

Rapport

Projectnummer: 367266

Referentienummer: NRDROV SWNL0248272 16sep 2



Datum: 09-09-2019

Notitie Reikwijdte en Detailniveau N233 Rondweg Veenendaal-Oost

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Utrecht
ir. M. de Jongh
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Verantwoording

Titel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau N233 Rondweg Veenendaal-Oost
Subtitel	
Projectnummer	367266
Referentienummer	NRDROV SWNL0248272 16sep 2
Revisie	D1
Datum	09-09-2019
Auteur	Stijn Altena
E-mailadres	stijn.altena@sweco.nl
Gecontroleerd door	Robert Jan Jonker
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Rob van Hout
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Introductie	5
1.1.1	Positionering N233 in het regionale wegennet.....	5
1.1.2	Onderlinge relatie m.e.r.-procedures	6
1.1.3	Korte beschrijving historie studie Rondweg-Oost.....	6
1.1.4	Aanleiding tot de m.e.r.-plicht en de te nemen ruimtelijke besluiten	6
1.2	Leeswijzer	7
2	Verkeerskundige context N233	8
2.1	Verkeersbeeld N233	8
2.1.1	Regionaal (A12-A15).....	9
2.1.2	Lokaal (Rondweg-Oost)	9
2.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	10
2.3	Doelstellingen van het project	11
3	Historische context en bestuurlijke besluitvorming	12
3.1	Verkenning 2017; van meerdere alternatieven naar 2x2	12
3.1.1	Vaststellen problematiek: second opinion	12
3.1.2	Inventarisatie en selectie oplossingsrichtingen	12
3.1.3	Voorkeursalternatief en besluitvorming	15
3.2	Analyses over de rijsnelheid en de stedelijke inpassing	15
3.3	Overzicht bestuurlijke besluitvorming	16
4	Nader te onderzoeken varianten	17
4.1	Variant 1: mét noordelijke aansluiting Veenendaal-Oost (Groenpoort).....	17
4.2	Variant 2: zonder noordelijke aansluiting Veenendaal-Oost	18
4.3	Overige aspecten.....	19
5	Effecten en doelbereik	20
5.1	Beschrijving huidige milieusituatie	20
5.2	Toelichting beoordelingskader en de wijze effectenbeschrijving	21
5.2.1	Verkeerseffecten	21
5.2.2	Geluid.....	21
5.2.3	Luchtkwaliteit	21
5.2.4	Waterhuishouding	22
5.2.5	Natura 2000	22
5.2.6	Overige natuur	22
5.2.7	Cultuurhistorie en archeologie	22
5.3	Toetsing aan de doelstellingen.....	24
6	Proces en procedure	25

Bijlage 1	Samenvatting Planstudie Rapportage Zeef 1
Bijlage 2	Samenvatting Planstudie Rapportage Zeef 2

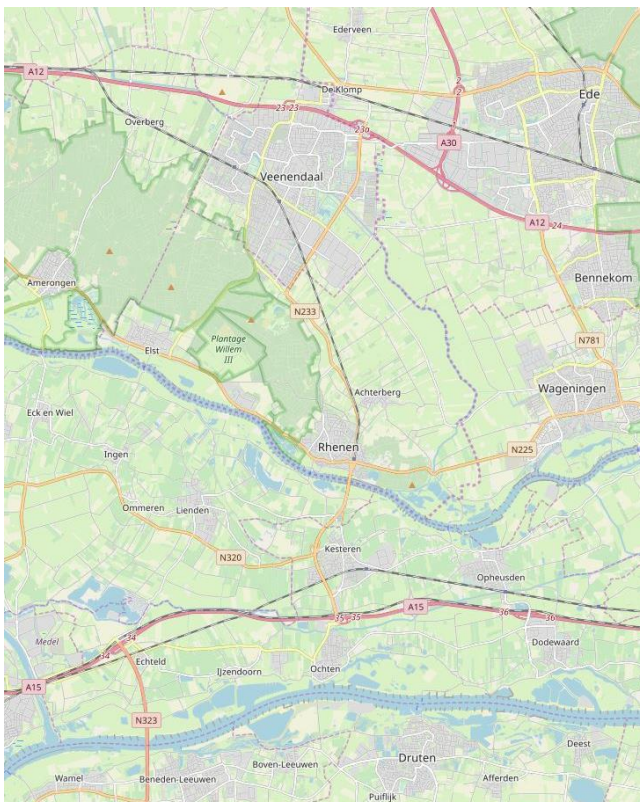
1 Inleiding

1.1 Introductie

1.1.1 Positionering N233 in het regionale wegennet

De N233 van de A12 bij Veenendaal naar de A15 bij Ochten fungeert als een belangrijke verbindingroute in en tussen de regio's FoodValley en Rivierenland. De plaatsen Veenendaal, Rhenen, Kesteren en Ochten worden door de N233 direct met elkaar verbonden. Ook is de weg voor deze, en een aantal omliggende kleinere kernen, de meest directe ontsluitingsweg naar zowel de A12 als naar de A15. De weg vervult dus een belangrijke rol in de onderlinge verbinding tussen beide regio's, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de verschillende woonkernen in de regio, faciliteert het woon-werk verkeer en kan zorgen voor een ontlasting van kleinere wegen door de kernen. Ook vervult de weg een beperkte rol voor verkeer van de A12 naar de A15 en andersom. De Rijnbrug bij Rhenen, die onderdeel is van de N233, vormt de enige verbinding op het onderliggend wegennet waar verkeer de Neder-Rijn kan oversteken en is daarmee een cruciale schakel in het netwerk.

Om de bereikbaarheid van de bovengenoemde plaatsen en de regio's te waarborgen, is de provincie Utrecht voornemens om twee deeltrajecten van de N233 te verbreden van 2x1 naar 2x2 rijstroken. 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. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is specifiek gericht op de m.e.r.-procedure voor de Rondweg-Oost. Over de m.e.r.-procedure voor een verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen wordt gelijktijdig een andere NRD opgesteld.



Figuur 1-1 Ligging N233 in regionale wegennet (bron: openstreetmap.org)

1.1.2 Onderlinge relatie m.e.r.-procedures

Ten behoeve van de verbreding van de N233 op de twee trajecten zijn door de provincie Utrecht twee verschillende projecten opgestart. Voor beide projecten moet, afzonderlijk van elkaar, een m.e.r.-procedure doorlopen worden. Waar relevant worden in beide procedures wel de cumulatieve effecten van beide projecten gezamenlijk beoordeeld.

Uit de eerder uitgevoerde verkeersanalyses blijkt het verbreden van de Rijnbrug een beperkt effect te hebben op de intensiteiten bij Veenendaal. Andersom heeft de verbreding bij Veenendaal een beperkt effect op de intensiteiten op de Rijnbrug. In het MER wordt dit op basis van nieuwe modelberekeningen nader onderbouwd, waarbij tevens wordt ingegaan op de scenario's dat het ene project uiteindelijk wel en het andere project uiteindelijk niet doorgaat.

1.1.3 Korte beschrijving historie studie Rondweg-Oost

In 1999 is begonnen met de aanleg van de N233. Na deze eerste fase zijn er nog meerdere uitbreidingsfasen geweest. Onder andere in 2008, toen de aansluiting op de A12 bij Veenendaal-Oost is gerealiseerd. Daarnaast is in 2010 de tweestrooksrotonde Rondweg-Oost/Cuneraweg omgebouwd tot een turborotonde. Sindsdien is de weg in de staat zoals we die vandaag de dag kennen.

In de loop der jaren is echter de verkeersintensiteit op de weg flink toegenomen. Dit leidt tot zorgen over de toekomstige bereikbaarheid per auto van Veenendaal en de regio. De provincie Utrecht onderzoekt daarom al een aantal jaren, in samenwerking met de gemeente Veenendaal, de mogelijkheden om de doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid via de Rondweg-Oost te verbeteren.

Er zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de bereikbaarheid van Veenendaal nu en in de toekomst, naar de doorstroming en naar de verkeersveiligheid op de N233. Hierbij is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden, met name in Veenendaal-Oost. Deze ontwikkelingen grenzen direct aan de Rondweg-Oost. De meest actuele verkeersmodellen tonen aan dat de bereikbaarheid van Veenendaal per auto de komende jaren steeds meer onder druk komt te staan. In 2016 heeft Sweco de Second Opinion Rondweg-Oost Veenendaal opgeleverd. In die Second Opinion zijn nut en noodzaak aangetoond om maatregelen te treffen om de doorstroming van de Rondweg-Oost en de bereikbaarheid van de regio in de toekomst veilig te stellen.

Vervolgens is de provincie Utrecht in 2017 gestart met een planstudie. Het verloop van die planstudie wordt in hoofdstuk 3 in meer detail besproken. Na de planstudie zijn de meest kansrijke oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en is er een richtinggevende voorkeursvariant vastgesteld. Dit besluit is genomen op 9 juli 2018 door de Provinciale Staten (PS) in Utrecht. De besluitvorming komt in hoofdstuk 3 van deze Notitie nog uitgebreider aan bod. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de variaties die nog mogelijk zijn binnen het bestaande besluit. Hier komt naar voren welke zaken in de m.e.r. aan bod zullen moeten komen.

