

Notulen inspraakreacties tijdens vergadering commissie Bestuur van de gemeenteraad van Barneveld

26 november 2019, locatie: raadszaal Barneveld

Voorzitter:

Guus Knapen

Aanwezige wethouders:

Hans van Daalen (wethouder mobiliteit), Aart de Kruijf (wethouder ruimtelijke ontwikkeling) en Peter de Pater (wethouder van Ede)

Aanwezige commissieleden:

Jan Willem van den Born (Lokaal Belang), Theo Bos (VVD), Roel van den Broek (CDA), Hilhardt Brul (Pro'98), Gert Ploeg (SGP), Henk Wiesenekker (ChristenUnie) en Judith van den Wildenberg (Burger Initiatief)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Jessica Brink (projectleider), Jan-Willem van Veen (adviseur MER), Janneke Hooijer (secretaris van de commissie Bestuur) en Magda Strijbos (notuliste)

Agendapunt 2. Raadsvoorstel: Kadernotitie Reikwijdte en Detailniveau Oostelijke rondweg Barneveld

De voorzitter deelt mee dat wethouder De Pater uit Ede niet aanwezig is als vertegenwoordiger van het college van Ede, maar als toehoorder. Hij nodigt hem uit om deel te nemen aan het gesprek.

De voorzitter deelt mee dat de volgende sprekers zich hebben gemeld:

- De heer Van Est uit Barneveld
- De heer Kamermans uit Barneveld
- De heer Rittersma uit Barneveld
- De heer Soetendaal uit Lunteren, gemeente Ede
- De heer Hempenius uit Lunteren, gemeente Ede

Zij krijgen twee minuten spreektijd.

De voorzitter geeft het woord aan de eerste spreker.

Inspreker 1, de heer Van Est, Geerstuk 13 in Barneveld:

'Mijn zienswijze heeft te maken met de kruising van tracé 4 met de Barnseweg. Het is eigenlijk een pleidooi voor het behoud van de bescherming van een uniek landschapselement. Op de plankaart hebt u waarschijnlijk gezien dat er bij die kruising een rotonde staat getekend. Die ligt precies op een dekzandrug. Juist op dit punt is een unieke combinatie van vier elementen. De dekzandrug, ontstaan in de laatste ijstijd, steekt nog steeds ongeveer 50 tot 150 centimeter boven het omliggende land uit. In vroegere jaren vormde dit voor bewoners een droog eiland in een heidegebied. Droog voor de verbouw van rogge op de akker en voor de bouw van een boerderij met, heel belangrijk, een droge kelder. Voorbijgangers gingen met een boog om die akker heen en nu ligt daar het pad als Barnseweg keurig met een boog om de dekzandrug heen. Als u vanaf Barneveld komt, ligt achter de dekzandrug een beekje dat heel duidelijk laat zien dat de oost-west stroming van de afwatering hier gestoord wordt. Het beekje moet afbuigen naar het zuiden.'

U zult denken: mooi, maar dekzandruggen liggen er genoeg in de Gelderse Vallei, waarom moet deze nu net gespaard worden? Naar mijn idee moet dat vanwege vier karakteristieke elementen die hier dicht bij elkaar liggen en zo heel duidelijk zichtbaar zijn in het landschap: een hoge dekzandrug, een boerderij, een weg die er in een boog omheen gaat en het beekje. Hier ligt bij de Barnseweg ligt voor de Gelderse Vallei een uniek voorbeeld van hoe de natuur het agrarische gebruik heeft gestuurd. Een schoolvoorbeeld, waard om te beschermen. Fiets er maar een keer naartoe en gaat u er eens kijken. Ik pleit dus voor behoud van dit open stukje landschap. Het verdient naar mijn idee een beschermde status zoals wij ook een status aan beschermde gebouwen verlenen. Naar mijn idee hier geen wegebouw, maar ook geen huizenbouw.'

De voorzitter geeft het woord aan de tweede inspreker.

Inspreker 2, de heer Kamermans, Herfsttuin 41 in Barneveld:

'Ik wil opkomen voor de mensen in De Burgt, met name de Wijffeslaan. Ik heb in mijn zienswijze vooral de noodzaak van dat plan besproken en daar ga ik nu op door.

Over de nieuwe rondweg had ik al twijfels toen ik mijn zienswijze indiende, het voorliggende MER-advies heeft die twijfels verder aangescherpt.

