht verslechtert. Verzocht wordt hoogwaardige beplanting aan te leggen in de nabije omgeving ter hoogte van zijn woning

	<ul style="list-style-type: none"> • Verzocht wordt te bevestigen dat er geen sprake is van verlichting van de nieuwe weg (alleen bij rotondes). • Recreatiewaarde van het Wilbrinksbos daalt. <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben de snelheid in het voortraject teruggebracht naar 60 km/uur. Het verder verlagen naar 50 km/uur vinden wij niet wenselijk omdat het de aantrekkelijkheid van de weg zal verlagen. De wal aan de noordzijde (alsook die aan de zuidzijde) is vanuit geluid geen noodzakelijkheid maar heeft te maken met de landschappelijke inpassing. Het verhogen van de wal is dan ook niet aan de orde.</p>
cc.	<p>Indiener verzoekt gelet op voorgaande het plan niet vast te stellen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het plan vaststellen.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

18.	H. van Drie Landgoed Huize Zandbergen BV Apeldoornsestraat 95 3781 PM Voorthuizen	Datum ontvangst: 28 maart 2013 Registratienummer: 563336 Datum dagtekening: 27 maart 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat perceel Apeldoornsestraat 95 aangekocht is om rustig te wonen en te werken in het groen. Ook is het landgoed geschikt onder de Natuurschoonweg 1928. Indien dit in gevaar komt door aanleg van de weg (door inlevering van gronden) kan de status van het landgoed wijzigen met grote fiscale consequenties.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De bebouwing Apeldoornsestraat 95/95a is gelegen aan de Apeldoornsestraat. De nieuw aan te leggen rotonde is op zo'n 150 meter gelegen. Door middel van geluidsonderzoek blijkt dat er geen overschrijding van de geluidswaarden plaats vindt. Er is dan ook geen sprake van het onmogelijk worden van rustig wonen en werken in het groen. De eisen waaraan een onroerende zaak moet voldoen om te kunnen worden gerangschikt als landgoed worden genoemd in het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928. Wij zien niet waarom dit door de aanleg van de weg voor de indiener tot problemen zou kunnen leiden. Overigens zijn de gronden in eigendom van Stichting het Geldersch Landschap.</p>	
a.	<p>Indiener verwacht geluidsoverlast gezien windrichting en vraagt zich af of hier maatregelen voor worden getroffen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de in Nederland overheersende weersomstandigheden.</p>	
b.	<p>Indiener verwacht geluidsoverlast gezien windrichting en vraagt zich af of hier maatregelen voor worden getroffen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de in Nederland overheersende weersomstandigheden.</p>	
c.	<p>Indiener geeft aan dat de waarde van pand voor wonen en werken negatief wordt beïnvloed.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>	
d.	<p>Verzocht wordt het tracé aan te passen zodat er geen verliezen van grond plaatsvinden alsmede rekening te houden met monumentale uitstraling en status en rustieke ligging.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De gronden die benodigd zijn voor de aanleg van de rotonde zijn in eigendom van Stichting het Geldersch Landschap. Deze gronden worden ruim gecompenseerd ten noorden van de rotonde</p>	

e.	<p>aan de Apeldoornsestraat. De monumentale uitstraling, status en rustieke ligging van het perceel van indiener wordt niet aangetast.</p> <p>Indiener geeft aan dat de enkele rijksmonumenten gekoesterd moeten worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zijn het met indiener eens dat rijksmonumenten gekoesterd moeten worden. Niet voor niets genieten deze monumenten bescherming op basis van de Monumentenwet 1988. Er is hier overigens geen sprake van aantasting van het monument.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
----	--

