



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Aansluiting Groenpoort, Veenendaal-oost

Gemeente Veenendaal

Datum: 6 mei 2022

Projectnummer: 210433

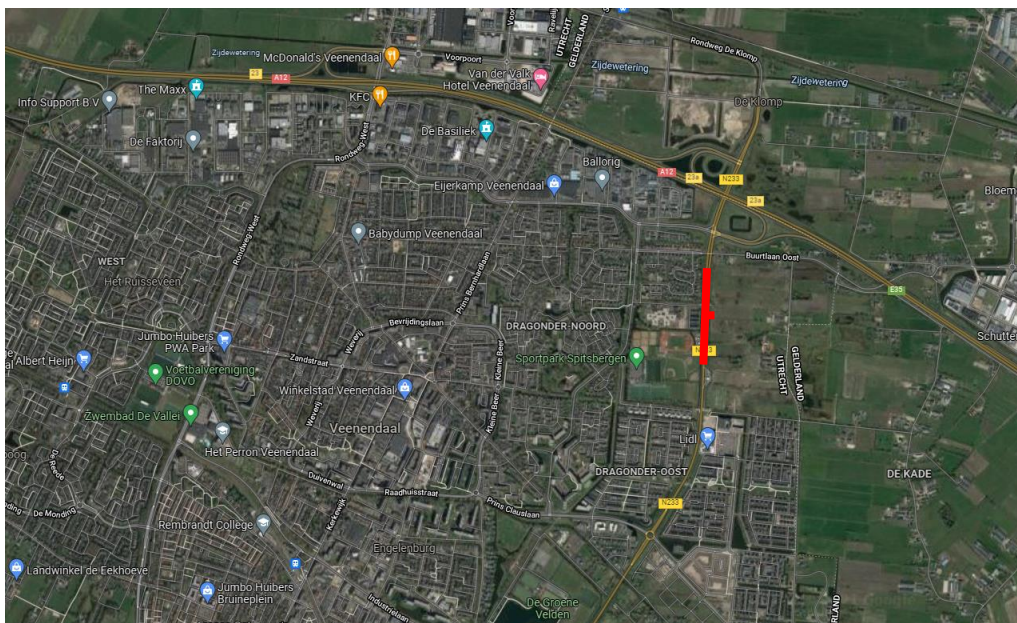
INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.1	De m.e.r.-beoordeling	4
2	Kenmerken van het project	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Beschrijving van het plan	7
2.4	Overige kenmerken van het plan	8
3	Plaats van het plan	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Het bestaande grondgebruik	10
3.3	Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	10
4	Kenmerken van het potentiële effect	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Natuur	15
4.3	Verkeer	17
4.4	Geluid	19
4.5	Luchtkwaliteit	22
5	Conclusie	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Veenendaal-oost wordt de wijk 'Groenpoort' ontwikkeld, het betreft een toevoeging van 970 woningen. Eén van de ontsluitingen van de nieuwe wijk vindt plaats aan de Rondweg-Oost (N233). De Rondweg-Oost is een belangrijke verkeersverbinding welke zorgt voor de ontsluiting van Veenendaal en loopt van de Cuneraweg in het zuiden tot de A12 ten noorden van Veenendaal.



Plangebied weergegeven als een rode lijn (bron: google.maps)

Op dit moment gelden voor het plangebied de bestemmingsplannen 'Woongebieden 2018' met de daarbij horende 'Correctieve Herziening Woongebieden 2018', alsmede de bestemmingsplannen 'Parapluplan 2020', 'Oostelijke rondweg' en 'Veenendaal Oost', deelplan Groenpoort. Het plan is niet mogelijk binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Om het plan te realiseren moet de uitvoerbaarheid onderzocht en aangetoond worden. Hiervoor moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

In de toelichting van het bestemmingsplan moet de haalbaarheid van de ontwikkeling worden aangetoond en in dat kader vindt toetsing plaats aan van toepassing zijn de wetgeving. Uit toetsing van de ontwikkeling aan de m.e.r.-wetgeving, blijkt dat de beoogde ontwikkeling is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie D.1.2 in de bijlage van het Besluit m.e.r., namelijk 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg'. Het onderhavige project blijft onder de bij deze activiteit genoemde drempelwaarden, die in paragraaf 1.2 nader worden besproken. Vanwege het feit dat onder de drempelwaarden wordt gebleven, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

Voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan, dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer. Het bevoegde gezag neemt de beslissing of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een MER moet worden doorlopen.

Voor de gehele verbreding van de Rondweg-Oost wordt een MER doorlopen, de aansluiting op Groenpoort en het tracé van de N233 dat daarbij hoort is echter korter dan de aangegeven drempelwaarde welke gegeven is in de D lijst van de bijlage bij het Besluit m.e.r., zodoende wordt voor onderhavig plan enkel een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze kan tevens worden gebruikt als aanmeldingsnotitie. Op basis van deze aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag de gevolgen beoordelen van het project en de beslissing nemen of er een m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is in het kader van dit project.

1.1 De m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) is een hulpmiddel om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De wettelijke basis voor de m.e.r. is de Wet milieubeheer. In de uitvoeringswetgeving, het Besluit m.e.r., staat wanneer een m.e.r. of (vormvrije) m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De activiteit die het project mogelijk maakt, de omvang ervan en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat of sprake is van m.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven.



Schema m.e.r.-plicht vanwege Besluit m.e.r. (Bron: www.infomil.nl)

Bovenstaande afbeelding laat zien dat wanneer een besluit over een activiteit die qua omvang boven de C-drempel blijft voor dat besluit een m.e.r.-plicht geldt. Tussen de C- en D-drempel geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Onder de D-drempel moet het bevoegd gezag via een vormvrije beoordeling nagaan of een formele m.e.r.-beoordeling nodig is.

In een m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Ook in de vormvrije m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Deze beoordeling is qua inhoud

vormvrij. Als belangrijke nadelige gevolgen niet zijn uit te sluiten, dan moet de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. Uiteraard kan ook direct voor een m.e.r. gekozen worden.