De gemeenteraad heeft in 2011 gezegd en in 2016 bevestigd bij motie van Pro'98 dat het tijd wordt om te onderzoeken of er een oplossing is voor met name de bewoners van de Lunterseweg. De situatie is daar inderdaad slecht. Echter, de belangrijkste reden voor het doortrekken van de Oostelijke Rondweg is de ontwikkeling van Harselaar Zuid, als ik het goed begrepen heb.

Maar een rondweg is een slecht idee. Door meer asfalt komen er meer auto's en dat betekent meer files, meer ruimtegebruik, meer verkeersonveiligheid, meer gevaarlijke luchtvervuiling, meer CO2 en meer stikstof. Al met al is het een aanslag op onze longen, op de ruimte, op de natuur en op het klimaat. Tot nu toe speelden onze gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid bij de verdeling van het geld voor infrastructuur nauwelijks een rol. Als er nieuwe wegen moeten worden aangelegd, is er altijd wel een potje te vinden, ook bij de provincie. De stikstofcrisis is bij uitstek een reden om opnieuw te kijken naar die verdeling. De Structuurvisie uit 2009 moet in feite op de schop, wat dat betreft.

Zijn er geen grenzen aan de groei in Barneveld? Het advies van de MER-commissie geeft aan dat de probleemanalyse eigenlijk onvoldoende is. De belangrijkste aanbeveling is: ga eerst beter onderzoeken of de nulplus-optie voldoende resultaat geeft in plaats van veel tijd, energie en geld te steken in een doodlopende weg. Jazeker, een rondweg is ook een doodlopende weg. Want waar eindigt het beeld dat de plankaart aan ons voorschotelt van het beoogde tracé? Bij de rotonde, waar de provinciale weg richting Scherpenzeel aansluit ter hoogte van de aansluiting op de A30 en de kruising met de Plantagelaan, het verkeer loopt hier nu al regelmatig vast. Veel ernstiger is de nu reeds bestaande overlast voor de bewoners in de wijk De Burgt, met name de bewoners van de Deliuslaan. Eerder dan voor een verlenging van de Oostelijke Rondweg zou ik willen pleiten voor het verleggen van het tracé van de N802 ter plaatse en een reconstructie van de aansluiting op de A30, een meerstrokenrotonde, zoals bij de andere aansluiting op de A30 ten noorden.

Ik vraag dus aan u, raad van Barneveld, om duurzamer te gaan investeren. Op dit moment investeert de overheid 60% van uitbreiding en onderhoud van wegen, viaducten en bruggen in personenvervoer. Het openbaar vervoer krijgt maar 35% en de fiets slechts enkele procenten (overigens, op de fiets door Barneveld gaan is ook een avontuur). Die verdeling is onjuist en niet van deze tijd.

Conclusie: geef duurzaamheid en gezondheid een veel prominenter plek in uw plan. De stikstofcrisis is behalve een probleem ook een kans. Nieuwe asfaltprojecten moeten sowieso terug naar de tekentafel: een goede kans om deze investeringen te heroverwegen.'

De voorzitter geeft het woord aan de derde inspreker.

Inspreker 3, de heer Rittersma, Barnseweg 93 in Barneveld:

'Mijn zienswijze heb ik al ingediend en die ligt vast. Daar wilde ik niet veel verder op doorgaan. Ik wilde het hebben over twee andere aspecten die mij later te binnen zijn geschoten, in het kader van voortschrijdend inzicht misschien.

Ik lees heel weinig over behoud van cultuurhistorisch landschap. Ik woon nu twaalf jaar in Barneveld en het is mij opgevallen dat er een enorm gebrek is aan behoud van oudere panden, monumenten. Er is heel veel verloren gegaan. Ik woon toevallig in zo'n heel oud pand, het is aan de Barnseweg, vlak bij de verhoging waarover de eerste inspreker sprak. Het pand staat al sinds 1385 op de kaart.

Er is een aantal opties voor de rondweg. Dit los van het feit dat ik mij afvraag in hoeverre de rondweg de oplossing der dingen is, ik denk dat het eeuwig zonde zou zijn, want je weet dat dit binnen tien tot twintig jaar ook volgebouwd gaat worden. Dus het tracé dat uiteindelijk de voorkeur zal krijgen als de rondweg er komt, bepaalt mede wat voor invulling er aan het landschap wordt gegeven. Als het net wordt als De Burgt of Veller, dan wordt het helemaal volgepompt met huizen. Je moet je afvragen of dat wenselijk is, ook in het kader van recreatie en van wat de tweede inspreker zojuist aangaf, gezien de ontwikkelingen in de maatschappij op het gebied van duurzaamheid. We willen meer interactie tussen groen en mobiliteit. Dat is een aandachtspunt.

