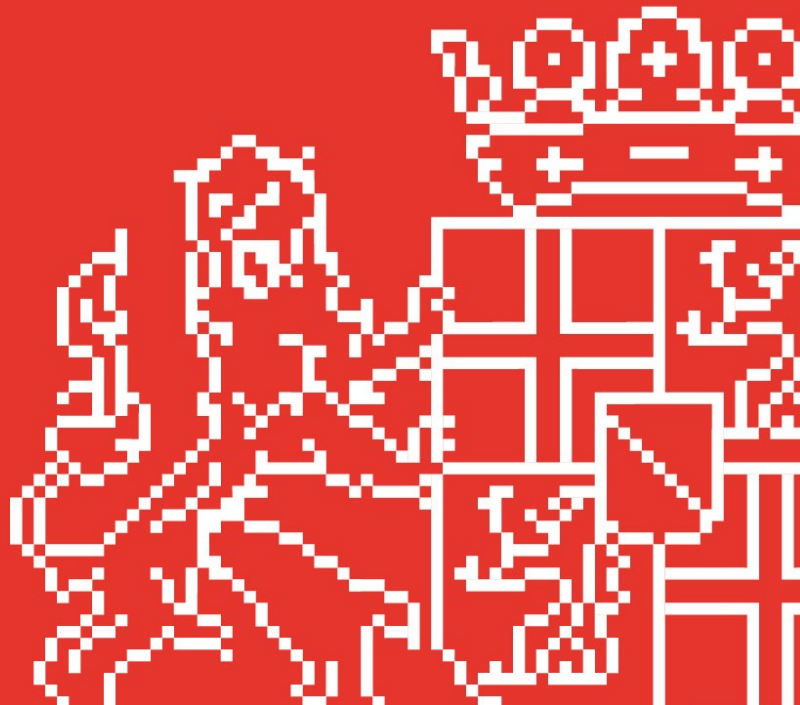




# MILIEUEFFECTRAPPORTAGE; NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU (NRD) RONDWEG-OOST VEENENDAAL

## Nota van antwoord zienswijzen op NRD

22 september 2020



## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
  - 1.1. Inleiding
  - 1.2. Kennisgeving
  - 1.3. Inspraak en ontvankelijkheid
  - 1.4. Vervolgprocedure
  
2. Beantwoording inspraakreacties

# 1. Inleiding

## 1.1 Inleiding

De doorstroming van het verkeer op de Rondweg-Oost N233 staat onder druk. Deze weg is zowel regionaal als lokaal van belang. Op dit moment worden de doorstromingsnormen zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie van de Provincie Utrecht niet gehaald. Dit heeft ook effect op de leefbaarheid in de omgeving van de weg. Naar verwachting zullen de bereikbaarheidsproblemen in de toekomst toenemen.

Om de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde van Veenendaal te onderzoeken hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht een planstudie uitgevoerd en is in 2018 een voorkeursalternatief vastgesteld. Omdat niet kan worden uitgesloten de keuze voor de verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken zowel tijdens de uitvoering als na de oplevering schadelijke gevolgen voor omliggende natuurgebieden kan hebben moet een PlanMER worden gemaakt. De eerste stap in deze procedure is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD wordt aangegeven welke milieuaspecten en op welk schaalniveau moeten worden onderzocht.

Voor de verbreding van de Rondweg-Oost is een NRD opgesteld. Binnen de inspraakperiode is het mogelijk om een reactie te geven. De NRD is ook toegezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek hierover te adviseren.

## 1.2 Kennisgeving

De inspraakprocedure voor de NRD voor de verbreding van de N233 is aangekondigd met een kennisgeving in het Provinciaal Blad van Utrecht en de Staatscourant van 15 oktober 2019. Van 16 oktober tot en met 26 november 2019 was het mogelijk om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in te zien en te reageren.

Daarnaast is tijdens de inspraakperiode op 5 november 2019 een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en andere geïnteresseerden.

## 1.3 Inspraak en ontvankelijkheid

Tijdens de periode van ter inzagelegging zijn verschillende zienswijzen ingediend.

Met het oog op privacyoverwegingen zijn de zienswijzen niet voorzien van NAW-gegevens, maar zijn deze geanonimiseerd voor zover het natuurlijke personen betreft.

Nummer	Indiener	Datum
1.	Natuurlijk persoon Namens de petitie indieners Bedrijven terrein Achterberg en aanwonenden Achterbergsestraatweg,	11 november 2019
2.	Tennet	25 november 2019
3.	Natuurlijk persoon	25 november 2019
4.	Natuurlijk persoon,	25 november 2019
5.	Natuurlijk persoon	25 november 2019
6.*	Achmea rechtsbijstand	25 november 2019

\* Zienswijze nummer 6 is dezelfde als nummer 5, voor de beantwoording van 6 wordt verwezen naar 5.

#### 1.4.Vervolgprocedure

De NRD is voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.) voor advisering. De Cie m.e.r. heeft op 18 december 2019 een toetsingsadvies (projectnummer 3424) gegeven. De Cie. m.e.r. beschouwt de volgende punten als essentiële informatie voor het MER: inzicht in de verkeersproblemen, het concretiseren van doelen, de verantwoording van alternatieven en effecten, de relatie met de woonwijk Groenpoort, inzicht in de gemaakte en nog te maken keuzes en het omgaan met de beschermde natuur. In een aparte oplegnotitie is aangegeven hoe in het MER op deze essentiële punten en enkele andere onderwerpen uit het advies wordt ingegaan. Met in achtneming van het advies wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Nadat het MER gereed is zal de Cie. m.e.r. gevraagd worden het MER te toetsen. Het MER zal tegelijkertijd met het inpassingsplan in procedure worden gebracht.