19.	Dhr. A. van den Top Prinsenweg 5 3781 NP Voorthuizen	Datum ontvangst: 5 april 2013 Registratienummer: 564036 Datum dagtekening: 5 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat deze tegen de aanleg van de weg is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen hieronder ingaan op de argumenten van de indiener van de zienswijze.</p>	
b.	<p>Er vindt aantasting privacy plaats omdat de weg dicht bij woning komt te liggen en zo in achtertuin kijkt</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De weg is gelegen op zo'n 100 meter afstand van de woning. Ook wordt de weg ingepast met groen. Van aantasting van privacy is dan ook geen sprake.</p>	
c.	<p>Er vindt geluidsoverlast plaats. De geplande geluidswal is te laag. Verzocht wordt de wal even hoog te maken als aan de zuidzijde. Tevens verzocht indiener om stil asfalt en terugbrengen van de maximumsnelheid naar 50 km/uur.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Voor geluid is het niet nodig om de (geluid)wal aan de noordzijde net zo hoog te maken als die aan de zuidzijde. In het geluidsrapport is de situatie met stil asfalt weergegeven. Het terugbrengen van de maximumsnelheid heeft voor geluid geen noemenswaardig effect en is zeer ongebruikelijk voor wegen buiten de bebouwde kom. Zie hiervoor ook de beantwoording onder 17bb.</p>	
d.	<p>Door de aanleg van de weg wordt de waarde van de woning negatief beïnvloed.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p>	
e.	<p>Verzocht wordt het ontwerp niet als zodanig vast te stellen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het plan vaststellen.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	

20.	J. van de Lagemaat Prinsenweg 19-1 3781 NR Voorthuizen	Datum ontvangst: 5 april 2013 Registratienummer: 564056 Datum dagtekening: 5 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat toegestane geluidsbelasting overschreden wordt en trillingen</p>	

	<p>zullen leiden tot schade en verzoekt aan te geven hoe dit zal worden opgelost</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De toegestane geluidbelasting wordt bij de woning van belanghebbende niet overschreden. Daarnaast is het niet te verwachten dat trillingen ten gevolge van het verkeer op de weg schade zal veroorzaken.</p> <p>b. Indiener geeft aan dat het vrije uitzicht en landelijke uitstraling zal wegvallen en geeft aan dat dit van essentieel belang en meerwaarde is voor het woonplezier</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 13d.</p> <p>c. Indiener vraagt zich af hoe de waardedaling van het onroerende goed zal worden vastgesteld en gecompenseerd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k..</p> <p>d. Op dit moment is er geen/weinig sprake van fijn stof. Door de aanleg van de weg zal dit fijn stof met zich meebrengen en met een heersende windrichting zal hier overlast van ondervonden worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 5b.</p> <p>e. Indiener geeft aan dat er nu genoten wordt van flora en fauna op de percelen. Met de komst van de weg zal het leefgebied van deze dieren worden aangetast.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 5g.</p> <p>f. Indiener verwacht dat er veel sluij- en landbouwverkeer gebruik zal gaan maken van de Prinsenweg. Dit geeft extra geluid, trilling en fijn stof.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Extra sluij- en landbouwverkeer op de Prinsenweg is niet te verwachten.</p> <p>g. Indiener geeft aan dat hij geen voorstander is van de aanleg maar, indien toch besloten wordt de weg aan te leggen hij graag in overleg treedt omtrent de inpassing en compensatie van schade.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 1k.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
--	--

21.	<p>VVOP M. Fledderus</p> <p>Per adres: Weverslaan 2 3781 WS VOORTHUIZEN</p>	<p>Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564040 Datum dagtekening: 8 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan dat de positionering van het fietspad direct langs het voetbalveld ernstige beperkingen geeft voor de voetbalvereniging. Door het op deze wijze realiseren</p>	

a.	<p>van het fietspad geeft dit veel overlast en hinder op het terrein alsmede een beperking om het terrein volledig te benutten en het als toeschouwer bekijken van een wedstrijd.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Inmiddels heeft met de voetbalvereniging VVOP een constructief overleg plaatsgevonden. Het pad is nu in de richting van het zwembad opgeschoven. Dit tot tevredenheid van VVOP.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
----	--