Sinds een wetswijziging, waarmee een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn is geïmplementeerd, is ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan regels gebonden. De toetsingscriteria lagen al vast, maar nu zijn er ook procedureregels. Voorafgaand aan de besluitvorming over het besluit, moet een aanmeldingsnotitie worden ingediend bij het bevoegd gezag. Op grond van de inhoud van deze notitie moet het bevoegd gezag binnen zes weken gemotiveerd oordelen of voor de activiteit een MER moet worden opgesteld. Dit besluit hoeft niet openbaar te worden gemaakt. Wel zal in het ontwerp van het besluit aan deze m.e.r.-beoordelingsbeslissing moeten worden toegelicht.

Voor plannen, die een kader vormen voor een activiteit waarvoor op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r. een m.e.r. moet worden doorlopen dan wel een formele m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd, moet een planMER worden opgesteld.

Toetsing aan Besluit m.e.r.

Onderhavig project wordt als een activiteit genoemd in bijlage onderdeel D van het Besluit m.e.r. Categorie D.1.2 betreft namelijk 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg'. De drempelwaarde is als volgt geformuleerd: "in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

De voorgenoemde ontwikkeling voorziet in de verbreding van de weg met een tracélengte van 500 meter.

Gezien het voorgaande blijft onderhavige activiteit onder de drempelwaarde en kan volstaan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Doel vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is het geven van inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit aan het bevoegd gezag. Er wordt in een vormvrije m.e.r.-beoordeling een antwoord gegeven op de vraag of er vanwege de uitvoering van de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In voorliggend rapport wordt inzicht gegeven in de milieueffecten en daarmee vormt dit rapport de benodigde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het rapport is de aanmeldingsnotitie waarmee het college een m.e.r.-beoordelingsbeslissing wordt gevraagd over het bijbehorende bestemmingsplan.

Criteria voor toetsing

In het voorliggend rapport wordt op de milieueffecten van het voornoemde project ingegaan, waarbij, conform artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. juncto de leden 1 tot en met 3 van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer, ingezoomd wordt op de volgende onderdelen:

- kenmerken van de activiteit;
- plaats waar de activiteit wordt verricht;
- kenmerken van de gevolgen van de activiteit.

Aan de hand van de behandeling van deze criteria wordt onderzocht of voor de ontwikkelingen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

1.2 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgen vier hoofdstukken waarin nader wordt ingegaan op het onderhavige plan en de eventuele milieugevolgen. Navolgend wordt ingegaan op de kenmerken van het plan in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 wordt de plaats van het plan beschreven. In hoofdstuk 4 komen de kenmerken van het potentiële effect aan bod. Het rapport wordt met een eindconclusie in hoofdstuk 5 afgesloten.

2 Kenmerken van het project

2.1 Inleiding

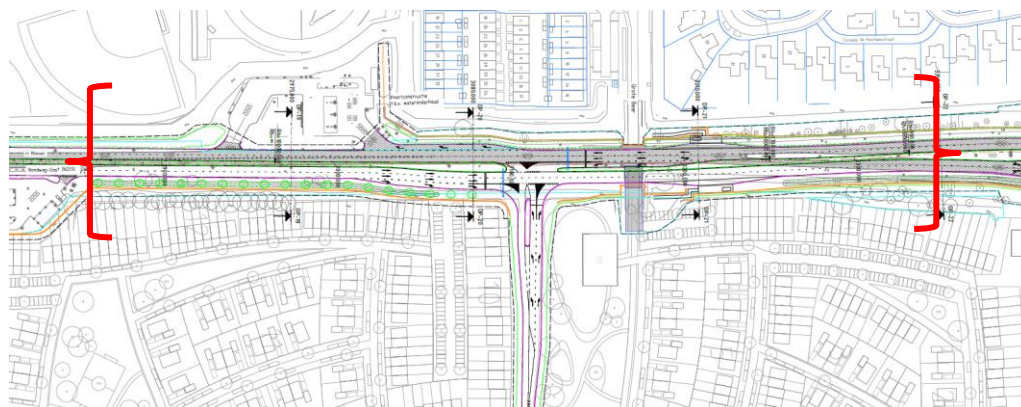
In dit hoofdstuk worden de kenmerken van het plan besproken. De aard en de omvang van het project worden in beeld gebracht. Ook wordt gekeken naar overige aspecten: cumulatie, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en de risico op ongevallen.

2.2 Beschrijving van het plan

Door de aanleg van de nieuwe wijk Groenpoort in Veenendaal-oost welke aangesloten wordt op de N233, wordt het noordelijk deel van de Rondweg-Oost meer belast en is een verbreding om een goede doorstroom van het verkeer te behouden noodzakelijk.

De aanleg van de nieuwe wijk Groenpoort zal zorgen voor een extra verkeersgeneratie. Om de toename in verkeer op te kunnen vangen zal de Rondweg-Oost verbreedt worden. De aansluiting met Groenpoort bestaat uit een kruispunt dat is voorzien van verkeerslichten zodat een goede doorstroom van het verkeer gereguleerd kan worden.

In navolgende afbeelding is een indelingstekening weergegeven waarbij het plangebied is aangegeven tussen de rode accolades. De breedte van het plangebied wordt bepaald door de te realiseren geluidwering, in navolgende afbeelding aangegeven met de oranje kleur. De geluidwering valt binnen het plangebied.



Uitsnede ontwerp voorkeursvariant Rondweg-Oost Veenendaal (bron: provincie Utrecht)

2.3 Omvang van het project

Het traject van onderhavig plan heeft een lengte van 500 meter. Binnen dit tracé wordt de twee keer één rijstrook verbreedt naar twee keer twee rijstroken. In het midden van het tracé wordt een kruispunt met verkeerslichten aangelegd waar de wijk Groenpoort wordt aangesloten op de N233. Hier is sprake van een uitvoegstrook richting de wijk Groenpoort vanuit beide rijrichtingen.