Het tweede wat ik graag wil zeggen is wat mij opviel bij de nieuwe onderdoorgang bij Harselaar, waaraan jarenlang gewerkt is. Ik zit te wachten op wat er gebeurt als het hard gaat sneeuwen en ijzelen. Ik las dat de eventuele optie voor de gemeente Ede is viaduct of ondertunneling, hierover wordt veel gesproken in de zienswijzen. Ook daar gaat men straks dus omhoog of omlaag. Ik kan mij zo voorstellen dat, als het een keer heel koud of vervelend zou worden, Barneveld aan twee kanten dicht zit. Dat is misschien nog een aandachtspunt.'

De voorzitter geeft het woord aan de vierde inspreker.

Inspreker 4, de heer Soetendaal, Doornsteeg 5, 6, 7 en 9 in Lunteren, gemeente Ede:

'Wat de Oostelijke Rondweg betreft: de Barneveldse Beek is van groot belang voor de natuur en het zou heel nadelig zijn wanneer de weg aangelegd zou worden over de grond van Ede. Er zijn op dit moment veel vogels: de reiger, de zwaluw, de kieviet, de grutto en de eenden. Ik heb veel struiken en dennen gepoot, zodat vogels daar kunnen broeden. Wanneer eenden bij mij broeden, gaan zij, zodra de eieren uitgekomen zijn, naar de beek. Dan moeten ze de rondweg oversteken. Ik weet niet of ze dat allemaal halen. Er zijn ook hazen en kikkers en zelfs egels. De scheiding van de beek is dan groot, vooral met hazen. In de lente heb ik gezien dat er wel tien hazen, wanneer zij aan het paren zijn, over een groot oppervlak in de rondte gaan en dat zij een meter voor mij langs kwamen rennen. Dan zijn ze eigenlijk blind voor gevaar. De beek is een scheiding. Wanneer er een rondweg ligt, zouden wel eens heel veel hazen kunnen verongelukken.

Daarom lijkt het mij onverstandig om de natuur daar eraan te wagen. Er is genoeg ruimte aan de andere kant, tussen de nieuwbouw en de Barneveldse Beek. Het verwondert mij erg dat daar een vergunning verleend is aan Vink, terwijl het agrarische grond is, en dat industriegebouwen zijn neergezet waar eigenlijk de rondweg langs zou moeten komen. Dat wil men met een excuus afdoen, men is vergeten erover na te denken. Kan dit wel? Het is van een zo groot belang.

Het is erg dat de gemeente alles niet zo nauw onderzoekt. Ik hoop dat de gemeente met deze weg alles beter gaat overdenken en de gemeente Ede niet lastigvalt. Die zal wel zo slim zijn om geen natuurschoon te wagen voor een rondweg die eigenlijk niet nodig is.'

De voorzitter geeft het woord aan de vijfde inspreker.

De heer Hempenius, Lunterseweg 100 in Barneveld:

'Onze jurist heeft al een zienswijze ingediend en daarop heeft hij keurig antwoord gekregen. Dat is allemaal helder. Het MER-rapport is ook helder.

Wij zijn in 2007 op de Lunterseweg gaan wonen omdat wij het van belang vonden dat, met name het stuk natuur en de ecologie daar, ter plekke verder ontwikkeld en behouden zouden worden. Als men daar een rondweg gaat neerleggen met veel verkeer, kijk maar wat er allemaal vanuit Scherpenzeel

komt, dan heeft men met name met heel veel licht en geluid te maken. Ik begrijp wel waar de gemeente naar toe wil met de rondweg, maar dan hebben wij wel de dringende vraag om, zoals de heer Soetendaal zojuist zei, met het gebied dat in de gemeente Ede ligt veel rekening te houden en er de nodige aanpassingen aan te brengen. Dat is wat wij u willen voorleggen. Wij, zowel de heer Soetendaal als ik, willen graag meedenken over hoe u dat met rede en beleid goed kunt formuleren. Anderzijds hebben we ook een mening over de rondweg zelf. Het is natuurlijk heel begroterlijk als men kijkt naar de aansluiting A1-A30. Onderschat u niet hoeveel sluipverkeer dit gaat opwekken. Als men nu kijkt naar hoe Harselaar Zuid ontsloten is naar de Baron Van Nagellstraat, dan is dat heel redelijk voor elkaar.