1.1.4 Aanleiding tot de m.e.r.-plicht en de te nemen ruimtelijke besluiten

Voor de nadere uitwerking van de richtinggevende voorkeursvariant, hebben de gemeenten Veenendaal en PS gevraagd een onderzoek te doen naar de impact van het verlagen van het huidige snelheidsregime op de leefbaarheid en lucht- en geluidsproblematiek. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft PS in februari 2019 ingestemd met de uitvoering van een verbreding van de N233, tussen de Wageningse laan en A12, naar 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 70 km/uur tussen de Grift en de A12 (gelegen binnen de bebouwde

kom), reconstructie van de kruispunten met Wageningse laan en De Smalle Zijde en een ongelijkvloerse uitvoering (verdiept) van de kruising Prins Clauslaan.

Het kan niet worden uitgesloten dat het project, zowel tijdens de uitvoering als na oplevering, schadelijke gevolgen heeft voor omliggende Natura2000-gebieden. Daarom is het noodzakelijk om een passende beoordeling op te stellen en een vergunning aan te vragen in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarnaast is de provincie voornemens om voor het project een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast te stellen. Het gegeven dat in dit project zowel sprake zal zijn van een passende beoordeling als van een PIP, maakt dat het project m.e.r.-plichtig is, volgens de Wet milieubeheer.

Initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure is de provincie Utrecht. De provincie Utrecht is tevens bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.



Figuur 1-2 Scope van het project (bron: provincie Utrecht)

1.2 Leeswijzer

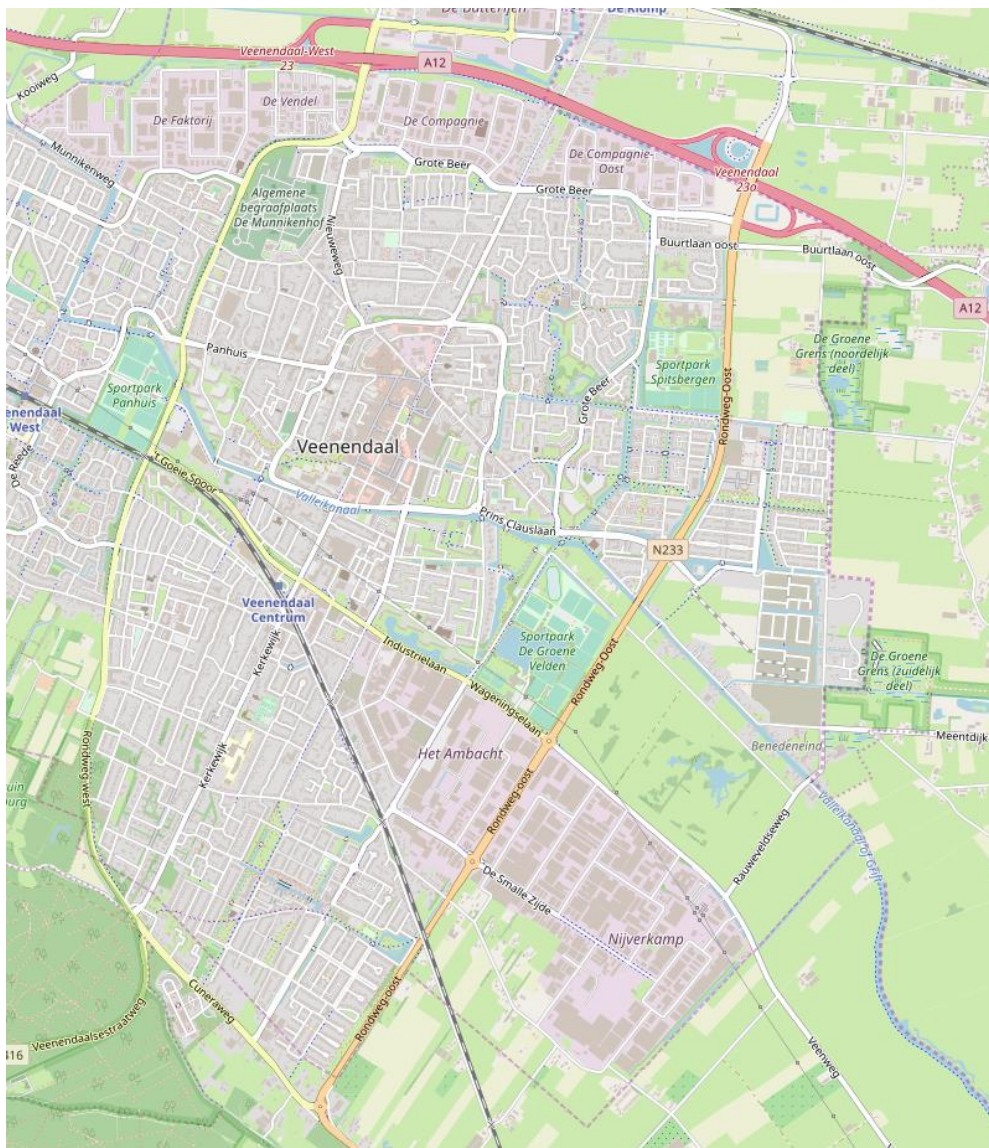
Voordat gestart wordt met de Plan-m.e.r., dient te worden vastgelegd over welke zaken de Plan-m.e.r. uitsluitel dient te geven. Daartoe is deze NRD geschreven. De NRD is als volgt opgebouwd.

Allereerst staat in de NRD beschreven waarom het project uitgevoerd dient te worden. In hoofdstuk 2 wordt daartoe de verkeerskundige context uiteengezet, bestaande uit een analyse van het huidige verkeersbeeld en een analyse van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Het hoofdstuk eindigt met het beschrijven van de doelstellingen van het project. Daarna wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de historische context en de bestuurlijke besluitvorming van het project. In hoofdstuk 4 komen de verschillende varianten aan bod die onderzocht dienen te worden in de plan-m.e.r. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 beschreven welke effecten op het (woon- en leef)milieu onderzocht moeten worden en hoe het doelbereik wordt bepaald. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet hoe het formele proces richting het PIP vorm zal krijgen.

2 Verkeerskundige context N233

2.1 Verkeersbeeld N233

De bereikbaarheid van Veenendaal, en daarmee de zuidzijde van de regio FoodValley, staat onder druk. De N233, die een belangrijke functie heeft in zowel het lokale verkeerssysteem als in het regionale wegennet, heeft onvoldoende capaciteit om het toenemende verkeersaanbod goed af te kunnen wikkelen. Dit resulteert in vertraging op meerdere locaties, onder andere bij de Rijnbrug en bij de Rondweg-Oost. Daarnaast wordt verwacht dat het verkeersaanbod in de regio nog verder zal groeien de komende jaren. Dat is mede vanwege de (autonome) economische groei en ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren voorzien zijn. Paragraaf 2.2 gaat verder in op laatstgenoemde ontwikkeling.



Figuur 2-1 Ligging Rondweg-Oost in het lokale wegennet (bron: openstreetmap.org)

2.1.1 Regionaal (A12-A15)

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. 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.

2.1.2 Lokaal (Rondweg-Oost)

De Rondweg-Oost is het meest noordelijke deel van de N233, vanaf het begin bij de A12 tot aan de rotonde met de Cuneraweg ten zuiden van Veenendaal. De weg is de belangrijkste ontsluitingsweg voor verkeer van en naar het centrum van Veenendaal, de oostelijke en zuidelijke woonwijken Petenbos, Engelenburg, Dragonder en Veenendaal-Oost en de bedrijventerreinen Het Ambacht en Nijverkamp. Hiermee is de Rondweg-Oost een belangrijke factor voor de bereikbaarheid van de gemeente Veenendaal.

Vanaf de A12 begint de Rondweg-Oost met 2x1 rijstroken. De weg heeft een aantal ongelijkvloerse kruisingen met kleinere wegen, achtereenvolgens de Buurtlaan Oost, Spitsbergenweg en een fietspad richting Veenendaal-Oost. De Rondweg kruist deze wegen allemaal bovenlangs. Vervolgens kruist de weg de Prins Clauslaan (richting centrum) en de Van Essenlaan (belangrijke ontsluitingsweg Veenendaal-Oost) met een tweestrooks-rotonde. De weg vervolgt, nog steeds met 2x1 rijstroken, en kruist het Benedeneind en de Grebbeweg bovenlangs, om vervolgens langs het Sportpark De Groene Velden uit te komen op de rotonde met de Wageningselaan. Ook dit betreft een tweestrooksrotonde.