22.	Wijkplatform Voorthuizen centrum Dhr. De Wit en van Beek Sportparkstraat 11 3781 BK Voorthuizen	Datum ontvangst: 8 april 2013 Registratienummer: 564022 Datum dagtekening: 5 april 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan verheugd te zijn met het feit dat het ontwerp zich nagenoeg in dezelfde fase bevindt als de westelijke omleiding N303. Dit zal leiden tot een sterk verminderde verkeersstroom in de bebouwde kom. De leefomgeving van de bewoners langs de huidige verkeersassen zal sterk verbeteren en de bebouwde kom zal veiliger worden.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Gepoogd wordt om in de procedures gelijk op te trekken met de provincie Gelderland. Een verbeterde leefomgeving is inderdaad een doelstelling van de NRV.</p>	
b.	<p>Het is noodzakelijk verkeersremmende constructies aan te leggen op het traject Apeldoornsestraat (rotonde) en De Punt en hier een 30 km regime te voeren. Dit om doorgaand verkeer te ontmoedigen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Afgesproken in om het gebruik van de rondwegen te stimuleren door in de kern Voorthuizen verkeersremmende maatregelen te realiseren. Dit plan dient nog opgesteld te worden. Er wordt gedacht aan het realiseren van een regime van 30 km/uur op verschillende weggedeelten.</p>	
c.	<p>Indiener gaat er van uit dat de bebording op de nieuwe rotonde het verkeer richting Putten, Barneveld en Terschuur richting de NRV verwijst.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij een ontwerp behoort ook een bebordingsplan, bedoeld om het verkeer in de juiste richting te geleiden. Het bebordingsplan zal aangepast dienen te worden aan de uiteindelijke situatie</p>	
d.	<p>Indiener geeft aan dat verkeerscontroles bewijzen dat er nog steeds te hard gereden wordt op de Apeldoornsestraat en de Sportparkstraat.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het te hard rijden op de Apeldoornsestraat en Sportparkstraat valt buiten de range van dit bestemmingsplan maar heeft de aandacht vanuit de politie.</p>	
e.	<p>Een oversteekplaats voor voetgangers op de Apeldoornsestraat/ Hoofdstraat links en/of rechts van de Molenweg is nog steeds een prioriteit van het wijkplatform.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Het realiseren van een oversteekplaats valt buiten de range van dit bestemmingsplan. In een andere context zal hierover worden verder worden gesproken.</p>	
f.	<p>Het wijkplatform verwacht dat de behoefte naar een gemarkeerde oversteekplaats voor voetgangers en fietsers (met de route Sportparkstraat-fietspad langs 't Trefpunt op de Apeldoornsestraat/Hoofdstraat) zal toenemen als de Albert Heijn zich gevestigd heeft in Blankensgoed.</p>	

	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 22e. Daarnaast is het vestigen van de AH in Blankensgoed nog geen onherroepelijke situatie.</p>
g.	<p>Een gedeelte van het traject tussen de verkeerslichten en de Sportparkstraat is gedateerd. Er ontbreekt een trottoir aan de benzinepompijze van de Apeldoornsestraat.</p>
h.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Dit genoemde punt valt buiten de range van dit bestemmingsplan</p> <p>Indiener verzoekt verkeersplan en remmende maatregelen in uitvoering te hebben voordat de rondwegen in gebruik worden genomen. Het wijkplan ziet conceptplan t.z.t. graag tegemoet.</p>
i.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Naar goed gebruik zal het wijkplatform in het opstellen van een dergelijk plan betrokken worden.</p> <p>Wijkplatform gaat er van uit dat de gemeente in overleg met VVOP tot een oplossing komt voor de situering van het fietspad.</p>
j.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de reactie onder 21a. De situering van het pad is in overleg met VVOP verplaatst.</p> <p>In een separate brief geeft indiener aan dat er tevredenheid is over de asfaltering van de hellingen van de plateaus in de Hoofdstraat.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Aanvullend op de realisatie van de rondwegen zal er een plan voor verkeersremmende maatregelen worden opgesteld ter stimulering van de rondwegen. Deze reactie kan daarin meegenomen worden.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen betreffende het pad bij VVOP.</p>

23.	<p>Buurtvereniging Prinsenkamp / Commissie Rondweg/ Pootje noord p/a A.D. Huijgen Prinsenvweg 3 3862 PT Nijkerk</p>	<p>Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564133 Datum dagtekening: 8 april 2013</p>
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Indiener geeft aan geen goede onderbouwing te vinden van nut en noodzaak en geeft aan dat nader onderzoek noodzakelijk is. De weg beoogt vermindering verkeer van oost naar west en vv. Het grootste deel van het verkeer in het centrum van Voorthuizen is bestemmingsverkeer. De aanleg van de NRV zal niet leiden tot een afname. Tevens trekt de weg ander verkeer aan dat nu een andere route neemt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Over de realisatie van een rondweg wordt al ettelijke jaren gesproken. Ook nut en noodzaak is daarin meegenomen. Aan de grondslag voor dit ontwerp ligt een MER welke is opgesteld aan de hand van alternatieve routes en varianten. In de totale planvorming rondom de realisatie van de rondwegen is voorzien dat er ook in de kom van Voorthuizen (aanvullende) verkeersmaatregelen zullen worden genomen om het gebruik van de rondwegen te stimuleren. Uiteraard is het een vrije keuze van iedereen om bestemmingen in de kern te bezoeken. In de voor het gebruik gehanteerde verkeermodel blijkt dat er een voldoende hoeveelheid verkeer van de NRV gebruik maakt om de aanleg te motiveren.</p>	
b.	<p>Indiener geeft aan dat er geen alternatieven zijn onderzocht. Dit is in strijd met het 'nee</p>	