## 2. Beantwoording inspraakreacties

De ingediende reacties zijn hieronder overgenomen, behoudens eventuele aanhef en groet en bijlagen. Er heeft geen redactionele bewerking of samenvatting plaats gevonden. Alleen typefouten zijn aangepast.

Indiener	Reactie	Beantwoording
1	<p>In de MER Veenendaal Oost vermeld het officiële Provincie stuk dat dit onderzoek tot doel heeft de Stikstof depositie op Natura 2000 gebied Binnenveld te monitoren, met tekening en al. Dit is laakbaar, dit Natura gebied als voldongen feit neer te zetten in een officieel stuk. <u>Er is n.l. geen Natura 2000 gebied Binnenveld voor inspraak ter visie gelegd.</u></p> <p>Door dit zo te stellen in een officieel stuk onder punt 5, suggereert de Provincie m.i. aan omwonenden dat niemand, ook Agrariërs, Transport, loonwerk en andere bedrijven niet. Geen bezwaar kunnen instellen tegen uw snode plannen om ook dit Binnenveld als economie beperkend Natura gebied te classificeren. Graag zien wij dit gewijzigd. Het is gewoon onwaar.</p>	<p>Uw reactie betreft niet het MER maar de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin is neergelegd wat in het op te stellen MER wordt onderzocht en beschreven.</p> <p>Een deel van het Binnenveld is in 2014 aangewezen als Natura 2000-gebied. Specifiek gaat het om de Hel en Blauwe Hel en de Bennekomse Meent (samen 113 hectare). Waar in algemene zin wordt gesproken over het Natura200 gebied Binnenveld worden deze deelgebieden bedoeld. Op de kaart in de NRD zijn de gebieden ook specifiek aangegeven. Er is geen intentie om het gehele Binnenveld aan te wijzen in het kader van Natura2000.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
2	<p>Via de Staatscourant is bekend gemaakt dat de NRD ten behoeve van de realisatie verbreding N233 Rondweg-Oost ter inzage ligt.</p> <p>Na het doornemen van uw site over nadere informatie en het VKA begrijp ik dat de verbreding niet tussen de Wageningselaan en de Prins Clauslaan onderdeel is van dit plan. Is dit correct?</p>	<p>De verbreding loopt vanaf de rotonde Wageningselaan. Het projectteam heeft contact opgenomen met TenneT om dit raakvlak te bewaken.</p>

	<p>Indien dit correct is, dan heeft TenneT geen belang bij dit plan.</p> <p>Indien toch vanaf de Wageningseelaan tot aan de A12 verbreed wordt, dan heeft TenneT wel belang.</p> <p>Zoals wellicht bekend bij de Provincie heeft de gemeente Veenendaal met TenneT een overeenstemming bereikt om onze aanwezig 150.000 Volt hoogspanningsverbinding Veenendaal Wageningseelaan – Veenendaal 't Goeie Spoor in het kader van de Wet Vet gedeeltelijk ondergronds te brengen.</p> <p>Dit zal dan gebeuren vanaf mast 96 en 97 en ons nieuwe ondergrondse tracé zal dan richting de rotonde gaan en parallel aan de Wageningseelaan/Industrielaan (tracé oost) door Veenendaal gaan.</p> <p>Indien vanaf de rotonde Rondweg/Wageningseelaan de weg verbreed wordt, dan zal afstemming over de uitvoering en overleg noodzakelijk zijn met ons.</p> <p>Het proces van voorbereiding, aanbesteding en uitvoering duurt circa 5 jaar, waarmee de verkabeling naar verwachting begin 2025 afgerond is.</p> <p>Zie onderstaand overzicht van het voorziene tracé.</p>	
--	--	--



Zou u mij kunnen laten weten of de verbreding vanaf de Rotonde Wageningseleen is of pas vanaf de rotonde bij de Prins Clauslaan?

Indiener	Reactie	Beantwoording
3	Na aanleiding van de plannen die voornemens zijn om de N233 Rondweg Veenendaal-Oost te verbreden en de doorstroming te bevorderen. Het plan betreft een verbetering van de rondweg vanaf de kruising Smalle-Zijde richting rijksweg A12.	Het deel van de rondweg N233 tussen De Smalle Zijde en de Cuneraweg vormt geen onderdeel van het plangebied van deze studie. Dit deel kan echter wel deel uitmaken van het studiegebied. Dat is aan de orde als het plan leidt tot een zodanige verkeerstoename in dit gebied dat dit tot een verandering van de geluidbelasting kan leiden. Het studiegebied