Figuur 2-2 Rondweg-Oost gezien vanaf rotonde bij de Smalle Zijde in noordelijke richting. Tot de rotonde bij de Wageningselaan is het een 2x2-strooks weg (bron: Google Streetview)

De Wageningselaan is, in beide richtingen, de noordelijke ontsluitingsroute voor de bedrijventerreinen Het Ambacht en Nijverkamp. Zodoende maakt relatief veel vrachtverkeer gebruik van deze weg en de rotonde. Hetzelfde geldt voor De Smalle Zijde, die aan de zuidzijde van de bedrijventerreinen de ontsluitingsroute vormt. Ook op deze tweestrooks-rotonde rijdt veel vrachtverkeer.

Het gedeelte tussen de rotondes met de Wageningse laan en de Smalle Zijde bestaat reeds uit 2x2 rijstroken, met gescheiden rijbanen, en valt dus niet binnen de verbredingsopgave. De omvorming van beide rotondes tot VRI geregelde kruispunten maakt wel onderdeel uit van het project.

Het verkeer dat gebruik maakt van de Rondweg-Oost is voor het grootste gedeelte lokaal en regionaal verkeer, met herkomst dan wel bestemming in Veenendaal (74%). De voornaamste knelpunten in de doorstroming op de Rondweg-Oost zijn, zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1, de kruisingen met de Prins Clauslaan en Wageningse laan en het wegvak tussen de Wageningse laan en de A12. De verkeersintensiteit op de kruising met de Prins Clauslaan en de Van Essenlaan zal de komende jaren nog verder toenemen, als gevolg van de ontwikkeling van Veenendaal-Oost.



Figuur 2-3 Rotonde Rondweg-Oost met Wageningse laan en Van Essenlaan (bron: De Gelderlander)

De knelpunten in de doorstroming op de Rondweg leiden tot meer verkeer door wegen binnen Veenendaal. Dit resulteert in meer geluidbelasting, aantasting luchtkwaliteit en verkeersonveiligheid in woongebieden. Als de capaciteit op de Rondweg toeneemt neemt het verkeer door de woonwijken af.

2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De voornaamste ruimtelijke ontwikkeling die van invloed is op het verkeersaanbod op de Rondweg-Oost is de ontwikkeling van Veenendaal-Oost. Hier verrijst een heel nieuw gedeelte van Veenendaal, bestaande uit meerdere deelgebieden. Het eerste deelgebied, Buurtstede, bestaat uit circa 1.250 woningen en wordt reeds bewoond. In de volgende fase wordt het deelgebied Veenderij ontwikkeld, met nog eens 1.000 woningen. Het derde, meest noordelijke deel (Groenpoort) volgt daarna. Uiteindelijk zal de nieuwe wijk bestaan uit circa 3.200 woningen. Het verkeer van en naar Veenendaal-Oost is nu nog vrijwel geheel aangewezen op de ontsluitingsroute via de Van Essenlaan naar de Rondweg-Oost. Dit betreft overigens niet alleen regionaal verkeer naar de snelwegen, maar ook lokaal verkeer richting het centrum van Veenendaal. Ten opzichte van de huidige situatie zal het verkeer dat gebruik maakt van deze route toenemen met 5.000 tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Met de ontwikkeling van Groenpoort vanaf 2020, het meest noordelijke gedeelte

van Veenendaal-Oost, zal naar alle waarschijnlijkheid ook een extra aansluiting op de Rondweg-Oost worden gerealiseerd. Meer informatie hierover staat in hoofdstuk 4.



Figuur 2-4 Overzicht van de ontwikkeling van Veenendaal-Oost. Linksboven is de rotonde zichtbaar op de kruising Rondweg-Oost/Wageningselaan/Van Essenlaan

2.3 Doelstellingen van het project

De aanleiding voor het project is een verkeerskundig probleem. Het analyseren van dit probleem vindt plaats binnen een bredere context waarin ook direct wordt gekeken of en in hoeverre problemen op andere thema's opgelost kunnen worden. De doelstelling van het project is derhalve breder dan alleen het oplossen van de problemen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid (ontsluiting van woon- en werkgebieden). Aanvullend zijn voor dit project de volgende doelstellingen geformuleerd:

- verbetering van de verkeersveiligheid;
- verbetering van het woon- en leefmilieu (geluid, luchtverontreiniging, gezondheid) in de directe omgeving van de weg;
- verbetering van de regionale economie en werkgelegenheid;
- verbetering van de leefbaarheid door de bereikbaarheid en ontsluiting van voorzieningen;
- verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets;
- duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Gedurende het opstellen van het MER worden deze doelstellingen in samenwerking met betrokken overheden en belanghebbenden nader uitgewerkt.

3 Historische context en bestuurlijke besluitvorming

3.1 Verkenning 2017; van meerdere alternatieven naar 2x2

Op 17 januari 2017 heeft Gedeputeerde Staten van provincie Utrecht besloten een planstudie te starten om de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde van Veenendaal nader te onderzoeken. Het doel van de planstudie was om oplossingen te verkennen en tot een voorkeursalternatief te komen. De planstudie is opgezet volgens de stappen zoals die landelijk zijn vastgelegd voor dergelijke projecten, zoals procedures in het kader van het MIRT. Hierbinnen is een aantal stappen te onderscheiden:

1. Vaststellen dat er een probleem is dat om een oplossing vraagt.
2. Vaststellen van alle mogelijke oplossingsrichtingen (van klein en lokaal naar groot en regionaal).
3. Selectie van meest kansrijke oplossingsrichtingen/alternatieven (zieef 1).
4. Analyse van kansrijke alternatieven en keuze van een voorkeursalternatief (zieef 2).
5. Besluitvorming: formele vaststelling van het voorkeursalternatief met mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

3.1.1 Vaststellen problematiek: second opinion

De eerste stap was daarbij al gezet, middels de Second Opinion Rondweg-Oost Veenendaal die Sweco in 2016 heeft opgeleverd. Op basis hiervan is geconcludeerd dat inderdaad sprake is van doorstromingsproblemen op het noordelijk deel van de Rondweg-Oost tussen de Wageningse laan en de A12. Specifieke afwikkel- en bereikbaarheidsproblemen doen zich voor op de kruisingen van de Rondweg-Oost met (vooral) de Prins Clauslaan en Wageningse laan en op het wegvak tussen de Wageningse laan en de A12. Daarnaast is er een verkeersveiligheidsprobleem bij de kruising met De Smalle Zijde. In de Second Opinion is dus het nut en de noodzaak aangetoond om maatregelen te treffen die de doorstroming van de Rondweg-Oost en de bereikbaarheid van de regio in de toekomst veilig kunnen stellen.

Een ander belangrijk argument voor het vergroten van de capaciteit op de Rondweg-Oost is het verblijfsklimaat in Veenendaal. Stagnatie op de Rondweg leidt ertoe dat verkeer uitwijkt naar andere routes, die daar niet voor zijn bedoeld. Uitwijkend (sluip)verkeer op deze wegen is onwenselijk, omdat de wegen niet zijn ingericht op dit verkeer. Het levert ook hinder op voor langzaam verkeer, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Tevens neemt de leefbaarheid langs deze wegen af. Al met al zullen deze aspecten verslechteren als er geen maatregelen worden genomen om de verwachte autonome toename van verkeer in de regio te faciliteren.