2.4 Overige kenmerken van het plan

2.4.1 Cumulatie met andere projecten

Naast onderhavig plan waar de aansluiting op de wijk Groenpoort wordt gerealiseerd en het aansluitende tracé van de N233 wordt verbreedt, wordt in de toekomst ook de wijk Groenpoort ontwikkeld en de gehele Rondweg-Oost (N233) verbreedt.

De verkeersgeneratie welke de realisatie van de wijk Groenpoort met zich meeneemt zal grotendeels via de N233 ontsloten worden. Hier is al reeds een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor opgesteld waarin is geconcludeerd dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de meeste milieuaspecten geldt dat er geen effect optreedt. Uitsluitend voor wat betreft natuur (soortenbescherming) zijn er mogelijk negatieve milieueffecten, maar die zijn zeer gering en niet als een belangrijk negatief milieueffect te kwalificeren. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-procedure is daarom niet nodig.

Voor de verbreding van de gehele Rondweg-Oost (N233) wordt een MER doorlopen. Een aantal onderzoeken welke uitgevoerd zijn voor de MER zijn eveneens gebruikt voor onderhavige vormvrije m.e.r.-procedure.

2.4.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Natuurlijke hulpbronnen zijn alle in de natuur aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn. Naast natuurlijke grondstoffen, die in productieprocessen gebruikt worden, maken hulpbronnen (economische) activiteiten mogelijk (deze worden daarbij niet verbruikt). De toetsing in deze paragraaf blijft beperkt tot het gebruik van natuurlijke hulpbronnen die binnen dan wel in de directe nabijheid van het plangebied voorkomen.

Tijdens de realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt tijdelijk gebruikgemaakt van brandstof, elektriciteit, eventueel spoelwater en eventueel grond bij de graafwerkzaamheden. De precieze hoeveelheden en te gebruiken bouwstoffen zijn op dit moment nog niet inzichtelijk te maken.

De nieuwe functies binnen het plan maken geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen in de directe nabijheid van het plangebied.

In het geheel legt het plan hiermee geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.

2.4.3 Productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder

Tijdens de tijdelijke realisatie van de verbreding van de N233 en de aansluiting op Groenpoort wordt gewerkt met stikstof- en fijnstof-emitterende materieel (machines, etc.). Hiernaast zullen de aanlegwerkzaamheden in beperkte mate gepaard gaan met afvalstoffen (zoals overtollig bouwmaterialen) en hinder (bijv. geluid). Verder vindt geen productie plaats die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

De beoogde ontwikkeling heeft een verkeersaantrekkende functie. Er is daarom sprake van mogelijke effecten op het gebied van geluid, lucht en verkeer (bijvoorbeeld hinder, doorstroming, veiligheid).

2.4.4 *Risico van ongevallen*

Onderhavig plan vormt in algemene zin geen bijzonder risico voor de omgeving. Het plan brengt geen wezenlijke risico's met zich mee.

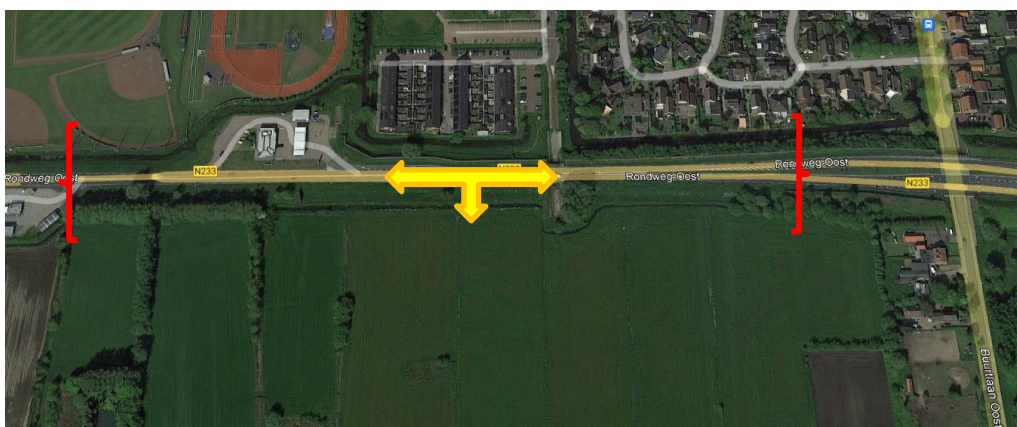
3 Plaats van het plan

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

3.2 Het bestaande grondgebruik

Het plangebied ligt ten oosten van Veenendaal. Het plangebied is reeds in gebruik als weg, de Rondweg-Oost (N233). Door de verbreding zal een deel van de bestaande berm gebruikt worden voor de realisatie van extra rijstroken. Ook de geluidwering wordt in de huidige berm gerealiseerd.



Het plangebied is gelegen tussen de rode accolades, de aansluiting op Groenpoort is aangegeven met de gele pijl (bron: google.earth)

3.3 Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

3.3.1 Inleiding

Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden.

Het resultaat van de analyse wordt hierna beknopt gepresenteerd. Wanneer er een grote relevantie is voor de in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling centraal staande ingrepen, wordt er een toelichting gegeven.

3.3.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

In de navolgende tabel is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de Richtlijn.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van het projectgebied is geen wetlandgebied aanwezig.
Kustgebieden		Het plangebied ligt niet in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is niet gelegen in een berg- of bosgebied.
Reservaten en natuurparken: Nationale Landschappen Nationale parken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte Nationale Parken zijn onderdeel van de EHS.	Het projectgebied in een Nationaal Landschap (zie verder 1), maar niet in een Nationaal Park.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	In de omgeving van het projectgebied ligt een Natura 2000-gebied (zie verder onder 2).
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieuriichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, kaderrichtlijn water)	Het projectgebied ligt niet in een gebied waar op basis van communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.
Gebieden met hoge bevolkingsdichtheid		Het projectgebied is niet gelegen in een gebied met hoge bevolkingsdichtheid.
Landschappen van historisch belang cultureel belang beschermde stads- en dorpsgezichten archeologisch belang	Verdrag van Valletta Monumentenwet Gemeentelijk landschapsontwikkelingsplan	Er bevinden zich geen historische structuren of wegen binnen het plangebied. Ook zijn er in het plangebied geen Rijks- en/of gemeentelijke beschermde monumenten of anderszins karakteristieke panden aanwezig.