<p>Via deze weg wil ik graag bij u onder de aandacht brengen dat de verbetering van de doorstroming ook gevolgen zal hebben voor de rest van de rondweg N233.</p> <p>Het deel rondweg N233 vanaf de Smalle-Zijde tot aan de Cuneraweg wordt in geen enkel deel van het plan genoemd.</p> <p>Met de verbeterde doorstroom van het Oostelijke deel van de rondweg en de geplande verbreding van de brug bij Rhenen zal dit ook impact hebben op de verkeersdrukke bij Veenendaal-Zuid.</p> <p>Bij een toename van verkeersdrukke zal de geluidswal die nu bij Petenbos is opgeworpen niet voldoende om het huidige en de toenemende verhoging van geluid tegen te houden.</p> <p>Op dit moment is de geluidswal al niet voldoende om het geluid wat afkomstig is van de Rondweg-Zuid te dempen en/of tegen te houden, dit omdat de geluidswal al enkele jaren niet meer voldoet aan de wettelijke hoogten.</p> <p>Dit probleem is ook al binnen de gemeente Veenendaal onder de aandacht gebracht, zie bijlage waarin de geluidswal in de raad ter sprake is gebracht.</p> <p>Ook is het via de media ook al enkele keren onder de aandacht gebracht, onder dit bericht staat een link naar een krantenartikel uit de lokale krant over het geluid probleem.</p> <p>Via deze weg wil ik de Provincie Utrecht verzoeken om in het plan voor de verbetering van N233 Rondweg Veenendaal-Oost ook mee te onderzoeken of deze verbetering effect heeft op de N233 Rondweg-Zuid langs wijk Petenbos.</p> <p>En dan specifiek hoe de provincie het geluid en fijnstof wat afkomstig is van de verkeerstoename gaat opvangen om het woongenot van de wijk Petenbos te behouden en/of te vergroten.</p>	<p>wordt nader bepaald in het MER. Indien blijkt dat er inderdaad een relevante toename van verkeer is zal in het MER ook worden gekeken naar de effectiviteit van de bestaande geluidwal.</p>
---	--



Indiener	Reactie	Beantwoording
4	<p>Ik heb kennisgenomen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau N233 Rondweg Veenendaal-Oost . Hierin staan meerdere varianten omschreven. In de basis ben ik niet tegen de verbreding van de rondweg. Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar optie 2a gecombineerd met optie 3.</p> <p>Zelf woon ik in het Petenbos en ervaar op dit moment geluidsoverlast van de Rondweg-oost. Indien gekozen wordt voor optie 1 zal naar verwachting de verkeersdruk toenemen en daarmee (mogelijk) het geluidsniveau. De geluidwal aan de westzijde van de rondweg oost ter hoogte van het Petenbos functioneert niet meer naar behoren.</p> <p>Het volgende wil ik daarom meegenomen zien in de verdere uitwerking van de plannen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een 24uurs geluidsmeting over 5 of 7 dagen, ter hoogte van de straten Heelkruid, Dalkruid en Parklaan in Veenendaal.</li> <li>- Deze meting moet representatief zijn en dus niet worden uitgevoerd in een vakantieperiode.</li> <li>- Aan de hand van de meting zou ik graag concreet gemaakt zien welke maatregelen genomen worden om aan de wettelijke en menselijke maat te voldoen ten aanzien van geluidsdruk op de straten in het Petenbos.</li> </ul> <p>Ik zie graag bovenstaande opmerking meegenomen worden in de verdere afwikkeling.</p>	<p>U verwijst naar varianten die in een eerder stadium zijn onderzocht en zijn afgevallen. Deze worden in het MER beschreven maar niet nader onderzocht. Het MER richt zich op de verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken tussen de A12 en de Wageningse laan.</p> <p>Het uitvoeren van een geluidmeting zoals u beschrijft kan juridisch geen basis bieden voor het vastleggen van geluidbeperkende maatregelen. Er zal derhalve geen meting van de geluidbelasting worden opgenomen in het MER.</p> <p>Voorgeschreven is dat de analyse van noodzakelijke geluidmaatregelen moet plaats vinden op basis van modelberekeningen waarin naar jaargemiddelden wordt gekeken voor de dag- de avond- en de nachtperiode. Daarbij wordt in het MER uitgegaan van de vergunde hoogte van de geluidwal. Uit de berekeningen in het MER zal blijken of de geluidwal verhoogd of anderszins aangepast moet worden.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
5 en 6 (zelfde zienswijze andere indiener)	<p><b>Aanleiding</b> Als bewoner langs de Rondweg Oost (N233) te Veenendaal en mede als vertegenwoordiger van een grote groep tegenstanders tegen de plannen van de verbreding van deze weg, ben ik het niet eens met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Provinciale Staten van Utrecht is samen met de gemeente Veenendaal voornemens de N233/Rondweg Oost, tussen Wageningse laan en de A12, te verbreden naar 2x2 rijstroken en een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan te realiseren. Dit plan heeft voor mij nadelige gevolgen. Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan N233 Rondweg-Oost Veenendaal is een NRD opgesteld door Sweco van 29 september 2019 (hierna: het Sweco rapport). In deze brief licht ik de zienswijze op de NRD toe. Hierna zal eerst worden ingegaan op de redenen van de zienswijze (1). Vervolgens treft u mijn reactie op de inhoud van de notitie aan (2). Daarbij wordt gereageerd aan de ter discussie gestelde onderdelen. Als laatste leest u de conclusie en mijn verzoek (3).</p> <p><b>1. Algemene gronden</b> <b>Ik vrees voor een toename van de geluidsoverlast, schade aan het milieu, aantasting van het woongenot en schade aan onze eigendommen.</b> Dat komt door de geringe afstand van het plangebied tot mijn woning en die van vele andere bewoners langs de Rondweg. Zo leidt de verbreding naar een 2x2baansweg en een onderdoorgang bij de Prins-Clauslaan met alle geluidsoverlast van dien. Er is recentelijk geen akoestisch onderzoek gedaan. Daarnaast ontbreekt het aan onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid. De noodzaak van het zetten van vervolgstappen zoals het NRD voorschrijft, zoals het uitvoeren van een m.e.r. onderzoek, is onvoldoende onderbouwd, nu het plan al strandt op voorgenoemde aspecten. De gekozen onderdoorgang bij de Prins-Clauslaan, met een hooggelegen rotonde, is in het plan pal tegenover mijn appartement gesitueerd. De</p>	<p>In deze fase gaat het niet om de vraag of u voor of tegen het plan bent, maar om welke alternatieven en welke effecten onderzocht moeten worden. In dat licht is uw reactie hieronder puntsgewijs beantwoord.</p> <p><b>1. Algemene gronden</b></p> <p>De aspecten die u aangeeft worden in het MER uitvoerig onderzocht. Het doel van de NRD is niet om hier al uitsluitend over te geven, maar om aan te geven welk onderzoek plaats zal vinden. De punten die u onder 1. Algemene gronden aangeeft komen alle aan de orde in het MER.</p> <p>U vraagt ook onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid. Dit valt buiten de kaders van het MER. In het PIP wordt aangegeven op welke wijze de bekostiging van het project is geborgd.</p> <p>U spreekt over een hooggelegen rotonde bij de kruising met de Prins Clauslaan. Dit moet op een misverstand berusten. De</p>