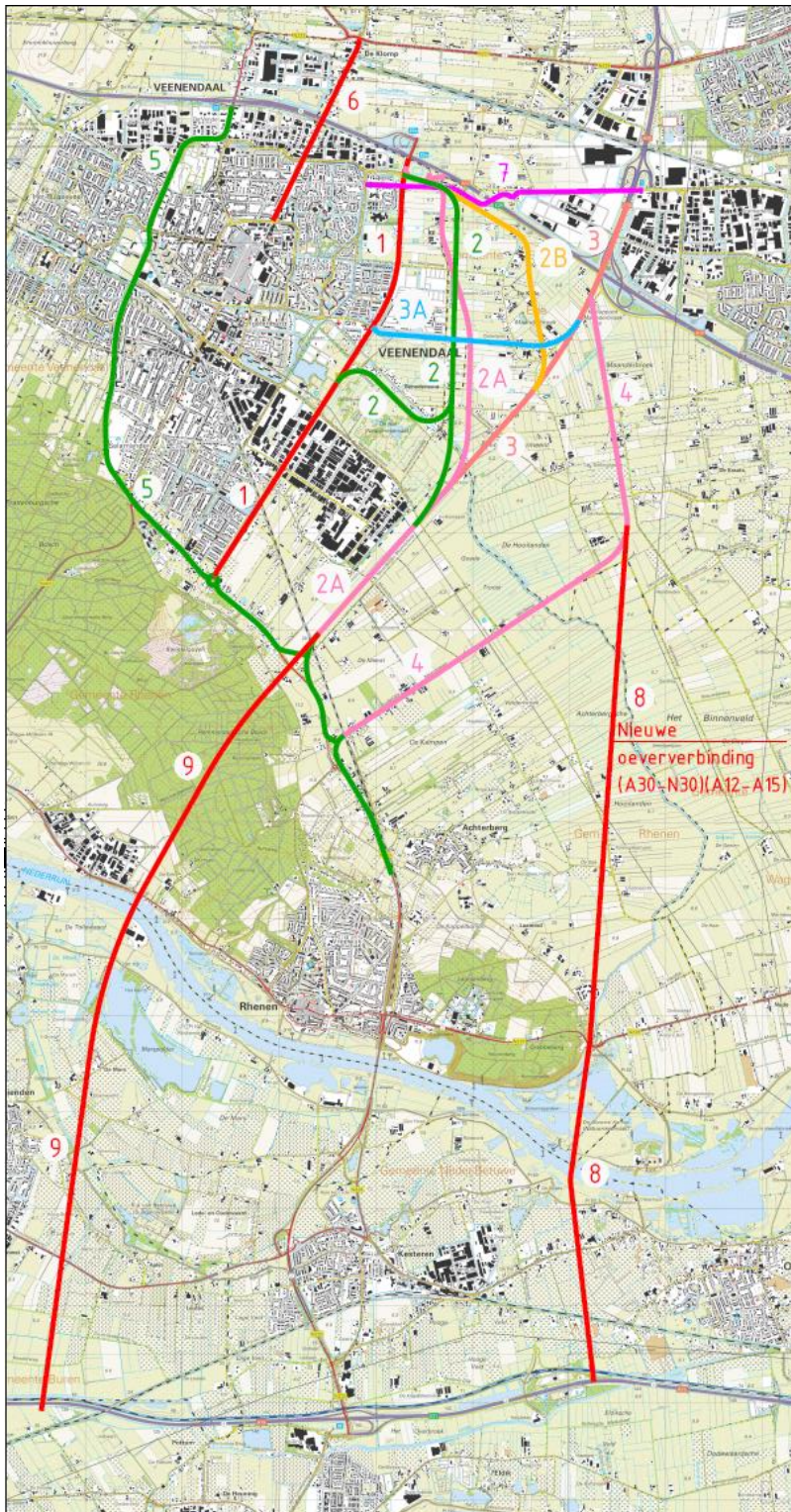
3.1.2 Inventarisatie en selectie oplossingsrichtingen

De volgende stap was om alle mogelijke oplossingsrichtingen vast te stellen. Hiervoor is een planstudie uitgevoerd, die begon met een inventarisatie van alle mogelijke alternatieven en varianten. Om alle alternatieven en varianten in beeld te brengen zijn de volgende stappen ondernomen:

1. Inventarisatie oplossingsrichtingen uit eerdere studies.
2. Verzoek aan omwonenden en bedrijfsleven om alternatieven aan te dragen.
3. Aanvullingen vanuit de projectgroep voor deze planstudie.

Het verzoek aan belanghebbenden is onder andere gedaan op de informatieavond op 11 april 2017. Omwonenden konden ter plekke varianten aandragen door een formulier in te vullen of later per e-mail of schriftelijk reageren. In totaal zijn 19 reacties ontvangen. In het vervolg van de planstudie zijn de mogelijke en haalbare alternatieven onderzocht. Er is gekeken naar de gevolgen van de verschillende alternatieven in het planjaar 2030. De onderzochte alternatieven zijn hieronder in beknopte vorm toegelicht.

Bij de beschrijving van ieder alternatief wordt ook het belangrijkste argument benoemd waarom deze wel of niet is meegenomen in de volgende fase van het onderzoek. Op de kaart in figuur 7 zijn de onderzochte alternatieven weergegeven.



Figuur 3-1 Tacé-alternatieven zeef 1

Alternatief 0 en 0+ (niet aangegeven op de kaart): de zogenoemde nulsituatie, waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft en er geen maatregelen getroffen worden. Het 0+ alternatief betreft het verlagen van de maximumsnelheid van 80 naar 50 km/u. Beide zouden leiden tot structurele verstoringen op het noordelijk deel van de Rondweg-Oost in het planjaar 2030. Ze vormen geen oplossing voor de vastgestelde problemen.

Alternatief 1 betreft het fysiek aanpassen van de huidige N233 (Rondweg-Oost). Hierbinnen is een aantal varianten te onderkennen, te weten aanpassingen op kruispuntniveau (bijv. verdiepte ligging) en het (gedeeltelijk) verbreden naar 2+1 (tidal flow) of 2x2 rijstroken. De bevindingen zijn dat alleen kruispuntmaatregelen onvoldoende oplossend vermogen hebben, maar dat het verbreden naar 2x2 rijstroken wél de gewenste verlaging van de I/C-verhouding laat zien. Een tidal flow heeft geen meerwaarde boven 2x2 omdat de verkeerseffecten minder en de ruimtelijke effecten en kosten vergelijkbaar zijn.

Alternatief 2 bestaat uit het omleiden van verkeer op de N233. Ook hier zijn meerdere varianten onderzocht. De basisvariant hierbij is het omleiden van verkeer tussen de A12 en de kruising met de Prins Clauslaan, krap om Veenendaal-Oost heen. Variant 2a begint vanuit het noorden op dezelfde wijze, maar trekt de omleiding langer door tot aan de Cuneraweg. Variant 2b ligt op het noordelijke deel verder verwijderd van de (toekomstige) bebouwing in Veenendaal-Oost. Het loopt eerst parallel aan de A12 en buigt in het buitengebied van Ede af naar het zuiden. Dit alternatief biedt een significant verkeers-oplossend vermogen, maar zou betekenen dat er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Op basis van de gehanteerde Ladder van Verdaas gaat dan de voorkeur uit naar maatregelen op de bestaande infrastructuur. Tevens zou dit alternatief grote gevolgen hebben voor het landschappelijk kwetsbare buitengebied en de natuur in dit buitengebied.

Alternatief 3 behelst het doortrekken van de A30 met een provinciale weg. Ook hiervoor geldt dat het een forse aanleg van nieuwe infrastructuur betekent, in een kwetsbaar landelijk en natuurgebied. Daarnaast zou deze route op termijn zelf te maken krijgen met een te hoge I/C-verhouding.

Alternatief 4 dient hetzelfde principe als alternatief 3, maar is over de gehele lengte verder weg gelegen van de (toekomstige) bebouwing in Veenendaal-Oost. De argumenten zijn bij dit alternatief ook vergelijkbaar met die van alternatief 3. Te duur, en te veel effecten op de omgeving.

Alternatief 5 zet in op betere benutting van de Rondweg-West, die ook deel uitmaakt van de ring rondom Veenendaal.

Alternatief 6 omvat het opwaarderen en openstellen van de bestaande weg tussen Veenendaal-Centrum en De Klomp.

Alternatief 7 betreft het opwaarderen van de route Buurtlaan Oost / Maanderbuurtweg.

Deze drie lokale alternatieven leiden tot een onvoldoende oplossing van het probleem op de Rondweg-oost.

Alternatief 8 is de realisatie van een nieuwe oeververbinding vanaf het knooppunt Maanderbroek naar de A15 aan de oostzijde van Rhenen.

Alternatief 9 is een tracé in het verlengde van tracé 3 en vormt, via een nieuwe oeververbinding, een route naar de A15 aan de westzijde van Rhenen.

De alternatieven met een nieuwe oeververbinding zijn extreem duur, leiden tot grote effecten voor landschap en natuur en hebben vrijwel geen oplossend vermogen voor de verkeersproblematiek in Veenendaal.

Voor meer informatie en een complete beschrijving van de alternatieven wordt u verwezen naar de 'Rapportage Verkenning Zeef 1 Rondweg-Oost te Veenendaal', opgeleverd door Sweco in 2017. De samenvatting van de Rapportage is bij deze NRD opgenomen als Bijlage 1.

3.1.3 Voorkeursalternatief en besluitvorming

Deze Rapportage vormde de afronding van de planstudie. Hierin werden de verschillende alternatieven beoordeeld en daarmee werd bepaald welke de meest kansrijke oplossingsrichtingen waren die verder zouden worden uitgewerkt. Op basis van de Rapportage is geconcludeerd dat dit alleen het nulalternatief (geen maatregelen) en alternatief 1 (uitbreiden capaciteit op de bestaande Rondweg-Oost) zouden zijn. Voor alternatief 1 waren dan nog wel drie varianten mogelijk:

- 2 maal 2 rijstroken op maaiveld met aanpassing van de kruispunten;
- 2 maal 2 rijstroken deels verdiept (Wageningselaan en Prins Clauslaan);
- 2 maal 2 rijstroken over grotere lengte verdiept.

De variantenstudie die vervolgens is uitgevoerd diende als basis voor de besluitvorming door de Gedeputeerde Staten (GS) en Provinciale Staten (PS). Op 9 juli 2018 heeft PS besloten tot een verbrede N233 tussen Wageningselaan en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevende voorkeursvariant. De variant op maaiveld is afgefallen omdat deze minder probleemoplossend is en tot grotere omgevingseffecten leidt. De variant met een verdiepte ligging over een grotere lengte is afgefallen op basis van meerkosten.