Ik begrijp waar u naar toe wilt. Maar zeker op basis van de MER en de zienswijzen zou ik het nog eens sterk in overweging willen geven.'

De voorzitter geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen aan de sprekers.

De heer Brul (Pro'98) reageert op de opmerking over Pro'98. Hij geeft de heer Kamermans gelijk als hij zijn zorgen uit over de consequenties die de rondweg kan hebben voor De Burgt. Hij zal hierover vragen stellen aan de wethouder. De heer Kamermans pleit voor een nulplus-optie. Spreker vraagt of hij reële mogelijkheden ziet om de verschillende knelpunten daarmee opgelost te krijgen, dat is de reden waarom Pro'98 eerder heeft gepleit voor de Oostelijke Rondweg. Een voorbeeld is de Stationsweg, een drukke weg die behoorlijk ontlast kan worden als voor de Oostelijke Rondweg gekozen wordt.

De heer Kamermans wijst op de gepubliceerde afsprakenlijst van de minister van Infrastructuur, waarin natuurlijk voor Oost-Nederland, en dan met name voor Barneveld, een reconstructie van de aansluiting A1-A30 van zeer groot belang is en van groot effect zal zijn op de toekomstige ontwikkeling van verkeersstromen, ook in Barneveld. De nulplus-variant, waarvan men in het MER-advies proeft dat die de voorkeur krijgt, zou vooropgezet en bij de kop gepakt moeten worden. Ook al omdat alle andere varianten de gemeente waarschijnlijk nog vele jaren energie, tijd en geld zullen kosten. Er zitten ook allerlei onzekerheden ingebakken, zoals de vraag of de provincie meebetaalt. In feite is het belang, de reden waarom Pro'98 de motie heeft ingediend, heel direct aanwezig, namelijk omwonenden die last hebben van de huidige situatie.

Spreker is geen verkeerskundige, maar er zijn voldoende alternatieven ontwikkeld waarbij het gaat om andere vormen van mobiliteit en om het niet meer totaal inrichten op de automobiliteit van de mobiliteit in het algemeen. Dus ook niet de infrastructuur. Daar wijst de MER ook op.

Spreker wijst op buurlanden. Vanuit zijn vorige woonplaats Zevenaar kwam hij regelmatig in het Duitse stadje Elten. In Elten was alles afgesloten voor het zware vrachtverkeer, er was één aansluiting op de A3. Europese regelgeving schrijft dat voor. Nederland is inmiddels zwaar op de vingers getikt op basis van de Europese voorschriften en zal de koers moeten wijzigen. Als gemeenteraad zou hij het bekijken van wat de nulplus-variant kan betekenen voor allerlei knelpunten in Barneveld vooropstellen, omdat het meer en sneller effect kan opleveren voor de huidige situatie.

Wat Harselaar Zuid betreft, neemt hij aan dat de nieuwe inrichting van de aansluiting A1-A30 van groot belang is voor de afwikkeling van verkeer dat bedoeld is om via de rondweg te gaan. Spreker is bereid hierover mee te denken en ernaar te kijken.

De heer Brul dankt de heer Kamermans voor zijn reactie. Als de heer Kamermans pleit voor andere vormen van mobiliteit, dan verzekert hij hem dat hij de fractie van Pro'98 aan zijn zijde zal vinden. Daarbij plaatst de heer Brul de volgende kanttekening: als het gaat om een oostelijke rondweg, dan spreekt zijn fractie over een aanpak die op kortere termijn, binnen enkele jaren, moet plaatsvinden. Hij ziet niet hoe de oplossing gevonden kan worden in andere vormen van mobiliteit binnen die betrekkelijk korte termijn.

De heer Ploeg (SGP) vraagt aan de heer Soetendaal wat hij bedoelt met 'ook zal in dit geval het pluimveebedrijf van de indiener volledig op slot gaan'.

De heer Soetendaal licht toe dat de rondweg te dicht langs zijn bedrijf komt. De weg maakt te veel lawaai en het bedrijf heeft dan geen waarde meer. Er is ruimte genoeg aan de andere kant van de beek. Hij vraagt zich af waarom ervoor zou worden gekozen om de rondweg dicht langs zijn bedrijf te leggen. Dat is heel nadelig. De rondweg zou dan ook een groot deel van de natuur en van het landschap wegnemen. Er is voor hem dan geen bestaan meer.