	<p>impact van de gekozen oplossing is vele malen groter ten opzichte van bijvoorbeeld de aanleg van een viaduct. In 2007 is de bouw van alle woningen in de nabijheid van de ongelijke kruising met bovenop gelegen rotonde al vergund met een extra ontheffing voor de geluidsbelasting op de gevel. Weliswaar wordt bovenliggende rotonde wellicht uitgevoerd met verkeerslicht installaties voor de het uit- en invoegend verkeer naar de verdiept aangelegde Rondweg Oost. Nader onderzoek naar geluidshinder is noodzakelijk.</p> <p>Voor wat betreft de inpassing maak ik (en medebewoners) mij ernstige zorgen over de plaatsing van een geluidsscherm. Uit de presentatie hiervan tijdens de informatiebijeenkomst welke op 5 november jl. plaatsvond, blijkt dat men ervoor heeft gekozen om de huidige, groene geluidswal die vlak achter mijn tuin loopt af te graven om zo ruimte te creëren voor de 4 baans-autoweg.</p> <p>Ter compensatie zal een hoog, geluiddempend geluidsscherm terug worden geplaatst in de achtertuin van mijn appartement. In hoeverre dit scherm geluid reduceert is nog niet bekend. Het is zelfs mogelijk dat het geluid omhoog zal gaan bij het geluidsscherm en juist bij mijn woning weer neer zal komen. Het geschetste scenario noopt tot nader onderzoek. Verder is de exacte uitvoering qua kleur en materiaal evenmin gecommuniceerd. Hoewel de exacte hoogte vooralsnog niet bekend is gemaakt, wordt mijn uitzicht zodanig door de hoogte belemmerd dat op voorhand kan worden vastgesteld dat er sprake is van een derving van het woongenot. De gekozen oplossing is allesbehalve fraai en te weinig effectief. Door het plaatsen van een scherm zal voorts een waardedaling van mijn woning met zich meebrengen.</p> <p>Vrees extra uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM10 en vooral PM2,4), CO2, NOx stikstofoxiden, CxHc Koolwaterstoffen, CO koolmonoxide. In de huidige situatie is reeds sprake van verhoogde uitstoot als gevolg van uitlaatgassen. Deze uitstoot van schadelijke stoffen kan, bij langdurige (overigens ook bij korte tijd) blootstelling,</p>	<p>rotonde ligt op maaiveld, de N233 gaat daar onderdoor. In de NRD is het ontwerp kort beschreven, in het MER zal dit meer uitgebreid gebeuren.</p> <p>In het MER wordt onderbouwd op welke plaatsen geluidschermen nodig zijn en hoe hoog deze moeten worden. Het MER is juist bedoeld om het nadere onderzoek uit te voeren dat u vraagt.</p>
--	--	--

	<p>gevolgen hebben voor de gezondheid. Tegen milieuoverlast zijn verschillende maatregelen mogelijk. Ik vraag u om maatregelen te nemen om de milieuschade te beperken of te voorkomen. De luchtkwaliteit is een serieus probleem waar ik mij ernstige zorgen om maak. Metingen van het astma fonds geven aan dat er langs de Rondweg al verhoogde concentraties zijn. Ook vrees ik dat de natuur in mijn directe omgeving schade zal ondervinden, zo zullen de routes van veel dieren zoals b.v. konijnen worden verstoord, ook zullen er grote hoeveelheden vogels verdwijnen uit de woonwijken. Onderzoek hiernaar is gewenst.</p> <p>Het nieuwe plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Het plan zorgt voor een toename van het gebruik van auto's. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Het verbreden van de Rondweg Oost staat haaks op de nodige maatregelen om de stikstofcrisis het hoofd te bieden. Slimmere verkeerslichten zouden de doorstroming van het verkeer op dit punt mogelijk voldoende kunnen oplossen, zonder gevolgen voor de kostbare natuur.</p> <p>Onvoldoende is onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Hoewel Provinciale Staten in februari dit jaar reeds akkoord zijn gegaan met dit plan, is onduidelijk of er in uw Provincie voldoende belangstelling is voor een plan met dit prijskaartje, mede gezien de vele overschrijdingen bij vele projecten de afgelopen jaren. Ik vraag u alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid.</p> <p>Ik vrees dat mijn woning in waarde zal dalen na realisering van het bouwplan.</p> <p>Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieven waar geen of minder planschade te verwachten valt.</p>	
--	--	--