1. Nationaal Landschap

Een Nationaal Landschap is een gebied in Nederland waarvan is aangegeven dat er zich een unieke combinatie van agrarisch gebied, natuur en cultuurhistorie bevindt. In de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM uit 2004 zijn ze als zodanig aangewezen.

In de twintig nationaal landschappen zijn natuur en oude cultuurelementen bewaard gebleven en in tegenstelling tot een Nationaal Park biedt het ook plaats voor wonen, landbouw en kleinschalige bedrijven.

De provinciale verordening geeft aan dat een ontwikkeling mogelijk is als de kernkwaliteiten van een Nationaal Landschap niet worden aangetast. Het plangebied valt in het Landschap Gelderse Vallei.

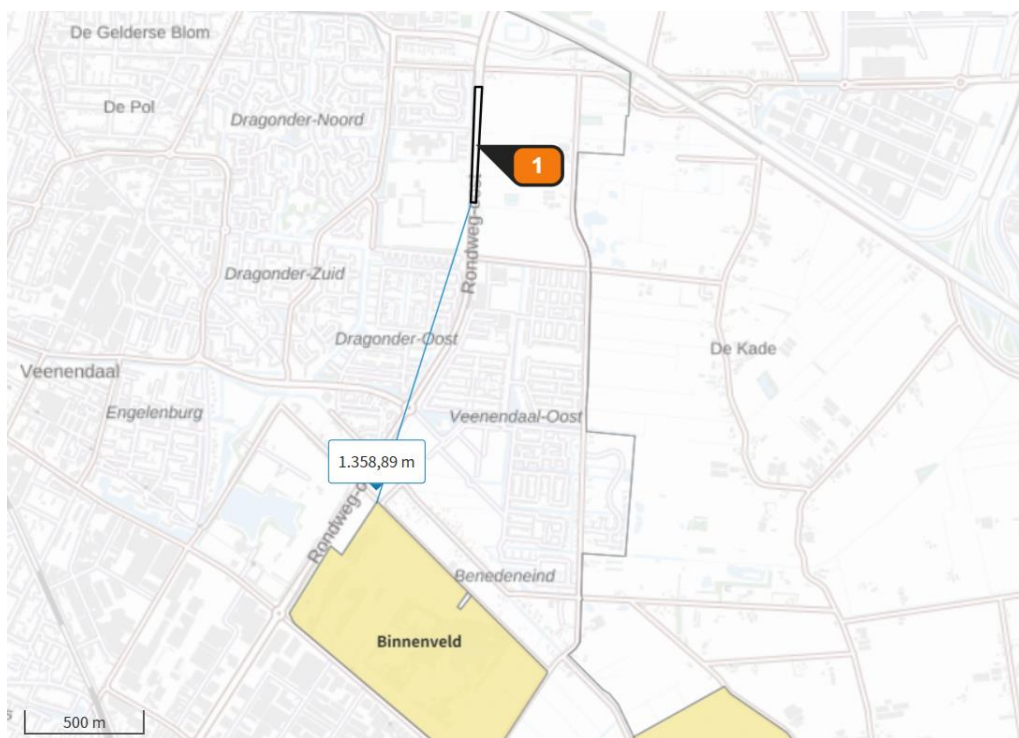
de kernkwaliteiten van de Gelderse Vallei zijn door de provincie Utrecht als volgt geformuleerd:

- Rijk gevarieerde kleinschaligheid.
- Stelsel van beken, griften en kanalen.
- Grebbelinie.
- Overgang van stuwwal naar vallei (luwe flank).

Het project is niet tegenstrijdig met deze kernkwaliteiten. Van een negatief milieueffect is dus geen sprake. Dit aspect wordt daarom in hoofdstuk 4 niet nader onderzocht.

2. Natura 2000-gebied

Natura 2000 is het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Deze richtlijnen geven aan welke typen natuur en welke soorten beschermd moeten worden. De lidstaten wijzen daarvoor speciale beschermingszones aan en moeten instandhoudingsmaatregelen nemen om deze gebieden te beschermen.



Globale ligging van het plangebied (aangegeven met oranje 1) ten opzichte van Natura 2000-gebied 'Binnenveld'.

Het plangebied ligt op circa 1,3 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied 'Binnenveld'. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over stikstof is het momenteel voor ruimtelijke ontwikkelingen noodzakelijk aan te tonen dat er op het gebied van stikstof geen sprake is van significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden.

Vanwege een toename in verkeersbewegingen zal er een toename van stikstofuitstoot zijn. De effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt nader onderzocht in hoofdstuk 4.

3.3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebiedstypen die specifiek zijn genoemd in bijlage III van de Richtlijn, is getoetst aan de gevoelige gebieden op grond van overig nationale of provinciale wetgeving of beleid.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)	Provinciale verordening	Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS),
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is mogelijk geschikt voor beschermde soorten (zie verder onder 3).
Weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied	Provinciale verordening	Het projectgebied ligt niet in een beschermingsgebied voor weidevogels.
Stiltegebied	Wet milieubeheer Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een stiltegebied.
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.
Milieubeschermingsgebieden voor grondwater	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

3. Beschermde soorten

Gelet op het karakter van het besluitgebied en haar omgeving kunnen mogelijk beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn, dit aspect wordt daarom in hoofdstuk 4 nader onderzocht.

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de activiteiten. In dit hoofdstuk gaat het om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken. Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Voor alle thema's geldt dat conform de Europese richtlijn gelet wordt op de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect. Tevens wordt aandacht besteed aan de mogelijke cumulatieve effecten op de diverse aspecten als gevolg van de komst van de woningen.

Hoofdstuk 2 laat zien dat het plan de verbreding van de Rondweg-Oost en de aansluiting naar Groenpoort betreft. Dit is een herontwikkeling die zorgt voor de aantrekking van verkeer.