	<p>tenzij' beleid van de provincie.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 17z.</p>
c.	<p>Verzocht wordt inzicht te geven in de relatie met de westelijke rondweg N303. Wordt met vaststelling gewacht tot inpassingsplan onherroepelijk is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a</p>
d.	<p>Op zicht wordt toegejuicht dat de snelheid van 80 naar 60 km/uur is gegaan. In het kader van maximale veiligheid, maximale geluidsreductie en beperken van uitstoot van schadelijke stoffen is het wenselijker om de maximum snelheid te beperken tot 50 km/uur. Tevens wordt verzocht om handhaving van de snelheid en wil de inspreker weten welke maatregelen er worden genomen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 17r.</p>
e.	<p>Ten aanzien van de landschappelijke inpassing wordt gevraagd welke versie correct is. Men gaat uit van de versie welke op 6 maart gepresenteerd is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 17s.</p>
f.	<p>Onduidelijk is waarom de zuidzijde voorzien wordt van een wal van 2.75 en de noordzijde met een wal van slechts 1 meter hoog. Hier is namelijk bebouwing dichterbij gelegen. Ook zijn westelijke en zuidelijke winden heersend. Een noordelijke wal welke hoger zou zijn is logischer.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 17t.</p>
g.	<p>Verzocht wordt de noordelijke wal te verhogen en beplanting toe te passen die het gehele jaar blad dragend is. Dit om het zicht te ontnemen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De wal wordt binnen de bestaande ruimte zo hoog als de voet van de wal het toelaat aangelegd. Dit is ongeveer 1 meter. Dit wordt vervolgens beplant met bosplantsoen. Zie voor de verdiepte aanleg de beantwoording onder 17v. De noordelijke wal wordt niet verder verhoogd, de weg wordt verdiept aangelegd. De "wal" wordt aangeplant met een structuur van heester- en/of bosplantsoen. Deels zal deze bestaan uit wintergroen sortiment.</p>
h.	<p>Indiener geeft aan dat ze graag uitgenodigd wil worden voor de klankbordgroep NRV</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Namens de omgeving Prinsenveg had/heeft Herman Hoekstra zitting in de Klankbordgroep.</p>
i.	<p>Indiener verzoekt het plan niet vast te stellen.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het plan vaststellen.</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen</p>