3.2 Analyses over de rijsnelheid en de stedelijke inpassing

Bij het hierboven beschreven besluit van PS dd. 9 juli 2018 is, vanwege een aantal ingediende moties en amendementen, geen maximumsnelheid vastgesteld. Op basis van hiertoe ingediende moties is afgesproken dat er nader onderzoek zou worden uitgevoerd naar de kansen voor een lagere maximumsnelheid op de Rondweg. Dit was ook de nadrukkelijke wens van de gemeente Veenendaal. In het raadsbesluit over het voorkeursalternatief is het volgende opgenomen: *Bij het voorkeuralternatief blijft sprake van een goed functioneren van de rondweg binnen het totale lokale netwerk.*

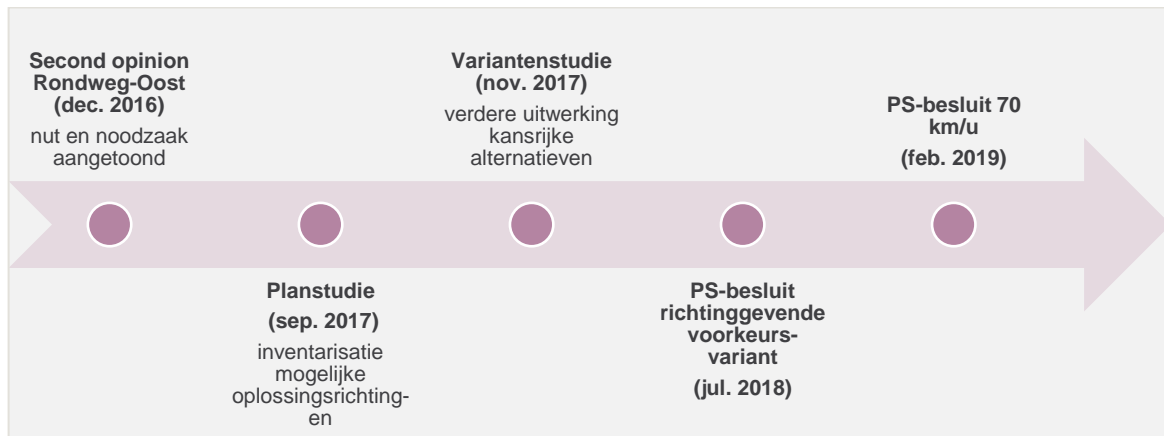
Om deze reden is nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van een verbrede Rondweg-Oost met een lagere maximumsnelheid. Het onderzoek ging (vooral) in op de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersaantrekkende werking, geluid en lucht, alsook de ruimtelijke integrale inpassing. De onderzochte maximum snelheden waren, naast de huidige 80 km/uur, ook 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.

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 Wageningselaan en A12 met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan, de voorkeur."

Op basis van dit onderzoek heeft PS op 18 februari 2019 besloten tot een verbreding van de N233, tussen Wageningselaan en A12, naar 2x2 rijstroken en reconstructie van de kruispunten met Wageningselaan en De Smalle Zijde. Daarbij komt het gedeelte tussen de Grift en de A12 binnen de bebouwde kom te liggen en gaat hier een maximumsnelheid van 70 km/uur gelden.

3.3 Overzicht bestuurlijke besluitvorming

In paragraaf 3.1 en 3.2 is het proces van bestuurlijke besluitvorming reeds in redelijke mate van detail beschreven. De tijdlijn in figuur 8 geeft het proces nog eens overzichtelijk weer. De belangrijkste studies en beslismomenten vanaf 2016 tot heden zijn er in weergegeven.



Figuur 3-2 Tijdlijn bestuurlijke besluitvorming 2016-heden

In het recente coalitieakkoord van de provincie Utrecht is de eerdere besluitvorming over de Rondweg-Oost bevestigd.

4 Nader te onderzoeken varianten

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;
- de rotonde met de Prins Clauslaan/Van Essenlaan zal een ongelijkvloerse kruising worden;
- de rotondes met de Wageningse laan en De Smalle Zijde zullen kruisingen met verkeerslichten worden;
- de maximumsnelheid zal vanaf de aansluiting op de A12 tot aan de Grift worden verlaagd naar 70 km/u (het gedeelte tussen de Grift en Wageningse laan blijft dus 80 km/u).

4.1 Variant 1: mét noordelijke aansluiting Veenendaal-Oost (Groenpoort)

De ontwikkeling van de woonwijk Veenendaal-Oost is nauw verbonden met het project Rondweg-Oost. In totaal zullen in de wijk circa 3.200 woningen verrijzen, waarvan op dit moment ongeveer de helft is gerealiseerd. Het laatste, en meest noordelijke, deelgebied van deze wijk, Groenpoort, zal naar verwachting medio 2020 in ontwikkeling worden gebracht. De gemeente en het ontwikkelingsbedrijf zijn de plannen hiervoor aan het uitwerken. In eerste instantie was voor de deelgebieden Veenderij en Buurtstede van Veenendaal-Oost één directe aansluiting op de Rondweg-Oost voorzien, via de Van Essenlaan. Voor de ontwikkeling van Groenpoort is in het verleden gekozen voor een indirecte aansluiting, via de Buurtlaan-Oost, op de Rondweg (zie figuur 9).



Figuur 4-1 Ligging van Veenendaal-Oost, met rechtsboven de Buurtlaan-Oost, de voorheen beoogde indirecte aansluiting op de Rondweg-Oost

Nu de gemeente 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 inmiddels 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 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.

In het project is geen aanpassing voorzien van de aansluiting op de A12. Deze blijft in de huidige configuratie gehandhaafd.

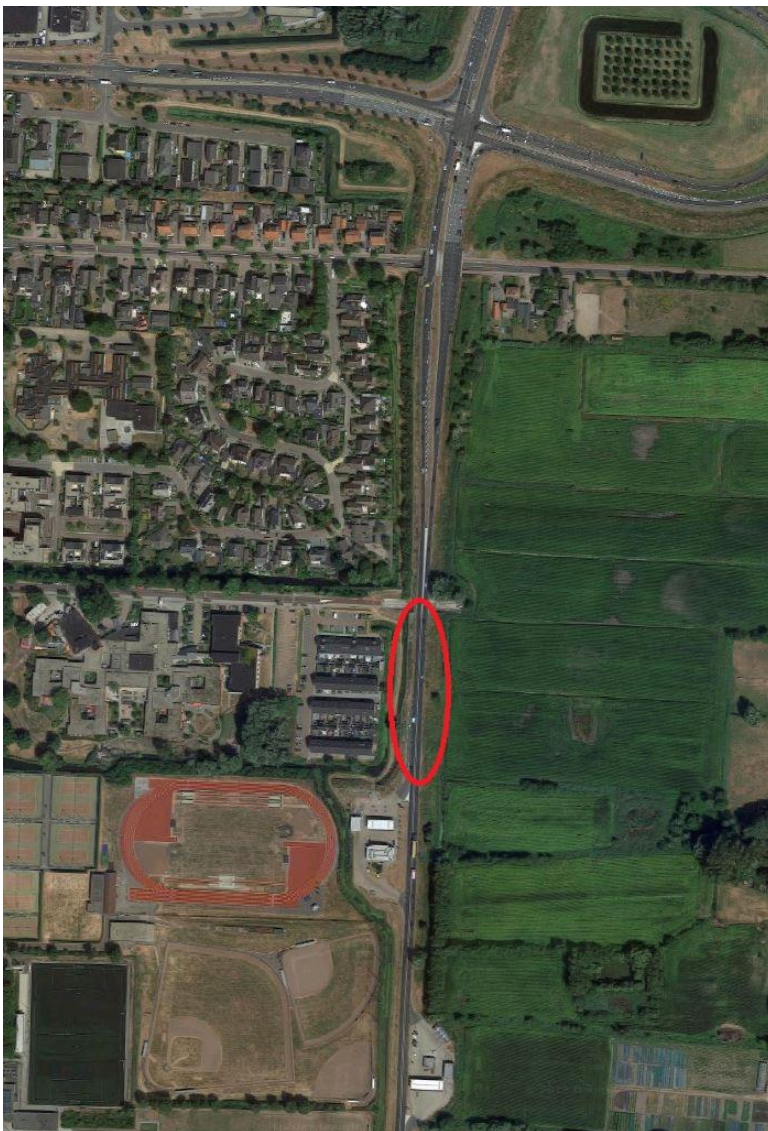
4.2 Variant 2: zonder noordelijke aansluiting Veenendaal-Oost

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.

4.3 Overige aspecten

Tot slot is er nog een aantal aspecten dat niet direct aan een variant is toe te kennen, maar dat, binnen de uitwerking van de varianten, wel tot verschillen kan leiden in de beoordeling. Daarom is het van belang om deze zaken in de m.e.r. mee te nemen.

Het gaat hierbij met name om de inrichting en het ontwerp van de weg, in relatie tot het snelheidsregime, om de ruimtelijke inpassing, voorzieningen voor langzaam verkeer, en mogelijke smart mobility maatregelen zoals intelligente verkeerslichten. Ook natuurmaatregelen komen in dit kader aan de orde. Deze worden in het MER en het ontwerp-PIP verder uitgewerkt.