Hoofdstuk 3 laat zien dat de omgeving van het plangebied een beperkt aantal kwetsbaarheden kent. Zo kunnen beschermde dier- of plantensoorten in het plangebied aanwezig zijn.

Nader te beoordelen aspecten

Op basis van de voorgaande twee hoofdstukken worden de volgende milieuaspecten in dit hoofdstuk nader behandeld:

Natuur (soortenbescherming en gebiedsbescherming): Het plan kan wat betreft soortenbescherming leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde flora en fauna. Vanuit de gebiedsbescherming zijn mogelijk negatieve milieueffecten als gevolg van stikstofdepositie te verwachten.

Verkeer: De nieuwe ontwikkeling zal leiden tot een toename van het (gemotoriseerde) verkeer. Er zal nader worden beoordeeld of sprake is van negatieve (milieu-)effecten op het gebied van doorstroming en veiligheid.

Geluidshinder: Het plan heeft een verkeersaantrekkende werking en maakt ook maatschappelijke functies mogelijk. Derhalve leidt het mogelijk ook tot een toename van geluidshinder (door verkeer) op de omgeving.

Luchtkwaliteit: De toename van het verkeer kan leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Aspecten waarbij op voorhand geen effecten zijn te verwachten

Van de overige milieuaspecten wordt op basis van de beoordeling van de kenmerken het concrete plan en de bestaande situatie zoals omschreven in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten. Om alle aspecten nog kort langs te lopen:

Externe veiligheid: De functies in onderhavig plan leiden niet tot externe veiligheidseffecten.

Cultuurhistorie: De verbreding van de weg leidt niet tot een negatief effect op deze landschappelijke structuur. Langs de weg staan geen bijzondere landschappelijke elementen die door de verbreding worden aangetast. Het tracé van de rondweg N233

verandert niet, maar wordt alleen verbreedt. De functies in onderhavig plan leiden niet tot negatieve effecten van cultuurhistorische waarden.

Bodem: Onderhavig plan bevat geen onderdelen die mogelijk bedreigend zijn voor de bodem.

Water: Er wordt met onderhavig plan verharding toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Echter wordt de waterhuishouding getoetst, en wordt genoeg infiltratiecapaciteit gerealiseerd om wateroverlast te voorkomen. Ook realiseert onderhavig plan geen functies die de grondwaterkwaliteit verslechteren. Negatieve milieueffecten worden niet verwacht.

Archeologie: Op de archeologische verwachtingskaart heeft het plangebied geen of lage archeologische verwachting. Ter plaatse van de zones met een lage archeologische verwachting is de kans klein dat eventuele archeologische resten worden verstoord. Hier zal dan ook geen vervolgonderzoek noodzakelijk zijn. Dit geldt onder andere voor de aansluiting Groenpoort, maar ook voor werkzaamheden die binnen de bestaande wegtaluds zelf gepland zijn. Negatieve milieueffecten op eventueel aanwezige archeologische waarden zijn niet te verwachten.

De voorgaande aspecten worden daarom in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nader besproken.

Opzet van de beoordeling

De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is met name gebaseerd op algemeen beschikbare informatie, onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeven van bestemmingsplan 'Veenendaal-oost, deelplan Groenpoort' en onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van de verbreding van het gehele traject van de N233. Hierin is eveneens de aansluiting op Groenpoort als variant meegenomen.

4.2 Natuur

4.2.1 Huidige situatie

De planlocatie bestaat uit het bestaande wegtracé van de Rondweg-Oost (N233) en de bijbehorende bermen. In de bermen zijn bomen, struweel en een watergang aanwezig. Voor de aanleg van de verbreding, het kruispunt voor de aansluiting naar Groenpoort en de geluidswering worden de bomen en het struweel mogelijk gekapt en de watergang gedicht.

Deze bomen, struwelen en watergang kunnen van belang zijn als verblijfplaats en leefgebied voor broedende vogels, vleermuizen, marters en amfibieën (poelkikker, heikikker). Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de functie van het plangebied voor deze soorten nader onderzocht.



Aanwezige bomen, struweel en watergang

4.2.2 Effecten ontwikkeling soortenbescherming

Tauw heeft een achtergrondrapport natuur¹ en een nader ecologisch onderzoek² uitgevoerd. Navolgend worden kort de conclusies van de quick scan uiteengezet.

Achtergrondrapport natuur

De Oostelijke Rondweg Veenendaal leidt mogelijk tot het kappen van bomen en struweel binnen de projectgrenzen. Deze bomen en struwelen kunnen van belang zijn als verblijfplaats en leefgebied voor broedende vogels, vleermuizen, marters en amfibieën (poelkikker, heikikker). Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de functie van het plangebied voor deze soorten nader onderzocht. Hierdoor kunnen mitigerende maatregelen worden genomen om effecten te voorkomen. Gelet de mogelijk aanwezige soorten en de beschikbare effectieve mitigerende maatregelen is alleen sprake van een tijdelijk negatief effect. Dit criterium is daarom als licht negatief beoordeeld.

Nader ecologisch onderzoek

Ontheffing is nodig voor het rooien van het struweel voor de steenmarter. Ontheffing wordt alleen verleend als voldoende maatregelen worden genomen om negatieve effecten te voorkomen.

Voor het uitvoeren van de ontwikkeling is een ontheffing nodig voor de gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Negatieve effecten dienen te worden voorkomen, hiervoor dienen mitigerende maatregelen te worden opgenomen in een mitigatieplan. Er zijn maatregelen nodig om negatieve effecten voor de poelkikker zo veel mogelijk te beperken. Hierbij moet gedacht worden aan het werken buiten kwetsbare perioden en in een langzaam tempo de graafwerkzaamheden uitvoeren.

¹ Tauw, Achtergrondrapport Natuur, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R001-1271416AIH-V02-nda. 9 april 2020

² Tauw. Nader ecologisch onderzoek N233 Veenendaal. R018-1271416HLB-V02-rlk-NL, 16 december 2020

4.2.3 Effecten ontwikkeling gebiedsbescherming

Om de verkeerssituatie en ontsluiting van de woonwijk Groenpoort te verbeteren, wordt de 'westelijke aansluiting' gerealiseerd. Dit betreft een verbinding om de woonwijk op de daaraan grenzende Rondweg-oost te ontsluiten. Om de gevolgen van stikstofuitstoot in beeld te brengen is er een stikstofanalyse³ uitgevoerd.