24.	H. Hoekstra Prinsenweg 19 3781 NR Voorthuizen	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564138 Datum dagtekening: 7 april 2013
a.	<i>Zienswijze:</i> Zie zienswijze 13	
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor ook de beantwoording zoals verwoord in zienswijze 13.	
	<i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.	
25.	Habitat advocatenkantoor omgevingsrecht Dhr. J. Nijenhuis Van Harenspad 48 8442 CD Heerenveen Namens: Dhr. T. van Wijngaarden Rubensstraat 61 3781 VL Voorthuizen	Datum ontvangst: 9 april 2013 Registratienummer: 564134 Datum dagtekening: 8 april 2013
a.	<i>Zienswijze:</i> Indiener van de zienswijze schetst dat er tegen de aanleg van de westelijke rondweg forse weerstand bestaat wat blijkt uit de vele zienswijzen. Verkeer uit het noorden en oosten gaan niet langer langs de Voorthuizerstraat maar via de westelijke omleiding, NRV en oostelijke rondweg. Dit betekent een grote belasting van de NRV.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De NRV is meegenomen in het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de realisatie van de rondwegen Voorthuizen. Het ontwerp van de NRV is gebaseerd op het verkeersgebruik zoals dit uit het verkeersmodel naar voren komt en overigens ook in overeenstemming is met de gevolgde MER-procedure.	
b.	Het weggedeelte tussen de N303 en de Rubensstraat confisqueert een belangrijk deel van de tuin van het perceel Rubensstraat 61 en gaat vlak langs de woning. Ook voldoet het niet aan het uitgangspunt dat de weg in beginsel op 200 meter uit de bebouwde kom moet zitten. De bedachte geluidswal betekent inbreuk op leefomgeving. Tijdens inloopavond op 13 december werd echter aangegeven dat er geen geluidwal komt wat een onnodige en onaanvaardbare belasting betekent voor het pand Rubensstraat 61. Onvoldoende is onderbouwd waarom dit gedeelte van de weg niet ten noorden van de begraafplaats kan komen.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het weggedeelte tussen de NRV en de N303 betreft het provinciale plan. Voor wat betreft dit aspect en verwijzen we u naar de provincie. In het kader van de doorzendplicht zullen we uw reactie dan ook aan hen doen toekomen.	
c.	Opvallend is dat er geen aandacht wordt besteed aan de voor de aftakking benodigde akoestische maatregelen terwijl deze voor de deur van de woning komt te liggen. Dit zal geluidhinder opleveren temeer daar op de rotonde geen stil asfalt gebruikt kan worden.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Bij de woning Rubensstraat 61 wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de wet geluidhinder voldaan. Op de rotonde wordt geen stil asfalt toegepast omdat dit soort wegdek door het wringende verkeer kapot gereden wordt waarmee ook het gunstige akoestische effect verdwijnt.	
d.	De indiener geeft aan dat er een kans aanwezig is op een mismatch. De aanleg van een NRV zou pas moeten plaatsvinden als zeker is dat de oostelijke rondweg wordt	

	<p>aangelegd en dan tegelijk met die aanleg. Voorkomen wordt dan dat er een weg ligt zonder functie en ten koste van Rubensstraat 61.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a. Daarnaast is de aanleg niet afhankelijk van een eventueel toekomstige oostelijke omleiding.</p>
e.	<p>Op de website www.geldersverkeer.nl valt op te maken dat er sinds 2007 nauwelijks groei is geweest in verkeersbewegingen. In 2011 is verkeer op provinciale wegen met bijna 1 procent gestegen ten opzichte van 2010. Een groei is dan ook niet te verwachten. Dit is wel onderbouwing van de noodzaak.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de reactie onder 17j.</p>
f.	<p>Een tendens van thuiswerken, jonge mensen die niet met de auto reizen, vergrijzing heeft invloed op verkeersbewegingen. Er worden vraagtekens gezet bij meer asfalt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de reactie onder 17k.</p>
g.	<p>In de m.e.r. voor de westelijke rondweg is ook de noordelijke rondweg meegenomen. Door de aanleg van de westelijke rondweg zal het drukke verkeer vanuit Voorthuizen zich verplaatsen naar deze weg. In de toelichting op het ontwerp wordt aangegeven dat dit met name effect heeft op het noord – zuid verkeer. Het oost – west verkeer wordt dan nog steeds niet ontlast aldus het ontwerp. Deze veronderstelling wordt niet voldoende onderbouwd. Het verdient de aanbeveling eerst het effect van de westelijke omleiding af te wachten.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In het verkeersmodel dat ten behoeve van de planvorming is gebruikt zijn zowel de westelijke als de noordelijke rondweg meegenomen. Er zijn daarnaast afspraken gemaakt om in de bebouwde kom van Voorthuizen verkeersremmende maatregelen te nemen om het gebruik van de rondwegen te stimuleren en daarmee het doorgaande verkeer door het centrum te weren.</p>
h.	<p>Indiener twijfelt of er wel sprake is van groot openbaar belang, dan wel noodzaak voor de NRV. Dit niet alleen in relatie tot verkeer maar ook in relatie tot bijvoorbeeld aantasting natuur en landschap. Uit bijlage 4 van het ontwerp blijkt de NRV een significant nadelig effect te hebben op de EHS. Er moet duidelijk zijn dat er geen alternatieven zijn, sprake zijn van redenen van groot openbaar belang en de negatieve effecten moeten door mitigatie zoveel mogelijk worden beperkt en overblijvende negatieve effecten gecompenseerd. De gemeente geeft aan dat belang er is, indiener constateert op basis van voorgenoemde punten dat groot belang niet aanwezig is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Er zijn geen reële alternatieven. Er is daarom onderzocht wat de effecten op de EHS zijn. Slechts een hoekje van de EHS wordt ter plaatse van de nieuwe rotonde aan de Apeldoornsestraat geraakt. Dit wordt gecompenseerd door het perceel direct ten noordwesten van deze rotonde bij de natuur te betrekken en overeenkomstig te bestemmen.</p>
i.	<p>De noodzaak voor de rondweg is niet aangetoond door negatieve effecten op door Flora- en fauna wet beschermde soorten. Mitigerende maatregelen zijn nodig om negatieve effecten op beschermde soorten (bijvoorbeeld de das) te voorkomen. Dit door faunavoorzieningen en beperking van verlichting. Het is indiener niet duidelijk wat deze voorzieningen inhouden. In hoofdstuk 6 worden weliswaar aantal maatregelen genoemd maar deze zijn lang niet zeker evenals de compensatie van de EHS. Compensatieconclusie is dus voorbarig.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 11c.</p>