Figuur 4-2 Zoekgebied aansluiting Groenpoort

5 Effecten en doelbereik

In de m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarop de verbreding van de Rondweg-Oost betrekking heeft. Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied, kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect zal in de m.e.r. het studiegebied moeten worden bepaald. De effecten worden in de m.e.r. uitgesplitst naar effecten in de realisatiefase en in de eindsituatie. Ook zal aandacht worden geschonken aan cumulatie van effecten en welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om nadelige effecten te verminderen. Tot slot zal in de m.e.r. worden aangegeven in welke mate de verschillende alternatieven een bijdrage leveren aan de doelstelling van het project (doelbereik).

Dit hoofdstuk zet uiteen welke milieuaspecten door middel van de m.e.r. beoordeeld dienen te worden en hoe het doelbereik wordt getoetst. Gestart wordt met een beschrijving van de huidige milieusituatie rondom het plangebied.

5.1 Beschrijving huidige milieusituatie

De Rondweg-Oost is, voor een groot gedeelte, een weg die door stedelijk gebied heen loopt. Een verbreding van de weg gaat hierdoor gepaard met aanzienlijke ruimtelijke uitdagingen. Ook zijn er direct langs de weg veel woningen gesitueerd (en er komen er in de toekomst nog meer bij), waardoor veel mensen lucht- en geluidseffecten kunnen ondervinden. Zeker gelet op de omwonenden van het project zijn geluidshinder en luchtkwaliteit dus belangrijke aspecten.

Als we naar de bredere omgeving kijken, dan raakt het studiegebied ook een aantal natuurgebieden. Ten oosten van de Rondweg-Oost en de woonwijk Veenendaal-Oost ligt natuurgebied het Binnenveld. Het Binnenveld is een blauwgraslandreservaat in het zuidelijk deel van de Gelderse vallei. Een deel hiervan is in 2014 aangewezen als Natura 2000-gebied. Specifiek gaat het om de Hel (trilveen en veenmosrietland), Blauwe Hel en Bennekomse Meent (samen 113 hectare). Tussen de weg en het Binnenveld ligt een aarden wal die is aangelegd om geluid- en lichteffecten op het natuurgebied te beperken. Deze afscherming moet gehandhaafd blijven.

De overige beschermde natuurgebieden in de nabijheid van het plangebied (onder andere de Achterbergse Hooilanden en Binnenveldse Hooilanden) zijn het Nationaal Netwerk Natuur tussen Veenendaal en Wageningen en de Groene Grens aan de oostzijde van Veenendaal-Oost. De Groene Grens is een natuurontwikkelingszone van de gemeente Veenendaal, als onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling van Veenendaal-Oost.



Figuur 5-1 De locatie van het Natura 2000-gebied Binnenveld, in relatie tot de N233

Aan de westzijde van de Rondweg treft men, naast stedelijke bebouwing, ook twee parken. Het gaat om sportpark Spitsbergen en het recreatie- en sportpark De Groene Velden. Behalve dat het van belang is dat er voor de gebruikers van die parken een veilige bereikbaarheid wordt verzorgd, is ook het van belang dat de recreanten en sporters zich in een gezonde en schone omgeving kunnen bevinden. Tussen de parken en de rondweg liggen A-watergangen die van groot belang zijn voor de waterhuishouding in dit deel van Veenendaal.

5.2 Toelichting beoordelingskader en de wijze effectenbeschrijving

5.2.1 Verkeerseffecten

De veranderingen zoals hierboven beschreven, zullen leiden tot een gewijzigde verkeerssituatie. Het aangepaste snelheidsregime, de nieuwe kruisingen en een eventuele extra aansluiting bij Groenpoort hebben allemaal effect op de rijsnelheid, de doorstroming en het aantal rem-en optrekbewegingen. In de m.e.r. dient te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de veranderingen op deze verkeerskundige aspecten.

5.2.2 Geluid

Geluidshinder is een aspect dat met name effect zal hebben op de directe omgeving van de weg. Daarmee is het een belangrijke kwestie voor omwonenden. In de voorgeschiedenis van het project is al uitvoerig onderzocht wat de gevolgen zijn van het hanteren van verschillende snelheidsregimes. Op basis van dit onderzoek is besloten om een maximumsnelheid van 70 km/u te hanteren tussen de Grift en A12. In hoofdstuk 4 zijn aspecten beschreven waarover nog wel (lichte) variatie mogelijk is binnen het huidige besluit. Het gaat dan voornamelijk om het al dan niet realiseren van de noordelijke aansluiting Groenpoort, en daarmee samenhangend de veranderingen die dat met zich meebrengt voor de toegang tot de tankstations.

Daarnaast hebben ook de andere verkeerskundige maatregelen vanzelfsprekend gevolgen op het aspect geluid. Middels het MER moet inzicht worden verkregen in de gevolgen die deze veranderingen gaan hebben voor de geluidsproductie door het verkeer. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in de mogelijke varianten en dient te worden onderzocht welke invloed het nemen van maatregelen als slimme verkeersregelininstallaties kan hebben op de geluidsproductie.

Behalve maatregelen die de geluidsproductie beïnvloeden, zijn er ook maatregelen mogelijk die het geproduceerde geluid remmen en/of weren. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn geluidsschermen, diffractors en groen. Het MER dient inzichtelijk te maken wat de potentiële bijdrage is van dergelijke maatregelen.

5.2.3 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is een belangrijk thema voor zowel omwonenden als voor de omringende natuurgebieden. Voor de besluitvorming over het project dient de provincie na te gaan wat gevolgen van realisatie van het project zijn voor de luchtkwaliteit. Hiervoor zijn wettelijke kaders opgesteld. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. De belangrijkste zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De provincie Utrecht streeft naar voldoen aan de normen van de WHO voor luchtkwaliteit, dat gaat verder dan de wettelijke normen.

In het voortraject van het project is reeds een Onderzoek Luchtkwaliteit uitgevoerd, als onderdeel van de Variantenstudie (oktober 2018). Daarbij zijn verschillende varianten doorgerekend. Aanvullend op dit onderzoek dient nogmaals te worden berekend wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit, op basis van het huidige ontwerp en de meest recente verkeerscijfers, met en zonder aansluiting Groenpoort.

5.2.4 Waterhuishouding

Als gevolg van de verbreding van de N233 neemt de omvang verhard oppervlak in het plangebied toe. Dit moet gecompenseerd worden om versnelde afvoer te voorkomen. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de compensatiebehoefte is en waar deze gerealiseerd wordt. In het MER worden effecten voor zowel oppervlaktewater als grondwater inzichtelijk gemaakt.

5.2.5 Natura 2000

Zoals reeds beschreven in paragraaf 5.1 bevindt zich een Natura 2000-gebied in de directe omgeving van het studiegebied, namelijk het Binnenveld. Binnen dit Natura2000-gebied is sprake van een hoge depositie (neerslag van deeltjes uit de atmosfeer) van stikstof op stikstofgevoelige vegetatie. De kritische depositiewaarde is overschreden waardoor elke toename van depositie tot een negatief effect en tot een knelpunt ten aanzien van de vergunbaarheid in het kader van de Wet natuurbescherming 2017 leidt. De verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken betekent een toename van het verkeer langs het Binnenveld. In het MER moet inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze het project vergunbaar is te maken binnen de Wet natuurbescherming. Hiervoor wordt niet alleen naar de effecten op het Binnenveld gekeken. Ook verder weg liggende N2000-gebieden zoals de Veluwe en de Rijntakken kunnen relevant zijn. Zo nodig zal een ADC-toets worden uitgevoerd. Voor het Binnenveld is niet alleen de stikstofdepositie maar ook de grote ecohydrologische gevoeligheid van het gebied hierbij een belangrijk aandachtspunt. De beschermde habitats in het Natura2000 gebied zijn afhankelijk van heel bijzondere hydrologische omstandigheden (kwel van schoon basenrijk water, met gradiënten naar vooral door neerslag gevoede delen). De versterking hiervan is ook het centrale thema. In het ontwerp en de effectbeschrijving worden daarom de (eco-)hydrologische effecten van de alternatieven nauwkeurig in beeld gebracht.

5.2.6 Overige natuur

Langs de Grift loopt een ecologische verbindingszone welke van belang is voor diverse soorten. Deze wordt in alle varianten in stand gehouden. Verder is er in de directe nabijheid van de weg niet sprake van hoge natuurwaarden.

In het kader van de Wet natuurbescherming dient tijdens de m.e.r.-procedure aandacht te worden geschonken aan de bescherming van bedreigde flora en fauna. Indien bomenkap van toepassing is om ruimte te creëren voor 2x2 rijstroken dient de MER, overeenkomstig dezelfde Wet, ook uitspraken te doen over de houtopstanden.