De heer Ploeg zegt dit te begrijpen. Hij vraagt waar de heer Soetendaal het op baseert dat de pluimveestal dan op slot zou gaan.

De heer Soetendaal stelt dat er zoveel wetten zijn dat wat vandaag niet is, morgen zal komen. Net als toen de gemeente het plan Veller indiende. Als men toen gezegd had dat de rondweg op een bepaalde plek moest komen, dan hadden ze nu anders gepraat. Na die tijd komen er natuurlijk andere wetten. Men zal zeggen dat zijn bedrijf dicht bij de weg zit en last krijgt van een en ander. Ook al is het niet waar, dat gaat toch gebeuren. Daar is hij ook bang voor.

De heer Ploeg memoreert dat bij de aanleg van de huidige Hoenderlaan verschillende voorzieningen zijn getroffen, onder andere een geluidswal en begroeiing die inmiddels behoorlijk gegroeid is. Hij vraagt de heer Hempenius wat momenteel zijn ervaring is met het verkeer van de Hoenderlaan.

De heer Hempenius antwoordt dat hij dankbaar is dat de gemeente destijds de geluidswal heeft aangelegd. Die zou doorgetrokken kunnen worden en men zou er begroeiing op kunnen plaatsen. Dat zou te overwegen zijn. Het is een nadrukkelijke scheiding. Als men buiten zit, is het verkeer wel te horen. De hoeveelheid verkeer genereert een bepaalde hoeveelheid geluid. Dat geldt ook voor de inwoners van Veller, want Veller ligt er strak tegenaan. Hij rijdt regelmatig de route van Scherpenzeel naar Barneveld. Als men hoort hoeveel geluid de huidige mobiliteit creëert en er berekeningen op loslaat, dan zou hij zelf niet graag wonen in Veller. Ook zou hij er nadrukkelijk voor pleiten bij de projectleider om aan zijn kant te zorgen voor veel meer begroeiing en dus geluidsweerstand.

De heer Bos (VVD) wijst erop dat in de stukken duidelijk staat vermeld dat Dennebroek een stuk natuur is waar ook een groenopgave ligt. Er zijn al dingen gedaan toen de weg er kwam. In de stukken wordt niet genoemd welke maatregelen genomen moeten worden als de rondweg er komt. Hij vraagt of de heer Hempenius kan aangeven aan welke opgave gedacht moet worden om dat stuk groen en het woongenot te behouden, als de rondweg hier door zou gaan.

De heer Hempenius pleit voor uitbreiding van de scheiding rond de Barneveldse Beek. De wallen moeten niet alleen aangelegd maar ook begroeid worden, want dat geeft veel afscheiding. Dat geldt ook aan de andere kant voor de bewoners. Nogmaals: als men buiten zit is er een hoeveelheid geluid. Het is hemelsbreed een kleine honderd meter, dat is best belastend. Hij zou met de projectleider willen bespreken hoe een afscheiding geoptimaliseerd kan worden, want het is een natuurgebied en een ecologisch gebied. Spreker zag ze zelf niet, maar rond zijn huis leven vleermuizen. Er ligt een taak voor de gemeente Barneveld om hiernaar te kijken en om waar nodig te investeren. Spreker is bereid daarbij te helpen.

De heer Rittersma merkt op dat het onderwerp geluidsoverlast op meer plekken speelt. Tracé 3 loopt op een afstand van tien meter voor zijn huis. Hij ziet er vleermuizen vliegen en elke avond hoort hij bosuilen. Men moet zich realiseren dat daar cultuurhistorisch landschap wordt doorkruist en dat dit, voor wie dan ook en op welke plek dan ook, op een zeker moment problemen geeft. Dat heeft men nu eenmaal met een rondweg.

Spreker mist metingen, hij vindt dat er meer gemeten moet worden: hoeveel verkeersbewegingen zijn er, hoeveel worden er verwacht, is dat zwaar vrachtverkeer dat de komende tien jaar (tot mijnheer Tesla de wereld heeft veroverd) veel diesel, walm en rook gaat uitstoten?

De aanname dat de rondweg er coûte que coûte moet komen is al gedaan, dat komt ook terug in de MER-rapportage, terwijl de vraag of er nulplus-alternatieven zijn voor het eerst in de MER-rapportage wordt toegevoegd. Als de rondweg er moet komen in het algemeen belang, dan is dat zo. Maar zelfs daar is hij momenteel niet van overtuigd. Het sluipverkeer gaat ongetwijfeld komen, het

verkeer loopt elke dag vast op de A30 richting de A1 en vice versa. Dat weet de raad ook. Als de rondweg er komt, moet dat voorkomen worden.