Gelet op de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de aard van het plan/project is uitsluitend een nadere beoordeling van stikstofdepositie-effecten relevant. Overige verstoringaspecten zijn uitgesloten. Door de 'westelijke aansluiting' zullen ook uitsluitend verkeersstromen wijzigen.

In dit onderzoek zijn de effecten van stikstof voor wat betreft de gebruiksfase als de aanlegfase onderzocht. Geconcludeerd kan worden dat met de aanleg en ingebruikname van de westelijke aansluiting op de rondweg geen stikstoftoename plaatsvindt op stikstofgevoelige habitats in enig Natura 2000-gebied. De uitkomst is maximaal 0,00 mol N/ha/jaar. Er is voor de gebruiksfase zelfs sprake van een (zeer kleine) afname van depositie op de naastgelegen N2000-gebieden.

Dit betekent dat gelet op de gebruiksfase als de aanlegfase het bestemmingsplan niet kan leiden tot significante gevolgen op de Natura 2000-gebieden. Het plan kan dan ook in overeenstemming met artikel 2.7 lid 1 Wnb worden vastgesteld. Een passende beoordeling is niet aan de orde.

Nu de westelijke aansluiting niet kan leiden tot significante gevolgen, geldt er geen natuurvergunningplicht. Er hoeft geen natuurvergunning als bedoeld in artikel 2.7 lid 2 Wnb te worden aangevraagd. Nader onderzoek vanwege het gebiedsbeschermingsrecht is niet aan de orde.

4.2.4 Conclusie

Het aspect natuur zorgt niet voor een negatief milieueffect.

4.3 Verkeer

4.3.1 Huidige situatie

De planlocatie bestaat uit het bestaande wegtracé van de Rondweg-Oost (N233). Het tracé is dubbelbaans met twee keer één rijstrook in beide richtingen.

4.3.2 Effecten ontwikkeling

Voor het verbreden van de Rondweg-Oost en de aansluiting op groenpoort is door Tauw een verkeer en verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd⁴.

³ Gemeente Veenendaal. Stikstofanalyse aansluiting Groenpoort op Rondweg-oost. 2022\40145, 11 april 2022

⁴ Tauw, Achtergrondrapport Verkeer, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R009-1271416LVR-V03-agv-NL. 11 augustus 2020

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling is ingeschat met behulp van het regionale verkeersmodel van de provincie Utrecht. Dit verkeersmodel is opgesteld en toegepast voor de beoogde verbreding van de N233 (Rondweg Oost). Uit dit verkeersmodel blijkt dat de totale verkeersgeneratie - als gevolg van de ontwikkeling van 970 woningen in Groenpoort - 6.713 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag bedraagt, ofwel circa 6,9 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal. Dit sluit aan bij de cijfers die het CROW hanteert voor de gemiddelde verkeersgeneratie van woningen.

Doorstroming

Een aansluiting van Groenpoort op de N233 heeft nauwelijks effect op de doorstroming. De doorstroming wijzigt niet of nauwelijks op de wegvakken rondom aansluiting Groenpoort en ook op het nieuwe kruispunt is de doorstroming goed. Uiteraard zal het verkeer op de N233 wel een extra kruispunt met verkeerslichten passeren en daar moeten wachten als het verkeerslicht op rood staat.

Verkeersveiligheid

Het belangrijkste effect is de verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar de N233. Hierdoor neemt de kans op ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsen en voetgangers) af. Op de N233 zelf zijn de effecten deels positief en deels negatief. Waarschijnlijk is het netto effect op de N233 neutraal. De weg zelf wordt niet veiliger, maar faciliteert wel de hoeveelheid (extra) verkeer.

Op basis van bovenstaande synthese wordt geconcludeerd dat de aansluiting op Groenpoort, welke een extra kruispunt met verkeerslichten op een weg met hoge snelheden heeft, een grotere kans heeft op (ernstige) ongevallen door roodlichtnegatie.

Bereikbaarheid woon- en werkgebieden

Er zijn twee trajecten met in de avondspits een overschrijding van de reistijdfactor. In de ochtendspits met aansluiting Groenpoort zijn op drie trajecten overschrijdingen van de streefwaarde. Omdat in de reistijdfactor in de avondspits sterk verbetert, maar er nog wel overschrijdingen van de streefwaarde blijven, wordt geconcludeerd dat de bereikbaarheid van woon-/werkgebieden licht verbetert.

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt bepaald door te kijken naar de doorstroming van het busvervoer. Dit wordt gedaan voor wegen op bus routes (dienstregeling 2019-2020) waar de I/C-verhoudingen substantieel veranderen. Geconcludeerd wordt dat de grootste verbeteringen plaats vinden op de N233 in Veenendaal.

Voor de bereikbaarheid met de fiets wordt gekeken naar de aspecten oversteekbaarheid en kwaliteit van het fietsnetwerk. Het effect op de oversteekbaarheid van fietsers en de kwaliteit van het fietsnetwerk wordt bepaald voor de kruispunten op de N233 die van vormgeving of type veranderen en wegvakken (met fietsers) waarvan het ontwerp wijzigt.

Uit bovenstaande analyses blijkt voor het openbaar vervoer, dat de situatie op veel plekken niet wezenlijk verandert, dat er op een paar plekken aanzienlijke verbeteringen optreden. Voor de bereikbaarheid met de fiets zijn er geen effecten. Geconcludeerd wordt dat de netto effecten op bereikbaarheid met openbaar vervoer en bus licht positief zijn.

4.3.3 Conclusie

Het aspect verkeer en verkeersveiligheid zorgt niet voor een negatief milieueffect.