j.	<p>Bijlage 7 maakt duidelijk dat de rondweg directe invloed (ruimtebeslag) en indirecte invloed (lichtverstrooiing) heeft op het gebied in relatie tot de vleermuizenpopulatie. Arcadis geeft aan dat nader onderzoek nodig is en geeft oplossingsrichtingen. Het verplichte onderzoek is er nog niet/ onvoldoende. Uitgaande dat ontheffing nodig is kan deze als gevolg van uitspraken van de Raad van State niet worden verleend op basis van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting maar slechts op grond van andere redenen zoals volksgezondheid en openbare veiligheid. Deze zijn niet in het geding. In paragraaf 5.5 wordt hieraan voorbijgegaan.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De gemeente heeft gekozen voor oplossing 1: Het ontwerp is zodanig aangepast dat er geen sprake is van ruimtebeslag op de verblijfplaatsen en essentiële verbinding van de grootoor vleermuizen. Daarnaast worden maatregelen genomen om verstrooiing van licht van koplampen in het bos te voorkomen. Deze oplossing is reeds verwerkt in het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het ontwerp bestemmingsplan. Met toepassing van deze maatregelen is geen ontheffing vereist.</p>
k. l. m.	<p>Indiener schets dat 'pootje noord' in eerste instantie in de MER procedure eerst niet voorkwam maar pas laat is ingevoegd. Er is dan ook geen sprake van een zorgvuldige voorbereiding. In de tracékeuzenotitie van 15 november 2010 wordt dit niet genoemd en in de robuustheidsanalyse voorkeustracé van 26 november 2012 wordt hieraan onvoldoende aandacht besteed. Paragraaf 5.10 van het bestemmingsplan gaat hier geheel aan voorbij en is dan ook niet actueel.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Op grond van het besluit MER is de noordelijke rondweg op zich geen mer (beoordelings) plichtig project. Voor dit bestemmingsplan hoeft dan ook geen m.e.r.-procedure doorlopen te worden.</p>
n.	<p>Er wordt betwist dat er groot openbaar belang zou zijn bij de aanleg van het pootje als aansluiting op de NRV. Besluitvorming over de NRV dient te wachten op besluitvorming westelijke rondweg.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij vinden dat er wel degelijk sprake is van een noodzaak voor de aanleg van de NRV. Voor wat betreft de besluitvorming zullen wij niet wachten op de "Rondweg Voorthuizen N303" Voor wat betreft de uitvoering wel. Zie hiervoor ook de beantwoording onder 15a.</p>
o. p.	<p>Indiener vraagt zich af of er qua geluid voldoende rekening is gehouden met het feit dat de woning Rubensstraat 61 zowel aan de rotonde als aan de westelijke rondweg ligt en dat deze rondweg door de tuin langs de woning loopt.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij hebben, omdat de woning binnen de invloedssfeer van de NRV ligt de woning bekeken en de geluidsbelasting hiervan in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met zowel de NRV en het weggedeelte ten zuiden van de begraafplaats. De waarde op de woning bedraagt hier maximaal 48 dB. Ook provincie heeft in beeld gebracht wat de geluidsbelasting is vanwege de aanleg van de N303.</p>
q.	<p>De voorziene geluidswal begint 15 meter ten westen van de rotonde waarbij indiener zich af vraagt of dat voldoende is meegenomen bij de gemaakte berekening. Dit temeer de voorkeurswaarde net onder de 48 dB uitkomt. Dit valt niet te rijmen met gegevens voor de woning in tabel 12 pagina 22.</p>
r.	<p><i>Gemeentelijke reactie:</i> In een akoestische berekening wordt een geluidswal meegenomen op de locatie waar deze gebouwd zal worden. Overigens zijn bij de vaststelling van de hogere geluidgrenswaarde zijn alleen de bewoner en eigenaar belanghebbenden.</p>