De voorzitter geeft de insprekers de gelegenheid om te reageren op hetgeen naar voren is gebracht.

De heer Soetendaal vraagt hoe het mogelijk is dat, terwijl men al zo lang afwist van de komst van de rondweg, Vink een vergunning gekregen heeft voor de gebouwen op agrarische grond, terwijl hij zich ook 200 meter verder had kunnen vestigen.

De voorzitter laat weten dat de wethouder dit punt zal meenemen bij zijn beantwoording.

De heer Rittersma geeft aan: meten is weten. De heer Ploeg wijst erop dat de gemeenteraad niet beslist als er geen meetgegevens beschikbaar zijn. Ongetwijfeld zullen er het komende jaar veel meer meetgegevens, kengetallen en verkeersbewegingen en dergelijke komen. Zonder die gegevens kan de raad niet een juiste beslissing nemen. Hij verzekert de heer Rittersma dat die gegevens er komen.

De heren Rittersma en Hempenius spraken over het sluipverkeer van de A1-A30. De heer Van den Broek (CDA) vraagt of zij op de hoogte zijn van het feit dat de A1-A30 opgeknapt gaat worden. Dan zijn er minder files en is er waarschijnlijk minder sluipverkeer over de rondweg.

De heer Rittersma stelt dat het een knooppunt blijft, hoe men het ook inricht. Knooppunten blijven knelpunten, voorbeelden zijn Hoevelaken of Badhoevedorp. Zodra het daar vastloopt, krijgt men sluipverkeer, ook al zullen ze het verbreden en beter oplossen. Dat is een vaststaand feit. Hij ziet dit als een groot risico voor de toekomst, zeker als er woonwijken verrijzen. Het is een utopie om te denken dat, als men die verbinding creëert, hij niet gebruikt gaat worden voor een dergelijk doel. Daartegen moeten allerlei maatregelen genomen worden, zoals sluizen, camera's en handhaving.

De heer Hempenius sluit zich aan bij de heer Van den Broek. Het wordt inderdaad hoog tijd voor de nieuwe aansluiting A1-A30, destijds heeft hij er vanuit de BIK het nodige aan gedaan. Het is jammer dat het destijds uitgesteld is, het duurt nu tot minstens 2023. Dit is iedere dag een zorg in Barneveld. Men kan hier twintig tot vijfentwintig minuten verliezen. Het is een heel slecht punt. Hij adviseert om eerst de nieuwe aansluiting A1-A30 te realiseren en om dan na te denken over de rondweg.

De voorzitter geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen aan de collegeleden. Tijdens deze ronde vraagt de heer Brul naar het toevoegen van tracé 5.

De MER-commissie adviseert om tracé 5 toe te voegen. De heer Brul wijst erop dat potentiële indieners van een zienswijze geen gelegenheid hebben gehad om daar een reactie op te geven. Wethouder Van Daalen licht toe dat van het begin af aan zeer zorgvuldig is omgegaan met de procedure. Er zitten verplichte elementen in de procedure, het college heeft ervoor gekozen om ook niet verplichte elementen op te nemen, zoals het opstellen van een NRD, het houden van een inspraakprocedure voor de NRD en het vragen naar de mening van de MER-commissie over de NRD. De NRD gaat alleen nog maar over punten waarop er straks beoordeeld gaat worden.

De MER-commissie adviseert tracé 5 toe te voegen om de afwegingskaders te verruimen. Voor de bewoners van dat gebied werden de laatste weken twee extra inloopbijeenkomsten georganiseerd. Ook hebben de wethouders ongeveer twintig mensen hierover gesproken op het gemeentehuis. Dit alles had de bedoeling om ook de vragen rond tracé 5 zo zorgvuldig mogelijk te behandelen. Het college is zorgvuldig geweest en heeft extra procedures opgenomen, daarom koos het ervoor om niet opnieuw de inspraakprocedures open te stellen.

De heer Brul informeert of het juridische consequenties zal hebben als deze weg gekozen wordt. Wethouder Van Daalen stelt dat dit niet het geval is. Er is nog een heel traject te gaan waarbij iedereen de gelegenheid heeft om er inhoudelijk van alles van te vinden. Als men nog opmerkingen heeft die niet in de stukken staan, kan men die opsturen en dan worden ze meegenomen in het MER-rapport dat volgend jaar moet komen.