4.4 Geluid

4.4.1 Huidige situatie

De planlocatie bestaat uit het bestaande wegtracé van de Rondweg-Oost (N233). Aan de westelijke zijde van het tracé is geluidswering aanwezig. Aan de oostelijke zijde wordt in de toekomst de wijk Groenpoort gerealiseerd. Het nieuwe kruispunt in het midden van het tracé voorziet in de aansluiting op de toekomstige wijk Groenpoort.

4.4.2 Effecten ontwikkeling

Voor het verbreden van de Rondweg-Oost en de aansluiting op groenpoort is door Tauw een geluidsonderzoek uitgevoerd⁵.

Aantal gehinderden

Specifiek ten gevolge van de gewijzigde N233 is een beperkte toename van het aantal gehinderden berekend. In het onderdeel geluidsbelaste locaties is nader ingegaan op de locaties waar wijzigingen in de geluidsbelasting optreden.

Aantal slaapverstoorden

Specifiek ten gevolge van de gewijzigde N233 is een beperkte toename van het aantal ernstig slaapverstoorden berekend. In het onderdeel geluidsbelaste locaties is nader ingegaan op de locaties waar wijzigingen in de geluidsbelasting optreden.

Aantal geluidsbelaste locaties

In navolgende tabel is een overzicht weergegeven van het aantal geluidsgevoelige locaties per geluidsklasse. Daarbij is inzichtelijk gemaakt voor hoeveel locaties geluidsbelastingen zijn berekend die hoger zijn dan 50 dB en hoger dan 65 dB.

⁵ Tauw, Achtergrondrapport Geluid, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R003-1271416LVR-V03-nda-NL. 23 juni 2020

Omschrijving	Referentiesituatie	Plansituatie met aansluiting Groenpoort
71 dB en hoger	0	0
66-70 dB	1.159	1.062
61-65 dB	3.648	3.420
56-60 dB	1.857	2.164
51-55 dB	1.473	1.496
46-50 dB	3.030	2.922
41-45 dB	4.557	4.604
Aantal bestemmingen > 50 dB	8.137	8.142
Effect t.o.v. referentie		+5 (< 1%)
Aantal bestemmingen > 65 dB	1.159	1.062
Effect t.o.v. referentie		-97 (-8%)

Overzicht aantal geluidsbelaste locaties

Het aantal geluidsbelaste locaties met een geluidsbelasting die hoger is dan 50 dB is in vergelijkbaar met de referentiesituatie. Voor het aantal geluidsbelaste locaties hoger dan 65 dB is een afname te verwachten van circa 8 % ten opzichte van de referentiesituatie. Deze afnames zijn met name te zien langs de bestaande hoofdroutes binnen Veenendaal.

Specifiek voor de ontwikkeling Groenpoort is inzichtelijk gemaakt of er nog relevante wijzigingen optreden in het aantal woningen met een geluidsbelasting > 50 dB en > 65 dB. Deze effecten zijn beperkt. Wel komen door de verkeerstoenames woningen in hogere geluidsklassen terecht. Het aantal woningen met een geluidsbelasting > 65 dB neemt daardoor toe met 55. Bij de uitwerking in het kader van het provinciaal inpassingsplan wordt de geluidssituatie nader beschouwd en wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze de geluidsbelasting voor de nieuwe woningen kan worden gereduceerd.

Omschrijving	Referentiesituatie	Plansituatie met aansluiting Groenpoort
71 dB en hoger	0	0
66-70 dB	59	114
61-65 dB	129	75
56-60 dB	82	102
51-55 dB	164	146
46-50 dB	354	375
41-45 dB	348	336
Aantal bestemmingen > 50 dB	434	437
Effect t.o.v. referentie		+3
Aantal bestemmingen > 65 dB	59	114
Effect t.o.v. referentie		+55

Overzicht aantal geluidsbelaste locaties Veenderij en Groenpoort ten gevolge van de N233

Waarneembare wijzigingen in de geluidsbelasting

Van een waarneembare wijziging in de geluidsbelasting is sprake wanneer de geluidsbelasting toe- of afneemt met (afgerond) 2 dB of meer. In voorliggende analyse is daarom de grens van 1,5 dB aangehouden. Voorwaarde bij de beoordeling is wel dat de geluidsbelasting ten minste 50 dB dient te bedragen in de referentiesituatie of in de plansituatie. Dit om te voorkomen dat grote toe- of afnamen beschouwd worden, waarbij sprake is van zeer lage geluidsbelastingen in absolute zin. Het totale aantal geluidsgevoelige bestemmingen bij deze analyse is daardoor lager dan bij het totale aantal geluidsgevoelige bestemmingen per geluidsklasse. Het aantal adressen waarvoor sprake is van een waarneembare wijzigingen in de geluidsbelasting is relatief beperkt. De effecten voor dit aspect zijn dan ook neutraal beoordeeld.

Rondom de Rondweg is voor een 14 woningen een geluidstoename berekend van 2 dB. Dit komt enerzijds door de verkeerstoename en anderzijds door de gewijzigde wegligging.

Formele toetsing

Bij de fysieke aanpassing op of aan een weg dient volgens de Wet geluidhinder onderzocht te worden of er sprake is van een juridische reconstructiesituatie. Wanneer de geluidsbelasting in de plansituatie met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de heersende geluidsbelasting, is volgens de Wet geluidhinder sprake van een reconstructiesituatie. Wanneer er sprake is van een reconstructiesituatie volgens de Wet geluidhinder, dienen geluidsreducerende maatregelen te worden getroffen. Wanneer deze ondoelmatig zijn, kan ontheffing worden aangevraagd voor een hogere waarde, tot een maximum van 68 dB. Daar waar sprake is van een reconstructiesituatie volgens de Wet geluidhinder is onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Mitigerende maatregelen

Voor de mitigerende maatregelen kan worden gedacht aan het toepassen van stille wegdekken en/of geluidsschermen/-wallen. Voor Veenendaal zijn deels al geluidsreducerende wegdekken aanwezig die in de plansituatie ook weer toegepast dienen te worden. Voor Veenendaal dienen met name voor de nieuwe woningbouwontwikkelingen rond de N233 aanvullende geluidsafschermende maatregelen te worden toegepast.