	<p>Duurzame, milieuvriendelijke alternatieven zijn niet goed onderzocht. Ik heb reeds meerdere alternatieve oplossingen aangedragen en ben nog steeds bereid hierover mee te denken over een alternatieve oplossing.</p> <p>Het plan heeft een negatief effect op de stikstofdispositie en vergroot daarmee de landelijke en lokale stikstofproblematiek. Recentelijk heeft de Tweede Kamer maatregelen genomen met als doel de landelijke stikstofcrisis uit het slop te trekken. De noodzaak hiervan is ingegeven door de PAS-uitspraak van 29 mei 2019 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2019:1603). Op 1 december volgt er een maatregelen pakket die de bouwsector uit het slop moet trekken vanwege het gehalte PFAS en andere schadelijke stoffen in de grond.<sup>1)</sup> Ook dat probleem speelt hier een wezenlijke rol van betekenis. Dit pakket heeft tevens betrekking op de stikstofproblematiek. Één van de door het Kabinet in het leven geroepen noodmaatregelen is het verlagen van de maximumsnelheid van 130 km/u naar 100 km/u op snelwegen. Dit kan worden beschouwd als symptoombestrijding op de korte termijn dat tot doel heeft infrastructurele projecten mogelijk te maken. Een maatregel die betrekking heeft op duurzame vervoersmiddelen is vooralsnog geen onderdeel van het overheidsingrijpen. Opvallend is de onderstaande keuze ten aanzien van onderhavige plan. Hiermee lijkt uw Provincie zich te willen conformeren aan de noodmaatregelen. Daarmee gaat u voorbij aan een structurele aanpak die tot doel heeft de uitstoot van stikstof te reduceren.</p> <p>In het raadsbesluit over het voorkeursalternatief is het volgende opgenomen:  <i>“Bij het voorkeuralternatief blijft sprake van een goed functioneren van de rondweg binnen het totale lokale netwerk.”</i></p> <p>Om die reden is nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van een verbrede Rondweg- Oost met een lagere maximumsnelheid. Het onderzoek ging (vooral) in op de aspecten verkeersveiligheid,</p>	
--	--	--

	<p>doorstroming en verkeersaantrekkende werking, geluid en lucht, alsook de ruimtelijke integrale inpassing. De onderzochte maximum snelheden zijn de huidige 80 km/uur, alsmede 70, 60 en 50 km/uur. Op bewonersavonden in oktober en november 2018 is gebleken dat de zorgen over de maximumsnelheid op de Rondweg, naast een toename van lucht- en geluidproblemen, breed gedragen worden. In het besluitvormingsproces is voorts als volgt overwogen.</p> <p><i>“De onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd in het voorstel van gedeputeerde staten dd. 8 januari 2019. De samenvattende conclusie van dit onderzoek luidt als volgt: Om een optimum te vinden tussen doorstroming, leefbaarheid (lucht en geluid) en veiligheid heeft de instelling van een maximumsnelheid van 70 km/uur op de verbrede N233, tussen Wageningse laan en A12 met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan, de voorkeur.”</i></p> <p>Het effect van de tijdens de inloopavond gepresenteerde verlaging van snelheid naar 70 km/u voor dit plan op de uitstoot van stikstof, alsook de overige snelheden, is in dit verband echter niet onderzocht.</p> <p>Ondertussen wordt door uw provincie uitvoering gegeven aan de NRD, terwijl minister Schouten in Brussel lobbyt voor het schrappen van enkele natura 2000 gebieden daar die een vertragend effect zouden hebben op de uitvoering van grote project als hier aan de orde. Onduidelijk aan de EU is of het verzoek van de Minister zich mede richt op het Binnenveld en natuurgebied de Blauwe Hel (straks langs de Rondweg N233) welke is aangewezen als Natura 2000 gebied.</p> <p>Daarnaast is de afstand tot en het effect op de Rijntakken in dit verband niet te verwaarlozen. Bovendien ligt nationaal park de Utrechtse Heuvelrug op korte afstand tot het plangebied. Verder zijn voetbalvelden recentelijk aangewezen als nieuw natuur. Het plangebied is dan ook gesitueerd in de nabijheid van de ‘aderen van onze planeet’. Dat maakt de PAS uitspraak en stikstofmaatregelen in context van een goede ruimtelijk onderbouwing zeer relevant.</p>	
--	--	--

Ecologisch onderzoek wijst uit dat deze gebieden van wezenlijk belang zijn voor de stikstofdispositie. Het is immers evident dat de natuur stikstof opneemt en omzet in Co2. Ik vind het onbegrijpelijk dat het onderhavige plan met het oog op de huidige milieuproblemen toch doorgang vindt. Het onderzoek van Sweco is op dit punt verouderd en besteedt onvoldoende aandacht aan de uitvoerbaarheid in relatie tot de stikstofproblematiek. Het geplande m.e.r. onderzoek maakt de situatie niet anders. Ik kan mij dan ook geen positieve uitkomst van een dergelijk onderzoek voorstellen. De notitie dient op dit punt op zijn minst te worden geactualiseerd daar in de toekomst het verkeersprobleem een andere benadering verdient. Het uitrollen van dit plan acht ik dan ook prematuur. Het getuigt van een korte termijn visie als het aankomt op de aanpak van de stikstof problematiek waar ons land mee is geconfronteerd.

1)

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/13/maatregelenpakket-voordestikstofproblematiek-in-de-woningbouw-en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek>.

## 2 Reactie op het Sweco rapport

Ik kan mij niet verenigen met een deel van de inhoud van het Sweco rapport

Hieronder zal ik ingaan op de onderdelen uit het onderzoek van Sweco welke naar mijn mening onjuiste voorstelling van zaken weergeven. Voor het gemak houd ik daarbij de nummering van paragrafen uit het rapport aan. De cursief weergegeven frases zijn telkens letterlijk overgenomen uit het rapport, gevolgd door mijn reactie van cliënt.