	<p>Indiener geeft aan dat er uit inspraak blijkt dat betwijfeld kan worden of er voldoende maatschappelijk draagvlak is. In een geopperde blijvende hoofdfunctie voor de Apeldoornsestraat als toegang tot Voorthuizen en alternatieve oost – west route zoals Plaatselijk belang stelde kan indiener zich ook vinden. Ook de aansluiting met de westelijke rondweg wordt dan overbodig waarmee een kostenpost verval.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> De redenering dat uit de inspraak een conclusie getrokken kan worden dat er geen draagvlak is delen wij niet. Bij ruimtelijke plannen heb je altijd te maken met voor- en tegenstanders. Het is begrijpelijk dat omwonenden waarop de weg in meer of mindere mate impact heeft op de directe leefomgeving, reageren op het plan. Gezien het feit dat de positieve effecten (minder verkeer door centrum Voorthuizen) elders plaats vinden geeft dit wellicht een scheef beeld over het draagvlak.</p> <p>Ondanks het feit dat het plan opgenomen is in de begroting leert ervaring dat dit altijd duurder wordt. Diverse kostenposten zijn onzeker.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zoals gesteld is het plan opgenomen in de gemeentelijke begroting. Wij gaan er van uit dat het plan gerealiseerd kan worden binnen het gegeven budget. De stelling dat dit altijd duurder wordt delen wij niet. Wij gaan in ieder geval uit van een goede kostenraming.</p> <p>De uitvoerbaarheid is afhankelijk van de uitvoering van de westelijke rondweg. Een voorwaardelijke verplichting ontbreekt dat de aanleg pas mag plaatsvinden als westelijke rondweg gerealiseerd is.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Zie hiervoor de beantwoording onder 15a.</p> <p>Indiener verzoekt vaststelling van dit bestemmingsplan achterwege te laten.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Wij zullen het plan vaststellen</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	
27.	Plaatselijk Belang Voorthuizen t.a.v. Dhr. G. Hofs en Mevr. G. van Ommen p/a Harremaatweg 28 3781 NJ Voorthuizen	Datum ontvangst: 25 maart 2013 Registratienummer: 564629 Datum dagtekening: 25 maart 2013
a.	<p><i>Zienswijze:</i> Verzocht wordt, ondanks het feit dat de parkeergelegenheid bij de begraafplaats geen deel uit maakt van het plan NRV de situatie in ogenschouw te nemen en op voldoende capaciteit te brengen. Dit zou gelijktijdig met de aanleg van de NRV.</p> <p><i>Gemeentelijke reactie:</i> Indiener heeft gelijk dat hij constateert dat de parkeerplaatsen bij de begraafplaats geen deel uit maken van het bestemmingplan. Wij willen hier in dit kader dan ook niet op reageren. Overigens kan dit wel in ogenschouw worden genomen in een separaat traject waarbij de uitvoering gepaard zou kunnen gaan met de inpassing van de gehele begraafplaats en de aanleg van de provinciale rondweg</p> <p><i>Conclusie:</i> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>	
28.	Stichting Houd Voorthuizen West Groen t.a.v. J. Dijkhuizen P/a Dusschoterstraat 4	Datum ontvangst: april 2013 Registratienummer: 564606 Datum dagtekening: april 2013