De voorzitter geeft de insprekers de gelegenheid om te reageren.

De heer Rittersma vindt het voor de hand liggen dat, als men de tracés bekijkt, de variant waarvoor men kiest primair tot doel heeft om verkeer dat vanaf de A30 komt ontsluiting richting Harselaar Zuid te geven. Hij vraagt welke bewoner en welke nog niet bestaande woonwijk de weg überhaupt gaat gebruiken. Het is waarschijnlijker dat er de eerste tien jaar alleen vrachtwagens heen en weer rijden. De mensen in de buurt van de rondweg zullen daar nadeel van ondervinden of onteigend worden. Hij leest dat er niet eens ontsluiting mag zijn vanwege de beperkte doorstroming die op de rondweg zou plaatsvinden. Volgens hem moet de volgorde andersom zijn.

Wethouder Van Daalen begrijpt de vraag. Dit is nu juist een onderdeel van het onderzoek. Nut en noodzaak worden tegen het licht gehouden. In het voorstel ziet men de Ladder van Verdaas, waarbij gekeken wordt naar wat prioriteit moet hebben. De aanleg van een weg komt pas als laatste stap aan bod. Er wordt eerst gekeken naar wat voor andere mogelijkheden er zijn om problemen op te lossen. Pas als laatste stap wordt nieuw asfalt opgevoerd.

De heer Kamermans wijst erop dat de heer Brul hem vraagt om de nulplus-variant in te vullen. Dat is een grote opdracht voor iemand die nog niet in de raad zit. Hij is het eens met de wethouder; voordat asfalt wordt gelegd, moet alles nagegaan worden. Men begint dan met de nulplus-variant. Het is goed dat de wethouder dit in de gaten houdt. Als men in het proces problemen tegenkomt, zal er opnieuw gepraat moeten worden.

De heer Hempenius heeft de volgende suggestie. Er wordt gesproken over vrachtverkeer. Rijdend door het dorp ziet hij dat de verkeersdrukke groter wordt. Er fietst veel jeugd. De ontsluiting vanuit Kootwijkerbroek is een goede, dan gaat men langs Van Reenen en naar de A1-A30. Maar er rijden wel eens vrachtwagens op een plek waarbij hij zich afvraagt wat zij daar doen, waarom en hoe zij daar komen. Hij adviseert om vrachtwagens aan te houden en te vragen wat zij daar doen, waar zij vandaan komen en waar zij naar toe gaan. Dan ontstaan verkeersmodellen. Dat verkeer zou niet meer door het dorp moeten gaan, dit kost maar vijf minuten extra. Hij adviseert de gemeente om hier beleid op te maken, met name met fietsers kan dat anders. In het totale beleid is dit iets wat de gemeente direct kan doen.

De voorzitter geeft de commissieleden de gelegenheid om aanvullende vragen te stellen.

Mevrouw Van den Wildenberg herinnert de wethouder aan de vraag van de heer Soetendaal hoe het kan het dat een vergunning is afgegeven aan een bedrijf in dat gebied.

Wethouder De Kruijf antwoordt dat een aantal jaren geleden een bestemmingsplanwijziging is besproken voor de vestiging van Vink aan de Hessenweg. Bij de discussie is indertijd uitgebreid stilgestaan bij de vraag of dit zou leiden tot een blokkade van een onderdoorgang onder de Valleilijn door, de tunnelvariant. Dat leidt het niet. Mocht het die variant worden, dan liggen er afspraken tussen Vink en gemeente over hoe de gemeente omgaat met het grondgebied rond de tunnel.

De heer Van den Broek wijst erop dat in een aantal tracés sprake is van het plaatsen van een viaduct. Dat is alleen mogelijk op grondgebied van de gemeente Ede. Hij heeft begrepen dat de gemeente Ede positief staat tegenover het onderzoek ernaar en vraagt wethouder De Pater of dit juist is.

Wethouder De Pater benadrukt dat hij niet namens het college van Ede spreekt.

De teams van Barneveld en Ede hebben gekeken naar de consequenties. Een goede buurgemeente klopt bij Ede aan met de opmerking 'Wij hebben reden om Ede in de strategische afweging te betrekken, een aantal varianten kan alleen tot stand komen als ze over het grondgebied van Ede mogen gaan. Als Ede dat niet wil, is dat een duidelijk signaal.' De verkennende gesprekken vonden plaats voordat de heer De Pater in mei 2018 wethouder werd.