## 2. Reactie op het Swecorapport

Het Sweco-rapport is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in de m.e.r.-procedure, vastgesteld door GS van de provincie Utrecht. U kaart een aantal issues aan die in de bestuurlijke besluitvorming een rol gaan spelen, nadat de effecten van het voornemen en de varianten in het MER nader zijn onderzocht. In deze beantwoording is daarom slechts kort ingegaan op de aangedragen issues. De door u aangegeven paragraafnummering uit de NRD is daarbij gevolgd.

	<p>1.1.1. De introductie bevat een tweetal misvattingen. Deze zijn hierna overgenomen (cursief), gevolgd door mijn reactie van cliënt.</p> <p><i>“Ook vervult de weg een beperkte rol voor verkeer van de A12 naar de A15 en andersom.”</i> Anders dan hier wordt gesuggereerd wordt de weg juist veelvuldig gebruikt door vracht- en ander verkeer tussen beide A-wegen. Ik ben van mening dat het dagelijkse fileleed tussen Veenendaal en Rhenen, ter hoogte van de Cuneraweg Achterberg, het tegendeel bevestigt.</p> <p><i>“Het gaat om het deeltraject Rondweg-Oost bij Veenendaal en het traject bij de Rijnbrug Rhenen tussen de N225 (Rhenen) en de N320 (Kesteren). Voor beide projecten zal een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure moeten worden doorlopen.”</i></p> <p>Volgens de Provincie Gelderland, mede-uitvoerder van de verbreding ‘Rijnbrug’, is mogelijk het geheel niet vergunbaar vanwege de landelijke Stikstof crisis. De brug over de Rijn en uiterwaarden ligt immers midden in een Natura 2000 gebied. Een m.e.r. doet daar niet aan af.</p> <p>1.1.2. Hierover wil ik het volgende opmerken: Bij de beschrijving van de onderlinge relatie tussen m.e.r.-procedures voor het project verbreden van de Rijnbrug en de rondweg bij Veenendaal en andersom wordt ten onrechte weergegeven dat dit een beperkt effect op de intensiteiten heeft. Beide projecten zullen naar verwachting leiden tot meer verkeer, met name vrachtverkeer. Het plan om de Rondweg- Oost te verbreden zorgt voor een forse toename van het aantal verkeersbewegingen. Volgens mij zou dit kunnen zorgen voor meer gebruik van de noord-zuidverbinding, terwijl vanuit een duurzaam mobiliteitsprincipe een ontmoedigingsbeleid meer op zijn plaats zou zijn. In dit verband</p>	<p>1.1.1. Het project N233 Rijnbrug beoogt een oplossing te bieden voor de files op en voor de brug, in beide richtingen. Hiermee wordt ook de doorstroming tussen Veenendaal en Renen verbeterd. Het project Rondweg-Oost beoogt de problematiek ter hoogte van Veenendaal op te lossen. In het kader van het MER wordt onderzocht op welke wijze deze projecten vergunbaar zijn binnen de Wet natuurbescherming. Indien noodzakelijk wordt daarbij een ADC-toets opgesteld.</p> <p>1.1.2 De toename van verkeer door beide projecten is aangegeven en is uitgangspunt voor het MER. De gemeente Veenendaal werkt daarnaast in samenwerking met de provincie aan een aanvullend pakket maatregelen om het gebruik van de fiets en het OV te bevorderen en om daarmee de groei van het autoverkeer te beperken.</p>
--	---	---



	<p>verwijs ik tevens naar de door Sweco uitgevoerde second opinion uit 2016 welke het standpunt op dit punt standpunt onderschrijft.</p> <p>2.1.1. De beschrijving onder 'Regionaal (A12-A15)' bevat de volgende misvatting (cursief), gevolgd door het tegenargument van mijn kant: <i>"De N233 begint aan de noordzijde bij de A12-aansluiting Veenendaal. Aan de zuidzijde eindigt de weg bij de A15-aansluiting Ochten. Het is, dankzij de Rijnbrug bij Rhenen, de enige mogelijkheid voor wegverkeer om op het onderliggend wegennet de Rijn over te steken. Een klein aandeel van het verkeer op de N233 is dan ook bovenregionaal verkeer, dat van de A12 doorsteekt naar de A15 en vice versa."</i></p> <p>Als direct aanwonende van het plangebied bestrijd ik deze frase ten zeerste met de volgende onderbouwing: "Iedere gebruiker van deze weg kan dat met eigen ogen zien, vooral ook vrachtverkeer. Dit wordt mede bevestigd door de files die elke dag (wel tot 30 min) staan tussen Veenendaal en Rhenen, maar dan ter hoogte van Cuneraweg Achterberg, dus doorgaand verkeer!".</p> <p><a href="https://www.gelderlander.nl/rhenen/stikstofcrisis-kan-verbreding-rijnbrug-in-dewegzitten~a642adf8/">https://www.gelderlander.nl/rhenen/stikstofcrisis-kan-verbreding-rijnbrug-in-dewegzitten~a642adf8/</a></p> <p>2.1.2 Ten aanzien van de paragraaf 'Lokaal (Rondweg-Oost)' breng ik het volgende onder uw aandacht. De weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW), maar heeft in de praktijk ook de functie van een regionale verbindingsweg. Deze functie is ook vastgelegd in de Mobiliteitsvisie van de provincie Utrecht. Verkeerskundig onderzoek (2015) wijst uit dat 7-8% doorgaand verkeer betreft. Dit aandeel zal naar verwachting groeien naar 8-9% in 2030. (Toen dit rapport uitkwam en ons is gepresenteerd sprak men over 4-5%, nu is het plotseling 7-8% geworden volgens dit zelfde rapport). Er wordt dus wel groei aangegeven. Ter onderbouwing verwijs ik u in dit verband naar het kenteken onderzoek wat is gehouden voor een aantal jaren terug.</p>	<p>2.1.1. Het aandeel bovenregionaal verkeer is afgeleid van het uitgevoerde kentekenonderzoek. In de regio zijn veel bedrijven aanwezig, waardoor de regio zelf een grote stroom aan vrachtverkeer genereert.</p> <p>2.1.2 De groei van het doorgaand verkeer is onderkend en draagt bij aan de nut en noodzaak van deze projecten. Doorgaand verkeer hoort bij de functie van deze weg.</p>
--	--	---