Daarnaast is, zoals weergegeven in het beoordelingskader in Tabel 5-1, de landschappelijke inpassing een aspect dat aandacht vereist in het MER. Hierin zijn de structuren van belang in de uitwerking van het plan. De Rondweg-Oost is een weg in stedelijk gebied aan het worden, dus hier dient rekening mee te worden gehouden in de landschappelijke inpassing.

5.2.7 Cultuurhistorie en archeologie

Tijdens de m.e.r.-procedure zal een bureauonderzoek moeten worden uitgevoerd dat inzicht in de archeologische verwachting geeft. Op de archeologische gebiedskaart van de gemeente Veenendaal geldt voor delen van het plangebied een zeer hoge verwachting.

Tabel 5-1 Beoordelingskader effecten Rondweg-Oost Veenendaal

BEOORDELINGSCRITERIA		VOORGESTELDE BEOORDELINGSWIJZE
VERKEER	Effecten op verkeers-intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid	Kwantitatief
NATUUR	Beïnvloeding Natura 2000 (o.a. stikstofdepositie en ecohydrologisch)	Kwantitatief en kwalitatief
	Beïnvloeding Nationaal Netwerk Natuur en overige natuurgebieden	Kwantitatief en kwalitatief
	Beïnvloeding (beschermde) soorten flora en fauna	Kwantitatief en kwalitatief
WATER	Aanpassing waterhuishouding	Kwantitatief
	Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief
	Beïnvloeding grondwaterkwaliteit	Kwalitatief
	Beïnvloeding grondwaterstand door bemalingen in de aanlegfase	Kwantitatief
BODEM	Beïnvloeding bodemopbouw	Kwalitatief
	Beïnvloeding bodemkwaliteit	Kwalitatief
LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	Beïnvloeding bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen	Kwalitatief
	Beïnvloeding openheid en schaal van het landschap	Kwalitatief
	Verlies of aantasting cultuurhistorische gebieden, structuren en elementen	Kwalitatief
	Verlies of aantasting archeologische waarden	Kwalitatief
WOON- EN LEEFMILIEU	Beïnvloeding geluid door wegverkeer	Kwantitatief
	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5} , grof stof/waaivuul)	Kwantitatief
	Trillingen	Kwalitatief
	Beïnvloeding externe veiligheid	Kwantitatief
	Beïnvloeding gezondheid	Kwalitatief
DUURZAAMHEID	Energie en materialen	Kwalitatief

5.3 Toetsing aan de doelstellingen

Naast en op basis van de effectanalyse vindt tevens een toetsing op de projectdoelstellingen plaats. Deze doelstellingen zijn aangegeven in paragraaf 2.3. Onderstaand is aangegeven op welke wijze de toetsing op doelstellingen in het MER plaatsvindt.

Tabel 5-2 Beoordelingskader doelbereik Rondweg-Oost Veenendaal

	BEOORDELINGSCRITEIA	VOORGESTELDE BEOORDELINGSWIJZE
VERKEER	Doorstroming	Kwantitatief op basis van model
	Bereikbaarheid woon- en werkgebieden	Kwantitatief op basis van reistijden
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
	Bereikbaarheid openbaar vervoer en fiets	Kwalitatief
WOON- EN LEEFMILIEU	Verbetering geluidkwaliteit	Kwantitatief
	Verbetering luchtkwaliteit	Kwantitatief
	Verbetering gezondheid	Kwalitatief
REGIONALE ECONOMIE	Werkgelegenheid	Kwalitatief
	Bereikbaarheid en ontsluiting van voorzieningen	Kwalitatief
DUURZAAMHEID EN KLIMAATADAPTATIE	Verbetering robuustheid waterhuishouding	Kwantitatief
	Versterken biodiversiteit	Kwalitatief
	Energie	Kwalitatief
	Circulariteit	Kwalitatief

6 Proces en procedure

Om tot een definitief ontwerp te komen voor de verbreding van de Rondweg-Oost, zal een aantal stappen doorlopen moeten worden. Die stappen zijn als volgt:

1. Consultatie over de voorliggende NRD (NRD ter inzage en informatieavond) en advies van de commissie m.e.r.;
2. Opstellen MER en voorontwerp-PIP;
3. Voorontwerp-PIP en MER ter visie 6 weken en advies Cie m.e.r., eenieder kan zienswijzen/inspraakreacties indienen en met instanties wordt het formele vooroverleg gevoerd;
4. Opstellen Nota van Beantwoording door de provincie t.a.v. de ingediende zienswijzen/reacties;
5. Vaststellen ontwerp-PIP en MER door GS provincie Utrecht;
6. Ontwerp-PIP en MER ter visie 6 weken, eenieder kan een zienswijze indienen;
7. Vaststellen PIP door PS provincie Utrecht;
8. PIP en MER opnieuw 6 weken ter inzage, er kan bezwaar worden ingediend door belanghebbenden die in stap 3/6 ook een zienswijze hebben ingediend

Parallel hieraan loopt nog een procedure voor aanvraag en vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming. Uiteindelijk moet een PIP worden vastgesteld door zowel de provincie Utrecht als de provincie Gelderland, om de realisatie van het project mogelijk te maken. De planning van de provincies op dit moment is dat het ontwerp-PIP (stap 6) in het laatste kwartaal van 2020 vastgesteld kan worden.

Bijlage 1 Samenvatting Planstudie Rapportage Zeef 1

Om oostelijk Veenendaal economisch vitaal, leefbaar en bereikbaar te houden is naar aanleiding van geconstateerde knelpunten in de doorstroming op Rondweg-Oost een onderzoek gestart naar de oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek op dit deel van de N233 door Veenendaal.

De omgeving is gevraagd mee te denken over varianten. Dat heeft een breed scala aan oplossingsrichtingen opgeleverd. Deze zijn allemaal systematisch vergeleken. Hierbij zijn de volgende stappen gevolgd:

- Zijn er maatregelen denkbaar die een aanpassing van de infrastructuur overbodig maken?
- Biedt de opwaardering van de bestaande infrastructuur een oplossing?
- Zijn er varianten volgens een andere route dan de bestaande die significante voordelen bieden?

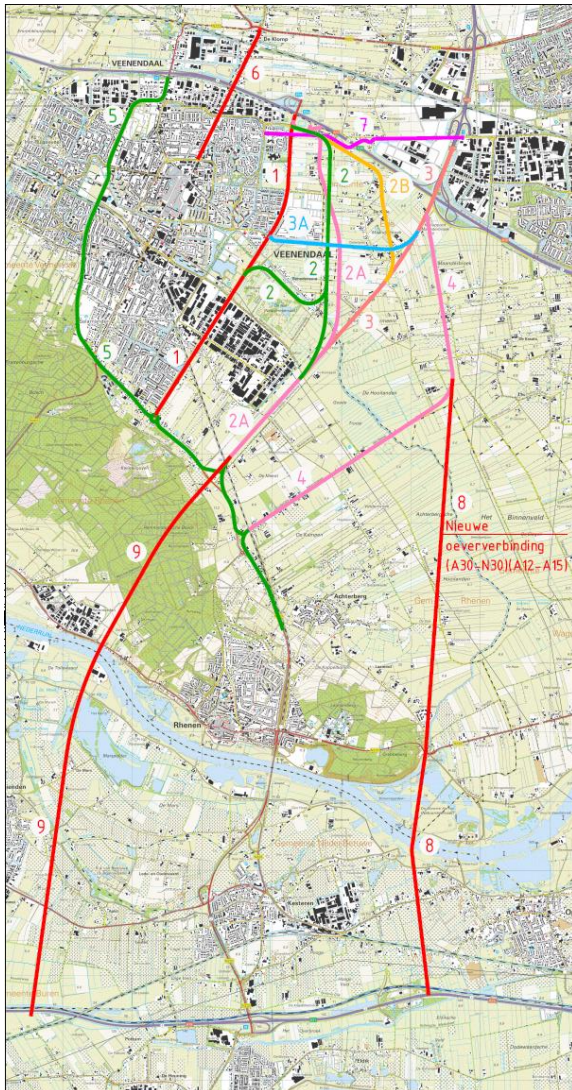
Geconcludeerd wordt dat alle maatregelen die te treffen zijn op het gebied van ruimtelijke ordening, prijzen, fiets, OV, transferia, mobiliteitsmanagement en benutting van de bestaande infrastructuur in totaliteit niet tot een substantiële reductie (maximaal circa 5%) van de etmaalintensiteiten op de bestaande route leiden. Daar waar mogelijk verdient het aanbeveling om de maatregelen die een bijdrage kunnen leveren wel in te zetten. Gemeente Veenendaal en provincie Utrecht werken deze maatregelen gezamenlijk verder uit als zelfstandig pakket naast zeef 2 van de planstudie. Suggesties uit de samenleving worden hierbij meegenomen.