	3781 NK Voorthuizen	
	<i>Zienswijze:</i>	
a.	De aanleg van de NRV zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de westelijke omleiding N303. Dit is onwenselijk door aantasting leefklimaat en nog hogere belasting van het milieu aan de westzijde van Voorthuizen dan zou ontstaan bij de aanleg van de westelijke omleiding alleen.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Zowel de westelijke als de noordelijke rondweg is in het gehanteerde verkeersmodel meegenomen. Dit geldt ook voor de opgestelde MER. Dit MER staat borg voor het op verantwoorde wijze meewegen van de verschillende aspecten ten aanzien van leefklimaat en milieu.	
b.	Het hogere aantal verkeersbewegingen en bijkomende negatieve effecten zijn niet meegewogen bij variant M2 in de Milieueffectrapportage N303.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Op welke wijze de provincie de verkeersbewegingen in haar procedure heeft aangepast is bij de gemeente niet bekend. Relevant is dat de gemeente bij de bepaling van de effecten van de NRV uitgegaan is van actuele verkeerscijfers. Deze verkeerscijfers zijn gebaseerd op het NRM 2011. Op basis van het NRM heeft GoudappelCoffeng de verdeling van het verkeer tussen de bestaande routes en de NRV bepaald. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat ook de westelijke rondweg is gerealiseerd. In deze situatie is immers de verkeersaantrekkende werking van de NRV het grootst. Vervolgens zijn de deze verkeerscijfers gehanteerd bij de bepaling van de effecten voor geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie vanwege de NRV.	
c.	De NRV in combinatie met variant M2 is op kleine afwijkingen na vergelijkbaar met de afgevalen variant M1 voor een westelijke omleiding van de N303. Het feit dat het ene tracé (M2) provinciaal is en de andere gemeentelijk maakt voor de milieueffecten en conclusies niets uit. Als gevolg van de aanleg van de NRV komt derhalve de afgevalen variant M1 tot stand in plaats van de meest milieuvriendelijke alternatief(M2). Dit is ontoelaatbaar en in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur waaronder rechtszekerheid en zorgvuldigheidsbeginsel.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Nu de provincie op basis van de MER gekozen heeft voor de westelijke variant staat het de gemeente vrij om zelfstandig te besluiten tot de aanleg van de NRV. Dit project is niet m.e.r.-plichtig. Wel dient de gemeente ten behoeve van een goede ruimtelijke onderbouwing alle effecten van de aanleg van de NRV te onderzoeken. In de toelichting bij het bestemmingsplan zijn de resultaten van dit onderzoek samengevat. De onderzoeksrapporten zelf zijn als bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd.	
d.	Indiener vindt het vreemd dat de provincie mede financierder is van een deel van de NRV. Feitelijk verleent zij medewerking aan een afgekeurde variant M1. Dit (mede)misbruik van het omgevingsrecht/ ruimtelijk recht mag niet door de gemeente Barneveld worden gesteund.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De provincie betaald niet mee aan een deel van de NRV. Er is geen sprake van (mede)misbruik van het omgevingsrecht/ ruimtelijk recht.	
e.	Door uitbreiding van Voorthuizen groeit het inwoneraantal. Hiertoe dient de uitbreidingscapaciteit van de begraafplaats veilig te worden gesteld. De NRV in combinatie met de westelijke omleiding N303 zorgt voor een totale insluiting van de begraafplaats en is onacceptabel. Uitbreiding wordt onmogelijk gemaakt en respectvol uren en begraven wordt als gevolg van de wegen langs de begraafplaats onmogelijk	

gemaakt. Geluidswallen en/of muren kunnen geen respectvolle oplossing bieden. Door af te zien van de NRV kan de hinderlijke “ontbrekende schakel” langs de begraafplaats komen te vervallen.

Gemeentelijke reactie:

De “ontbrekende schakel” valt binnen het provinciale inpassingsplan. In dit plan is gezocht naar een wegenstructuur waarbij het regionale verkeer op de sterke noord-zuid verbinding zoveel mogelijk wordt gefaciliteerd om via de westelijke rondweg te rijden en waarbij het gebruik van de rondweg ook aantrekkelijk is voor het noordelijk gebied van Voorthuizen. Door het vroegtijdig afbuigen van het westelijke tracé nabij Struik, het afsluiten van de Voorthuizerweg en het aanleggen van de schakel, worden deze doelstellingen gehaald. Indien in plaats van de schakel een volwaardige aansluiting zou worden aangelegd nabij Struik, dan wordt het gebruik van de westelijke rondweg onvoldoende gestimuleerd.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.