De samenwerking gaat zeer goed, beide gemeenten hebben het gevoel dat de manier waarop het momenteel wordt aangepakt, zorgvuldig is.

Bij Ede zou de vraag op kunnen komen wat het voor die gemeente oplevert. Er is een weg over Edes grondgebied mogelijk waar 10% van de eigen inwoners mee bediend wordt. Als het een goede route wordt, is dit in de toekomst misschien wel 20%. Als men een afweging maakt met een fors aantal criteria - prijs-kwaliteitverhouding, natuur, aanzicht, unieke enges - geeft het beide gemeenten een goed gevoel als er na afloop op teruggekeken wordt. Dan is er niets over het hoofd gezien. Als Barneveld zegt dat de weg €10 miljoen goedkoper wordt als hij over het grondgebied van Ede gaat, wat is dan het argument voor Ede om niet even mee te kijken? Dat is het huidige stadium. In een later stadium zal de gemeenteraad van Ede zich uitspreken over de consequenties voor Ede. Dan wordt er in een vergadering een afweging gemaakt, daarvoor zij de aanwezigen uitgenodigd. Afgewogen wordt wat Barneveld vraagt en wat Barneveld biedt. Dat wordt een zware maar mooie afweging, dat heeft men zojuist aan de ernst van de insprekers gehoord. De route er naartoe is voor Ede zorgvuldig en interessant. Als een goede buur in een Foodvalley-gebied heeft Ede gezegd mee te zullen kijken met meer dan alleen belangstelling. Ede werkt mee.

De heer Bos vraagt of de beek niet een stukje kan worden omgelegd op Edes grondgebied, zodat men niet over de beek heen hoeft. Die manier is aantrekkelijker, vooral voor de heer Soetendaal, omdat de weg minder dicht langs zijn bedrijf komt te liggen. Dan blijven er mogelijkheden en is er ruimte voor zijn bedrijfsvoering. Mogelijk biedt dit ook meer aan natuur en waterkwaliteit. Wethouder Van Daalen licht toe dat er in dat gebied een vistrap wordt aangelegd, vergelijkbaar met de vistrap die op 29 november geopend wordt bij de Lunterseweg. Ook in deze zaak is de gemeente in goed overleg met het waterschap. Het gebied heeft bij het waterschap echt de aandacht. De consequenties van het uiteindelijk gekozen tracé voor de beek zullen bekeken worden. Als het nodig is, wordt de beek een stukje verlegd. De suggestie is juist, het is echter te vroeg om hier iets over te zeggen. De wethouder zegt toe dat dit punt wordt meegenomen.

De voorzitter geeft het woord aan een Barneveldse inwoner die op de tribune heeft plaatsgenomen.

De heer De Graaf, Luzerneveld in Norschoten:

'Ik ben een van de mensen die vorige week donderdagmiddag is aangeschoven omdat wij twee weken daarvoor werden geconfronteerd met tracé 5. Een groot deel van de mensen op de tribune woont in Norschoten en heeft ook last van tracé 5. Het was fijn om te merken dat er vorige week ruimte was om een stukje irritatie over het proces te delen.

Ik heb deze avond de heren insprekers gehoord en bemerkte hoe zij de zienswijzen onderbouwd hebben ingediend, al dan niet met juridische ondersteuning. Die ruimte is er voor ons niet geweest in de korte periode van twee weken. Ik vraag mij af of alle mensen in de wijk Norschoten die indirect of direct met tracé 5 in aanraking kunnen komen als dat wordt besloten, zich realiseren dat dit speelt. Mijn vraag is of dit nog aandacht nodig heeft, al dan niet met advies, misschien moet er verdere communicatie op gezet worden.'

Wethouder Van Daalen verwijst naar zijn eerdere antwoord. Er is een uitnodiging geweest voor de heer De Graaf en voor alle mensen die aanwezig waren, ook tijdens de inloopavond, om vooral aan te geven wat zij op inhoud nog missen in de kaders. Dat neemt het college absoluut mee en het college zal het meegeven bij de totstandkoming van het MER-rapport. Het gaat nu om de kaders die men met elkaar wil vaststellen, de criteria waarnaar wordt gekeken. Qua zorgvuldigheid wil het college hier maximaal in opereren.

De voorzitter sluit de bespreking van dit agendapunt af.