	<p>2.3 Ten aanzien van de onderstaande ‘Doelstellingen van het project’ (cursief), merk ik het volgende op:  <i>“verbetering van het woon- en leefmilieu (geluid, luchtverontreiniging, gezondheid) in de directe omgeving van de weg”;</i>  Onduidelijk is hoe dit wordt gerealiseerd. Het plan heeft een behoorlijke impact op het woon- en leefklimaat van mij en mijn gezin. Ik maak mij dan ook grote zorgen over al deze aspecten, vooral de gevolgen voor de gezondheid. Met het oog op een forse toename van het verkeer, met name vrachtverkeer, vraag ik me af in hoeverre bovengenoemde doelstelling realistisch is. Het plan kan door mij in elk geval niet worden gedragen door het tot dusver uitgevoerde onderzoek. Aanvullend, actueel onderzoek alle fronten (geluid, luchtkwaliteit, milieu en gezondheid) acht ik derhalve noodzakelijk. Ik verzoek u dan ook uitdrukkelijk voorafgaand aan de vervolgstap in de NRD metingen te laten verrichten en de haalbaarheid van het plan nader te onderzoeken.</p> <p>Daarnaast heb ik overigens ook gereede twijfels aan de economische uitvoerbaarheid van het onderhavige plan. Bovendien zal ik in geval van doorgang van dit plan jarenlange overlast ervaren, bestaande uit geluidsoverlast en milieuklachten als gevolg van de werkzaamheden. Ik vrees dat veel werkzaamheden gezien het verkeer op de N233 in de weekenden en nachtelijke uren zullen worden uitgevoerd, dit zal enorm veel impact hebben op alle bewoners in de woonwijken langs deze Rondweg en dient dan ook uitvoerig onderzocht worden, c.q. verboden te worden.</p> <p>- <i>“verbetering van de regionale economie en werkgelegenheid”;</i>  Ik kan de zinsnede <i>“afhankelijk van de verbreding”</i> in deze context niet begrijpen. Heeft dit ten opzichte van de huidige situatie dubbel zoveel vertraging, uitstoot en hinder, tot gevolg?</p>	<p>2.3  In het MER wordt nader ingegaan op de doelstellingen, de mate waarin en de wijze waarop deze worden gerealiseerd.</p> <p>De economische uitvoerbaarheid van het plan is geen issue voor het MER maar zal in het PIP worden toegelicht. Het project wordt bekostigd door de provincie Utrecht en de gemeente Veenendaal.</p>
--	---	---

	<p>- <i>“verbetering van de leefbaarheid door de bereikbaarheid en ontsluiting van voorzieningen”</i>; Ik vraag mij af welke voorzieningen hier worden bedoeld.</p> <p>3.1.2 Inventarisatie en selectie oplossingsrichtingen Het onder punt 2 beschreven <i>“Verzoek aan omwonenden en bedrijfsleven om alternatieven aan te dragen”</i> is in mijn beleving helaas een wassen neus gebleken. De door mij en anderen aangedragen alternatieven zijn zonder goede onderbouwing van tafel geveegd. De enige reden die werd gegeven is dat deze juridisch niet haalbaar zouden zijn, met daaraan gekoppeld een summiere onderbouwing van de onmogelijkheden. Dit is niet alleen zeer teleurstellend, de handelswijze duidt tevens op een gebrekkige motivering. Bijlage 3 van het rapport zegt slechts het volgende over de besproken alternatieven. <i>Alternatief 2: “Tevens zou dit alternatief grote gevolgen hebben voor het landschappelijk kwetsbare buitengebied en de natuur in dit buitengebied.”</i> Deze variant genoot overduidelijk de voorkeur van veel woningbezitters en omwonenden van het plangebied. Een dergelijke aanleg zou namelijk zorgen voor een betere ontsluiting van de woonwijken en industrieterreinen. Bovendien is het eenvoudig en goedkoper te realiseren dan het onderhavige plan. Spijtig genoeg werd dit alternatief zonder verdere uitleg van de hand gewezen.</p> <p>Ik geef overigens toe dat deze oplossing op dit moment meer problemen zou kennen in relatie tot de aanliggende natuurgebieden. Ten tijde van de zeekeuze was van een stikstofcrisis in de huidige omvang nog geen sprake. Het alternatief dat destijds in beeld was kon echter wel rekenen op draagvlak, iets wat voor het hier bestreden plan ontbreekt.</p>	<p>3.1.2 De afweging in de Verkenning is breder geweest dan de aangehaalde inschatting van de juridische haalbaarheid. Vanuit de Ladder van Verdaas (de duurzaamheidsladder voor mobiliteit) gaat een verbreding van bestaande infrastructuur boven de aanleg van een nieuwe weg. Verbreding leidt namelijk (vrijwel) altijd tot minder effecten op de omgeving dan een nieuwe aanleg. En veelal ook tegen lagere kosten.</p>
--	--	---