Het vergroten van de capaciteit van de bestaande Rondweg-Oost door een verdubbeling van het aantal rijstroken (van 2 maal 1 naar 2 maal 2) tussen de A12 en de Wageningsesteenweg leidt wel tot aanvaardbare resultaten ten aanzien van de doorstroming van het verkeer. Het vergroten van de capaciteit in één (wisselende) rijrichting met een wisselstrook (Tidal Flow) leidt tot onvoldoende oplossing van het probleem. In elke spits blijft één verkeersrichting overbelast. Het verbreden van de N233 naar 2 maal 2 rijstroken leidt tot meer verkeer maar dit leidt niet tot een verslechtering van de leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit). In zeef 2 worden hiervoor concrete maatregelen uitgewerkt.

De inpassing van de capaciteitsuitbreiding van de bestaande weg is op meerdere manieren mogelijk. Dit kan zowel met een oplossing op maaiveld als met een verdiepte ligging. Bij een verdiepte ligging worden de kruisingen met Prins Clauslaan en/of Wageningsesteenweg ongelijkvloers gemaakt. Ook is een langer verdiept tracé mogelijk.

Naast een capaciteitsuitbreiding van de bestaande route zijn er verschillende alternatieven aangedragen voor trajecten parallel aan de bestaande route, zie overzicht alternatieve traces op de volgende pagina. Het verkeerskundige effect van de alternatieven neemt af met de afstand van de route ten opzichte van de bestaande route. Dat valt te verklaren doordat routes op grotere afstand van de rondweg geen logisch alternatief zijn voor het lokale verkeer. De routes die aan de oostkant dicht buiten de bestaande ontwikkeling van Veenendaal-Oost zijn geprojecteerd, bieden verkeerskundig voldoende oplossend vermogen. De nadelige effecten ten aanzien van de natuur- en landschapswaarden, met name in het Binnenveld, zijn echter significant en maken een omleiding om Veenendaal-Oost juridisch niet mogelijk.

Alternatieven aan de oostzijde van Veenendaal-Oost vragen om besluitvorming door andere overheden (provincie Gelderland, gemeente Ede), waar een dergelijke ontwikkeling strijdig is met beleid en ambities voor de zone tussen Veenendaal en Wageningen. Medewerking van deze overheden aan het oplossen van het verkeersprobleem op de Rondweg-Oost is niet te verwachten. Derhalve is het noodzakelijk om de problematiek op de bestaande Rondweg-Oost op te lossen, of te aanvaarden.



Samengevat heeft het de voorkeur om de oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem van oostelijk Veenendaal te concentreren op de bestaande route, waarbij de verbreding van de Rondweg-Oost op een dussdanige manier moet worden ingepast dat de leefomgeving daar per saldo op vooruit gaat. Dit dient in een volgende fase (zeef 2) nader uitgewerkt te worden tot een voorkeursalternatief. In deze fase wordt ook het nulalternatief (niets doen) verder uitgewerkt.

Bijlage 2 Samenvatting Planstudie Rapportage Zeef 2

1.1 Aanleiding

De doorstroming van het verkeer op de Rondweg-Oost/N233 door Veenendaal staat onder druk. Deze weg is zowel regionaal als lokaal van belang en moet het verkeer op een goede en veilige wijze kunnen blijven verwerken. De doorstromingsnormen (gemiddelde snelheid in de spits) zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie van Provincie Utrecht, van de Rondweg-Oost worden niet gehaald. Dit leidt tevens tot problemen voor de leefbaarheid.

Door de algemene economische groei en diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Veenendaal, zoals de ontwikkeling van Veenendaal-Oost, zal de problematiek in de toekomst (planjaar 2030) aanmerkelijk toenemen. De bereikbaarheid van oostelijk Veenendaal en de leefbaarheid rondom de Rondweg-Oost komen hiermee verder onder druk te staan. Provincie Utrecht en gemeente Veenendaal zien dit beide als een probleem waarvoor oplossingen gezocht moeten worden.

Gedeputeerde Staten van provincie Utrecht hebben hierom op 17 januari 2017 besloten een planstudie te starten om de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde van Veenendaal nader te onderzoeken. Een planstudie wordt gestart om oplossingen te verkennen en tot een voorkeursalternatief te komen. De inhoudelijke basis voor dit besluit is de rapportage Second Opinion Rondweg-Oost Veenendaal (Sweco, 14 dec. 2016). Vervolgens is door provincie Utrecht in overleg met gemeente Veenendaal een Plan van Aanpak en een planning voor deze planstudie opgesteld.

De opzet van de planstudie volgt de stappen die landelijk zijn vastgelegd voor dergelijke projecten, zoals procedures in het kader van het MIRT (rijksinfrastructuur en andere grote rijksplannen). Hierbij is een aantal stappen te onderscheiden:

1. Vaststellen dat er een probleem is dat om een oplossing vraagt.
2. Vaststellen van alle mogelijke oplossingsrichtingen (van klein en lokaal naar groot en regionaal).
3. Selectie van meest kansrijke oplossingsrichtingen/alternatieven (zeef 1).
4. Analyse van kansrijke alternatieven en een bestuurlijke keuze van een voorkeursalternatief (zeef 2).
5. Besluitvorming: juridische vaststelling van het voorkeursalternatief met mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

De eerste stap is doorlopen met de hiervoor genoemde Second Opinion. Hierin zijn de volgende conclusies getrokken:

- Er is sprake van doorstromingsproblemen op het noordelijk deel van de Rondweg-Oost tussen de Wageningse laan en de A12 waardoor de bereikbaarheid van met name oostelijk Veenendaal en de onderlinge bereikbaarheid van de regio's Food Valley en Rivierenland onder druk staan.
- Er zijn afwikkelings- en bereikbaarheidsproblemen op de kruisingen van de Rondweg-Oost met (vooral) de Prins Clauslaan en Wageningse laan en op het wegvak tussen de Wageningse laan en de A12.
- Er is een verkeersveiligheidsprobleem bij de kruising met De Smalle Zijde.

In deze fase van de planstudie zijn de conclusies uit de Second Opinion op basis van berekeningen met nieuwe, recente verkeersmodellen geactualiseerd. Dit is toegelicht in hoofdstuk 3.

De tweede stap is gestart op 11 april 2017 tijdens een informatieavond voor alle belanghebbenden en geïnteresseerden met de inventarisatie van alle denkbare varianten voor de oplossing van de verkeersproblematiek in oostelijk Veenendaal. Hierbij golden geen beperkingen wat betreft haalbaarheid of kansrijkheid. De geïnventariseerde oplossingsrichtingen zijn beschreven in hoofdstuk 4.

Stap drie is 'zeef 1', waarbij de geïnventariseerde denkbare varianten (inclusief de 'nul'-variant: niets doen) zijn afgewogen op basis van de volgende criteria:

- Verkeer: oplossend vermogen.
- Verkeer: effecten elders op het wegennet.
- Ladder van Verdaas.
- Leefbaarheid: Geluid & Luchtkwaliteit.
- Leefbaarheid: verkeersveiligheid en sluipverkeer.
- Natuur.
- Planologische aspecten.
- Kosten/financierbaarheid.

Stap twee en drie zijn beschreven in de rapportage Verkenning Zeef 1 Rondweg-Oost te Veenendaal (Sweco, september 2017).

De conclusie van zeef 1 luidt als volgt:

Op basis van de analyse wordt voorgesteld om alleen het nul-alternatief (geen maatregelen) en alternatief 1 (uitbreiden capaciteit van de bestaande Rondweg-Oost) nader uit te werken in zeef 2. Tevens wordt voorgesteld om een plan van aanpak voor de uitwerking van maatregelen uit de treden 3 tot en met 5 van de Ladder van Verdaas op te stellen en uit te werken. Dit laatste wordt ongeacht de uitkomst van zeef 2 gedaan.

De volgende varianten zijn uitgewerkt in zeef 2:

- 2 maal 2 rijstroken op maaiveld met een robuuste aanpassing van de kruispunten (in Zeef 1 variant 1B);
- 2 maal 2 rijstroken deels verdiept (ter plaatse van de kruisingen bij de Wageningse laan en de Prins Clauslaan). (in Zeef 1 variant 1C);
- 2 maal 2 rijstroken over grotere lengte verdiept en deels overkapt.

Het uiteindelijk te kiezen voorkeursalternatief kan bestaan uit onderdelen van deze varianten en hoeft dus niet exact met één van deze uitgewerkte varianten overeen te komen.

In zeef 2 zijn deze drie varianten verder uitgewerkt en vergeleken met het nul-alternatief; geen aanpassing van infrastructuur. Deze rapportage beschrijft de resultaten van deze zeef 2, als stap 4 in de hierboven geschetste aanpak.

1.2 Opzet van zeef 2

In zeef 2 zijn als eerste stap de hiervoor genoemde drie varianten nader ontworpen. Dit ontwerpproces is toegelicht in hoofdstuk 2. Vervolgens zijn nadere effectanalyses uitgevoerd en is een kostenraming van de varianten opgesteld.

In zeef 2 is opnieuw gekeken naar het oplossend vermogen van de varianten om de doelstellingen van het project te realiseren. Deze doelstellingen zijn een verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van vooral de oostzijde van Veenendaal.