Wanneer maatregelen niet reëel inpasbaar blijken, kan worden overgegaan tot het aanvragen van een hogere waarde. Daarbij is het voor bestaande woningen noodzakelijk om onderzoek te verrichten naar de isolatiewaarde van de bestaande constructie. Wanneer deze isolatiewaarde onvoldoende is, kan het noodzakelijk zijn om voor de betreffende woningen aanvullende maatregelen toe te passen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het plaatsen van isolerend glas.

4.4.3 Conclusie

Het aspect geluid zorgt niet voor een negatief milieueffect.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Huidige situatie

De planlocatie bestaat uit het bestaande wegtracé van de Rondweg-Oost (N233). Het tracé is dubbelbaans met twee keer één rijstrook in beide richtingen. De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing:

- Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Jaargemiddelde concentratie fijn stof $\text{PM}_{2,5}$ ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

De provincie Utrecht streeft ernaar om tevens te voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt deze waarde evenals de norm in de Wet milieubeheer $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor fijn stof zijn de WHO-advieswaarden strenger dan in de Wet milieubeheer. De advieswaarde voor fijn stof PM_{10} bedraagt $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor $\text{PM}_{2,5}$ bedraagt deze $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

4.5.2 Effecten ontwikkeling

De realisatie van de wijk Groenpoort voorziet in de ontwikkeling van maximaal 970 woningen. Uit de resultaten van het door Sweco uitgevoerde onderzoek⁶ blijkt dat langs de ontsluitende wegen van het plangebied en binnen het plangebied, in de onderzochte situaties wordt voldaan aan de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de toekomstige situatie, zoals in navolgende tabel in beeld gebracht. Hiermee voldoet het plan aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Kenmerk	Achtergrondconcentratie (2026, toekomst)	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	19 µg/m ³	40 µg/m ³
fijnstof (PM ₁₀)	22 µg/m ³	40 µg/m ³
zeer fijnstof (PM ₁₀)	13 µg/m ³	25 µg/m ³

Stikstofdioxide en fijnstof toekomstige situatie (Bron: Sweco).

Wat betreft het aspect 'luchtkwaliteit' is dus geen sprake van negatieve milieueffecten.

4.5.3 Conclusie

Er is geen sprake van negatieve milieueffecten binnen het aspect luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit zorgt niet voor belemmeringen voor onderhavig plan

⁶ Sweco (2016). Onderzoek luchtkwaliteit. Bestemmingsplan Veenendaal Oost. Projectnummer: 348469. 17 mei 2016.

5 Conclusie

In voorliggend rapport is beoordeeld of als gevolg van de aansluiting op de wijk Groenpoort en de verbreding van het aansluitende tracé van de N233 nadelige effecten op het milieu zijn te verwachten. De navolgende tabel geeft een overzicht van de beoordeelde milieuaspecten en de daarbij behorende conclusies weer, zoals deze in hoofdstuk 4 aan bod zijn gekomen.

Aspect	Beoordeling milieueffecten
Natuur (soortenbescherming)	Voor verschillende soorten is een ontheffing nodig. Namelijk een ontheffing voor het rooien van het struweel voor de steenmarter, een ontheffing voor de gewone dwergvleermuis en laatvlieger en er dienen maatregelen getroffen te worden om negatieve effecten te beperken voor de poelkikker. Wanneer deze ontheffingen en maatregelen worden getroffen is er geen sprake van negatieve milieueffecten.
Natuur (gebiedsbescherming)	De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename in stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in enig Natura 2000-gebied. De uitkomst is maximaal 0,00 mol N/ha/jaar. Er is voor de gebruiksfase zelfs sprake van een (zeer kleine) afname van depositie op de naastgelegen N2000-gebieden.
Verkeer	De voorgenomen ontwikkeling an sich heeft geen verkeersaantrekkende werking. Het extra verkeer dat wordt gegenereerd als gevolg van de ontwikkeling van deelplan Groenpoort is reeds afgewogen in het bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van negatieve milieueffecten op het gebied van verkeersintensiteit, doorstroming, veiligheid en bereikbaarheid.
Geluid	De voorgenomen ontwikkeling an sich heeft geen verkeersaantrekkende werking. Het extra verkeer dat wordt gegenereerd als gevolg van de ontwikkeling van deelplan Groenpoort is reeds afgewogen in het bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'. Wel zal de geluidsbelasting voor de woningen aan de Rondweg-Oost enigszins toenemen. Om geluidhinder te beperken worden er geluidbeperkende maatregelen genomen in de vorm van geluidsschermen. Dankzij de geluidsafschermende maatregelen zijn er geen negatieve milieueffecten.

Lucht	De voorgenomen ontwikkeling an sich heeft geen verkeersaantrekkende werking. Het extra verkeer dat wordt gegenereerd als gevolg van de ontwikkeling van deelplan Groenpoort is reeds afgewogen in het bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor deze ontwikkeling is uitgevoerd volgt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de normen vanuit de Wet Milieubeheer met betrekking tot stikstofdioxide en fijnstof. Van negatieve milieueffecten op het gebied van luchtkwaliteit is geen sprake.
-------	---

De uitkomst van de in voorgaande hoofdstukken uitgevoerde toets is dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig

Gebruikte onderzoeken/bronnen

Onderzoeken

Achtergrondrapport Natuur (Tauw)
Nader ecologische onderzoek (Tauw)
Achtergrondrapport Verkeer (Tauw)
Achtergrondrapport Geluid (Tauw)
Onderzoek Luchtkwaliteit (Sweco)
Stikstofanalyse (gemeente Veenendaal)

Bronnen

Risicokaart www.risicokaart.nl
Atlas leefomgeving <http://www.atlasleefomgeving.nl/kijken>
Publieke Dienstverlening op de kaart (PDOK) <http://pdokviewer.pdok.nl/>
Milieu-kenniscentrum Infomil <http://www.infomil.nl/>
Wetgeving, overheidsportal <http://wetten.overheid.nl/zoeken>
AERIUS Calculator, kaartbeeld Natura 2000 <https://calculator.aerius.nl/calculator/>
Google Maps www.google.nl/maps