	<p>4. Bij het onderstaande frases uit hoofdstuk ‘Nader te onderzoeken varianten’ plaats ik de volgende vraagtekens:  <i>“Tot nu toe is in deze NRD beschreven hoe de voorgeschiedenis van het project is verlopen.  Hoofdstuk 2 gaf inzicht in de verkeerskundige analyse en de noodzaak om de Rondweg Oost te verbreden. Hoofdstuk 3 beschreef welke mogelijke oplossingsrichtingen en alternatieven zijn voorgesteld en onderzocht, welke afwegingen zijn gemaakt en hoe de bestuurlijke besluitvorming is gelopen. Met het PS-besluit van 18 februari 2019 ligt er nu een concrete opgave:  het gehele traject zal vanaf de noordelijke aansluiting op de A12 tot aan de kruising met De Smalle Zijde uit 2x2 rijstroken bestaan;”</i></p> <p>In mijn beleving zal het verkeer hierdoor in een trechter belanden ter hoogte van de woonwijk Petenbos, hetgeen ongetwijfeld zal leiden tot verplaatsing van het probleem. Enkele kilometers verderop stagneert het verkeer om vervolgens via een 2 baans landelijke weg (Cuneraweg Rhenen) verder te gaan naar de Rijnbrug. Ik vrees voor de gevolgen hiervan, bijvoorbeeld stilstaand verkeer, voor de bewoners, alsook voor het natuurgebied de Blauwe Hel.  <i>“de rotondes met de Wageningselaan en De Smalle Zijde zullen kruisingen met verkeerslichten worden;”</i></p> <p><i>“Nu de gemeente Veenendaal en het ontwikkelingsbedrijf werken aan de planvorming voor Groenpoort, is het inzicht ontstaan dat deze indirecte aansluiting technisch wel mogelijk is, maar vanuit verschillende invalshoeken minder gewenst is als hoofdroute. De gemeente Veenendaal heeft reeds bij de Provincie aangegeven dat, met het oog op de aanstaande ontwikkeling van Groenpoort, een directe aansluiting op de Rondweg-Oost mogelijk gewenst is en heeft een verzoek om deze mogelijk te maken bij de</i></p>	<p>4/ 4.2  De door u geschetste mogelijke gevolgen worden in het MER onderzocht. We kunnen in deze fase daar niet op vooruit lopen. Hetzelfde geldt voor het wel of niet realiseren van een nieuwe aansluiting voor Groenpoort.</p>
--	--	---

*provincie ingediend. GS is inmiddels onder voorwaarden akkoord gegaan met het voorstel dat de gemeente Veenendaal hiertoe heeft ingediend. De gemeente onderzoekt nader of aan deze voorwaarden kan worden voldaan”*

Een extra ontsluiting van woonwijk Groenpoort (onderdeel Veenendaal-Oost) zal gaan leiden tot vertragingen en opstoppingen, er is nog niets bekend wat voor soort aansluiting dit zal gaan worden, kruising met VRI's, viaduct, rotonde? Hier dient veel onderzoek naar milieu en geluidsoverlast voor alle omliggende woonwijken te worden gedaan, hieronder wordt daar ook over gesproken om mee te nemen in de MER! “In het project is geen aanpassing voorzien van de aansluiting op de A12. Deze blijft in de huidige configuratie gehandhaafd.” De aansluiting van de Rondweg-Oost op de A12 is naar mijn mening verkeerstechnisch gezien een van de bottlenecks, 's ochtends staan er lange rijen voor de stoplichten om de A12 op te komen, een betere doorstroming hier b.v. door m.v. een rotonde zou veel opleveren. Volgens mij is op dit punt geen deugdelijk onderzoek gedaan naar de effecten.

4.2 Voor wat betreft variant 2 (zonder noordelijke aansluiting Veenendaal-Oost) merk ik nog het volgende op:  
*“Het is nog niet definitief vastgelegd dat de aansluiting Groenpoort daadwerkelijk gerealiseerd zal worden. Hiertoe moet nog een proces van bestuurlijke besluitvorming worden doorlopen, waarbij PS van de Provincie Utrecht uiteindelijk akkoord moet geven op de plannen. Ter onderbouwing van het te nemen besluit is het van belang om ook inzichtelijk te maken in het MER wat de effecten zullen zijn, indien de aansluiting Groenpoort niet gerealiseerd wordt.”*

Het is van wezenlijk belang om het effect op het milieu te onderzoeken voor het scenario dat deze wel gerealiseerd wordt.

	<p>3 Conclusie en verzoek</p> <p><b>Resumé</b></p> <p>Gelet op het voorgaande kan het plan niet worden gedragen door deugdelijk onderzoek. Het nut en de noodzaak is onvoldoende aangetoond door actueel onderzoek, met name ten aanzien van stikstof en natuur. Ook ontbreekt aan representatief onderzoek naar de effecten op ons woon en leefklimaat, in het bijzonder de toename van geluidshinder en verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van verbreding van de Rondweg Oost Veenendaal. Ondanks de adoptie van het plan door de Provinciale Staten bestaat er geen draagvlak voor verder onderzoek.</p> <p><b>Ik vraag u de NRD niet verder in procedure te brengen</b></p> <p>Gezien deze conclusie vraagt u dan ook het plan opnieuw in stemming te brengen, dan wel de verder uitvoering van de NRD te staken, met dien verstande dat het plan wordt ingetrokken. En anders vraag ik u tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.</p>	<p>3 Conclusie en verzoek</p> <p>Op basis van het nader onderzoek in het MER wordt een voorontwerp-PIP opgesteld. Hierover is inspraak mogelijk. Daarna volgt een ontwerp-PIP op basis waarvan een ieder een zienswijze kan indienen. Het vaststellen van voorontwerp-PIP en ontwerp-PIP is voorbehouden aan GS. Na de zienswijze procedure stelt PS het PIP vast.</p>
--	---	--